

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2021



m ě s t o
OTROKOVICE



CDV CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Obsah

1. Úvod	3
2. Strategické cíle	6
2.1 Nehodová místa s následky se zraněním	7
2.2 Dopravní nehody dle zavinění	8
2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti	9
2.3.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovicích v porovnání se Zlínským krajem a ČR	9
2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP Zlínského kraje v roce 2021	9
3. Dílčí cíle	10
3.1 Děti	12
3.2 Chodci	13
3.3 Cyklisté	14
3.4 Motocyklisté	15
3.5 Stárnoucí populace (od 65 let)	16
3.6 Mladí řidiči (do 24 let)	17
3.7 Alkohol a jiné návykové látky	18
3.8 Nepřiměřená rychlost	19
3.9 Nedání přednosti v jízdě	20
3.10 Nesprávné předjíždění	21
3.11 Nákladní automobily	22
4. Infrastruktura	23
4.1 Sledování kvality povrchů vozovek	23
4.2 Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) podle Celostátního sčítání dopravy	24
4.3 Nehodovost podle druhu komunikace	26
4.4 Nehodovost podle směrových poměrů komunikací	28
5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním	30
5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti	30
5.2 Vážné dopravní nehody řešené v předchozích letech (2018-2020)	32
5.3 Řešené dopravní nehody na území města Otrokovice v roce 2021	33
6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy	41
6.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření	42
7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	43



7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace	44
7.2 Opatření bezpečné vozidlo	47
7.3 Opatření bezpečný účastník	47
7.4 Podpůrná opatření	50
8. Dotazník názorů obyvatel Otrokovic na problematiku bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích.....	51
9. Závěry a doporučení.....	57
9.1 Zhodnocení celkového vývoje	57
9.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů pro nadcházející období	58
9.3 Aktivity Akčního programu	59
Použité zdroje.....	61
Seznam použitých zkratk	62
Seznam tabulek	62
Seznam grafů	63
Seznam obrázků	63



1. Úvod

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025 (dále jen Strategie BESIP Otrokovice) byla schválena Zastupitelstvem města Otrokovice dne 21. 6. 2018 [1].

Cílem této Strategie BESIP Otrokovice je přispět k naplnění strategických cílů aktuální národní Strategie BESIP na období let 2021-2030 (dále jen Strategie BESIP) [2] a rovněž aktuální Strategie BESIP Zlínského kraje na období let 2022-2030 (dále jen Strategie BESIP ZK) [3]. Strategie BESIP Otrokovice by měla být s těmito strategiemi kompatibilní.

Přijetím Strategie BESIP Otrokovice vyjádřilo město Otrokovice zájem na zásadní minimalizaci dopravní nehodovosti na území města Otrokovice. Město tak reagovalo na tragickou skutečnost, že v letech 2007-2016 na pozemních komunikacích na území města Otrokovice zemřelo 8 lidí, 57 osob bylo zraněno těžce a 407 osob utrpělo lehká zranění, což v přepočtu představuje **ekonomickou ztrátu ve výši 822 mil. Kč**.

Střednědobým cílem Strategie BESIP 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 ZA ROK KLESL OPROTI PRŮMĚRU 2014-2016 NA POLOVINU (4 OSOBY).

Dlouhodobým cílem do roku 2035 je důsledné naplnění VIZE NULA i v těžkých následcích dopravních nehod. Znamená to, že **po roce 2035 by neměl na následky dopravní nehody zemřít 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 se stalo prvním městem v ČR, které mělo zpracovanou místní strategii bezpečnosti silničního provozu. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie BESIP Otrokovice pohledem roku 2021, tj. čtvrtého roku realizace.



Předkládaný dokument je koncipován novým pohledem, obdobně jako vyhodnocení plnění Strategie BESIP ZK i celostátní Strategie BESIP. Základem pro vyhodnocení jsou data z databáze nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR [4], která jsou porovnávána se stanovenou



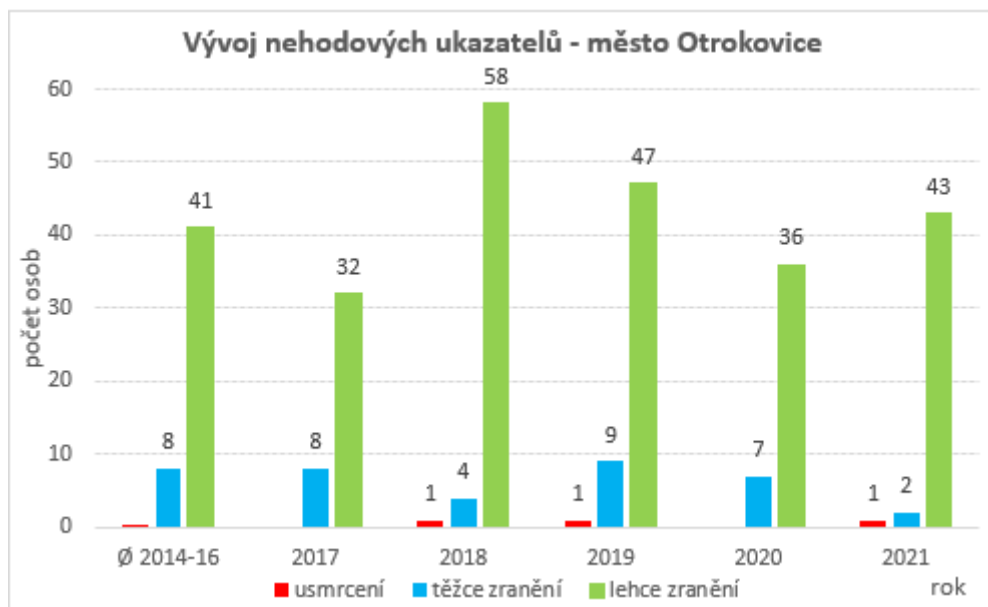
predikcí usmrčených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické a dílčí cíle Strategie BESIP Otrokovice, resp. Strategie BESIP ZK. V rámci dokumentu jsou implementovány mapové podklady z aplikace Dopravní nehody v ČR [5], díky kterým lze zobrazit konkrétní nehodové lokality/nehody v daném případě s předdefinovanými filtry k usmrčeným a těžce zraněným osobám.

Rok 2021 byl v globálním rozsahu opět poznamenán působením pandemie COVID-19, v jejímž důsledku docházelo v některých obdobích roku k určitému utlumení provozu na pozemních komunikacích. Následkem dopravních nehod v roce 2021 **byla na území města Otrokovice usmrcena 1 osoba, 2 osoby byly zraněny těžce a 43 osob lehce**. Celkový počet policíí registrovaných nehod činil 116, z toho nehod se zraněním bylo 33, bez zranění 83. Počet usmrčených osciluje ve sledovaném období mezi hodnotami 0 a 1; v roce 2021 došlo k úmrtí 1 osoby. Počet těžce zraněných se oproti předchozímu roku snížil (o 5), avšak počet lehce zraněných osob se zvýšil (o 7). Uvedené počty dopravních nehod a jejich následky vycházejí z databáze nehodovosti ŘSDP PP ČR. Představují dopravní nehody hlášené na policii, neobsahují však dopravní nehody policíí neregistrované. **Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích v roce 2021 činily 108 mil. Kč**, což představuje částku o 79 % vyšší, než byly výdaje rozpočtu města Otrokovice do dopravy v témže roce (60,2 mld Kč).

Pro srovnání ve Zlínském kraji bylo v roce 2021 v důsledku dopravních nehod **usmrceno 26 osob, 73 osob bylo zraněno těžce a 1 175 lehce**. Celkový počet policíí registrovaných nehod činil 4 519, z toho nehod se zraněním bylo 1 020, bez zranění 3 499. Uplynulý rok z pohledu vážných následků nehod tak ani ve Zlínském kraji nelze hodnotit pozitivně, neboť došlo opět **ke zvýšení počtu usmrčených osob**, i když se oproti předchozím letům podařilo **výrazně snížit počet těžce zraněných osob**. Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v roce 2021 činily 4,02 miliardy Kč, což představuje téměř 1,6násobek ročních rozpočtových výdajů Zlínského kraje na oblast dopravy.

Tabulka 1: Srovnání vývoje nehodových ukazatelů v letech 2014-2021

	2014	2015	2016	Ø 2014-16	2017	2018	2019	2020	2021
Město Otrokovice									
usmrcení	0	1	0	0,3	0	1	1	0	1
těžce zranění	8	5	11	8	8	4	9	7	2
lehce zranění	39	47	37	41	32	58	47	36	43
nehody se zraněním	43	41	37	40	38	55	41	34	33
nehody bez zranění	80	83	113	92	92	90	92	95	83
nehody celkem	123	124	150	132	130	145	133	129	116
Zlínský kraj									
usmrcení	33	41	27	34	24	22	19	23	26
těžce zranění	184	167	190	180	167	122	120	89	73
lehce zranění	1 279	1 306	1 327	1 304	1 363	1 382	1 381	1 170	1 175
nehody se zraněním	1 200	1 201	1 230	1 210	1 230	1 228	1 200	1 045	1 020
nehody bez zranění	2 284	2 479	2 814	2 526	2 985	3 000	3 392	3 121	3 499
nehody celkem	3 484	3 680	4 044	3 736	4 215	4 228	4 592	4 166	4 519
Česká republika									
usmrcení	629	660	545	611	502	565	547	460	470
těžce zranění	2 762	2 540	2 580	2 627	2 339	2 465	2 110	1 807	1 624
lehce zranění	23 655	24 426	24 501	24 194	24 740	25 215	23 935	20 880	20 581
nehody se zraněním	21 054	21 561	21 386	21 334	21 263	21 889	20 806	18 419	18 156
nehody bez zranění	64 805	71 506	77 478	71 263	82 558	82 875	86 766	76 375	81 176
nehody celkem	85 859	93 067	98 864	92 597	103 821	104 764	107 572	94 794	99 332



Graf 1: Počty následků nehodovosti v Otrokovicích 2014-2021



2. Strategické cíle

V důsledku dopravních nehod bylo v ČR v roce 2021 usmrceno 470 osob (do 24 hod.), 1 624 osob bylo zraněno těžce a 20 581 lehce (usmrčených do 30 dnů bylo 531). Uplynulý rok tak z pohledu vážných následků dopravních nehod lze hodnotit jen mírně pozitivně. Oproti roku 2020 došlo k 2% nárůstu počtu usmrčených (sledováno do 24 hod. po nehodě), resp. k 3% poklesu (do 30 dnů po nehodě). Celkem v roce 2021 zaznamenala ČR 50 usmrčených osob na 1 milion obyvatel (do 30 dnů), což znamená, že stále zaostává o 14 % za evropským průměrem (44 usmrčených na 1 milion obyvatel) [7], [8].

Zlínský kraj v celkovém hodnocení bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými kraji v roce 2021 (s ohledem na jejich specifické podmínky) zaujímá 7. místo (45 usmrčených na mil. obyvatel).

Pro stanovení předpokládaných strategických a dílčích cílů **Strategie BESIP Otrokovice**, která byla zpracována v roce 2017 na období 2018–2025, byl jako základ vybrán **průměr hodnot následků nehodovosti v letech 2014–2016**.

V Otrokovicích byla při dopravních nehodách v roce 2021 usmrcena 1 osoba, tj. více než předpoklad. 2 osoby byly zraněny těžce a 43 lehce. Počet usmrčených je o 1 osobu vyšší než v předchozím roce, počet těžce zraněných je o 5 nižší, zatímco počet lehce zraněných se oproti předchozímu roku zvýšil o 7 osob (viz Tab. 2).

Předběžné ekonomické ztráty v Otrokovicích v uplynulém roce činily 108 mil. Kč.

V období 2018-2021 byly usmrceny 3 osoby, tj. oproti stanoveným předpokladům o 3 více, těžce zraněno bylo 22 osob, tj. o 1 méně (-4 %), počet lehce zraněných osob však byl oproti stanoveným předpokladům vyšší o 64 (+53 %).

Tabulka 2: Plnění strategických cílů města Otrokovice

Celkem Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Celkem	Usmrcení	0	1	0	0	1	1	0	1	3	3	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	8	5	11	8	4	9	7	2	22	-1	-4%
	Těžce zranění (předpoklad)					6	6	6	5	23		
	Lehce zranění	39	47	37	32	58	47	36	43	184	64	53%
	Lehce zranění (předpoklad)					33	31	29	27	120		

Strategické a dílčí cíle jsou vyjadřovány v přímých ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, dopravní nehody se zraněním). Současně je však třeba sledovat i další ukazatele, které charakterizují účinnost strategie a změny v celkových podmínkách silniční dopravy – **nepřímé ukazatele bezpečnosti** (dále jen NUB). Tyto ukazatele platí univerzálně jak pro celou ČR a Zlínský kraj, tak 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 BESIP Otrokovice. V roce 2021 probíhalo v Otrokovicích **sledování NUB**, které bylo zaměřeno na používání přileb motocyklisty a poutání osob ve vozidlech.



Zjištěné výsledky: U motocyklistů používalo přilbu 100 % řidičů i spolujezdců. Ve vozidlech bylo připoutaných 100 % řidičů, 94 % spolujezdců vpředu a 80 % spolujezdců vzadu.

2.1 Nehodová místa s následky se zraněním

Pro identifikaci míst dopravních nehod a detailní analýzu jednotlivých nehod na území města Otrokovice v roce 2021 byly využity mapové podklady z aplikace **Dopravní nehody v ČR a aplikace KDE+** [5].

Příslušné filtry aplikace byly nastaveny na nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v roce 2021 (černá - nehoda s usmrcením, červená - s těžkým zraněním, oranžová - s lehkým zraněním). Po rozkliknutí místa nehody je možno zhlédnout i popis konkrétní dopravní nehody (viz screen z aplikace). Pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#).



Obrázek 1: Nehody se zraněním na území Otrokovice v roce 2021 podle aplikace [Dopravní nehody v ČR](#), (detail: <https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=150506200800>)



2.2 Dopravní nehody dle zavinění

Následující tabulka ukazuje dopravní nehody a jejich následky v závislosti na viníkovi.

Tabulka 3: Zavinění dopravních nehod v letech 2014-2021

Město Otrokovice	zavinění	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
nehody	řidičem motorového vozidla	93	102	117	103	117	113	102	92
	řidičem nemotorového vozidla	16	10	19	8	12	11	14	11
	chodcem	1	2	1	4	4	2	2	3
	lesní zvěř, domácím zvířectvem	13	7	11	10	11	6	11	10
	jiným účastníkem silničního provozu	0	1	1	3	1	1	0	0
	závadou komunikace	0	0	1	1	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	2	0	1	0	0	0	0
	celkem	123	124	150	130	145	133	129	116
usmrcení	řidičem motorového vozidla	0	0	0	0	1	1	0	1
	řidičem nemotorového vozidla	0	0	0	0	0	0	0	0
	chodcem	0	0	0	0	0	0	0	0
	lesní zvěř, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	0	0	0	0	0	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	1	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	0	0	1	1	0	1
těžce zranění	řidičem motorového vozidla	3	4	4	5	2	5	5	1
	řidičem nemotorového vozidla	5	1	7	1	1	4	1	1
	chodcem	0	0	0	1	1	0	1	0
	lesní zvěř, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	0	0	1	0	0	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	8	5	11	8	4	9	7	2
lehce zranění	řidičem motorového vozidla	28	38	27	20	42	35	22	31
	řidičem nemotorového vozidla	9	7	9	7	12	9	13	9
	chodcem	1	1	0	3	3	2	1	3
	lesní zvěř, domácím zvířectvem	1	0	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	1	1	2	1	1	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	39	47	37	32	58	47	36	43

V roce 2021 došlo na území města Otrokovice k celkem 116 nehodám, z toho 92 nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 11 nehod řidičem nemotorového vozidla, 3 nehody byly zaviněny chodcem a 10 nehod bylo zaviněno zvěř. V kategorii usmrcených osob byl u 1 usmrcené osoby (spolujezdec) viníkem řidič motorového vozidla. V kategorii těžce zraněných osob byl u 1 těžce zraněné osoby viníkem řidič motorového vozidla a u 1 osoby řidič nemotorového vozidla. V kategorii lehce zraněných osob byl u 31 lehce zraněných osob viníkem řidič motorového vozidla, u 9 osob řidič nemotorového vozidla a u 3 osob byl viníkem chodec.



2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti

V této kapitole je uvedeno srovnání postavení města Otrokovice ve vývoji nehodovosti se Zlínským krajem, ČR a jednotlivými ORP Zlínského kraje.

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

Na základě výchozího stavu (průměr let 2014-2016) pro stanovení předpokladů strategických cílů v Otrokovicích bylo provedeno srovnání vývoje nehodovosti v následujícím období v Otrokovicích se Zlínským krajem a ČR.

Město Otrokovice v roce 2021 vykazuje oproti výchozímu stavu pozitivní vývoj zejména **v počtu těžce zraněných osob** - pokles o 75 %. V rámci Zlínského kraje se jedná o pokles o 60 % a v ČR o 38 %.

Naproti tomu byl v Otrokovicích **v počtu lehce zraněných** oproti výchozímu stavu zaznamenán nárůst o 5 %, zatímco v rámci Zlínského kraje byl pokles o 10 % a v ČR o 15 %.

Příznivý vývoj byl zaznamenán rovněž u celkového počtu nehod se zraněním, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozímu stavu pokles o 18 %, zatímco v rámci Zlínského kraje to bylo o 16 % a v ČR o 15 %.

Rostoucí tendence je zaznamenána ve Zlínském kraji a ČR u nehod bez zranění, zatímco Otrokovice vykazují i u těchto nehod pokles.

2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP Zlínského kraje v roce 2021

Následující část je věnována postavení Otrokovic v **hodnocení bezpečnosti ve srovnání s ostatními městy ve Zlínském kraji ve funkci ORP** (obce s rozšířenou působností) s ohledem na jejich demografickou charakteristiku s přepočtem nehodovosti na relativní výši celospolečenských ztrát na 1 obyvatele. Pro hodnocení bezpečnosti byly vybrány všechny ORP (pouze vlastní obce bez správních obvodů). Uvedené srovnání nezohledňuje další proměnné (např. délku silniční sítě, rozlohu, dopravní výkon a počet registrovaných vozidel na území města).

Tabulka 4: Hodnocení bezpečnosti měst (ORP) Zlínského kraje v roce 2021

Pořadí	Město / ORP - Zlínský kraj	obyv.	neh. bez zran.	neh. se zran.	usmrc.	těž. zran.	leh. zran.	ztráty celk. (tis. Kč)	ztráty/obyv. (Kč)
1	Valašské Klobouky	4 839	27	5	0	0	5	15 466	3 196
2	Vsetín	25 226	118	46	0	3	55	112 557	4 462
3	Uherské Hradiště	24 430	125	47	0	3	50	111 303	4 556
4	Holešov	11 426	65	20	0	2	21	56 228	4 921
5	Rožnov pod Radhoštěm	16 077	100	40	0	1	45	85 171	5 298
6	Kroměříž	27 838	148	43	1	3	54	150 128	5 393
7	Valašské Meziříčí	21 883	150	41	0	4	44	122 488	5 597
8	Zlín	72 973	540	115	3	8	114	444 633	6 093
9	Vizovice	4 809	36	6	0	2	4	29 894	6 216
10	Otrokovice	17 183	83	33	1	2	43	108 011	6 286
11	Uherský Brod	16 206	114	38	1	2	37	115 953	7 155
12	Bystřice pod Hostýnem	7 984	38	20	2	3	22	103 263	12 934
13	Luhačovice	4 955	96	12	0	3	9	64 905	13 099

Za relativně nejbezpečnější město podle uvedeného srovnání ve Zlínském kraji lze v roce 2021 považovat Valašské Klobouky, které dominují s nulovým počtem usmrcení i těžkých zranění. Naopak za nejméně bezpečné město ve Zlínském kraji lze označit město Luhačovice. **Město Otrokovice zaujímá v roce 2021 v hodnocení bezpečnosti ve Zlínském kraji 10. místo** (stejně jako v roce 2020).

3. Dílčí cíle

Pro naplnění strategických cílů byly vytýčeny klíčové dílčí cíle, jejichž aplikací se předpokládá dosažení snížení počtu dopravních nehod a jejich následků nejen v těchto specifických oblastech, ale i celkově. Dílčí cíle umožňují cíleně orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřený i na konkrétní problémy v těchto oblastech. Rovněž je tak 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 BESIP Otrokovice korespondují s dílčími cíli uvedenými a vyhodnocenými v dřívější Strategii BESIP ZK a revidované NSBSP (do roku 2020; v obou těchto aktualizovaných strategiích jsou však dílčí cíle definovány odlišně). Porovnání smrtelných a závažných následků dopravních nehod v Otrokovicích v definovaných problémových oblastech s celostátním průměrem a průměrem Zlínského kraje je poměrně jasným ukazatelem situace v nehodovosti ve městě Otrokovice a 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, a také podnětem pro hledání možností, jak tyto podmínky a okolnosti dopravních nehod příznivě ovlivnit.

V rámci plnění Strategie BESIP Otrokovice (ve shodě s dřívější Strategii BESIP ZK a revidovanou NSBSP) je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v jednotlivých podkapitolách.

Z následující přehledné tabulky vyplývá, že jednotlivé dílčí cíle byly většinou splněny v oblasti těžce zraněných, méně v oblasti usmrčených, až na jedinou výjimku však nebyly splněny v oblasti lehce zraněných.

Tabulka 5: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2018-2021 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle

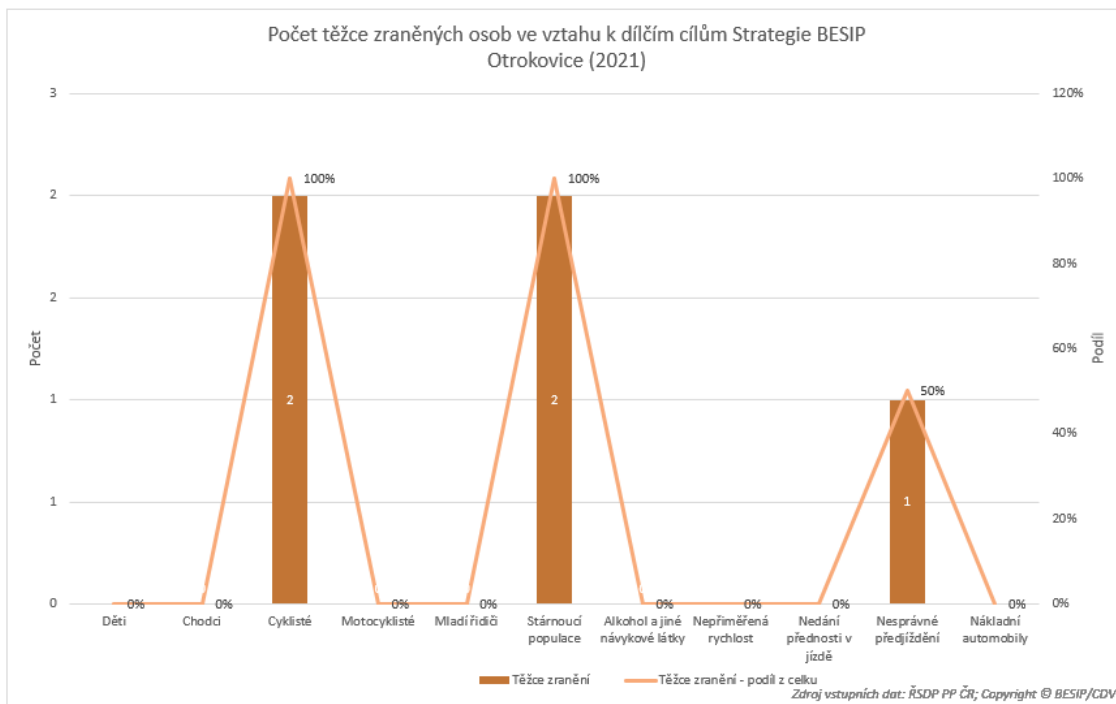
Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti 2018-2021					
	Předpoklad			Rozdíl oproti předpokladu		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	0	10	0	0	+5
Chodci	0	2	14	+1	+2	+10
Cyklisté	0	13	32	0	-5	+22
Motocyklisté	0	2	4	0	+1	+3
Mladí řidiči	0	0	8	+1	+6	+13
Stárnoucí populace	0	8	13	0	-1	+27
Alkohol a jiné návykové látky	0	6	16	0	-4	+9
Nepřiměřená rychlost	0	4	12	+1	+3	+19
Nedání přednosti v jízdě	0	10	43	+1	-7	+16
Nesprávné předjíždění	0	0	4	0	0	+1
Nákladní automobily	0	0	15	0	+2	-3
Celkem (strategický cíl)	0	23	120	+3	-1	+64

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

Z Grafu 2 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti těžce zraněných osob jednotlivých dílčích cílů Strategie BESIP Otrokovice (ačkoliv v případě těžce zraněných osob v Otrokovicích jsou tyto počty nízké).

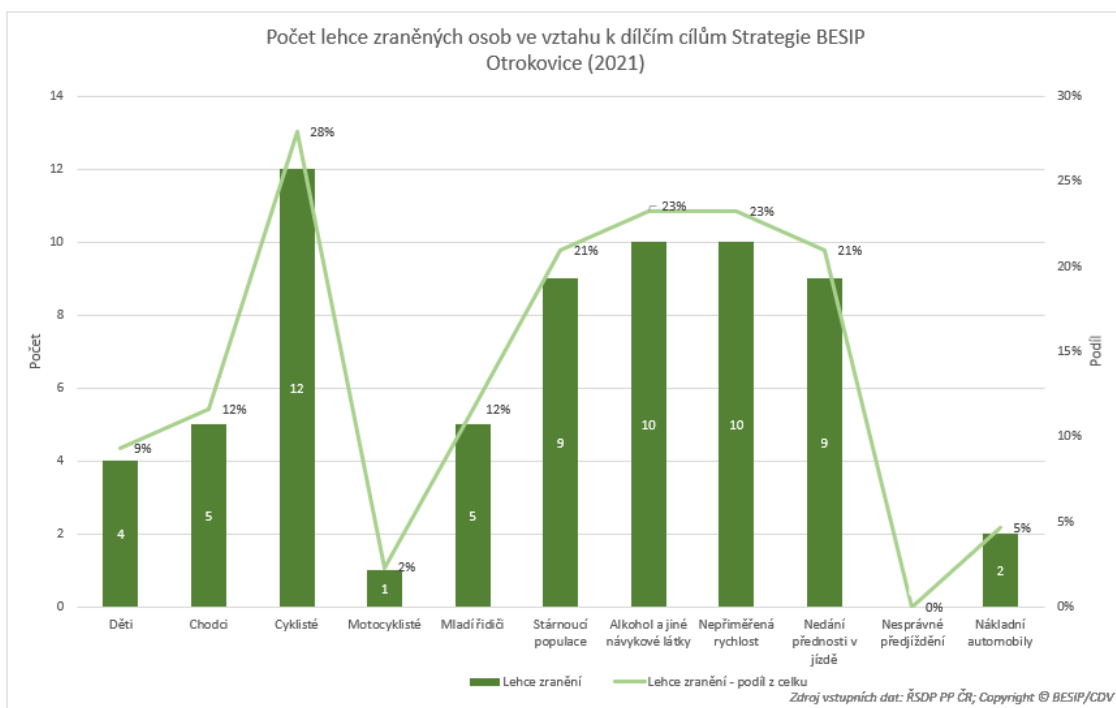
Pozn. Podíly pro jednotlivé dílčí cíle nejsou aditivní, protože jedno konkrétní zranění při nehodě se může promítnout do více dílčích cílů. Obdobné podíly pro usmrcené podle dílčích cílů nebyly stanovovány, protože v Otrokovicích se v roce 2021 vyskytlo pouze 1 usmrcení, které se ani nepromítlo do žádného dílčího cíle.





Graf 2: Počet těžce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům Strategie BESIP Otrokovice v roce 2021

Z Grafu 3 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti lehce zraněných osob jednotlivých dílčích cílů Strategie BESIP v Otrokovicích. **V Otrokovicích byl v roce 2021 nejvyšší podíl lehce zraněných u dílčích cílů cyklistů, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti, stárnoucí populace a nedání přednosti v jízdě.**



Graf 3: Počet lehce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům Strategie BESIP Otrokovice v roce 2021

3.1 Děti

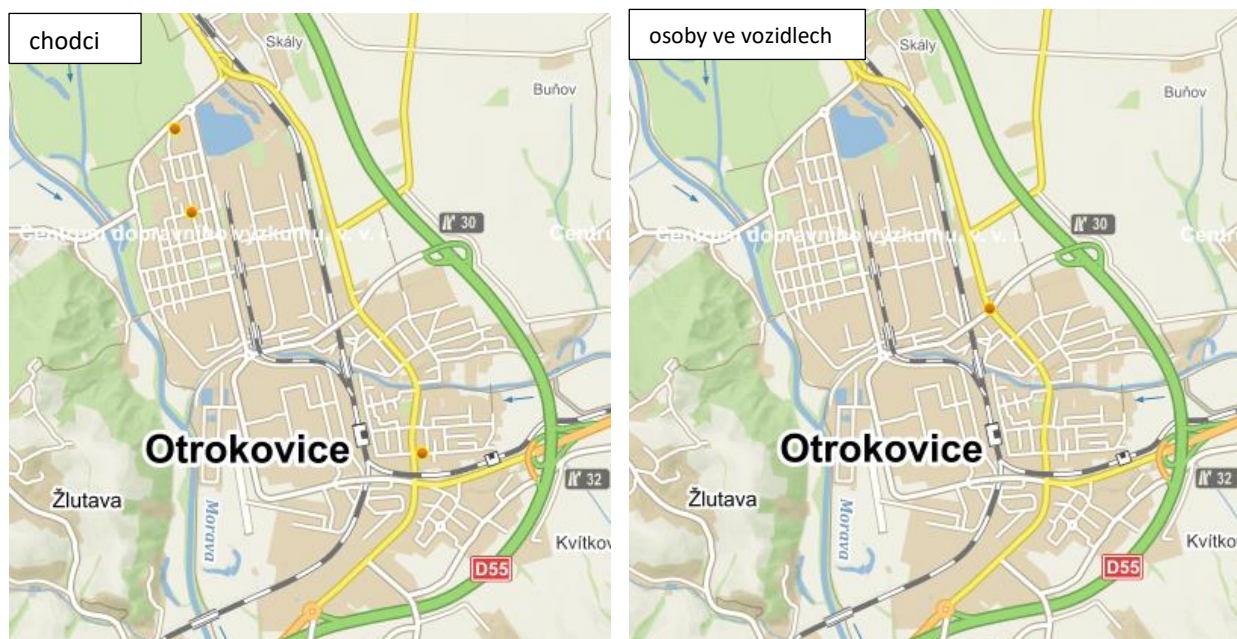
V roce 2021 nebylo v Otrokovicích usmrceno a těžce zraněno žádné dítě, došlo však k jejich 4 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2021 splněn ve všech třech oblastech. Celkem byly evidovány 4 nehody se zraněním, z nichž samotné děti zavinily 3 nehody.

V období 2018-2021 nebylo při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrceno žádné dítě, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Stejná situace je u těžce zraněných dětí. Ve stejném období bylo v Otrokovicích lehce zraněno 15 dětí, tj. o 5 více než předpoklad.

Tabulka 6: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Děti

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021
Děti	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění	0	5	5	3	3	7	1	4	15	5
	Lehce zranění (předpoklad)					3	3	2	2	10	50%

Lokalizace nehod dětí se zraněním v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#) a [zde](#) (filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech).



Obrázek 2: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2021 - chodci (odkaz) a ve vozidlech (odkaz)

3.2 Chodci

V roce 2021 nebyl v Otrokovicích usmrčen ani těžce zraněn žádný chodec. Lehce zraněno bylo 5 chodců. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v počtu usmrčených a těžce zraněných chodců. U lehce zraněných chodců však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 2 osoby. Celkem bylo evidováno 5 nehod se zraněním, z nichž chodci zavinili 3 nehody.

V období 2018-2021 byl při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrčen 1 chodec, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 více. Těžce zranění pak byli 4 chodci, o 2 více oproti předpokladu. Vývoj počtu lehkých zranění byl rovněž negativní, o 10 více než předpoklad.

Tabulka 7: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Chodci

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Chodci	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	1	3	2	0	2	0	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		
	Lehce zranění	8	4	2	6	13	4	2	5	24	10	71%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	4	3	3	14		

Lokalizace nehod chodců se zraněním v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 3: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2021 ([odkaz](#))



3.3 Cyklisté

V roce 2021 nebyl v Otrokovicích usmrčen žádný cyklista, u 2 cyklistů došlo k těžkému zranění, 12 cyklistů bylo zraněno lehce. Předpoklad v počtu usmrčených a těžce zraněných cyklistů byl v roce 2021 splněn. U lehce zraněných cyklistů však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 5 osob. Celkem bylo evidováno 14 nehod se zraněním, z nichž 10 nehod (tj. 71 %) zavinili cyklisté sami.

V období 2018-2021 nebyl při dopravních nehodách usmrčen žádný cyklista, tj. v souladu s předpokladem. Pozitivní vývoj byl zaznamenán také u těžce zraněných cyklistů, kterých bylo za dané období evidováno celkem 8, tj. o 5 méně než předpoklad. Předpoklad byl však překročen v počtu lehce zraněných cyklistů (54 osob), tj. o 22 více.

Tabulka 8: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Cyklisté

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Cyklisté	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	5	2	6	1	1	4	1	2	8	-5	-38%
	Těžce zranění (předpoklad)					4	3	3	3	13		
	Lehce zranění	13	9	11	9	17	11	14	12	54	22	69%
	Lehce zranění (předpoklad)					9	8	8	7	32		

Lokalizace nehod cyklistů se zraněním v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 4: Lokalizace nehod cyklistů v roce 2021 (odkaz)

3.4 Motocyklisté

V roce 2021 nebyl usmrčen ani těžce zraněn žádný motocyklista, lehce zraněn byl 1 motocyklista. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v počtu usmrčených, těžce i lehce zraněných motocyklistů. Byla evidována 1 nehoda se zraněním, jejíž viníkem byl motocyklista.

V období 2018-2021 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný motocyklista, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Těžce zranění byli v daném období celkem 3 motocyklisté (tj. o 1 více). Předpoklad v oblasti těžce zraněných motocyklistů tak splněn nebyl. Obdobná situace byla evidována také u lehce zraněných motocyklistů, kterých bylo v daném období zraněno 7 (o 3 více než stanovený předpoklad).

Tabulka 9: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Motocyklisté

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Motocyklisté	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	0	1	2	1	0	2	0	3	1	50%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		
	Lehce zranění	2	3	0	1	5	1	0	1	7	3	75%
	Lehce zranění (předpoklad)					1	1	1	1	4		

Lokalizace nehod motocyklistů se zraněním v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 5: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)



3.5 Stárnoucí populace (od 65 let)

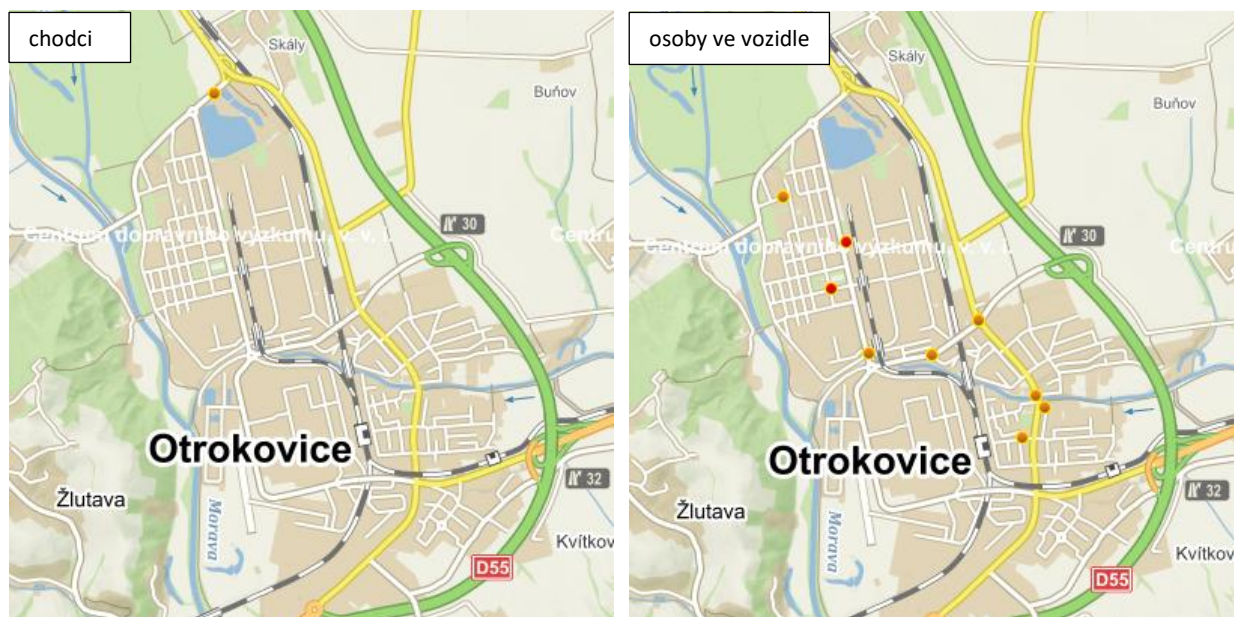
V roce 2021 nebyl usmrčen žádný senior, došlo však ke 2 těžkým a 9 lehkým zraněním osob. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v oblasti usmrčených a těžce zraněných seniorů. U lehce zraněných seniorů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 6 osob. Celkem bylo evidováno 10 nehod se zraněním, z nichž 5 nehod zavinili senioři sami.

V období 2018-2021 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný senior, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Těžce zraněno bylo v daném období celkem 7 seniorů, tj. o 1 osobu méně než předpoklad. Výrazné překročení oproti stanovenému předpokladu lze sledovat u lehce zraněných seniorů (o 27 více).

Tabulka 10: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Stárnoucí populace (od 65 let)

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Stárnoucí populace (nad 65 let)	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	2	5	4	1	1	3	2	7	-1	-13%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	8		
	Lehce zranění	4	6	3	7	16	8	7	9	40	27	208%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	3	3	3	13		

Lokalizace nehod seniorů se zraněním v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#) a [zde](#); filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Obrázek 6: Lokalizace nehod seniorů v Otrokovících v roce 2021 - chodci (odkaz) a ve vozidlech (odkaz)

3.6 Mladí řidiči (do 24 let)

V roce 2021 nebyla vinou mladých řidičů na území města Otrokovice usmrcena žádná osoba. Jejich vinou však došlo k 5 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v oblasti usmrcených a těžce zraněných. U lehce zraněných osob vinou mladých řidičů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 3 osoby. Celkem byly evidovány 2 nehody se zraněním, které zavinili mladí řidiči.

V období 2018-2021 byla na území města Otrokovice vinou mladých řidičů usmrcena 1 osoba a těžce zraněno bylo 6 osob, tj. v obou případech v nesouladu se stanoveným předpokladem. Také počet lehce zraněných osob byl výrazně nad stanoveným předpokladem (o 13 více).

Tabulka 11: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Mladí řidiči (do 24 let)

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	3	3	0	6	6	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	4	3	1	5	6	6	4	5	21	13	163%
	Lehce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	8		

Lokalizace nehod se zraněním vinou mladých řidičů v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 7: Lokalizace nehod vinou mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)



3.7 Alkohol a jiné návykové látky

V roce 2021 nebyla vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněno bylo 10 osob. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 6 osob. Celkem bylo evidováno 8 nehod se zraněním vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

V období 2018-2021 byla situace na území města Otrokovice v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob vlivem alkoholu a jiných návykových látek mírně pozitivní. V tomto období nedošlo k žádnému usmrcení, tj. stanovený předpoklad byl splněn. V důsledku dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek byly v Otrokovicích těžce zraněny 2 osoby, tj. oproti předpokladu o 4 méně. Počet lehce zraněných osob činil 25, tj. 9 osob nad stanoveným předpokladem.

Tabulka 12: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovic: Alkohol a jiné návykové látky

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	1	4	1	0	1	1	0	2	-4	-67%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	1	1	6		
	Lehce zranění	5	5	6	5	4	5	6	10	25	9	56%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	4	4	4	16		

Lokalizace nehod se zraněním pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 8: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v Otrokovicích v roce 2021

3.8 Nepřiměřená rychlost

V roce 2021 nebyla v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Lehce zraněno bylo 10 osob. Předpoklad byl v roce 2021 splněn pouze v počtu usmrcených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 7 osob. Celkem bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti evidováno 5 nehod se zraněním.

V období 2018-2021 byla na území města Otrokovice v důsledku dopravních nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí usmrcena 1 osoba, tj. o 1 osobu více než předpoklad. Těžce zraněno bylo 7 osob, tj. o 3 více než předpoklad. Rovněž počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad, o 19 osob více oproti předpokladu.

Tabulka 13: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nepřiměřená rychlost

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	2	2	1	0	5	2	0	7	3	75%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	1	1	4		
	Lehce zranění	2	8	2	4	5	9	7	10	31	19	158%
	Lehce zranění (předpoklad)					3	3	3	3	12		

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nepřiměřené rychlosti v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 9: Lokalizace nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)



3.9 Nedání přednosti v jízdě

(zahrnuje i nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu)

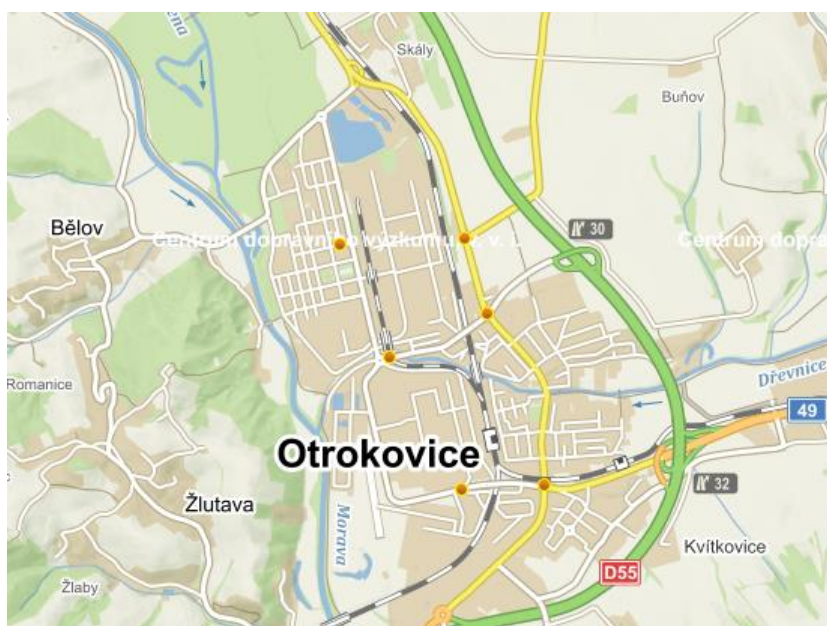
V roce 2021 nebyla v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Lehce zraněno bylo 9 osob. Stanovený předpoklad byl splněn v počtu usmrčených, těžce zraněných i lehce zraněných osob. Celkem bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě evidováno 7 nehod se zraněním.

V období 2018-2021 byla v důsledku nedání přednosti v jízdě na území města Otrokovice usmrcena 1 osoba, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 osobu více. Těžce zraněny byly v důsledku uvedených příčin 3 osoby, tj. v souladu se stanoveným cílem. Lehce zraněno bylo 59 osob, tj. o 16 více.

Tabulka 14: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nedání přednosti v jízdě

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	3	4	2	0	1	0	3	-7	-70%
	Těžce zranění (předpoklad)					3	3	2	2	10		
	Lehce zranění	14	22	8	10	24	11	15	9	59	16	37%
	Lehce zranění (předpoklad)					12	11	10	10	43		

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nedání přednosti v jízdě v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 10: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovících v roce 2021 (odkaz)



3.10 Nesprávné předjíždění

V roce 2021 nedošlo v důsledku nesprávného předjíždění k žádnému usmrcení ani k lehkému zranění, došlo však k 1 těžkému zranění. Předpoklad nebyl splněn v počtu těžce zraněných osob. Celkem byla v důsledku nesprávného předjíždění evidována 1 nehoda se zraněním.

V období 2018-2021 nebyla v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích usmrcena žádná osoba, nedošlo ani k těžkému zranění. Počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad o 1 osobu.

Tabulka 15: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nesprávné předjíždění

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění	3	1	1	2	4	0	0	0	4	0
	Lehce zranění (předpoklad)					1	1	1	1	4	0%

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nesprávného předjíždění v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 11: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2021 ([odkaz](#))



3.11 Nákladní automobily

V roce 2021 nebyla v Otrokovicích řidiči nákladních automobilů usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněny byly 2 osoby. Předpoklad byl v roce 2021 splněn v počtu usmrčených, těžce i lehce zraněných osob. Celkem byly evidovány 2 nehody se zraněním vinou řidičů nákladních automobilů.

V období 2018-2021 nebyla v Otrokovicích vinou řidičů nákladních automobilů usmrcena žádná osoba. Negativní trend však lze sledovat u počtu těžce zraněných osob, kdy bylo oproti stanovenému předpokladu těžce zraněno o 2 osoby více. Pozitivní trend je naopak u lehce zraněných osob, oproti předpokladu o 3 osoby méně.

Tabulka 16: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nákladní automobily

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Nákladní automobily	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	1	0	0	1	0	1	0	2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	8	3	4	2	5	1	4	2	12	-3	-20%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	4	4	3	15	-3	-20%

Lokalizace nehod se zraněním s účastí řidičů nákladních automobilů v roce 2021 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obrázek 12: Lokalizace nehod s účastí nákladních automobilů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)

4. Infrastruktura

V této kapitole je uvedena nehodovost z pohledu výskytu dopravních nehod dle druhu komunikace a směrových poměrů. Územím města Otrokovice prochází dálnice II. třídy, silnice I., II. a III. třídy i místní komunikace. Jejich délka na území města je uvedena v Tab. 17.

Tabulka 17: Délka pozemních komunikací na území města Otrokovice ke konci roku 2021

Typ komunikace	Délka (km)
Dálnice II. třídy	5,5
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	67,0
- stezky pro chodce a cyklisty	10,9
- cyklostezky	0,7
- komunikace se smíšeným provozem	1,3
Délka komunikací celkem	147,0

V listopadu 2021 byl dokončen a plně zprovozněn nový úsek dálnice D55 (jihovýchodní obchvat Otrokovic, s délkou 1,8 km na území města Otrokovice).

4.1. Sledování kvality povrchů vozovek

Na silnicích II. a III. třídy probíhá každoročně měření kvality povrchu, které má rovněž významný vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Kvalitu pozemních komunikací určují dva druhy parametrů. Parametry neproměnné jsou určeny geometrickým uspořádáním komunikace, které je dáno již při její výstavbě. Parametry proměnné představují zejména protismykové vlastnosti a rovnost povrchů vozovek. Protismykové vlastnosti jsou zhoršené nejen na mokřem povrchu, ale také postupným opotřebením povrchu vozovky, zejména v kritických místech (křižovatky, zatáčky, stoupání a klesání). Zhoršením těchto vlastností roste nebezpečí smyku a následné nehodovosti. Proto je nezbytné tyto vlastnosti pravidelně měřit a povrch komunikací udržovat v dobrém stavu. Jednou z možností je například protismyková úprava ze zahraničních materiálů (Rocbinda). V každém případě se však odpovědný přístup k údržbě vzhledem k eliminaci potenciálních ztrát z nehodovosti vyplatí.

Ze srovnání následujících map stavu povrchu vozovek u silnic II. a III. třídy na území města Otrokovice k 30.9.2019 a 30.9.2021 je vidět, že u některých komunikací se stav povrchů podle údajů ŘSZK mírně zlepšil. Týkalo by se to např. i zatáčky v ul. Objízdna (silnice III/36746), kde v roce 2021 došlo ke 2 nehodám s více lehkými zraněními a jejíž stav se zlepšil ze stavu „havarijní“ na „nevyhovující“.





Obrázek 13: Stav povrchu vozovek podle TP 87 k 30.9.2019 a k 30.9.2021 u silnic II. a III. třídy, zdroj: ŘSZK

4.2. Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) podle Celostátního sčítání dopravy

Podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021 byly zjištěny nejvyšší hodnoty RPDI na silnici I/49 (spojnice Otrokovice - Zlín – 20 595 vozidel/den) a na silnici I/55 (spojnice Otrokovice - Napajedla – 20 574 vozidel/den). Výrazně nižší hodnota pak byla zjištěna na silnici I/55 (spojnice Otrokovice - Tlumačov – 6 484 vozidel/den, spojnice Otrokovice – kř. na Machovou – 10 606 vozidel/den). Na silnici III/36746 (tř. Tomáše Bati) byla zjištěna hodnota RPDI 4 760 vozidel/den a na silnici II/438 (spojnice Otrokovice - Machová) 2 249 vozidel/den. Pro srovnání - na severovýchodním dálničním obchvatu D55 u Otrokovic byla naměřena hodnota RPDI 18 546 vozidel/den.





Obrázek 14: Intenzity dopravy na pozemních komunikacích na území města Otrokovice podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021



4.3 Nehodovost podle druhu komunikace

Z pohledu jednotlivých druhů komunikací byla situace v roce 2021 značně rozdílná, což do značné míry souvisí s délkou jednotlivých druhů komunikací na území města. Na území města Otrokovice **došlo k 1 smrtelnému zranění na silnici I. třídy** (přesněji v jeho extravilánu na ul. Zlínská). **2 těžce zraněné osoby** byly na místních komunikacích. U silnic I. a III. třídy nebyly stanovené cíle splněny (viz Tab. 18). **K překročení vytýčeného cíle Strategie BESIP Otrokovice došlo zejména v počtu lehce zraněných osob na místních komunikacích (o 11 více) a na silnicích III. třídy (o 8 více).** Negativní vývoj oproti roku 2020 byl také zaznamenán u lehce zraněných osob na silnicích I. třídy.

Z pohledu plnění Strategie BESIP Otrokovice za období 2018-2021 lze negativně hodnotit zejména místní komunikace (počet lehkých zranění byl překročen o 46 osob) a silnice III. třídy (počet usmrcení byl překročen o 2 osoby, počet těžkých zranění byl překročen o 2 osoby a počet lehkých zranění byl překročen o 16 osob). U silnic I. třídy byl počet usmrcení překročen o 1 osobu a počet lehkých zranění o 4 osoby.

Naopak příznivý vývoj oproti stanovenému předpokladu v letech 2018-2021 byl zaznamenán u silnic II. třídy (bez usmrcení, těžkých i lehkých zranění). Příznivý vývoj byl také v případě těžkých zranění u silnic I. třídy (o 4 osoby méně) a u místních komunikací (o 3 osoby méně).

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tab. 18 a 19.



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2021

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tabulka 18: Následky nehodovosti dle druhu komunikace v Otrokovicích (počty osob)

Druh komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Dálnice	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	0	0	0	1	2	0	0	3	3	
	Lehce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
Silnice I. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	3	2	2	4	0	1	3	0	4	-4	-50%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	8		
	Lehce zranění	18	31	23	14	27	22	11	14	74	-4	6%
	Lehce zranění (předpoklad)					19	18	17	16	70		
Silnice II. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	3	1	0	0	0	0	0	0	-4	-100%
	Lehce zranění (předpoklad)					1	1	1	1	4		
Silnice III. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	1	1	0	0	2	2	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	2	1	3	2	2	4	2	0	8	2	33%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	1	1	6		
	Lehce zranění	8	3	2	4	9	5	4	11	29	16	123%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	3	3	3	13		
Místní komunikace	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	3	2	6	2	2	3	1	2	8	-3	-27%
	Těžce zranění (předpoklad)					3	3	3	2	11		
	Lehce zranění	11	10	11	14	21	18	21	18	78	-46	144%
	Lehce zranění (předpoklad)					9	8	8	7	32		
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
Účelová komunikace - ostatní	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	

Tabulka 19: Počet nehod se zraněním dle druhu komunikace v Otrokovicích

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2021	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle druhu komunikace			
dálnice	0	0	0
silnice I. třídy	1	0	7
silnice II. třídy	0	0	0
silnice III. třídy	0	0	6
místní komunikace	0	2	17

4.4 Nehodovost podle směrových poměrů komunikací

Také z pohledu jednotlivých druhů směrových poměrů komunikací byla situace v roce 2021 značně rozdílná (viz Tab. 20). Došlo k **1 smrtelnému zranění na přímém úseku. 1 těžce zraněná osoba byla na přímém úseku, 1 osoba na 4ramenné křižovatce**. Z pohledu lehce zraněných osob došlo v roce 2021 ke značnému překročení stanoveného předpokladu na přímém úseku (o 12 osob) a v zatáčce (o 7 osob).

V období 2018-2021 byla z hlediska směrových poměrů komunikace situace nejhorší v počtu lehce zraněných osob v zatáčce (o 18 osob více), na 4ramenné křižovatce (o 20 osob více) a na přímém úseku (o 31 osob více).

Naopak z dlouhodobého hlediska lze relativně pozitivně hodnotit bilanci na 3ramenných křižovatkách, kdy byl počet těžce zraněných osob v souladu s předpokladem a lehce zraněných bylo o 2 osoby méně oproti stanovenému předpokladu. Příznivý trend u lehce zraněných je možné sledovat i na přímém úseku po projetí zatáčky (o 4 osoby méně) a dále u těžce zraněných osob na přímém úseku (o 5 osob méně) a na 4ramenné křižovatce (o 2 osoby méně).

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tab. 20 a 21.



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2021

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tabulka 20: Následky nehodovosti dle směrových poměrů pozemní komunikace (počty osob)

Směrové poměry komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018-2021	rozdíl 2018 - 2021	
Přímý úsek	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	2	8	5	1	2	3	1	7	-5	-42%
	Těžce zranění (předpoklad)					3	3	3	3	12		
	Lehce zranění	16	14	20	22	23	22	13	23	81	31	62%
	Lehce zranění (předpoklad)					14	13	12	11	50		
Přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	1	1	0	1	3	0	0	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		
	Lehce zranění	1	5	2	0	1	2	0	1	4	-4	-50%
	Lehce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	8		
Zatáčka	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	1	0	0	0	3	1	0	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		
	Lehce zranění	3	4	1	2	8	6	3	9	26	18	225%
	Lehce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	8		
Křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	1	2	3	1	1	1	1	4	-2	-33%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	1	1	6		
	Lehce zranění	9	20	2	7	23	14	6	7	50	20	67%
	Lehce zranění (předpoklad)					8	8	7	7	30		
Křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		
	Lehce zranění	9	4	11	1	2	3	14	2	21	-2	-9%
	Lehce zranění (předpoklad)					6	6	6	5	23		
Křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0		
Okružní křižovatka	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	1	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0%
	Lehce zranění (předpoklad)					1	1	0	0	2		

Tabulka 21: Počet nehod se zraněním dle směrových poměrů v Otrokovících

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2021	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle směrových poměrů			
přímý úsek	1	1	17
přímý úsek po projetí zatáčkou	0	0	1
zatáčka	0	0	4
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	5
křižovatka styková - 3ramenná	0	0	2
kruhový objezd	0	0	1

5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním

5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti

V roce 2021 došlo v Otrokovicích **při dopravních nehodách k usmrcení 1 osoby, těžce zraněny byly 2 osoby a lehce zraněno bylo 43 osob.** K většině z 33 dopravních nehod se zraněním (tj. 30 nehodám) došlo **v intravilánu.** Dle druhu komunikace bylo nejvíce těchto nehod **na místních komunikacích** (19 nehod) a na silnicích I. třídy (8 nehod). Ve většině případů byl viníkem dopravní nehody **řidič motorového vozidla** (20 nehod). Nejčastější příčinou nehody bylo **nevěnování se řízení vozidla** (16 nehod). Nejčastějším druhem nehody byla srážka jedoucích vozidel z boku (8 nehod) a havárie (7 nehod). U 6 nehod 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) a 4ramenné průsečné křižovatce (6 nehod).

Podrobnější statistika nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v roce 2021 je uvedena v Tab. 22 (uvedená čísla zobrazují počet nehod se zraněním dle daného typu).



Tabulka 22: Nehodovost dle okolností a závažnosti

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2021	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle lokality nehody			
intravilán	0	2	28
extravilán	1	0	2
podle druhu komunikace			
dálnice	0	0	0
silnice I. třídy	1	0	7
silnice II. třídy	0	0	0
silnice III. třídy	0	0	6
místní komunikace	0	2	17
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekelejovým vozidlem	1	1	15
~ čelní	1	0	4
~ boční	0	0	1
~ z boku	0	1	7
~ zezadu	0	0	3
srážka se stojícím, zaparkovaným vozidlem	0	0	2
srážka s pevnou překážkou	0	0	1
~ odrazník, patník, sloupek	0	0	1
srážka s chodcem	0	0	5
srážka s vlakem	0	0	1
havárie	0	1	6
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	1	1	18
řidič nemotorového vozidla	0	1	9
chodec	0	0	3
podle hlavní příčiny			
nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	0	0	1
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	0	3
nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	0	0	1
ohrožení předjížděného řidiče při předjíždění	0	1	0
nedání přednosti na dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě“	0	0	1
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	0	1
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	0	3
jiné nedání přednosti	0	0	2
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	1
nevěnování se řízení vozidla	1	1	14
nezaviněno řidičem	0	0	3
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	1	2	21
obsah alkoholu v krvi 1,0 - 1,5 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	0	0	6
dod vlivem drog	0	0	1
nezjišťován	0	0	1
podle směrových poměrů			
přímý úsek	1	1	17
přímý úsek po projetí zatáčkou	0	0	1
zatáčka	0	0	4
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	5
křižovatka styková - 3ramenná	0	0	2
kruhový objezd	0	0	1



5.2 Vážné dopravní nehody řešené v předchozích letech (2018-2020)

Při vyhodnocení plnění Strategie BESIP Otrokovice v předchozích letech (2018-2020) byl identifikován soubor lokalit s vážnými následky dopravních nehod, u kterých zpracovatel (CDV, v.v.i.) navrhl řešení prostřednictvím nízkonákladového opatření pro realizaci v krátkém časovém horizontu. Město Otrokovice (MěÚ Otrokovice, odbor dopravně-správní) následně projednával řešení těchto lokalit s KŘ Policie ZK, správci dotčených pozemních komunikací a příslušnými silničními správními úřady. Policie některá navržená opatření akceptovala. U těch, která neakceptovala, pak buď doporučila jiné řešení nebo ponechala nehodové lokality zatím bez úprav.

Za rok 2021 byly specifikovány další závažné nehodové lokality s návrhem řešení (viz kap. 5.3). Předpokládáme, že při jejich vyhodnocení bude MěÚ Otrokovice, odbor dopravně-správní postupovat obdobným způsobem s cílem nalezení vhodného řešení vedoucího ke snížení počtu a následků dopravních nehod v daných lokalitách.

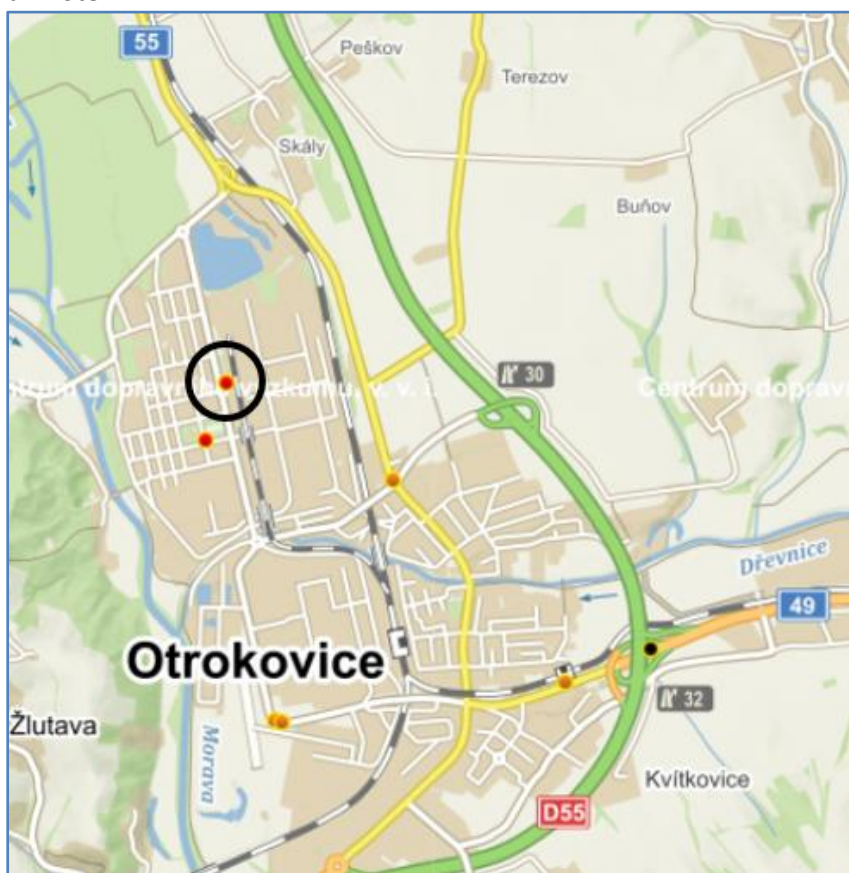


5.3 Řešené dopravní nehody na území města Otrokovice v roce 2021

Při vyhodnocení plnění Strategie BESIP Otrokovice za rok 2021 byla identifikována nehodová místa na území města na základě portálu Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>). Následně byly po konzultaci s městem a PČR vybrány jednotlivé lokality, ve kterých byly řešeny vážné dopravní nehody (nehody s usmrcením, s těžkým zraněním nebo s více lehkými zraněními). U těchto lokalit byla následně sledována i nehodovost v dlouhodobějším časovém horizontu (5 let, tj. 2017-2021). Na základě analýzy dopravní nehodovosti v dané lokalitě byly vypracovány návrhy nízkonákladových opatření pro realizaci v krátkém časovém horizontu a případné doporučení rozsáhlejší úpravy lokality.

Z databáze nehodovosti Policie ČR (s přihlédnutím k nehodovým protokolům) bylo původně takto identifikováno 7 závažnějších nehod celkem v 6 nehodových lokalitách (1 nehoda s usmrcením, 2 nehody s těžkým zraněním, 4 nehody se 3 - 5 lehkými zraněními). Dvě vybrané nehody se odehrály prakticky ve stejné lokalitě, a proto byly analyzovány společně. V jednom případě se však z policejního protokolu ukázalo, že se nejedná o dopravní nehodu (podle její definice). Cyklistka uvedla, že v době pádu jízdní kolo vedla a k pádu došlo tím, že se jí udělalo nevolno a zatočila hlava. Věc byla proto Policií ČR odložena (*místo této nehody, původně identifikované s těžkým zraněním, je v mapě označeno černým kroužkem - Obrázek 15*).

Celkem se tedy jedná o nehody v 5 lokalitách, na kterých se staly v roce 2021 nehody s následky na zdraví nebo na životě.



Obrázek 15: Lokalizace závažnějších nehod v Otrokovicích v roce 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Na těchto lokalitách byla provedena analýza dopravních nehod za období 5 let s cílem zjištění hlavních příčin dopravních nehod. U každé nehodové lokality jsou na mapce vlevo zobrazeny jednotlivé vybrané nehody v roce 2021 a na mapce vpravo jsou pak zobrazeny nehody v okolí z období 5 let (2017-2021).

Nehodová lokalita 1/2021 – silnice I/49, Zlínská, přímý úsek



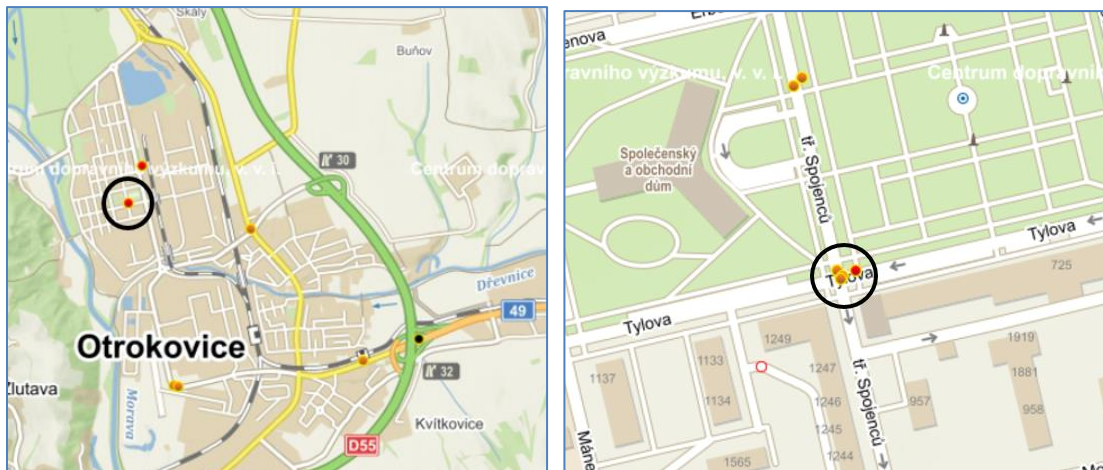
Obrázek 16: Nehodová lokalita 1 s vážnými následky za rok 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Dne 13.5.2021 v 22:13 hod. došlo na přímém úseku silnice I/49 ke srážce osobního automobilu s nákladním vozidlem. Při nehodě byla 1 osoba usmrcena (spolujezdec v osobním automobilu) a 1 osoba lehce zraněna (řidič osobního automobilu). Řidič nákladního automobilu nebyl zraněn. Viníkem byl řidič osobního automobilu (věk 28 let). **Hlavní příčinou nehody bylo nevěnování se řízení vozidla.** Řidič jedoucí směrem od Otrokovic na Zlín nepřizpůbil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a povětrnostním podmínkám, čímž uvedl vozidlo do smyku a vyjel vlevo přes vyvýšený obrubník do protisměru, kde došlo ke střetu pravé boční části karoserie osobního vozidla s přední částí karoserie nákladního vozidla. U viníka nehody nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala v noci, při nezhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek, na mokrému povrchu.

Uvedená lokalita byla prověřována i v delším časovém horizontu (5 let). Bylo zjištěno, že na této lokalitě nedošlo k žádným dalším registrovaným nehodám.

Návrh na opatření: V tomto úseku doporučujeme doplnit svodidla ve středovém pásu v úseku, kde není zrealizováno. Tímto opatřením je třeba zamezit vyjetí nebo případně usměrnit vozidlo, nad kterým řidič ztratí kontrolu.

Nehodová lokalita 2/2021 – křížení MK tř. Spojenců a ul. Tylova, křižovatka průsečná – čtyřramenná



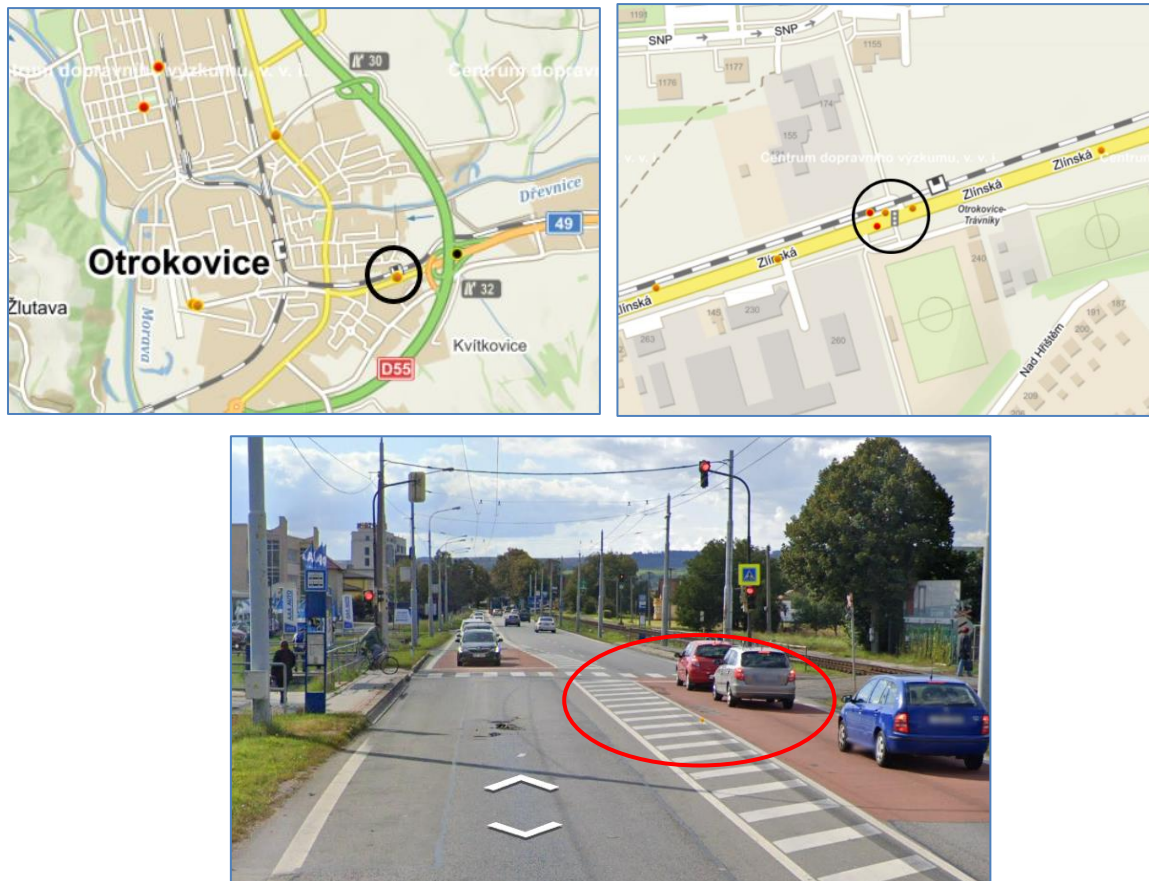
Obrázek 17: Nehodová lokalita 2 s vážnými následky za rok 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Dne 29.7.2021 v 12:45 hod. došlo v místě čtyřramenné křižovatky místních komunikací (tř. Spojenců a ul. Tylova) k dopravní nehodě osobního vozidla a cyklistky, při které utrpěla cyklistka (věk 70 let) těžké zranění. **Hlavní příčinou nehody bylo nesprávné předjíždění**, při němž došlo k ohrožení předjížděné cyklistky. K dopravní nehodě došlo tím, že řidička jedoucí po místní komunikaci (ul. Tylova směrem od tř. Tomáše Bati) ve snaze odbočit vpravo na místní komunikaci (tř. Spojenců) ohrozila po předjetí a při následném odbočení vpravo v místě čtyřramenné křižovatky cyklistku jedoucí přes danou křižovatku rovněž na místní komunikaci (ul. Tylova). Následně došlo ke střetu pravé zadní části vozidla s levou částí jízdního kola cyklistky, která po střetu upadla na komunikaci. Cyklistka neměla na hlavě přilbu. Přítomnost alkoholu u obou řidičů nebyla zjištěna. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

V této nehodové lokalitě se v posledních 5 letech staly celkem 4 nehody: dvě nehody cyklistů s lehkým zraněním (v obou případech došlo k nezvládnutí řízení vozidla, v jednom případě byl řidič navíc pod vlivem alkoholu), jedna nehoda autobusu a nákladního vozidla s lehkým zraněním dvou osob v autobusu a **jedna nehoda v roce 2021** s těžkým zraněním popsána výše.

Návrh na opatření: Doporučujeme zkontrolovat viditelnost a rozhledové podmínky při průjezdu lokalitou a v blízkosti křižovatky. Je třeba se zaměřit na tento aspekt u cyklistů (jízda bez ochranných pomůcek, přilby) a cílovou skupinu v dopravní výchově seniorů.

Nehodová lokalita 3/2021 – silnice I/49, Zlínská – přímý úsek před světelně signalizačním zařízením přechodu pro chodce



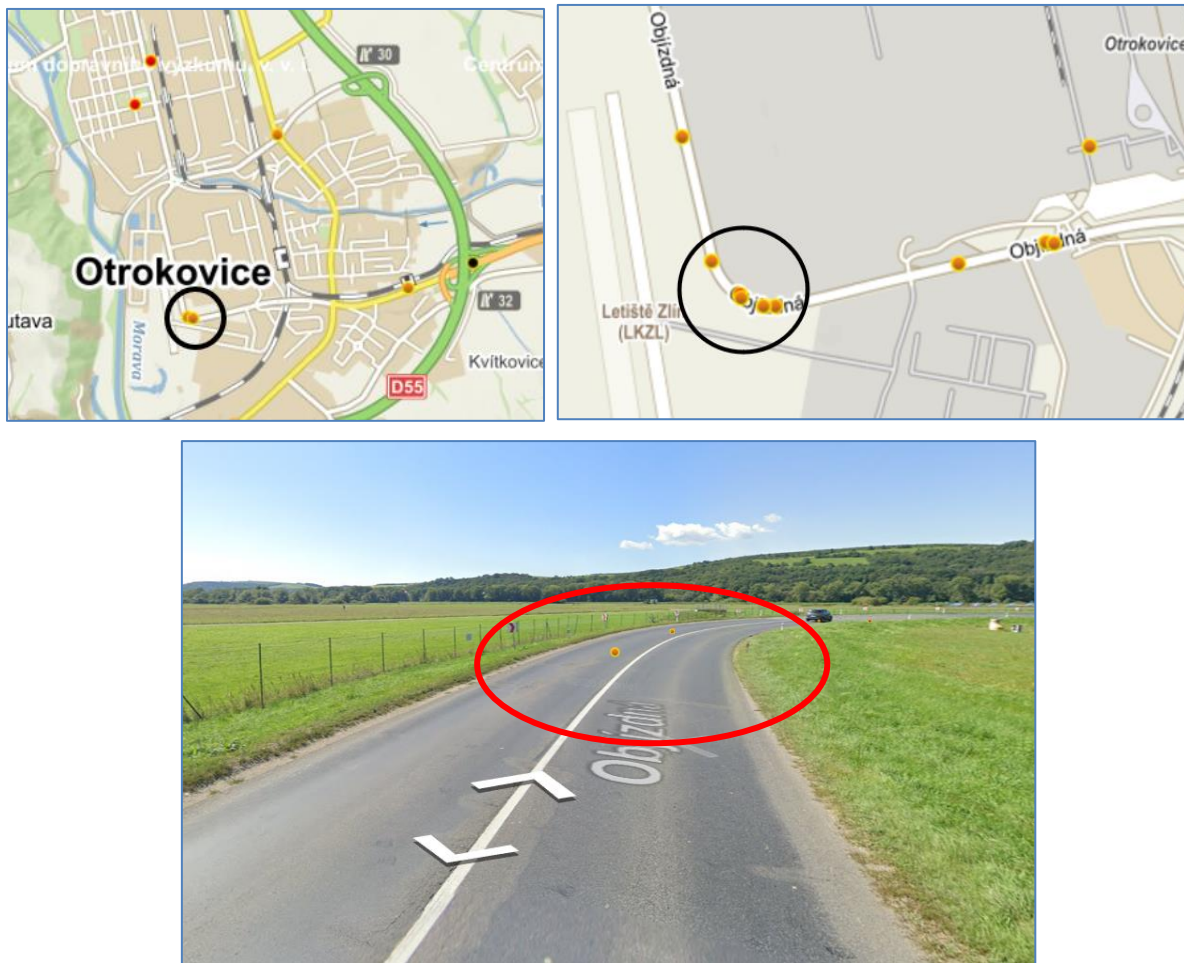
Obrázek 18: Nehodová lokalita 3 s vážnými následky za rok 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Dne 2.4.2021 v 15:30 hod. došlo na přímém úseku silnice I/49 před světelně signalizačním zařízením přechodu pro chodce ke srážce celkem 5 osobních automobilů, při kterém utrpělo 5 osob lehké zranění. **Hlavní příčinou nehody bylo, že se řidič při jízdě z dálničního přivaděče D55 směrem do Otrokovic plně nevěnoval řízení vozidla** (mikrospánek) a narazil svým vozidlem do zadní části stojícího vozidla v koloně. Následkem nárazu došlo postupně k pohybu vozidel před ním, čímž byla zasažena další čtyři vozidla stojící v koloně. U viníka nehody nebyla zjištěna přítomnost alkoholu, řidič vyvázl bez zranění. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

V nehodové lokalitě se za sledované 5leté období staly celkem 4 nehody. Dvě nehody byly srážky osobního automobilu s chodcem (1 lehké a 1 těžké zranění chodce). Jedna byla nehoda trolejbusu, kde došlo zřejmě k upadnutí starší osoby ve vozidle (žena, 85 let) a k těžkému zranění této osoby (nehody tohoto typu však nejsou důvodem řešení nehodových lokalit). Poslední hromadná **nehoda**, která je popsána výše, se stala **v roce 2021**.

Návrh na opatření: Před tímto místem doporučujeme doplnit svislé dopravní značení v reflexním provedení - upozornění na signalizaci (A10 - Světelné signály) a dále vodorovné dopravní značení (V16 - Bezpečný odstup), které vyznačuje doporučenou vzdálenost pro vozidla. Dále doporučujeme doplnit vodorovné dopravní značení s informací, že zastávka autobusu je v jízdním pruhu (V11a - Zastávka autobusu nebo trolejbusu). Kvůli větší bezpečnosti chodců navrhujeme zrealizovat ochranný ostrůvek v místě přechodu pro chodce, případně tento přechod zmenšit zúžením jízdních pruhů a vytvořením nástupní plochy pro chodce.

Nehodová lokalita 4 /2021 – silnice III/36746, ulice Objízdná



Obrázek 19: Nehodová lokalita 4 s vážnými následky za rok 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Dne 9.6.2021 v 19:35 hod. došlo na silnici III/36746 za zatáčkou u letiště k dopravní nehodě - **srážce vozidla s pevnou překážkou** (betonové sloupky a kovová závora). Při nehodě utrpěli 4 spolucestující lehká zranění, řidička osobního automobilu zraněna nebyla. **Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu a dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, šířka vozovky apod.).** Řidička při projíždění levotočivé zatáčky uvedla své vozidlo do smyku a přešla za pravý okraj komunikace, kde přední částí vozidla narazila do betonových patníků a kovové závory. U řidičky nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Dne 23.12.2021 v 23:29 hod. došlo na téže silnici III/36746 v zatáčce k **dopravní nehodě mezi osobním a nákladním vozidlem**. Řidič osobního automobilu ve stavu vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel po předchozím **požití alkoholických nápojů nepřizpůsobil rychlost svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, dopravně technickému stavu vozovky a povětrnostním podmínkám (souvislá vrstva sněhu)** a při průjezdu pravotočivé zatáčky vjel do protisměrné části komunikace, kde se čelně střetl s protijedoucím nákladním vozidlem. Při nehodě utrpěli tři účastníci lehká zranění. **Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.).** U viníka byla zjištěna přítomnost alkoholu více jak 1,5 ‰ v krvi. Nehoda se stala v noci, při sněhových povětrnostních podmínkách a na souvislé sněhové vrstvě.

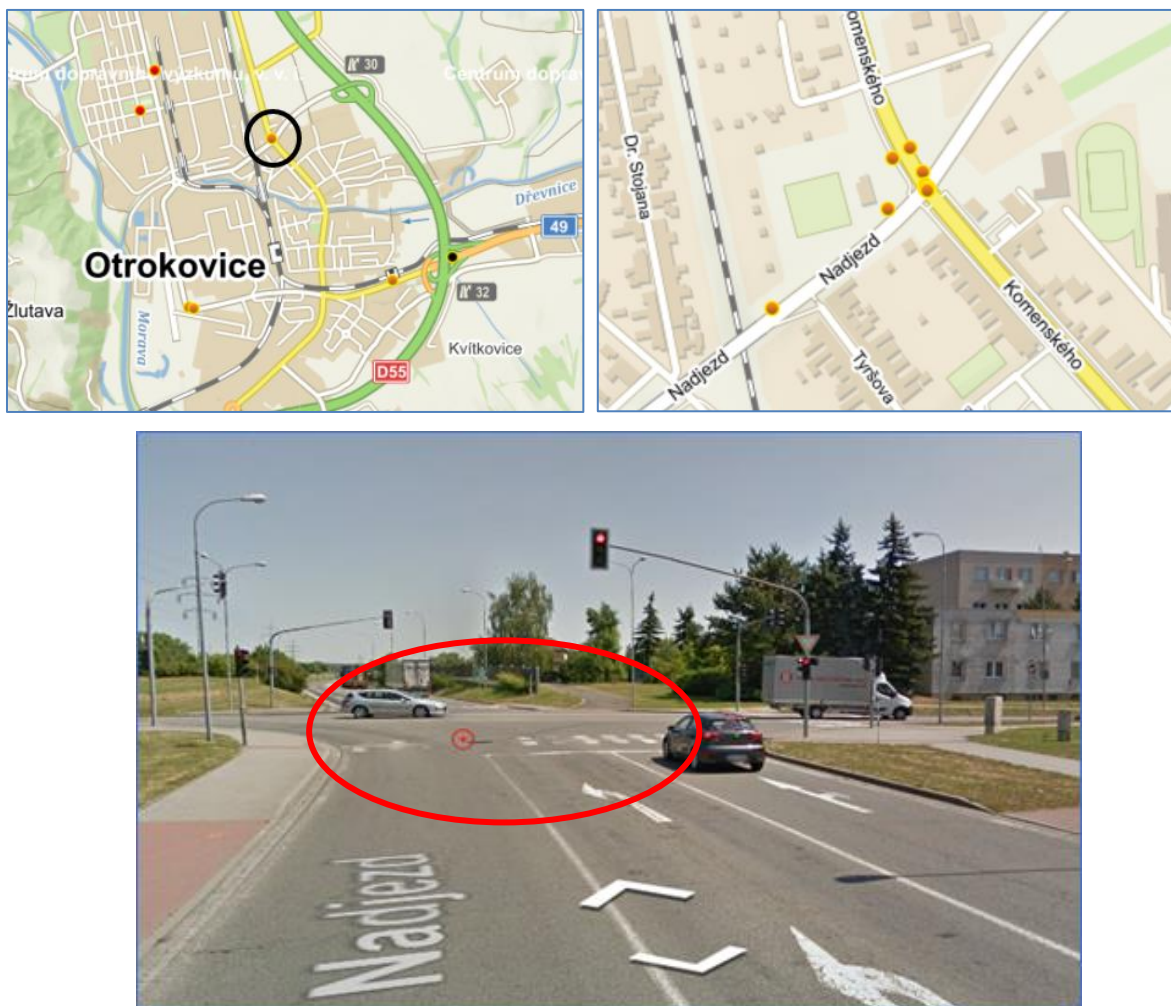
V této nehodové lokalitě se stalo během sledovaného období 5 let celkem 7 nehod. Dvě z nich byly srážky s pevnou překážkou (celkem 5 osob s lehkým zraněním), dvě další srážky s jedoucím vozidlem - osobní a nákladní automobil (4 lehké a 1 těžké zranění); tyto nehody mají společnou příčinu, a to nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze vozovky. Jedna nehoda byla srážka s chodcem (chodec utrpěl lehké zranění), kdy se řidič nevěnoval plně řízení. Další **dvě závažné nehody** byly v **roce 2021**.

Návrh na opatření: V této lokalitě doporučujeme zkontrolovat a případně obnovit vodorovné dopravní značení (V4 - Vodicí čára) a před tímto místem doplnit svislé dopravní značení (A1a, A1b - Zatáčka vpravo/vlevo) včetně svislého dopravního značení (A8 - Nebezpečí smyku). Dalším možným návrhem svislého dopravního značení by mohla být kombinace dopravních značek Nebezpečí smyku (A8) a Doporučená rychlost (IP5 - 50 km/h). Dále doporučujeme v zatáčce doplnit v menších rozestupech pro zvýraznění oblouku směrové sloupky (tzv. zhuštění směrových sloupků), u oblouku komunikace prověřit, zda poloměr zatáčky odpovídá návrhové rychlosti a následně pak tuto rychlost dle potřeb upravit.

V tomto úseku komunikace doporučujeme v zimním období zvýšit četnost výjezdů za účelem zimní údržby. Ze strany města byla silnice III/36746 v zimním období 2021-2022 (v období, kdy došlo k nehodě) zařazena do II. pořadí důležitosti ve vazbě na zimní údržbu.



Nehodová lokalita 5/2021 – silnice I/55, křižovatka ul. Komenského a ul. Nadjezd



Obrázek 20: Nehodová lokalita 5 s vážnými následky za rok 2021 (<http://nehody.cdv.cz>)

Dne 10.4.2021 v 9:23 hod. došlo na silnici I/55 v místě čtyřramenné křižovatky (ul. Komenského a ul. Nadjezd) k **dopravní nehodě dvou osobních vozidel**. **Hlavní příčinou nehody bylo nedání přednosti protijedoucímu vozidlu v křižovatce při odbočování vlevo**. K dopravní nehodě došlo tím, že řidič jedoucí po ul. Nadjezd ve směru od kruhového objezdu do Tlumačova vjel do křižovatky na plný zelený světelný signál tříbarevné soustavy a při odbočování vlevo na světelné křižovatce nedal přednost protijedoucímu osobnímu vozidlu jedoucímu ve směru od D55 směrem na ul. Nadjezd přes světelnou křižovatku v přímém směru jízdy, kde došlo ke střetu přední části karoserie prvního vozidla s přední částí karoserie druhého vozidla. Při dopravní nehodě utrpěli tři účastníci lehká zranění. U řidičů vozidel nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

V období 2017-2021 se v oblasti této nehodové lokality stalo celkem 15 dopravních nehod (4 nehody pouze s hmotnou škodou, bez zranění účastníků). Nejčastější nehodou byla srážka s jedoucím vozidlem při odbočování vlevo (celkem 11 nehod s počtem 14 lehce zraněných osob), 2 nehody, kdy řidiči vozidel nerespektovali dopravní značení „Dej přednost v jízdě“ (3 osoby lehce zraněny), jedna nehoda, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla (1 osoba lehce zraněna). Jedna nehoda označená jako havárie se stala z důvodu nesprávného způsobu jízdy řidiče nákladního vozidla (nehoda bez zranění pouze s hmotnou škodou).

Návrh na opatření: Doporučujeme v dané lokalitě zkontrolovat svislé dopravní značení, jeho správnou viditelnost, doplnit (vzhledem k opakování) svislé dopravní značení na výložníky světelné signalizace a v prostoru křižovatky na hlavní komunikaci doplnit vodorovné dopravní značení (V2b - Podélná čára přerušovaná).

Doporučujeme nahradit tříbarevnou soustavu s plnými signály (S1) ze všech směrů tříbarevnou soustavou s kombinovanými směrovými signály (S3) a **upravit SW křižovatky a řízení provozu danou křižovatkou**. V uvedené křižovatce podle sdělení Policie ČR dochází k opakovaným dopravním nehodám, kdy příčinou nehod je nedání přednosti při odbočování vlevo ve směru jízdy od dálnice a ve směru od Tlumačova (lze statisticky doložit). Signály pro opuštění křižovatky (S6) problém nevyřešily. Doporučujeme dále překontrolovat a přepočítat matici konfliktů a tím najížděcí a vyklizovací časy vozidel projíždějící křižovatkou.



6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy

Výdaje města Otrokovice na oblast dopravy v roce 2021 činily podle upraveného rozpočtu 61,4 mil. Kč a podle skutečnosti 60,2 mil. Kč; tato částka obsahuje běžné i kapitálové výdaje. [9]

V těchto prostředcích jsou započítány výdaje na dopravní obslužnost (1,8 mil. Kč) zajišťovanou prostřednictvím Zlínského kraje, a také výdaje (22,5 mil. Kč) hrazené Dopravní společností Zlín - Otrokovice s.r.o. (podíl města Otrokovice vyplývající ze Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících zahrnující příspěvek na provoz, doplatek účetní ztráty a doplatek na Junior pasy).

Jsou zde zahrnuty i výdaje na údržbu a čištění místních komunikací (včetně zimní údržby), opravy a doplnění světelné signalizace na křižovatkách, opravy a bezbariérové úpravy chodníků, opravy přechodů pro chodce, cyklostezek a parkovišť, opravy lávek pro pěší přes řeku Moravu a Dřevnici, na výměnu městského mobiliáře a také **výdaje na dopravní bezpečnost**. Patří sem i příspěvek Sdružení obcí pro plavbu na Baťově kanálu a vyplacené dotace na zřízení soukromých parkovacích míst.

V roce 2021 byla uskutečněna nejvýznamnější investiční akce v rámci dopravy na dětském dopravním hřišti, na kterou bylo vyčleněno 17,1 mil. Kč (předpokládá se její pokračování v roce 2022). Mezi další významné realizované investiční akce v roce 2021 patří akce „Zvýšení kapacity parkovacích míst“ - pro parkoviště u městské polikliniky (4,9 mil. Kč) a přechod pro chodce na ul. Bartošova (1,2 mil. Kč). Na Městskou policii Otrokovice bylo vyčleněno 1,7 mil. Kč (nákup a modernizace městského kamerového dohlížecího systému).

V rámci podpory dopravní bezpečnosti byly uskutečněny v roce 2021 následující akce:

- Výchovně-vzdělávací akce v rámci Evropského týdne mobility 2021 (podpora bezpečnosti v cyklodopravě, podpora chůze, cyklodopravy a hromadné dopravy na úkor dopravy automobilové)
- Do práce na kole (podpora bezpečnosti v cyklodopravě, podpora chůze a cyklodopravy)
- Motobesip - Midnightride - noční vyjížďka (prevence vzniku dopravních nehod řidičů motocyklů), ukončení motorkářské sezóny (spanilá jízda)
- Dopravní výukový program pro školní družiny (výukový program pro školní družiny - žáky 1. - 5. třídy ZŠ, zábavné pásmo pro děti ZŠ)
- Dětská policie, výtvarná soutěž pro děti
- Dopravní hřiště pro veřejnost (prevence vzniku dopravních nehod, podpora znalosti dopravního značení, řešení dopravních situací)
- Zveřejnění dopravně-vzdělávacích videí (BESIPky) na komerčních obrazovkách v prostorách čekáren městské polikliniky (prevence vzniku dopravních nehod obecně)
- Distribuce jednorázových alkoholtesterů řidičům motorových vozidel (prevence užití alkoholu před jízdou)
- Distribuce reflexních šlů pro motorkáře a cyklisty

Pořadatelem všech těchto akcí bylo město Otrokovice (odbor dopravně-správní) a DDM Sluníčko.



Přehled skutečných ročních výdajů na dopravu podle rozpočtu města v letech 2017-2021

Tabulka 23: Výdaje na dopravu a celkové výdaje města Otrokovice

Výdaje (tis. Kč)	2018	2019	2020	2021
Výdaje do dopravy	51 706	201 078*	76 311	60 223
Výdaje celkem	448 514	587 795	472 936	516 742
Podíl výdajů do dopravy	11,5 %	34,2 %	16,1 %	11,7 %

*zvýšené prostředky – investice na ul. Nadjezd (rekonstrukce mostu)

6.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření

Během posledních 4 let (období realizace Strategie BESIP Otrokovice) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Otrokovice 470,9 mil. Kč. Aby k těmto zbytečným ztrátám nedocházelo, je třeba zodpovědného posouzení nezbytných výdajů na preventivní, dopravně-bezpečnostní a další systémová opatření, která by tyto ztráty eliminovala. Součástí vyhodnocení Strategie BESIP Otrokovice je základní kalkulace potřebných prostředků. Vychází se z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace na území obce a konzultací s odborníky.

Výdaje na dopravu k celkovým výdajům města za poslední 4 roky (2018-2021) byly **v průměru 13 %** (rok 2019 byl vzhledem k výraznému skoku v nákladech z výpočtu průměru vyřazen). Pro následující roky navrhujeme **zvýšení částky na 15 %**, přičemž tyto prostředky by měly být **primárně investovány do dopravní infrastruktury** s přímým dopadem na bezpečnost silničního provozu.

Tabulka 24: Předpokládané výdaje na dopravně bezpečnostní opatření

Opatření - předpokládané výdaje (tis. Kč)	2023	2024
Bezpečná pozemní komunikace	77 000	79 000
Bezpečné dopravní prostředky	20	20
Bezpečné chování	1 200	1 300
Podpůrná opatření	160	170

Maximum prostředků na výdaje do dopravně bezpečnostních opatření by mělo plynout z dotačních programů, a to jak z krajských, tak ze státních. Z krajských dotačních programů je možné zmínit Program BESIP Zlínského kraje, kde je možno získat prostředky na realizaci preventivních vzdělávacích, informačních a volnočasových aktivit a zajištění provozu dětských dopravních hřišť (více informací na <https://www.kr-zlinsky.cz/rp11-22-besip-zlinskeho-kraje-aktuality-17472.html>).



7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Rok 2021 byl **čtvrtým rokem** plnění Strategie BESIP Otrokovice na období 2018-2025.

V období, kdy má být Akční program naplněn i s dosažením ambiciózního cíle, tj. do roku 2025 „Město bez vážných následků 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. Vše završuje správná míra medializace, která seznamuje občany Otrokovic s tím, jak je Strategie BESIP v jejich městě naplňována .

Odpovídající akční program je nedílnou součástí každého strategického dokumentu. Na základě analýzy problémových oblastí v Otrokovicích byl 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, žijí v něm či podnikají. Jsou nedílnou součástí města, kde je vybudován bezpečný dopravní systém. Akční program se v souladu s Akčním programem Strategie BESIP 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 – U),
- **podpůrná opatření** (dále jen P).

Postupné vytváření bezpečného dopravního systému by mělo vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, k dosažení vytýčeného strategického cíle a naplnění identifikovaných dílčích cílů. Akční program je na jedné straně 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, majetko-právní, školství a kultury, rozvoje města, životního prostředí, oddělení kanceláře starosty - tisková mluvčí), dále pak Městská policie Otrokovice, Technické služby Otrokovice, s.r.o., Krajské ředitelství Policie Zlínského kraje (obvodní oddělení Otrokovice, dopravní inspektorát Zlín, odbor služby dopravní policie), Celní úřad pro Zlínský kraj, ŘSZK, ŘSD, správa Zlín, Správa železnic, s.o., Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o.

Pozitivním prvkem je také zapojení řady firem, které aktivně působí na prevenci v oblasti dopravy. Jedná se například o firmu Continental Barum, s.r.o., která přišla s vlastním návrhem aktivit, kterými chce přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, především v místech, kde firemní vozidla vyjíždějí z areálu na pozemní komunikace. Dalšími aktivními firmami jsou V-SPED, s.r.o., PSG, a.s., STAVYMA, O.K. TRANS, s.r.o., MONTEMA, s.r.o., TOMA, a.s., MAT, s.r.o.

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



Dobrým příkladem by mohly být také autoškoly, které vychovávají nové řidiče a vzdělávají řidiče stávající, včetně školení pro řidiče profesionály. V Otrokovicích působí celkem 9 autoškol.

7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

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

Výstavba nových komunikací v Otrokovicích ani rekonstrukce stávajících komunikací nebyla realizována. Vlastníky pozemních komunikací na území města Otrokovice nebyly v průběhu roku 2021 provedeny bezpečnostní inspekce/audity. Bezpečnostní inspekce byla provedena ze strany KŘ Policie ZK po vážných dopravních nehodách s nalezenými nedostatky na silnici III/36746 (km 3,35) (ul. Objízdna) a křižovatce I/55 x ul. Komenského x Nadjezd (přivaděč z D 55).

Statistiky dopravních nehod byly využity k identifikaci nehodových úseků na území Otrokovic pouze na místních komunikacích v lokalitách, v nichž je plánován investiční záměr. Byla využita spolupráce se správci komunikací na státní a krajské úrovni na úpravě nehodových úseků na území Otrokovic.

Po dohodě s KŘ Policie ZK a správci komunikací byla navržena potřebná opatření k odstranění míst dopravních nehod se závažnými nebo smrtelnými následky na komunikacích na území Otrokovic.

KŘ Policie ZK předalo data o místech častých dopravních nehod, zvláště nehod se závažnými následky vlastníku a správci komunikací na území Otrokovic, a to na ul. Objízdna - silnice III/36746 (km 3,35) a křižovatce silnice I/55 (ul. Komenského x Nadjezd x přivaděč z D 55).



Obrázek 21: Silnice I/55, Otrokovice (střed města)

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

V roce 2021 se na území Otrokovic nevyskytují již žádná reklamní zařízení. Žádná nová smlouva (ani prodloužení smlouvy) nebyla uzavřena.

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

Na místních komunikacích v Otrokovicích byla realizována „zóna 30“ na sídlišti Trávníky. Celek „obytných zón“ nebyl vytvořen.

OPATŘENÍ K4 – ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Vjezdové ostrůvky na vjezdech do města nebyly instalovány. Bylo realizováno vjezdové opatření na silnici III. třídy č. 4973 formou vodorovného a svislého dopravního značení.

Přehlednost přechodů pro chodce a míst pro přecházení byla zlepšena nasvícením moderními systémy, obnovou vodorovného i svislého dopravního značení. Dynamická detekce přítomnosti chodce na přechodu nebyla realizována.

Nové cyklistické přejezdy pro oddělenou přepravu chodců a cyklistů nebyly realizovány. Místa s cyklistickými přejezdy jsou v projektové přípravě. Nové úseky bezpečné cyklistické infrastruktury (cyklostezky) nebyly vybudovány. Sdílený prostor pro motorovou, nemotorovou a pěší dopravu nebyl realizován.

OPATŘENÍ K5 – ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Revize stavebního uspořádání křižovatek, srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení byly ze strany MěÚ Otrokovice prováděny průběžně (dle stížností nebo při kontrole místních komunikací), ze strany TSO 1x měsíčně, ze strany ŘSD při provádění zákonných prohlídek.

Dělicí pásy, parkovací a odbočovací pruhy na komunikacích nebyly nově vybudovány.

Revize rozhledových trojúhelníků byly prováděny průběžně. Nedostatky byly shledány na 6 místech (MěÚ Otrokovice), resp. na 10 místech (TSO). Jednalo se o nevhodně umístěnou nebo přerostlou zeď a další překážky v rozhledových trojúhelnících.

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

Správci komunikací (odpovědní pracovníci TSO, ŘSZK i ŘSD) byli seznamováni s novelami technických předpisů prostřednictvím školení.

Revize vybavení místních komunikací z hlediska bezpečnosti nebyla prováděna. Byla však prováděna ze strany KŘ Policie ZK s nalezenými nedostatky po bezpečnostní inspekci na silnici III/36746 (km 3,35) (ul. Objízdna) a křižovatce I/55 x ul. Komenského x Nadezd (přivaděč z D 55).

Nechráněné pevné překážky v ochranném pásmu silnic na území Otrokovic byly identifikovány v počtu 5 (TSO).

Vlastník místních komunikací (MěÚ Otrokovice) provádí kontrolu činnosti správce místních komunikací (TSO).



Firmy Continental Barum, s.r.o., V-SPED, s.r.o., PSG, a.s., STAVYMA, MONTEMA, s.r.o. a TOMA, a.s. pravidelně kontrolují stav zeleně a provádějí revize stavebního uspořádání na výjezdech z areálu firmy.

Měření proměnných parametrů vozovek (viz kap. 4.1) na místních komunikacích nebylo prováděno. Spolupráce mezi vlastníkem komunikací I., II. a III. třídy a městem Otrokovice při zjištění nedostatků na území Otrokovic neprobíhala. Ze strany ŘSD bylo toto měření prováděno.

Úseky s nevyhovujícími povrchovými parametry vozovky na místních komunikacích byly systematicky odstraňovány (TSO). Ze strany ŘSZK nebyly odstraňovány z důvodu nedostatku finančních prostředků a plánované celkové rekonstrukce v dalších letech. Ze strany ŘSD byly rovněž systematicky odstraňovány.

Byla identifikována místa pro instalaci kooperativních systémů IT pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na místních komunikacích. Na 5 křižovatkách v rámci výměny technologie světelných signalizačních zařízení pro zavedení preference MHD proběhla projektová příprava.

Odbor dopravně-správní MěÚ ve spolupráci s mysliveckým sdružením a odborem životního prostředí MěÚ vytipoval úsek, kde volně migruje zvěř přes pozemní komunikace (silnice II/438). Byla zde provedena instalace zařízení odrazujícího zvěř od vniknutí na komunikaci (odrazová světla). Ke konci roku byla silnice zabezpečena v délce 3 km.



Obrázek 22: Stezka pro chodce a cyklisty (společná) podél řeky Moravy

OPATŘENÍ K7 – ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Na území Otrokovic se nacházejí železniční přejezdy na železniční trati Otrokovice – Vizovice (mimo to také na vlečkách). Nová opatření na železničních přejezdech v místech úrovnových křížení dráhy a pozemní komunikace nebyla provedena, nově schválené prvky dopravního značení nebyly zavedeny.

Průběžná údržba rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhou byla prováděna (podle MěÚ Otrokovice na 2 místech průběžně, podle TSO na 1 místě 3x ročně, podle SŽ u všech železničních přejezdů 1x měsíčně).

OPATŘENÍ K8 – NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Systémy technického zabezpečení pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů na místních komunikacích v Otrokovicích nebyly zatím instalovány. Bylo iniciováno jednání se správci silnic I., II. a III. třídy s požadavkem na instalaci těchto systémů. Na 5 křižovatkách v rámci výměny technologie světelných signalizačních zařízení pro zavedení preference MHD proběhla projektová příprava.

Na území Otrokovic nebyla identifikována místa pro zavedení systémů pro detekci jízdy nebo chůze na červenou a dalších funkcionalit (podle TSO, Městské policie Otrokovice i KŘ Policie ZK).

Celní správa uvádí, že na území Otrokovic nebyla identifikována místa pro zavedení systémů vysokorychlostního vážení (WIM) a odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel. Kontrolní vážení vozidel na území města Otrokovice nebylo prováděno.

Nízkorychlostní vážení před opuštěním areálu firmy provádí firma Continental Barum, s.r.o. (20 % odvoz stavebního materiálu a kovového odpadu). Firma O.K. TRANS, s.r.o. provádí vážení na vnitropodnikové váze Continental Barum. Pravidelně provádějí vážení i V-SPED, s.r.o., PSG, a.s. a TOMA, a.s.

7.2 Opatření bezpečné vozidlo

OPATŘENÍ V1 – ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE

Veřejnost byla seznamována s novými vozidlovými systémy podporujícími bezpečné řízení (např. udržení se v jízdním pruhu, brzdový asistent, adaptivní tempomat a další) prostřednictvím zkušebních komisařů při zkouškách uchazečů o řidičské oprávnění. Autoškoly se k těmto aktivitám v rámci dotazníku nevyjádřily.

7.3 Opatření bezpečný účastník

OPATŘENÍ Ú1 – ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ

Výuka dopravní výchovy je realizovaná prioritně v mateřských a základních školách. Město podporuje výuku nejen finančně, ale také pořádáním aktivit pro různé věkové skupiny. V roce 2021 byla uspořádána výtvarná soutěž pro děti z mateřských škol a 1. tříd základních škol na téma „Reflexní prvky pro bezpečnost chodců“, a dále pro děti z mateřských škol návštěvy spojené s besedou na služebně Městské policie Otrokovice, pro žáky 5. tříd základních škol aktivita „Dětská policie“.



Je podporováno i zapojení rodičů dětí do systému dopravní výchovy prostřednictvím dopravně výchovných aktivit v rámci ETM.

Byly uskutečněny aktivity v oblasti prevence užívání návykových látek pro držitele řidičského oprávnění přímým výkonem dozoru nad dodržováním zákazu užití omamných látek při řízení motorových vozidel a promítáním BESIPek na obrazovkách v prostoru městské polikliniky. Mezi aktivitami byla také kontrola řidičů na komunikacích dětmi v rámci dětské policie, distribuce jednorázových alkoholtesterů a odborná beseda se seniory na téma bezpečnosti ve městě.

Město přispívá finančně na provoz dětského dopravního hřiště provozovaného DDM Sluníčko, které tam pořádá pravidelné aktivity pro děti z mateřských škol a žáky základních škol – zejména dopravní výchova pro žáky 1. stupně ZŠ.

Rodiče byli zapojeni v rámci možnosti navštěv dopravního hřiště se svými dětmi v době určené pro širokou veřejnost, kdy si mohli vyzkoušet také např. dopravní kvízy a jiné aktivity. Během roku 2021 navštívilo dopravní hřiště 3 579 rodičů, 662 se jich potom zapojilo při dílčích akcích.

Na akcích „Čtvrtky na kolečkách“ a „Den bez aut“ byly použity brýle simulující účinky alkoholu, drog a velké únavy. Dospělí účastníci měli možnost si tyto brýle vyzkoušet a připomenout si tak, že je důležité nesesat za volant, pokud požili alkohol či pociťují únavu.

Dopravní výchovu podporuje i KŘ Policie ZK, a to finančně i pořádáním aktivit pro děti v mateřských školách i žáky základních škol.



Obrázek 23: Stezka pro chodce a cyklisty (společná) podél řeky Dřevnice

Preventivní aktivity zaměřené na alkohol a léky při řízení motorových vozidel nad rámec povinného školení BOZP provádějí firmy Continental Barum, s.r.o., V-SPED, s.r.o., PSG, a.s., STAVYMA, O.K. TRANS, s.r.o., MONTEMA, s.r.o. i TOMA, a.s.

OPATŘENÍ Ú2 – PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Kontrola nad kvalitou výuky v autoškolách je prováděna zkušebními komisaři dle úrovně znalostí a dovedností žadatelů o řidičské oprávnění při závěrečných zkouškách. Zástupci autoškol se k tomuto opatření nevyjádřili.

OPATŘENÍ Ú3 – ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Dle zákona č. 361/2000 Sb. bylo MěÚ Otrokovice coby obcí s rozšířenou působností (ORP) řešeno v roce 2021 v přestupkovém řízení 578 oznámení porušení zákona o silničním provozu a dále bylo vedeno 102 řízení o zadržení řidičského průkazu. Všechny přestupky a řízení o zadržení řidičského průkazu byly vyřešeny vydáním rozhodnutí/příkazu o uložení pokuty/uložením pokuty (s platbou na místě), případně jiným způsobem (postoupením jinému příslušnému správnímu orgánu, výjimečně odložením).

Na území samotného města Otrokovice bylo oznámeno 369 podezření porušení zákona č. 361/2000 Sb. a 39 případů zadržení řidičského průkazu. Obyvatelé města Otrokovice (osoby s trvalým pobytem v Otrokovicích) figurovali jako podezřelé osoby v 126 oznámených případech porušení zákona o silničním provozu na území města Otrokovice.

Bylo evidováno několik případů přeshraničního vymáhání pokut za vybrané dopravní přestupky. Úspěšnost vymožených sankcí byla asi 30 %.

OPATŘENÍ Ú4 – DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

KŘ Policie ZK provádělo měření rychlosti vozidel na 8 lokalitách a dále na úseku D55 na území Otrokovic. Bylo zde zaznamenáno 294 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Dohled nad bezpečností chodců, především žáků základních škol, provádí Městská policie Otrokovice a KŘ Policie ZK v exponovaných ranních hodinách, tj. mezi 7:15 – 8:00 na přechodech pro chodce v blízkosti škol, a zvláště také v době začátku i konce školního roku. Dohled je zajištěn zejména na městském průtahu – ul. Zlínská, ul. Komenského, tř. Tomáše Bati.

Pravidelná kontrola přítomnosti alkoholu při řízení je prováděna KŘ Policie ZK v rámci služby průběžně během celého roku, zvláště pak kontrola řidičů v nočních hodinách zejména na nájezdech a sjezdech z dálnice u Otrokovic.

KŘ Policie ZK zajišťuje v průběhu služby i kontrolu, zda nejsou páčány přestupky ze strany zranitelných účastníků (chodci, cyklisté). Městská policie Otrokovice zajišťuje kontrolu ostatních přestupků zranitelných účastníků provozu každodenní preventivní činností při pochůzkách.



7.4 Podpůrná opatření

OPATŘENÍ P1 – POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI PRAVIDELNĚ INFORMACE O STRATEGII BESIP OTROKOVICE A JEJÍM PLNĚNÍ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH OBCE

Občané jsou seznamováni se zněním, aktivitami a cíli Strategie BESIP Otrokovice prostřednictvím webových stránek města, kde je zveřejněn text strategie i její vyhodnocení za uplynulé roky (2018 - 2020):

<http://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848>

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025

Centrum dopravního výzkumu Brno vypracovalo pro naše město Strategii bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018 – 2025 (dále Strategie BSP).



[Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice](#) [PDF, 1,2 MB]

[Příloha A](#) [PDF, 887 kB]

[Příloha B](#) [PDF, 195 kB]

[Příloha C](#) [PDF, 792 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2020](#) [PDF, 7,4 MB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2020 - příloha č. 1](#) [XLSX, 113 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2020 - příloha č. 2](#) [PDF, 599 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2020 - příloha č. 3](#) [PDF, 644 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2019](#) [PDF, 3,5 MB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2019 - příloha č. 1](#) [XLSX, 136 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2019 - příloha č. 2](#) [PDF, 612 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2019 - příloha č. 3](#) [PDF, 1,1 MB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2018](#) [PDF, 1,7 MB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2018 - příloha č. 1](#) [XLSX, 50 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2018 - příloha č. 2](#) [PDF, 37 kB]

Obrázek 24: Strategie BESIP Otrokovice uveřejněná na webových stránkách města

OPATŘENÍ P2 – POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI VĚCNÉ A NÁZORNÉ INFORMACE O PŘIJATÝCH LEGISLATIVNÍCH ZMĚNÁCH PROSTŘEDNICTVÍM MASMÉDIÍ

Informace o přijatých legislativních změnách jsou pravidelně zveřejňovány prostřednictvím tiskových zpráv na webu města, zpráv v Otrokovických novinách a na nástěnkách v prostorách čekárny MěÚ Otrokovice, odboru dopravně-správního.



8. Dotazník názorů obyvatel Otrokovic na problematiku bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích

V rámci vyhodnocení Strategie BESIP Otrokovice byl připraven dotazník mapující názory obyvatel Otrokovic na problematiku bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích ve městě z pohledu řidičů motorových vozidel, chodců i cyklistů. Dotazník byl uveřejněn na webu města v průběhu května 2022 a v květnovém čísle Otrokovických novin. Odpovědělo na něj celkem 32 respondentů, z toho 26 na internetu (81,2 %), 6 zaslalo odpověď písemně (18,8 %). Tento dotazník bude dále vypořádán.

1. Kolik je Vám let?

Tabulka 25: Dotazník: Věk respondenta

do 18 let	0	0,0 %
19-34 let	8	25,0 %
35 - 49 let	12	37,5 %
50 - 64 let	6	18,8 %
65 a více let	6	18,8 %

2. Víte, že město Otrokovice má zpracovanou Strategii bezpečnosti silničního provozu?

Tabulka 26: Dotazník: Znalost strategie BESIP Otrokovice

ano	13	40,6 %
ne	19	59,4 %

3. Jste řidičem motorového vozidla?

Tabulka 27: Dotazník: Řidič motorového vozidla

ano	32	100 %
ne	0	0,0 %

4. Která místa (úseky) v obci (max. 5) považujete jako ŘIDIČ za nebezpečná? Vypište je a upřesněte, jaká rizika vnímáte (např. nedostatečný rozhled, zvýšený pohyb chodců, zvýšený pohyb cyklistů, vysoká rychlost projíždějících vozidel, parkující vozidla, neudržovaná zeleň, neukázněnost ostatních účastníků provozu...).

(27 odpovědí)

- křižovatka u Komerční banky v části Otrokovice-Střed (při vyjíždění z parkoviště na cestu není umožněný dostatečný rozhled na vozovku na vozidla přijíždějící z levé strany z důvodu zaparkovaných aut u banky); zpomalovací červený pruh u Komerční banky v části Otrokovice-Střed (mnozí chodci jej mají za přechod, nerozhlíží se při přecházení vozovky); křižovatka směrem na Tlumačov, dálnici a Baťov (místo častých dopravních nehod z důvodu neukázněných řidičů projíždějících na červenou nebo nedávajících přednost v případě, že jsou semaforey mimo provoz)
- křížení s cyklostezkou u polikliniky, horní Střed (rychlost při jízdě kolem parkovišť), křižovatka Kvítkovice (přechody pro chodce)
- úsek od kruhového objezdu směrem na Baťov po čerpací stanici Benzina



- Bařov (dokreslené pruhy pro cyklisty na hlavní silnici - tř. Tomáše Bati a jejich objíždění v plném provozu v obou směrech)
- tř. Tomáše Bati (Bařov) mezi kruhovým objezdem a čerpací stanicí (zvýšený pohyb chodců, zvýšený pohyb cyklistů), ul. Havlíčkova (vysoká rychlost projíždějících vozidel)
- křižovatka ulic Přístavní x tř. Tomáše Bati (nedostatečný rozhled směrem z ulice Přístavní - vhodné dát zrcadlo nebo odstranit betonový pražec mostu)
- křižovatka Moravní x K. Čapka (při příjezdu do křižovatky z Moravní není vidět na pravou stranu přes zaparkovaná auta); totéž křižovatka Erbenova x K. Čapka (po příjezdu do křižovatky není vidět přes stojící auta a vysoké keře na levou stranu)
- ul. K. Čapka a ul. Kuřovaniny (vysoká rychlost projíždějících vozidel)
- okolí ZŠ Mánesova (parkující vozidla, značný pohyb chodců a aut před výukou)
- příjezd silnicí I/55 od Tlumačova (vysoká rychlost podél zahradnické oblasti a zastavby rodinných domů s úzkými vjezdy - při odbočování do vjezdu je nutné najet do protisměru, kde je povolená rychlost 90 km/h); při odbočování do vjezdů směrem od města (tabule konec/začátek obce - většina řidičů vidí konec obce a již od křižovatky má vyšší než povolenou rychlost), rovněž při vjezdu do města u tabule začátek obce mají řidiči vyšší než povolenou rychlost, když jsou už v zastavěné oblasti)
- napojení ul. K. H. Máchy x Zlínská, napojení Kauflandu na ul. Dr. Beneše (nedostatečný rozhled, přechod pro chodce u HZS zneužívají cyklisté), rovněž cyklisté na chodnících (např. ul. Hložkova, křižovatka Nadjezd x Komenského, zejména z přivaděče do centra)
- křižovatka ul. Komenského x Nadjezd (špatné intervaly na semaforech), ul. Hložkova (parkující vozidla v celé ulici), výjezd z parkoviště na náměstí u Komerční banky - směr Hložkova ul. (špatný výhled)
- okolí nám. 3. května (chodci nebezpečně přebíhají silnice mimo vyznačená místa pro přecházení a přechody); kruhový objezd u Nadjezdu (cyklisté nepoužívají cyklostezku a ignorují přejezdy pro cyklisty a vjíždí do objezdu mezi auta, ignorují už tak hustou síť cyklostezek a zbytečně riskují jízdu mezi auty, způsobují rizikové situace v hustém provozu a vjíždějí do nebezpečných křižovatek, i když vede cyklostezka vedle)
- křižovatka na nám. 3. května (při výjezdu od Billy - v době, kdy nefungují semaforey, je špatný rozhled do křižovatky)
- ul. SNP mezi č. 1173 až 1177 (zejména v noci projíždějí auta vysokou rychlostí – vhodný nízký retardér, ne polštáře); cyklostezka u křižovatky, resp. odbočení na ul. Nadjezd směr Karásek (velmi nebezpečné, odbočující řidič nemá šanci reagovat); zpomalovací polštáře u Alberta (nesmysl - řidič vyjíždějící směrem z Trávníků nemá dobrý výhled za keře vpravo, pak se vyhýbá žlutým polštářům, zpomalí a v okamžiku, kdy vidí na semaforu zelenou, zrychlí a do toho často vběhne malé dítě, kromě toho řidiči přijíždějící zprava od hasičů občas nedají přednost, protože počítají se zpomalením; omezení 30 km/h se na Trávníkách absolutně nedodrжуje, policie to nekontroluje)
- křižovatka u Nadjezdu (nedostatečný rozhled při jízdě z dálnice a odbočení doleva - nejde vidět přes auta, která jedou z Bařova směr Tlumačov; pokud nejdou semaforey a člověk jede opět z dálnice a odbočuje doleva, musí najet až do křižovatky, aby viděl); přechod u polikliniky (cyklisté nesedávají z kol a přejíždějí přechod vysokou rychlostí)
- hlavní křižovatka na Zlín (Kvítkovice) (od Barumu běžně vyjíždí kamiony a nákladní auta na oranžovou a dokonce již na červenou, těchto aut často i více za sebou, hrozí střet)
- kvítkovická křižovatka - asi 2x se stalo, že se při přejezdu vlaku nerozsvítila na semaforu červená při "neřízeném" provozu; dojem, že tato křižovatka funguje tak, že když např. v pozdních hodinách bliká oranžová na semaforech a přijíždí vlak, semaforey se zapnou do režimu řízení a



dají červenou směrem přes koleje); kruhový objezd u sjezdu 34, zejména směr Otrokovice – Napajedla; výjezd na Napajedla přichází velmi rychle a je za horizontem)

- hlavní křižovatka Kvítkovice (2x)
- ul. Nádražní (zatáčka u sanitních vozů polikliniky)
- všude, kde platí přednost zprava (množství nehod na křižovatce k dálnici u Lidlu apod.)
- vjezd do Otrokovic od Zlína (vysoká rychlost vozidel)
- část Újezdy - Čechova ul. (chybí chodníky); Hložkova ul. (chybí chodník na ul. B. Němcové); Horní ul. (chybí chodník); křižovatka ul. Hložkova x Smetanova (kontejnery brání ve výhledu)
- ul. Nádražní (nedodržování rychlosti, nedodržování pravidla pravé ruky)
- přechod pro chodce a cyklisty na mostě přes Dřevnici od polikliniky (cyklisté si vynucují přednost, aniž by slezli z kola - značka „Slez z kola!“)
- cyklisté na hlavní cestě

5. Která místa (úseky) v obci (max. 5) považujete jako CHODEC za nebezpečná? Vypište je a upřesněte, jaká rizika vnímáte (např. špatný rozhled při přecházení, nevhodně situovaný / chybějící přechod pro chodce, chybějící veřejné osvětlení, chybějící chodník, cyklisté / zaparkovaná vozidla na chodníku, nedostatečná údržba – zimní / letní...).

(26 odpovědí)

- zpomalovací červený pruh u Komerční banky v části Otrokovice-Střed (mnozí chodci jej mají za přechod, nerozhlíží se při přecházení vozovky - vhodné jeho odstranění nebo nahrazení běžným přechodem, jelikož je jak pro chodce, tak řidiče matoucí); nevhodný povrch při přejetí mostu na cyklostezku na výjezdu z Otrokovic směr Bělov (před nájezdem na cyklostezku je na mostě nasypaná kamínková suť, která ohrožuje bruslaře)
- hlavní křižovatka na Zlín (Kvítkovice) (od Barumu běžně vyjíždí nákladní auta a kamiony na oranžovou a než naskočí červená, ještě rychle přidají plyn – rovnou na přechod chodců, kteří již mají zelenou - chodci a hlavně malé děti, které řidič snadno přehlédne, jsou velmi ohroženi, zejména za šera a za tmy); měla by stále fungovat světla na hlavní silnici na zastávce MHD Trávníky, jinak není šance přejít (děti zde přecházejí do školy a ze školy, případně nahradit regulujícím policistou) – *Pozn. zpracovatele: Není nutné 24 hod., jelikož v noci děti spí*
- Kvítkovice
- ul. Čechova (zvýšený provoz vozidel vyjíždějících z města směrem na Zlín přes Tečovice - chybějící chodníky); vyústění ul. Dubnická na ul. Brí. Mrštíků (chybějící chodník a přechod směrem ke hřbitovu)
- celý kruhový objezd (jeden pruh pouští, protipruh jezdí dál, několikrát se stalo, že člověk zůstane uprostřed komunikace a nemůže dopředu ani zpět, nedostatečné, málo výrazné značení přechodu); to samé přechod u bývalého Prioru ke zdravotnímu středisku TOMA (nevýrazné značení - jeden pruh pouští, druhý jede dál); kritický přechod u Dřevnice (nepouští nikdo, čeká se i deset minut, rychlost se zde nedodržuje a rychle tu jezdí i těžké kamiony); chybějící chodník od jezu podél silnice k tenisovým kurtům (cca 100 m - závodníci jedoucí od KM si hlavu s rychlostí a pohybem chodců nelámou)
- ul. Jana Žižky (z důvodu častého průjezdu kamionů z firmy V-SPED kolem školy a školky)
- křižovatka Nadezd x Komenského x dálniční přivaděč (vysoká nehodovost aut, chodci čekají u semaforů na chodnících v blízkosti křižovatky).
- tř. Tomáše Bati (Baťov) mezi kruhovým objezdem a čerpací stanicí (velmi nebezpečné pro rodiče s kočárky, hlavně most přes Dřevnici - úzký chodník)

- Baťov, okružní křižovatka u Dřevnice (pokud se jede od centra na Baťov, tak na přechodu přes kytičky a živý plot je vidět vidím po pravé straně vždy až na poslední okamžik)
- křižovatka tř. Tomáše Bati x Tylova, vjezd do firmy TOMA (při větším dešti se zde vytvoří velká kaluž)
- ul. Čechova, směr jezírka (chybějící chodník, i když je zde limit 30 km/h, většina lidí zde jezdí rychleji a agresivně vůči chodcům, to samé dále na silnici za dálnicí směr elektrárna, kde rychlost není vůbec omezena a řidiči zde jezdí i víc než 100 km/h; cyklostezka Otrokovice - Zlín (začíná být na hraně své kapacity, jít s kočárkem po cyklostezce je téměř nemožné)
- obecně cyklisté na chodnících a přechod na ul. Zlínská v blízkosti ul. K. H. Máchy
- přechod pro chodce ul. SNP - sjezd z tř. Osvobození (přechod je příliš blízko křižovatky), ul. Smetanova - sjezd z ulice Hložkova (chybí přechod, pouze vyústění chodníku)
- ul. Kučovaniny - vysoká rychlost projíždějících vozidel
- prostor před nádražím, chodci na cyklostezce směr Zlín
- osoby jedoucí na koloběžkách (jezdí velmi rychle, nejsou slyšet, jezdí po chodnících, v protisměru, městská policie nezasahuje)
- most pro pěší přes řeku Dřevnici u polikliniky (křížení s cyklostezkou - nebezpečí střetu chodce a cyklisty); chodník u zastávky „Kvítkovická“ (ze směru od Zlína je velmi úzký, pokračování chodníku směrem ke Zlínu je protnuto sloupem, který chodník ještě více zužuje); přechod pro chodce nedaleko kvítkovické křižovatky (směrem na Zlín) je velmi nebezpečný, auta nezpomalují; chodníky v parku u polikliniky (často je používají rychle jedoucí cyklisté); chodník od nádraží ČD směrem k Trávníkům (častý pohyb cyklistů po chodníku)
- na cyklostezce je veliký provoz, což je nebezpečné - velké a těžké elektroskútry se podél Dřevnice pohybují poměrně houfně, do toho projíždějí jezdci s kolem s motorem z babety (hluk, smrad); na zámkové dlažbě u Atria na straně u Dřevnice (mladí delikventi s koloběžkami, kde projíždí nemalé množství cyklistů)
- křižovatka u Makra (řidiči na Zlín projíždí křižovatkou ještě v okamžik, když již mají chodci zelenou)
- přechod před kvítkovickou křižovatkou od Zlína (keře u stromů brání ve výhledu)
- část Újezdy - Čechova ul. (chybí chodníky); Hložkova ul. (chybí chodník na ul. B. Němcové); Horní ul. (chybí chodník)
- ul. Nádražní od polikliniky k železniční stanici
- pěší zóna na nám. 3. května (rychlost projíždějících vozidel - zpomalovací polštáře)
- zaparkovaná vozidla na chodníku



6. Která místa (úseky) v obci (max. 5) považujete jako CYKLISTA za nebezpečná? Vypište je a upřesněte, jaká rizika vnímáte (např. přejezdy přes komunikaci, chybějící stezky podél frekventovaných komunikací, vysoká rychlost projíždějících vozidel, parkující vozidla, neudržovaná zeleň, pobíhající psi na stezkách, neosvětlené stezky...).

(21 odpovědí)

- Kvítkovice
- problém je celkově dostupnost Kvítkovic, do kterých nevede žádná stezka, chybí napojení na centrum města, sídliště Trávníky; cyklisté využívají chodníky, kdy může docházet ke kolizím s chodci
- nelze se dostat bez sesednutí z kola z cyklostezky spodní Střed na cyklostezku kolem Dřevnice (je třeba slézt a přejít most se zákazovou značkou)
- není možnost přejet přes Dřevnici/Moravu na území obce bez toho, aby se jelo po silnici (i přes zrcadlo na cyklostezce u polikliniky se tam pravidelně srážejí, nikdo nerespektuje zákaz chodců na cyklostezce na Baťově)
- chybějící cyklostezka v oblasti mostu přes Dřevnici u kruhového objezdu (značný provoz aut, cyklista nemá jinou možnost než vjet na silnici)
- most pro pěší přes řeku Dřevnici u polikliniky (křížení s cyklostezkou - nebezpečí střetu chodce a cyklisty)
- tř. Tomáše Bati (Baťov) mezi kruhovým objezdem a čerpací stanicí (chybí cyklostezka, vyznačená pouze část frekventované silnice - velmi nebezpečné)
- úsek na Baťově, tř. Tomáše Bati (nebezpečné, projíždějící vozidla), zatáčka na cyklostezce u mostu (ul. Nádražní, most k Besedě - není vůbec rozhled)
- cyklostezka na Baťově (nevhodné řešení nakreslení pruhu na silnici)
- přejezd z ulice tř. Tomáše Bati na cyklostezku okolo obchodního domu ke Štěrkáči
- cyklopruh podél ul. Nadjezd (velký provoz nákladních aut v blízkosti cyklistů)
- ul. Kučovaniny (vysoká rychlost projíždějících vozidel)
- celá ulice SNP a Hlavní na Trávníkách (pro cyklisty je nebezpečná, není žádná cyklostezka a ulice jsou úzké)
- průjezd mezi zdí u mostu u Billy a u železničního mostu (chybějící cyklostezka z Kvítkovic kolem staré Malenovské, firem Lapp Cabel, Force, Marko atd.)
- pro řidiče jsou nebezpeční hlavně cyklisté jedoucí po silnici na ul. K. Čapka ve skupině vedle sebe a bránící vozidlům, když mají užít souběžnou cyklostezku, to stejné bruslaři
- úsek od kvítkovické křižovatky po odbočku ke Kauflandu (je životu nebezpečný, cyklisté to řeší jízdou po chodníku - vyčlenit pás pro cyklisty a zúžit chodník)
- ul. Nádražní (nedodržování pravidla přednosti pravé ruky - umístění dopravní značky)
- chybějící stezky podél frekventovaných komunikací - chybí cyklostezka podél ul. Komenského + tř. Osvobození (od sokolovny po Lidl), po obou stranách silnice jsou široké chodníky (západní chodník předělat na cyklostezku)



7. Která opatření by podle Vás byla přínosná pro zvýšení bezpečnosti v obci?

Radary v místech, kde se nedodrží rychlost / Zóny 30 v lokalitách s rodinnou/bytovou zástavbou / Stavební úpravy křižovatek / Stavební opatření pro snížení rychlosti – zpomalovací prahy s integrovanými místy pro přecházení/přechody pro chodce, zúžení do jednoho jízdního pruhu / Montované zpomalovací polštáře / Výkon městské/státní policie / Jiná

(31 odpovědí)

- výkon městské (státní) policie (17 x)
- stavební úpravy křižovatek (13 x)
- zóny 30 v lokalitách s rodinnou/bytovou zástavbou (11x)
- stavební opatření pro snížení rychlosti – zpomalovací prahy (11x)
- radary v místech, kde se nedodrží rychlost (10x)
- montované zpomalovací polštáře (7x)



9. Závěry a doporučení

9.1 Zhodnocení celkového vývoje

Ve srovnání s rokem 2020 došlo **v roce 2021 k nepříliš příznivému vývoji zejména v oblasti usmrčených a lehce zraněných osob**. V roce 2021 **byla v Otrokovicích usmrcena 1 osoba** (v roce 2020 žádná). **Počet těžce zraněných osob poklesl ze 7 na 2 a je pod stanoveným předpokladem**, avšak **počet lehce zraněných osob vzrostl z 36 na 43 a je stále nad stanoveným předpokladem**. Podobný trend byl v roce 2021 v celém Zlínském kraji (zvýšení počtu usmrčených, snížení počtu těžce zraněných, lehké zvýšení počtu lehce zraněných) i v ČR (zvýšení počtu usmrčených, snížení počtu těžce zraněných i lehce zraněných, viz Tab. 1). Na základě hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje jsou Otrokovice na 10. místě ze 13 ORP (stejně jako v roce 2020, viz Tab. 5).

V roce 2021 byl **příznivý vývoj i v celkovém počtu nehod se zraněním**, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozí hodnotě průměru let 2014-2016 **pokles o 18 %**, podobně jako je tomu v rámci Zlínského kraje i ČR.

Z dlouhodobějšího pohledu srovnání vývoje nehodovosti s výchozím stavem (průměr let 2014-2016) vykazují Otrokovice v roce 2021 **mírné zhoršení** ve sledovaných ukazatelích (**usmrcení a lehce zranění**), **zlepšení** pouze v ukazateli **těžce zranění**.

V roce 2021 bylo na území města Otrokovice identifikováno 7 lokalit, na kterých došlo k nehodám s usmrcením, těžkým zraněním nebo s více lehkými zraněními (jedno z těchto míst bylo po bližším ověření vypuštěno, neboť nebyl naplněn charakter nehody). Při analýze těchto lokalit byly zjišťovány hlavní příčiny a okolnosti nehod. Následně byly vypracovány návrhy nízkonákladových opatření na zvýšení bezpečnosti v těchto lokalitách, které by mohly být okamžitě realizovány. Bylo by vhodné, kdyby zastupitelstvo města do návrhu rozpočtu města pro rok 2023 zařadilo potřebné finanční prostředky pro řešení těchto lokalit.

Město Otrokovice by mělo vyvíjet nejen aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na místních komunikacích, jejichž je vlastníkem, ale současně vést jednání s ŘSD a ŘSZK za stejným cílem u komunikací vyšších tříd, které procházejí přes území města Otrokovic.

V rámci komplexního řešení bezpečnosti na úrovni města Otrokovice by bylo vhodné zřídit komisi BESIP, případně jinou pracovní skupinu, která by se touto problematikou soustavně zabývala.

Stávající Strategie BESIP Otrokovice není v současné době plně v souladu s aktuální Strategii BESIP ČR 2021-2030 ani aktuální Strategii BESIP Zlínského kraje 2022-2030, co se týče zaměření jednotlivých dílčích cílů, jelikož u těchto nově zpracovaných strategií byly dílčí cíle po roce 2020 modifikovány. Strategie BESIP Otrokovice vypracovaná v roce 2017 zůstává nadále v platnosti. Před ukončením období její platnosti (2018-2025) bude však nutné přistoupit k jejímu přepracování a aktualizaci tak, aby byla s těmito „vyššími“ strategiemi v souladu. S tímto cílem bude třeba také provést úpravu struktury a obsahu dotazníkového šetření plnění akčního programu zodpovědnými subjekty za bezpečnost v rámci města Otrokovice.



9.2 Zaměření aktivit na plnění dílčích cílů pro nadcházející období

Z celorepublikového porovnání i srovnání se Zlínským krajem se ukazuje, že v Otrokovicích se mezi kritické dílčí cíle v období 2018-2021 zařadili zejména mladí řidiči, nepřiměřená rychlost a chodci. V kategorii lehce zraněných osob došlo k naplnění stanoveného předpokladu pouze u jednoho dílčího cíle - nákladní automobily. Pozitivnější vývoj byl u těžce zraněných osob, kde došlo k naplnění stanoveného předpokladu u cyklistů, alkoholu, nedání přednosti v jízdě, stárnoucí populace, nesprávného předjíždění a dětí. U usmrčených osob byl u 7 dílčích cílů předpoklad naplněn, u 4 dílčích cílů překročen jen o hodnotu 1 (viz Tab. 5).

Z pohledu vývoje dílčích cílů za období 2018-2021 došlo k největšímu překročení stanoveného předpokladu pro těžce zraněné u dílčích cílů mladí řidiči a nepřiměřená rychlost. V případě lehce zraněných se jednalo zejména o dílčí cíle stárnoucí populace a cyklisté.

Z pohledu vývoje dílčích cílů pouze za rok 2021 došlo k překročení stanoveného předpokladu pro lehce zraněné u většiny dílčích cílů (cyklisté, alkohol, nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace, mladí řidiči, chodci a děti). Naproti tomu u těžce zraněných k překročení nedošlo.

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

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

Z výše uvedených závěrů vyplývá skutečnost, že je velmi důležité se dále zabývat realizací dopravně-bezpečnostních opatření na území města, která 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.



9.3 Aktivity Akčního programu

Realizované aktivity jsou souhrnně popsány v kapitole 7 - Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty.

V této kapitole je zapotřebí vyzdvihnout aktivitu MěÚ Otrokovice – odboru dopravně-správního, který svojí „Otrokovickou výzvou“ spustil aktivitu dalších měst na území Zlínského kraje. Tato města mohou prostřednictvím své místní strategie bezpečnosti silničního provozu 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 podaných informací o realizovaných aktivitách vyplývá, že je systematicky uskutečňována řada bezpečnostních opatření. Je zapotřebí dále se soustředit na postupné plnění aktivit a získávání nových odborných, finančních i personálních zdrojů.

a) Shrnutí opatření bezpečná pozemní komunikace – K

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

Opatření K2 – Všechna reklamní zařízení jsou již odstraněna.

Opatření K3 – Připravit do fáze realizace vytvoření „Zóny 30“: Horní střed, Letiště, Nádraží, Baťov.

Opatření K4 – Věnovat soustavnou pozornost úpravám přechodů pro chodce, včetně úpravy povrchu vozovky. Pokračovat v rozšíření výstavby komunikací pro cyklisty budováním dalších úseků stezek pro chodce a cyklisty nebo cyklostezek tak, aby došlo k propojení všech částí města.

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

Opatření K6 – Ve spolupráci s KŘ Policie ZK systematicky provádět bezpečnostní inspekce na místech častých dopravních nehod, včetně kontrol vybavení pozemních komunikací z hlediska bezpečnosti. Nejedná se jen o místa dopravních nehod s vážnými následky, ale i o místa, kde dochází k lehkým zraněním nebo jen k nehodám s hmotnou škodou - potenciálně nebezpečná místa.

Ve spolupráci s ŘSD, správa Zlín, a ŘSZK 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 a správci vleček provádět údržbu rozhledových poměrů na železničních přejezdech.



Opatření K8 – Iniciovat firmy, které působí v Otrokovicích, k zajištění vážení vozidel.

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, žáků základních a středních škol v oblasti dopravní výchovy s možností výcviku na dopravním hřišti.

Pro žáky mateřských a základních škol zajistit uspořádání tradičních dopravně bezpečnostních akcí a dalších aktivit v rámci ETM.

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 KŘ Policie ZK realizovat i nadále tradiční aktivity se zaměřením na prevenci jízdy pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

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.

Provádět interní kontrolu kvality přípravy žadatelů o řidičské oprávnění.

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

d) Shrnutí podpůrná opatření

Opatření P1 – Provéřit účinnost poskytování pravidelných informací veřejnosti o Strategii BESIP Otrokovice.

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



Použité zdroje

- [1] Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025, <http://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848>
- [2] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030, Informace o plnění v roce 2021, včetně souvisejících příloh
- [3] Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje 2022-2030, <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip--cl-2014.html>
- [4] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, statistika nehodovosti, <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [5] Aplikace Dopravní nehody v ČR, <https://nehody.cdv.cz>
- [6] Observatoř bezpečnosti silničního provozu, <https://www.czrso.cz>
- [7] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [8] European Transport Safety Council (ETSC)
- [9] Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2021 - návrh, https://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=22298



Seznam použitých zkratk

DDM – Dům dětí a mládeže Sluníčko, příspěvková organizace
DDH – dětské dopravní hřiště
ETM – Evropský týden mobility
KŘ Policie ZK – Krajské ředitelství Policie Zlínského kraje
MěÚ – městský úřad
MK – místní komunikace
NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2011-2020)
Strategie BESIP Otrokovice – Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025
Strategie BESIP ZK – Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje 2022-2030
NUB – nepřímé ukazatele bezpečnosti
ORP – obec s rozšířenou působností
SOD – státní odborný dozor
SŽ – Správa železnic, státní organizace
ŘSDP PP ČR – Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace
TSO – Technické služby Otrokovice, s.r.o.
ZŠ – základní škola

Seznam tabulek

Tabulka 1: Srovnání vývoje nehodových ukazatelů v letech 2014-2021.....	4
Tabulka 2: Plnění strategických cílů města Otrokovice	6
Tabulka 3: Zavinění dopravních nehod v letech 2014-2021.....	8
Tabulka 4: Hodnocení bezpečnosti měst (ORP) Zlínského kraje v roce 2021	9
Tabulka 5: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2018-2021 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle.....	10
Tabulka 6: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Děti	12
Tabulka 7: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Chodci	13
Tabulka 8: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Cyklisté.....	14
Tabulka 9: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Motocyklisté	15
Tabulka 10: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Stárnoucí populace (od 65 let)	16
Tabulka 11: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Mladí řidiči (do 24 let)	17
Tabulka 12: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Alkohol a jiné návykové látky	18
Tabulka 13: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nepřiměřená rychlost.....	19
Tabulka 14: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nedání přednosti v jízdě.....	20
Tabulka 15: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nesprávné předjíždění.....	21
Tabulka 16: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nákladní automobily	22
Tabulka 17: Délka pozemních komunikací na území města Otrokovice ke konci roku 2021.....	23
Tabulka 18: Následky nehodovosti dle druhu komunikace v Otrokovicích (počty osob)	27
Tabulka 19: Počet nehod se zraněním dle druhu komunikace v Otrokovicích	27
Tabulka 20: Následky nehodovosti dle směrových poměrů pozemní komunikace (počty osob)	29

Tabulka 21: Počet nehod se zraněním dle směrových poměrů v Otrokovicích	29
Tabulka 22: Nehodovost dle okolností a závažnosti	31
Tabulka 23: Výdaje na dopravu a celkové výdaje města Otrokovice	42
Tabulka 24: Předpokládané výdaje na dopravně bezpečnostní opatření	42
Tabulka 25: Dotazník: Věk respondenta.....	51
Tabulka 26: Dotazník: Znalost strategie BESIP Otrokovice.....	51
Tabulka 27: Dotazník: Řidič motorového vozidla	51

Seznam grafů

Graf 1: Počty následků nehodovosti v Otrokovicích 2014-2021	5
Graf 2: Počet těžce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům Strategie BESIP v Otrokovicích v roce 2021.....	11
Graf 3: Počet lehce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům Strategie BESIP v Otrokovicích v roce 2021.....	11

Seznam obrázků

Obrázek 1: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2021 podle aplikace Dopravní nehody v ČR, (detail: https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=150506200800).....	7
Obrázek 2: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2021 - chodci (odkaz) a ve vozidlech (odkaz).....	12
Obrázek 3: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz).....	13
Obrázek 4: Lokalizace nehod cyklistů v roce 2021 (odkaz)	14
Obrázek 5: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)	15
Obrázek 6: Lokalizace nehod seniorů v Otrokovicích v roce 2021 - chodci (odkaz) a ve vozidlech (odkaz).....	16
Obrázek 7: Lokalizace nehod vinou mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz).....	17
Obrázek 8: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)	18
Obrázek 9: Lokalizace nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz) .	19
Obrázek 10: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)	20
Obrázek 11: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz)	21
Obrázek 12: Lokalizace nehod s účastí nákladních automobilů v Otrokovicích v roce 2021 (odkaz) ...	22
Obrázek 13: Stav povrchu vozovek podle TP 87 k 30.9.2019 a k 30.9.2021 u silnic II. a III. třídy, zdroj: ŘSZK.....	24
Obrázek 14: Intenzity dopravy na pozemních komunikacích na území města Otrokovice podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021.....	25
Obrázek 15: Lokalizace závažnějších nehod v Otrokovicích v roce 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	33

Obrázek 16: Nehodová lokalita 1 s vážnými následky za rok 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	34
Obrázek 17: Nehodová lokalita 2 s vážnými následky za rok 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	35
Obrázek 18: Nehodová lokalita 3 s vážnými následky za rok 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	36
Obrázek 19: Nehodová lokalita 4 s vážnými následky za rok 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	37
Obrázek 20: Nehodová lokalita 5 s vážnými následky za rok 2021 (http://nehody.cdv.cz).....	39
Obrázek 21: Silnice I/55, Otrokovice (střed města).....	44
Obrázek 22: Stezka pro chodce a cyklisty (společná) podél řeky Moravy.....	46
Obrázek 23: Stezka pro chodce a cyklisty (společná) podél řeky Dřevnice.....	48
Obrázek 24: Strategie BESIP Otrokovice uveřejněná na webových stránkách města	50





Copyright © 2021 | Všechna práva vyhrazena
Město Otrokovice
nám. 3. května 1340
765 23 Otrokovice



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

