Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2020

město
OTROKOVICE

DEKÁDA BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011-2020

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Obsah

1. Úvod ... 3

2. Strategické cíle ... 5

2.1 Nehodová místa s následky se zraněním ... 6

2.2 Dopravní nehody dle zavinění ... 7

2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti ... 7

2.3.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovicích v porovnání se Zlínským krajem a ČR ... 7

2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP Zlínského kraje v roce 2020 ... 9

3. Dílčí cíle ... 10

3.1 Děti ... 13

3.2 Chodci ... 14

3.3 Cyklisté ... 16

3.4 Motocyklisté ... 18

3.5 Stárnoucí populace (od 65 let) ... 20

3.6 Mladí řidiči (do 24 let) ... 21

3.7 Alkohol a jiné návykové látky ... 22

3.8 Nepřiměřená rychlost ... 23

3.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017) ... 24

3.10 Nesprávné předjíždění (od 2017) ... 25

3.11 Nákladní automobily (od 2017) ... 26

3.12 Srovnání plnění dílčích cílů se Zlínským krajem za období 2018-2020 ... 27

4. Infrastruktura ... 28

4.1 Druh komunikace ... 29

4.2 Směrové poměry komunikace ... 31

5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním ... 33

5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti ... 33

5.2 Shluky vážných dopravních nehod řešených v předchozím roce 2019 ... 35

5.3 Vážné dopravní nehody na území města Otrokovice v roce 2020 ... 36

6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy ... 44

7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty ... 45

7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace ... 45

7.2 Opatření bezpečné vozidlo ... 49

7.3 Opatření bezpečný účastník 49

7.4 Podpůrná opatření 46

8. Závěry a doporučení 54

8.1 Zhodnocení celkového vývoje 54

8.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů pro nadcházející období 55

8.3 Aktivity Akčního programu 56

Přílohy 58

Použité zdroje 59

Seznam použitých zkratek 60

1. Úvod

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

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

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

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

OD ROKU 2025 NA ÚZEMÍ MĚSTA OTROKOVICE NEZEMŘEL NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÝ ČLOVĚK A POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB KLESL NA POLOVINU (4 OSOBY)

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:

VIZE NULA

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 bsp Otrokovice pohledem roku 2020, tj. třetího roku realizace.

OTROKOVICE

Předkládaný dokument je koncipován novým pohledem, obdobně jako vyhodnocení plnění Strategie BSP ZK i NSBSP. Základem pro vyhodnocení jsou data z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (dále jen ŘSDP PP ČR) [2], která jsou porovnávána se stanovenou predikcí usmrcených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické a dílčí cíle Strategie bsp Otrokovice, resp. Strategie BSP ZK. 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 usmrceným a těžce zraněným osobám.

Rok 2020 byl v globálním rozsahu poznamenán rozšířením pandemie COVID-19, v jejímž důsledku došlo v některých obdobích roku k určitému utlumení provozu na pozemních komunikacích. Následkem dopravních nehod **nebyla** v roce 2020 **na území města Otrokovice usmrcena žádná osoba, 7 osob bylo zraněno těžce a 36 osob lehce.** Počet nehod pouze s hmotnou škodou (bez zranění) činil 95, počet nehod se zraněním byl 34. Celkový počet dopravních nehod za rok 2020 na území města byl 129. Počet usmrcených se drží většinou na hodnotě 0 (což odpovídá stanovenému cíli). Počet těžce zraněných se oproti předchozímu roku snížil, výrazně se snížil i počet lehce zraněných osob. Uvedené počty dopravních nehod a jejich následky vycházejí z dat Policie ČR. Představují dopravní nehody hlášené na policii, neobsahují však dopravní nehody policií neregistrované. **Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích v roce 2020 činily 109 mil. Kč,** což představuje částku o 43 % vyšší, než byly výdaje rozpočtu města Otrokovice do dopravy v témže roce (76,3 mld Kč).

V důsledku dopravních nehod **bylo** v roce 2020 **ve Zlínském kraji usmrceno 23 osob, 89 osob bylo zraněno těžce a 1 170 lehce.** Počet nehod bez zranění (pouze s hmotnou škodou) činil 3 121. Uplynulý rok z pohledu vážných následků nehod nelze sice hodnotit příliš pozitivně, neboť došlo opět **ke zvýšení počtu usmrcených osob a tím i k nenaplnění cíle stanového ve Strategii BSP ZK**, na druhé straně 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 2020 dosáhly 3,4 miliardy Kč, což představuje více než dvojnásobek ročních rozpočtových výdajů Odboru dopravy a silničního hospodářství Zlínského kraje.

2020	Město Otrokovice	Zlínský kraj	Česká republika
usmrcení	0	23	460
těžce zranění	7	89	1 807
lehce zranění	36	1 170	20 880
nehody se zraněním	34	1 045	18 419
nehody bez zranění	95	3 121	76 375
nehody celkem	129	4 166	94 794

Tab. 1: Srovnání nehodových ukazatelů v roce 2020

2. Strategické cíle

V důsledku dopravních nehod bylo v ČR v roce 2020 usmrceno 460 osob (do 24 hod.), 1 807 osob bylo zraněno těžce a 20 880 lehce (usmrcených do 30 dnů bylo 517). Uplynulý rok tak z pohledu vážných následků dopravních nehod lze hodnotit mírně pozitivně. Oproti roku 2019 došlo k 16% poklesu počtu usmrcených (sledováno do 24 hod. po nehodě), resp. stejně tak k 16% poklesu (do 30 dnů po nehodě). Celkem v roce 2020 zaznamenala ČR 48 usmrcených osob na 1 milion obyvatel (do 30 dnů), což znamená, že stále zaostávala o 14 % za evropským průměrem (42 usmrcených na 1 milion obyvatel).

Zlínský kraj v celkovém hodnocení bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými kraji v roce 2020 (s ohledem na jejich specifické podmínky) zaujal 9. místo (stejně jako v roce 2019).

Pro stanovení předpokladu strategických a dílčích cílů **Strategie bsp Otrokovice**, která byla zpracovávána v roce 2017, na další období 2018–2025, byl vybrán průměr z let 2014–2016.

V Otrokovicích nebyla při dopravních nehodách **v roce 2020 usmrcena žádná osoba,** tj. **v souladu s předpokladem. 7 osob bylo zraněno těžce a 36 lehce**. Počet usmrcených je o 1 osobu nižší než v předchozím roce, počet těžce zraněných i počet lehce zraněných osob se oproti předchozímu roku také snížil (viz Tab. 2).

Z uvedených dat je zřejmé, že plnění Strategie bsp Otrokovice v roce 2020 bylo dosaženo v ukazateli usmrcených osob, ne však v ukazateli těžce zraněných osob. **Počet usmrcených byl nulový, počet těžce zraněných osob** poklesl, avšak **byl stále vyšší než předpoklad**. **Počet lehce zraněných** poklesl výrazněji, ale stále se drží nad stanoveným předpokladem.

V období let 2018-2020 byly usmrceny 2 osoby, tj. oproti stanoveným předpokladům o 2 více, **těžce zraněno bylo 20 osob**, tj. o 2 více (+11 %), **počet lehce zraněných osob byl** oproti stanoveným předpokladům **vyšší o 48** (+52 %).

Tab. 2: Plnění strategických cílů města Otrokovice

Celkem Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Celkem	Usmrcení	0	1	0	0	1	1	0	2	2	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	8	5	11	8	4	9	7	20	2	11%
	Těžce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	6	6	18		
	Lehce zranění	39	47	37	32	58	47	36	141	48	52%
	Lehce zranění (předpoklad)	44	41	38	36	33	31	29	93		

Předběžné ekonomické ztráty v Otrokovicích v uplynulém roce činily 109 mil. Kč.

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

Strategické a dílčí cíle jsou vyjadřovány v přímých ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, dopravní nehody se zraněním). Současně je však nutné 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.

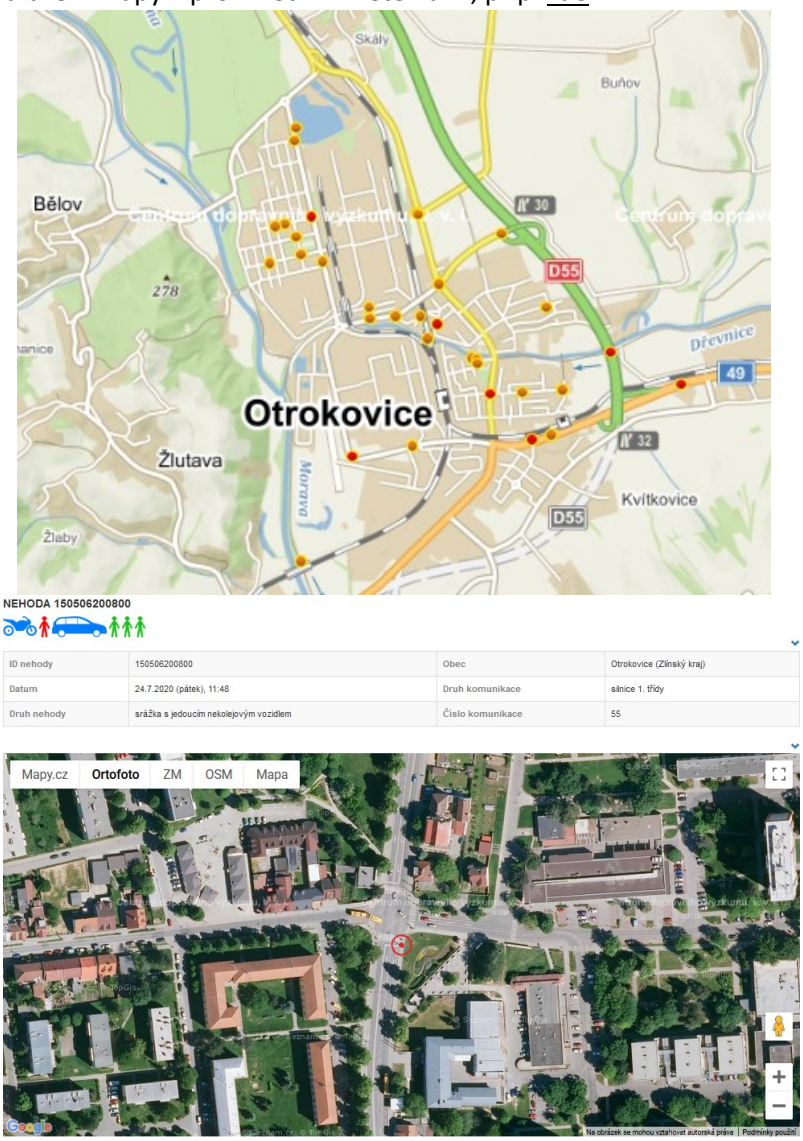
Sledování nepřímých ukazatelů je integrální součástí Strategie bsp Otrokovice. V roce 2020 probíhalo v Otrokovicích sledování NUB, v němž bylo vyhodnocováno také chování chodců v okolí přechodu.

Děti přecházely z 84 % na přechodu nebo do 3 m od něho, z 16 % mimo přechod (ve vzdálenosti 3 - 50 m), zatímco dospělí byli z 92 % na přechodu, z 8 % mimo přechod. Celkem přecházelo 87 % osob na přechodu, 13 % mimo přechod. Dále bylo sledováno, jak se chovali chodci při přecházení: z 5 % běželi a z 95 % neběželi. Běh na přechodu může souviset s konfliktním chováním a případným nečekaným vběhnutím.

2.1 Nehodová místa s následky se zraněním

V předkládaném materiálu jsou implementovány mapové podklady z aplikace **Dopravní nehody v ČR a aplikace KDE+** [5], které byly využity pro identifikaci shluků dopravních nehod a analýzu jednotlivých nehod na území města Otrokovice.

Pro identifikaci nehod byly nastaveny příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v roce 2020 k těžkým a lehkým zraněním (k usmrcení v roce 2020 v Otrokovicích nedošlo). Součástí detailů nehod je možnost po rozkliknutí zhlédnout i popis konkrétní dopravní nehody (viz screen z aplikace). Pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. zde.



Obr. 1: Ukázka využití aplikací Dopravní nehody v ČR a KDE+ (https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=150506200800)

2.2 Dopravní nehody dle zavinění

Tab. 3: Zavinění dopravních nehod v roce 2020

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

V roce 2020 došlo na území města Otrokovice k celkem 129 nehodám, z toho 102 nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 14 nehod řidičem nemotorového vozidla, 2 nehody byly zaviněny chodcem a 11 nehod bylo zaviněno zvěří. V kategorii těžce zraněných osob byl u 5 těžce zraněných osob viníkem řidič motorového vozidla, u 1 osoby řidič nemotorového vozidla a u 1 osoby chodec. V kategorii lehce zraněných osob byl u 22 lehce zraněných osob viníkem řidič motorového vozidla, u 13 osob řidič nemotorového vozidla a u 1 osoby 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 jednotlivých ORP Zlínského kraje.

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

V rámci Zlínského kraje a ČR je možné provést srovnání vývoje nehodovosti v následcích dopravních nehod s vývojem v Otrokovicích za uplynulé období. V tomto srovnání byl jako výchozí pro stanovení předpokladů vývoje strategických cílů jako kompromis vybrán rok 2014, i když ve skutečnosti byl pro

základ výpočtu pro Strategii bsp Otrokovic použit průměr let 2014-2016. Obě další uvedené strategie však mají výchozí rok ještě časnější.

Vývoj nehodovosti oproti výchozímu roku 2014 je zde odstupňován v barevné škále. Tmavě červeně je uveden vývoj velmi negativní (více než 120 % oproti roku 2014), světle červeně - méně negativní (do 120 %), oranžově - stejná hodnota (100 %), světle zelená - méně pozitivní vývoj (do 80 %) a tmavě zelená - velmi pozitivní (méně než 80 %).

Tab. 4: Relativní vývoj nehodovosti

relativní vývoj v %	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Město Otrokovice							
usmrcení	--	--	--	--	--	--	--
těžce zranění	100	63	138	100	50	113	88
lehce zranění	100	121	95	82	149	121	92
nehody se zraněním	100	95	86	88	128	95	79
nehody bez zranění	100	104	141	115	113	115	119
Zlínský kraj							
usmrcení	100	124	82	73	67	58	70
těžce zranění	100	91	103	91	66	65	48
lehce zranění	100	102	104	107	108	108	91
nehody se zraněním	100	100	103	103	102	100	87
nehody bez zranění	100	109	123	131	131	149	137
Česká republika							
usmrcení	100	105	87	80	90	87	73
těžce zranění	100	92	93	85	89	76	65
lehce zranění	100	103	104	105	107	101	88
nehody se zraněním	100	102	102	101	104	99	87
nehody bez zranění	100	110	120	127	128	134	118

Pozn. Hodnoty pro usmrcené v Otrokovicích nejsou uvedeny z toho důvodu, že ve výchozím roce 2014 je hodnota pro usmrcené osoby rovna nule.

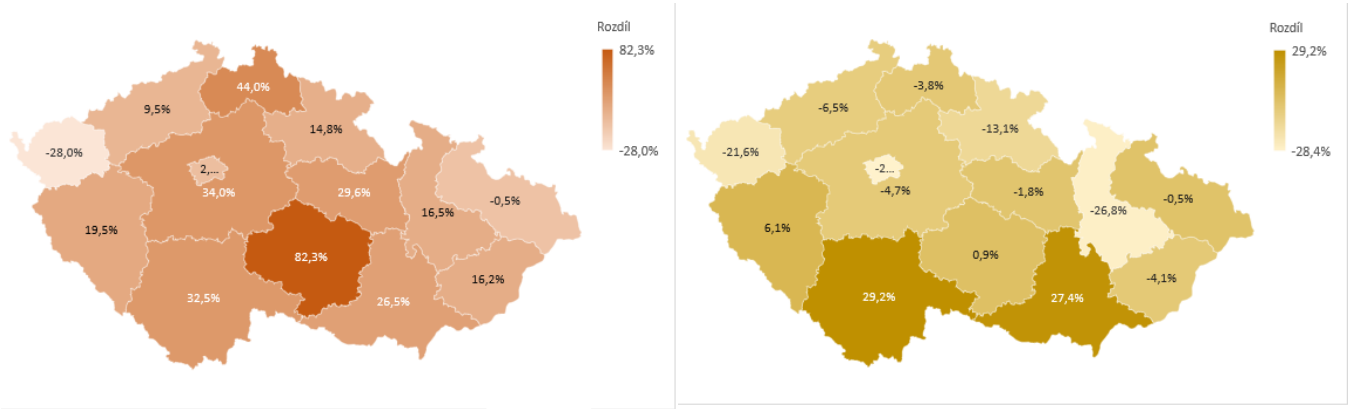
Město Otrokovice v roce 2020 vykazuje oproti roku 2014 pozitivní vývoj v počtu těžce zraněných osob, kdy byl zaznamenán pokles o 12 %. V rámci Zlínského kraje se jednalo o pokles o 52 % a v rámci ČR o 35 %.

Obdobná situace je v Otrokovicích v počtu lehce zraněných, kdy byl oproti výchozímu roku zaznamenán pokles o 8 %, v rámci kraje to bylo o 9 % a v rámci ČR o 12 %.

Příznivý vývoj byl zaznamenán rovněž u celkového počtu nehod se zraněním, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozímu roku **pokles o 21 %, zatímco** v rámci kraje i ČR je to o 13 %.

Rostoucí tendence je zaznamenávána pouze u nehod bez zranění ve všech třech případech.

Vývoj nehodovosti ve Zlínském kraji v období 2011-2020 vůči předpokladům je uveden níže. V období 2012-2020 bylo v rámci ČR oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 21 % více osob, o 3 % méně pak bylo těžce zraněno. Situace v jednotlivých krajích však byla v uplynulém období značně rozdílná. Krajské srovnání poskytuje souhrnný pohled na vývoj závažných následků nehod na všech komunikacích na území kraje, tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích. **Ve Zlínském kraji byl v tomto období oproti předpokladům překročen počet usmrcených osob o 16 %, zatímco počet těžce zraněných osob byl pod předpokladem o 4 %.**



Obr. 2: Rozdíl usmrcených (vlevo), resp. těžce zraněných (vpravo) 2012-2020 vůči předpokladům

2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP Zlínského kraje v roce 2020

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

Tab. 5: Hodnocení bezpečnosti měst (ORP) Zlínského kraje v roce 2020

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	4 955	19	11	0	0	11	15 990	3 227
2	Kroměříž	28 897	155	50	0	3	49	117 897	4 080
3	Vsetín	26 109	111	32	1	3	32	110 481	4 232
4	Holešov	11 626	50	24	0	2	25	51 377	4 419
5	Uherské Hradiště	25 215	147	41	0	4	46	118 557	4 702
6	Vizovice	4 789	24	8	0	1	9	22 624	4 724
7	Uherský Brod	16 522	110	36	0	2	39	86 091	5 211
8	Zlín	74 947	515	119	1	16	130	427 026	5 698
9	Bystřice pod Hostýnem	8 175	56	18	0	2	17	47 695	5 834
10	Otrokovice	17 932	95	34	0	7	36	108 548	6 053
11	Rožnov pod Radhoštěm	16 469	91	19	2	1	16	101 148	6 142
12	Luhačovice	5 061	72	15	0	0	18	42 570	8 411
13	Valašské Meziříčí	22 200	116	58	3	4	72	195 407	8 802

Za nejbezpečnější město z uvedeného srovnání ve Zlínském kraji lze v roce 2020 považovat Valašské Klobouky, které dominovaly v nulovém počtu usmrcení i těžkých zranění. Naopak za nejméně bezpečné město ve Zlínském kraji lze označit město Valašské Meziříčí. **Město Otrokovice zaujímá v roce 2020 v porovnání úrovně bezpečnosti ve Zlínském kraji 10. místo (v roce 2019 11. místo).**

3. Dílčí cíle

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

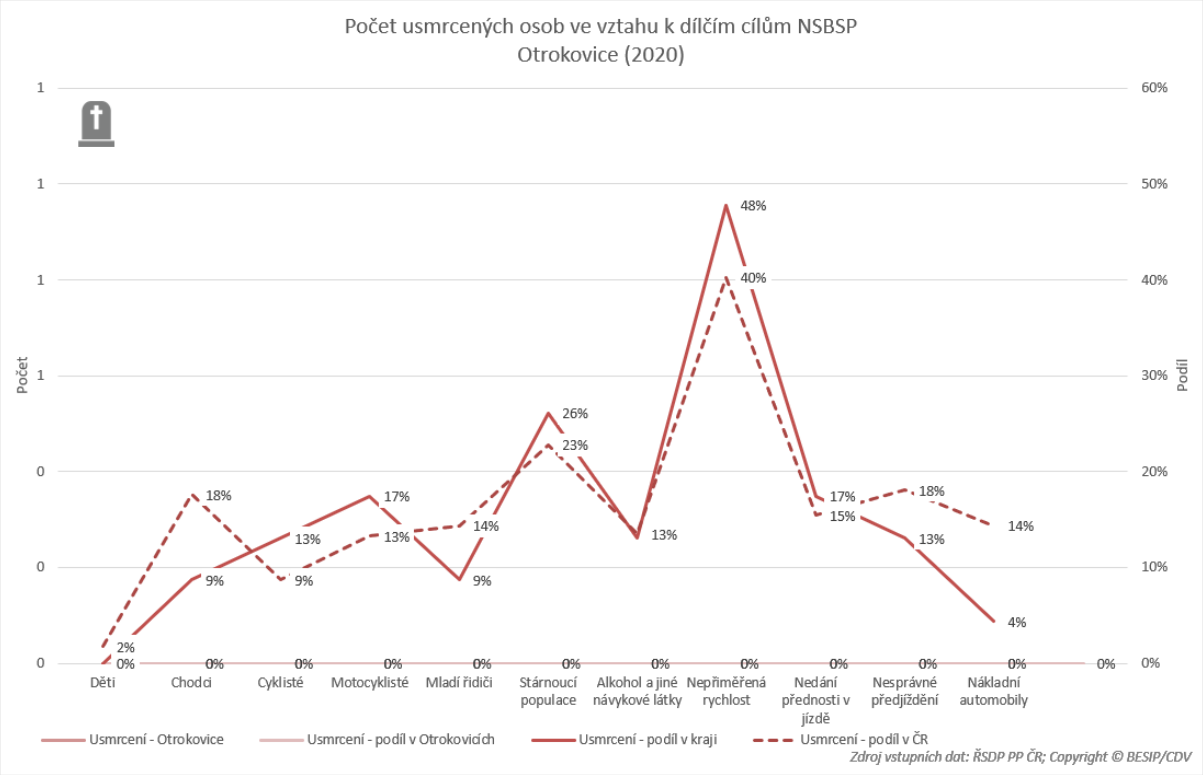
Dílčí cíle stanovené ve Strategii bsp Otrokovice korespondují s dílčími cíli uvedenými a vyhodnocenými ve Strategii BSP ZK a revidované NSBSP. Porovnání smrtelných a závažných následků dopravních nehod v Otrokovicích v definovaných problémových oblastech s celostátním průměrem a průměrem Zlínského kraje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

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

Tab. 6: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2018-2020 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice

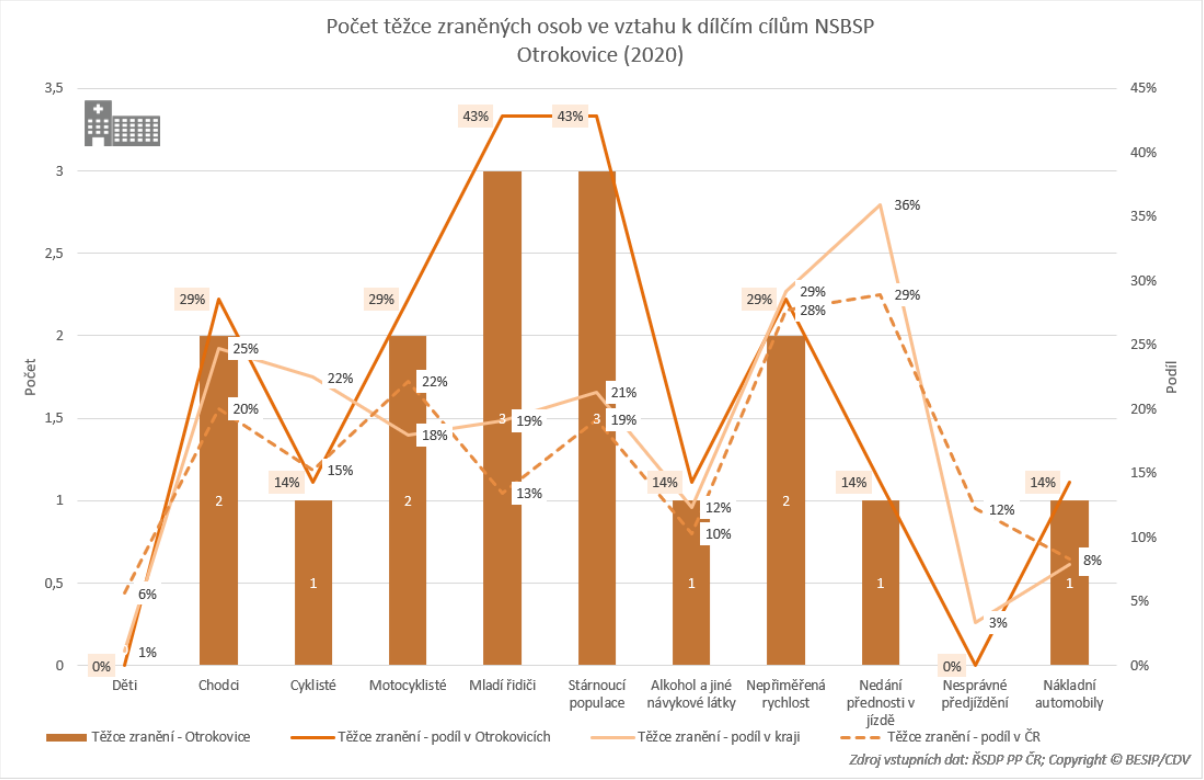
Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti 2018-2020 (rozdíl oproti předpokladu)		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	0	+3
Chodci	+1	+2	+8
Cyklisté	0	-4	+17
Motocyklisté	0	+1	+3
Stárnoucí populace	0	-1	+21
Mladí řidiči	+1	+6	+10
Alkohol a jiné návykové látky	0	-3	+3
Nepřiměřená rychlost	+1	+4	+12
Nedání přednosti v jízdě	+1	-5	+17
Nesprávné předjíždění	0	0	+1
Nákladní automobily	0	+2	-2
Celkem - strategický cíl	+2	+2	+48

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



Graf 1: Počet usmrcených osob ve vztahu k dílčím cílům revidované NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2020

Z grafu č. 1 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti usmrcených osob jednotlivých dílčích cílů revidované NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. Důležité je zmínit, že počty usmrcených osob v Otrokovicích vzhledem k velikosti města se pohybují v jednotkách (oproti krajské a národní úrovni). Z tohoto důvodu je třeba brát porovnání vývoje počtu usmrcených u jednotlivých dílčích cílů s vědomím jejich výjimečného výskytu. **V roce 2020 nebyla v Otrokovicích usmrcena žádná osoba.**



Graf 2: Počet těžce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům revidované NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2020

Z grafu č. 2 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti těžce zraněných osob jednotlivých dílčích cílů revidované NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. **V Otrokovicích byl v roce 2020 oproti krajské úrovni u dílčích cílů nejvíce překročen podíl těžce zraněných chodců, motocyklistů, mladých řidičů, stárnoucí populace, nákladních automobilů a mírně pak podíl alkoholu a jiných návykových látek.**

Naopak v roce 2020 byl pozitivní vývoj oproti krajské úrovni u dílčích cílů děti, cyklisté, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění.

3.1 Děti

V roce 2020 nebylo v Otrokovicích usmrceno a těžce zraněno žádné dítě, došlo pouze k 1 lehkému zranění dítěte, které bylo zároveň viníkem nehody. **Předpoklad byl v roce 2020 splněn ve všech třech oblastech.**

V období let 2018-2020 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 11 dětí, tj. o 3 více než předpoklad. Celkem bylo za dané období evidováno 11 nehod se zraněním. Samotné děti zavinily 8 nehod.**

Tab. 7: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Děti

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Děti	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	5	5	3	3	7	1	11	3	38%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	3	2	8		
	Počet nehod se zraněním	1	5	5	3	3	7	1	11		
	Počet neh. se zran. - viník dítě	0	3	1	2	3	4	1	8		

Lokalizace nehod s dětmi v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde; filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech *(děti ve vozidlech jsou bez zranění)*.

Obr. 3: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.2 Chodci

V roce 2020 nebyl v Otrokovicích usmrcen žádný chodec. Těžce zraněni byli 2 chodci. Stejný počet byl také evidován u lehce zraněných. Z celkových 4 nehod se zraněním byl chodec viníkem v polovině z nich. Předpoklad byl v roce 2020 splněn v počtu usmrcených a lehce zraněných chodců. U těžce zraněných chodců však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 2 osoby.

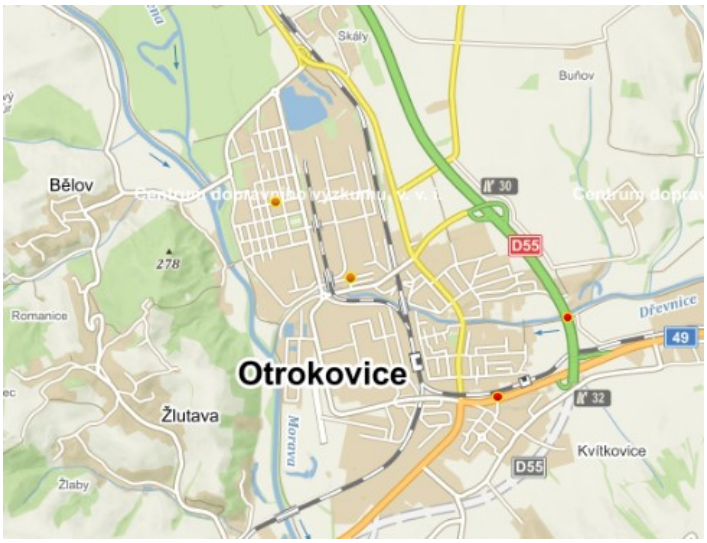
V období let 2018-2020 byl při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrcen 1 chodec, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 více**. Těžce zraněni pak byli 4 chodci**, o 2 více oproti předpokladu. **Vývoj počtu lehkých zranění byl rovněž negativní**, o 8 více než předpoklad. **Celkem bylo za dané období evidováno 24 nehod se zraněním. Chodci byli viníky v 8 případech.**

Obr. 4: Přechod pro chodce **Zdroj: CDV**

Tab. 8: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Chodci

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Chodci	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	1	3	2	0	2	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		
	Lehce zranění	8	4	2	6	13	4	2	19	8	73%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	4	4	4	4	3	11		
	Počet nehod se zraněním	9	3	3	9	16	4	4	24		
	Počet neh. se zran. - viník chodec	1	1	0	4	4	2	2	8		

Lokalizace nehod chodců v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.



Obr. 5: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.3 Cyklisté

V roce 2020 nebyl v Otrokovicích usmrcen žádný cyklista, u 1 cyklisty došlo k těžkému zranění, 14 cyklistů bylo zraněno lehce. Předpoklad v počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů tak v roce 2020 byl splněn. U lehce zraněných cyklistů však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 6 osob.

V období let 2018-2020 nebyl při dopravních nehodách usmrcen žádný cyklista, tj. v souladu s předpokladem. **Pozitivní vývoj byl zaznamenán také u těžce zraněných cyklistů**, kterých bylo za dané období evidováno celkem 6, tj. o 4 méně než předpoklad. Předpoklad byl však překročen **v počtu lehce zraněných cyklistů (42**), tj. o 17 více. **Celkem bylo za dané období evidováno 45 nehod se zraněním, z nichž 36 nehod (tj. 80 %) zavinili cyklisté sami.**

Obr. 6: Stezka pro cyklisty, tř. Tomáše Bati **Zdroj: CDV**

Tab. 9: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Cyklisté

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Cyklisté	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	6	1	1	4	1	6	-4	-40%
	Těžce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	3	10		
	Lehce zranění	13	9	11	9	17	11	14	42	17	68%
	Lehce zranění (předpoklad)	12	11	10	10	9	8	8	25		
	Počet nehod se zraněním	18	12	17	10	16	14	15	45		
	Počet neh. se zran. - viník cyklista	13	8	15	8	11	11	14	36		

Lokalizace nehod cyklistů v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.

Obr. 7: Lokalizace nehod cyklistů v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.4 Motocyklisté

V roce 2020 nebyl usmrcen ani lehce zraněn žádný motocyklista, těžce zraněni byli 2 motocyklisté. Předpoklad byl v roce 2020 splněn v počtu usmrcených a lehce zraněných motocyklistů. U těžce zraněných motocyklistů naopak došlo k překročení stanoveného předpokladu o 2 osoby.

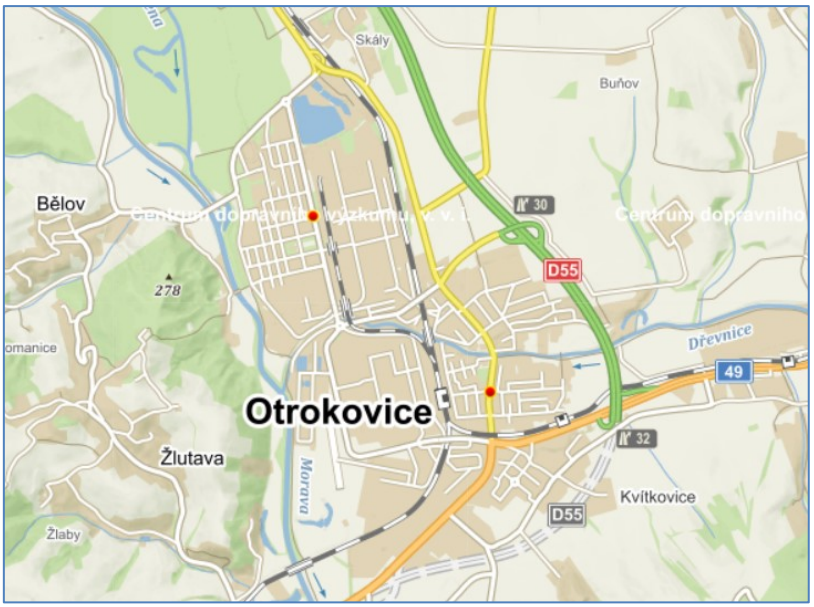
V období let 2018-2020 nebyl na území města Otrokovice usmrcen žádný motocyklista, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. **Těžce zraněni byli v daném období celkem 3 motocyklisté** (tj. o 1 více). Předpoklad v oblasti těžce zraněných motocyklistů tak splněn nebyl. Obdobná situace byla evidována také u **lehce zraněných motocyklistů, kterých bylo v daném období zraněno 6** (o 3 více než stanovený předpoklad). **Celkem bylo za dané období evidováno 8 nehod se zraněním. Motocyklisté byli viníky ve 3 případech.**

Obr. 8: Motocyklistický provoz, nám. 3. května **Zdroj: CDV**

Tab. 10: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Motocyklisté

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Motocyklisté	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	1	2	1	0	2	3	1	50%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		
	Lehce zranění	2	3	0	1	5	1	0	6	3	100%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	1	3		
	Počet nehod se zraněním	3	3	1	3	5	1	2	8		
	Počet neh. se zran.-viník motocykl.	0	2	0	2	2	0	1	3		

Lokalizace nehod motocyklistů v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.



Obr. 9: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.5 Stárnoucí populace (od 65 let)

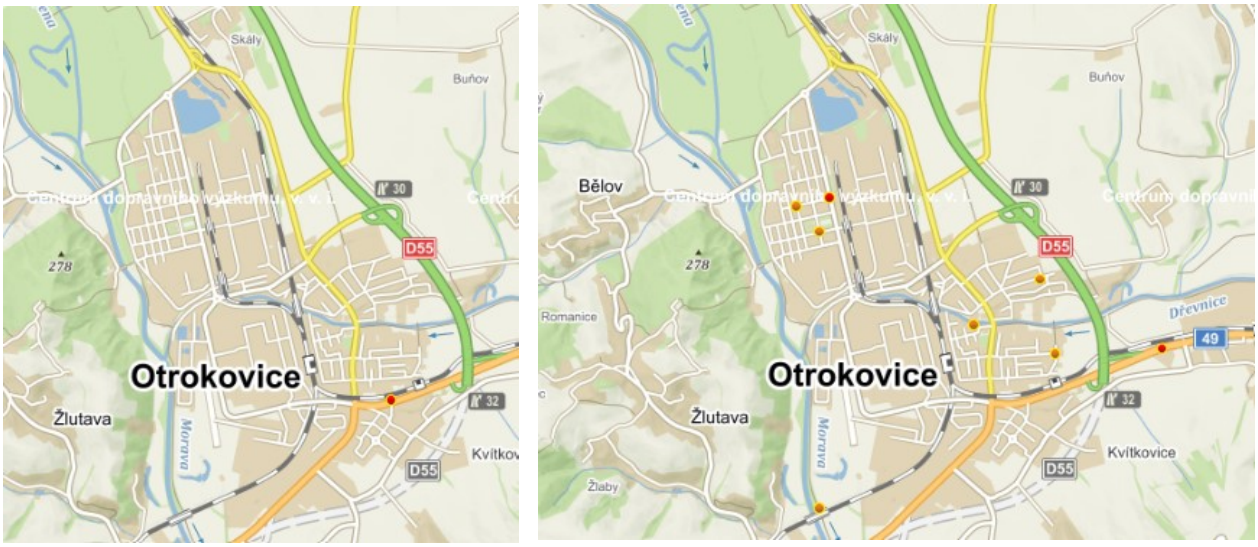
V roce 2020 nebyl usmrcen žádný senior, došlo celkem ke 3 těžkým a 7 lehkým zraněním osob. Předpoklad byl v roce 2020 splněn pouze v oblasti usmrcených seniorů. U těžce zraněných seniorů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 1 osobu, u lehce zraněných pak o 4 osoby.

V období let 2018-2020 nebyl na území města Otrokovice usmrcen žádný senior, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. **Těžce zraněno** bylo v daném období celkem **5 seniorů**, tj. o 1 osobu méně než předpoklad. **Výrazné překročení oproti stanovenému předpokladu lze sledovat u lehce zraněných seniorů** (o 21 více). **Celkem bylo za dané období evidováno 33 nehod se zraněním, z nichž 16 nehod zavinili senioři sami.**

Tab. 11: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Stárnoucí populace (od 65 let)

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Stárnoucí populace (nad 65 let)	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	2	5	4	1	1	3	5	-1	-17%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	2	6		
	Lehce zranění	4	6	3	7	16	8	7	31	21	210%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	3	10		
	Počet nehod se zraněním	5	9	7	11	17	7	9	33		
	Počet neh. se zran. - viník senior	1	8	6	5	6	4	6	16		

Lokalizace nehod seniorů v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde; filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Obr. 10: Lokalizace nehod stárnoucí populace v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.6 Mladí řidiči (do 24 let)

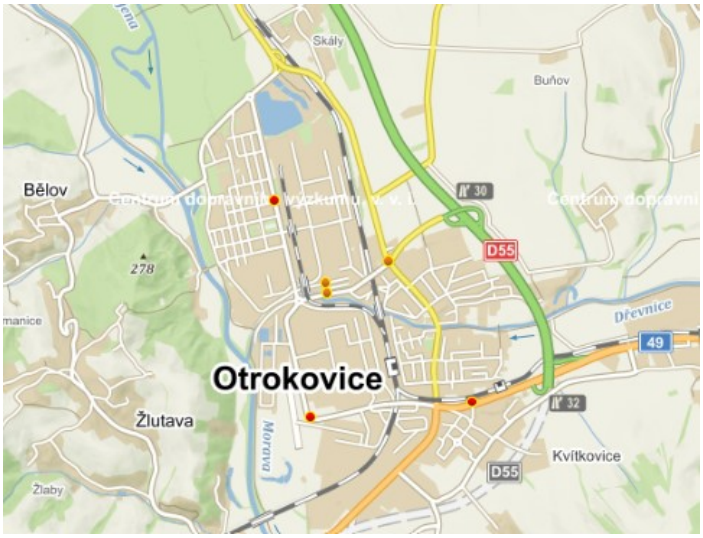
V roce 2020 nebyla vinou mladých řidičů na území města Otrokovice usmrcena žádná osoba. Jejich vinou však došlo ke 3 těžkým a 4 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2020 splněn pouze v oblasti usmrcených. U těžce zraněných osob vinou mladých řidičů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 3 osoby, u lehce zraněných pak o 2 osoby.

V období let 2018-2020 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 10 více)**. Celkem bylo za dané období vinou mladých řidičů evidováno 18 nehod se zraněním.**

Tab. 12: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Mladí řidiči (do 24 let)

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	3	3	6	6	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	4	3	1	5	6	6	4	16	10	167%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	2	6		
	Počet nehod se zraněním	4	3	1	4	6	6	6	18		
	Počet neh. se zran. - viník ml. řid.	4	3	1	4	6	6	6	18		

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním vinou mladých řidičů v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.



Obr. 11: Lokalizace nehod vinou mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.7 Alkohol a jiné návykové látky

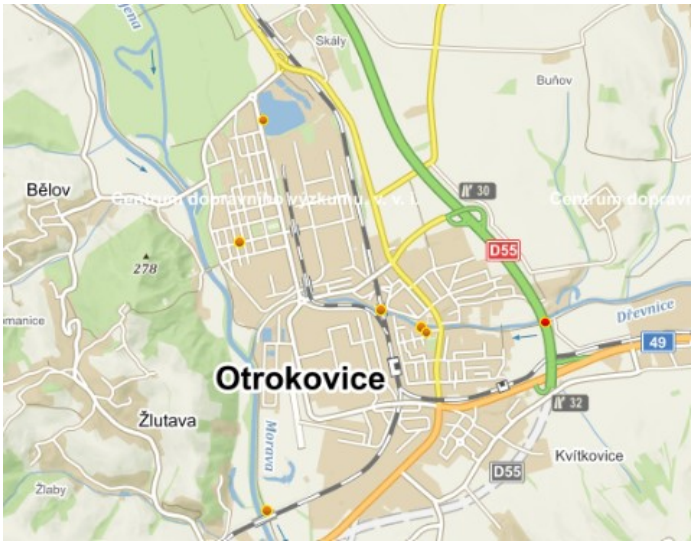
V roce 2020 nebyla vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrcena žádná osoba, těžce zraněna byla 1 osoba a lehce zraněno bylo 6 osob. Předpoklad byl v roce 2020 splněn v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 2 osoby.

V období let 2018-2020 byla situace na území města Otrokovice **v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob vlivem alkoholu a jiných návykových látek 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 3 méně. **Počet lehce zraněných osob činil 15**, tj. 3 osoby nad stanoveným předpokladem. **Celkem bylo za dané období vlivem alkoholu a jiných návykových látek evidováno 17 nehod se zraněním.**

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

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	1	4	1	0	1	1	2	-3	-60%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	1	5		
	Lehce zranění	5	5	6	5	4	5	6	15	3	25%
	Lehce zranění (předpoklad)	6	5	5	5	4	4	4	12		
	Počet nehod se zraněním	6	6	10	6	4	6	7	17		
	Počet neh. se zran. - viník s alkoh.	6	6	10	6	4	6	7	17		

Lokalizace nehod s těžkým a lehkým zraněním osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.



Obr. 12: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.8 Nepřiměřená rychlost

V roce 2020 nebyla v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích usmrcena žádná osoba. Těžce zraněny v důsledku uvedené příčiny byly 2 osoby, lehce zraněno 7 osob. Předpoklad byl v roce 2020 splněn pouze v počtu usmrcených osob. U těžce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 1 osobu, u lehce zraněných pak o 4 osoby.

V období let 2018-2020 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 4 více než předpoklad**. Rovněž počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad**, o 12 osob více oproti předpokladu. **Celkem bylo za dané období v důsledku nepřiměřené rychlosti evidováno 20 nehod se zraněním.**

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

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	2	2	1	0	5	2	7	4	133%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	1	3		
	Lehce zranění	2	8	2	4	5	9	7	21	12	133%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	3	3	9		
	Počet nehod se zraněním	2	6	4	5	5	7	8	20		
	Počet neh. se zran. - viník rychlost	2	6	4	5	5	7	8	20		

Lokalizace nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.

Obr. 13: Lokalizace nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)

(zahrnuje i nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu)

V roce 2020 nebyla v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrcena žádná osoba. Těžce zraněna byla v důsledku uvedené příčiny 1 osoba, lehce zraněno bylo 15 osob. Stanovený předpoklad byl splněn v počtu usmrcených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 5 osob.

V období let 2018-2020 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 uvedené příčiny 3 osoby**, tj. v souladu se stanoveným cílem. **Lehce zraněno bylo 50 osob**, tj. o 17 více. **Celkem bylo za dané období v důsledku nedání přednosti v jízdě evidováno 39 nehod se zraněním.**

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

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	3	4	2	0	1	3	-5	-63%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	3	2	8		
	Lehce zranění	14	22	8	10	24	11	15	50	17	52%
	Lehce zranění (předpoklad)	16	15	14	13	12	11	10	33		
	Počet nehod se zraněním	17	18	10	12	21	8	10	39		
	Počet neh. se zran. - viník předn.	17	18	10	12	21	8	10	39		

Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.

Obr. 14: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)

V roce 2020 nedošlo v důsledku nesprávného předjíždění k žádnému usmrcení, k těžkému ani k lehkému zranění. Předpoklad byl splněn ve všech třech oblastech.

V období let 2018-2020 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. Celkem byly za dané období v důsledku nesprávného předjíždění evidovány 2 nehody se zraněním.

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

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	3	1	1	2	4	0	0	4	1	33%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	1	3		
	Počet nehod se zraněním	2	1	1	2	2	0	0	2		
	Počet neh. se zran. - viník předj.	2	1	1	2	2	0	0	2		

3.11 Nákladní automobily (od 2017)

V roce 2020 nebyla v Otrokovicích řidiči nákladních automobilů usmrcena žádná osoba, těžce zraněna byla 1 osoba, lehce zraněny byly 4 osoby. Předpoklad byl v roce 2020 splněn v počtu usmrcených a lehce zraněných osob. U těžce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 1 osobu.

V letech 2018-2020 nebyla v Otrokovicích vinou řidičů nákladních automobilů usmrcena žádná osoba. Negativní trend však lze sledovat u počtu těžce zraněných osob, kdy byly oproti stanovenému předpokladu těžce zraněny o 2 osoby více. Pozitivní trend je naopak u **lehce zraněných osob**, oproti předpokladu o 2 osoby méně. **Celkem bylo za dané období vinou řidičů nákladních automobilů evidováno 10 nehod se zraněním.**

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

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Nákladní automobily	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	1	0	0	1	0	1	2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	8	3	4	2	5	1	4	10	-2	-17%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	5	4	4	4	4	12		
	Počet nehod se zraněním	7	3	2	2	6	1	3	10		
	Počet neh. se zran.-viník nákl. aut.	7	3	2	2	6	1	3	10		

Lokalizace nehod s účastí řidičů nákladních automobilů v roce 2020 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.

Obr. 15: Lokalizace nehod s účastí nákladních automobilů v Otrokovicích v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

3.12 Srovnání plnění dílčích cílů se Zlínským krajem za období 2018-2020

Vývoj v oblasti dětí je v Otrokovicích obdobně pozitivní jako ve Zlínském kraji. V obou zmíněných územních jednotkách byl v tomto období splněn předpoklad v počtu usmrcených i těžce zraněných.

Vývoj závažných následků u chodců ve Zlínském kraji je vzhledem k vývoji v Otrokovicích příznivější. V tomto období se ve Zlínském kraji podařilo splnit předpoklady v oblasti usmrcených chodců, ne však u těžce zraněných, zatímco v Otrokovicích se to nepodařilo v oblasti usmrcených ani těžce zraněných.

Vývoj závažných následků u cyklistů je příznivý jak v Otrokovicích, tak ve Zlínském kraji. V obou případech se za dané období podařilo splnit předpoklad jak v počtu usmrcených, tak i těžce zraněných.

Pokud jde o vážné následky motocyklistů, v Otrokovicích se za dané období podařilo splnit předpoklad v počtu usmrcených osob. Ve Zlínském kraji bylo naopak v daném období dosaženo předpokladu v počtu těžce zraněných.

Vývoj závažných následků u mladých řidičů je v Otrokovicích negativní. Za sledované období se nepodařilo splnit předpoklad ani v oblasti usmrcených, ani těžce zraněných. Oproti tomu ve Zlínském kraji bylo v daném období dosaženo splnění obou předpokladů.

Pokud jde o vážné následky u stárnoucí populace, v Otrokovicích se za dané období podařilo splnit předpoklad jak v oblasti usmrcených, tak v oblasti těžce zraněných. V případě seniorů ve Zlínském kraji se za dané období podařilo splnit předpoklad pouze v počtu těžce zraněných.

Vývoj závažných následků v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je v Otrokovicích příznivější než ve Zlínském kraji, neboť v Otrokovicích se podařilo splnit stanovený předpoklad v obou ukazatelích, zatímco ve Zlínském kraji pouze v oblasti těžce zraněných osob.

Vývoj závažných následků v důsledku nepřiměřené rychlosti v Otrokovicích je stejně negativní jako ve Zlínském kraji. Předpoklad byl jak v Otrokovicích, tak ve Zlínském kraji překročen v obou ukazatelích (usmrcených i těžce zraněných).

V počtu závažných následků v důsledku nedání přednosti bylo za dané období v Otrokovicích dosaženo předpokladu pouze v oblasti těžce zraněných. Ve Zlínském kraji se za dané období podařilo splnit předpoklad v oblasti usmrcených i těžce zraněných.

Vývoj závažných následků v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích je ve srovnání se Zlínským krajem příznivější. V Otrokovicích bylo za dané období dosaženo předpokladu jak v oblasti usmrcených, tak v oblasti těžce zraněných osob. Ve Zlínském kraji se za dané období podařilo splnit předpoklad pouze v oblasti těžce zraněných.

Vývoj závažných následků v důsledku nehod nákladních automobilů v Otrokovicích vykazuje příznivější vývoj ve Zlínském kraji, kde nebyl překročen stanovený předpoklad v počtu usmrcených ani těžce zraněných osob, zatímco v Otrokovicích nebyl splněn předpoklad v oblasti těžce zraněných osob.

4. Infrastruktura

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

Tab. 18: Délka pozemních komunikací na území města Otrokovice (km)

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

Ve druhé polovině roku 2021 se předpokládá dokončení a úplné zprovoznění nového úseku D55 (obchvat Otrokovic).

Obr. 16: Silnice I/55 na mostě přes Dřevnici **Zdroj: CDV**

4.1 Druh komunikace

Z pohledu jednotlivých druhů komunikací byla situace v roce 2020 značně rozdílná. Ke smrtelnému zranění na území města Otrokovice nedošlo. 3 těžce zraněné osoby byly na silnici I. třídy, 2 na silnici III. třídy, 1 na dálnici a 1 na místních komunikacích. U dálnic a silnic I. a III. třídy nebyly stanovené cíle splněny (viz Tab. 19). **K překročení vytýčeného cíle Strategie bsp Otrokovice došlo zejména v počtu lehce zraněných osob na místních komunikacích, o 13 více (+162 %) a na silnicích III. třídy, o 1 více (+33 %). Negativní vývoj oproti roku 2019 lze zaznamenat u těžce zraněných osob na silnicích I. třídy.**

Z pohledu plnění Strategie bsp Otrokovice v letech 2018-2020 lze negativně hodnotit místní komunikace (počet lehkých zranění překročen o 35 osob, tj. +140 %) a silnice III. třídy (počet lehkých zranění překročen o 8 osob, tj. +80 % a počet těžkých zranění překročen o 3 osoby, tj. +60 %).

Naopak příznivý vývoj oproti stanovenému předpokladu v letech 2018-2020 byl zaznamenán u silnic II. třídy (počet lehkých zranění o 3 osoby méně, tj. -100 %) a místních komunikací (počet těžkých zranění o 3 osoby méně, tj. -33 %).

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tab. 19 a 20.

Obr. 17: Silnice I/55 v centru Otrokovic **Zdroj: CDV**

Tab. 19: Následky nehodovosti dle druhu komunikace v Otrokovicích

Druh komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
Dálnice	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	1	1	2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	0	0	0	1	2	0	3	3	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
Silnice I. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	2	2	4	0	1	3	4	-2	-33%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	2	2	2	2	2	2	6		
	Lehce zranění	18	31	23	14	27	22	11	60	6	11%
	Lehce zranění (předpoklad)	26	24	22	21	19	18	17	54		
Silnice II. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	3	1	0	0	0	0	0	-3	-100%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	1	3		
Silnice III. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	1	1	0	2	2	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	1	3	2	2	4	2	8	3	60%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	1	5		
	Lehce zranění	8	3	2	4	9	5	4	18	8	80%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	3	10		
Místní komunikace	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	2	6	2	2	3	1	6	-3	-33%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	3	3	3	3	3	9		
	Lehce zranění	11	10	11	14	21	18	21	60	35	140%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	11	10	9	9	8	8	25		
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
Účelová komunikace - ostatní	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		

Tab. 20: Nehody se zraněním dle druhu komunikace v Otrokovicích

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2020	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle druhu komunikace			
dálnice	0	1	0
silnice I. třídy	0	3	5
silnice III. třídy	0	2	3
místní komunikace	0	1	19

4.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledu jednotlivých druhů směrových poměrů komunikací byla situace v roce 2020 značně rozdílná (viz Tab. 21). Ke smrtelnému zranění na území města Otrokovice nedošlo. **3 těžce zraněné osoby byly na přímém úseku, 2 na 3ramenné křižovatce, 1 osoba na 4ramenné křižovatce a 1 osoba v zatáčce. Z pohledu lehce zraněných osob došlo v roce 2020 ke značnému překročení stanoveného předpokladu na 3ramenných křižovatkách (14 osob),** tj. o 8 více, **dále na přímých úsecích (13 osob),** tj. o 1 více, **a v zatáčkách (3 osoby),** tj. o 1 více.

V období let 2018-2020 byla z hlediska směrových poměrů komunikace situace nejhorší v počtu lehce zraněných osob v zatáčkách, o 11 lehce zraněných osob více (+183 %), na 4 ramenných křižovatkách, o 20 lehce zraněných osob více (+87 %) a na přímých úsecích, tj. o 19 lehce zraněných osob více (+49 %).

Naopak z dlouhodobého hlediska lze relativně pozitivně hodnotit bilanci na 3 ramenných křižovatkách, kdy bylo těžce zraněno osob podle předpokladu a lehce zraněno jen o 1 osobu více (tj. +6 %) oproti stanovenému předpokladu. Obdobně příznivý trend je možné sledovat i na přímých úsecích po projetí zatáčky, tj. o 3 lehce zraněných méně (-50 %).

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tab. 21 a 22.

Obr. 18: Křižovatka v centru města **Zdroj: CDV**

Tab. 21: Následky nehodovosti dle směrových poměrů pozemní komunikace

Směrové poměry komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018 - 2020	rozdíl 2018 - 2020	
přímý úsek	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	2	8	5	1	2	3	6	-3	-33%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	3	3	9		
	Lehce zranění	16	14	20	22	23	22	13	58	19	49%
	Lehce zranění (předpoklad)	18	17	16	15	14	13	12	39		
přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	1	1	0	1	3	0	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		
	Lehce zranění	1	5	2	0	1	2	0	3	-3	-50%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	2	6		
zatáčka	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	1	0	0	0	3	1	4	2	100%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		
	Lehce zranění	3	4	1	2	8	6	3	17	11	183%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	2	6		
křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	1	2	3	1	1	1	3	-2	-40%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	1	5		
	Lehce zranění	9	20	2	7	23	14	6	43	20	87%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	10	10	9	8	8	7	23		
křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		
	Lehce zranění	9	4	11	1	2	3	14	19	1	6%
	Lehce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	6	6	18		
křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
okružní křižovatka	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	1	0	1	0	1	0	0	1	-1	-50%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	2		

Tab. 22: Nehody se zraněním dle druhu komunikace v Otrokovicích

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2020	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle směrových poměrů			
přímý úsek	0	3	12
zatáčka	0	1	2
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	5
křižovatka styková - 3ramenná	0	2	8

5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním

5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti

V roce 2020 nedošlo v Otrokovicích při dopravních nehodách k usmrcení žádné osoby, těžce zraněno bylo 7 osob a lehce zraněno 36 osob. K většině z 34 dopravních nehod se zraněním (29 nehod, tj. 85 %) došlo v intravilánu. Dle druhu komunikace bylo nejvíce těchto nehod na místních komunikacích (20 nehod, tj. 59 %) a na silnicích I. třídy (8 nehod, tj. 24 %). Nejčastějším druhem nehody byla havárie (10 nehod, tj. 29 %) a srážka jedoucích vozidel z boku (7 nehod, tj. 21 %). Ve většině případů byl viníkem dopravní nehody řidič motorového vozidla (18 nehod, tj. 53 %). **Nejčastější příčinou nehody bylo nevěnování se řízení vozidla (9 nehod, tj. 26 %) a nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“ (7 nehod, tj. 21 %).** V 18 % případů (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 (15 nehod, tj. 44 %) a 3ramenných stykových křižovatkách (10 nehod, tj. 29 %).**

Podrobnější statistika nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v roce 2020 je uvedena v Tab. 23 (uvedená čísla zobrazují počet nehod se zraněním dle daného typu).

Tab. 23: Nehodovost dle okolností a závažnosti

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2020	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle lokality nehody			
intravilán	0	6	23
extravilán	0	1	4
podle druhu komunikace			
dálnice	0	1	0
silnice I. třídy	0	3	5
silnice III. třídy	0	2	3
místní komunikace	0	1	19
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	0	3	11
~ čelní	*0*	*1*	*2*
~ boční	*0*	*0*	*1*
~ z boku	*0*	*1*	*6*
~ zezadu	*0*	*1*	*2*
srážka se stojícím, zaparkovaným vozidlem	0	0	1
srážka s pevnou překážkou	0	1	0
~ sloup	*0*	*1*	*0*
srážka s chodcem	0	2	3
havárie	0	1	9
jiný druh nehody	0	0	3
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	0	5	13
řidič nemotorového vozidla	0	1	13
chodec	0	1	1
podle hlavní příčiny			
nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	0	1	0
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	1	3
nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	0	0	2
jiný druh nepřiměřené rychlosti	0	0	1
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	1	6
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	0	3
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	1	2
nesp=rávné otáčení nebo couvání	0	0	1
nevěnování se řízení vozidla	0	2	7
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	0	0	1
nezaviněno řidičem	0	1	1
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	0	6	19
obsah alkoholu v krvi 0,24 - 0,5 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	0	1	5
nezjišťován	0	0	2
podle směrových poměrů			
přímý úsek	0	3	12
zatáčka	0	1	2
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	5
křižovatka styková - 3ramenná	0	2	8

5.2 Shluky vážných dopravních nehod řešených v roce 2019

Z vyhodnocení plnění strategie za rok 2019 vzešly 2 lokality s vyšším výskytem dopravních nehod (shluky). Na základě této analýzy bylo městu doporučeno zahájit jednání se zainteresovanými subjekty s cílem zvýšení bezpečnosti a projednání vhodného řešení. V uvedených lokalitách byla sledována nehodovost rovněž v roce 2020.

Obr. 19: Lokality v Otrokovicích s vyšší nehodovostí v roce 2019

Z Obr. 19 je zřejmé, že v roce 2019 bylo evidováno celkem 7 vážných dopravních nehod. Vyplývají z něj také 2 lokality s vyšším počtem nehod.

V případě prvního shluku se jednalo o nehody, které se staly v centru Otrokovic, a to na ulici **tř. Osvobození a Hlavní** (srážky vozidel).

V roce 2020 došlo v této lokalitě k další nehodě. Jednalo se o srážku motocyklisty s osobním automobilem.

Lokalita I/55 - Otrokovice, ulice tř. Osvobození

https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=150506200800

Druhý shluk s častější nehodovostí byl zaznamenán v oblasti **Trávníky** (srážka vozidel a havárie). Jedná se o lokalitu, kde dochází k dopravním nehodám cyklistů. **Na této lokalitě nedošlo v roce 2020 k žádné další dopravní nehodě.**

Nutné je také zmínit nehodu na ulici **Objízdná.** V roce 2019 zde došlo k čelní srážce 2 osobních automobilů. Jednalo se o nehodu s vážnými následky, kde 4 osoby byly zraněny (z toho 3 těžce) a 1 osoba byla usmrcena. Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Více detailů o této nehodě je k dispozici zde:

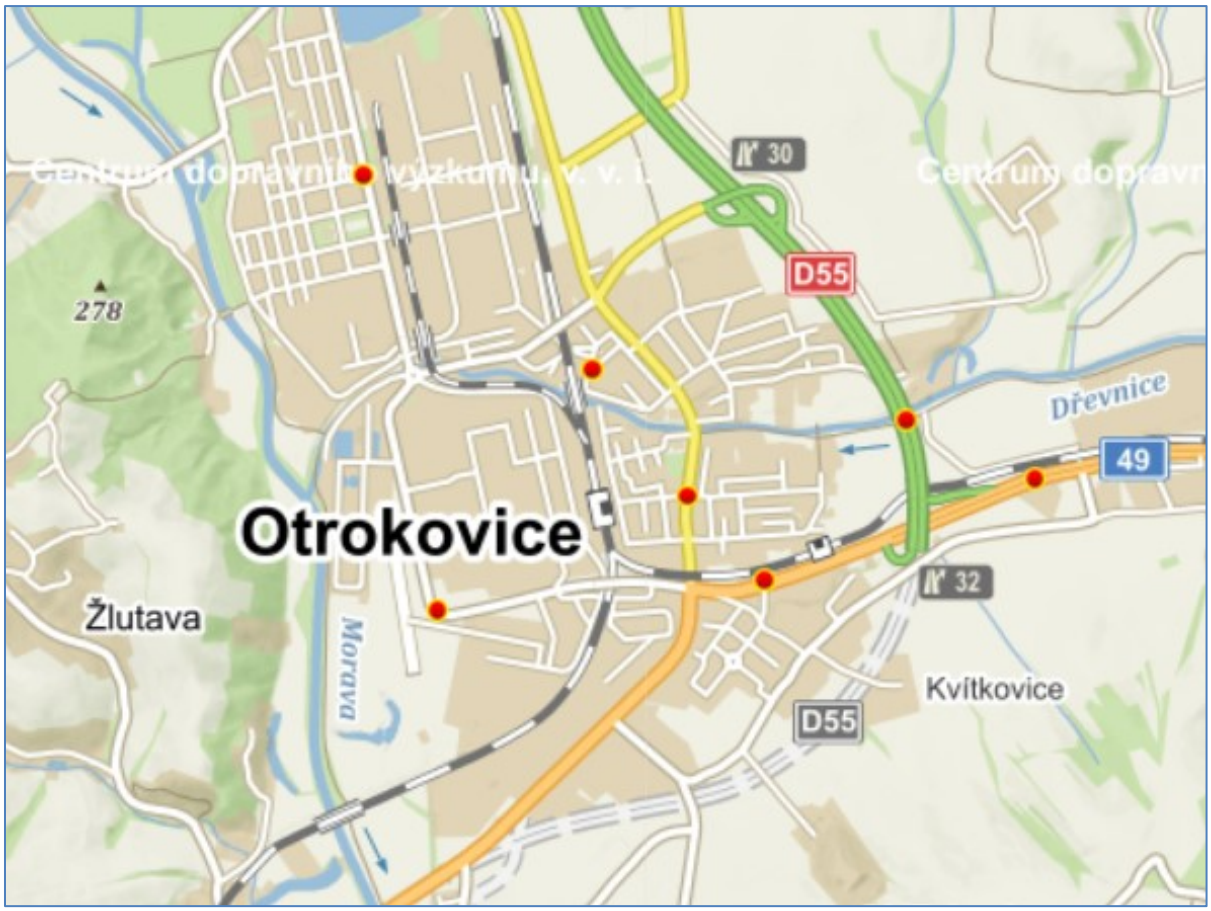
https://nehody.cdv.cz/detail.php?p1=150506191322

Ve stejné lokalitě také došlo k nehodě v roce 2020. Jednalo se o čelní srážku nákladního automobilu s osobním vozidlem. Při nehodě byly zraněny 2 osoby (z toho 1 těžce).

Detailní informace o místech, kde docházelo k nehodám s usmrcením, resp. s těžkým zraněním, jsou součástí aplikace Dopravní nehody v ČR [5].

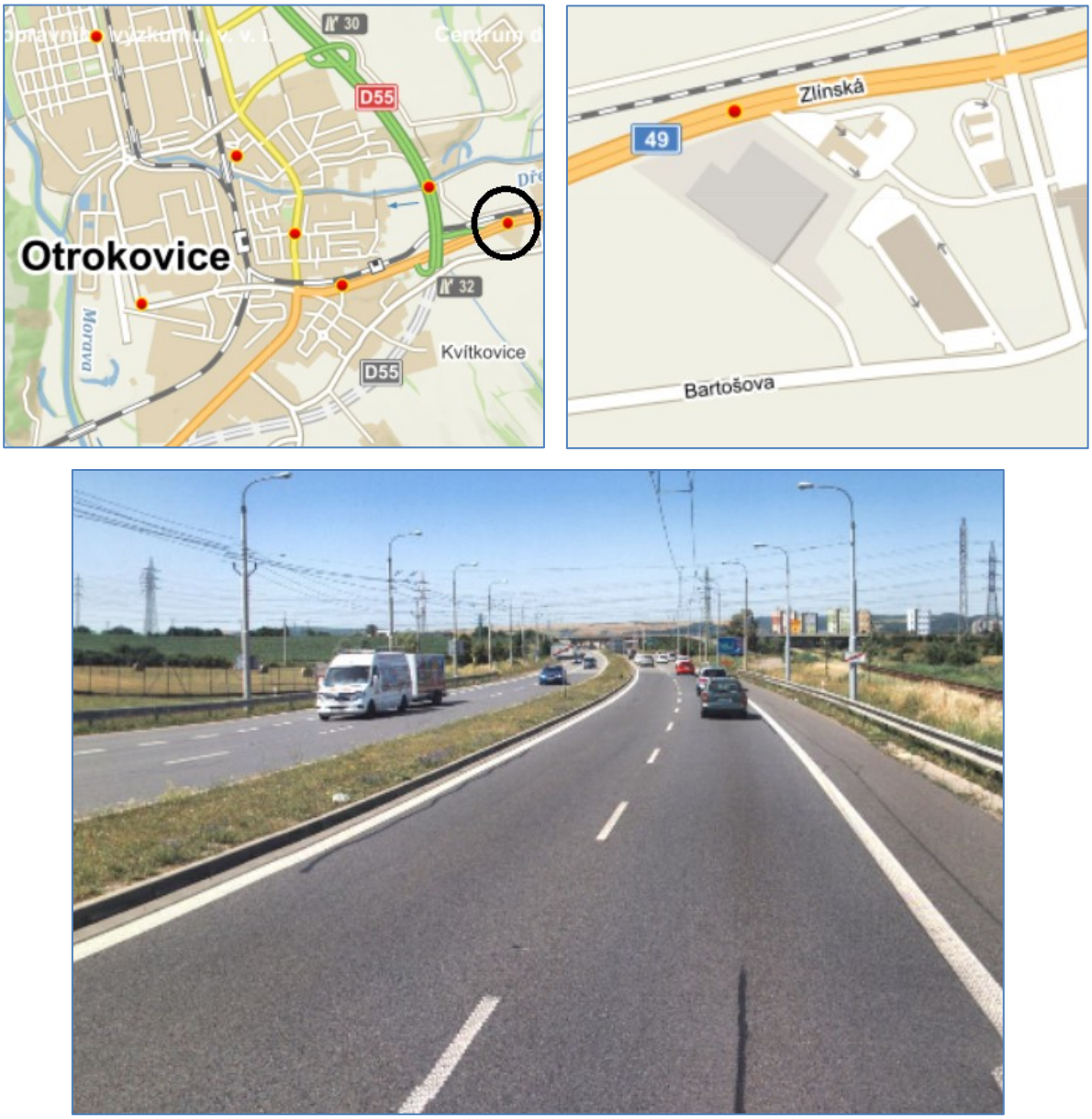
5.3 Vážné dopravní nehody na území města Otrokovice v roce 2020

Při vyhodnocení plnění Strategie bsp Otrokovice za rok 2020 bylo přistoupeno k analýze vážných dopravních nehod (usmrcení a těžce zranění) za období 1.1.2020 - 31.12.2020 s cílem zjištění hlavních příčin těchto dopravních nehod. Celkem se jedná o 7 lokalit (nehody s těžkým zraněním). Jejich bližší analýza je uvedena dále.



Obr. 20: Lokalizace vážných dopravních nehod v roce 2020 (http://nehody.cdv.cz)

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



Obr. 21: Nehodová lokalita 1 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 11.8.2020 v 9:22 hod. došlo na silnici I/49 na přímém úseku **ke srážce osobního automobilu s pevnou překážkou (sloupem), do něhož vzápětí narazil nákladní automobil s návěsem.** Při nehodě byla 1 osoba zraněna těžce (spolujezdec v osobním automobilu) a 1 lehce (řidič osobního automobilu). Řidič nákladního automobilu nebyl zraněn. Viníkem byl řidič osobního automobilu (věk 80 let). **Hlavní příčinou bylo nevěnování se řízení vozidla**. U viníka nehody nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: V tomto úseku doporučujeme doplnit svodidla v úseku, kde není zrealizováno. Dále doporučujeme doplnění dopravního zařízení Z4c – Směrová deska středová (možno v plastovém provedení jako tlumicí bariéra) v místě příjezdu k benzínové stanici.

Nehodová lokalita 2 – silnice I/49, Zlínská, křižovatka styková – tříramenná

Obr. 22: Nehodová lokalita 2 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 13.2.2020 ve 21:34 hod. došlo na silnici I/49 na 3ramenné křižovatce **ke srážce osobního automobilu s chodcem**, při které utrpěl chodec těžké zranění. Řidič vyvázl bez zranění. Nehoda byla zaviněna řidičem vozidla. **Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu**. U viníka nehody nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala v noci s veřejným osvětlením, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: Před tímto místem doporučujeme doplnit svislé dopravní značení v reflexním provedení na upozornění na chodce (A12a – chodci) s případnou informací délkou úseku (nebo svislé dopravní značení A22 – Jiné nebezpečí s dodatkovou tabulkou vyjadřující druh nebezpečí, v tomto případě zvýšený pohyb chodců). Dále doporučujeme doplnit vodorovné dopravní značení V12e – Bílá klikatá čára, která předem upozorňuje na místo vyžadující zvýšenou opatrnost.

Nehodová lokalita 3 – dálnice, přímý úsek na D55

Obr. 23: Nehodová lokalita 3 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 13.9.2020 ve 21:12 hod. došlo na dálnici D55 na přímém úseku **ke srážce osobního automobilu s chodcem**, při které utrpěl chodec těžké zranění. Řidič osobního automobilu ani další dva spolujezdci neutrpěli žádné zranění. **Nehoda byla zaviněna chodcem, u něhož byla také zjištěna přítomnost alkoholu (1,5 ‰ a více).** Nehoda se stala v noci bez veřejného osvětlení, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: Doporučujeme vytvoření zábrany (oplocení) v místě možného vstupu chodců do vozovky.

Nehodová lokalita 4 – silnice I/55, přímý úsek, nedaleko ulice Havlíčkova

Obr. 24: Nehodová lokalita 4 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 24.7.2020 v 11:48 hod. došlo na silnici I/55 na přímém úseku **ke srážce zezadu mezi motocyklem a osobním automobilem**, v němž byli kromě řidiče další dva cestující. Při nehodě došlo k těžkému zranění motocyklisty, osoby v osobním automobilu nebyly zraněny. Viníkem byl řidič motocyklu. **Hlavní příčinou nehody bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem**. U viníka nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: Doporučujeme před tímto místem doplnit vodorovné dopravní značení V12e – Bílá klikatá čára, která předem upozorňuje na místo vyžadující zvýšenou opatrnost. V jízdním pruhu pro směr přímo a odbočení vpravo doporučujeme doplnit bezpečnostní protismykovou úpravu (v barvě červené).

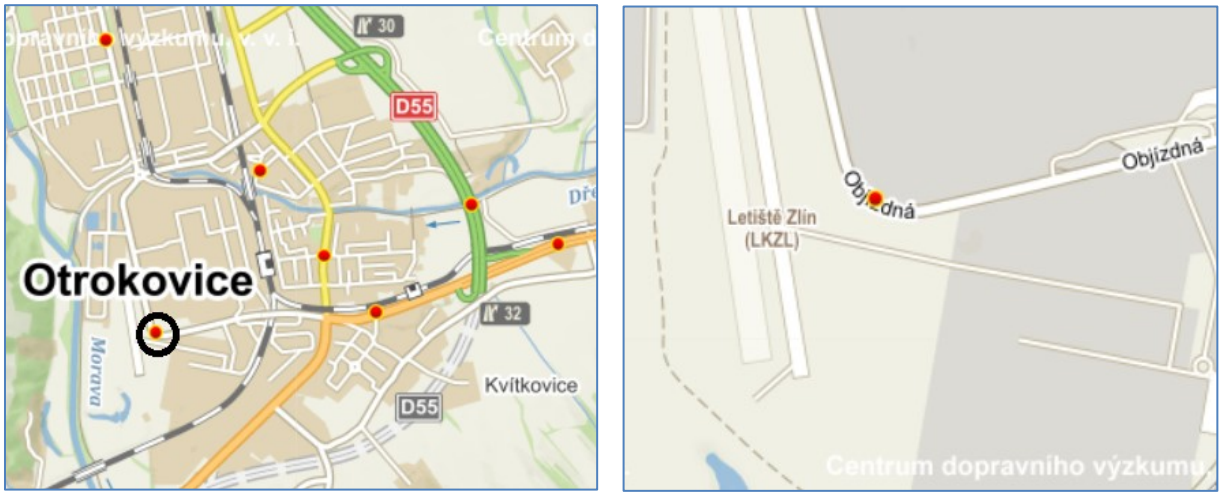
Nehodová lokalita 5 – křížení ulic Jiráskova a Družstevní, křižovatka styková – tříramenná

Obr. 25: Nehodová lokalita 5 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 17.7.2020 v 15:25 hod. došlo na místní komunikaci na 3ramenné křižovatce **k havárii cyklisty,** při které utrpěl cyklista (věk 15 let) těžké zranění**. Hlavní příčinou bylo nevěnování se řízení vozidla**. Cyklista měl na hlavě přilbu. Přítomnost alkoholu u cyklisty nebyla zjištěna. Nehoda se stala ve dne, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: Doporučujeme zaměřit se na tento aspekt (nevěnování se řízení vozidla) a cílovou skupinu v dopravní výchově dětí a mládeže – tedy dopravní výchovu v rámci BESIP, zařadit každoročně do výuky škol (základních, učiliště a střední školy) akce „Den dopravy“, včetně složek IZS (integrovaného záchranného systému).

Nehodová lokalita 6 – silnice III/36746, ulice Objízdná

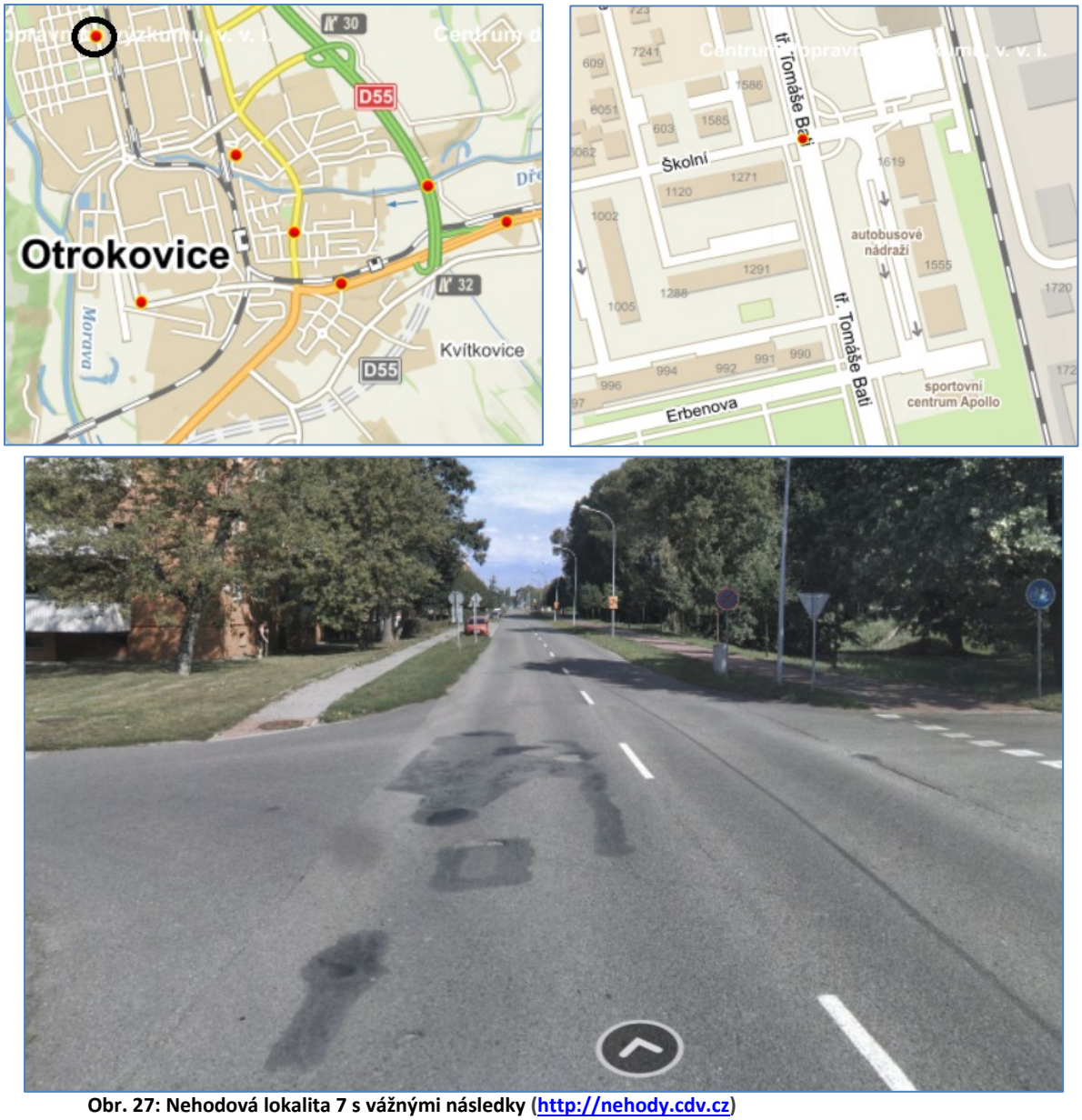


Obr. 26: Nehodová lokalita 6 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 16.10.2020 v 13:01 hod. došlo na silnici III/36746 v zatáčce **k čelní srážce mezi nákladním automobilem s návěsem a osobním automobilem**. Při nehodě utrpěl řidič osobního automobilu lehké zranění a spolujezdec zranění těžké, řidič nákladního automobilu zraněn nebyl. Viníkem byl řidič nákladního automobilu. **Hlavní příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrý povrch apod.)**. U viníka nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala ve dne, při zhoršené viditelnosti a na mokrém povrchu.

Návrh na opatření: Doporučujeme před tímto místem doplnit svislé dopravní značení s upozorněním na zatáčku (A1a, A1b) včetně svislého dopravního značení nebezpečí smyku (A8). Komunikaci v obou směrech doporučujeme vybavit bezpečnostní - protismykovou úpravou tzv. „rocbinda“ - jedná se o bezpečnostní povrch se zvýšenou drsností a barevným odlišením (zvolili bychom barvu modrou „psychologický efekt na řidiče“ – modrá = voda, námraza apod.).

Nehodová lokalita 7 – silnice III/36746, tř. Tomáše Bati, křižovatka průsečná – čtyřramenná



Obr. 27: Nehodová lokalita 7 s vážnými následky (http://nehody.cdv.cz)

Dne 12.9.2020 v 18:55 hod. došlo na silnici III/36746 na 4ramenné křižovatce **ke srážce z boku osobního automobilu a motocyklu.** Při nehodě byl těžce zraněn řidič motocyklu, řidič osobního automobilu vyvázl bez zranění. Viníkem byl řidič osobního automobilu. **Hlavní příčinou nehody byla jízda proti příkazu dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“.** U viníka nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. Nehoda se stala v noci s veřejným osvětlením, při nezhoršené viditelnosti a na suchém povrchu.

Návrh na opatření: V tomto úseku tř. Tomáše Bati rozděluje lokalitu - z jedné strany je bytová výstavba a z druhé strany průmyslový areál TOMA. Doporučujeme zde snížit rychlost na 30 km/hod. Před přechody na tř. Tomáše Bati doporučujeme dovybavit bezpečnostní – protismykovou úpravu (povrch se zvýšenou drsností a barevným odlišením), případně v této lokalitě řešit křižovatky pomocí světelného signalizačního zařízení, které by mělo pozitivní dopad na bezpečnost, zejména přecházejících chodců a cyklistů, a zajištění bezpečného vyjíždění vozidel z vedlejších komunikací.

6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy

Výdaje města Otrokovice na oblast dopravy v roce 2020 činily podle upraveného rozpočtu 88,1 mil. Kč, ve skutečnosti podle závěrečného účtu [9] 76,3 mil. Kč; tato částka obsahuje běžné i kapitálové výdaje.

V těchto prostředcích jsou započítány výdaje na dopravní obslužnost (1,8 mil. Kč), zajišťované prostřednictvím Krajského úřadu Zlínského kraje a také výdaje ve výši 16, 7 mil. Kč, které jsou hrazeny Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice s.r.o. jako 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, výměnu městského mobiliáře a také **výdaje na dopravní bezpečnost**. Patří sem i příspěvek Sdružení obcí pro plavbu na Baťově kanálu a dotace na zřízení parkovacího místa.

V roce 2020 byla dokončena nejvýznamnější investiční akce v rámci dopravy „Bezbariérové úpravy a vybavení zastávek MHD“, na kterou bylo vyčleněno 13,0 mil. Kč. Mezi další významné realizované investiční akce v roce 2020 dále patří: most M-1 přes železniční trať a místní komunikaci (6,9 mil. Kč), páteřní cyklostezka, napojení sídliště Střed (5,8 mil. Kč), rekonstrukce ulice na Uličce (1,6 mil. Kč), přechody pro chodce - tř. Tomáše Bati (1,6 mil. Kč).

V rámci podpory dopravní bezpečnosti byly uskutečněny v roce 2020 následující akce:

- Výchovně-vzdělávací akce v rámci Evropského týdne mobility 2020 (podpora bezpečnosti v cyklodopravě, podpora chůze, cyklodopravy a hromadné dopravy na úkor dopravy automobilové)
- Dopravní výukový program pro školní družiny (výukový program pro školní družiny - žáky 1. - 5. třídy ZŠ, zábavné pásmo pro děti ZŠ)
- Dopravní hřiště pro veřejnost (prevence vzniku dopravních nehod, podpora znalosti dopravního značení, řešení dopravních situací)
- Do práce na kole (podpora bezpečnosti v cyklodopravě, podpora chůze a cyklodopravy)
- Senior bez nehod (prevence vzniku dopravních nehod nejstarších obyvatel)
- Motobesip - Midnightride - noční vyjížďka (prevence vzniku dopravních nehod řidičů motocyklů)
- 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) a reflecxních šlí u motocyklistů
- Dětská výtvarná soutěž Bezpečně na silnicích! s podtitulem Co mám udělat, abych byl na silnici vidět

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

V roce 2019 byla spuštěna webová aplikace města Otrokovice „Hlášení závad“, která v roce 2020 dopomohla k odstraňování závad ve stavu dopravního značení komunikací, rozhledových poměrů atd.

7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Rok 2020 byl **třetím rokem** plnění Strategie bsp Otrokovice na období 2018-2025.

V období, kdy má být Akční program naplněn i s ambiciózním cílem, tj. do roku 2025 („Město bez následků vážných dopravních nehod“), je zapotřebí realizovat velké množství aktivit zaměřených na vytváření bezpečného dopravního prostoru, ve kterém jezdí bezpečné dopravní prostředky, které řídí bezpeční řidiči a po pozemních komunikacích se pohybují i ostatní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou bezpečnými účastníky provozu na pozemních komunikacích. Vše završuje správná míra medializace, která seznamuje občany Otrokovic s tím, jak je naplňována Strategie bsp v jejich městě.

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 odpovědny subjekty, které město řídí, v něm podnikají a žijí. Jsou nedílnou součástí města, kde bude vytvořen bezpečný dopravní systém.

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

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

Postupné vytváření bezpečného dopravního systému by mělo vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, k dosažení 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, odbor majetko-právní, odbor školství a kultury, odbor rozvoje města, odbor životního prostředí, oddělení kanceláře starosty - tisková mluvčí), dále pak Městská policie Otrokovice, Technické služby Otrokovice, s.r.o., Krajské ředitelství Policie Zlínského kraje (obvodní oddělení Otrokovice, dopravní inspektorát Zlín, odbor služby dopravní policie), Celní úřad pro Zlínský kraj, ŘS ZK, Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o., ŘSD, správa Zlín i SŽ.

Pozitivním prvkem je zapojení řady firem, které působí v oblasti dopravy na území Otrokovic. 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 zúčastněnými firmami jsou V-SPED, s.r.o., PSG, a.s., MAT, s.r.o., STAVYMA, O.K. TRANS Praha, s.r.o., Montema, s.r.o., TOMA, a.s.

Dobrým příkladem jsou také autoškoly, které vychovávají nové řidiče a vzdělávají stávající. Autoškoly podaly informaci, jak naplňují aktivity Akčního programu Strategie bsp Otrokovic.

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

Pod vedením krajského koordinátora BESIP jsou realizované celostátní i krajské aktivity na místní úrovni, tj. města Otrokovice, viz PŘÍLOHA II: Aktivity akčního programu - účastník v roce 2020 v Otrokovicích.

7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

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

V Otrokovicích byly rekonstruovány některé místní komunikace, na nichž však bezpečnostní inspekce nebyla provedena. Nehodové místo na místních komunikacích nebylo identifikováno. O nehodových místech na komunikacích vyšších tříd ve správě kraje a státu nemá MěÚ Otrokovice informace.

Na některých místech místních komunikací, kde došlo k nehodám, nebyl nalezen způsob, jak sanovat; tyto nehody vznikly chybou účastníků provozu, ne z objektivních příčin.

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

V roce 2020 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 byly realizovány dvě „zóny 30“, a to Stará Kolonie a sídliště Trávníky. Celek „obytných zón“ nebyl vytvořen.

OPATŘENÍ K4 – ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Vjezdové ostrůvky na vjezdech do města nebyly instalovány. Byla zlepšena přehlednost přechodů pro chodce a míst pro přecházení, ale pouze na silnicích vyšších tříd, ne na místních komunikacích (nasvícení moderními systémy, obnova vodorovného i svislého dopravního značení, odstranění dřevin v blízkosti přechodů). Do těchto aktivit se zapojilo ŘSD, správa Zlín i ŘS ZK.

Dynamická detekce přítomnosti chodce na přechodu nebyla realizována. Nové cyklistické přejezdy pro oddělenou přepravu chodců a cyklistů nebyly realizovány. Byly vybudovány nové úseky bezpečné cyklistické infrastruktury (cyklostezky) v délce 0,9 km. Sdílený prostor pro motorovou a nemotorovou dopravu nebyl realizován.

Obr. 28: Sdílená cyklostezka podél řeky Moravy **Zdroj: CDV**

OPATŘENÍ K5 – ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

Ze strany MěÚ Otrokovice byla prováděna průběžně revize stavebního uspořádání křižovatek, srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení. U firmy Continental Barum, s.r.o. byla prováděna revize stavebního uspořádání v místech, kde vyjíždějí vozidla z areálu firmy na městské a krajské komunikace.

Dělící pásy, parkovací a odbočovací pruhy nebyly nově vybudovány.

Revize rozhledových trojúhelníků byla prováděna průběžně (měsíčně). Nedostatky byly shledány na 6 místech. Odstraněnou závadou byla nevhodně umístěná nebo přerostlá zeleň, umístění nádob na odpad.

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

Je prováděna průběžně revize místních komunikací z hlediska bezpečnosti. Zjištěné nedostatky jsou odstraňovány Technickými službami Otrokovice, s.r.o. (tyto nedostatky nebyly zjištěny při provedení bezpečnostní inspekce KŘP ZK).

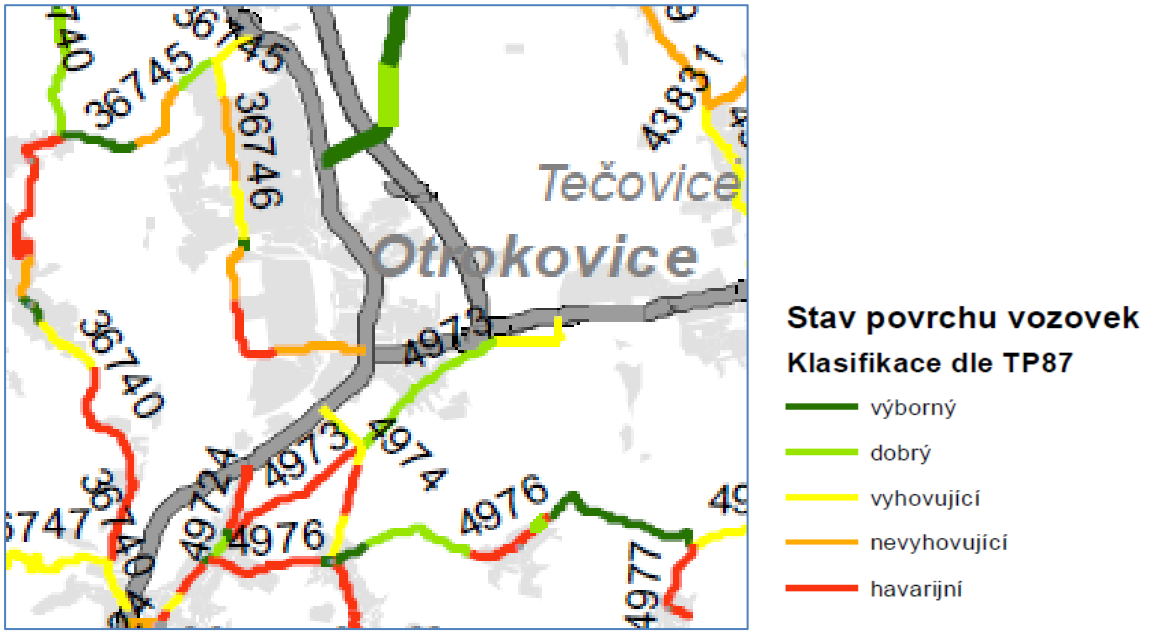
Pevné překážky v ochranném pásmu silnic na území města Otrokovice nebyly identifikovány.

Vlastník místních komunikací (MěÚ) provádí namátkově kontrolu činnosti správce místních komunikací, včetně údržby krajnic, příkopů a silniční zeleně.

Firma Continental Barum, s.r.o., pravidelně kontroluje stav zeleně na výjezdních místech z areálu firmy.

ŘS ZK provádí v případě potřeby měření proměnných parametrů vozovek, zjištěné nedostatky následně označuje dopravními značkami. Probíhá spolupráce mezi vlastníkem silnic II. a III. třídy a městem

Otrokovice při zjištění nedostatků na území Otrokovic. Na místních komunikacích proměnné parametry nejsou měřeny. Úseky s nevyhovujícími povrchovými parametry vozovek na místních komunikacích jsou systematicky odstraňovány.



Obr. 29: Stav povrchu vozovek podle TP 87 k 30.9.2019 u silnic II. a III. třídy, zdroj: ŘS ZK

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

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

Nové účinné informace směrem k řidiči v místech práce na silnici a jejich řádné označování, a to zejména prostřednictvím kooperativních systémů IT na území Otrokovic nebyly ověřovány.

Odbor dopravně-správní MěÚ ve spolupráci s mysliveckým sdružením vytipoval úseky, kde volně migruje zvěř přes pozemní komunikace. Byla zde provedena instalace zařízení odrazujícího zvěř od vstupu na komunikaci (odrazová světla).

OPATŘENÍ K7 – ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Na území města Otrokovice se nacházejí železniční přejezdy na železniční trati Otrokovice – Vizovice a vlečce. Nová opatření na železničních přejezdech v místech úrovňových křížení dráhy a pozemní komunikace nebyly provedeny, nově schválené prvky dopravního značení nebyly zavedeny.

Průběžná údržba rozhledových polí úrovňových křížení pozemních komunikací s dráhou je zajištěna.

OPATŘENÍ K8 – NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Systémy pro monitorování a vyhodnocování dopravní situace na místních komunikacích v Otrokovicích nebyly zatím instalovány. Důvodem je, že nebyla shledána potřeba instalace těchto systémů, na území Otrokovic nejsou identifikována místa pro zavedení. Do budoucna však existuje úvaha o nákupu radarů se záznamem dopravního přestupku.

Na území Otrokovic nejsou identifikována ani místa pro zavedení systémů pro detekci jízdy nebo chůze na červenou, s možností nepřetržitého snímání dopravních situací na křižovatkách a rozlišení registračních značek přestupců.

Celní správa a Centrum služeb pro silniční dopravu uvádějí, že na území Otrokovic nejsou identifikována místa pro zavedení systémů vysokorychlostního vážení (WIM) a odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel.

Nízkorychlostní vážení provádí následující firmy: Continental Barum, s.r.o. váží asi 2 % vozidel před opuštěním areálu firmy (odpady, zmetková výroba). U firmy V-SPED, s.r.o. mají vozidla vestavěné váhy a pokud odjíždí naložená, řidiči si váhy kontrolují. U firmy MAT, spol. s r.o. jsou všechna nákladní auta každodenně vážena.

U ostatních dotazovaných společností, které odpověděly (PSG, a.s., Montema, s.r.o., STAVYMA, s.r.o., O.K.TRANS PRAHA, s.r.o., TOMA, a.s.) se vážení neprovádí.

7.2 Opatření bezpečné vozidlo

OPATŘENÍ V1 – ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE

V Otrokovicích působí 9 autoškol. Do aktivity zvýšení informovanosti motoristické veřejnosti o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech a ITS technologiích ve vozidlech se zapojily 3 autoškoly působící v Otrokovicích, a to Autoškola SPŠ, Chmela a Jančara. Autoškoly Balcárek a Hefka tuto aktivitu neprovádějí, ostatní autoškoly se 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 2020 byla uspořádána výtvarná soutěž na téma „Kde musí řidič zpomalit“. Akce se zúčastnilo 45 dětí z mateřských škol a 120 žáků základních škol.

Město přispívá finančně na provoz dětského dopravního hřiště provozovaného DDM Sluníčko, které tam pořádá aktivity pro děti z mateřských škol a žáky základních škol (výuka dopravní výchovy pro žáky 1. stupně, družiny ZŠ na dopravním hřišti, dopravní soutěž v rámci ETM). Z plánovaného výukového programu pro předškoláky v roce 2020 však sešlo kvůli epidemiologickým opatřením vlády ČR.

Dopravní výchovu dětí podporují i autoškoly Chmela, Jančara a SPŠ.

Je podporováno i zapojení rodičů dětí do systému dopravní výchovy, např. podporou cyklodopravy na území města - „Poznej Otrokovice (nejen) na kole“. Do této akce se zapojilo 50 rodičů.

Obr. 30: Cyklostezka v Otrokovicích, tř. Tomáše Bati **Zdroj: CDV**

DDM Sluníčko uspořádal „Jízdu zručnosti“ (3x), „Odpoledne na dopraváčku“, „Den otevřených dveří na dopravním hřišti“, akce v rámci ETM. Rodiče byli zapojeni v rámci možnosti navštívit dopravní hřiště se svými dětmi v době určené pro širokou veřejnost a prostřednictvím akcí konaných na dopravním hřišti, kdy si rodiče i jejich děti mohli vyzkoušet např. dopravní kvízy a jiné aktivity. Zde se podařilo zapojit 454 rodičů při akcích a 2984 v rámci dětského dopravního hřiště pro veřejnost.

Byly uskutečněny preventivní aktivity zaměřené na osvětu řízení pod vlivem alkoholu. Řidičům byly rozdávány jednorázové alkohol testery nebo reflexní šle, které nechalo na své náklady vyrobit město Otrokovice.

Na těchto aktivitách se zúčastnil i DDM Sluníčko prostřednictvím akcí „Odpoledne na dopraváčku“, „Den otevřených dveří na dopravním hřišti“ a „Den bez aut“, na kterých byly použity brýle simulující účinky alkoholu, drog a velké únavy.

Na prevenci se zaměřuje také firma Continental Barum, s.r.o., kde se provádí namátková kontrola pracovníky bezpečnostní služby na vjezdu a výjezdu z areálu společnosti a namátkové kontroly ze strany odpovědných osob za BOZP.

Rovněž autoškoly Hefka a Jančara uskutečnily aktivity v oblasti prevence užívání návykových látek pro držitele řidičského oprávnění při výuce v autoškole a při školení řidičů.

Obr. 31: Sdílená cyklostezka podél Dřevnice Zdroj: CDV

OPATŘENÍ Ú2 – PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Kontrola nad výukou v autoškolách v Otrokovicích je prováděna až při závěrečných zkouškách žadatelů o řidičské oprávnění. Tuto informace poskytli zkušební komisaři i autoškoly Balcárek, Hefka, Chmela, Jančara a SPŠ. Autoškola Hefka uvádí také kontrolu s účastí při výuce a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění.

OPATŘENÍ Ú3 – ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Počet přestupkových řízení za rok v oblasti dopravních přestupků a úspěšnost vyřešených případů MěÚ Otrokovice neuvádí.

Přeshraniční vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním vybraných dopravních přestupků prostřednictvím systému EUCARIS není využíváno. Úspěšnost vymožených sankcí je 40 %.

OPATŘENÍ Ú4 – DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Policie ČR rozšířila měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce. Bylo zde zaznamenáno 80 přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Dohled nad bezpečností chodců, především žáků základních škol, provádí Městská policie Otrokovice a Policie ČR v exponovaných ranních hodinách, tj. mezi 7:15-8:00 na přechodech pro chodce v blízkosti škol, zejména v termínech začátku a konce školního roku. Na začátku školního roku je dohled prováděn zpravidla po celý první týden, na konci školního roku pak poslední školní den.

V průběhu celého roku je také zajištěn dohled nad hendikepovanými a seniory, speciální akce se zaměřením na hendikepované nejsou organizovány. V rámci Evrospkého týdne mobility probíhají

besedy se seniory nad bezpečností, a to nejen v dopravě, příp. obdobné akce (představení Senior bez nehod).

Dohled je zajištěn u vybraných školských zařízení, na základě osobní a místní znalosti policií, například v lokalitě Kvítkovice – ul. Zlínská, ul. Komenského.

Kontrola přítomnosti alkoholu při řízení je řešena Policií ČR. Je zaměřena na několik faktorů a cílových skupin, kdy jednou z nich je i kontrola v nočních hodinách u zájmových podniků jako diskotéky apod. Tyto kontroly však nejsou prováděny pravidelně, ale jedná se spíše o cílené dopravně bezpečnostní akce. Obecně je však kontrole zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek u řidičů věnována zvýšená pozornost.

Kontrola ze strany Policie ČR a městské policie zaměřená na ostatní přestupky zranitelných účastníků provozu není zaměřena na vybrané rizikové hodiny v případě běžného výkonu služby, v případě speciálních cílených dopravně bezpečnostních akcí však ano.

7.4 Podpůrná opatření

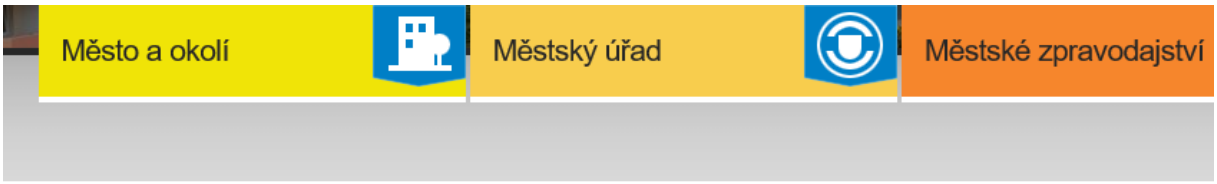
P1 – Poskytovat veřejnosti pravidelné informace o Strategii bsp Otrokovice a jejím plnění na webových stránkách obce.

MěÚ Otrokovice, odbor dopravně-správní zveřejnil text strategie i jeho vyhodnocení za uplynulé roky (2018, 2019) na webových stránkách města:

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

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

Věcné a názorné informace o přijatých legislativních změnách prostřednictvím masmédií MěÚ Otrokovice pravidelně nezveřejňuje. Tuto aktivitu však provádějí např. autoškoly Chmela a SPŠ (ústní formou).



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).

VIZE NULA

- 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 - 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]

Obr. 32: Strategie BESIP města Otrokovice uveřejněná na webových stránkách města

8. Závěry a doporučení

8.1 Zhodnocení celkového vývoje

Ve srovnání s rokem 2019 došlo **v roce 2020 k příznivému vývoji v oblasti usmrcených, těžce i lehce zraněných osob.** V roce 2020 nebyla v Otrokovicích usmrcena žádná osoba. Počet **těžce i lehce zraněných osob** je však **stále nad stanoveným předpokladem** (o 1 těžce zraněnou osobu a 7 lehce zraněných osob v roce 2020). Podobný relativně pozitivní trend byl v roce 2020 v celém Zlínském kraji i v ČR, **kromě počtu usmrcených v Zlínském kraji**, který se zvýšil (o 4 osoby). Na základě hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje jsou Otrokovice na 10. místě ze 13 ORP (viz Tab. 5).

V roce 2020 byl **příznivý vývoj i v celkovém počtu nehod se zraněním**, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozí hodnotě průměru let 2014-2016 **pokles o 16 %** podobně, jako to je v rámci kraje i ČR.

Z dlouhodobějšího pohledu srovnání vývoje nehodovosti s výchozím stavem (průměr let 2014-2016) vykazují Otrokovice v roce 2020 **mírné zlepšení ve všech sledovaných ukazatelích** (usmrcení, těžce i lehce zranění). Naproti tomu **není toto zlepšení stále dostatečné k naplnění stanovených předpokladů.**

V roce 2020 bylo na území města Otrokovice identifikováno 7 lokalit, na kterých došlo k nehodám s těžkým zraněním. 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 2022 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 ŘS ZK 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.

Současně se ukazuje nutnost přistoupit v příštím roce (2022) k aktualizaci stávající strategie tak, aby byla v souladu s novou Strategií BESIP ČR 2021-2030 i připravovanou Strategií BSP Zlínského kraje 2022-2030. Aktualizace Strategie bsp Otrokovice je nutná také v souvislosti s přizpůsobením dotazníkového šetření plnění akčního programu zodpovědnými subjekty za bezpečnost v rámci města Otrokovice.

8.2 Zaměření aktivit na vývoj 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 2018-2020 zařadili mladí řidiči, stárnoucí populace a nepřiměřená rychlost. V kategorii lehce zraněných osob došlo k naplnění stanoveného předpokladu pouze u jednoho dílčího cíle – nákladní automobily**. Pozitivnější vývoj byl u těžce zraněných osob, kdy došlo k naplnění stanoveného předpokladu u cyklistů, dílčího cíle alkoholu, nedání přednosti v jízdě a nesprávného předjíždění.

Z pohledu vývoje kritických dílčích cílů **za období 2018-2020** došlo k největšímu překročení stanoveného předpokladu u těžce zraněných u dílčího cíle nepřiměřená rychlost a mladí řidiči. V případě lehce zraněných se jednalo o dílčí cíle stárnoucí populace a cyklisté.

Z pohledu vývoje kritických dílčích cílů **pouze za rok 2020** došlo k překročení stanoveného předpokladu u těžce a lehce zraněných u mladých řidičů, stárnoucí populace a nepřiměřené rychlosti.

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

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

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

Oproti negativnímu vývoji v roce 2019 u dílčího cíle děti, kdy bylo 7 dětí lehce zraněno, byl z pohledu dopravních nehod rok 2020 pro děti velmi příznivý. Byly naplněny stanovené předpoklady ve všech kategoriích závažnosti. Jednalo se však pouze o rok 2020. Z pohledu dlouhodobého nejsou naplněny stanovené předpoklady u žádné kategorie.

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

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

a) Shrnutí 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, Nádražní.

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

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

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

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

Věnovat zvýšenou pozornost údržbě vodorovného dopravního značení, včetně vodících čar pro umožnění využívání vozidly 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 akcí 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 Policií ČR 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.

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

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

d) Shrnutí podpůrná opatření

Opatření P1 – Prověřit účinnost poskytování pravidelných informací veřejnosti o Strategii bsp Otrokovice.

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

Přílohy

Příloha I: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty za rok 2020

Příloha II: Aktivity akčního programu – opatření Účastník

Příloha III: Výpis jednotlivých dopravních nehod se zraněním za rok 2020 na území města

Použité zdroje

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, revize a aktualizace s platností od roku 2017, Informace o plnění v roce 2020, včetně souvisejících příloh
[2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (RSDP PP ČR), https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx
[3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
[4] European Transport Safety Council (ETSC)
[5] Aplikace Dopravní nehody v ČR a KDE+
[6] Observatoř bezpečnosti silničního provozu, https://www.czrso.cz
[7] Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje, https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip--cl-2014.html
[8] Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice, http://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848
[9] Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2020, http://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=19253

Seznam použitých zkratek

DDM Sluníčko – Dům dětí a mládeže Sluníčko, příspěvková organizace
FZŠ – Fond zábrany škod
KK – krajský koordinátor BESIP
KŘP ZK – Krajské ředitelství policie Zlínského kraje
MěÚ – městský úřad
MK – místní komunikace
MŠ – mateřská škola
NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
Strategie bsp Otrokovice – Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice
Strategie BSP ZK – Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje
NUB – nepřímé ukazatele bezpečnosti
ORP – obec s rozšířenou působností
PK – pozemní komunikace
SBSP – Strategie bezpečnosti silničního provozu
SOD – Státní odborný dozor
SÚS – Správa a údržba silnic
SŽ – Správa železnic
ŘSDP PP ČR – Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘS ZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje
ZŠ – základní škola

Copyright © 2021 I Všechna práva vyhrazena

Město Otrokovice
nám. 3. května 1340
765 23 Otrokovice

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