

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2022



m ě s t o
OTROKOVICE



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Obsah

1. Úvod	3
2. Strategické cíle	5
2.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovicích do roku 2022	5
2.2 Srovnání vývoje nehodovosti v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR.....	6
2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti v Otrokovicích s dalšími městy Zlínského kraje v roce 2022	7
2.4 Sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB).....	8
2.5 Nehodová místa s následky se zraněním	10
2.6 Lokalizace nehod v Otrokovicích	14
3. Dílčí cíle.....	16
3.1 Děti	18
3.2 Chodci.....	19
3.3 Cyklisté	20
3.4 Motocyklisté	21
3.5 Stárnoucí populace (od 65 let)	22
3.6 Mladí řidiči (do 24 let)	23
3.7 Alkohol a jiné návykové látky	24
3.8 Nepřiměřená rychlost.....	25
3.9 Nedání přednosti v jízdě.....	26
3.10 Nesprávné předjíždění.....	27
3.11 Nákladní automobily	28
4. Nehodovost podle druhu infrastruktury	29
4.1 Délka infrastruktury na území města Otrokovice.....	29
4.2. Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021	29
4.3 Nehodovost v obci a mimo obec	31
4.4 Nehodovost podle druhu komunikace	32
4.5 Nehodovost podle směrových poměrů komunikace	33
5. Nehodovost podle dalších klíčových ukazatelů.....	34
5.1 Nehodovost podle druhu nehody	35

5.2 Nehodovost podle zavinění nehody	36
5.3 Nehodovost podle hlavní příčiny nehody	37
5.4 Nehodovost podle ovlivnění viníka nehody	38
5.5 Nehodovost podle druhu účastníka	39
5.6 Nehodovost podle věku účastníka	40
6. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním	41
6.1 Řešené nehodové lokality na území města Otrokovice v roce 2022	41
7. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy	49
7.1 Výdaje města Otrokovice v oblasti dopravy	49
7.2 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření	50
8. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	51
8.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace	52
8.2 Opatření bezpečné vozidlo	54
8.3 Opatření bezpečný účastník	54
8.4 Podpůrná opatření	56
9. Závěry a doporučení	57
9.1 Zhodnocení celkového vývoje	57
9.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů, resp. klíčových ukazatelů pro další období	58
9.3 Aktivity Akčního programu	59
Použité zdroje	61
Seznam použitých zkratk	62
Seznam tabulek	62
Seznam grafů	63
Seznam obrázků	63



1. Úvod

Základním koncepčním dokumentem pro systematické řešení bezpečnosti silničního provozu (BESIP) na úrovni měst a obcí je strategie BESIP. Tato strategie tvoří komplexní a koordinovaný soubor řešení, která vedou prostřednictvím akčního plánu k úpravě pozemních komunikací a preventivních opatření uskutečňovaných na místní úrovni, a to v souladu s národní strategií BESIP a strategií BESIP ZK.

Tento dokument přistupuje k bezpečnosti silničního provozu s důrazem na problémy nehodovosti na místní úrovni. Realizaci vhodných opatření v oblasti zvyšování bezpečnosti dopravy má za cíl zainteresovat subjekty působící ve městě tak, aby vyvíjely specifikované aktivity s pozitivním dopadem na bezpečnost silničního provozu v Otrokovicích. Na této úrovni je také možno působit účinněji na občany ve směru zvýšení odpovědnosti za chování v dopravním prostředí.

Strategie BESIP Otrokovice na období 2018-2025 byla schválena Zastupitelstvem města Otrokovice dne 21. 6. 2018 [1] jako základní koncepční dokument pro systematické řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu na úrovni města. Tato Strategie je pro představitele města účinným nástrojem, jak systémově přistupovat k řešení bezpečnosti silničního provozu jako celku.

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

Strategie BESIP Otrokovice je také v souladu s naplněním strategické vize základního strategického dokumentu města, kterým je Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice na roky 2014-2023 (spolu s akčními plány na jednotlivá dílčí období) [4], jehož prioritními oblastmi jsou ekonomický rozvoj, kvalita života obyvatel, doprava a technická infrastruktura (včetně životního prostředí) a efektivní veřejná správa. Jedním z důležitých opatření této strategie pak je řízení dopravy s podporou udržitelné dopravy (chodci, cyklisté) a řešením dopravy v klidu (parkování), což představuje projektový záměr vytvoření koncepce dopravy.

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

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

OD ROKU 2025 NA ÚZEMÍ MĚSTA OTROKOVICE NEZEMŘEL NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÝ ČLOVĚK A POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB ZA ROK KLESL OPROTI PRŮMĚRU 2014-2016 NA POLOVINU (TJ. 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**.



OTROKOVICE - MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD



Město Otrokovice se stalo prvním městem v ČR, které mělo zpracovanou místní strategii bezpečnosti silničního provozu. Předkládaný dokument hodnotí plnění Strategie BESIP Otrokovice pohledem roku 2022, tj. pátého roku realizace.

Základem pro vyhodnocení jsou údaje z databáze nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR [5], která jsou porovnávána se stanovenou predikcí usmrcených, těžce a lehce zraněných osob ve vazbě na strategické cíle Strategie BESIP Otrokovice, resp. Strategie BESIP ZK. V rámci dokumentu jsou implementovány mapové podklady z aplikace Dopravní nehody v ČR [6], díky kterým lze zobrazit konkrétní nehodové lokality s usmrcenými, těžce a lehce zraněnými osobami na základě definovaných filtrů podle okolností nehod. Další informace o vývoji nehodovosti a plnění strategie v celostátním měřítku je možno získat na stránkách Observatoře bezpečnosti silničního provozu [7] a Víze Nula [8].

Po dvou letech pandemie COVID-19 již rok 2022 znamenal postupný návrat k normálu. Následkem dopravních nehod v roce 2022 **nebyla na území města Otrokovice usmrcena žádná osoba, 2 osoby byly zraněny těžce a 41 osob lehce**. Celkový počet policíí registrovaných nehod činil 152, z toho nehod se zraněním bylo 40, bez zranění 112. Počet usmrcených osciluje ve sledovaném období stále mezi hodnotami 0 a 1. Počet těžce zraněných zůstal na stejné hodnotě jako v předchozím roce, počet lehce zraněných osob se snížil o 2). Uvedené počty dopravních nehod a jejich následky vycházejí z databáze nehodovosti ŘSDP PP ČR. Představují dopravní nehody hlášené na policii, neobsahují však dopravní nehody policíí neregistrované. **Předběžné socioekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokoviciích v roce 2022 činily 117 mil. Kč.**

Pro srovnání v celém Zlínském kraji bylo v roce 2022 v důsledku dopravních nehod **usmrceno 29 osob, 75 osob bylo zraněno těžce a 1 332 lehce**. Celkový počet policíí registrovaných nehod činil 4 911, z toho nehod se zraněním bylo 1 137, bez zranění 3 774. Tento vývoj znamenal zvýšení počtu usmrcených i těžce a lehce zraněných ve Zlínském kraji. Předběžné socioekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v roce 2022 činily 5,95 mld. Kč.



2. Strategické cíle

V této kapitole jsou dány do souvislosti vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti ve městě Otrokovice, ve Zlínském kraji a v ČR v návaznosti na strategické dokumenty v oblasti BESIP. Dále jsou zde podrobně analyzovány nehody, ke kterým došlo v Otrokovicích v uplynulém roce.

2.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovicích do roku 2022

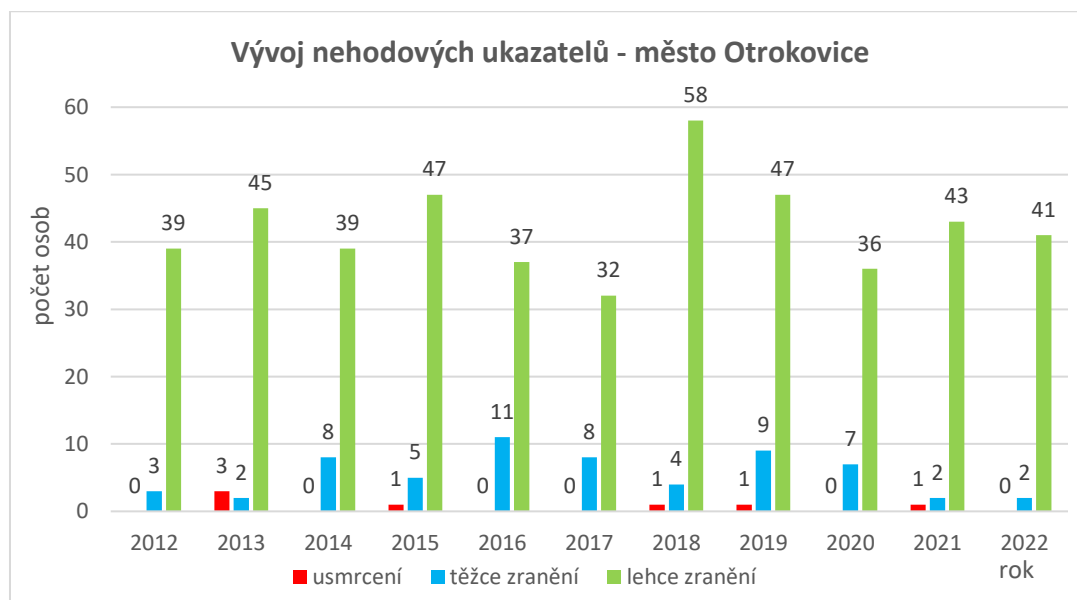
Pro stanovení předpokládaných strategických a dílčích cílů **Strategie BESIP Otrokovice**, která byla zpracována v roce 2017 na období 2018–2025, byl jako základ vybrán **průměr hodnot následků nehodovosti v letech 2014–2016**.

Z uvedených dat je zřejmé, že plnění Strategie BESIP Otrokovice v roce 2022 bylo úspěšné v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob, ne však v oblasti lehce zraněných osob. **Nebyla usmrcena žádná osoba** v souladu s předpokladem, **počet těžce zraněných osob byl nižší než předpoklad** (předpoklad 5 osob). **Počet lehce zraněných osob byl vyšší než předpoklad** (předpoklad 27 osob).

V období 2018-2022 byly usmrceny 3 osoby, tj. oproti stanoveným předpokladům o 3 více, **těžce zraněno bylo 24 osob**, tj. o 7 méně, avšak **lehce zraněných osob bylo 225**, tj. o 65 více.

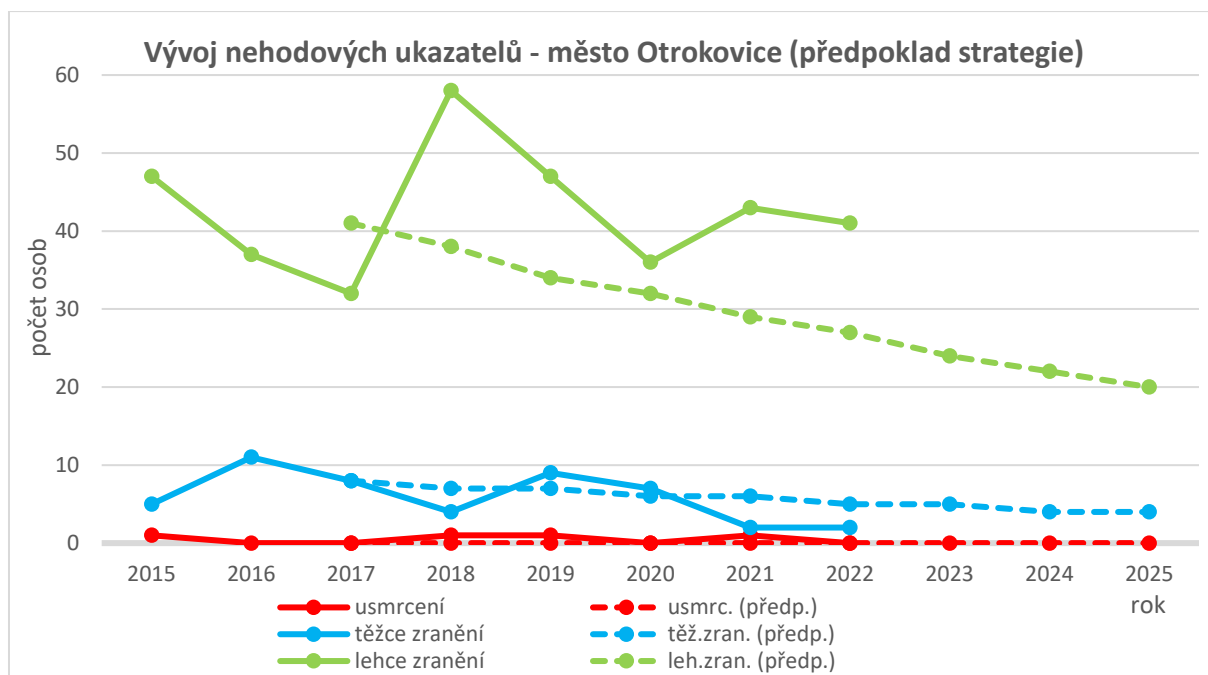
Tabulka 1: Plnění strategických cílů města Otrokovice (skutečnost a předpoklad)

Město Otrokovice	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Usmrcení (skutečnost)	0	3	0	1	0	0	1	1	0	1	0	3	3
<i>Usmrcení (předpoklad)</i>							0	0	0	0	0	0	
Těžce zranění (skutečnost)	3	2	8	5	11	8	4	9	7	2	2	24	-7
<i>Těžce zranění (předpoklad)</i>							7	7	6	6	5	31	-23%
Lehce zranění (skutečnost)	39	45	39	47	37	32	58	47	36	43	41	225	65
<i>Lehce zranění (předpoklad)</i>							38	34	32	29	27	160	41%



Graf 1: Vývoj následků nehodovosti v Otrokovicích v letech 2012-2022





Graf 2: Skutečný a předpokládaný vývoj následků nehodovosti v Otrokovících v letech 2015-2025

2.2 Srovnání vývoje nehodovosti v Otrokovících, ve Zlínském kraji a v ČR

V důsledku dopravních nehod bylo v ČR v roce 2022 usmrceno 454 osob (do 24 hod.), 1 734 osob bylo zraněno těžce a 22 452 lehce (usmrcených do 30 dnů bylo 527). Uplynulý rok tak z pohledu vážných následků dopravních nehod lze hodnotit jen mírně pozitivně. Oproti roku 2021 došlo k poklesu počtu usmrcených o 3,5 % (sledováno do 24 hod. po nehodě), resp. k poklesu 0,8 % (do 30 dnů po nehodě). Celkem v roce 2022 zaznamenala ČR 43,2 usmrcených osob na 1 milion obyvatel (do 24 hod.), resp. 50,1 osob (do 30 dnů – za účelem mezinárodního srovnání), což znamená, že stále zaostává o 6 % za evropským průměrem (47 usmrcených na 1 milion obyvatel) [7], [8].

Zlínský kraj s 29 usmrcenými, 75 těžce zraněnými a 1 332 lehce zraněnými v roce 2022 dosáhl hodnoty 50,7 usmrcených osob na 1 milion obyvatel (do 24 hod.). V celkovém hodnocení bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými kraji v ČR v roce 2022 (s ohledem na jejich specifické podmínky) zaujímá 8. místo.

V **Otrokovících** nebyla při dopravních nehodách v roce 2022 usmrcena žádná osoba, tj. podle předpokladu strategie, 2 osoby byly zraněny těžce a 41 osob lehce. Počet těžce zraněných v roce 2022 je v souladu se strategií (předpoklad 5 osob). Počet lehce zraněných v roce 2022 je naopak vyšší (předpoklad 27 osob).

V Tabulce 2 je provedeno srovnání vývoje nehodovosti na území města Otrokovice, ve Zlínském kraji a v celé ČR v letech 2012-2022.



Tabulka 2: Přehled vývoje nehodových ukazatelů v letech 2012-2022

Město Otrokovice	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
usmrcení	0	3	0	1	0	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	3	2	8	5	11	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	39	45	39	47	37	32	58	47	36	43	41
nehody se zran.	28	42	43	41	37	38	55	41	34	33	40
nehody bez zran.	66	69	80	83	113	92	90	92	95	83	112
Zlínský kraj											
usmrc.	31	35	33	41	27	24	22	19	23	26	29
těž. zran.	191	206	184	167	190	167	122	120	89	73	75
leh. zran.	1 154	1 149	1 279	1 306	1 327	1 363	1 382	1 381	1 170	1 175	1 332
neh. se zran.	1 090	1 142	1 200	1 201	1 230	1 230	1 228	1 200	1 045	1 020	1 137
neh. bez zran.	1 935	2 172	2 284	2 479	2 814	2 985	3 000	3 392	3 121	3 499	3 774
Česká republika											
usmrc.	681	583	629	660	545	502	565	547	460	470	454
těž. zran.	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 465	2 110	1 807	1 624	1 734
leh. zran.	22 590	22 577	23 655	24 426	24 501	24 740	25 215	23 935	20 880	20 581	22 452
neh. se zran.	20 504	20 342	21 054	21 561	21 386	21 263	21 889	20 806	18 419	18 156	19 733
neh. bez zran.	60 900	64 056	64 805	71 506	77 478	82 558	82 875	86 766	76 375	81 176	78 726

2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti v Otrokovicích s dalšími městy Zlínského kraje v roce 2022

Následující část je věnována postavení Otrokovic v **hodnocení bezpečnosti ve srovnání s ostatními městy ve Zlínském kraji se statutem ORP** (obce s rozšířenou působností) s ohledem na jejich demografickou charakteristiku s přepočtem nehodovosti na výši celospolečenských ztrát připadající na 1 obyvatele. Pro srovnání byla vyhodnocena všechna města s tímto statutem ve Zlínském kraji (pouze vlastní města bez správních obvodů). V tomto vyhodnocení zauímají Otrokovice v roce 2022 6. místo (v roce 2021 byly na 9. místě). Za nejbezpečnější místo ve Zlínském kraji v roce 2022 lze považovat Vsetín, na opačné straně pořadí jsou Luhačovice.

Tabulka 3: Vyhodnocení ukazatelů nehodovosti a ztrát z nehodovosti měst se statutem ORP Zlínského kraje v roce 2022

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	Vsetín	25 226	150	33	0	1	34	118 647	4 703
2	Valašské Klobouky	4 839	19	15	0	0	19	22 990	4 751
3	Valašské Meziříčí	21 883	131	44	0	2	50	132 917	6 074
4	Vízovice	4 809	40	11	0	0	14	31 162	6 480
5	Holešov	11 426	62	23	0	2	23	77 273	6 763
6	Otrokovice	17 183	112	40	0	2	41	116 557	6 783
7	Rožnov pod Radhoštěm	16 077	93	22	0	3	33	114 915	7 148
8	Kroměříž	27 838	168	50	2	1	52	274 483	9 860
9	Uherské Hradiště	24 430	190	64	1	2	70	245 478	10 048
10	Uherský Brod	16 206	116	29	1	1	36	168 403	10 391
11	Zlín	72 973	625	145	2	18	156	832 349	11 406
12	Bystřice pod Hostýnem	7 984	68	10	1	0	13	112 843	14 134
13	Luhačovice	4 955	84	42	0	0	42	73 794	14 893



2.4 Sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB)

Strategické cíle jsou vyjadřovány v přímých ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, počet dopravních nehod se zraněním). Současně je však třeba sledovat i další ukazatele, které charakterizují účinnost strategie a změny v 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 město 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.

Součástí Strategie BESIP Otrokovice je také sledování nepřímých ukazatelů. V roce 2022 probíhalo v Otrokovicích **sledování NUB**, které bylo zaměřeno na **používání přileb u cyklistů**. Měření v Otrokovicích proběhlo v úterý 21.6.2022 mezi 13:00-15:00 hod. na třech lokalitách s různou funkcí.

Podíl používání přileb u cyklistů patří mezi nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB). Tyto ukazatele slouží ke sledování chování účastníků silničního provozu nebo vlastností komunikace, u kterých je prokázána souvislost s bezpečností silničního provozu.

Cyklisté patří mezi nejvíce zranitelné účastníky silničního provozu při srážkách s jinými vozidly, jak ukazuje statistika usmrcených cyklistů v ČR v letech 2021-2022.

Tabulka 4: Počet usmrcených po srážce cyklisty s jiným účastníkem provozu (ČR 2021-2022)

vozidlo při srážce	Počet
os. automobil	38
nákl. autom. nad 3,5 t	6
autobus	4
dodávka do 3,5 t	2
motocykl	2
jiný cyklista	1
jiné vozidlo	7
samotný cyklista	25
celkem	85

Tabulka 5: Přehled lokalit pro měření

Lokalita	funkce	počet
L1 Soutok Moravy a Dřevnice	rekreační	192
L2 Ml. stavbařů	smíšená	218
L3 Stezka Otr.-Zl. u stanice HZSZK	dopravní	238
Celkem		648

Bylo sledováno rozdělení na muže, ženy a děti. *Kromě toho byla také rozlišována elektrokola. Jako elektrokola byla však zaznamenána pouze ta kola, která byla jako elektrokolo rozlišitelná, v ostatních případech byla zařazena mezi kola. Elektrokol však byl celkově jen nízký podíl.*



Tabulka 6: Výsledky měření pro lokalitu 1

L1 Soutok Moravy a Dřevnice	kolo	elektrokolo	Celkem
Muži	55 %	50 %	55 %
Ženy	42 %	100 %	45 %
Děti	89 %		89 %

Tabulka 7: Výsledky měření pro lokalitu 2

L2 Ml. stavbařů	kolo	elektrokolo	celkem
muži	32 %		32 %
ženy	17 %	0 %	17 %
děti	56 %	0 %	56 %

Tabulka 8: Výsledky měření pro lokalitu 3

L3 Stezka Otr.-Zl. u stanice HZSZK	kolo	elektrokolo	Celkem
muži	53 %	50 %	53 %
ženy	54 %	67 %	55 %
děti	78 %		78 %

Tabulka 9: Výsledky měření pro Otrokovice celkem

Otrokovice celkem	kolo	elektrokolo	celkem
muži	47 %	50 %	46 %
ženy	38 %	78 %	40 %
děti	74 %	0 %	74 %

Na lokalitě „Soutok“ je ve sledovaném vzorku patrné, že cyklistů s přilbou byl nejvyšší podíl, u dětí se jednalo dokonce až o 89 %. Naopak na lokalitě „Ml. stavbařů“ je podíl používání přileb u žen pouze 17 %, což může vést k vyšším následkům zranění v případě nehody či havárie. Na všech lokalitách je podíl používání cyklistických přileb u dětí vyšší než u dospělých, a to asi o třetinu. Celkový podíl používání přileb byl zjištěn v hodnotě 44 % u dospělých a 74 % u dětí.

Tabulka 10: Srovnání měření podle územních jednotek

Územní jednotka	dospělý	dítě
Otrokovice	44,4 %	74,1 %
Zlínský kraj	46,7 %	65,4 %
Česká republika	49,5 %	74,5 %

Podíl používání přileb v Otrokovicích u dětí (74 %) koresponduje s celorepublikovým průměrem. Ve srovnání s daty ze Zlínského kraje (65 %) je míra používání vyšší.

Podíl používání přileb u dospělých (bez rozdělení na muže a ženy) v Otrokovicích (44 %) je nižší než v krajském (47 %) i celorepublikovém (49 %) měřítku.



2.5 Nehodová místa s následky se zraněním

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice ke 40 nehodám se zraněním, z toho byly 2 nehody s těžkým zraněním a 38 nehod se lehkým zraněním. Nehody s usmrcením v tomto roce nebyly.

Podrobnější rozpis nehod podle závažnosti a druhu účastníka obsahuje Tabulka 11. Významný je zejména počet **zraněných cyklistů**: 2 těžce zranění a 17 lehce zraněných osob.

Tabulka 11: Dopravní nehody podle závažnosti a druhu účastníka v roce 2022

Město Otrokovice	2022
Podle závažnosti nehody	
nehoda s usmrcením	0
nehoda s těžkým zraněním	2
nehoda s lehkým zraněním	38
nehoda bez zranění	112
celkem	152
Počet obětí nehody	
usmrcení	0
těžce zranění	2
lehce zranění	41
Podle druhu účastníka	
těžce zranění	
cyklista	2
celkem	2
lehce zranění	
řidič osobního automobilu	11
spolucestující v osobním automobilu	3
řidič motocyklu	2
řidič mopedu	1
cestující v trolejbusu	1
cyklista	17
chodec	6
celkem	41

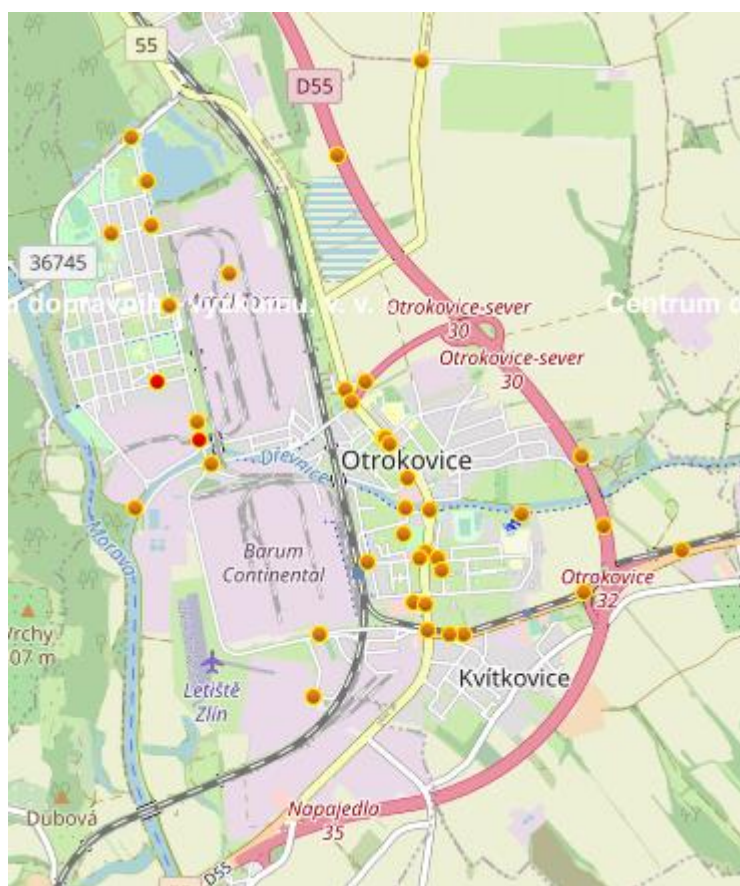


Pro identifikaci míst dopravních nehod a detailní analýzu jednotlivých nehod na území města Otrokovice v roce 2022 byl využit mapový podklad z aplikace **Dopravní nehody v ČR** [5].

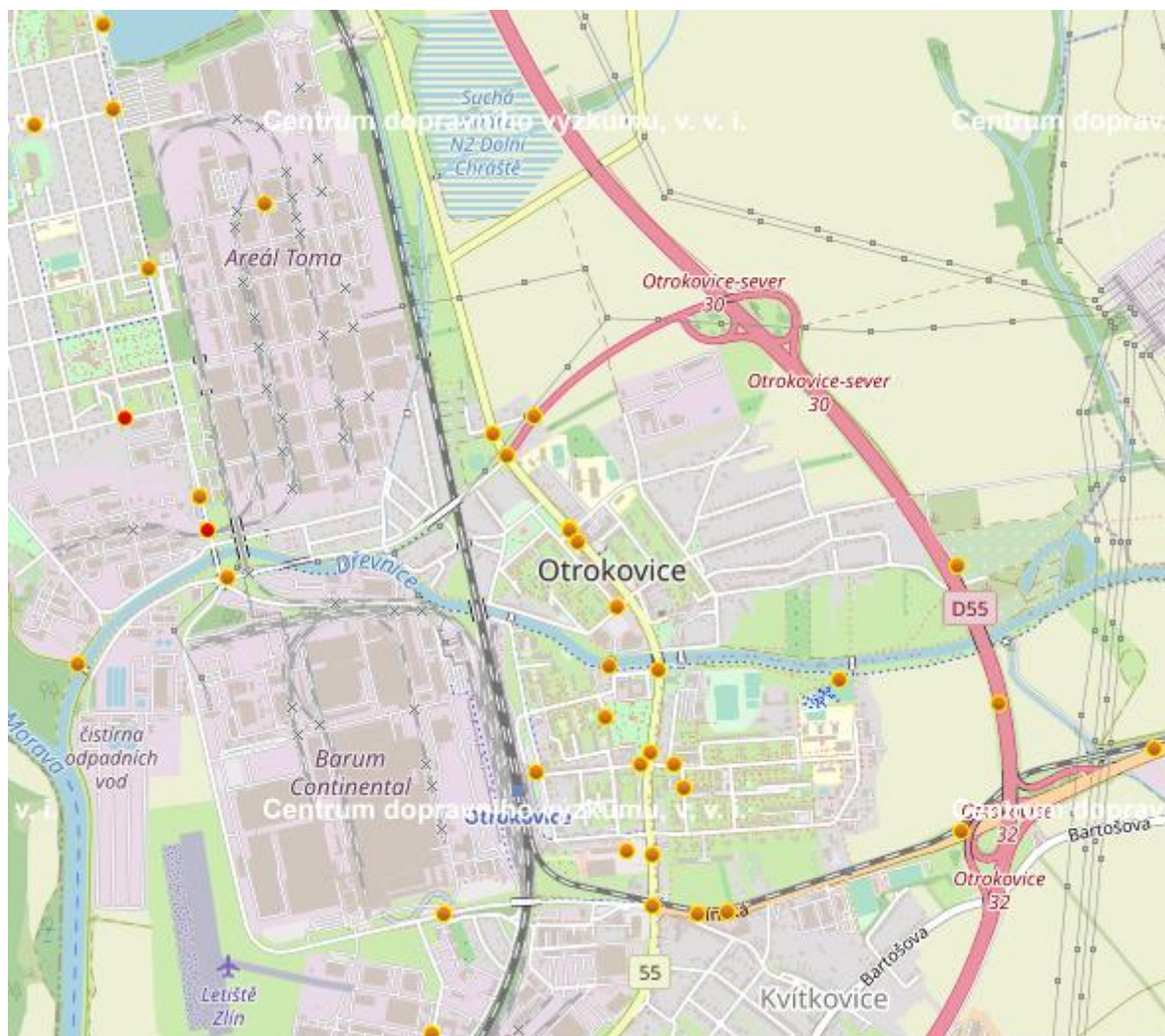
Příslušné filtry aplikace jsou nastaveny na nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v tomto roce (označení bodů: černá - nehoda s usmrcením, červená - s těžkým zraněním, oranžová - s lehkým zraněním). Aplikaci je možno otevřít kliknutím na výše uvedený název, zobrazenou mapu je možno zvětšovat i zmenšovat (+/-). Kliknutím na jednotlivé body (a poté na ID nehody) je možno získat i podrobný popis konkrétní dopravní nehody. Aplikaci je možno otevřít i z následující mapy.

<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=xwf>

Označení: červeně – nehoda s těžkým zraněním, oranžově – nehoda s lehkým zraněním



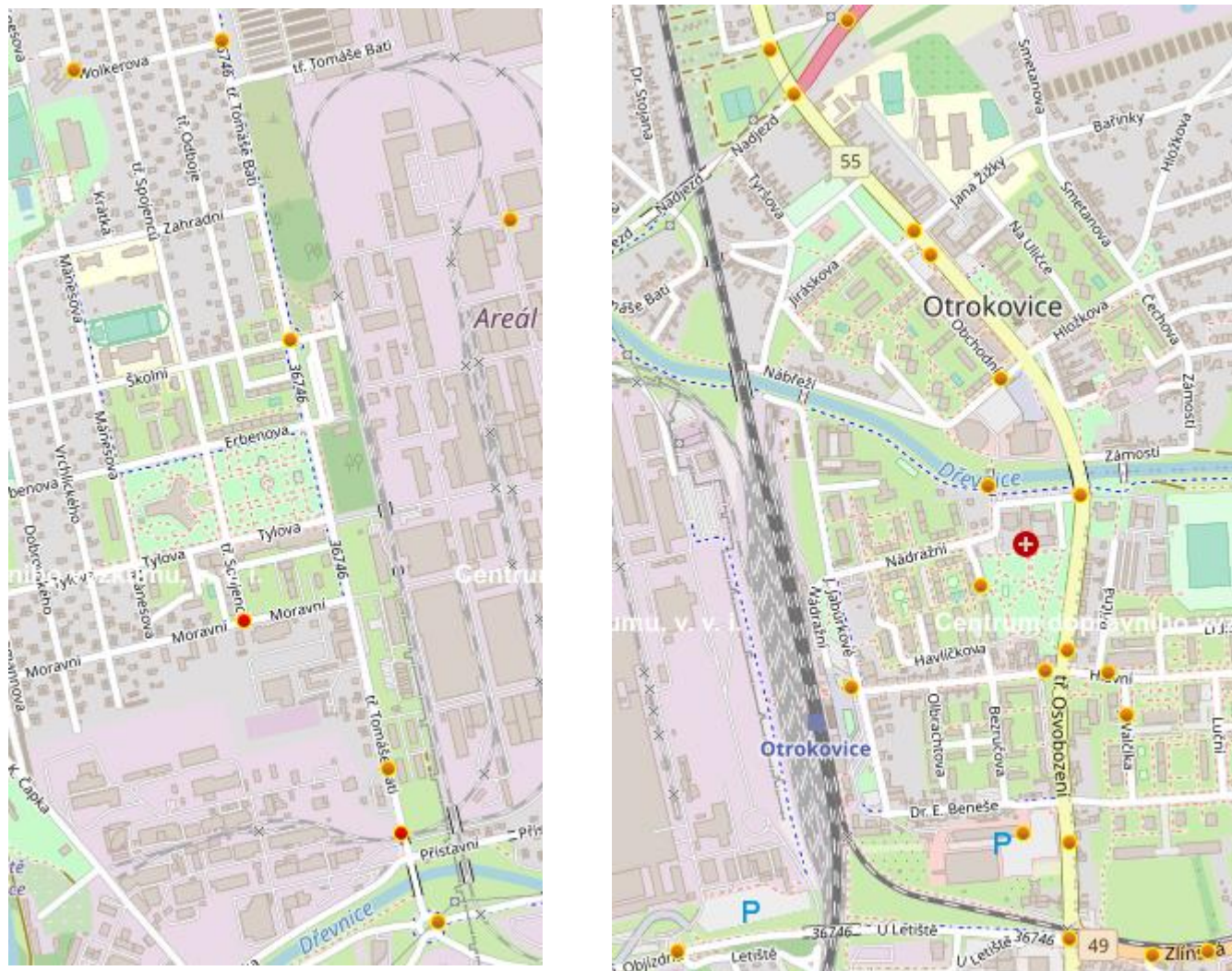
Obrázek 1: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2022



Obrázek 2: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2022 (zvětšený výřez)



Největší koncentrace nehod se zraněním se vyskytuje zejména v bezprostředním okolí hlavních komunikací: tř. Osvobození (I/55) a tř. Tomáše Bati (III/36746), dále i kolem ul. Zlínské (II/49). K nejzávažnějším nehodám (s těžkým zraněním) došlo však na ul. Moravní a tř. Tomáše Bati; obě byly nehody cyklistů (první jako havárie, druhá srážka s pevnou překážkou). Nehody bez zranění jsou rozloženy rovnoměrněji v širším okolí hlavních komunikací, tedy i v řadě vedlejších ulic.



Obrázek 3: Nehody se zraněním na území Otrokovice v roce 2022 (oblast tř. Tomáše Bati a tř. Osvobození)

2.6 Lokalizace nehod v Otrokovících

V Tabulkách 12 a 13 jsou uvedena místa a počty registrovaných nehod v rozdělení na nehody se zraněním a bez zranění, v obci a mimo obec a podle jednotlivých komunikací a ulic. Nehody bez zranění sice nejsou přímo cílem této strategie, ale jsou zde pro orientaci také uvedeny v Tabulce 13.

Tabulka 12: Lokalizace dopravních nehod se zraněním v Otrokovících v roce 2022

Otrokovice	komunik.	ulice	počet
se zraněním, v obci	I/49	Zlínská	2
	I/55	Komenského	4
	I/55	nám. 3. května	1
	I/55	tř. Osvobození	3
	III/36745	tř. Tomáše Bati	1
	III/36746	tř. Tomáše Bati	3
	III/36746	Objízdna	1
	III/36746	jiná	1
	místní	Dr. E. Beneše	1
	místní	Havlíčková	1
	místní	Hlavní	1
	místní	J. Valčíka	1
	místní	K. Čapka	1
	místní	Letiště	1
	místní	Moravní	1
	místní	Nádražní	1
	místní	Svobodova	1
	místní	tř. Tomáše Bati	3
	místní	Wolkerova	1
	místní	jiná	5
	účelová		1
se zran., mimo obec	D55		2
	I/49		2
	II/438		1
celkem se zraněním			40

Z tabulky je patrné, že k největšímu počtu nehod se zraněním došlo na I/55. Dále pak na komunikaci třetí třídy č. 36746, zde také došlo k jedné ze dvou nehod s těžkým zraněním. K druhé nehodě s těžkým zraněním došlo na místní komunikaci na křižovatce ulic Moravní a tř. Spojenců.



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2022

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tabulka 13: Lokalizace dopravních nehod bez zranění v Otrokovících v roce 2022

Otrokovice	komunik.	ulice	počet
bez zranění, v obci	I/49	Zlínská	2
	I/55	Komenského	4
	I/55	Napajedelská	1
	III/36745		4
	III/36746	tř. Tomáše Bati	4
	místní	Bezručova	1
	místní	Dobrovského	1
	místní	Dr. E. Beneše	1
	místní	Erbenova	2
	místní	Havlíčkova	1
	místní	Hložkova	1
	místní	J. Jabůrkové	4
	místní	J. Valčíka	2
	místní	Jiráskova	1
	místní	Kučovaniny	2
	místní	Luční	1
	místní	Ml. stavbařů	1
	místní	Nádražní	2
	místní	nám. 3. května	3
	místní	Napajedelská	1
	místní	Nerudova	1
	místní	Obchodní	1
	místní	Objízdna	5
	místní	Přístavní	2
	místní	Smetanova	1
	místní	SNP	4
	místní	Štěrkoviště	3
	místní	tř. Osvobození	1
	místní	tř. Spojenců	1
	místní	tř. Tomáše Bati	2
	místní	Tylova	2
	místní	U Farmy	1
	místní	Zámostí	3
	místní	Zlínská	1
	místní	jiná	17
	účelová	Objízdna	1
bez zran., mimo obec	D55		11
	I/55		9
	II/438		2
	III/4973		2
	místní		3
celkem bez zranění			112



3. Dílčí cíle

Pro naplnění strategických cílů byly vytýčeny dílčí cíle, jejichž aplikací se předpokládá dosažení snížení počtu dopravních nehod a jejich následků nejen v těchto specifických oblastech, ale i celkově. Dílčí cíle umožňují cíleně orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřený i na konkrétní problémy v těchto oblastech. Rovněž je tak možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Dílčí cíle stanovené ve Strategii BESIP Otrokovice korespondují s dílčími cíli definovanými a hodnocenými v dřívější Strategii BESIP ZK a revidované Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020. V rámci plnění Strategie BESIP Otrokovice je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v podkapitolách.

Z následujících tabulek vyplývá, že jednotlivé dílčí cíle byly v roce 2022 splněny v oblasti usmrčených i těžce zraněných, až na jedinou výjimku však nebyly splněny v oblasti lehce zraněných. Podobně v letech 2018-2022 byly většinou splněny cíle v oblasti usmrčených a těžce zraněných, avšak nebyly splněny v oblasti lehce zraněných.

Tabulka 14: Porovnání vývoje nehodovosti v roce 2022 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle

Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti 2022					
	Předpoklad			Rozdíl oproti předpokladu		
	Usmrčení	Těžce zranění	Lehce zranění	Usmrčení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	0	2	0	0	+1
Chodci	0	0	3	0	0	+3
Cyklisté	0	3	7	0	-1	+10
Motocyklisté	0	0	1	0	0	+2
Mladí řidiči	0	0	2	0	0	+1
Stárnoucí populace	0	2	3	0	0	+4
Alkohol a jiné návykové látky	0	1	3	0	-1	+4
Nepřiměřená rychlost	0	1	3	0	-1	+1
Nedání přednosti v jízdě	0	2	10	0	-2	0
Nesprávné předjíždění	0	0	1	0	0	+2
Nákladní automobily	0	0	3	0	0	+5
Celkem (strategický cíl)	0	5	27	0	-3	+14



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2022

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tabulka 15: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2018-2022 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle

Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti 2018-2022					
	Předpoklad			Rozdíl oproti předpokladu		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	0	13	0	0	+5
Chodci	0	3	18	+1	+1	+12
Cyklisté	0	17	42	0	-7	+29
Motocyklisté	0	3	6	0	0	+4
Mladí řidiči	0	0	10	+1	+6	+14
Stárnoucí populace	0	10	17	0	-3	+30
Alkohol a jiné návykové látky	0	8	20	0	-6	+12
Nepřiměřená rychlost	0	5	16	+1	+2	+19
Nedání přednosti v jízdě	0	13	56	+1	-10	+13
Nesprávné předjíždění	0	0	6	0	+1	+1
Nákladní automobily	0	0	20	0	+2	0
Celkem (strategický cíl)	0	31	160	+3	-7	+65

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



3.1 Děti

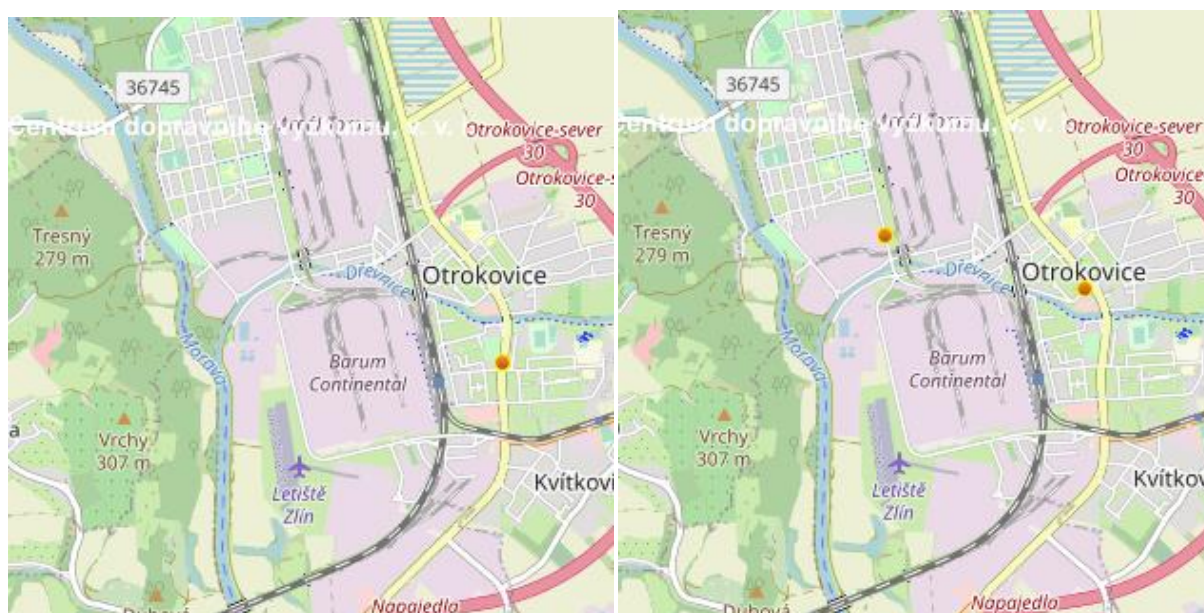
V roce 2022 nebylo v Otrokovících usmrceno a těžce zraněno žádné dítě, došlo však ke 3 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2022 splněn pro usmrcené a těžce zraněné. Celkem byly evidovány 3 nehody se zraněním.

V období 2018-2022 nebylo při dopravních nehodách v Otrokovících usmrceno ani těžce zraněno žádné dítě, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Ve stejném období bylo v Otrokovících lehce zraněno 18 dětí, tj. o 5 více než předpoklad.

Tabulka 16: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Děti

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Děti	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění (skutečnost)	0	5	5	3	3	7	1	4	3	18	5
	Lehce zranění (předpoklad)					3	3	3	2	2	13	38%

Lokalizace nehod dětí se zraněním v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu (filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech).



Obrázek 4: Lokalizace nehod dětí v Otrokovících v roce 2022 - [chodci](#) a [ve vozidlech](#)

3.2 Chodci

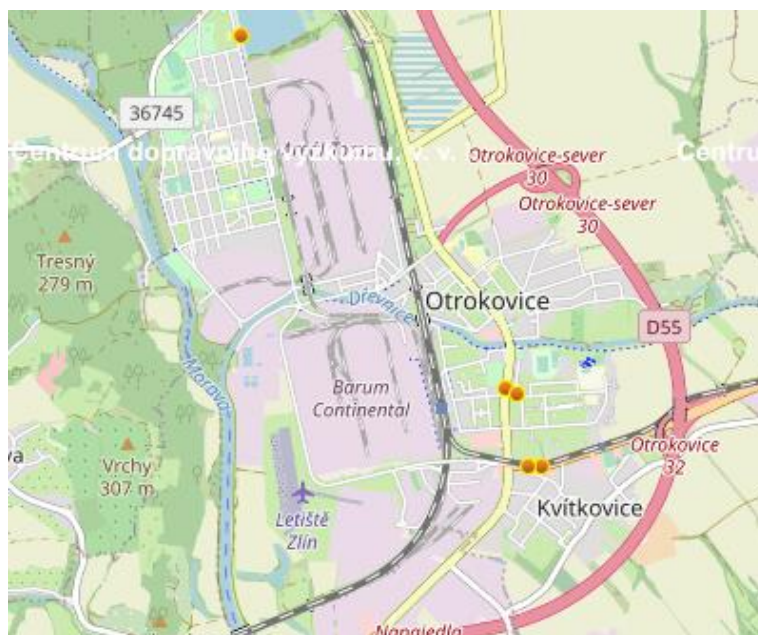
V roce 2022 nebyl v Otrokovicích usmrcen ani těžce zraněn žádný chodec. Lehce zraněno bylo 6 chodců. Předpoklad byl v roce 2022 splněn pro usmrcené a těžce zraněné. U lehce zraněných chodců však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 3 osoby. Celkem bylo evidováno 5 nehod se zraněním.

V období 2018-2022 byl při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrcen 1 chodec, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 více. Těžce zranění byli 4 chodci, o 1 více oproti předpokladu. Vývoj počtu lehkých zranění byl rovněž negativní, o 12 více než předpoklad.

Tabulka 17: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Chodci

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022	
Chodci	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění (skutečnost)	1	0	1	3	2	0	2	0	0	4	1	33%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	1	0	0	3		
	Lehce zranění (skutečnost)	8	4	2	6	13	4	2	5	6	30	12	67%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	4	4	3	3	18		

Lokalizace nehod chodců se zraněním v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 5: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2022

3.3 Cyklisté

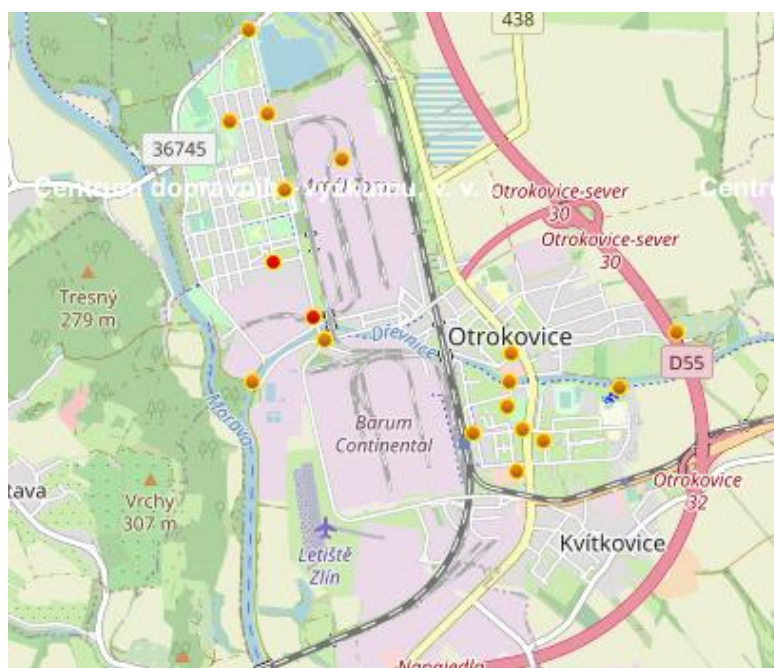
V roce 2022 nebyl v Otrokovicích usmrčen žádný cyklista, u 2 cyklistů došlo k těžkému zranění, 17 cyklistů bylo zraněno lehce. Předpoklad v počtu usmrčených a těžce zraněných cyklistů byl v roce 2022 splněn. U lehce zraněných cyklistů však došlo k překročení stanoveného předpokladu o 10 osob. Celkem bylo evidováno 18 nehod se zraněním.

V období 2018-2022 nebyl při dopravních nehodách usmrčen žádný cyklista, tj. v souladu s předpokladem. Pozitivní vývoj byl zaznamenán také u těžce zraněných cyklistů, kterých bylo za dané období evidováno celkem 10, tj. o 7 méně než předpoklad. Předpoklad byl však překročen v počtu lehce zraněných cyklistů (71 osob), tj. o 29 více.

Tabulka 18: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Cyklisté

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Cyklisté	Usmrcení (skutečnost)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	5	2	6	1	1	4	1	2	2	10	-7
	Těžce zranění (předpoklad)					4	4	3	3	3	17	-41%
	Lehce zranění (skutečnost)	13	9	11	9	17	11	14	12	17	71	29
	Lehce zranění (předpoklad)					10	9	8	8	7	42	69%

Lokalizace nehod cyklistů se zraněním v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 6: Lokalizace nehod [cyklistů](#) v Otrokovicích v roce 2022



3.4 Motocyklisté

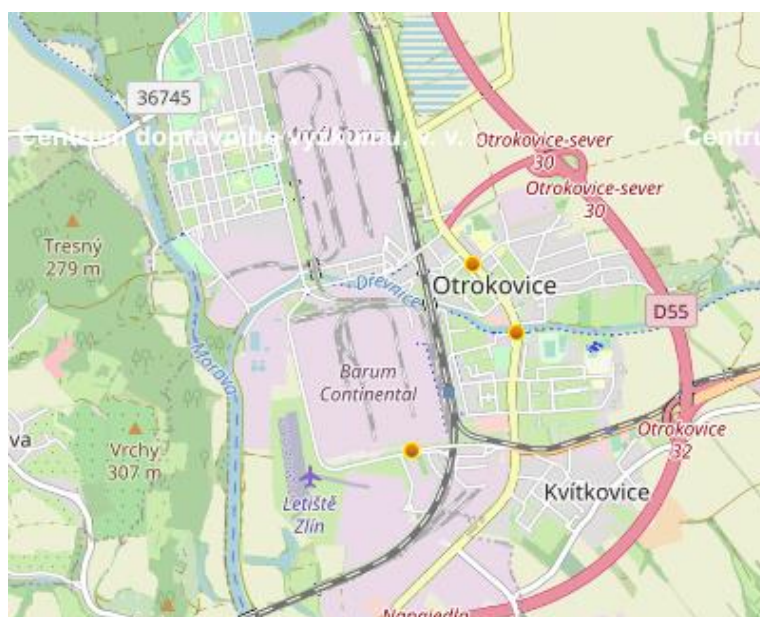
V roce 2022 nebyl usmrčen ani těžce zraněn žádný motocyklista, lehce zraněni byli 3 motocyklisté. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v počtu usmrčených a těžce zraněných motocyklistů. Byly evidovány 3 nehody se zraněním.

V období 2018-2022 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný motocyklista, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Těžce zranění byli v daném období celkem 3 motocyklisté. Předpoklad v oblasti těžce zraněných motocyklistů tak byl rovněž splněn. Lehce zraněno bylo v daném období 10 motocyklistů (o 4 více než stanovený předpoklad).

Tabulka 19: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Motocyklisté

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Motocyklisté	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	1	0	1	2	1	0	2	0	0	3	0
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	1	0	0	3	0%
	Lehce zranění (skutečnost)	2	3	0	1	5	1	0	1	3	10	4
	Lehce zranění (předpoklad)					2	1	1	1	1	6	67%

Lokalizace nehod motocyklistů se zraněním v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 7: Lokalizace nehod [motocyklistů](#) v Otrokovicích v roce 2022



3.5 Stárnoucí populace (od 65 let)

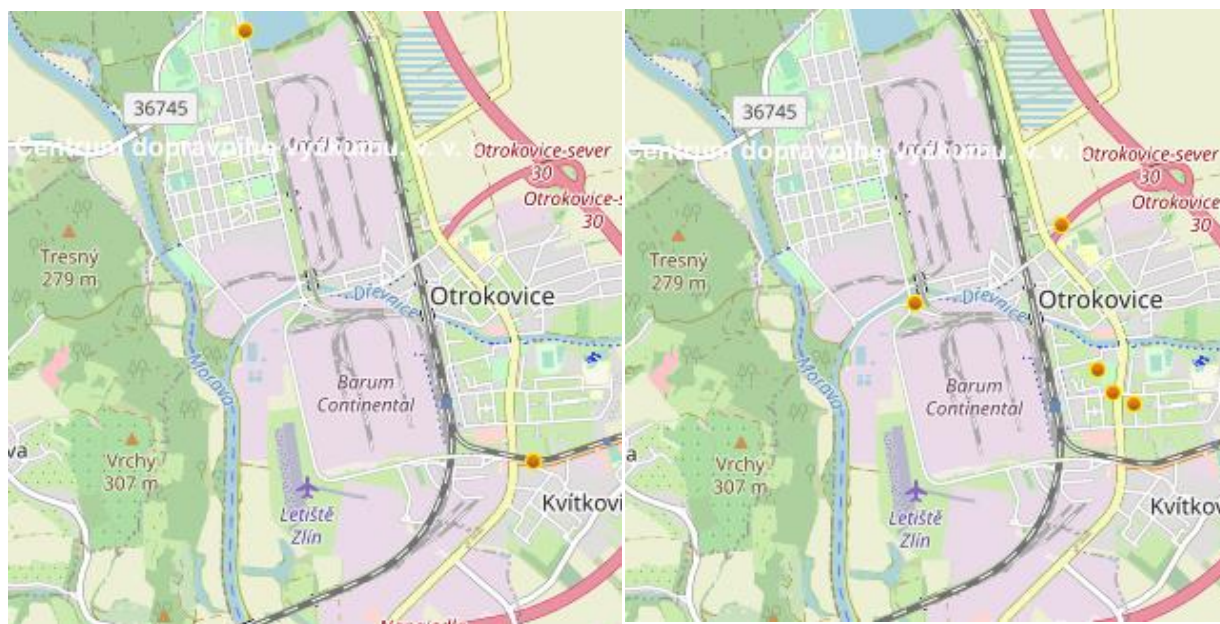
V roce 2022 nebyl usmrčen ani těžce zraněn žádný senior, došlo však k 7 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v oblasti usmrčených a těžce zraněných seniorů. U lehce zraněných seniorů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 4 osoby. Celkem bylo evidováno 6 nehod se zraněním.

V období 2018-2022 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný senior, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Těžce zraněno bylo v daném období celkem 7 seniorů, tj. o 3 osoby méně než předpoklad. Výrazné překročení oproti stanovenému předpokladu lze evidovat u lehce zraněných seniorů (o 30 více).

Tabulka 20: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Stárnoucí populace (od 65 let)

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Stárnoucí populace (nad 65 let)	Usmrcení (skutečnost)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	1	2	5	4	1	1	3	2	0	7	-3
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	2	10	-30%
	Lehce zranění (skutečnost)	4	6	3	7	16	8	7	9	7	47	30
	Lehce zranění (předpoklad)					4	4	3	3	3	17	176%

Lokalizace nehod seniorů se zraněním v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu (filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech).



Obrázek 8: Lokalizace nehod seniorů v Otrokovících v roce 2022 - [chodci](#) a [ve vozidlech](#)

3.6 Mladí řidiči (do 24 let)

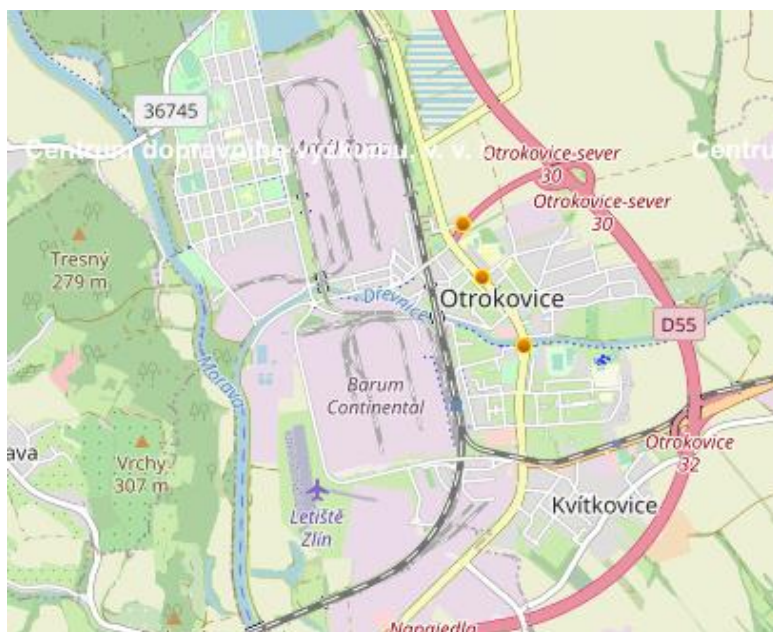
V roce 2022 nebyla vinou mladých řidičů na území města Otrokovice usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Jejich vinou však došlo ke 3 lehkým zraněním. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v oblasti usmrčených a těžce zraněných. U lehce zraněných osob vinou mladých řidičů došlo k překročení stanoveného předpokladu o 1 osobu. Celkem byly evidovány 3 nehody se zraněním, které zavinili mladí řidiči.

V období 2018-2022 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 14 více).

Tabulka 21: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Mladí řidiči (do 24 let)

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022	
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění (skutečnost)	0	0	0	0	0	3	3	0	0	6	6	
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění (skutečnost)	4	3	1	5	6	6	4	5	3	24	14	140%
	Lehce zranění (předpoklad)					2	2	2	2	2	10		

Lokalizace nehod se zraněním vinou mladých řidičů v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 9: Lokalizace nehod vinou mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2022



3.7 Alkohol a jiné návykové látky

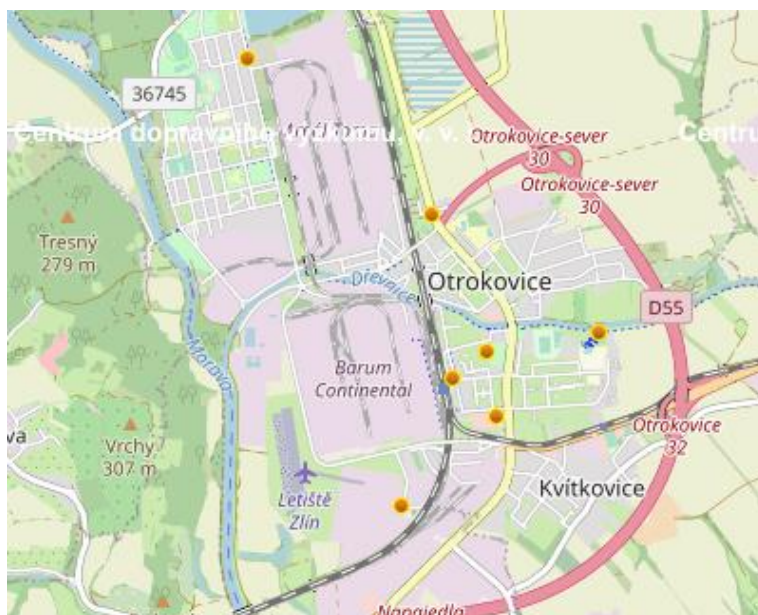
V roce 2022 nebyla vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněno bylo 7 osob. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v oblasti usmrčených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 4 osoby. Celkem bylo evidováno 7 nehod se zraněním vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

V období 2018-2022 byla situace na území města Otrokovice v oblasti usmrčených 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 6 méně. Počet lehce zraněných osob činil 32, tj. 12 osob nad stanoveným předpokladem.

Tabulka 22: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Alkohol a jiné návykové látky

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (skutečnost)	1	1	4	1	0	1	1	0	0	2	-6	-75%
	Těžce zranění (předpoklad)					2	2	2	1	1	8		
	Lehce zranění (skutečnost)	5	5	6	5	4	5	6	10	7	32	12	60%
	Lehce zranění (předpoklad)					5	4	4	4	3	20		

Lokalizace nehod se zraněním pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 10: Lokalizace nehod pod vlivem [alkoholu](#) v Otrokovicích v roce 2022

3.8 Nepřiměřená rychlost

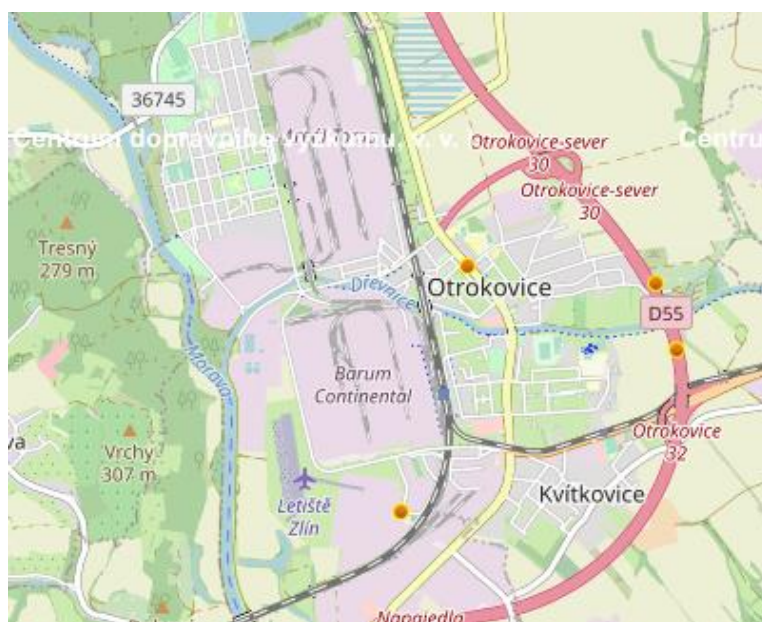
V roce 2022 nebyla v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Lehce zraněny byly 4 osoby. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v počtu usmrčených a těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob došlo k překročení stanoveného předpokladu o 1 osobu. Celkem byly v důsledku nepřiměřené rychlosti evidovány 4 nehody se zraněním.

V období 2018-2022 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 2 více než předpoklad. Rovněž počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad, o 19 osob více oproti předpokladu.

Tabulka 23: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nepřiměřená rychlost

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění (skutečnost)	0	2	2	1	0	5	2	0	0	7	2	40%
	Těžce zranění (předpoklad)					1	1	1	1	1	5		
	Lehce zranění (skutečnost)	2	8	2	4	5	9	7	10	4	35	19	119%
	Lehce zranění (předpoklad)					4	3	3	3	3	16		

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nepřiměřené rychlosti v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 11: Lokalizace nehod v důsledku [nepřiměřené rychlosti](#) v Otrokovicích v roce 2022



3.9 Nedání přednosti v jízdě

(zahrnuje i nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu)

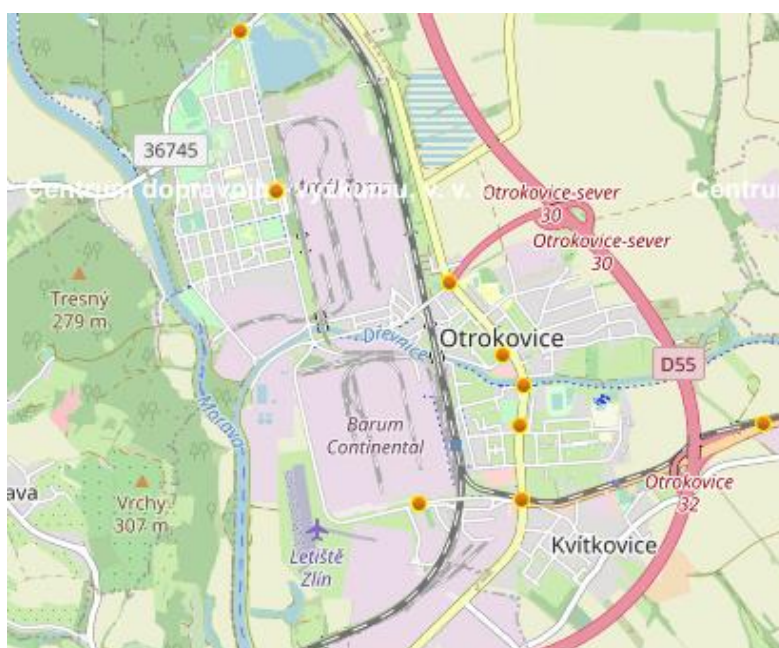
V roce 2022 nebyla v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Lehce zraněno bylo 10 osob. Stanovený předpoklad byl splněn v počtu usmrcených, těžce zraněných i lehce zraněných osob. Celkem bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě evidováno 9 nehod se zraněním.

V období 2018-2022 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 69 osob, tj. o 13 více.

Tabulka 24: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nedání přednosti v jízdě

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (skutečnost)	5	2	3	4	2	0	1	0	0	3	-10
	Těžce zranění (předpoklad)					3	3	3	2	2	13	-77%
	Lehce zranění (skutečnost)	14	22	8	10	24	11	15	9	10	69	13
	Lehce zranění (předpoklad)					13	12	11	10	10	56	23%

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nedání přednosti v jízdě v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 12: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2022

3.10 Nesprávné předjíždění

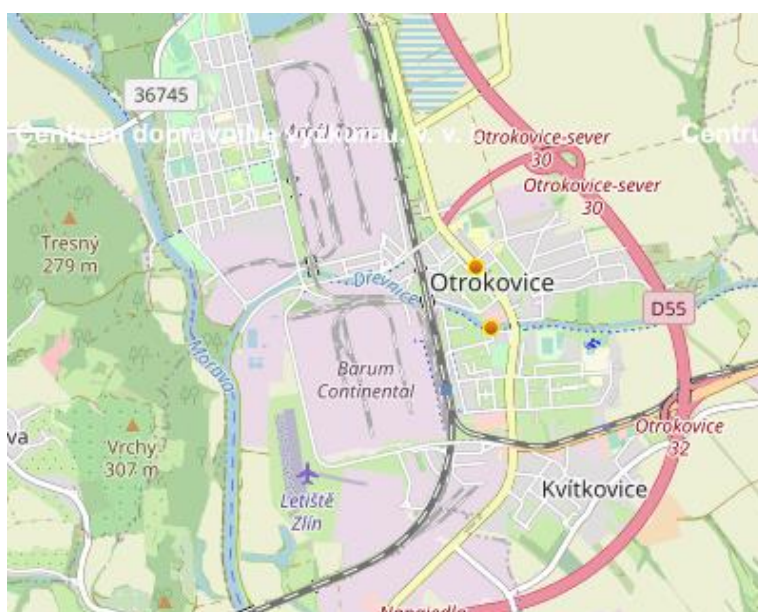
V roce 2022 nedošlo v důsledku nesprávného předjíždění k žádnému usmrcení ani těžkému zranění, došlo však ke 3 lehkým zraněním. Předpoklad nebyl splněn v počtu lehce zraněných osob. Celkem byly v důsledku nesprávného předjíždění evidovány 2 nehody se zraněním.

V období 2018-2022 nebyla v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích usmrcena žádná osoba, došlo k 1 těžkému zranění. Počet těžce i lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad o 1 osobu.

Tabulka 25: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nesprávné předjíždění

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Nesprávné předjíždění	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění (skutečnost)	3	1	1	2	4	0	0	0	3	7	1
	Lehce zranění (předpoklad)					2	1	1	1	1	6	17%

Lokalizace nehod se zraněním v důsledku nesprávného předjíždění v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 13: Lokalizace nehod v důsledku [nesprávného předjíždění](#) v Otrokovicích v roce 2022



3.11 Nákladní automobily

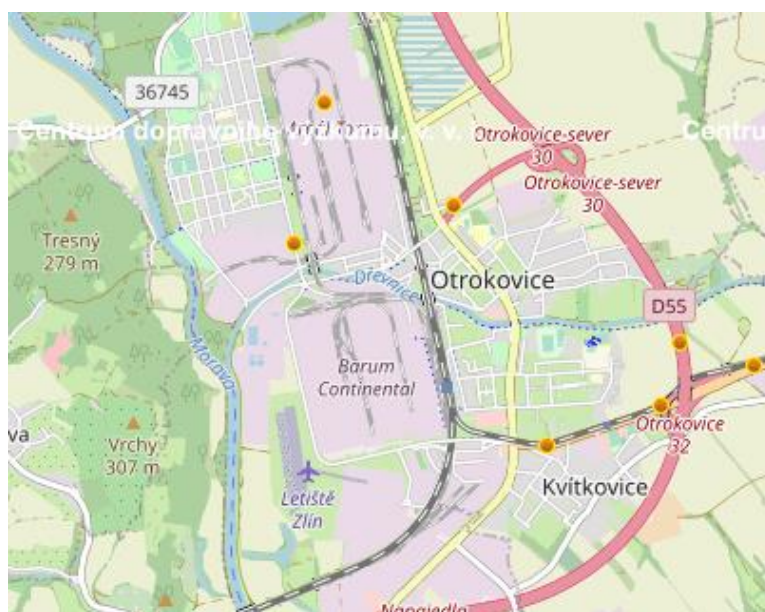
V roce 2022 nebyla v Otrokovicích řidiči nákladních automobilů usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněno však bylo 8 osob. Předpoklad byl v roce 2022 splněn v počtu usmrcených, těžce a zraněných osob, ne však v počtu lehce zraněných osob. Celkem bylo evidováno 7 nehod se zraněním vinou řidičů nákladních automobilů.

V období 2018-2022 nebyla v Otrokovicích vinou řidičů nákladních automobilů usmrcena žádná osoba. Oproti předpokladu bylo těžce zraněno o 2 osoby více. U lehce zraněných osob nebyl předpoklad překročen.

Tabulka 26: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nákladní automobily

	Město Otrokovice	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018-2022	rozdíl 2018 - 2022
Nákladní automobily	Usmrcení (skutečnost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (skutečnost)	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2	2
	Těžce zranění (předpoklad)					0	0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění (skutečnost)	8	3	4	2	5	1	4	2	8	20	0
	Lehce zranění (předpoklad)					5	4	4	4	3	20	0%

Lokalizace nehod se zraněním s účastí řidičů nákladních automobilů v roce 2022 je uvedena v mapovém podkladu.



Obrázek 14: Lokalizace nehod s účastí nákladních automobilů v Otrokovicích v roce 2022



4. Nehodovost podle druhu infrastruktury

V této kapitole je uvedena nehodovost z pohledu výskytu dopravních nehod podle druhu komunikace a směrových poměrů.

4.1. Délka infrastruktury na území města Otrokovice

Územím města Otrokovice prochází dálnice, silnice I., II. a III. třídy i místní komunikace. Jejich délka na území města je uvedena v Tabulce 27.

Tabulka 27: Délka pozemních komunikací na území města Otrokovice ke konci roku 2022

druh komunikace	délka (km)
dálnice (D55)	5,5
silnice I. třídy (I/49, I/55)	5,5
silnice II. třídy (II/438)	1,9
silnice III. třídy (III/36745, III/36746), III/4973	8,9
místní komunikace I. třídy	1,2
místní komunikace II. třídy	0,9
místní komunikace III. třídy	43,1
místní komunikace IV. třídy - z toho:	79,9
- chodníky	67
- stezky pro chodce a cyklisty	10,9
- cyklostezky	0,7
- komunikace se smíšeným provozem	1,3
celkem	147

4.2. Roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021

V letech 2016 a 2020-2021 bylo prováděno celostátní sčítání dopravy na hlavních komunikacích procházejících územím města Otrokovice (dálnice, silnice I., II. a III. třídy). V Tabulce 28 je provedeno srovnání výsledků těchto sčítání.

Nejvyšší hodnoty RPDI (počet vozidel/24 hod) byly zjištěny v obou případech na komunikaci I/49 (směr Zlín za křižovatkou s D55 – 29 673 vozidel/den při posledním sčítání a 24 124 při předchozím). O něco nižší bylo zatížení stejné komunikace I/49 od její křižovátky s komunikací I/55. Vysoké hodnoty RPDI byly zjištěny rovněž na komunikaci I/55 (směr na Napajedla - 21 271 při posledním sčítání a 17 698 při předchozím). O něco nižší hodnoty byly zjištěny na dálnici D55. Poměrně nízké hodnoty pak byly naměřeny na komunikacích II/438 (směr Machová) a III/36746 (tř. Tomáše Bati). Celkově však je možno říci, že se dopravní intenzity od předposledního sčítání na většině úseků významně zvýšily (počty vozidel jsou vždy uváděny jako součet obou protilehlých směrů).





Obrázek 15: Intenzity dopravy na pozemních komunikacích na území města Otrokovice podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021

Tabulka 28: Sčítání dopravy 2020-2021 a 2016 (město Otrokovice)

Město Otrokovice		2020-2021				2016				RPDI (voz/24 hod)
č. komunikace	č. úseku	těžká	osobní a dod.	motocykly	celkem	těžká	osobní a dod.	motocykly	celkem	
D55	6-0745	4 309	14 192	45	18 546	3 037	8 682	18	11 737	Tlumačov
D55	6-0746	3 656	10 891	28	14 575	3 337	11 507	27	14 871	střed
I/49	6-2975	3 443	17 089	63	20 595	3 406	14 290	72	17 768	střed
I/49	6-2976	4 480	25 040	153	29 673	3 688	20 339	97	24 124	Zlín
I/55	6-0751	3 994	17 122	155	21 271	4 050	13 504	144	17 698	Napajedla
I/55	6-0742	1 377	12 667	51	14 095	1 670	14 292	95	16 057	střed
I/55	6-0741	975	9 537	94	10 606	1 026	9 617	91	10 734	Tlumačov A
I/55	6-0740	1 570	4 851	63	6 484	1 286	4 197	63	5 546	Tlumačov B
II/438	6-5199	308	1 925	16	2 249	265	1 444	29	1 738	Machová
III/36745	6-7461	203	2 216	31	2 450	261	2 011	27	2 299	Bělov
III/36746	6-7462	536	4 193	31	4 760					střed



4.3 Nehodovost v obci a mimo obec

Následující tabulka ukazuje dopravní nehody a jejich následky v závislosti na lokalizaci nehody v obci/mimo obec.

Tabulka 29: Dopravní nehody podle lokalizace v obci/mimo obec v letech 2017-2022

Otrokovice	v obci/mimo obec	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	v obci	106	120	107	105	92	120
	mimo obec	24	25	26	24	24	32
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	v obci	0	1	1	0	0	0
	mimo obec	0	0	0	0	1	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	v obci	7	4	7	6	2	2
	mimo obec	1	0	2	1	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	v obci	30	50	30	30	40	36
	mimo obec	2	8	17	6	3	5
	celkem	32	58	47	36	43	41

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 120 nehod bylo v obci a 32 nehod mimo obec.



4.4 Nehodovost podle druhu komunikace

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

Tabulka 30: Dopravní nehody podle druhu komunikace v letech 2017-2022

Otrokovice	druh komunikace	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	dálnice	0	3	6	5	13	13
	silnice I. třídy	35	40	29	24	13	28
	silnice II. třídy	1	4	4	5	1	3
	silnice III. třídy	16	19	11	9	14	16
	komunikace místní	77	78	83	83	74	90
	komunikace účelová	1	1	0	3	1	2
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	dálnice	0	0	0	0	0	0
	silnice I. třídy	0	0	0	0	1	0
	silnice II. třídy	0	0	0	0	0	0
	silnice III. třídy	0	1	1	0	0	0
	komunikace místní	0	0	0	0	0	0
	komunikace účelová	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	dálnice	0	0	1	1	0	0
	silnice I. třídy	4	0	1	3	0	0
	silnice II. třídy	0	0	0	0	0	0
	silnice III. třídy	2	2	4	2	0	1
	komunikace místní	2	2	3	1	2	1
	komunikace účelová	0	0	0	0	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	dálnice	0	1	2	0	0	2
	silnice I. třídy	14	27	22	11	14	14
	silnice II. třídy	0	0	0	0	0	1
	silnice III. třídy	4	9	5	4	11	5
	komunikace místní	14	21	18	21	18	18
	komunikace účelová	0	0	0	0	0	1
	celkem	32	58	47	36	43	41

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 13 nehod bylo na dálnici, 28 nehod na silnici I. třídy, 3 nehody na silnici II. třídy, 16 nehod na silnici III. třídy, 90 nehod na místní komunikaci a 2 nehody na účelové komunikaci.



4.5 Nehodovost podle směrových poměrů komunikace

Následující tabulka ukazuje dopravní nehody a jejich následky v závislosti na směrových poměrech komunikace.

Tabulka 31: Dopravní nehody podle směrových poměrů komunikace v letech 2017-2022

Otrokovice	směrové poměry komunikace	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	přímý úsek	96	93	96	95	93	122
	přímý úsek po projetí zatáčkou (asi do 100 m)	4	3	4	0	1	2
	zatáčka	13	13	13	11	9	13
	křižovatka průsečná - čtyřramenná	11	23	15	10	9	9
	křižovatka styková - tříramenná	6	9	5	13	3	5
	křižovatka pěti a víceramenná	0	2	0	0	0	0
	kruhový objezd	0	2	0	0	1	1
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrčení	přímý úsek	0	0	0	0	1	0
	přímý úsek po projetí zatáčkou (asi do 100 m)	0	0	1	0	0	0
	zatáčka	0	0	0	0	0	0
	křižovatka průsečná - čtyřramenná	0	1	0	0	0	0
	křižovatka styková - tříramenná	0	0	0	0	0	0
	křižovatka pěti a víceramenná	0	0	0	0	0	0
	kruhový objezd	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	přímý úsek	5	1	2	3	1	1
	přímý úsek po projetí zatáčkou (asi do 100 m)	0	1	3	0	0	0
	zatáčka	0	0	3	1	0	0
	křižovatka průsečná - čtyřramenná	3	1	1	1	1	0
	křižovatka styková - tříramenná	0	0	0	2	0	1
	křižovatka pěti a víceramenná	0	0	0	0	0	0
	kruhový objezd	0	1	0	0	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	přímý úsek	22	23	22	13	23	31
	přímý úsek po projetí zatáčkou (asi do 100 m)	0	1	2	0	1	0
	zatáčka	2	8	6	3	9	2
	křižovatka průsečná - čtyřramenná	7	23	14	6	7	5
	křižovatka styková - tříramenná	1	2	3	14	2	2
	křižovatka pěti a víceramenná	0	0	0	0	0	0
	kruhový objezd	0	1	0	0	1	1
	celkem	32	58	47	36	43	41

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 122 nehod bylo na přímém úseku, 2 nehody na přímém úseku po projetí zatáčkou, 13 nehod v zatáčce, 9 nehod na křižovatce průsečné - čtyřramenné, 5 nehod na křižovatce stykové - tříramenné a 1 nehoda na kruhovém objezdu.



5. Nehodovost podle dalších klíčových ukazatelů

Pro naplnění strategických cílů byly vytýčeny dílčí cíle, jejichž aplikací se předpokládá dosažení snížení počtu dopravních nehod a jejich následků nejen v těchto specifických oblastech, ale i celkově. Dílčí cíle umožňují specificky orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřený i na konkrétní problémy v těchto oblastech. Rovněž je tak možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Dílčí cíle stanovené a sledované ve Strategii BESIP Otrokovice korespondovaly s dílčími cíli uvedenými a vyhodnocenými v dřívější Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 a Strategii BESIP ZK. Ve Strategii BESIP je však namísto dřívějších 11 dílčích cílů definováno větší množství klíčových ukazatelů (celkem 32). Tyto klíčové ukazatele zahrnují především členění celkového počtu následků nehodovosti **podle druhu komunikace, zavinění nehody, hlavní příčiny nehody, ovlivnění viníka nehody, druhu, věku a pohlaví účastníka apod.** Vzhledem k velkému počtu těchto ukazatelů a relativně malému počtu následků na území města je zbytečné se zabývat podrobně všemi těmito ukazateli (srovnáním jejich skutečných a předpokládaných hodnot). Proto bude provedeno pouze vyhodnocení vývoje podle základních klíčových ukazatelů.

Vyhodnocení dílčích cílů Strategie BESIP Otrokovice bylo uvedeno již v kapitole 3.



5.1 Nehodost podle druhu nehody

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

Tabulka 32: Dopravní nehody a jejich následky podle druhu nehody v letech 2017-2022

Otrokovice	druh nehody	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	27	37	40	29	32	33
	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	45	41	50	51	41	51
	srážka s pevnou překážkou	29	24	24	18	19	30
	srážka s chodcem	9	16	4	5	5	4
	srážka s lesní zvěří	9	11	6	10	10	19
	srážka s domácím zvířetem	1	0	0	1	0	1
	srážka s vlakem	1	2	0	0	1	0
	havárie	4	9	6	11	8	12
	jiný druh nehody	5	5	3	4	0	2
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	0	0	1	0	1	0
	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	0	0	0	0	0	0
	srážka s pevnou překážkou	0	0	0	0	0	0
	srážka s chodcem	0	1	0	0	0	0
	srážka s lesní zvěří	0	0	0	0	0	0
	srážka s domácím zvířetem	0	0	0	0	0	0
	srážka s vlakem	0	0	0	0	0	0
	havárie	0	0	0	0	0	0
	jiný druh nehody	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	3	2	6	3	1	0
	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	0	0	0	0	0	0
	srážka s pevnou překážkou	0	0	2	1	0	1
	srážka s chodcem	3	2	0	2	0	0
	srážka s lesní zvěří	0	0	0	0	0	0
	srážka s domácím zvířetem	0	0	0	0	0	0
	srážka s vlakem	0	0	0	0	0	0
	havárie	1	0	1	1	1	1
	jiný druh nehody	1	0	0	0	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	18	29	30	18	25	21
	srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	0	0	1	1	2	0
	srážka s pevnou překážkou	3	7	4	1	4	6
	srážka s chodcem	6	13	5	3	5	4
	srážka s lesní zvěří	0	0	0	0	0	0
	srážka s domácím zvířetem	0	0	0	0	0	0
	srážka s vlakem	0	0	0	0	1	0
	havárie	3	7	6	9	6	9
	jiný druh nehody	2	2	1	4	0	1
	celkem	32	58	47	36	43	41

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 33 nehody bylo srážkou s jedoucím nekolejovým vozidlem, 51 nehod srážkou s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným, 30 nehod srážkou s pevnou překážkou, 4 nehody srážkou s chodcem, 19 nehod srážkou s lesní zvěří, 1 nehoda srážkou s domácím zvířetem, 12 nehod bylo havárií a 2 nehody jiným druhem nehody.

5.2 Nehodovost podle zavinění nehody

Následující tabulka ukazuje počty dopravních nehod a jejich následků (usmrcení, těžce a lehce zranění) v závislosti na zavinění nehody.

Tabulka 33: Dopravní nehody a jejich následky podle zavinění nehody v letech 2017-2022

Otrokovice	zavinění nehody	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	řidičem motorového vozidla	103	117	113	102	92	113
	řidičem nemotorového vozidla	8	12	11	14	11	16
	chodcem	4	4	2	2	3	1
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	10	11	6	11	10	20
	jiným účastníkem silničního provozu	3	1	1	0	0	1
	závadou komunikace	1	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	1	0	0	0	0	1
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	řidičem motorového vozidla	0	1	1	0	1	0
	řidičem nemotorového vozidla	0	0	0	0	0	0
	chodcem	0	0	0	0	0	0
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	0	0	0	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	řidičem motorového vozidla	5	2	5	5	1	0
	řidičem nemotorového vozidla	1	1	4	1	1	1
	chodcem	1	1	0	1	0	0
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	1	0	0	0	0	1
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	řidičem motorového vozidla	20	42	35	22	31	24
	řidičem nemotorového vozidla	7	12	9	13	9	15
	chodcem	3	3	2	1	3	1
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	2	1	1	0	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	1
	celkem	32	58	47	36	43	41



V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 113 nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 16 nehod řidičem nemotorového vozidla, 1 nehoda byla zaviněna chodcem, 20 nehod lesní zvěří nebo domácím zvířectvem, 1 jiným účastníkem a 1 nehoda měla jiné zavinění.

5.3 Nehodovost podle hlavní příčiny nehody

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

Tabulka 34: Dopravní nehody a jejich následky podle hlavní příčiny nehody v letech 2017-2022

Otrokovice	hlavní příčina nehody	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	nezaviněno řidičem	19	16	9	13	13	23
	nepřiměřená rychlost jízdy	11	16	12	12	11	16
	nesprávné předjíždění	2	0	0	1	2	0
	nedání přednosti v jízdě	17	26	14	17	13	16
	nesprávný způsob jízdy	81	87	98	86	77	97
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	nezaviněno řidičem	0	0	0	0	0	0
	nepřiměřená rychlost jízdy	0	0	1	0	0	0
	nesprávné předjíždění	0	0	0	0	0	0
	nedání přednosti v jízdě	0	1	0	0	0	0
	nesprávný způsob jízdy	0	0	0	0	1	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	nezaviněno řidičem	2	1	0	1	0	1
	nepřiměřená rychlost jízdy	1	0	5	2	0	0
	nesprávné předjíždění	0	0	0	0	1	0
	nedání přednosti v jízdě	4	2	0	1	0	0
	nesprávný způsob jízdy	1	1	4	3	1	1
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	nezaviněno řidičem	5	4	3	1	3	2
	nepřiměřená rychlost jízdy	4	5	9	7	10	4
	nesprávné předjíždění	2	0	0	0	0	0
	nedání přednosti v jízdě	10	24	11	15	9	10
	nesprávný způsob jízdy	11	25	24	13	21	25
	celkem	32	58	47	36	43	41

Pozn.: nedání přednosti v jízdě se rozumí také nedání přednosti chodcům na přechodu

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho 23 nehod nebylo zaviněno řidičem, 16 nehod bylo zaviněno nepřiměřenou rychlostí jízdy, 16 nehod nedáním přednosti v jízdě a 97 nehod nesprávným způsobem jízdy.



5.4 Nehodovost podle ovlivnění viníka nehody

Následující tabulka ukazuje dopravní nehody a jejich následky v závislosti na ovlivnění viníka nehody alkoholem.

Tabulka 35: Dopravní nehody podle ovlivnění viníka nehody v letech 2017-2022

Otrokovice	ovlivnění viníka nehody	2017	2018	2019	2020	2021	2022
nehody	obsah alkoholu v krvi do 0,24 ‰	2	0	0	0	0	0
	ne	63	70	74	64	56	59
	obsah alkoholu v krvi od 0,24‰ do 0,5‰	0	0	0	1	0	1
	pod vlivem drog	0	0	2	0	1	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,5‰ do 0,8‰	0	1	0	0	0	2
	obsah alkoholu v krvi od 0,8‰ do 1,0‰	0	0	0	1	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	1	1	1	0	1	3
	obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	7	7	5	8	8	7
	nezjišťováno	57	66	51	55	50	80
	celkem	130	145	133	129	116	152
usmrcení	obsah alkoholu v krvi do 0,24 ‰	0	0	0	0	0	0
	ne	0	1	1	0	1	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,24‰ do 0,5‰	0	0	0	0	0	0
	pod vlivem drog	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,5‰ do 0,8‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,8‰ do 1,0‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	0	0	0	0	0	0
	nezjišťováno	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	obsah alkoholu v krvi do 0,24 ‰	1	0	0	0	0	0
	ne	7	4	8	6	2	1
	obsah alkoholu v krvi od 0,24‰ do 0,5‰	0	0	0	0	0	0
	pod vlivem drog	0	0	1	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,5‰ do 0,8‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,8‰ do 1,0‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	0	0	0	1	0	0
	nezjišťováno	0	0	0	0	0	1
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	obsah alkoholu v krvi do 0,24 ‰	1	0	0	0	0	0
	ne	26	46	40	28	32	28
	obsah alkoholu v krvi od 0,24‰ do 0,5‰	0	0	0	1	0	1
	pod vlivem drog	0	0	1	0	1	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,5‰ do 0,8‰	0	1	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 0,8‰ do 1,0‰	0	0	0	0	0	0
	obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	1	0	1	0	1	2
	obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	3	3	3	5	8	4
	nezjišťováno	1	8	2	2	1	6
	celkem	32	58	47	36	43	41

V roce 2022 došlo na území města Otrokovice celkem ke 152 nehodám, z toho u 59 nehod nebyl viník ovlivněn alkoholem ani jinými návykovými látkami, u 1 nehody byl obsah alkoholu 0,24-0,5 ‰, u 2 nehod 0,5-0,8 ‰, u 3 nehod 1,0-1,5 ‰, u 7 nehod byl obsah alkoholu 1,5 ‰ a více, u 80 nehod ovlivnění nebylo zjišťováno.

5.5 Nehodovost podle druhu účastníka

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

Tabulka 36: Následky dopravních nehod podle druhu účastníka v letech 2017-2022

Otrokovice	druh účastníka	2017	2018	2019	2020	2021	2022
usmrcení	chodci	0	1	0	0	0	0
	cyklisté	0	0	0	0	0	0
	motocyklisté	0	0	0	0	0	0
	cestující v os. automobilech	0	0	1	0	1	0
	ostatní	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	chodci	3	2	0	2	0	0
	cyklisté	1	1	4	1	2	2
	motocyklisté	2	1	0	2	0	0
	cestující v os. automobilech	0	0	5	2	0	0
	ostatní	2	0	0	0	0	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	chodci	6	13	4	2	5	6
	cyklisté	9	17	11	14	12	17
	motocyklisté	1	5	1	0	1	3
	cestující v os. automobilech	12	19	27	18	23	14
	ostatní	4	4	4	2	2	1
	celkem	32	58	47	36	43	41

Usmrcení osoby bylo v tomto období ojedinělé. V počtu těžce zraněných osob převažují cyklisté, méně je osob v osobních automobilech. V počtu lehce zraněných osob převažují v roce 2022 rovněž cyklisté, i když v předchozích letech bylo více osob v osobních automobilech. Další významnou skupinou lehce zraněných osob jsou chodci.



5.6 Nehodovost podle věku účastníka

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

Tabulka 37: Následky dopravních nehod podle věku účastníka v letech 2017-2022

Otrokovice	věk účastníka	2017	2018	2019	2020	2021	2022
usmrcení	děti (do 15 let)	0	0	0	0	0	0
	osoby 16-64 let	0	1	1	0	1	0
	senioři (od 65 let)	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	1	1	0	1	0
těžce zranění	děti (do 15 let)	0	0	0	0	0	0
	osoby 16-64 let	4	3	8	4	0	2
	senioři (od 65 let)	4	1	1	3	2	0
	celkem	8	4	9	7	2	2
lehce zranění	děti (do 15 let)	3	3	7	1	4	3
	osoby 16-64 let	22	39	32	28	30	31
	senioři (od 65 let)	7	16	8	7	9	7
	celkem	32	58	47	36	43	41

V posledních letech nedošlo k žádným těžkým zraněním dětí. Počet lehce zraněných dětí i seniorů se v posledních letech mírně snížil, stejně jako tomu je u osob ve věku 16-64 let.

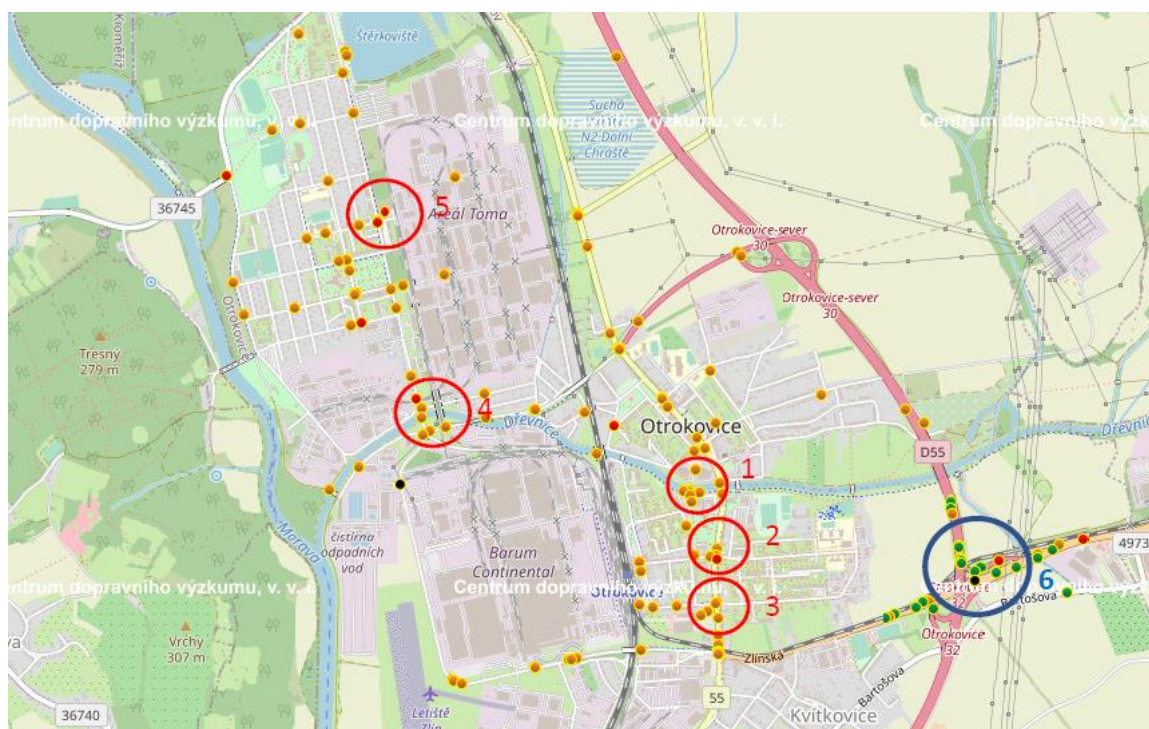


6. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním

6.1 Řešené nehodové lokality na území města Otrokovice v roce 2022

Při vyhodnocení plnění Strategie BESIP Otrokovice za rok 2022 byla identifikována nehodová místa na území města na základě aplikace Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>). Následně byly po konzultaci s městem a PČR vybrány jednotlivé lokality, ve kterých byly řešeny vážné dopravní nehody (nehody s usmrcením, s těžkým zraněním nebo s více lehkými zraněními). U těchto lokalit byla následně sledována i nehodovost v dlouhodobějším časovém horizontu 4 let (tj. 1/2019-12/2022). Na základě analýzy dopravní nehodovosti v dané lokalitě byly vypracovány návrhy nízkonákladových opatření pro realizaci v krátkém časovém horizontu a případné doporučení rozsáhlejší úpravy lokality.

Z databáze nehody.cdv.cz bylo identifikováno 6 nehodových lokalit, u nichž byla provedena analýza dopravních nehod za období 1/2019-12/2022 s cílem zjištění hlavních příčin dopravních nehod. U lokalit 1-5 byly sledovány zejména nehody s následky na zdraví nebo na životě. Následně jsme se zabývali lokalitami, kde vznikl větší počet stejných, případně podobných nehod. Z těchto tzv. shluků nehod byla vybrána lokalita 6, kde docházelo k více nehodám bez zranění osob, pouze s hmotnou škodou. Na Obrázku 16 jsou zobrazeny jednotlivé vybrané lokality s nehodami.



Obrázek 16: Lokalizace závažnějších nehod v Otrokovicích v období 1/2019-12/2022

Lokalita 1 – Poliklinika, lávka a parkoviště



Obrázek 17: Lokalita 1 ve sledovaném období

Jedná se o lokalitu u polikliniky v Otrokovicích, kde se setkává lávka přes řeku Dřevnici, rampový sjezd přímo na stezku pro chodce a cyklisty a parkoviště. V dané lokalitě se ve sledovaném období (1/2019-12/2022) stalo celkem 6 nehod. Všechny nehody byly s účastí cyklistů.

Z pohledu příčin dopravních nehod šlo u 3 nehod o nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Cyklisté zřejmě nerespektovali zákaz jízdy po lávce; celkem 4 osoby byly při nich lehce zraněny. Cyklisté mohou svojí jízdou ohrožovat chodce a v zimním období, případně za deště může docházet k nehodám na náledí nebo kluzkém povrchu. V dalších dvou případech se cyklista nevěnoval řízení vozidla. V obou případech byla u viníka přítomnost alkoholu v krvi, bylo naměřeno více než 1,5 ‰. V jednom případě došlo ke kolizi s chodcem a ve druhém případě k nárazu do odstaveného vozidla, 2 osoby byly při těchto nehodách lehce zraněny. Příčinou poslední nehody byla jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru a náraz do odstaveného vozidla; cyklista byl lehce zraněn.

Návrh na opatření CDV: Doporučujeme zkontrolovat povrch dané lávky. Za dobu používání může být drsnost povrchu značně opotřebovaná a tím pádem může docházet k problémům na mokřím, případně kluzkém povrchu. Doporučujeme provést fyzické opatření, které neumožní cyklistům vjezd na danou lávku. Je třeba zvýšená kontrola ze strany Městské policie na dodržování a respektování dopravního značení a jízdy na kolech.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: Zkontrolovat povrch lávky (v případě potřeby obnovit nátěr), doplnit DZ „Buďte k sobě ohleduplní“ / „Úsek častých nehod s chodci“, prověřit umístění zábran na/u sjezdu ve směru k poliklinice.



Lokalita 2 – křižení MK tř. Osvobození, ul. Havlíčkova, ul. Hlavní, křižovatka průsečná – čtyřramenná



Obrázek 18: Lokalita 2 ve sledovaném období

Jedná se o lokalitu v místě čtyřramenné světelně signalizované křižovatky silnice I/55 (tř. Osvobození) s MK ul. Havlíčkova a ul. Hlavní. Ve sledovaném období se zde stalo celkem 5 nehod (1 osoba byla těžce zraněna, 6 osob zraněno lehce).

Nejčastější druh nehody je srážka s jedoucím osobním vozidlem. V jednom případě byl účastníkem nehody motocyklista (žena 62 let utrpěla těžké zranění); příčinou nehody bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Dvě nehody se staly při odbočování vlevo, při nichž byly zraněny 3 osoby. Jedna nehoda byla vjetí do křižovatky proti příkazu dopravní značky „Dej přednost v jízdě“. Jednalo se o srážku dvou osobních vozidel; při této nehodě byly lehce zraněny 2 osoby. V jednom případě došlo ke srážce osobního vozidla s chodcem, který vešel na přechod pro chodce na signál „Volno“ a při nehodě byl lehce zraněn.

Návrh na opatření: Doporučujeme zkontrolovat viditelnost a rozhledové podmínky při průjezdu lokalitou v blízkosti křižovatky a také správné umístění návěstidel (zda před návěstidlem není umístěná reklama apod.). Umístěním doplňkového návěstidla žlutého světla ve tvaru chodce upozorníme řidiče na přecházející chodce. Dále doporučujeme provést kontrolu a případnou obnovu svislého a vodorovného dopravního značení včetně kontroly **šířky jízdních pruhů** a prověřit, zda by bylo možné cyklisty navést cyklokoridorem (cyklopruhem) při průjezdu křižovatkou.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: ŘSD prověří dopravní značení a zeleň v okolí silnice; MěÚ prověří rozhledy na vedlejších komunikacích. Je doporučeno, aby světelné signalizační zařízení fungovalo v režimu 24 / 7 / 365 a dále zvážit zavedení celočervené v noci, zelený signál pouze na výzvu (požadavek), výměna plných signálů za směrové a doplnění „blikajícího/svítícího“ chodce žluté barvy.



Lokalita 3 – křižení MK, tř. Osvobození s ul. Dr. E. Beneše a ul. SNP – křižovatka průsečná – čtyřramenná



Obrázek 19: Lokalita 3 ve sledovaném období

Jedná se o lokalitu v místě čtyřramenné světelně signalizované křižovatky silnice I/55 (tř. Osvobození) s MK ul. Dr. E. Beneše a ul. SNP. Ve sledovaném období se zde staly celkem 3 nehody (1 osoba byla těžce zraněna a 1 osoba lehce), jedna nehoda byla srážkou dvou osobních vozidel bez zranění, pouze s hmotnou škodou.

Nejčastější druh nehody je srážka s jedoucím osobním vozidlem. V prvním případě byl účastníkem a také viníkem nehody cyklista (muž 38 let, který utrpěl těžké zranění). Příčinou této nehody byla srážka z boku s osobním vozidlem, **cyklista neměl přilbu**.

Druhá nehoda byla srážkou dvou osobních vozidel, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a zezadu narazil do jiného osobního vozidla, 1 osoba byla lehce zraněna (viníkem byl muž ve věku 69 let).

Třetí nehoda se obešla bez zranění osob, jednalo se o srážku dvou osobních vozidel. Viník nehody vjel do křižovatky na červený signál „Stůj!“ a bočně narazil do druhého vozidla (viníkem nehody byl muž 77 let). Tato nehoda byla pouze s hmotnou škodou bez zranění osob.

Návrh na opatření: Doporučujeme zkontrolovat viditelnost a rozhledové podmínky při průjezdu lokalitou a v blízkosti křižovatky a také správné umístění návěstidel, dále také provést kontrolu a případnou obnovu svislého a vodorovného dopravního značení.

Je třeba se zaměřit na tento aspekt a směřovat kampaně na cílovou skupinu v dopravní výchově cyklistů.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: ŘSD prověří dopravní značení a zeleň v okolí silnice; MěÚ prověří rozhledy na vedlejších komunikacích. Je doporučeno, aby světelné signalizační zařízení fungovalo v režimu 24 / 7 / 365 a dále zvážit zavedení celočervené v noci, zelený signál pouze na výzvu (požadavek), výměna plných signálů za směrové a doplnění „blikajícího/svítícího“ chodce žluté barvy.



Lokalita 4 – silnice III/36746, tř. Tomáše Bati po okružní křižovatce



Obrázek 20: Lokalita 4 ve sledovaném období

Zaměřili jsme se na lokalitu ve vyznačené oblasti. V potaz byly vzaty nehody v úseku od mostu přes železniční trať (vlečku) směrem k okružní křižovatce tř. Tomáše Bati – ul. Kučovaniny – ul. Objízdna.

Ve sledovaném období se v této lokalitě stalo celkem 8 nehod (1 osoba byla těžce zraněna, 5 osob lehce zraněno), dvě z těchto nehod byly pouze s hmotnou škodou bez zranění osob.

Dvě nehody byly srážkou jedoucích osobních vozidel bez zranění osob. V jednom případě bylo příčinou nehody vjetí na komunikaci proti příkazu dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“ a u druhé nehody došlo při odbočování vozidla z hlavní komunikace k najetí do protisměru a bočnímu střetu s osobním vozidlem. Obě nehody byly pouze s hmotnou škodou bez zranění osob.

Jedna nehoda byla srážkou nákladního automobilu a vlaku. Stala se na signalizovaném železničním přejezdu, kdy řidič nákladního vozidla nerespektoval světelné signalizační zařízení, vjel do kolejiště a vlak do něj narazil. Řidič nákladního vozidla byl lehce zraněn.

Ostatní nehody byly s účastí cyklistů. U jedné nehody došlo k bočnímu kontaktu osobního vozidla a jízdního kola; hlavní příčinou nehody bylo vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu osobního vozidla od cyklisty. Cyklista byl lehce zraněn, **neměl přílbu**.

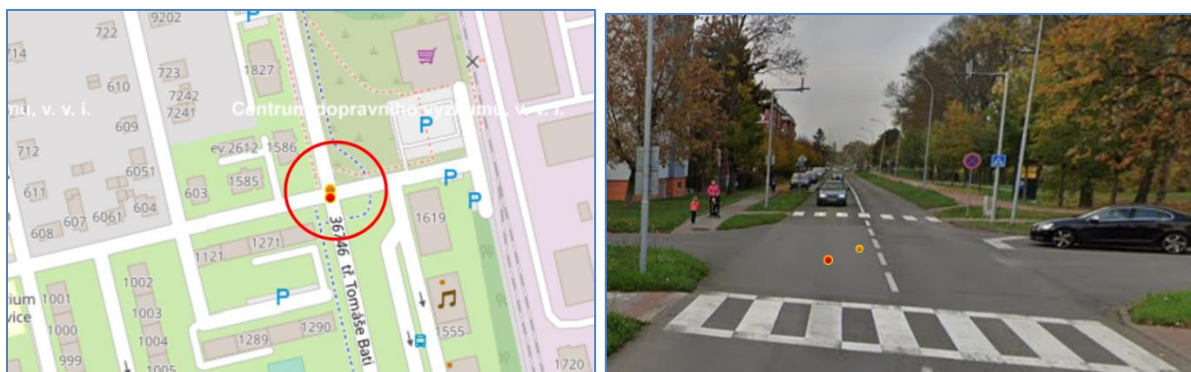
Další nehodu s osobním automobilem zavinila cyklistka, která se plně nevěnovala řízení a bočně se střetla s osobním vozidlem. Cyklistka opět neměla přílbu a utrpěla lehké zranění.

Zbytek těchto nehod (3) jsou nehody samotných cyklistů, kteří se plně nevěnovali řízení. Dvě nehody byly řešeny jako havárie (2 osoby lehce zraněny), v jednom případě došlo ke srážce s pevnou překážkou, kdy cyklista **bez přílby** narazil do betonové obruby mostu a byl těžce zraněn.

Návrh na opatření: V této lokalitě doporučujeme zkontrolovat a případně obnovit vodorovné a svislé dopravní značení, včetně kontroly rozhledových poměrů a případného upravení zeleně. Doporučujeme zaměřit dohled Policie ČR v rámci směřování cyklistů při průjezdu okružní křižovatkou, aby využívali cyklistické koridory a cyklostezky. Je potřeba směřovat kampaně na cílovou skupinu v dopravní výchově cyklistů i s informací, aby využívali cyklostezky.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: ŘSZK prověří viditelnost a přehlednost dopravního značení a zeleně v okolí silnice, MěÚ prověří rozhledy na vedlejších komunikacích; doporučuje se realizovat preventivní akce zaměřené na cyklisty a zvážit obnovu či doplnění vodorovného dopravního značení pro cyklisty.

Lokalita 5 – silnice III/36746, křižovatka tř. Tomáše Bati a ul. Školní



Obrázek 21: Lokalita 5 ve sledovaném období

Jedná se o lokalitu v místě čtyřramenné křižovatky silnice III/36746 (tř. Tomáše Bati) s MK ul. Školní. Ve sledovaném období se zde staly celkem dvě nehody (1 osoba byla těžce zraněna a 1 osoba zraněna lehce). První nehoda byla srážkou osobního vozidla a motocyklisty, kdy osobní vozidlo nedalo přednost motocyklistovi jedoucí po hlavní komunikaci a došlo k bočnímu nárazu. Řidič motocyklu byl zraněn těžce.

Druhá nehoda měla velice podobný charakter, kdy osobní vozidlo nedalo přednost cyklistovi jedoucímu po hlavní cestě. Cyklista byl lehce zraněn (muž 60 let, **bez přilby**).

Návrh na opatření: V křižovatce se kombinuje několik dopravních prvků, jako jsou sdružené přechody pro chodce včetně přejezdu pro cyklisty, samostatný přechod pro chodce a také místo pro přecházení. Doporučujeme prověřit jednotlivá ramena křižovatky a zkusit sjednotit dopravní prostor s jednotlivými prvky (svislé a vodorovné dopravní značení). Tím, že se jedná o hustě zastavěnou oblast a v blízkosti jsou nákupní centra, bylo by možné zvážit, zda tuto lokalitu nestanovit jako „Zónu 30“. Na vedlejší komunikaci doporučujeme umístit svislé dopravní značení P6 - „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Cyklista opět nepoužil přilbu, proto je potřeba směřovat kampaně na cílovou skupinu v dopravní výchově cyklistů seniorů.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: ŘSZK prověří viditelnost a přehlednost dopravního značení a zeleně v okolí silnice, MěÚ prověří rozhledy na vedlejších komunikacích. Město Otrokovice prověří v ul. Školní možnost navázání chodníků.



Lokalita 6 – nájezd č. 32 ze směru od Zlína na D55 – severní obchvat Otrokovic



Obrázek 22: Lokalita 6 ve sledovaném období

Jedná se o nehodovou lokalitu - nájezd z ulice Zlínské na tzv. severní obchvat Otrokovic D55; nájezd je označen číslem 32 ze směru od Zlína na Přerov. V této lokalitě se stalo ve sledovaném období celkem 9 nehod. Jako druh nehody byla v jednom případě označena srážka s jedoucím vozidlem, při zařazování do pruhu jedoucích vozidel (bez zranění); ostatní nehody jsou označeny jako srážka s pevnou překážkou.

Jedna z těchto nehod, kdy řidič nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu vozovky a narazil do pevné překážky (svodidlo) měla za následek 1 osobu zraněnou těžce a 1 lehce.

Nejčastější příčinou 4 nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky při náledí, mokré povrch apod.

Návrh na opatření: Protože se jedná o nájezd na mostní konstrukci, doporučujeme kontrolu povrchu vozovky, zda má patřičné parametry a případně vytvoření bezpečnostní – protismykové úpravy, tzv. „Rocbindu“. Jedná se o bezpečnostní povrch se zvýšenou drsností a barevným odlišením (doporučujeme barvu modrou jako „psychologický efekt na řidiče“ – modrá = voda, námraza apod.). Následně doporučujeme už při nájezdu vyměnit bílé směrové sloupky za modré, aby řidiči v dostatečné vzdálenosti dostali informaci ohledně hrozící zvýšené nebezpečí námrazy a možnosti smyku vozidla.

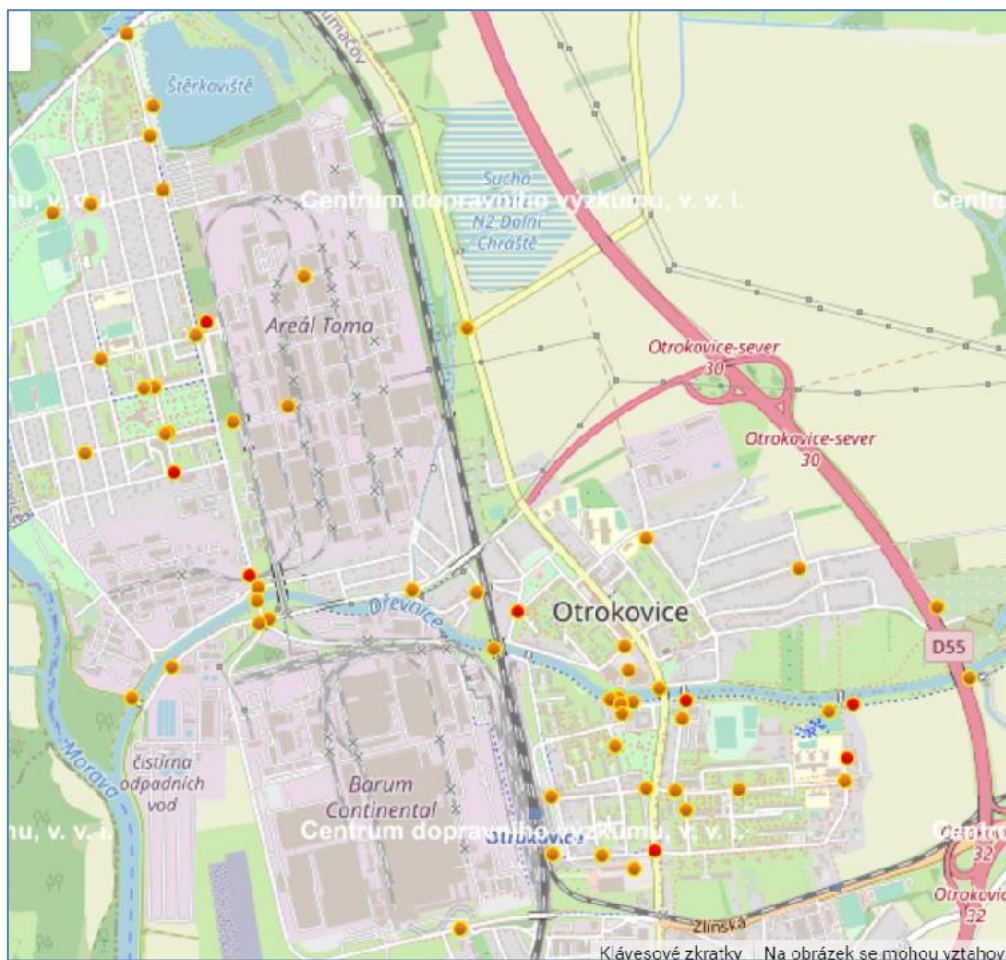
Dalším možným návrhem svislého dopravního značení může být kombinace dopravních značek „Nebezpečí smyku“ (A8) a místo značky „Doporučená rychlost“ (IP5 - 40 km/h) umístění značky „Nejvyšší dovolená rychlost“ (B20a/40). Dále doporučujeme u oblouku komunikace prověřit, zda poloměr zatáčky odpovídá návrhové rychlosti a následně pak tuto rychlost dle potřeb upravit.

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: ŘSD prověří rozměrové poměry nájezdu na D55 ve směru I/49 a zajistí kontrolu zeleně, doplnění modrých směrových sloupků. V letošním roce se bude provádět oprava nájezdu, v rámci níž by došlo k doplnění těchto směrových sloupků.



Nehody s účastí cyklistů za dané období

Protože skoro v každé nehodové lokalitě se nachází zranitelný účastník nehody (cyklista, chodec, motocyklista, je na Obrázku 23 vygenerována mapa nehod s účastí **cyklistů** za danou dobu, tj. od 1/2019 do 12/2022. V Otrokovicích bylo za dané období 63 nehod s účastí cyklistů, z toho 9 nehod s těžkým zraněním a 52 nehod s lehkým zraněním. Z těchto nehod ve **45 případech cyklista neměl na hlavě přilbu**.



Obrázek 23: Nehody s účastí cyklistů ve sledovaném období

Dohodnutý návrh na opatření z jednání konaného dne 14.7.2023 s jednotlivými zástupci: Na základě konzultace bude v tomto roce provedena preventivní bezpečnostní akce zaměřená na cyklisty (povinná výbava kol, dodržování předpisů apod.) za účasti Policie ČR, KK Besip a CDV.



7. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy

7.1 Výdaje města Otrokovice v oblasti dopravy

Výdaje města Otrokovice v oblasti dopravy v roce 2022 činily podle schváleného rozpočtu 80,1 mil. Kč a podle skutečnosti 69,0 mil. Kč (jak běžné, tak investiční výdaje) [11].

V těchto prostředcích jsou započítány výdaje na dopravní obslužnost (1,76 mil. Kč), zajišťované prostřednictvím Krajského úřadu Zlínského kraje a také výdaje ve výši 23,28 mil. Kč, které jsou hrazeny Dopravní společností Zlín - Otrokovice s.r.o., což je podíl města Otrokovice vyplývající ze Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, zahrnující příspěvek na provoz, doplatek účetní ztráty a doplatek na Junior pasy.

Jsou zde zahrnuty i výdaje na údržbu a čištění místních komunikací (včetně zimní údržby), opravy a doplnění světelné signalizace na křižovatkách, opravy a bezbariérové úpravy chodníků, opravy chodníků a přechodů pro chodce, opravy cyklostezek a parkovišť, opravy lávek pro pěší přes Moravu a Dřevnici, výměnu městského mobiliáře, výdaje na dopravní bezpečnost (BESIP – akce Motobesip, Evropský týden mobility, Do práce na kole atd.). Patří sem i příspěvek Sdružení obcí pro plavbu na Baťově kanálu a dotace na zřízení parkovacího místa.

V roce 2022 byla uskutečněna nejvýznamnější investiční akce v rámci dopravy „Autobusové nádraží Baťov“, na kterou bylo vyčleněno 14,5 mil. Kč, dále například chodníky na ulici Bratří Mrštíků 1,1 mil. Kč.

Kromě toho byly realizovány výdaje na revitalizaci dětského dopravního hřiště (budova, signalizace, povrch) ve výši 7,27 mil. Kč (z odvětví rozpočtu Sport a zájmová činnost).

V rámci podpory dopravní bezpečnosti byly uskutečněny v roce 2022 následující akce:

- Výchovně-vzdělávací akce v rámci Evropského týdne mobility (podpora bezpečnosti v cyklo dopravě, podpora chůze, cyklo dopravy a hromadné dopravy na úkor dopravy automobilové); zahrnuje mimo jiné Den s ISZ, Den bez aut (využití brýlí simulujících účinky alkoholu, drog a velké únavy)
- Motobesip (tři spanilé jízdy)
- Řídím, piju nealko
- Dopravní výukový program pro školní družiny (výukový program pro školní družiny - žáci 1. - 5. třídy ZŠ, zábavné pásmo pro děti ZŠ)
- Dětská policie
- Výtvarná soutěž pro děti
- Kampaň Do práce na kole
- Dopravní hřiště pro veřejnost (prevence vzniku dopravních nehod, podpora znalosti dopravního značení, řešení dopravních situací)
- Projekce filmu „Abstinent“ pro střední školy (začínající řidiči)

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

Tabulka 38: Výdaje na dopravu a celkové výdaje města Otrokovice

Výdaje (tis. Kč)	2018	2019	2020	2021	2022
Výdaje do dopravy	51 706	201 078*	76 311	60 223	68 982
Výdaje celkem	448 514	587 795	472 936	516 742	547 881
Podíl výdajů do dopravy	11,5 %	34,2 %	16,1 %	11,7 %	12,6 %

*zvýšené prostředky – investice na ul. Nadjezd

7.2 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření

Během posledních 4 let (období realizace Strategie 2018–2021) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Otrokovice 470,9 mil. Kč. Aby k těmto zbytečným ztrátám nedocházelo, je třeba vhodného a zodpovědného posouzení nezbytných investic do preventivních, dopravně-bezpečnostních a dalších systémových opatření, které by tyto ztráty eliminovaly. Součástí vyhodnocení Strategie BESIP města Otrokovice je základní kalkulace potřebných prostředků. Vychází se z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace na území obce a konzultací s odborníky.

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

Tabulka 39: Předpokládané výdaje na dopravně bezpečnostní opatření

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

Pro účely financování dopravně – bezpečnostních opatření by měla obec využívat dotačních titulů, a to jak z krajských, tak ze státních zdrojů. Z krajských dotačních programů je možné zmínit Program na podporu venkova, kde je možné získat prostředky na budování či opravy místních komunikací (více informací na <https://zlinskykraj.cz/dotace>). Dále pak je to Program BESIP Zlínského kraje, kde je možno získat prostředky na realizaci preventivních vzdělávacích, informačních a volnočasových aktivit a zajištění provozu dětských dopravních hřišť (více informací na <https://zlinskykraj.cz/dotace/rp11-23-besip-zlinskeho-kraje>). Dotační tituly vypisuje také Ministerstvo pro místní rozvoj (<https://mmr.cz/cs/narodni-dotace/podpora-a-rozvoj-regionu>) a dále například Státní fond dopravní infrastruktury (více informací na <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku>).



8. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Rok 2022 byl **pátým rokem** plnění Strategie BESIP 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 bezpečných pozemních komunikacích se pohybují i ostatní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou bezpečnými účastníky provozu na pozemních komunikacích. Vše završuje vhodná míra medializace, která seznamuje občany Otrokovic s tím, jak je naplňována Strategie BESIP 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 odpovědné subjekty, které město řídí, v něm podnikají a žijí. Jsou nedílnou součástí města, kde bude vytvořen bezpečný dopravní systém.

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

- **bezpečná pozemní komunikace** (dále jen komunikace – K),
- **bezpečné dopravní prostředky** (dále jen vozidlo – V),
- **bezpečné chování** (dále jen účastník – Ú),
- **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, školství a kultury, rozvoje města, životního prostředí, oddělení kanceláře starosty - tisková mluvčí), dále pak Městská policie Otrokovice, TSO, Policie ČR (Odbor služby dopravní policie, Obvodní oddělení Otrokovice, Dopravní inspektorát Zlín), Celní úřad pro Zlínský kraj, ŘSZK, ŘSD, správa Zlín, SŽ, Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o.

Pozitivním prvkem je také 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. Mezi dalšími zúčastněnými firmami jsou například PSG, a.s., STAVYMA, s.r.o., MONTEMA, s.r.o., Nikola Trans, s.r.o., BCL Logistic, s.r.o., NC Feed, s.r.o., SMO, a.s., Pipeline Czech, s.r.o.

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

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

nepodala informaci o naplnění aktivit Akčního programu Strategie BESIP Otrokovice v roce 2022 (ani v roce 2021).

8.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

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

Výstavba nových místních komunikací v Otrokovících nebyla realizována. Rekonstrukce stávajících místních komunikací byla prováděna bez bezpečnostní inspekce/auditů. Výstavba nových komunikací ani rekonstrukce stávajících místních komunikací vyšších tříd ve správě ŘSZK a ŘSD nebyly prováděny. Byla identifikována nehodová místa na komunikacích ve správě ŘSD, jejich úprava se předpokládá v roce 2023. Nehodová místa na ostatních komunikacích nebyla policií identifikována.

Statistiky dopravních nehod byly využity k identifikaci nehodových úseků na území Otrokovice: Kvítkovice, silnice I/49 směr do Zlína (oddělení pruhů středovým svodidlem); křižovatka silnic I/49 x MK u zastávky MHD Trávníky; křižovatka silnic II/438 x UK Buňov - Peškov; silnice III/36476 - ul. Objízdná (snížení rychlosti a doplnění směrového vedení). Byla využita spolupráce se státním a krajským silničním správním úřadem na úpravě nehodových úseků na území Otrokovice.

Policie ČR, KŘ Zlín předala data o místech častých dopravních nehod, zvláště nehod se závažnými následky vlastníku/správci komunikací na území Otrokovice formou prezentace jako přehled nehod na území Otrokovice na silnici I/49 (km 1,2) a křižovatce silnice I/55 (ul. Komenského a ul. Nadjezd – přivaděč z D55).

Po dohodě s KŘ PZK a správcem komunikací byla navržena potřebná opatření k odstranění míst dopravních nehod se závažnými nebo smrtelnými následky na komunikacích na území Otrokovice.

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

Byl odstraněn 1 kus reklamního zařízení (Kvítkovice u autobazaru) a další 3 kusy reklamních zařízení (TSO).

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

Na místních komunikacích v Otrokovících byla realizována „zóna 30“ v lokalitě Horní střed. Celek „obytných zón“ nebyl vytvořen.

OPATŘENÍ K4 – ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Vjezdové ostrůvky na vjezdech do města nebyly instalovány.

Přehlednost přechodů pro chodce a míst pro přecházení byla zlepšena stavebními úpravami, nasvícením moderními systémy, obnovou vodorovného i svislého dopravního značení (silnice III/4973 - ul. Bratří Mrštíků, Bartošova). Dynamická detekce přítomnosti chodce na přechodu nebyla realizována.

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



OPATŘENÍ K5 – ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Revize stavebního uspořádání křižovatek, srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení byla ze strany MěÚ prováděna průběžně, ze strany ŘSD a ŘSZK nebyla prováděna.

Pravidelná revize stavebního uspořádání v místech, kde vozidla firmy vyjíždějí z areálu na komunikace, byla prováděna u firem PSG, a.s., STAVYMA, s.r.o., BCL Logistic, s.r.o., NC Feed, s.r.o., SMO, a.s., Pipelife Czech, s.r.o.

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

Revize rozhledových trojúhelníků byla prováděna. Nedostatky byly shledány na 20 místech (TSO). Jednalo se o přerůstání zeleně v jarních a letních měsících.

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

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

Byla prováděna revize vybavení místních komunikací z hlediska bezpečnosti (Policie ČR). Jednalo se o chybějící, poškozené a opotřebované dopravní značení. Nedostatky byly zjištěny v rámci průběžné kontrolní činnosti PČR (poškozené, vybledlé, chybějící dopravní značení, poškození krytu kanalizace).

Nechráněné pevné překážky v ochranném pásmu silnic na území Otrokovic nebyly identifikovány.

Vlastník místních komunikací (město Otrokovice prostřednictvím MěÚ) prováděl průběžně kontrolu činnosti správce místních komunikací (TSO).

Kontrola stavu zeleně při výjezdu z areálu firmy byla prováděna u firem PSG, a.s., STAVYMA, MONTEMA, s.r.o., BCL Logistic, s.r.o., NC Feed, s.r.o., SMO, a.s., Pipelife Czech, s.r.o.

Měření proměnných parametrů vozovek na místních komunikacích bylo prováděno ze strany MěÚ. Nevyhovující povrchy jsou průběžně opravovány. Nedostatky byly odstraněny nebo zařazeny do plánu obnovy komunikací. Spolupráce s vlastníky silnic vyšších tříd probíhala jen ve výjimečných případech. Ze strany ŘSD a ŘSZK nebylo toto měření prováděno.

Úseky s nevyhovujícími povrchovými parametry vozovky na místních komunikacích byly systematicky odstraňovány ze strany MěÚ. Ze strany ŘSD je plánována celková rekonstrukce v Kvítkovicích, zpracovává se DGN, poté bude následovat PD.

Na území Otrokovic nebyl identifikován žádný úsek pro osazení svodidel proti podjetí motocyklisty, a to ze strany ŘSD, ŘSZK, TSO i zkušebních komisařů.

Fyzické oddělení protisměrných jízdních pruhů na úsecích dvoupruhových komunikací bylo ověřované ze strany ŘSD, jednání se správcem komunikace nebylo vyvoláno.

Místa pro instalaci kooperativních systémů IT pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu nebyla identifikována.

Nové úseky, kde volně žijící živočichové migrují přes komunikace, nebyly vytipovány.

OPATŘENÍ K7 – ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Na železničních přejezdech v místech křížení pozemních komunikací se železnicí na území Otrokovic byla zavedena nová opatření na 1 místě - zabezpečení pomocí celozávor (MK Nadjezd). Nové prvky dopravního značení na železničních přejezdech nebyly zavedeny.



Podle TOMA, a.s. bylo na vlečkovém přejezdu u kruhového objezdu kompletně vyměněno zabezpečovací zařízení, včetně výstražníků a závor. Nově byly doplněny výstražníky z obou stran vlevo.

Průběžná údržba rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhou byla prováděna (podle MěÚ Otrokovice na 4 místech průběžně, podle TSO na 1 místě 3x ročně, podle ŘSD na 1 místě průběžně, podle SŽ u všech železničních přejezdů 1x měsíčně, podle TOMA, a.s. 1x ročně).

OPATŘENÍ K8 – NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Systémy technického zabezpečení pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů na místních komunikacích v Otrokovicích nebyly instalovány. Jednání se správci silnic I., II. a III. třídy s požadavkem na instalaci těchto systémů nebylo iniciováno.

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

Na území Otrokovic nebyla identifikována místa pro zavedení systémů vysokorychlostního vážení ani odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel. Kontrolní vážení vozidel na území Otrokovic nebylo prováděno.

Nízkorychlostní vážení před opuštěním areálu firmy provádějí firmy PSG, a.s. a BCL Logistic, s.r.o. U ostatních dotazovaných společností se vážení neprovádí.

8.2 Opatření bezpečné vozidlo

OPATŘENÍ V1 – ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE

Veřejnost byla seznamována s novými vozidlovými systémy podporujícími bezpečné řízení (např. udržení se v jízdním pruhu, brzdový asistent, adaptivní tempomat a další) prostřednictvím autoškol v rámci výuky.

8.3 Opatření bezpečný účastník

OPATŘENÍ Ú1 – ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ

Výuka dopravní výchovy je realizovaná prioritně v mateřských a základních školách. Město podporuje tuto výuku nejen finančně, ale také pořádáním aktivit pro žáky základních i mateřských škol.

V roce 2022 byla uspořádána výtvarná soutěž pro žáky mateřských škol a 1. tříd základních škol na téma „Reflexní prvky pro bezpečnost chodců“ a dále pro žáky mateřských škol návštěvy s přednáškami městské policie a pro žáky 5. tříd základních škol aktivita „Dětská policie“. Výtvarné soutěže se zúčastnily školní kolektivy 6 pracovišť MŠ (do finále soutěže bylo přihláшено 36 prací), 1. třídy všech tří základních škol a žáci ZŠ Komenského (do finále soutěže bylo přihláшено 40 prací).

Do akcí v rámci ETM 2022 se zapojila také Městská policie Otrokovice.

Byly uskutečněny aktivity v oblasti prevence užívání návykových látek - „Řídím, piju nealko“ (distribuce nealkoholického piva v rámci silničních kontrol Policie ČR) a projekce filmu „Abstinent“ pro střední školy (začínající řidiči).

DDM Sluníčko pořádá aktivity na dopravním hřišti pro děti z mateřských škol a žáky základních škol - výukové programy a akce v rámci ETM pro děti předškolního věku, pravidelná výuka dopravní výchovy pro žáky 1. stupně ZŠ.



Bylo podpořeno zapojení rodičů do systému dopravní výchovy. Zúčastnilo se 593 rodičů při akci v rámci ETM a slavnostního otevření dopravního hřiště a dále 3901 rodičů při návštěvě dopravního 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 apod.

V rámci akce Den bez aut a Slavnostního otevření dopravního hřiště byly použity brýle simulující účinky alkoholu, drog a velké únavy. Dospělí účastníci měli možnost si tyto brýle vyzkoušet a připomenout si tak, že je důležité nesadat za volant, pokud jsou či mohou být pod vlivem alkoholu, návykové látky, případně jsou limitováni únavou.

Preventivní aktivity zaměřené na alkohol a léky při řízení motorových vozidel nad rámec povinného školení BOZP provádějí firmy PSG, a.s., STAVYMA, MONTEMA, s.r.o., Nikola Trans, s.r.o., BCL Logistic, s.r.o., NC Feed, s.r.o., SMO, a.s., Pipelife Czech, s.r.o.

OPATŘENÍ Ú2 – PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Kontrola nad výukou v autoškolách v Otrokovících je prováděna zkušebními komisaři dle úrovně znalostí a dovedností žadatelů o řidičské oprávnění při závěrečných zkouškách.

OPATŘENÍ Ú3 – ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Na MěÚ v Otrokovících bylo řešeno v roce 2022 v přestupkovém řízení dle zákona č. 361/2000 Sb. 781 přestupků, dle zákona č. 56/2001 Sb. 83 přestupků, dle zákona č. 13/1997 Sb. 95 přestupků, dle zákona č. 168/1995 Sb. 29 přestupků a dále bylo vedeno 108 řízení o zadržení řidičského průkazu. Všechny přestupky a řízení o zadržení řidičského průkazu byly vyřešeny vydáním rozhodnutí/příkazu o uložení pokuty/uložením blokové pokuty, případně jiným způsobem (postoupením jinému příslušnému správnímu orgánu, výjimečně odložením).

Přeshraniční vymáhání sankcí z vybraných dopravních přestupků z modulu CBE systému EUCARIS bylo prováděno velmi výjimečně, úspěšnost vymožení sankcí byla asi 30 %.

OPATŘENÍ Ú4 – DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Policie ČR prováděla měření rychlosti vozidel především na úseku D55 na území Otrokovic a dále na ul. Objízdna, tř. Tomáš Bati, ul. Napajedelská, ul. Zlínská, ul. Bří. Mrštíků a silnici III/36745 („Bažantnice“). Bylo zde zaznamenáno nejméně 56 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 a 11:45-12:30 v pracovní dny, zejména v období začátku a konce školního roku a namátkově při každodenním výkonu služby. Nad bezpečností seniorů a handicapovaných se dohlíží namátkově při každodenním výkonu služby. Dohled zajišťuje MP na ul. Zlínská, Komenského, tř. Tomáše Bati a PČR na ul. J. Žižky, Hlavní, Mánesova. Tato problematika patří mezi priority KŘ PZK.

Kontrola ze strany Policie ČR je zajištěna v rámci běžného výkonu služby i vyhlášením DBA se zaměřením. Průběžně je kontrolován úsek na D55, zda není využíván zranitelnými účastníky (chodci, cyklisté). Ze strany městské policie je zajištěna kontrola ostatních přestupků zranitelných účastníků provozu každodenně v rámci výkonu služby. Tato problematika patří mezi priority KŘ PZK.

Pravidelná kontrola přítomnosti alkoholu při řízení je prováděna Policií ČR v rámci běžného výkonu služby i vyhlášením DBA se zaměřením průběžně během celého roku. Tato problematika patří mezi priority Policie ČR.



8.4 Podpůrná opatření

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

Občané jsou seznamováni se zněním, aktivitami a cíli strategie BESIP města Otrokovice prostřednictvím webových stránek města, kde je zveřejněn text strategie i jeho vyhodnocení za uplynulé roky (2018 - 2021): <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.

Některé zásadní legislativní změny jsou zmiňovány a vysvětlovány v Otrokovických novinách, kde také vycházel po celý rok 2022 dopravní kvíz zaměřený na cyklisty (pravidla silničního provozu s ohledem na cyklisty jako zranitelné účastníky).

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025

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



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

[Příloha A](#) [PDF, 887 kB]

[Příloha B](#) [PDF, 195 kB]

[Příloha C](#) [PDF, 792 kB]

[Vyhodnocení plnění strategie - 2021](#) [PDF, 3 MB]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrázek 24: Strategie BESIP Otrokovice uveřejněná na webových stránkách města

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

56

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



9. Závěry a doporučení

9.1 Zhodnocení celkového vývoje

Ve srovnání s rokem 2021 došlo **v roce 2022 ke zlepšení v oblasti usmrčených a lehce zraněných osob. V roce 2021 byla v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, v roce 2022 žádná. Počet těžce zraněných osob zůstal na 2 osobách a je stále pod stanoveným předpokladem. Počet lehce zraněných osob sice poklesl ze 43 na 41, ale je stále nad stanoveným předpokladem.** Pro celý Zlínský kraj byl v roce 2022 trend zcela nepříznivý (zvýšení počtu usmrčených, těžce zraněných i lehce zraněných), zatímco v ČR došlo ke snížení počtu usmrčených, ale zvýšení počtu těžce zraněných i lehce zraněných osob (viz Tabulka 2). Na základě hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje jsou Otrokovice na 6. místě ze 13 ORP (v roce 2021 na 9. místě, viz Tabulka 3). V roce 2022 byl však **nepříznivý vývoj v celkovém počtu nehod se zraněním**, jejichž počet se zvýšil z 33 na 40.

Z dlouhodobějšího pohledu srovnání vývoje nehodovosti s výchozím stavem (průměr let 2014-2016) vykazují Otrokovice v roce 2022 **výrazné zlepšení v ukazateli těžce zranění, mírné zlepšení v ukazatelích usmrčení a setrvalý stav v ukazateli lehce zranění** (viz Tabulka 2).

V roce 2022 bylo na území města Otrokovice identifikováno 6 problémových nehodových lokalit, na kterých došlo k nehodám s usmrčením, těžkým zraněním nebo s více lehkými 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 pro rok 2024 zařadilo potřebné finanční prostředky pro řešení těchto lokalit.

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

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

Stávající Strategie BESIP Otrokovice není v současné době plně v souladu s aktuální Strategii BESIP ČR 2021-2030 i s aktuální Strategií BESIP Zlínského kraje 2022-2030, co se týče zaměření jednotlivých dílčích cílů, jelikož u těchto nově zpracovaných strategií byly po roce 2020 dílčí cíle modifikovány jako klíčové ukazatele. V tomto vyhodnocení bylo provedeno částečné přiblížení těmto klíčovým ukazatelům. Strategie BESIP Otrokovic vypracovaná v roce 2017 však zůstává nadále v platnosti. Před ukončením období její platnosti v roce 2025 bude nutné přistoupit k jejímu přepracování a aktualizaci tak, aby byla s těmito strategiemi v souladu. S tímto cílem bude třeba také provést úpravu struktury a obsahu dotazníkového šetření plnění akčního programu zodpovědnými subjekty za bezpečnost v rámci města Otrokovice.



9.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů, resp. klíčových ukazatelů pro další období

Z detailní analýzy nehodovosti v posledních letech vyplývá, že v Otrokovicích se mezi kritické oblasti nehodovosti v období platnosti strategie (2018-2022) zařazují zejména **silnice I. a III. třídy, místní komunikace, průsečné křižovatky, srážky jedoucích vozidel, srážky s pevnou překážkou, srážky s chodcem, zavinění nehody řidičem nemotorového vozidla (cyklistou), nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, ovlivnění viníka nehody alkoholem**. Výsledkem všech těchto faktorů je stále vysoký počet zraněných účastníků provozu (zejména lehce zraněných), mezi nimiž figurují nejen osoby v osobních vozidlech, ale zejména **cyklisté a také chodci**. Je třeba také dbát na **ochranu zranitelných účastníků provozu**, mezi něž patří kromě chodců, cyklistů a motocyklistů také děti a senioři.

V období platnosti strategie se podařilo snížit téměř na minimum počet usmrcených, rovněž počet těžce zraněných výrazně poklesl, avšak počet lehce zraněných se nedaří snížit, stále se pohybuje v relativně vysokých číslech.

Aktivity Akčního programu je nutné v dalším období dále zaměřit na významná opatření zaměřená na oblasti s nejvyšším dopadem na počet zraněných osob:

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

Z výše uvedených závěrů vyplývá skutečnost, že je velmi důležité se dále zabývat realizací dopravně-bezpečnostních opatření na území města, která povedou ke snížení závažnosti a počtu dopravních nehod. K financování vybraných opatření je vhodné v co nejvyšší míře využívat potenciálních dotačních titulů z rozpočtu státu (MMR, SFDI) i kraje (např. program BESIP Zlínského kraje atd.). Stálá pozornost by měla být věnována vytipovaným nehodovým lokalitám na území města Otrokovice.

BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH – PRÁVO A ODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS



9.3 Aktivity Akčního programu

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

Tyto aktivity inicioval MěÚ Otrokovice – odbor dopravně-správní, 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 přinést postupné snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, k čemuž je zapotřebí důsledné realizace akčního programu s podporou finančních prostředků z vlastních zdrojů i dalších veřejných zdrojů (fondů).

Z podání informace o realizovaných aktivitách vyplývá, že je uskutečňována řada bezpečnostních opatření, je však zapotřebí dále se soustředit na postupné plnění stanovených aktivit, včetně získávání nových odborných, finančních i personálních zdrojů.

a) 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 další „zóny 30“, případně obytné zóny.

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 tak, aby došlo k propojení všech částí města, budovat vjezdové ostrůvky na vjezdech do města.

Opatření K5 – Soustavně zajišťovat revize stavebního uspořádání křižovatek, viditelnosti a srozumitelnosti dopravního značení a revize rozhledových trojúhelníků. Dopravní značení je vybavení pozemních komunikací s omezenou dobou životnosti, a proto je zapotřebí stále kontrolovat jeho viditelnost. Dále budovat na vhodných místech dělicí pásy, parkovací a odbočovací pruhy na komunikacích.

Opatření K6 – Ve spolupráci s KŘ Policie ZK systematicky provádět bezpečnostní inspekce na místech častých dopravních nehod, včetně kontrol vybavení pozemních komunikací i z hlediska bezpečnosti, nejen na místech dopravních nehod s vážnými následky, ale i na místech, kde dochází k nehodám s lehkým zraněním nebo jen s hmotnou škodou. Identifikovat případné nechráněné pevné překážky v ochranném pásmu silnic, úseky pro osazení svodidel proti podjetí motocyklisty a místa pro instalaci kooperativních systémů IT pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Ve spolupráci s ŘSD, správa Zlín, a ŘSZK dále provádět 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, zavádět na nich nové prvky dopravního značení.



Opatření K8 – Iniciovat firmy, které působí v Otrokovicích, k zajištění vážení vozidel. Identifikovat místa pro zavedení systémů vysokorychlostního vážení nebo odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel.

b) Opatření bezpečné vozidlo – V

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

c) 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 výtvarné soutěže a dalších tradičních dopravně bezpečnostních 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 KŘ Policie ZK realizovat tradiční aktivity se zaměřením na prevenci jízdy pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

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

Provádět interní kontrolu kvality přípravy žadatelů o řidičské oprávnění.

Opatření Ú3 – Důsledně zajišťovat vymahatelnost práva na základě vybraných dopravních přestupků.

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

Zajistit měření rychlosti vozidel především na úseku D55 na území Otrokovic a kontrolu přítomnosti alkoholu při řízení.

d) Podpůrná opatření

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

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



Použité zdroje

- [1] Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025, <http://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848>
- [2] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030, Informace o plnění v roce 2022, včetně souvisejících příloh, <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie>
- [3] Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje 2022-2030, <https://zlinskykraj.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-0>
- [4] Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014-2023, <https://otrokovice.cz/integrovaný%2Dstrategický%2Drozvojový%2Dplan%2Dmesta%2Dotrokovice%2D2014%2D2023/ms-3766/p1=3766>
- [5] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, statistika nehodovosti, <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [6] Aplikace Dopravní nehody v ČR, <https://nehody.cdv.cz>
- [7] Observační bezpečnosti silničního provozu, <https://www.czrso.cz>
- [8] Vize Nula, CDV, <https://www.cdv.cz/vizenula>
- [9] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>
- [10] European Transport Safety Council (ETSC), <https://etsc.eu>
- [11] Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2022 - návrh, https://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=24714



Seznam použitých zkratk

DDH – dětské dopravní hřiště

DDM – Dům dětí a mládeže

ETM – Evropský týden mobility

KŘP ZK – Krajské ředitelství Policie Zlínského kraje

MěÚ – městský úřad

MK – místní komunikace

Strategie BESIP Otrokovice – Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025

Strategie BESIP ZK – Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období let 2022-2030

NUB – nepřímé ukazatele bezpečnosti

ORP – obec s rozšířenou působností

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSDP PP ČR – Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje

SOD – státní odborný dozor

SŽ – Správa železnic, státní organizace

TSO – Technické služby Otrokovice, s.r.o.

ZŠ – základní škola

Seznam tabulek

Tabulka 1: Plnění strategických cílů města Otrokovice (skutečnost a předpoklad)	5
Tabulka 2: Přehled vývoje nehodových ukazatelů v letech 2012-2022	7
Tabulka 3: Vyhodnocení ukazatelů nehodovosti a ztrát z nehodovosti měst se statutem ORP Zlínského kraje v roce 2022	7
Tabulka 4: Počet usmrčených po srážce cyklisty s jiným účastníkem provozu (ČR 2021-2022)	8
Tabulka 5: Přehled lokalit pro měření	8
Tabulka 6: Výsledky měření pro lokalitu 1	9
Tabulka 7: Výsledky měření pro lokalitu 2	9
Tabulka 8: Výsledky měření pro lokalitu 3	9
Tabulka 9: Výsledky měření pro Otrokovice celkem	9
Tabulka 10: Srovnání měření podle územních jednotek	9
Tabulka 11: Dopravní nehody podle závažnosti a druhu účastníka v roce 2022	10
Tabulka 12: Lokalizace dopravních nehod se zraněním v Otrokovicích v roce 2022	14
Tabulka 13: Lokalizace dopravních nehod bez zranění v Otrokovicích v roce 2022	15
Tabulka 14: Porovnání vývoje nehodovosti v roce 2022 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle	16
Tabulka 15: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2018-2022 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice pro jednotlivé dílčí cíle	17
Tabulka 16: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Děti	18
Tabulka 17: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Chodci	19
Tabulka 18: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Cyklisté	20

Tabulka 19: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Motocyklisté	21
Tabulka 20: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Stárnoucí populace (od 65 let)	22
Tabulka 21: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Mladí řidiči (do 24 let)	23
Tabulka 22: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Alkohol a jiné návykové látky	24
Tabulka 23: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nepřiměřená rychlost.....	25
Tabulka 24: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nedání přednosti v jízdě.....	26
Tabulka 25: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nesprávné předjíždění.....	27
Tabulka 26: Dílčí cíl Strategie BESIP Otrokovice: Nákladní automobily	28
Tabulka 27: Délka pozemních komunikací na území města Otrokovice ke konci roku 2022.....	29
Tabulka 28: Sčítání dopravy 2020-2021 a 2016 (město Otrokovice)	30
Tabulka 29: Dopravní nehody podle lokalizace v obci/mimo obec v letech 2017-2022	31
Tabulka 30: Dopravní nehody podle druhu komunikace v letech 2017-2022	32
Tabulka 31: Dopravní nehody podle směrových poměrů komunikace v letech 2017-2022	33
Tabulka 32: Dopravní nehody a jejich následky podle druhu nehody v letech 2017-2022	35
Tabulka 33: Dopravní nehody a jejich následky podle zavinění nehody v letech 2017-2022	36
Tabulka 34: Dopravní nehody a jejich následky podle hlavní příčiny nehody v letech 2017-2022.....	37
Tabulka 35: Dopravní nehody podle ovlivnění viníka nehody v letech 2017-2022.....	38
Tabulka 36: Následky dopravních nehod podle druhu účastníka v letech 2017-2022	39
Tabulka 37: Následky dopravních nehod podle věku účastníka v letech 2017-2022.....	40
Tabulka 38: Výdaje na dopravu a celkové výdaje města Otrokovice	49
Tabulka 39: Předpokládané výdaje na dopravně bezpečnostní opatření	50

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj následků nehodovosti v Otrokovicích v letech 2012-2022.....	5
---	---

Seznam obrázků

Obrázek 1: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2022	11
Obrázek 2: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2022 (zvětšený výřez).....	12
Obrázek 3: Nehody se zraněním na území Otrokovic v roce 2022 (oblast tř. Tomáše Bati a tř. Osvobození).....	13
Obrázek 4: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2022 - chodci a ve vozidlech	18
Obrázek 5: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2022	19
Obrázek 6: Lokalizace nehod cyklistů v Otrokovicích v roce 2022	20
Obrázek 7: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2022	21
Obrázek 8: Lokalizace nehod seniorů v Otrokovicích v roce 2022 - chodci a ve vozidlech.....	22
Obrázek 9: Lokalizace nehod vinou mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2022	23
Obrázek 10: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu v Otrokovicích v roce 2022	24
Obrázek 11: Lokalizace nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti v Otrokovicích v roce 2022	25

Obrázek 12: Lokalizace nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2022	26
Obrázek 13: Lokalizace nehod v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích v roce 2022	27
Obrázek 14: Lokalizace nehod s účastí nákladních automobilů v Otrokovicích v roce 2022	28
Obrázek 15: Intenzity dopravy na pozemních komunikacích na území města Otrokovice podle Celostátního sčítání dopravy 2020-2021	30
Obrázek 16: Lokalizace závažnějších nehod v Otrokovicích v období 1/2019-2/2023	41
Obrázek 17: Lokalita 1 ve sledovaném období	42
Obrázek 18: Lokalita 2 ve sledovaném období	43
Obrázek 19: Lokalita 3 ve sledovaném období	44
Obrázek 20: Lokalita 4 ve sledovaném období	45
Obrázek 21: Lokalita 5 ve sledovaném období	46
Obrázek 22: Lokalita 6 ve sledovaném období	47
Obrázek 23: Nehody s účastí cyklistů ve sledovaném období	48
Obrázek 24: Strategie BESIP Otrokovice uveřejněná na webových stránkách města	56





ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2018-2025 MĚSTA OTROKOVICE:

**Ve městě Otrokovice nebude na následky dopravní nehody
usmrcen žádný člověk a počet těžce a lehce zraněných v roce
2025 klesne na polovinu oproti průměru let 2014-2016.**