



**STRATEGIE
BEZPEČNOSTI
SILNIČNÍHO PROVOZU
MĚSTA OTROKOVICE
NA OBDOBÍ 2018—2025**

Řešitelský tým:

Ing. Josef Mikulík, CSc., odpovědný řešitel

Mgr. Zuzana Strnadová, řešitel

RNDr. Jan Tecl, řešitel

Ing. Ondřej Valach, řešitel

Ing. Jaroslav Martínek, řešitel

Vypracovalo:

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

BRNO, 2018

Shrnutí

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018–2025 (dále jen Strategie bsp Otrokovice) je důležitým počinem vedení města, kterým vyjadřuje svůj **záměr na zásadní minimalizaci dopravní nehodovosti na území města Otrokovice**, a je konkrétním krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků.

Je odpovědnou reakcí na tragickou skutečnost, že **za posledních 10 let od roku 2007 do roku 2016 na silnicích na území města Otrokovice zemřelo 8 lidí, 57 jich bylo poznamenáno těžkými zraněními zásadně ovlivňujícími jejich běžný život a dalších 407 bylo zraněno lehce**. Nejde jen o zmařené životy a utrpení obětí nehod i jejich blízkých, ale i o obrovské ekonomické ztráty způsobené nehodami a jejich následky. Za těchto 10 let znamenají **částku 762 mil. Kč**.

Aby k těmto obrovským lidským i ekonomickým ztrátám nedocházelo, byl připraven tento koncepční záměr s konkrétním postupem jeho realizace.

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

**OD ROKU 2025 NA ÚZEMÍ MĚSTA OTROKOVICE
NEZEMŘEL NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÝ ČLOVĚK
A POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH KLESL NA POLOVINU¹.**

Jedná se o unikátní počín, který zatím nemá v rámci České republiky obdoby. Město Otrokovice má ambici se připojit k několika desítkám evropských měst, které již toho cíle dosáhly².

Dlouhodobým cílem do roku 2035 je důsledné naplnění VIZE NULA i v těžkých následcích nehod. Znamená to, že

**PO ROCE 2035 BY NEMĚL NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY
ZEMŘÍT A ANI BÝT TĚŽCE ZRANĚN ŽÁDNÝ ČLOVĚK.**

¹ oproti průměru let 2014-2016

² [online], dostupné z: <http://www.citymetric.com/transport/map-which-european-cities-have-fewest-traffic-fatalities-347>

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

OTROKOVICE - MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD.

(logo³)

Strategie bsp Otrokovice vychází z koncepce a obsahu aktuálního vládního dokumentu Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017⁴ (dále jen Revidovaná NSBSP) a Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020⁵ (dále jen Strategie BSP ZK). Přitom reaguje na konkrétní podmínky silničního provozu a dopravní infrastruktury města Otrokovice.

Strategie bsp Otrokovice řeší problematiku bezpečnosti silničního provozu na úrovni střednědobého plánu. Současně ji pojímá i v dlouhodobém horizontu s vazbami na rozvojové záměry města tak, aby do nich mohly být návazně plně integrovány rámcové podmínky i parametry bezpečnosti silničního provozu. Zároveň je součástí připravovaného projektu města Otrokovice „**Město s dobrou adresou**“ zaměřeného na kvalitní řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy⁶.

Strategie bsp Otrokovice pokrývá řešení bezpečnosti dopravy jen **na katastrálním území města Otrokovice**. Vzhledem k tomu, že Městský úřad Otrokovice vykonává, dle zákona, přenesenou působnost v rozsahu obecního úřadu obce s rozšířenou působností, jsou zde uvedeny pro komplexnost jen základní charakteristiky relevantní oblasti.

³ viz kap. 3.4.6; součást PR aktivit MÚ Otrokovice

⁴ Usnesení vlády ze dne 27. 2. 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017

⁵ schválena Radou Zlínského kraje dne 3. 12. 2012

⁶ [online], dostupné z: <http://www.otrokovice.dobramesta.cz/>

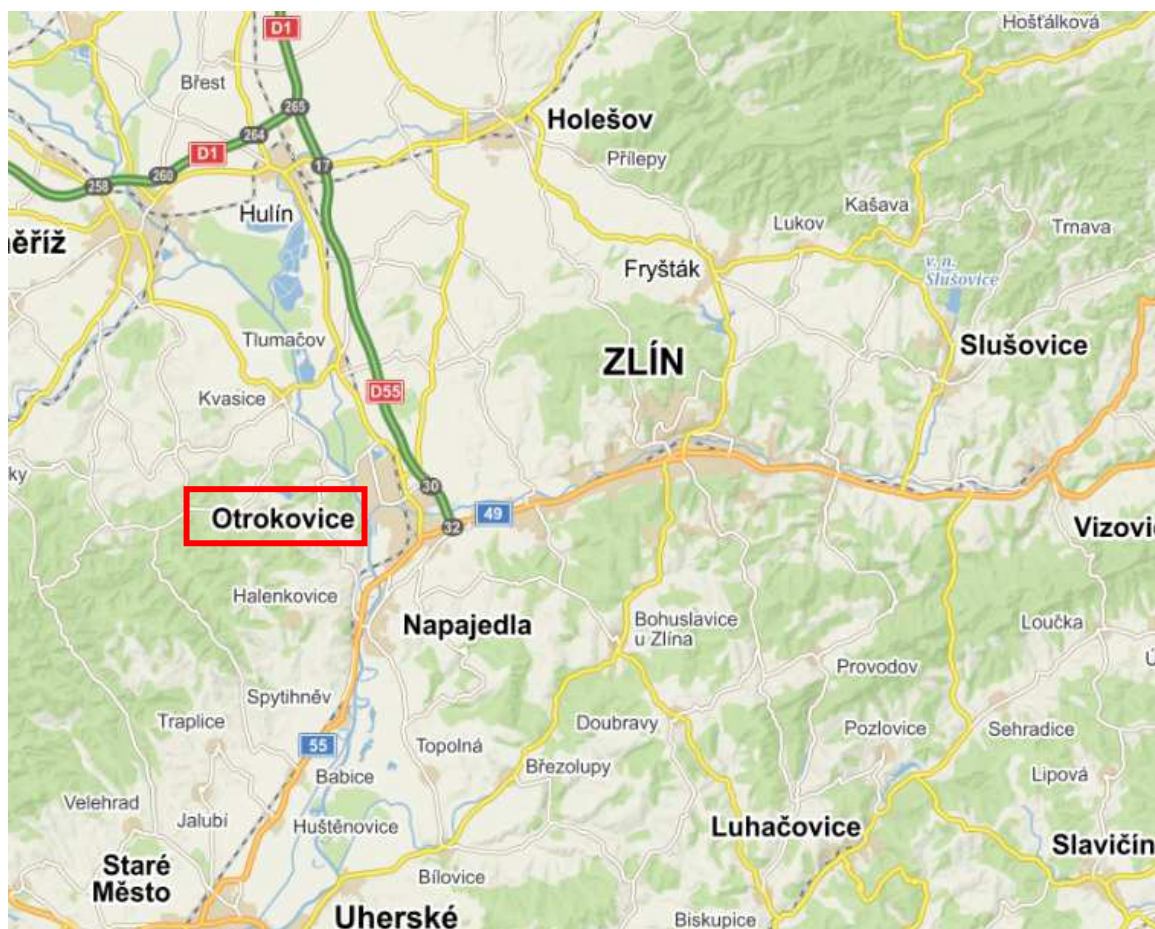
Dokument je strukturován do tří částí – analytické, strategické a realizační. V analytické části jsou popsány a zhodnoceny územní a dopravní podmínky města a podrobně analyzovány nehody s osobními následky a to jak z hlediska jejich charakteristik, tak i jejich výskytu, včetně vyčíslení celkových ekonomických ztrát způsobených nehodovostí. Strategická část je směřována k dosažení ambiciózní vize, pro jejíž naplnění jsou stanoveny střednědobé strategické cíle s konkrétně danými dílčími cíli zaměřenými na problémové oblasti nehodovosti. Hodnocení jejich plnění je současně podpořeno i dalšími nepřímými ukazateli bezpečnosti. Realizační část podtrhuje důležitost vzájemné koordinace realizace bezpečnostních opatření, která jsou uvedena v příloženém Akčním programu. Součástí je i orientační vyčíslení finančních potřeb na jejich realizaci a návrh organizačního zajištění realizace celé Strategie bsp Otrokovice.

OBSAH

1	ANALYTICKÁ ČÁST	7
1.1	PODMÍNKY A CHARAKTERISTIKY SILNIČNÍ DOPRAVY	7
1.1.1	<i>Socioekonomické charakteristiky města</i>	7
1.1.2	<i>Sídelní struktura</i>	9
1.1.3	<i>Charakteristika sítě pozemních komunikací</i>	11
TAB. 3:	DÉLKY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ NA KATASTRÁLNÍM ÚZEMÍ OTROKOVICE	12
1.1.4	<i>Charakteristika motorizace</i>	15
1.1.5	<i>Intenzity dopravy</i>	15
1.1.6	<i>Další faktory ovlivňující dopravu</i>	16
1.1.7	<i>Veřejná doprava</i>	16
1.1.8	<i>Cyklistická doprava</i>	18
1.1.9	<i>Pěší doprava</i>	22
1.1.10	<i>Realizované a připravované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu</i>	22
1.2	NEHODOVOST V LETECH 2007–2016	24
1.2.1	<i>Celkový vývoj nehodovosti</i>	24
1.2.2	<i>Místa nehod</i>	27
1.2.3	<i>Identifikace kriticky závažných lokalit</i>	32
1.2.4	<i>Analýza problémových oblastí</i>	38
1.2.5	<i>Ekonomické dopady nehodovosti</i>	43
2	STRATEGICKÁ ČÁST	44
2.1	VÝCHODISKA	44
2.2	KONCEPČNÍ SCHÉMA	45
2.3	VIZE	47
2.4	STRATEGICKÉ CÍLE	48
2.5	DÍLČÍ CÍLE	50
2.6	NEPŘÍMÉ UKAZATELE	52
3	REALIZAČNÍ ČÁST	53
3.1	KOORDINACE NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ	53
3.2	REALIZACE NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ	54
3.3	ORIENTAČNÍ VYČÍSLENÍ FINANČNÍ NÁROČNOSTI NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ	57
3.4	NÁVRH ORGANIZAČNÍHO A FINANČNÍHO ZAJIŠTĚNÍ REALIZACE	59
3.4.1	<i>Účinná politická podpora</i>	59
3.4.2	<i>Klíčová role strategie</i>	59
3.4.3	<i>Funkční koordinace a zapojení všech subjektů i občanů</i>	60
3.4.4	<i>Účinná legislativa</i>	61
3.4.5	<i>Zajištěné financování</i>	62
3.4.6	<i>Přesvědčivá propagace</i>	64
3.4.7	<i>Průběžné monitorování a vyhodnocování</i>	64
3.4.8	<i>Přenos poznatků a odborná podpora</i>	65
4	ZÁVĚR	65

1 ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 PODMÍNKY A CHARAKTERISTIKY SILNIČNÍ DOPRAVY



1.1.1 Socioekonomické charakteristiky města

Město Otrokovice, které vzniklo spojením někdejších samostatných obcí Otrokovice a Kvítkovice, leží v západní části Zlínského kraje na rozhraní tří regionů - Valašska, Slovácka a Hané. Je průmyslovým městem, jehož rozvoj byl založen ve třicátých letech 20. století výstavbou Baťových závodů, na které navázala v sedmdesátých letech minulého století nová pneumatikárna.

Město Otrokovice je šestým největším městem Zlínského kraje. Je centrem správního obvodu (ORP), který zahrnuje celkem 10 obcí s téměř 35 000 obyvateli. Dvě obce mají statut města - Otrokovice a Napajedla.

Počet obyvatel

V městě Otrokovice žilo k 31. 12. 2016 celkem 18 009 obyvatel, z toho je 48,6 % mužů a 51,4 % žen. Průměrný věk obyvatel města činil 43,7 let. V Otrokovicích, obdobně jako v celém regionu, občanů ubývá. V porovnání let 2010-2016 došlo k poklesu počtu o 1 705 obyvatel, tj. o 8,4 %.

Počet obyvatel ve správním obvodu ORP Otrokovice činil k 31. 12. 2016 celkem 34 482 obyvatel. Proti stavu na konci roku 2000 v něm ubylo 1 454 obyvatel, tj. o 4,1 %, tedy méně než v Otrokovicích. Znamená to, že v obce v ORP Otrokovice dosáhly takového přírůstku obyvatel, který vyrovnal úbytek obyvatel Otrokovic. Průměrný věk obyvatel ORP Otrokovice je 43,0 let, tedy nižší než v Otrokovicích.

V celém Zlínském kraji došlo v daném období ke snížení počtu obyvatel o 14 192 lidí, tj. o 2,4 %, průměrný věk obyvatel kraje činil 42,7 let.

Tab. 1: Porovnání vývoje počtu obyvatel v Otrokovicích, ORP Otrokovice a Zlínském kraji (dle stavu k 31. 12. daného roku)

		2000	2005	2010	2015	2016
počet obyvatel	Otrokovice	19 714	18 665	18 469	18 157	18 009
	ORP Otrokovice	35 847	34 947	34 937	34 482	34 393
	Zlínský kraj	597 890	590 142	590 361	584 676	583 698
průměrný věk	Otrokovice	37,8	39,9	41,6	43,3	43,7
	ORP Otrokovice	38,1	39,9	41,2	42,7	43,0
	Zlínský kraj	38,4	39,9	41,2	42,5	42,7

V posledních dvaceti letech dochází k výraznému poklesu počtu obyvatel města Otrokovice, který se však projevuje i celorepublikově, ale ne v takovém rozsahu. V provedených porovnáních je poměrově nejvyšší. Souvislost je třeba spatřovat především v trendu suburbanizace, tedy vystěhovávání obyvatel z centrální části města na jeho okraj a především do okolních obcí. Procesem migrace je ovlivněna zejména věková struktura obyvatel a stárnutí populace, v Otrokovicích je nejvyšší průměrný věk obyvatel (celostátní průměr je 42,0 let). Negativním jevem je především vystěhovávání zejména mladších a vzdělanějších obyvatel do Prahy, Brna a Zlína (především vysokoškoláků, kteří po studiích v daném městě zůstanou). Dle predikce Českého statistického úřadu o demografickém

vývoji obyvatelstva lze předpokládat, že počet obyvatel města se bude i dále postupně snižovat.

Věková struktura obyvatelstva

Populace v produktivním věku (15-64 let) tvoří 67 % obyvatelstva města, což koresponduje se situací velikostně srovnatelných měst ve Zlínském kraji. Podíl dětí do věku 0-14 let tvoří 14 % obyvatelstva města a odpovídá rozložení ve Zlínském kraji. Počet obyvatel nad 65 let věku činí 19 % obyvatelstva města, což mírně převyšuje podíl obyvatelstva v této věkové struktuře ve Zlínském kraji.

Vzdělanostní struktura

V Otrokovicích disponuje vysokoškolským vzděláním pouze 15 % zaměstnaných osob, což je mírně horší než ve Zlínském kraji (16 %). Oproti České republice se však jedná o podprůměrnou hodnotu (18 % zaměstnaných).

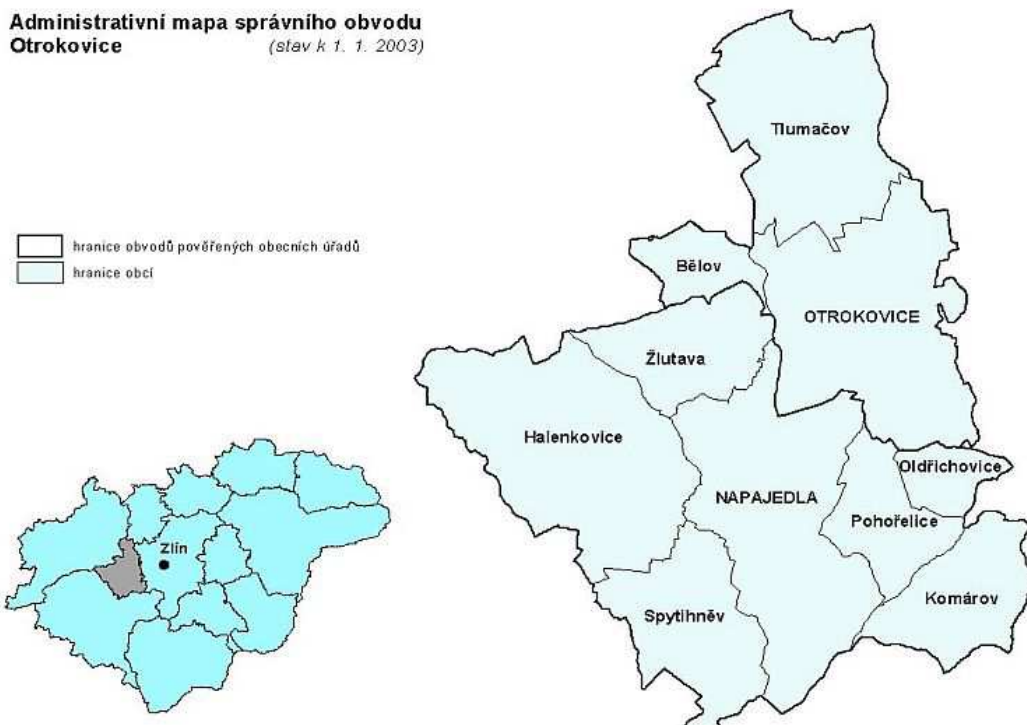
Míra nezaměstnanosti

Město Otrokovice patří mezi okresy Zlínského kraje s nejnižší mírou nezaměstnanosti. V okrese Zlín dosahovala k 31. 12. 2016 nezaměstnanost 3,98 % a v ORP Otrokovice činila 3,7 %. Podíl nezaměstnaných osob ve Zlínském kraji dosáhl 4,92 %, v celé ČR činil 5,19 %.

1.1.2 Sídelní struktura

Otrokovice jsou střediskem správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) pro obce: Bělov, Halenkovice, Komárov, Napajedla, Oldřichovice, Pohořelice, Spytihněv, Tlumačov, Žlutava. Pro tyto obce zajišťuje výkon státní správy jako obec s rozšířenou

Administrativní mapa správního obvodu
Otrokovice (stav k 1. 1. 2003)



působností.

Tab. 1: Charakteristiky ORP Otrokovice (2015)

obce	rozloha (ha)	počet obyvatel	hustota obyvatel/km ²
celkem	11 173	34 482	309
Bělov	344	318	92
Halenkovice	2 002	1 873	94
Komárov	762	338	44
Napajedla	1 983	7 216	364
Oldřichovice	273	400	146
OTROKOVICE	1 963	18 157	925
Pohořelice	588	879	150
Spytihněv	966	1 701	176
Tlumačov	1 552	2 476	160
Žlutava	740	1 124	152

Rozloha města Otrokovice činí 19,63 km², hustota zalidnění k 31. 12. 2015 byla 925 osob/ km². Rozloha ORP činí 111,7 km², hustota zalidnění ORP Otrokovice k 31. 12. 2015 byla 308,6 osob/km².

ORP Otrokovice je nejmenším správním obvodem v kraji s největší průměrnou hustotou osídlení a druhým nejvyšším podílem městského obyvatelstva.

Tab. 2: Srovnání Zlínský kraj - ORP Otrokovice (2015)

kraj, správní obvod ORP	rozloha (km ²)	počet obyvatel	počet obcí			počet katastrů	počet částí obcí	hustota obyvatelstva na 1 km ²
			celkem	z toho				
				měst	městysů			
Zlínský kraj	3 963	584 676	307	30	6	443	437	148
ORP OTROKOVICE	112	34 482	10	2	-	11	11	309

1.1.3 Charakteristika sítě pozemních komunikací

Město Otrokovice má výborné silniční napojení prostřednictvím dálnice D55 (dříve R55) na dálnici D1, díky které má přímé dopravní spojení s ostatními částmi republiky. Úsek D55 prochází východní částí katastru města a je ukončen mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/49. Silnice I/49 prochází jihovýchodní částí katastru města, začíná na křižovatce se silnicí

I/55 a pokračuje východním směrem na Zlín. Na severní straně katastru města odbočuje ze silnice II/551 severovýchodním směrem silnice II/438 směrem na Machovou. Ze stejné silnice pak ještě severněji odbočuje západní směrem silnice III/36745 směrem na Bělov a dále na Kroměříž. Z této silnice pak odbočuje silnice III/36746, která prochází západní částí města (kolem Bařova) a na jihu se spojuje se silnicí I/55. Přes Kvítkovice prochází silnice III/4973.

V současné době je z celé D55 v provozu necelých 18 km dlouhý úsek Hulín - Otrokovice, který spolu s již zprovozněnými úseky dálnice D1 výrazně přispěl k lepšímu napojení Zlínského kraje na republikovou síť silnic a dálnic. Tříkilometrový severovýchodní obchvat Otrokovic byl zprovozněn v 27. 10. 2006, severního prodloužení k mimoúrovňové křižovatce Hulín s dálnicí D1 se D55 dočkala 3. 12. 2010, kdy byl zprovozněn jak 2,7 km dlouhý úsek Hulín – Hulín - východ, budovaný v rámci stavby dálnice D1, tak i úsek Hulín - Skalka v délce 10,8 km. Práce na jihovýchodním obchvatu byly již zahájeny, datum uvedení do provozu zatím není potvrzeno.

Tab. 3: Délky pozemních komunikací na katastrálním území Otrokovice

komunikace	délka (km)
D55	3,7
I/49	3,4
I/55	3,7
II/438	2,8*
III/4973	2,5
III/36745	1,3
III/36746	4,7
celkem	22,1
místní	cca 60

Obr. 1: Dálnice a silnice na katastrálním území Otrokovice

1.1.4 Charakteristika motorizace

Tab. 4 Porovnání automobilizace a motorizace v Otrokovicích, ORP Otrokovice a ve Zlínském kraji (2016)

počet vozidel	Otrokovice	ORP Otrokovice	Zlínský kraj
osobní automobily	7 260	14 626	254 320
motocykly	753	2 028	46 586
nákladní automobily	1 085	1 948	32 540
autobusy	15	17	872
stupeň automobilizace (osobních automobilů/tis. obyv.)			
	399	424	435
stupeň motorizace (motorových vozidel/tis. obyv.)			
	501	540	570

Úroveň automobilizace i motorizace v Otrokovicích je ve srovnání s ORP Otrokovice i se Zlínským krajem nižší. Je třeba současně zdůraznit, že Zlínský kraj patří mezi nejméně motorizované kraje v ČR.

1.1.5 Intenzity dopravy

Informace o změnách dopravního zatížení na vybraných komunikacích poskytuje porovnání výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2010 a 2016. Přitom je třeba zohlednit, že v roce 2010 byl v provozu pouze tříkilometrový obchvat Otrokovic, který se připojoval provizorně na silnici I/55 na severním okraji města.

Nejvíce zatížené v Otrokovicích byly úseky silnic I/49 a I/55. Vlivem zpoplatnění D55 byla na úseku mezi exitem 30 a 32 nižší intenzita dopravy než na paralelním průtahu silnice I/55. Intenzita na silnici I/49 vzrostla oproti roku 2010 až o 50 %, na I/55 o 20 %. Pouze na severním výjezdu z města směrem na Tlumačov se intenzita na I/55 snížila. Silnice II. a III. třídy měly poměrně nízkou intenzitu kolem 2000 voz/24h, která se v období mezi sčítacími roky příliš nezměnila. Podrobné výsledky sčítání dopravy jsou dokumentovány v Příloze A-1.

Od 1. 1. 2018 je od poplatku osvobozen dvoukilometrový úsek D55 (mezi exitem 30 a 32) navazující na silnici I/49. Díky tomu se očekává snížení denní intenzity na silnici I/55 v Otrokovicích min. o 2 000 voz/24h. K dalšímu snížení intenzity provozu by mělo napomoci

plánované pokračování dálničního obchvatu D55 kolem jihovýchodní části města (Kvítkovice) s napojením na silnici I/55 u Napajedel, což by mohlo zásadně uvolnit křižovatku I/49 a I/55 v Kvítkovicích. Další potenciální pozitivní ovlivnění by mohla přinést plánovaná výstavba komunikace D49 Hulín - Fryšták (Slušovice, Vizovice...).

Pro přesnější odhad možných dopadů uvedených stavebních a organizačních změn, zahrnujících i záměr vybudování železničního tunelu pod kvítkovickou křižovatkou, by bylo třeba provést studii podloženou podrobným směrovým průzkumem dopravy, případně doplněným průzkumem dopravního chování.

1.1.6 Další faktory ovlivňující dopravu

Vysoká intenzita tranzitní dopravy zásobujících místní podniky (transport materiálu a zboží), zejména Continental Barum, s.r.o. a průmyslový areál TOMA, a.s., způsobuje ve městě nejen zvýšení hladiny hluku a prašnosti, ale i vyšší riziko vzniku nehod. Proto byl v roce 2008 zaveden zákaz vjezdu nákladním vozidlům nad 12 t na silnici I/55 v úseku od kvítkovické křižovatky po křižovatku Komenského, která nezásobují místní firmy. V roce 2012 byl tento zákaz rozšířen pro nákladní vozidla nad 7,5 t. Zákaz vjezdu je monitorován prostřednictvím městského kamerového dohlížecího systému.

1.1.7 Veřejná doprava

Veřejná doprava hraje klíčovou roli při zajišťování osobní přepravy osob. Její rozsah a kvalita poskytovaných služeb cestujícím může významným způsobem ovlivnit míru využívání individuální automobilové dopravy s jednoznačným dopadem na dopravní zatížení komunikací a bezpečnost silničního provozu.

Otrokovice a krajské město Zlín jsou spojeny systémem městské hromadné dopravy provozované Dopravní společností Zlín – Otrokovice, s.r.o. trolejbusovými linkami 1, 2, 6 a autobusovými linkami 55 a 70.

Rozložení zastávek MHD je dokumentováno v Příloze A-2.1.

Obr. 2: Vedení linek MHD



Předmětem Strategie bsp Otrokovice však není řešení veřejné dopravy na území města a optimalizace dopravní obslužnosti. Její řešení není jen otázkou vhodné infrastruktury, ale má řadu dalších sociálních, finančních, politických a rozvojových dopadů, které si vyžadují speciální pozornost a koordinaci s komplexním řešením udržitelné mobility.

Její zahrnutí do tohoto dokumentu má především informativní charakter. Je ale současně i zdůrazněním potřeby zohlednit její požadavky na kvalitní provoz a sladit je s opatřeními na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Vedení linek po komunikacích města je jedním z významných prvků určujících rozsah a výběr vhodných zklidňovacích

opatření. Při jejich návrhu je třeba preferovat taková řešení, která nebudou mít vliv na komfort jízdy a pohodlí cestujících v prostředcích veřejné dopravy.

1.1.8 Cyklistická doprava

Příhodná terénní konfigurace města Otrokovice a jeho okolí vytváří ideální podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy a její maximální využití nejen pro rekreační účely a volnočasové aktivity, ale i jako plnohodnotnou alternativu individuální přepravy do zaměstnání i za ostatními aktivitami (do školy, za nákupy, k vybavení úředních záležitostí i dalších sociálních záležitostí). Otrokovicemi prochází Moravská stezka, která umožňuje pohodlnou jízdu na kole jak na sever do Kroměříže, tak i na jih do Uherského Hradiště. V katastru města se postupně budují další cyklostezky, které propojují atraktivní místa volnočasových aktivit.

Pro efektivní využití cyklistické dopravy zajistilo vedení města již v roce 2008 vypracování studie „Otrokovice – řešení cyklo dopravy“. Tato studie, vypracovaná projektovou kanceláří A-S ze Zlína, navrhla komplexní řešení sítě cyklotras a cyklostezek na katastrálním území města i s návazností na jeho okolí.

Řešení cyklistické dopravy je rozvrženo a návazně podrobněji rozpracováno do tří etap:

1. etapa: navázání Otrokovic na sousední sídla a na cyklistickou síť vyššího řádu, řešení cyklo dopravy v centrální oblasti města Otrokovice,
2. etapa: vzájemné propojení jednotlivých městských částí Otrokovic,
3. etapa: řešení vnitřní cyklo dopravy v jednotlivých městských částech.

Podrobné řešení je zahrnuto v předmětné studii, která je využívána pro koncepční postupnou realizaci jednotlivých tras a stezek.

Studie zdůrazňuje hledisko bezpečnosti provozu a úpravy nových tras jsou posuzovány bezpečnostním auditem.

V dalším postupu je však naprosto nezbytné důsledně harmonizovat technická řešení rozšiřování cyklistické infrastruktury s realizací bezpečnostních opatření na síti pozemních komunikací města a to jak v návaznosti na změny dopravních podmínek vyvolaných postupným budováním obchvatu města, tak i realizací celoplošných opatření jako jsou Zóna 30 a Obytná zóna.

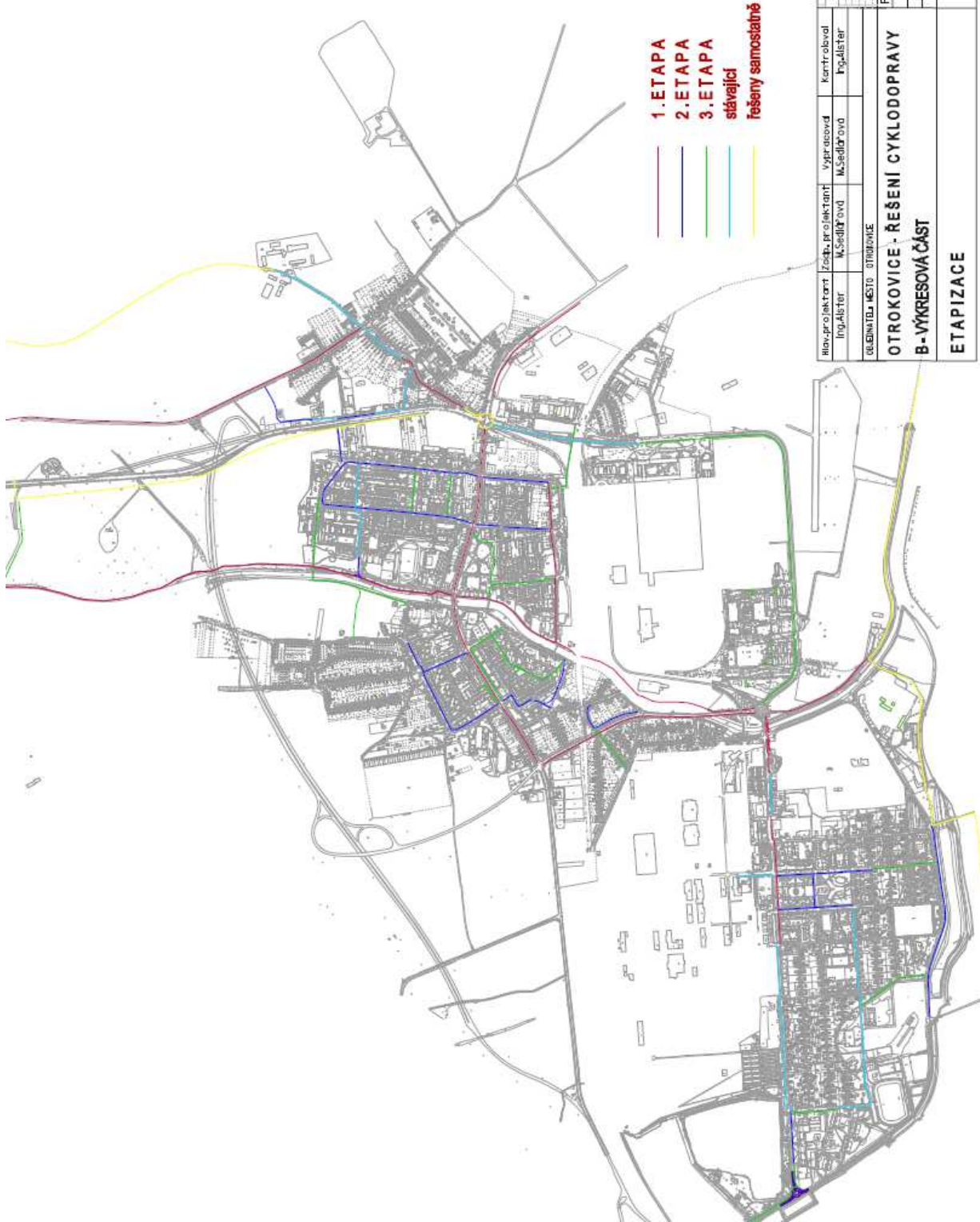
Plán podpory cyklistické dopravy úzce provázaný se záměrem bezpečného města je třeba dále rozvíjet na základě uvedených principů:

- zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce,
- odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů,
- zefektivnění propagace cyklistiky pro obyvatele i návštěvníky města,
- realizace a podpora projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce,
- zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol,
- podporu využití jízdních kol k rekreačnímu využití,
- spolupráce s významnými zaměstnavateli.

V návaznosti na tuto studii se postupně realizuje cyklistická infrastruktura na území města.

Jak je dále v rozbořech nehodovosti dokumentováno, **cyklisté jsou v Otrokovicích nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu**. Je proto nezbytné důsledně koordinovat rozvoj cyklistické infrastruktury s požadavky na bezpečnost jejich uživatelů.

Obr. 3: *Etapizace řešení cyklistické
dopravy*



- 1. ETAPA
- 2. ETAPA
- 3. ETAPA
- stávající
- řešeny samostatně

Hlavní projektant Ing. Alister	Zast. projektant M. Sedlářová	Vypracoval M. Sedlářová	Kontroloval Ing. Alister
OBLEBNATEL MĚSTO OTROKOVICE			
OTROKOVICE - ŘEŠENÍ CYKLODOPRAVY			
B - VYKRESOVÁ ČÁST			
ETAPIZACE			
MĚR. 1:15 000	C.V. B.2.		

projektová kancelář
A-S
 Ing. Alister s.r.o.
 Jihlavská 200, 260 01
 Písek

FORMÁT 2 A4 STUPEŇ studie
 DATUM prosinec 2008
 C.Z. GTR III-08

1.1.9 Pěší doprava

Chůze je efektivní na krátké vzdálenosti, utváří příjemné prostředí, prospívá fyzicky i duševně. Pěší doprava je přirozeně dominantní na kratší vzdálenosti a je neodmyslitelnou součástí udržitelné mobility. Vzhledem k vysokému riziku zranitelnosti pěších účastníků silničního provozu, obdobně jako cyklistů, je třeba věnovat mimořádnou pozornost zajištění kvalitních podmínek jejich bezpečnosti a minimalizaci rizik v kontaktu s ostatními druhy dopravy. Přitom je třeba zohledňovat specifické charakteristiky a potřeby pěší dopravy.

Zlepšení sítě pěších tras je postavena na těchto principech:

- *přímá a souvislá* - pěší doprava je velmi citlivá na nejrůznější objížďky (velké budovy, nekvalitní přechody, atd.), proto je třeba chodcům zajistit nejkratší možnou trasu a kde to je možné, využít přirozených zkratk, které chodci sami vyhledávají bez ohledu na to, co je pro ně postaveno,
- *atraktivní* - atraktivitu tras pro pěší výrazně zvyšují ulice s komerčními a společenskými zařízeními,
- *pohodlná* - nejde jen o kvalitní chodníky, ale také další vybavení, např. lavičky,
- *bezbariérová*.

1.1.10 Realizované a připravované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu

V průběhu uplynulé dekády již byla realizována celá řada opatření, která přispěla ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu na území města.

Týkala se jak stavebních, tak i dopravně-inženýrských opatření. Klíčovým stavebním opatřením celorepublikového dopravního významu byla výstavba severovýchodního obchvatu, který je součástí D55. K dalším větším akcím patří např. okružní křižovatky napojující tř. Tomáše Bati na silnici III/36745 a dále tř. Tomáše Bati na ulici Objízdnou a Kučovaniny.

Byly učiněny i první systémovější kroky k plošnému zklidnění provozu vytvořením „Zón 30“. První z nich zahrnuje ulici Čechovu a Prostřední, druhá prostor za městským úřadem s vymezením ulicemi Obchodní, Nábřeží a Jiráskova (sídlíště Dolní střed). Jejich uspořádání však využívá jen některých prvků obsažených v Technických podmínkách TP 218 "Navrhování zón 30", což snižuje její smysl. Týká se to zejména zóny za městským úřadem.

Pro řešení situace bylo v minulosti vypracováno i několik studií, které však dosud nepokročily k realizaci. Nejrozsáhlejší je „Reorganizace dopravy v Otrokovicích, lokalita Bahňák“ zpracovaná firmou UDIMO Ostrava v roce 2006. V návaznosti na ni vypsala městský úřad v polovině roku 2008 veřejnou anketu na téma dopravního zklidnění v ulicích staré bařovské zástavby na Bahňáku formou „Zóny 30“. Anketu se zúčastnilo 1 428 občanů (z toho 1 380 prostřednictvím internetu). Celkem 872 občanů (62 %) dopravní zklidnění formou „Zóny 30“ však odmítlo, pouze 462 občanů (32 %) vyjádřilo souhlasný názor.

Celá řada užitečných podnětů je i v diplomové práci Bc. Jana Pecháčka „Návrh reorganizace dopravy ve čtvrti Bahňák v Otrokovicích“ zpracované v roce 2010.

Zajímavá iniciativa proběhla ve spolupráci se základními školami na konci roku 2009 v rámci záměru „Bezpečná cesta do školy“, kdy děti s pomocí rodičů měly identifikovat nebezpečná místa na jejich cestě do školy a navrhnout řešení na jejich odstranění.

V návaznosti na snahu o zlepšení podmínek pro cyklisty bylo vypracováno několik menších studií.

1.2 NEHODOVOST V LETECH 2007–2016

Strategie bsp Otrokovice je zacílena na odstranění nehod s vážnými následky na zdraví, tj. těžkých a smrtelných zranění. Jejich počet je však relativně nízký na to, aby umožnil komplexní posouzení příčin a okolností kritických nehodových situací a především rizikových lokalit na síti komunikací.⁷ Proto do analýzy nehodovosti byly zahrnuty i nehody s lehkými následky na zdraví. Pro posouzení vývoje nehodovosti bylo vzato v úvahu desetileté období od roku 2007 do roku 2016. Pro souhrnné hodnocení následků nehod se v Revidované NSBSP používá ekvivalent závažnosti následků nehod⁸ (dále jen EZN). S ohledem na uvedený menší počet závažných následků nehod v Otrokovicích se zohledňují i lehké následky. Pro souhrnné zhodnocení v případě Otrokovic, které vezme v úvahu i lehká zranění, byl aplikován upravený ukazatel - místní ekvivalent závažnosti následků nehod⁹ (dále jen MEZN).

1.2.1 Celkový vývoj nehodovosti

Tab. 5: Osobní následky nehod v Otrokovicích

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
usmrcení	0	0	0	0	2	1	3	0	1	0
těžce zranění	8	9	3	4	5	3	2	8	4	11
EZN	2,00	2,25	0,75	1,00	3,25	1,75	3,50	2,00	2,00	2,75
lehce zranění	43	28	35	41	49	39	46	43	45	38
MEZN	3,43	3,18	1,92	2,37	4,88	3,05	5,03	3,43	3,50	4,02

Z podrobného popisu nehod se smrtelnými následky (viz Příloha A-3.3) vyplynulo, že v průběhu sledovaného období došlo na pozemních komunikacích pouze k 6 nehodám se smrtelnými následky (u jedné nehody došlo k usmrcení dvou osob)¹⁰. V jednom případě se

⁷ Na síti pozemních komunikací Otrokovic se nevyskytuje lokalita, kterou by bylo možno z hlediska běžně užívaných metod výběru nehodových lokalit označit jako nehodovou lokalitu.

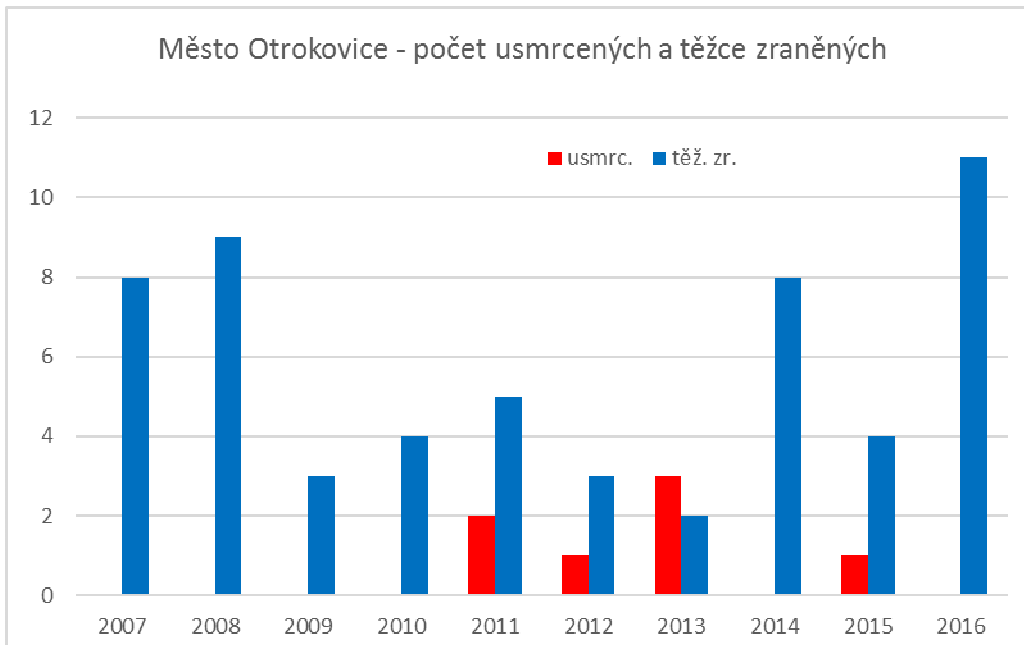
⁸ Revidovaná NSBSP inovačně zavádí ekvivalent závažnosti následků nehod – EZN (dále jen ekvivalent závažnosti) jako souhrnný ukazatel pro hodnocení plnění NSBSP. Je vypočten jako součet počtu usmrcených osob a počtu těžce zraněných osob dělených čtyřmi. Dělitel 4 zhruba koresponduje porovnání výše celospolečenských ztrát vypočtených pro tyto kategorie následků.

⁹ Místní ekvivalent závažnosti následků nehod – MEZN se vypočte tak, že k ekvivalentu závažnosti následků nehod (vypočtenému pro vážné následky nehod) se připočte počet lehce zraněných dělených 30. Dělitel 30 vychází z proporce celospolečenských nákladů.

¹⁰ Ve statistice dopravních nehod je v roce 2008 uvedena i jedna nehoda, při které došlo ke smrtelné srážce chodce s vlakem.

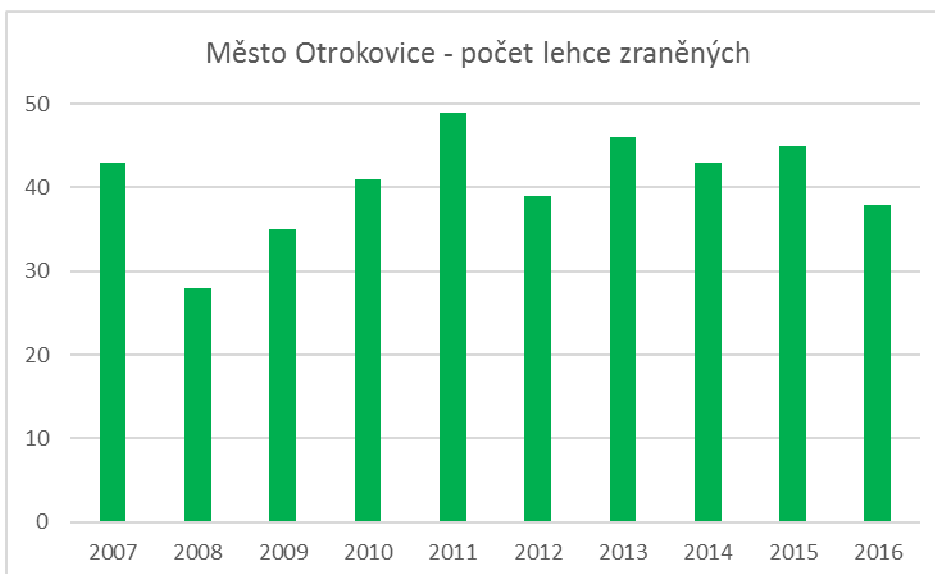
jednalo o sražení chodce nákladním vozidlem, ve dvou případech šlo o havárie osobních vozidel, při dvou haváriích byli účastníky cyklisté a jedna smrtelná nehoda byla zapříčiněna nedáním přednosti v jízdě na křižovatce.

Obr. 4: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných

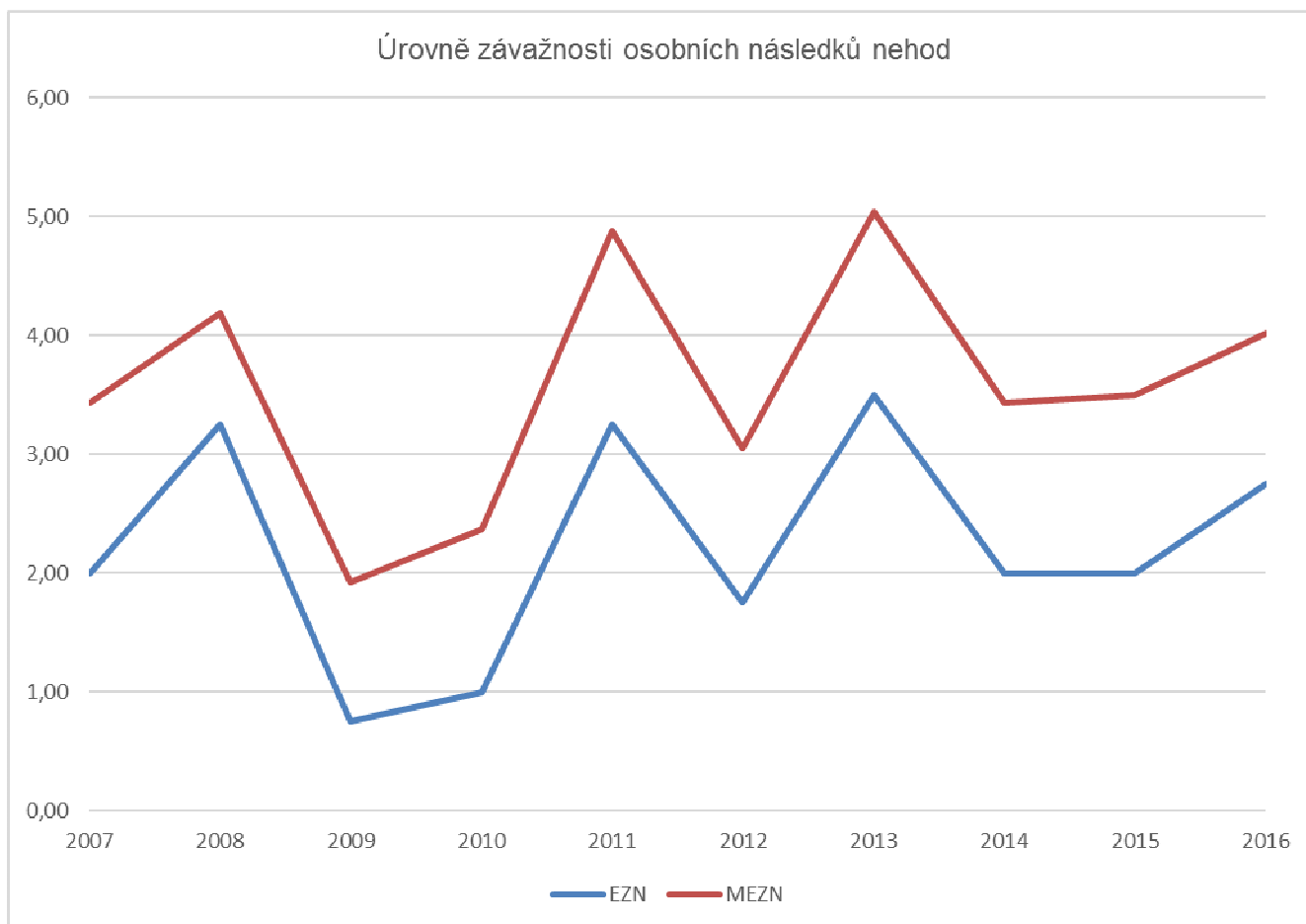


Během sledovaného desetiletého období se stalo již šestkrát (2007, 2008, 2009, 2010, 2014, 2016), že nedošlo v Otrokovicích k žádnému usmrcení účastníka silničního provozu.

Obr. 5: Vývoj počtu lehce zraněných



Obr. 6: Vývoj ekvivalentu závažnosti a místního ekvivalentu závažnosti v Otrokovicích



Z porovnání obou grafů vyplývá, že úroveň závažnosti osobních následků nehod je prakticky shodná, pokud se hodnotí jen vážné následky nehod nebo jestli se vezmou v úvahu i lehká zranění.

Alarmující je však **porovnání průměru prvních tří let (2007, 2008, 2009) s posledními třemi roky (2014, 2015, 2016)**. Ekvivalent závažnosti (EZN) se zvýšil z hodnoty 1,67 na úroveň 2,25 a místní ekvivalent závažnosti (MEZN) stoupl z 2,84 na 3,65.

Jinými slovy:

vážné následky nehod v Otrokovicích stouply o 35 %,

respektive všechny osobní následky nehod o 29 %!

Pro celkové porovnání úrovně nehodovosti v Otrokovicích byly použity hodnoty dosažené ve Zlínském kraji. Ukazatele jsou vypočteny z usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných na mil. obyvatel jako průměry za 10 let.

Tab. 6: Porovnání úrovně následků nehod v Otrokovicích a ve Zlínském kraji (průměr za 10 let)

	průměr 2007–2016		průměr 2014–2016	
	Otrokovice	Zlínský kraj	Otrokovice	Zlínský kraj
usmrcených osob/mil. obyv.	38,3	66,3	18,4	57,6
těžce zraněných osob/mil. obyv.	310,9	333,7	423,1	308,5
lehce zraněných osob/mil. obyv.	2219,0	2041,2,5	2314,7	2230,8

Z hlediska úrovně následků nehod jsou mezi Otrokovicemi a Zlínským krajem největší rozdíly v počtech usmrcených, které jsou v Otrokovicích, jak za celé hodnocené období, tak i v posledních třech letech, na výrazně nižší úrovni. Opačná situace je u lehce zraněných osob. Pokud se týká těžce zraněných, situace v Otrokovicích se za poslední tři roky výrazně zhoršila. Významný je však pokles smrtelných následků.

1.2.2 Místa nehod

Základní informaci o lokalizaci nehod poskytuje jejich rozložení v intravilánu a extravilánu obce.

Tab. 7: Celkové následky nehod v Otrokovicích v letech 2007 – 2016 dle místa nehody

	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění	MEZN
intravilán	4	45	305	23,42
extravilán	3	12	102	11,40
celkem	7	57	407	34,82

Dvě třetiny nehod (dle MEZN) se uskuteční na komunikacích v intravilánu. Důležitým zjištěním však je, že smrtelné následky nehod výrazně převažují na extravilánových úsecích komunikací, naopak následky lehčího rázu na intravilánových. Je zde zřejmá přímá souvislost s rostoucí závažností následků nehod s vyššími rychlostmi.

Tab. 8: Celkové následky nehod v Otrokovicích v letech 2007–2016 dle druhu komunikace

	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění	MEZN
I. třídy (vč. R)				
intravilán	1	11	131	8,12
extravilán	3	4	56	5,87
celkem	4	15	187	13,99
II. třídy				
intravilán	0	0	0	0
extravilán	0	2	22	1,23
celkem	0	2	22	1,23
III. třídy				
intravilán	2	17	63	6,35
extravilán	0	4	14	3,47
celkem	2	21	77	9,82
místní				
intravilán	1	16	102	8,40
extravilán	0	2	10	0,83
celkem	1	18	112	9,23
účelové				
intravilán	0	1	9	0,55
extravilán	0	0	0	0
celkem	0	1	9	0,55

Z tabulky vyplývá **vysoká závažnost nehodovosti zejména na silnicích I. třídy (40 % dle MEZN)** a to jak v intravilánu (1 usmrcený + 11 těžce zraněných), tak i v extravilánu (3 usmrcení + 4 těžce zranění). Za nimi pak s odstupem následují silnice III. třídy (28 % dle MEZN),

Obdobně je **závažný problém nehodovosti na místních komunikacích (26,5 % dle MEZN)**.

Tab. 9: Přehled nehodovosti dle jednotlivých komunikací

komunikace	usmrcení	těžká zranění	lehká zranění	MEZN
R55(D55)	2	1	12	2,65
I/49	1	7	55	4,58
I/55	1	7	120	6,75
II/438	0	2	22	1,23
III/4973	0	5	13	1,68
III/4974*	0	0	3	0,10
III/4975*	0	0	1	0,03
III/36745	2	1	10	2,58
III/36746	0	15	50	5,42
místní	1	18	112	9,23
účelové	0	1	9	0,55

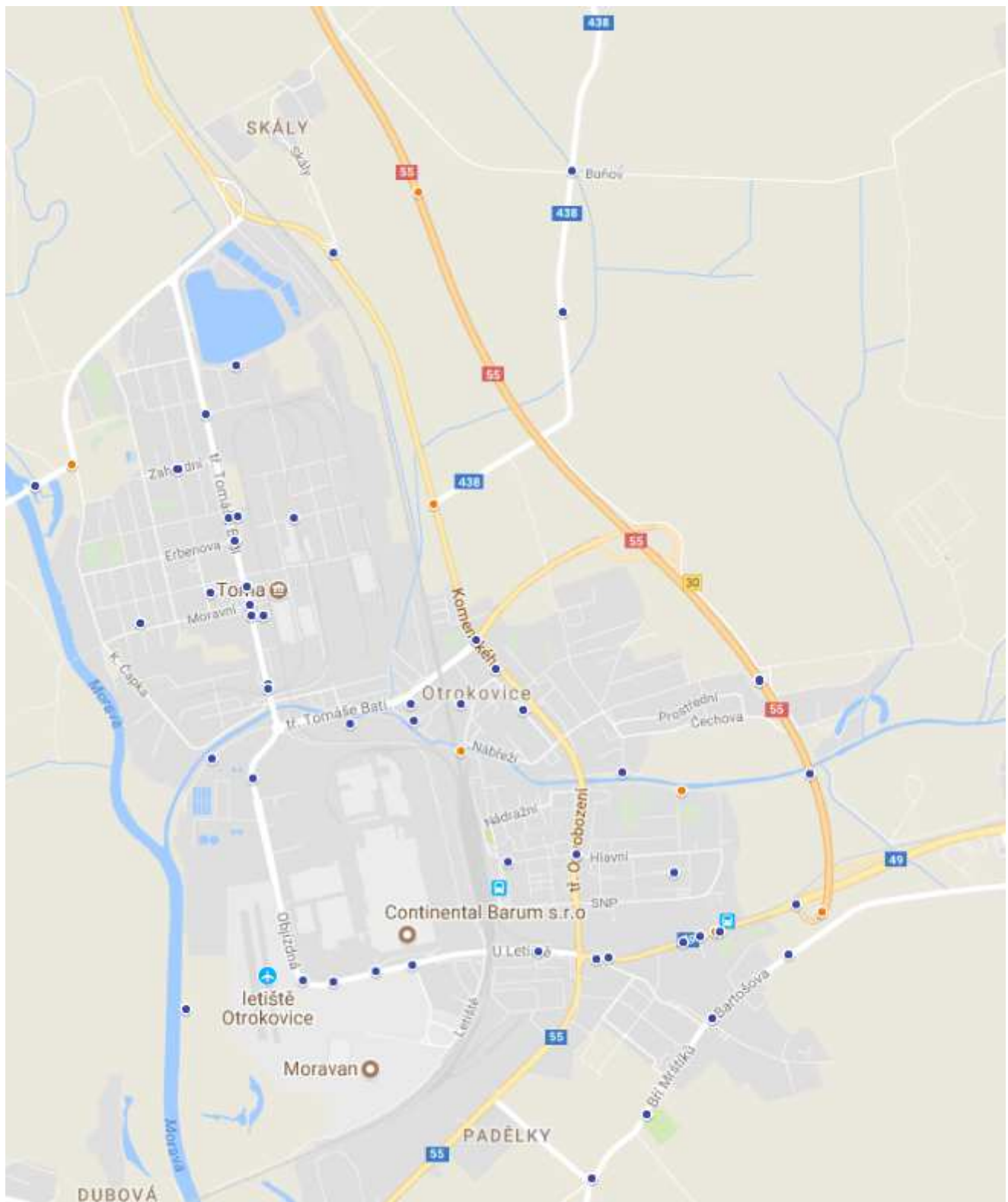
*jedná se o křižovatku s III/4973

Nejvážnějším problémem v Otrokovicích je průtah silnice I/55 v délce 3,7 km. Z celkového pohledu posuzovaného dle MEZN se tento průtah podílí 19 % na všech osobních následcích nehod. Smrtelné následky tvoří 13 %, těžké následky 12 % a lehké následky téměř 30 %.

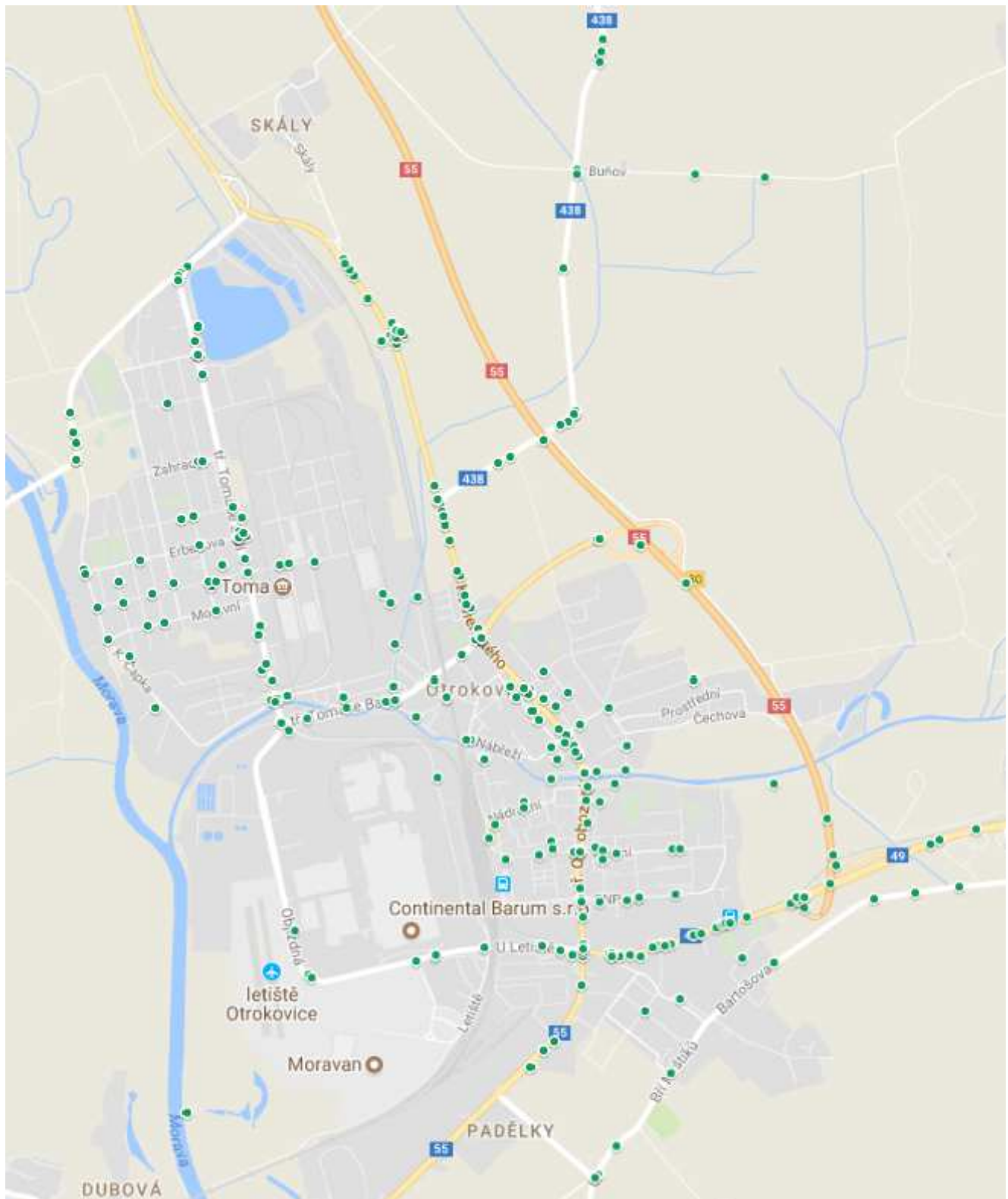
Speciální **pozornost je třeba věnovat místním komunikacím**, jejichž délka je však podstatně větší. Podle MEZN se podílí 29 % na všech osobních následcích nehod. Smrtelné následky tvoří 25 %, těžké následky 32 % a lehké následky 28 %.

Souhrnný pohled na lokalizaci následků nehod v letech 2007-2016 je dokumentován v následujících mapách, zvláště pro vážné následky a pro lehká zranění. Další mapy dokumentující situaci před uvedením jihovýchodního obchvatu do provozu a po něm, a v třídění dle typů komunikací, jsou dokumentovány v Příloze A-3.4 – A-3.15 a v Příloze A-3.18.

Obr. 7: Nehody s usmrcením a těžkým zraněním - Otrokovice 2007-2016 (6 + 54 nehod)



Obr. 8: Nehody s lehkým zraněním - Otrokovice 2007-2016 (335 nehod)



1.2.3 Identifikace kriticky závažných lokalit

Vzájemná porovnání těchto podkladů umožnila identifikovat kriticky závažné lokality. V další části byla pozornost zaměřena na podrobnější analýzu souvislostí nehod v každé identifikované lokalitě a uvedení typických charakteristik nehod. Jednotlivé oblasti jsou včetně map podrobněji charakterizovány v Příloze A-3.16.

Obr. 9: Osobní následky celkem s vyznačením kriticky závažných lokalit

LOKALITA 1

Silnice I/49 mezi křižovatkou se silnicí I/55 a dálnicí D55

Na úseku došlo k 1 smrtelnému následku, 6 těžkým a 36 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 3,70.

Nejpostiženější skupinou jsou zranitelní účastníci provozu – děti, chodci, cyklisté, mezi kterými dominují chodci senioři. Výraznou příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě, téměř polovina. Je zde nadměrný podíl účasti nákladních vozidel, které se podílejí na třetině těžkých a lehkých zranění.

LOKALITA 2

Křižovatka silnice I/49 a silnice I/55 (Kvítkovice)

Na úseku došlo k 11 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 0,37.

Nejpostiženějšími skupinami jsou řidiči a pasažéři motorových vozidel. Významně se zde projevuje účast mladých řidičů. Výraznou příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě, více než polovina. V nadpoloviční většině případů se tak stalo za zhoršené viditelnosti.

LOKALITA 3

Silnice I/55 od křižovatky se silnicí I/49 po řeku Dřevnici

Na úseku došlo k 3 těžkým a 21 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,45.

Nejpostiženější skupinou jsou zranitelní účastníci provozu – děti, chodci, cyklisté, mezi kterými dominují chodci, významně i cyklisté. Podíleli se na všech těžkých zraněních a dvou třetinách lehkých zranění. Výraznou příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě – u všech těžkých zranění a dvou třetinách lehkých zranění. V téměř polovině případů se tak stalo za zhoršené viditelnosti.

LOKALITA 4

Silnice I/55 od řeky Dřevnice po křižovatku s ul. Nadjezd

Na úseku došlo k 1 těžkému a 17 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 0,82.

Zranitelní účastníci provozu – děti, chodci, cyklisté tvoří více než třetinu osobních následků. Jediné těžké zranění utrpěl řidič senior, s nedáním přednosti v jízdě. Ve třech případech lehkých zranění se jedná o motocyklisty a nehody s účastí nákladních vozidel. Ve třech případech byl u viníka zjištěn alkohol. Výraznou příčinou nehod je nesprávný způsob jízdy. V téměř polovině případů se tak stalo za zhoršené viditelnosti.

LOKALITA 5

Křižovatka silnice I/55 s ul. Nadjezd a přivaděčem k D55

Na úseku došlo k 1 těžkému a 10 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 0,58.

Na následcích nehod se s jedinou výjimkou (dítě) podíleli řidiči a pasažéři motorových vozidel. Ve všech případech bylo příčinou nedání přednosti v jízdě. V polovině případů se tak stalo za zhoršené viditelnosti.

LOKALITA 6

Silnice I/55 od křižovatky s ul. Nadjezd směr Tlumačov

Na úseku došlo k 1 smrtelnému a 18 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,6.

Na následcích nehod se většinou podíleli řidiči a pasažéři motorových vozidel. Došlo zde však i k 1 lehkému zranění dítěte a 3 cyklistů. Téměř v třetině případů byla nehoda zaviněna mladým řidičem. Alkohol byl zjištěn u 4 viníků. Z hlediska příčiny nehody dominuje nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Jediný smrtelný následek byl zapříčiněn nedáním přednosti v jízdě mladým řidičem nákladního vozidla.

LOKALITA 7

Silnice III/36746 (tř. Tomáše Bati)

Na úseku došlo k 9 těžkým a 20 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 2,92.

Nejpostiženější skupinou jsou zranitelní účastníci provozu – chodci a cyklisté (60 %). Mezi postiženými jsou významněji zastoupeni senioři. Alkohol u viníka byl zjištěn celkem ve 4 případech. Výraznou příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě, téměř u poloviny. V polovině případů se tak stalo za zhoršené viditelnosti.

LOKALITA 8

Silnice III/36746 (lokalita Letiště, ul. Objízdná)

Na úseku došlo k 5 těžkým a 13 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,68.

Na následcích nehod se převážně podíleli řidiči a pasažéři motorových vozidel. Těžké následky nehod byly zapříčiněny nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě, u lehkých zranění to byl převážně nesprávný způsob jízdy. Na této lokalitě se výrazně na následcích podílejí nehody s účastí nákladních vozidel (40 %). Ve většině případů se tak stalo za nezhoršené viditelnosti.

LOKALITA 9

Silnice III/36745 od křižovatky se silnicí III/36746 směr Bělov

Na úseku došlo k 1 smrtelnému následku, 1 těžkému a 5 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,42.

Jedná se o lokalitu s malým počtem nehod, ale je třeba na ni poukázat kvůli nehodě se smrtelnými následky zaviněné nepřiměřenou rychlostí. Nejpostiženější skupinou jsou zranitelní účastníci provozu – děti a zejména cyklisté. Příčiny nehod nejsou jednoznačně signifikantní.

LOKALITA 10

Bahňák (západně od tř. Tomáše Bati)

V této lokalitě došlo k 3 těžkým a 25 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,58.

Nejpostiženější skupinou jsou dominantně zranitelní účastníci provozu – děti, chodci a zejména cyklisté, kteří tvoří dvě třetiny následků! Dalším dominantním aspektem je, že alkohol u viníka byl zjištěn celkem ve 12 případech, tj. u 43 % nehod!!! Toto zjištění patří k českým unikátům. Příčinou nehod je v polovině případů nesprávný způsob jízdy, za ním následuje nedání přednosti v jízdě. Ve většině případů se tak stalo za nezhoršené viditelnosti.

LOKALITA 11

Lokalita Dolní Střed (za Městským úřadem Otrokovice)

V této lokalitě došlo k 4 těžkým a 14 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,47.

Charakteristika nehodovosti je prakticky totožná s předchozí lokalitou Bařov. Nejpostiženější skupinou jsou dominantně zranitelní účastníci provozu – chodci a zejména cyklisté, kteří tvoří dvě třetiny následků! Dalším dominantním aspektem je, že alkohol u viníka byl u nehod s lehkými následky zjištěn celkem v 7 případech, tj. u poloviny nehod!!! Toto zjištění patří rovněž k českým unikátům, navíc i proto, že je v bezprostřední blízkosti policejní služebny města. Příčinou nehod je ve většině případů nesprávný způsob jízdy. U většiny nehod se tak stalo za nezhoršené viditelnosti.

LOKALITA 12

Sídliště Trávníky (mezi řekou Dřevnicí a silnicí I/49)

V této lokalitě došlo k 1 smrtelnému následku, 1 těžkému a 13 lehkým zraněním.

Místní ekvivalent závažnosti (MEZN) – 1,68.

Charakteristika nehodovosti této lokality je završením předchozích dvou. Postiženou skupinou jsou výlučně zranitelní účastníci provozu – děti, chodci a zejména cyklisté, kteří tvoří 80 % ze všech následků. Alkohol u viníka byl zjištěn celkem v 7 případech, tj. téměř u poloviny nehod!!! Příčinou nehod je ve většině případů nesprávný způsob jízdy. U většiny nehod se tak stalo za nezhoršené viditelnosti.

1.2.4 Analýza problémových oblastí

Následující část analýzy se zabývá problémovými oblastmi, na které jsou zaměřeny dílčí cíle stanovené v Revidované NSBSP. Podrobná data jsou dokumentována v Příloze A-3.17.

Tab. 10: Následky nehod v Otrokovicích v letech 2007-2016

	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění	MEZN
děti				
intravilán	0	1	28	1,18
extravilán	0	0	5	0,17
celkem	0	1	33	1,35
chodci				
intravilán	1	10	45	5,00
extravilán	1	1	1	1,28
celkem	2	11	46	6,28
cyklisté				
intravilán	2	19	107	10,32
extravilán	0	4	8	1,27
celkem	2	23	115	11,58
motocyklisté				
intravilán	0	3	13	1,18
extravilán	0	3	4	0,88
celkem	0	6	17	2,07
mladí a noví řidiči				
intravilán	0	4	46	2,53
extravilán	1	3	19	2,38
celkem	1	7	65	4,92

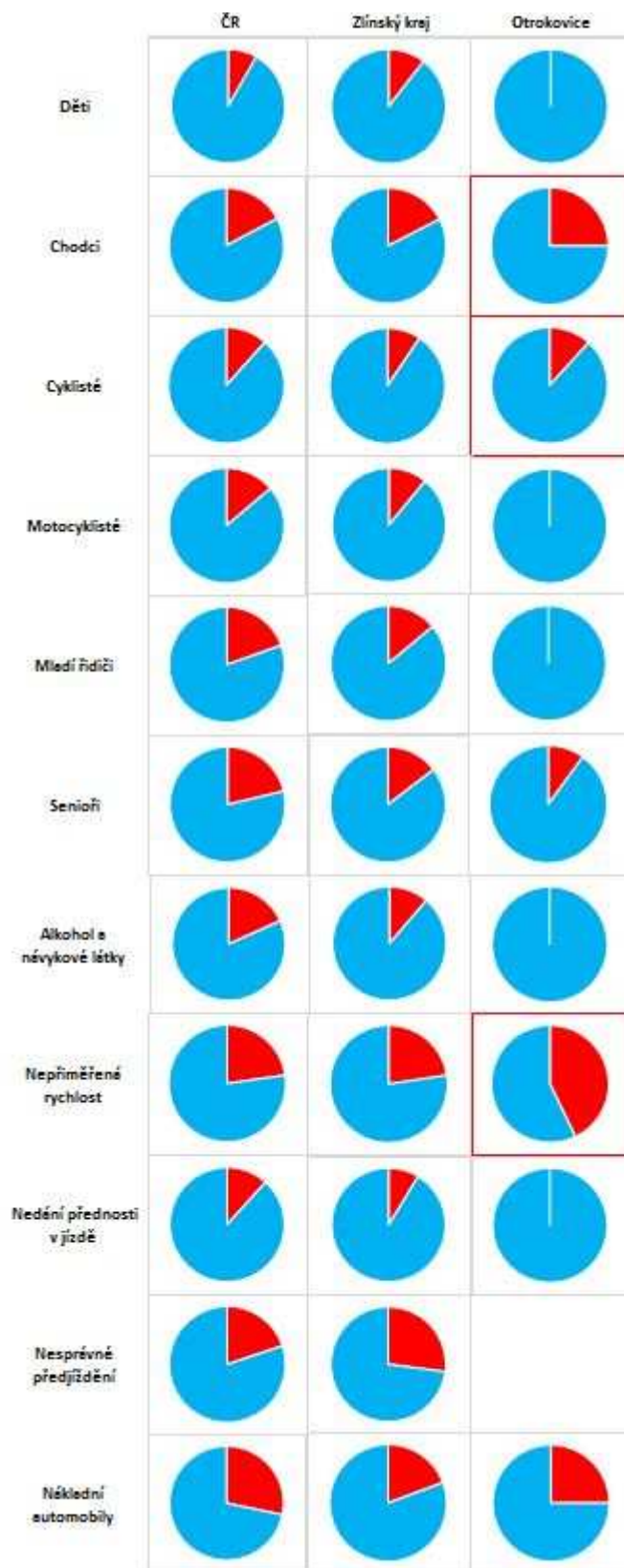
stárnoucí populace				
intravilán	2	10	35	5,67
extravilán	0	1	10	0,58
celkem	2	11	45	6,25
alkohol, návykové látky				
intravilán	0	6	49	3,13
extravilán	0	3	14	1,22
celkem	0	9	63	4,35
nepřiměřená rychlost				
intravilán	0	9	30	3,25
extravilán	4	4	42	6,40
celkem	4	13	72	9,65
nedání přednosti				
intravilán	0	18	112	8,23
extravilán	1	4	27	2,90
celkem	1	22	139	11,13
nesprávné předjíždění				
intravilán	0	0	3	0,10
extravilán	0	1	2	0,32
celkem	0	1	5	0,42
nákladní automobily				
intravilán	0	5	53	3,02
extravilán	2	2	30	3,50
celkem	2	7	83	6,52

Z Tab. 10 vyplývá, že při souhrnném posouzení osobních následků nehod dle ekvivalentu MEZN k mimořádně závažným následkům nehod došlo v kategorii cyklistů a u nehod zapříčiněných nedáním přednosti v jízdě. Hned za nimi následují nehody zapříčiněné nepřiměřenou rychlostí jízdy. Vážným problémem jsou nehody s účastí chodců, stárnoucí populace a nákladních vozidel.

Pro posouzení závažnosti následků nehod v jednotlivých problémových oblastech byla dále provedena dvě srovnání, která vychází z dat za pětileté období (2012–2016).

První porovnání v Obr. 10 zobrazuje podíly počtu usmrcených osob (U - červeně) a těžce zraněných (TZ - modře) na všech vážných následcích nehod v dané oblasti. Pro názorné srovnání situace v Otrokovicích jsou ve sloupcích uvedeny i podíly pro ČR a Zlínský kraj. Za nejzávažnější považujeme ty problémové oblasti, u nichž je vyšší podíl usmrcených osob. Z grafů vyplývá, že to platí pro **nehody s účastí chodců a cyklistů a nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí** (označeny červeným rámečkem). U většiny z nich zároveň platí, že podíl usmrcených je u nich v Otrokovicích vyšší než v ČR a Zlínském kraji.

Obr. 10: Porovnání podílů usmrcených a těžkých zranění



Druhé srovnání je provedeno prostřednictvím podílů vážných následků v dané problémové oblasti na celkovém počtu závažných následků. Např. kolik procent z celkového počtu usmrcených připadá na kategorii dětí. Výsledné hodnoty jsou shrnuty v tabulce – červeně jsou zvýrazněny hodnoty, které jsou pro Otrokovice vyšší než v ČR nebo ve Zlínském kraji.

Výsledky potvrzují **kritické dílčí oblasti**, velmi podobné s předchozím grafem: **chodci, cyklisté, senioři a nepřiměřená rychlost**.

Tab. 11: Podíl závažných následků nehod v jednotlivých problémových oblastech na celkových následcích

dílčí cíl		podíl z celkového počtu		
		ČR	Zlínský kraj	Otrokovice
děti	U	1%	2%	0%
	TZ	3%	3%	2%
chodci	U	12%	15%	14%
	TZ	13%	12%	6%
cyklisté	U	6%	9%	29%
	TZ	9%	14%	28%
motocyklisté	U	8%	8%	0%
	TZ	10%	10%	6%
mladí řidiči	U	11%	10%	0%
	TZ	9%	10%	2%
senioři	U	12%	9%	14%
	TZ	10%	9%	17%
alkohol a návykové látky	U	6%	5%	0%
	TZ	6%	7%	11%
nepřiměřená rychlost	U	22%	25%	43%
	TZ	16%	14%	8%
nesprávné předjíždění	U	4%	8%	0%
	TZ	4%	4%	0%
nedání přednosti v jízdě	U	15%	14%	0%
	TZ	26%	26%	40%

Z grafu i tabulky vyplývá, že bude **nezbytné se soustředit především na zranitelné účastníky provozu a na problém alkoholu, nepřiměřené rychlosti, nesprávného předjíždění, nedání přednosti a na nákladní vozidla.**

1.2.5 Ekonomické dopady nehodovosti

Dopravní nehody nejsou jen humánním problémem, ale znamenají ve svých dopadech, mimořádně vysoké ekonomické ztráty. Platí to i pro město Otrokovice.

Tab. 12: Ekonomické ztráty z dopravních nehod v Otrokovicích za rok 2015

	počet	jednotkové náklady (tis. Kč)	ekonomické ztráty (mil. Kč)
smrtelné zranění	1	20 791	20,8
těžké zranění	4	5 035	20,1
lehké zranění	45	650	29,3
jen hmotné škody	84	345	29,0
celkem			99,2

Za sledovaných 10 let od roku 2007 do roku 2016 činily ekonomické ztráty z dopravních nehod v Otrokovicích

762 mil. Kč.

Roční ztráta prakticky 100 mil. Kč v roce 2015 i desetiletá ztráta přes tři čtvrtiny miliardy je seriózním impulzem pro radikální rozhodnutí vedení města přistoupit systémově k řešení nehodovosti v jeho územní působnosti¹¹.

Realizace dopravně-bezpečnostních opatření prokazatelně přináší roční úsporu snížením celospolečenských ztrát z dopravní nehodovosti. Tuto úsporu ale nelze kvantifikovat jako přímý dopad na úsporu v jednotlivých kapitolách ročního rozpočtu města. Kvantifikaci lze posuzovat podobně jako u ostatních aktivit města, které slouží ke zkvalitnění života jeho obyvatel, např. při realizaci výstavby nových dětských hřišť, sportovišť a dalších míst pro aktivní trávení volného času dětí a mládeže.

¹¹ V roce 2015 činila příjmová část rozpočtu města Otrokovice 389,8 mil. Kč (z toho dotace 103 mil. Kč) a výdajová část 377,4 mil. Kč (z toho doprava 118,8 mil. Kč)

2 STRATEGICKÁ ČÁST

2.1 VÝCHODISKA

Strategie bsp Otrokovice vychází z:

- **Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (Revidovaná NSBSP)** schválené usnesením vlády ze dne 27. 2. 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. V tomto usnesení vláda doporučuje starostům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.
- **Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2011-2020** schválené Radou Zlínského kraje dne 3. 12. 2012. K jejímu naplňování uzavřeli představitelé Zlínského kraje, statutárního města Zlína a obcí s rozšířenou působností DEKLARACI SAMOSPRÁV o spolupráci při realizaci Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012-2020.
- **Územního plánu Otrokovice.**
- **Integrovaného strategického rozvojového plánu města Otrokovice 2014-2023**, schváleného Zastupitelstvem města Otrokovice 17. 4. 2014 Usnesením č. ZMO/430/04/14.
- projektu města Otrokovice „**Město s dobrou adresou**“ zaměřeného na kvalitní řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy.
- **zahraničních zkušeností** z opatření aplikovaných na regionální a místní úrovni z evropských zemí, kterým se podařilo v posledním desetiletí zásadě snížit počty usmrcených v silničním provozu (Francie, Španělsko, Portugalsko, pobaltské státy). Jsou to také postupy aplikované v Nizozemsku, kde je management bezpečnosti silničního provozu důsledně decentralizován.
- **dokumentu Evropské komise k politice bezpečnosti silničního provozu COM (2010) 389 final** – „Sdělení Komise EP, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – BESIP: politika zaměřená na bezpečnost silničního provozu 2011-2020“. Tyto evropské cíle jsou rovněž zahrnuty v Revidované NSBSP.
- **obecných principů strategického plánování v mobilitě.**

2.2 KONCEPČNÍ SCHÉMA

Úspěšné řešení bezpečnosti silničního provozu je třeba vnímat v široké komplexní souvislosti všech aspektů **městské mobility**, která je ekonomicky, sociálně i ekologicky udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i celou lokalitu. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů města.

Udržitelná městská mobilita musí být důsledně promítnuta do všech parametrů strategického plánu rozvoje města.

Obr. 11: Postavení bezpečnosti v rozvojových parametrech města



Mobilita v Otrokovicích musí být kompaktní, zdravá, ekologická, spolehlivá a efektivní. Pozemní komunikace musí vytvářet prostor pro plnohodnotný život všech obyvatelů

města a poskytovat jim kvalitní a efektivní mobilitu. Musí nabízet podmínky pro svobodnou volbu a bezpečnou koexistenci všech druhů dopravy.

Bezpečnost silničního provozu je třeba vnímat jako součást komplexního, udržitelného a perspektivního systému péče o zdraví všech občanů.

Stavba Strategie bsp Otrokovice má obdobný pyramidální charakter jako Revidovaná NSBSP i Strategie BSP ZK.

Obr. 12: Koncepce stavby Strategie bsp Otrokovice



Zdroj: CDV

Strategie bsp Otrokovice je **založena na analýze** stavu, příčin a vývoje nehod a jejich následků.

Perspektivní a systémové řešení nehodovosti musí mít stanovenou **dlouhodobou vizi**, která jednoznačně směřuje veškeré aktivity i jejich návaznosti.

Pro naplnění vize je třeba stanovit postupné kroky - **strategické cíle** ve střednědobém horizontu. Strategické cíle již musí být konkrétně měřitelné, aby se mohlo průběžně hodnotit, zda směřují k vytýčené vizi.

Strategické cíle je dále třeba promítnout do konkrétně stanovených **dílčích cílů** pro jednotlivé problémové oblasti, které byly identifikovány v analytické části jako nejzávažnější závady v silničním provozu, které nejvíce ovlivňují nehodovost.

Stanovení vize, strategických i dílčích cílů jsou základní součástí **strategického plánu**, jehož přijetí je v kompetenci rozhodovacích orgánů města. Tímto rozhodnutím vedení města deklaruje svým občanům prioritu, kterou ve svých politických rozhodnutích přisuzuje ochraně jejich zdraví a životů v silničním provozu.

Další část - **Akční program** - pak stanovuje konkrétní kroky, které je třeba k dosažení přijatého strategického plánu podniknout. Naplnění dílčích cílů je rozpracováno do skupin **nápravných opatření**, které definují činnosti s krátkodobým časovým horizontem jejich splnění a konkrétní zodpovědnosti za jejich provedení.

Pro místní strategii současně platí, že veškeré její opatření i aktivity by měly být harmonizovány s krajskou a národní strategií bezpečnosti silničního provozu, podporovat naplnění jejich cílů a zároveň řešit specifické problémy města.

2.3 VIZE

Strategie bsp Otrokovice na období 2018-2025 směřuje stejně jako Revidovaná NSBSP i Strategie BSP ZK k naplnění

VIZE NULA,

tj. nulový počet usmrcených a vážně zraněných obětí dopravních nehod.

Jejím nosným mottem je:

OTROKOVICE

-

MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD.

Předpokládá to:

- **vytvoření bezpečného dopravního prostoru** respektujícího limity lidského organismu a minimalizujícího dopady chybného chování účastníků silničního provozu, ve kterém nedojde ke smrtelnému úrazu nebo těžkému zranění s **bezpečnými dopravními prostředky** a s **účastníky respektujícími pravidla silničního provozu**,

- **zapojení všech subjektů** zodpovědných za bezpečnost silničního provozu **včetně občanů** a jejich vzájemnou spolupráci,
- **propojení řešení problémů** nehodovosti na pozemních komunikacích **s principy a realizací „Města s dobrou adresou“**,
- **zapracování podmínek** pro realizaci této vize **do všech koncepčních, strategických i realizačních dokumentů** odpovědných orgánů i všech hospodářských i neziskových subjektů.

Přijetí VIZE NULA je společným zájmem vedení města, všech subjektů v něm působících a všech jeho občanů v duchu baťovské tradice města.

Je zcela v souladu s mottem Revidované NSBSP:

„BEZPEČNOST NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS“.

VIZE NULA však neznamená, že už nikdy nedojde k nehodě s vážnými následky. Složitost a náročnost silničního provozu nemůže takovou situaci vyloučit. Je však trvalou výzvou k tomu, aby se systematicky vytvářely podmínky bezpečného dopravního systému, který vážné následky nepřipustí.

2.4 STRATEGICKÉ CÍLE

Strategie bsp Otrokovice musí svým podílem přispět k naplnění strategických cílů Revidované NSBSP i Strategie BSP ZK, tj. **snížit do roku 2020 nejzávažnější následky nehod, tj. počet usmrcených v silničním provozu, na úroveň průměru evropských zemí a současně i snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.**

Město Otrokovice si však v návaznosti na již několikrát uvedený projekt „Město s dobrou adresou“ **stanovuje ještě ambicióznější cíle:**

- **po roce 2025 nezemře na následky dopravní nehody žádný člověk,**
- **do roku 2025 se sníží počet těžce zraněných na polovinu průměru let 2014–2016, tj. z 8 na 4 osoby,**
- **do roku 2025 se sníží počet lehce zraněných na polovinu průměru let 2014–2016, tj. ze 42 na 21 osob**

a návazně pak

- po roce 2035 nedojde v silničním provozu k žádnému usmrcení a ani k těžkému zranění,
- po roce 2035 nepřekročí počet lehce zraněných 10 osob.

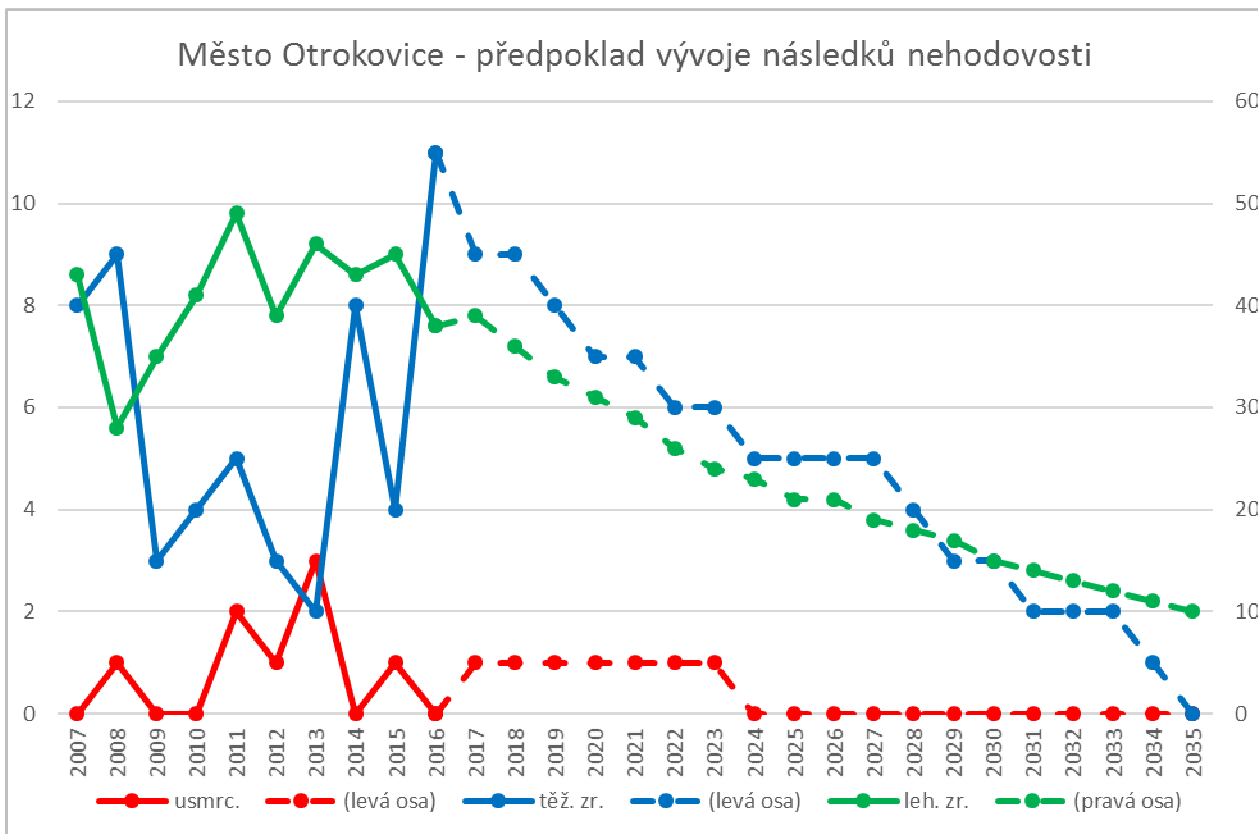
Jedná se o unikátní počin, který zatím nemá v rámci České republiky obdoby. Město Otrokovice má ambici se připojit k několika desítkám evropských měst, které již toho cíle dosáhly. Není to však situace nereálná, poněvadž nulového počtu usmrcených již bylo dosaženo v roce 2007, 2008, 2009, 2010, 2014, 2016.

Na rozdíl od Revidované NSBSP i Strategie BSP ZK jsou **strategické cíle Otrokovic rozšířeny i o snížení počtu lehce zraněných osob**. Tím se vytváří prostor pro zajištění soustavné pozornosti nezbytné pro vytváření podmínek bezpečného provozu jak ze strany vedení města, odpovědných subjektů, tak i občanů.

Město Otrokovice by se mohlo stát iniciátorem republikové výzvy

„MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD“.

Obr. 13: Předpokládaný vývoj následků nehod v Otrokovicích



2.5 DÍLČÍ CÍLE

Dílčí cíle Strategie bsp Otrokovice musí, obdobně jako strategické cíle, korespondovat s dílčími cíli uvedenými v Revidované NSBSP a ve Strategii BSP ZK.

Stanovení dílčích cílů v Revidované NSBSP vycházelo ze souhrnného zhodnocení dat a z nejvíce problematických oblastí nehodovosti v celé ČR. Dílčí cíle vyjadřují potřebu soustředěného a společného úsilí na tyto kritické skupiny. Neznamena to, že pokud jejich řešení není v současné době v Otrokovicích zcela urgentní, že by se měly zanedbávat. Během krátké doby se může situace změnit, a proto je třeba minimálně aplikovat alespoň celorepublikově navrhovaná opatření v těchto oblastech, zejména v oblasti působení na lidského činitele. Porovnání úrovně nehodovosti v Otrokovicích a ve Zlínském kraji, případně v celé ČR, v takto jasně definovaných problémových oblastech dílčích cílů, je názorným ukazatelem úspěšnosti jejího snižování. Je současně i vodítkem pro podrobnější posouzení podmínek a okolností, proč je v dané oblasti tato situace lepší nebo horší. Tím se stává podnětem pro hledání možností, jak je možné tyto podmínky a okolnosti ovlivnit.

Použití shodných dílčích cílů má i ryze administrativní přínos, který usnadní každoroční vyhodnocování Revidované NSBSP pro hodnotící zprávu předkládanou cestou Ministerstva dopravy vládě ČR.

Dílčí cíle jsou zaměřeny na nejvíce kritické skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování a zahrnují:

- děti,
- chodce,
- cyklisty,
- motocyklisty,
- mladé a nové řidiče,
- stárnoucí populaci,
- alkohol a jiné návykové látky při řízení,
- nepřiměřenou rychlost,
- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávné předjíždění,
- nákladní automobily.

Dílčí cíle umožňují cíleně orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřených na konkrétní problémy. Současně dávají možnost mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použitá bezpečnostní opatření, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Dílčí cíle jsou stanoveny cílovými počty následků nehod na zdraví - **přímými ukazateli**, které podporují naplnění stanovených strategických cílů ve snížení počtů usmrcených a těžce zraněných osob.

Tab. 13: Předpokládané snížení počtu osobních následků nehod v cílovém roce 2025

dílčí cíl	2025		
	U	TZ	LZ
děti		0	2
chodci		1	3
cyklisté		2	3
motocyklisté		0	1
mladí a noví řidiči		0	2
stárnoucí populace		1	2
alkohol, návykové látky		1	3
nepřiměřená rychlost		0	1

nedání přednosti v jízdě		2	5
nesprávné předjíždění		0	1
nákladní automobily		0	1
celkem¹²	0	4	21

2.6 NEPŘÍMÉ UKAZATELE

Kromě monitorování strategických a dílčích cílů v přímých ukazatelích vyjádřených počtem obětí dopravních nehod je třeba sledovat další ukazatele, které charakterizují účinnost strategie a změny v celkových podmínkách silniční dopravy – **nepřímé ukazatele**. Tyto ukazatele platí univerzálně pro celou republiku a Zlínský kraj i v přiměřeném rozsahu pro Otrokovice. Nejde jen o změny v chování účastníků silničního provozu, ale i jejich postoje k bezpečnému chování. Patří sem rovněž sledování změn v úrovni silniční infrastruktury.

Tab. 14: Nepřímé ukazatele

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2025
Hodnoceno Národní observatoří BSP	
Zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem	100 % dětí cestujících v osobních vozidlech
Používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	99 % dětí – chodců a cyklistů 90 % chodců v extravilánu
Používání bezpečnostních helem	100 % dětí - cyklistů
Používání bezpečnostních pásů	98 % řidičů 95 % spolujezdců na předních sedadlech 90 % spolujezdců na zadních sedadlech
Používání bezpečnostních helem	100 % motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
Používání bezpečnostních helem cyklisty	70 % cyklistů starších 18 let používá helmu
Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více jak 10 km.h ⁻¹
Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	95 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více jak 10 km.h ⁻¹
Dodržování bezpečné vzdálenosti v extravilánu	90 % vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním

¹² Celkový počet následků neodpovídá součtu jednotlivých následků, poněvadž se jeden následek může projevit ve dvou cílech, např. cyklista pod vlivem alkoholu.

Denní svícení vozidel	99 % vozidel používá za dne světla
-----------------------	------------------------------------

Hodnoceno Policií ČR

Jízda pod vlivem alkoholu a drog	Maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu nebo návykových látek
----------------------------------	---

Hodnoceno pověřeným útvarem MěÚ Otrokovice

Bezpečné silnice I. II. a III. tříd ¹³	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem 100 % délky silnic posouzeno bezpečnostní inspekcí 100 % odstranění nehodových lokalit
Bezpečné místní komunikace	100 % nově budovaných úseků posouzeno bezpečnostním auditem 100 % délky komunikací posouzeno bezpečnostní inspekcí 80 % délky komunikací upraveno na Zóny 30 nebo Obytné zóny
Hodnocení bezpečnosti silničního provozu	každoroční vyhodnocování plnění realizace Strategie bsp Otrokovice

3 REALIZAČNÍ ČÁST

Záměr ambiciózní přeměny Otrokovic na nejbezpečnější město v České republice v duchu motta

OTROKOVICE - MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD

a naplnění jeho strategických a dílčích cílů uvedených v předchozí části je možné uskutečnit jen systematickou a důslednou realizací konkrétních nápravných bezpečnostních opatření. Pro ty je také nezbytné vytvořit vedením města potřebné realizační podmínky.

3.1 KOORDINACE NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Nápravná opatření musí být volena tak, aby postupně vytvořila bezpečný dopravní prostor, kde se po bezpečné komunikaci pohybují bezpečné dopravní prostředky s účastníky respektujícími pravidla silničního provozu.

Uspořádání bezpečného dopravního prostoru a organizace provozu v něm by mělo respektovat limity lidského organismu a minimalizovat dopady chybného chování účastníků silničního provozu tak, aby v něm nedošlo ke smrtelnému úrazu nebo těžkému zranění.

¹³ ve spolupráci s ŘSD ČR Správa Zlín a ŘSZK

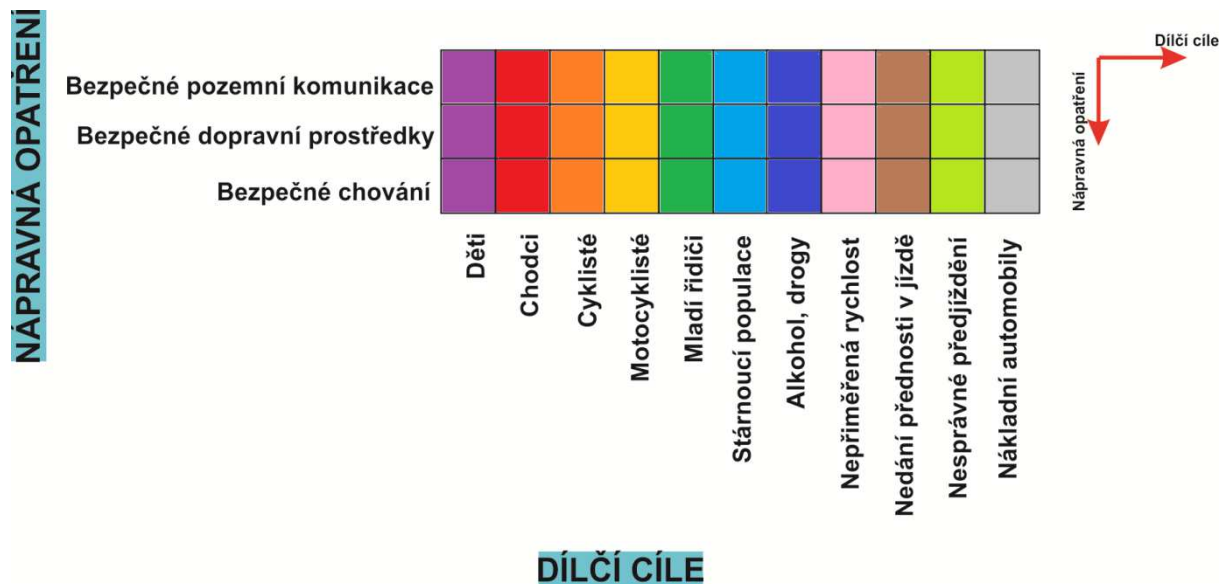
Takové cíleně bezpečné uspořádání dopravního prostoru je podmíněno komplexním pohledem na všechny vlivy, které vedou ke vzniku rizikových situací v silničním provozu a k dopravním nehodám.

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému se rozdělují do tří základních skupin:

- bezpečná pozemní komunikace,
- bezpečné dopravní prostředky,
- bezpečné chování.

Uvedené schéma má podtrhnout, že při hledání účinných řešení se nelze soustředit pouze na jeden typ opatření, ale že je nezbytné podpořit jeho účinnost i opatřeními v dalších oblastech a jejich vzájemnou provázaností.

Obr. 14: Vzájemná provázanost bezpečného dopravního systému a dílčích cílů



Zdroj: CDV

3.2 REALIZACE NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Realizace nápravných bezpečnostních opatření na území města Otrokovice zajišťuje naplnění vytýčených strategických cílů směřujících k VIZI NULA. Jejich základem je

vytvoření bezpečných komunikací, které vytváří optimální možnosti pro koexistenci motorové dopravy a nemotorizovaných účastníků provozu.

Cílem je navrhovat komplexní řešení, která se dívají na ulici a veřejný prostor jako celek. Na všech komunikacích ve městě (státních, krajských a místních) je potřeba řešit nejen automobilovou dopravu a její bezpečnost, ale i parkování a veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu.

Urbanistická struktura města Otrokovice pro to vytváří slibné podmínky výrazně separovanou lokalizací obytných částí a průmyslových oblastí města.

Vyjmutí severovýchodního obchvatu města ze zpoplatnění by mělo minimalizovat osobní i nákladní tranzitní dopravu a potlačit prioritní dopravní funkci dosud dopravně přetížených komunikací. Komunikační síť by měla sloužit pouze cílové, zdrojové a místní dopravě. Připravované vybudování jihovýchodního obchvatu města a zatunelování železnice v kvítkovické křižovatce vytvoří komfortní podmínky pro dálkovou tranzitní dopravu v severojižním směru a plné využití východního obchvatu Otrokovic. Tím se významně změní dopravní zatížení na hlavních komunikacích města. Jak již bylo uvedeno v analytické části pro přesnější odhad možných dopadů uvedených stavebních a organizačních změn na změny dopravního zatížení silnic procházejících městem je třeba provést studii podloženou podrobným směrovým průzkumem dopravy, případně doplněným průzkumem dopravního chování.

Základní řešení směřující k vytvoření bezpečného dopravního prostoru spočívá v komplexním zklidnění všech pozemních komunikací na území města.

Silnice I., II. a III. třídy, které mají dopravní funkci, je třeba upravit tak, aby zajišťovaly bezpečnou koexistenci všech účastníků silničního provozu s důrazem na bezpečnost zranitelných účastníků a umožňovaly plnohodnotně zajistit veškeré funkční potřeby města (dopravní, obchodní, společenské apod.). Jejich úpravy by měly být v souladu s TP 145 „Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi“.

Místní komunikace se navrhuje postupně převést na Zóny 30. V ryze obytných částech by mělo být posouzeno zavedení Obytných zón. K jejich úpravám je třeba využít příslušných předpisů a technických podmínek: TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, TP 103 - Navrhování obytných zón, TP 85 - Zpomalovací prahy, TP

218 - Navrhování Zón 30, publikace CDV - Zóny 30: zkušenosti, doporučení a příklady řešení. Jedná se o finančně náročná opatření, která však trvale vytvoří bezpečný prostor pro všechny účastníky provozu a příjemné prostředí pro obyvatele města v duchu koncepce Města s dobrou adresou.

Současně v souladu s výše uvedeným zdůrazněním koordinace nápravných opatření je třeba věnovat dostatečnou pozornost i opatřením zaměřeným na bezpečné chování účastníků provozu i zajištění provozu bezpečných vozidel.

Pro zjednodušení vyhodnocování plnění nápravných opatření nejen pro potřeby Strategie bsp Otrokovice, ale současně i pro poskytování informací pro potřeby vyhodnocování Strategie BSP ZK, a také Revidované NSBSP, jsou návazná opatření v Akčním programu strukturována shodně s Revidovanou NSBSP. Jejich výběr však nezahrnuje všechna opatření Revidované NSBSP, ale je omezen na současné potřeby vytvoření bezpečného dopravního systému v Otrokovicích a jeho udržitelnost.

Prioritně je třeba reagovat na konkrétní kritické nehodové lokality identifikované v Analytické části, kap. 1.2.3.

Dále uvedené shrnutí zahrnuje základní oblasti nápravných opatření, která jsou rozpracována do konkrétních aktivit v **Akčním programu** (Příloha B). V závorce je uvedena odpovídající kapitola Akčního programu.

Bezpečná pozemní komunikace (K)

Navrhovaná opatření by měla postupně vytvářet a přetvářet pozemní komunikace tak, aby respektovaly psychické možnosti a omezení účastníka silničního provozu i jeho fyziologické parametry, a současně mu dávala jednoznačnou informaci o bezpečném chování.

Opatření zahrnují:

- Aplikace evropské směrnice „Bezpečná infrastruktura“ 2008/96/ES a její rozšíření na ostatní síť silnic (K1).
- Aplikace příslušných zákonů a návazných legislativních předpisů pro bezpečnější pozemní komunikace (K2).
- Rozvoj Zón 30 a Obytných zón (K3).
- Úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provoz (K4).

- Úpravy křižovatek (K5).
- Zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek (K6).
- Zabezpečení železničních přejezdů a přechodů (K7).
- Nasazování systémů ITS pro monitorování a řízení provozu (K8).

Bezpečné dopravní prostředky (V)

Na místní úrovni se navrhuje opatření zaměřená na:

- Rozšíření informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost (V1).

Bezpečné chování (Ú)

Opatření ke zlepšení bezpečného chování jsou orientována na výchovné a vzdělávací působení a efektivní způsob postihů přestupků proti pravidlům silničního provozu a zahrnují:

- Zajištění průběžného vzdělávání (Ú1).
- Podpora zkvalitnění výuky v autoškolách (Ú2).
- Zvýšení vymahatelnosti práva (Ú3).
- Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu (Ú4).

3.3 ORIENTAČNÍ VYČÍSLENÍ FINANČNÍ NÁROČNOSTI NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

V Analytické části v kapitole 1.2.6 Ekonomické dopady nehodovosti byly vyčísleny ekonomické ztráty způsobené nehodovostí na pozemních komunikacích na území města Otrokovice.

Tyto ztráty dosáhly v roce 2016 téměř 100 mil. Kč. Souhrnně za sledovaných 10 let od roku 2007 do roku 2016 byla tato ztráta vypočtena na enormní částku 762 mil. Kč.

Aby k těmto zbytečným ztrátám nedocházelo, je třeba zodpovědně a vyváženě posoudit i nezbytnost dostatečných investic do preventivních bezpečnostních opatření, které by tyto ztráty snížily.

Proto je součástí tohoto dokumentu alespoň základní kalkulace potřebných prostředků. Vycházelo se z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace a konzultací s odborníky na příslušných úrovních.

Vyčíslení finanční potřeby dokladované v Příloze C poskytuje alespoň **základní obraz potřeby prostředků nezbytných k tomu, aby došlo k postupné změně bezpečného dopravního systému**. Přitom je třeba zdůraznit, že se jedná pouze o orientační vyčíslení finančních nákladů vycházející z průměrných nákladů a které se může lišit od nákladů konkrétní akce.

Souhrnná finanční náročnost realizace Akčního programu na rok 2018 by měla zahrnovat tyto částky:

Komunikace	14 710 tis. Kč
Vozidlo	20 tis. Kč
Účastník	2 360 tis. Kč
Podpůrná opatření	210 tis. Kč
CELKEM	17 300 tis. Kč

Upřesnění této částky se musí vypočítat z podrobného ročního rozpisu akcí v návaznosti na disponibilní finanční prostředky. V roce 2018, pro který byl již rozpočet schválen v předchozím roce, zřejmě nelze počítat s naplněním uvedených částek. O to větší péči je třeba věnovat přípravě rozpočtu na příští roky tak, aby mohl být patřičně zohledněn v rozpočtu města.

Jedná se přirozeně o velkou sumu, ale bez výrazné investice nemůže dojít k významnější změně. Podstatná část připadá na opatření ke zlepšení bezpečné komunikace. Tato opatření však mají dlouhodobý charakter se stabilním přínosem ke snížení nehodovosti.

Přitom je třeba zdůraznit, že se jedná o navýšení dosavadních finančních prostředků směřovaných cíleně do opatření ke zvýšení bezpečnosti.

3.4 NÁVRH ORGANIZAČNÍHO A FINANČNÍHO ZAJIŠTĚNÍ REALIZACE

Dosavadní zkušenosti s realizací národních strategií bezpečnosti silničního provozu na celostátní úrovni ukázaly, že nestačí jen vypracovat kvalitní program s jasně formulovanými cíli. Je nezbytné v něm také specifikovat potřebná konkrétní nápravná opatření, stanovit odpovědné subjekty za jejich plnění i jejich časový rámeček. Domácí i zahraniční zkušenosti potvrdily, že stejně důležité, ba dokonce ještě důležitější, je zajistit rámcové organizační systémové podmínky a vytvořit potřebné prostředí pro realizaci tohoto programu a jeho opatření. Platí to nejen na národní, ale v přiměřeném rozsahu na krajské a stejně tak i místní úrovni. Z těchto poznatků vychází návrh organizačního a finančního zajištění realizace Strategie bsp Otrokovice. K jejímu zajištění je třeba garantovat na místní úrovni níže uvedené podmínky:

3.4.1 Účinná politická podpora

Bezpečnost silničního provozu se musí stát na úrovni města politickou i společenskou prioritou.

Vedení města, bez ohledu na politickou orientaci, musí svým občanům jasně vyjádřit svůj zájem na ochraně jejich životů a zdraví na komunikacích na území města. Je třeba srozumitelným způsobem občanům sdělit, že město vnímá nehodovost na silnicích jako vážný problém z lidského hlediska, ale že si také uvědomuje obrovské ekonomické ztráty, které mají dopad i na městský rozpočet. Nestačí však, aby tento zájem vyjádřilo jen politickou deklarací a přijetím Strategie bsp Otrokovice, i když to je důležitý první krok. Návazným krokem by se měla stát konkrétní systémová opatření, která její realizaci zajistí.

Naplnění vytyčených strategických cílů Strategie bsp Otrokovice a záměr naplnit VIZI NULA v dohledném horizontu i iniciativa učinit Otrokovice nejbezpečnějším městem v České republice je atraktivním politickým kapitálem vůči vlastním občanům, ale i prestižní prezentací města v celostátním kontextu. Již samotné zpracování Strategie bsp Otrokovice je ojedinělým počinem a Otrokovice jsou první obcí v ČR, která takový dokument přijala.

3.4.2 Klíčová role strategie

Strategie bsp Otrokovice by se měla stát základním oficiálním dokumentem města pro veškeré aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu nebo s ní nějak související.

Neměl by to však být jen jeden z formálních nezbytných administrativních dokumentů města. Strategie bsp Otrokovice by se měla stát živou pomůckou jak pro město samotné při investicích, tak i pro všechny občany města a subjekty v něm působící, který jim má ve spolupráci s jejich aktivním zapojením vytvořit bezpečné podmínky pro jejich pohyb ve městě. Je proto nezbytné občany přizvat k jejímu projednání a ke spolupráci na její realizaci. Předtím je však třeba občany, pro ně přijatelnou formou, se Strategií bsp Otrokovice seznámit a vysvětlit jim, že se jedná o aktivitu, která bude chránit jak jejich životy a zdraví, tak i jejich blízkých. Samotné projednávání by mohlo být impulzem pro vznik místních iniciativ, které si vezmou za svůj cíl aktivně pomáhat při urychlené realizaci některé části Strategie bsp Otrokovice.

Akční program by měl být rozpracován v návaznosti na finanční možnosti a náročnost procesu administrativního schvalování do konkrétních ročních plánů jeho realizace.

Současně by měl být v nezbytném rozsahu doplněn jako integrální součást již existujících relevantních dokumentů města. Především by však měl být pojat v dlouhodobém horizontu s vazbami na rozvojové záměry města tak, aby do nich mohly být návazně plně integrovány rámcové podmínky i parametry bezpečnosti silničního provozu. V tomto smyslu je zároveň součástí připravovaného projektu města Otrokovice „**Město s dobrou adresou**“ zaměřeného na kvalitní řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy. Stejně tak by měl být plnohodnotným vstupem pro zamýšlené zpracování strategický plán udržitelné městské mobility (SUMP).

3.4.3 Funkční koordinace a zapojení všech subjektů i občanů

Další potřebnou podmínkou pro realizaci Strategie bsp Otrokovice je zajištění funkční koordinace veškerých aktivit s ní souvisejících.

Prioritně je třeba jednoznačně stanovit kompetence a zodpovědnosti za oblast bezpečnosti silničního provozu v rámci činností městského úřadu.

Je nezbytné tuto funkci **přidělit jednomu útvaru, který bude věcně za problematiku bezpečnosti silničního provozu komplexně odpovídat a koordinovat ji horizontálně s ostatními útvary městského úřadu.** Tento útvar by měl být i neopominutelným účastníkem řízení pro povolování staveb a stanovení podmínek stavby tak, aby následně nevznikaly negativní dopady na bezpečnost dopravy. Názorným příkladem jsou dopady na parkování vozidel na místních komunikacích při výstavbě rodinných domků nebo při

výstavbě nových zařízení komerčního charakteru v centru města, které generují novou dopravu.

Současně **tento útvar by měl zajišťovat i vertikální koordinaci a součinnost s veškerými externími subjekty**, které mohou bezpečnost silničního provozu v městě Otrokovice ovlivnit a přispět k jejímu zlepšení.

V první řadě to je **vazba na samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy a využití krajského koordinátora BESIP pro aktivity v působnosti na účastníky silničního provozu**. Stejně významná, ba dokonce důležitější, je **úzká spolupráce s příslušnými krajskými orgány, zejména Krajským úřadem Zlínského kraje a jeho krajským manažerem BESIP, Krajským ředitelstvím policie Zlínského kraje, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR správa Zlín, Ředitelstvím silnic Zlínského kraje, Dopravní společností Zlín – Otrokovice, s.r.o. a dalšími**.

Důležité je rovněž **vytvořit efektivní podmínky pro spolupráci s organizacemi působícími v městě Otrokovice**, jako jsou např. školy všech úrovní, autoškoly, společenské, nevládní a neziskové organizace i soukromé subjekty působící na území města.

Velkým úkolem bude i **intenzivní zapojení občanů a vytvoření obecného zájmu o bezpečnost silničního provozu**. Významně k tomu může přispět plánovaná iniciativa učinit Otrokovice nejbezpečnějším městem v České republice, jejímž nositelem by měl být právě útvar zodpovědný a koordinující bezpečnost silničního provozu v rámci městského úřadu. Názorným příkladem je již v Analytické části uvedená iniciativa „Bezpečná cesta do školy“. Zde bylo na konkrétní aktivitě rodičům ukázáno, že jejich zapojení do úsilí o zvýšení bezpečnosti silničního provozu je jednou z možností jak přispět k lepší ochraně jejich dětí v silničním provozu.

Pokrytí tak rozsáhlé agendy je třeba zajistit samostatným pracovníkem, který se bude problematice bezpečnosti silničního provozu výhradně věnovat.

3.4.4 Účinná legislativa

Funkční legislativní prostředí zajišťující bezpečný provoz je vytvářeno na vrcholové úrovni. **Z místní úrovně je možné legislativu ovlivňovat cestou iniciativních návrhů poslanců a senátorů, ale také prostřednictvím Svazu měst a obcí České republiky, případně Asociace krajů České republiky,**

kdy lze po dohodě s ostatními obcemi, případně kraji, vytvářet mnohem účinnější tlak na žádoucí změny.

Důležitým momentem je dostatečná účinnost vymáhání práva a řešení postihů za přestupky spáchané v silničním provozu. Je třeba, aby veřejná správa pohotově reagovala na všechny obstrukční trendy, které se objevují. Na druhé straně je potřebné, aby městská policie při řešení přestupků proti bezpečnosti silničního provozu podávala oznámení přestupků příslušnému orgánu k projednání v dostatečné kvalitě a bez vad, které nelze většinou jednoduše odstranit v průběhu řízení. Takové závady se stávají často impulzem pro obstrukční řízení.

3.4.5 Zajištěné financování

Pro naplňování cílů Strategie bsp Otrokovice a realizaci dopravně-bezpečnostních opatření v potřebném rozsahu, je nutné zajistit dostatek finančních prostředků na jejich realizaci.

Dle provedeného odhadu a kalkulace finančních nákladů na realizaci opatření, je nutné ročně na realizaci těchto opatření vynaložit cca **17,3 mil. Kč**. Tato celková částka by měla mít v následujících letech sestupnou tendenci vyplývající z postupné realizace finančně náročnějších stavebních opatření.

K tomu, aby mohly být tyto náklady na daná opatření vynaloženy, je zapotřebí **vytvořit systém zajištěného financování, které by mělo být systémové a dlouhodobé**. Finanční prostředky na realizaci dopravně-bezpečnostních opatření je možné získávat prostřednictvím různých grantových a dotačních programů, výzev i pilotních výzkumných projektů.

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) hraje klíčovou roli při financování bezpečnosti dopravy a měl by být primárně použit jako hlavní zdroj financování bezpečnosti dopravy. Každoročně je vypisována výzva na financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Je zaměřená na realizace opatření podél silnic I., II., III. třídy a místních komunikacích. Finanční prostředky je možné získat na investiční i

neinvestiční opatření¹⁴. Příspěvek je poskytován max. do výše 85 % uznatelných nákladů, zbylou část bylo nutné uhradit formou spolufinancování. Max. výše dotace činí 20 mil. Kč¹⁵.

Prostředky z Fondu zábrany škod (FZŠ) jsou dalším důležitým a prakticky i nenahraditelným zdrojem pro financování dopravně-bezpečnostních opatření. Dle příslušného zákona¹⁶ je možné je použít pro zábranu škod vznikajících provozem vozidel mj. na realizaci projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu schválených vládou, nebo realizaci programů prevence v oblasti škod z provozu vozidel, které navrhla Komise FZŠ. Z FZŠ jsou poskytovány prostředky na základě předložené žádosti vždy na konkrétní účel. Žádosti se podávají jednou ročně k stanovené lhůtě. Pro rok 2018 byla lhůta pro odevzdání žádostí stanovena na 15. 9. 2017.

Významným zdrojem financování jsou **prostředky z kraje**. Z nich se spolufinancuje i činnost krajského koordinátora BESIP¹⁷, jehož činnost a prostředky je třeba maximálně využívat pro realizaci aktivit Akčního programu Strategie bsp Otrokovice. Novou formou je vypsání dotačních titulů přímo z rozpočtu kraje¹⁸. Dotační tituly jsou zaměřeny na zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce, míst pro přecházení a zajištění jejich řádné viditelnosti, zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích pomocí dopravně inženýrských opatření a také na Preventivně informační, vzdělávací a volnočasové aktivity určené zejména pro děti a rodiče, stárnoucí populaci, chodce, mladé a nové řidiče, cyklisty a motocyklisty zaměřené na bezpečné chování v rámci silničního provozu.

Pro potřeby realizace Strategie bsp Otrokovice je naprosto nezbytné **vytvořit i samostatnou položku v rozpočtu města**, která by pokryla zejména opatření, která nelze financovat z jiných uvedených zdrojů nebo jejich dostupnost není dostatečná.

Současně je třeba najít formy, jak **do financování zapojit soukromý sektor**. Zapojení soukromého sektoru do bezpečnosti dopravy je důležité a umožňuje spolufinancování dopravně-bezpečnostních opatření a akcí, na které stát a další veřejné subjekty dostatečně

¹⁴ Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Příloha č.1 k Rozhodnutí ředitele č. 22/2017

¹⁵ Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace pro rok 2018. Státní fond dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“) k naplnění svého účelu ve smyslu § 2, odst. 1, písm. e) zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 104/2000 Sb.“), a po schválení Výborem SFDI dne 25. 10. 2017

¹⁶ Fond zábrany škod České kanceláře pojistitelů (FZŠ) byl zřízen zákonem č. 168/1999 Sb. ve znění zákona č. 160/2013 Sb., a to s účinností od 1. 1. 2014

¹⁷ Část nákladů je financována z rozpočtu Ministerstva dopravy cestou Centra služeb pro silniční dopravu

¹⁸ RP11-18 BESIP Zlínského kraje. <https://www.kr-zlinsky.cz/rp11-besip-zlinskeho-kraje-cl-4211.html>

nepřispívají. Tato spolupráce je dosud spíše ojedinělá a především zaměřená na oblast lidského činitele.

3.4.6 Přesvědčivá propagace

Činnosti v oblasti dopravní výchovy, komunikace s veřejností i spolupráce s medií zaměřené na konkrétní témata prevence bezpečnosti silničního provozu v širokém rozsahu zajišťuje samostatné oddělení BESIP. Tyto aktivity systematicky přenáší na krajskou a místní úroveň prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP. Jak již bylo uvedeno, jsou tyto aktivity převážně zaměřeny na lidský faktor.

Je třeba dále rozvíjet dosavadní orientaci medializace a intenzivně vytvářet i širší vědomí rozhodovacích orgánů, odborných organizací i účastníků silničního provozu o významu bezpečnosti silničního provozu jako integrální součásti péče o zdraví občanů. Rovněž je nezbytné medializaci bezpečnosti účinně koordinovat s preventivními aktivitami nevládních organizací.

Jedním z prvních kroků systémově koncipované medializace by mělo být **vytvoření vlastního loga**, které by prezentovalo základní motto: „**Otrokovice - město bez vážných následků dopravních nehod**“. Jeho nosným prvkem by mohla být 0 (nula) evokující VIZI NULA a současně svým tvarem prakticky totožné s iniciálou jména Otrokovice.

Obsáhle je medializační podpora již popsána ve Strategii BSP ZK schválené Radou Zlínského kraje dne 3. 12. 2012.

3.4.7 Průběžné monitorování a vyhodnocování

Nezbytností je každoroční vyhodnocování plnění cílů a opatření Strategie bsp Otrokovice.

Z praktického hlediska by mělo toto vyhodnocování časově přiměřeně předcházet vyhodnocování Revidované NSBSP a Strategie BSP ZK, čímž se bude minimalizovat energie na poskytnutí potřebných informací pro tyto úrovně hodnocení.

Ve spolupráci s Krajským ředitelstvím policie Zlínského kraje je třeba průběžně monitorovat dopravní nehodovost na území města a bezprostředně reagovat na závažnější změny. Speciální pozornost je třeba věnovat nehodám s vážnými následky, pečlivé analýze okolností jejich vzniku a průběhu.

Každou nehodu se smrtelným nebo těžkým následkem na zdraví je třeba považovat za mimořádnou událost a v tomto smyslu na ni zareagovat. Je žádoucí provést její hloubkovou analýzu, komplexně vyhodnotit její příčiny a přijmout adekvátní opatření.

Rovněž je třeba **zajistit monitorování nepřímých ukazatelů nehodovosti a vyhodnocování jejich plnění**. Stejně tak je třeba **pravidelně provádět monitorování účinnosti a vyhodnocování přínosů realizovaných opatření a posuzovat, zda jsou omezené finanční prostředky vynakládány efektivně a přináší očekávané přínosy**.

3.4.8 Přenos poznatků a odborná podpora

Vzhledem k neustálému růstu dopravy a vyššímu riziku vzniku nehod je třeba soustavně hledat účinná opatření, jak jim předejít. Tomuto problému čelí nejen město Otrokovice, ale i ostatní města v ČR i v zahraničí.

Je třeba maximálně využívat jak již praxí ověřených řešení, tak se nechat inspirovat i novými postupy a ověřit jejich účinnost v podmínkách města Otrokovice.

Vysoká úroveň odborných expertíz v oblasti bezpečnosti silničního provozu i špičková výzkumná kapacita, uznávaná i na mezinárodní úrovni, je dostatečně zajištěna CDV, vysokými školami i privátními subjekty. Její potenciál však není dostatečně využíván. Je třeba vytvořit podmínky pro realizaci a přenos výsledků výzkumných řešení do praktického užití a zajistit podporu při přenosu a ověřování osvědčených praktických řešení ze zahraničí.

CDV již řadu let vytváří a doplňuje databázi osvědčených řešení prostřednictvím Observatoře bezpečnosti silničního provozu¹⁹ a nově zřízeného Centra transferu technologií.

Přenos poznatků by měl být nastartován i opačným směrem, tj. sdílením poznatků získaných v Otrokovicích ostatním obcím a městům formou prezentací na konferencích, seminářích a podobných akcích určených pro pracovníky, kteří se zabývají bezpečností silničního provozu na místní a regionální úrovni.

4 ZÁVĚR

Strategie bsp Otrokovice je důležitým dokumentem města Otrokovice, který je koncepčním a plánovacím základem pro úspěšné řešení nehodovosti na pozemních komunikacích v katastrálním území města.

Je zároveň i integrální součástí komplexního řešení udržitelné a bezpečné mobility ve městě Otrokovice a strategického plánu jeho rozvoje, který zahrnuje a zohledňuje sociální, společenský, ekonomický i environmentální rozměr města. Měl by být proto

¹⁹ <http://www.czrso.cz/>

klíčovým vstupem při vypracovávání všech koncepčních dokumentů města a současně i ambiciózní inspirací pro rozvoj ostatních oblastí života ve městě.

Unikátní záměr tohoto dokumentu

učinit „Otrokovice - město bez vážných následků dopravních nehod“

by měl být nejen celorepublikovou výzvou pro následování ostatními městy, ale i prestižní prezentací města Otrokovice, které má jasný záměr přeměnit VIZI NULA v dohledném konkrétním časovém horizontu v realitu a vytvořit podmínky pro bezpečný pohyb účastníků silničního provozu na svém území.

SEZNAM POUŽITÝCH POJMŮ A ZKRATEK

Agenda 21	programový dokument OSN o udržitelném rozvoji
bsp	bezpečnost silničního provozu
oddělení BESIP	Samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
ČR	Česká republika
D	dálnice
EP	Evropský parlament
EU	Evropská unie
EZN	ekvivalent závažnosti následků nehod
FZŠ	Fond zábrany škod
MD	Ministerstvo dopravy
MEZN	místní ekvivalent závažnosti následků nehod
MHD	městská hromadná doprava
MěÚ Otrokovice	Městský úřad Otrokovice
MK	místní komunikace
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
ORP	obec s rozšířenou působností
R	rychlostní silnice (od 1. 1. 2016 většina přeřazena do kategorie dálnic)
Revidovaná NSBSP	Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Strategie BSP ZK	Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020

Strategie bsp Otrokovice	Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018–2025
TP	Technické podmínky
vozokm	vozokilometry
ZMO	Zastupitelstvo města Otrokovice

SEZNAM PODKLADŮ

Celostátní sčítání dopravy 2010, 2016

Usnesení vlády ze dne 10. 8. 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Informace o plnění v roce 2012, 2013, 2014, 2015, 2016. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Usnesení vlády ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020 schválena Radou Zlínského kraje dne 3. 12. 2012

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, 2000-2016. PP ČR. Praha

Studie „Otrokovice – řešení cyklodopravy“. Projektová kancelář A-S Zlín. 2008

Studie „Reorganizace dopravy v Otrokovicích, lokalita Bahňák“. UDIMO Ostrava. 2006

Diplomová práce „Návrh reorganizace dopravy ve čtvrti Bahňák v Otrokovicích“. Jan Pecháček. 2010.

Město Otrokovice. Doplňkové podklady.

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. Doplňkové podklady.

[online], dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

[online], dostupné z: www.dszo.cz

[online], dostupné z: www.czrso.cz

[online], dostupné z: <http://www.citymetric.com/transport/map-which-european-cities-have-fewest-traffic-fatalities-347>

[online], dostupné z: <http://www.otrokovice.dobramesta.cz/>