



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ZLÍNSKÉHO KRAJE 2022 - 2030

„Strategické řízení a přívětvý úřad
Zlínského kraje“, reg. č.
CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014595“

ZLÍNSKÝ KRAJ | třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
únor 2022

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

Obsah

1. Úvod.....	4
1.1 VIZE NULA a bezpečný systém	5
1.2 Provázanost krajské strategie s nadřazenými strategiemi BESIP.....	6
1.3 Provázanost Strategie se strategickými dokumenty kraje.....	7
1.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje	7
1.3.2 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030	7
1.3.3 Strategie BESIP Zlínského kraje 2012–2020	8
1.3.4 Chytrý kraj – strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030	8
1.3.5 Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Zlínského kraje	9
2. Analytická část	10
2.1 Rámcové podmínky silniční dopravy ve Zlínském kraji.....	10
2.1.1 Socioekonomické charakteristiky Zlínského kraje	10
2.1.2 Sídlní struktura kraje.....	13
2.1.3 Charakteristika silniční sítě ve Zlínském kraji.....	15
2.1.4 Charakteristika motorizace ve Zlínském kraji.....	19
2.1.5 Intenzita dopravy	22
2.1.6 Další faktory ovlivňující dopravu ve Zlínském kraji.....	25
2.2 Smrtelné a vážné následky dopravní nehodovosti	27
2.2.1 Vývoj usmrcených v EU, ČR a Zlínském kraji	27
2.2.2 Krajské srovnání usmrcených a těžce zraněných osob	28
2.3 Zhodnocení naplňování Strategie BESIP ZK za období 2012–2020.....	30
2.4 Socioekonomické ztráty z dopravní nehodovosti.....	38
2.5 Účastník (dopravní nehodovost)	40
2.5.1 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob	40
2.5.2 Srovnání následků nehodovosti ve Zlínském kraji s ostatními kraji v ČR	41
2.5.3 Závažnost nehod ve správních obvodech ORP Zlínského kraje za období 2011–2020	44
2.5.4 Relativní srovnání následků ve správních obvodech ORP Zlínského kraje za období 2011–2020	45
2.5.5 Kategorie následků dopravních nehod za období 2011–2020	48
2.6 Infrastruktura (dopravní nehodovost)	51
2.6.1 Následky dle druhu komunikace a směrových poměrů	51
2.6.2 Identifikace rizikových míst na silniční síti (shluky dopravních nehod) za období 2012–2020	52
2.7 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu.....	53

2.8 Bodový systém.....	58
2.9 Shrnutí a SWOT analýza kraje.....	65
2.9.1. Shrnutí analytické části a identifikované problémy.....	65
2.9.2. Celková souhrnná SWOT analýza.....	66
2.10 Analýza potřeb obcí kraje v oblasti BESIP	69
3. Strategická část.....	74
3.1 Mezní hodnoty usmrcených a těžce zraněných osob	75
3.2 Vývoj nehodovosti.....	76
3.2.1 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob.....	76
3.2.2 Srovnání jednotlivých dekád.....	77
3.3 Strategické pilíře	78
3.3.1 Strategický pilíř 1 – Účastníci provozu	79
3.3.2 Strategický pilíř 2 – Infrastruktura	89
3.3.3 Strategický pilíř 3 – Vozidla a technologie	94
3.3.4 Průřezový pilíř 4 – Koordinace BESIP	95
4. Implementační část.....	97
4.1 Řídící struktura implementace.....	98
4.2 Identifikace dalších subjektů zapojených do implementace – klíčoví aktéři	98
4.3 Plán řízení rizik implementace	98
4.4 Monitorování plnění AP.....	101
4.4.1 Koncepční naplňování Strategie	101
4.4.2 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace	102
4.4.3 Ztráty z dopravní nehodovosti.....	102
4.4.4 Výdaje kraje do bezpečnosti silničního provozu.....	102
4.4.5 Klíčové ukazatele	103
4.5 Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů	103
4.5.1 Podpora veřejnosti.....	103
4.5.2 Činnost krajského manažera pro BESIP.....	103
4.5.3 Horizontální i vertikální spolupráce	103
4.5.4 Dohled Policie ČR	104
4.5.5 Navrhování pozemních komunikací.....	104
4.6 Závěrečná shrnutí	104
Přílohy	106
Příloha 1: Akční plán Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2024.....	106
Příloha 2: Charakteristika jednotlivých shluků dopravních nehod.....	106

Příloha 3: Místa dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním ve Zlínském kraji (mapy)	106
Seznam zkratek.....	107
Seznam tabulek.....	108
Seznam grafů.....	109
Seznam obrázků	110
Použité zdroje	111

1. Úvod

Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2030 (dále jen „Strategie“) vychází ze Strategie BESIP 2021–2030, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 8 dne 4. 1. 2021. Priority obsažené v tomto materiálu jsou plně v souladu s uvedenou strategií, se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dále se Strategií rozvoje Zlínského kraje 2030, Generelem dopravy Zlínského kraje, SMART regionem a s Bílou knihou EU (Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje), konkrétně s cílem **snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob** na pozemních komunikacích **o polovinu** (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu). *Pozn.: Za výchozí stav se jak na národní, tak na krajské úrovni považuje průměr let 2017-2019 (ve Zlínském kraji průměr usmrcených osob 538, těžce zraněných 2 305 osob).*



Obrázek 1: Bezpečnost na silnicích BESIP

Metodický postup a přínosy zpracování Strategie

Zlínský kraj měl od roku 2013 schválenou Strategii na období 2012–2020. V roce 2018 proběhla revize této Strategie. Každoročně probíhalo vyhodnocení plnění Strategie, které bylo prezentováno odpovědným subjektům za bezpečnost silničního provozu ve Zlínském kraji a také široké veřejnosti na webových stránkách kraje.

Řešení bezpečnosti silničního provozu je zásadním systematickým krokem kraje, kterým vyjadřuje svůj zájem na minimalizaci dopravní nehodovosti a je konkrétním počínem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků kraje. Aby byly enormní socioekonomické ztráty vznikající z nehodovosti minimalizovány a v ideálním případě k nim vůbec nedocházelo, byla připravena nová strategie s konkrétním postupem realizace a naplnění VIZE NULA.

Při zpracování a realizaci strategie je nutné, aby do procesu tvorby byly zapojeny veškeré odpovědné organizace, instituce a subjekty i zástupci veřejnosti tak, aby byl strategický dokument přijat a naplňován všemi zainteresovanými subjekty.

Metodika postupu zpracování strategie je založena na funkční provázanosti Strategie BESIP Zlínského kraje 2022-2030 a celostátní Strategie BESIP 2021-2030 s následným přenosem

plnění aktivit stanovených AP Strategie na obce s rozšířenou působností při řešení BESIP v celém Zlínském kraji.

Práce na tvorbě Strategie bude probíhat partnerským způsobem se zapojením klíčových aktérů z území do procesu její tvorby (krajský úřad, ŘS ZK, ŘSD, krajský koordinátor BESIP, Policie ČR, ORP). Pro proces schvalování Strategie BESIP vznikne pracovní skupina, která bude připomínkovat nejprve analytickou a poté i návrhovou část (celkem 2 jednání pracovní skupiny). Po zapracování a vypořádání všech připomínek pracovní skupiny ke všem částem předfinální strategie bude projednána Strategie se zástupci odborné veřejnosti a bude zpracována prezentace pro vedení Zlínského kraje. Zpracování případných připomínek a předání finální Strategie proběhne do 28. 2. 2022.

1.1 VIZE NULA a bezpečný systém

Základní filozofií Strategie je potvrzení VIZE NULA, ke které se v následující dekádě chce Zlínský kraj významně přiblížit. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet bezpečný systém, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Moderní země buduje bezpečný dopravní prostor primárně kvůli ochraně lidského života, sekundárně pak ke snížení socioekonomických ztrát z nehodovosti.

Společnost není ochotna akceptovat smrtelné úrazy na pracovištích, v letecké či železniční dopravě, proč by tedy silniční doprava měla být výjimkou?



Obrázek 2: Vize nula

VIZE NULA znamená změnu v chápání odpovědnosti. Ačkoliv chování účastníka silničního provozu významně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, Strategie budování bezpečného systému počítá s tím, že lidé nejsou neomylní a budou vždy chybovat. Dopravní systém by ale měl být co nejvíce „odpouštějící“, aby nehody nekončily úmrtím ani těžkým zraněním. Nejedná se jen o odpovědnost účastníka silničního provozu, který dopravní nehodu zavinil, ale i spoluodpovědnost těch, kteří se podílejí na vytváření parametrů dopravního systému – projektantů dopravního systému, správců komunikací, výrobců automobilů, poskytovatelů služeb pro motoristy, policie, ostatních složek záchranného systému, zákonodárců,

zastupitelů, správních či soudních orgánů a dalších subjektů, které chování v dopravním prostoru svojí činností ovlivňují – např. médií, učitelů apod.

1.2 Provázanost krajské strategie s nadřazenými strategiemi BESIP

Základním dlouhodobým cílem VIZE NULA je, aby nejpozději do roku 2050 nebyla na pozemních komunikacích v ČR usmrcena nebo těžce zraněna žádná osoba. Nástroj, jak se k tomuto cíli přiblížit, představuje Strategie, založená na funkční provázanosti všech úrovní, tedy národní, krajské i místní, v souladu se všemi dokumenty, uvedenými v úvodu.

Na národní úrovni jsou mj. definovány oblasti s největším potenciálem snížení závažných následků dopravních nehod, není však zde prostor věnovat se odlišným specifikům v rámci jednotlivých krajů a měst. **Klíčové je přenesení Strategie z národní úrovně do úrovní krajských a místních, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifikům včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda.** Hierarchie jednotlivých dokumentů je znázorněna v následující infografice.



Obrázek 3: Strategie BESIP 2021-2030

Tak, jak došlo na národní úrovni k porovnání jednotlivých krajů, je žádoucí v rámci krajské strategie porovnat správní obvody jednotlivých obcí s rozšířenou působností (ORP) jak z pohledu závažnosti nehod, tak také podle komplexního hodnocení bezpečnosti. **Zpracování místních strategií by mělo být cílené právě na základě zjištěných analýz.** Např. v období 2011–2020 měla ORP Zlín nejhorší bilanci z pohledu hodnocení bezpečnosti, přitom v ORP Rožnov pod Radhoštěm byla evidována nejvyšší závažnost nehod (viz kapitola 2.5.3).

1.3 Provázanost Strategie se strategickými dokumenty kraje

Postupná tvorba strategických dokumentů kraje v oblasti bezpečného dopravního systému, preventivního působení na účastníky silničního provozu v rámci BESIP a následná systémová opatření by měly vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, a to zejména se zaměřením na nehodovost a její hlavní příčiny, a nastavit opatření na zmenšení počtu dopravních nehod.

1.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje

Generel dopravy je základním dopravně – inženýrským dokumentem v oblasti rozvoje dopravních sítí a rozvoje dopravy Zlínského kraje. Současně se jedná o jeden z významných územně plánovacích podkladů rozvoje území. Dokument je komplexní, jsou v něm řešeny společně všechny základní druhy dopravy a integrálnost se závaznými dokumenty státního a mezinárodního významu a s územně plánovací dokumentací měst a obcí.

První návrh výhledové koncepce Generelu dopravy Zlínského kraje byl zpracován již v letech 2001–2004 a schválen Zastupitelstvem Zlínského kraje dne 23. 6. 2004 (číslo usnesení 656/Z24/04) jako výchozí a závazný dokument při pořizování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na území Zlínského kraje.

V letech 2009–2011 byla zpracována a dne 14. 12. 2011 (číslo usnesení 0625/Z18/11) schválena jeho aktualizace. Generel dopravy slouží jako podklad pro rozhodování orgánů Zlínského kraje a jako podklad pro strategická rozhodnutí, týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy. V letech 2020–2021 byla zpracována aktualizace Generelu dopravy ZK, který je základním rozvojovým dokumentem pro dopravní politiku a koncepcí v oblasti dopravy.

Ve výhledové koncepci Generelu dopravy je podpořen především rozvoj kapacitních silnic vyšší kategorie jako podmínky ekonomické prosperity, který území kraje začlení do republikové a mezinárodní silniční sítě a současně propojí rozhodující sídla kraje. Synergickým efektem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení negativních dopadů na životní prostředí, protože lze předpokládat, že na určitých komunikacích se bude realizovat rozhodující dopravní výkon a tím dojde k odvedení části dopravy z průtahů měst a obcí.

1.3.2 Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 (také SRZK 2030) je základním strategickým rozvojovým dokumentem Zlínského kraje pro období do roku 2030. Potřeba zpracování základního strategického rozvojového dokumentu vychází ze zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů, a zároveň je snahou přinést novou dlouhodobou vizi rozvoje kraje do roku 2030. Současně také reflektuje formování podoby nové kohezní politiky po roce 2020 a reaguje na strategické dokumenty na národní úrovni – Strategický rámec ČR 2030, Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ a Národní RIS3 strategie.

Období po roce 2020 přináší nové výzvy v podobě nově nastupujících trendů v oblasti implementace chytrých řešení prakticky do všech oblastí lidské činnosti, nových územních přístupů na národní úrovni i výzev v oblasti evropské integrace s důrazem na novou kohezní politiku EU 2021+.

V oblasti bezpečnosti dopravy se jedná o rozvoj systému dopravní výchovy, včetně dětských dopravních hřišť a adekvátní osvěty podporující bezpečnost dopravy (preventivně informační, vzdělávací a volnočasové aktivity zaměřené na bezpečné chování v rámci silničního provozu určené pro jednotlivé typy účastníků silničního provozu – rodiče a děti, stárnoucí populaci, chodce, mladé a nové řidiče, cyklisty a motocyklisty), a realizace praktických aktivit, vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě (zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce, míst pro přecházení a zajištění řádné viditelnosti chodců; realizace dopravně inženýrských opatření, například budování zpomalovacích ostrůvků na vjezdech do obcí, usměrňovacích ostrůvků v průtazích obcí, optických psychologických brzd na vozovce, chodníky s přímou vazbou na přechod pro chodce, zklidňování dopravy v zastavěných oblastech, dílčí pásy, parkovací a odbočovací pruhy, malé okružní křižovatky apod.).

1.3.3 Strategie BESIP Zlínského kraje 2012–2020

Vláda ČR svým usnesením č. 599 ze dne 10. 8. 2011 schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na léta 2011–2020, která ukládala představitelům krajských úřadů a představitelům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii a doporučila hejtmanům, primátorům statutárních měst a starostům ORP zabezpečit realizaci nástrojů uvedených v této Strategii. Aby mohlo docházet k naplnění cílů stanovených Národní strategií, byl zpracován strategický dokument také na úrovni Zlínského kraje.

Zlínský kraj měl na základě Národní strategie zpracovánu **Strategii bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012–2020**, která byla schválena Radou Zlínského kraje dne 3. 12. 2012, usnesením č. 0977/R26/12. Základním cílem této strategie bylo snížit do roku 2020 závažné následky dopravních nehod, tj. počet usmrcených osob v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí, a současně i o 40 % snížit počet těžce zraněných osob (tj. oproti roku 2009 snížit počet usmrcených na 17 osob a těžce zraněných na 137 osob).

Strategie BESIP ZK byla v roce 2018 aktualizována a každoročně bylo prováděno její vyhodnocení plnění strategických, dílčích cílů a nehodových lokalit.

1.3.4 Chytrý kraj – strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030

Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030 svým zaměřením rozšiřuje o prvky SMART základní strategický rozvojový dokument Zlínského kraje, tedy Strategii rozvoje Zlínského kraje 2030. Proto je zařazena mezi základní koncepční rozvojové dokumenty kraje.

Prostřednictvím rozvoje inteligentní dopravní infrastruktury a provozování dopravních sítí je možné dojít k vybudování (dobudování) infrastruktury pro motorovou, nemotorovou a kolejovou dopravu, zkvalitnění využívání dopravní infrastruktury, snížení dopravních kongescí, zvyšování bezpečnosti provozu, ekologie dopravy, ekonomiky provozu, zatraktivnění veřejné hromadné dopravy osob a zkvalitnění služeb pro občany i podnikatele.

V regionu lze nalézt několik inovativních řešení, včetně plánování udržitelné přepravy, sdílení automobilů a kol, řešení pro zvýšení bezpečnosti provozu a mnohem více. Důležitou myšlenkou je vytvořit takový design měst, kde jízda autem není vždy nejjednodušší možností (parkoviště na okraji města). Jízda na kole, chůze a cestování veřejnou dopravou usnadňují rozsáhlé stezky pro chodce a cyklisty a několik autobusových zastávek v okolí.

Současně je dokument v souladu s legislativním rámcem a strategickými dokumenty v rámci ČR, jako je Strategický rámec ČR 2030, Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, Národní výzkumná a inovační strategie pro inteligentní specializaci ČR (tzv. Národní RIS3 strategie), SMART Česko a další.

1.3.5 Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Zlínského kraje

Obsahem Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Zlínského kraje je především zpracování návrhu sledování a podrobného zhodnocení stávající silniční sítě v majetku Zlínského kraje při respektování požadavků trvale udržitelného rozvoje území a zajištění bezpečnosti dopravy, se zohledněním rozvojových záměrů této komunikační sítě. Prvním krokem je výběr úseku pozemní komunikace (silnice II. nebo III. třídy), který je problematický ať z hlediska technického stavu (vozovka, návrhové prvky atd.) nebo z hlediska nehodovosti. Na těchto úsecích je pak navržen typ akce, který by měl danou závadu odstranit. Na jednom úseku může být navrženo více typů akcí s ohledem na finanční prostředky. V dalším kroku jsou na záměr uplatněna kritéria, která by měla komplexně posoudit vstupní parametry úseku a přínos investiční nebo neinvestiční akce. Kritéria jsou definována pomocí bodových koeficientů s různou vahou pro jednotlivé aspekty. Z celkového bodového součtu je pak vytvořeno pořadí, které slouží jako podklad pro rozhodování o realizaci daných záměrů na silniční síti II. a III. třídy.

2. Analytická část

2.1 Rámcové podmínky silniční dopravy ve Zlínském kraji

Tato kapitola analyzuje aktuální podmínky silniční dopravy na území Zlínského kraje a silniční infrastrukturu sloužící zejména osobní automobilové, nákladní a autobusové dopravě. Pozornost je věnována zejména rozsahu silniční sítě, intenzitě dopravy a demograficko-ekonomickým faktorům ovlivňujícím silniční provoz na území Zlínského kraje v porovnání s ostatními kraji.

2.1.1 Socioekonomické charakteristiky Zlínského kraje

V této kapitole jsou uvedeny základní rámcové charakteristiky ekonomického vývoje Zlínského kraje a jeho situace v rámci ČR, z nichž se odvíjí také vývoj v silniční dopravě a její bezpečnosti.

Počet obyvatel na území Zlínského kraje v roce 2019¹ činil 582 555. Vývoj věkového složení obyvatel je charakterizován zvyšujícím se podílem obyvatel v postproduktivním věku.

Míra nezaměstnanosti v roce 2019 (2,0 %) je již lehce **pod úrovní celostátního průměru**. Přetrvávají však stále určité rozdíly mezi jednotlivými oblastmi v nabídce pracovních příležitostí, což s sebou nese vyšší nároky na migraci obyvatel do míst s vyšší koncentrací pracovních míst a tedy i na kapacitu silniční sítě. Nejvýznamnějšími dojížděkovými centry jsou souměstí Zlín – Otrokovice a Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice. Dalšími regionálními centry jsou Kroměříž, Uherský Brod, Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm.

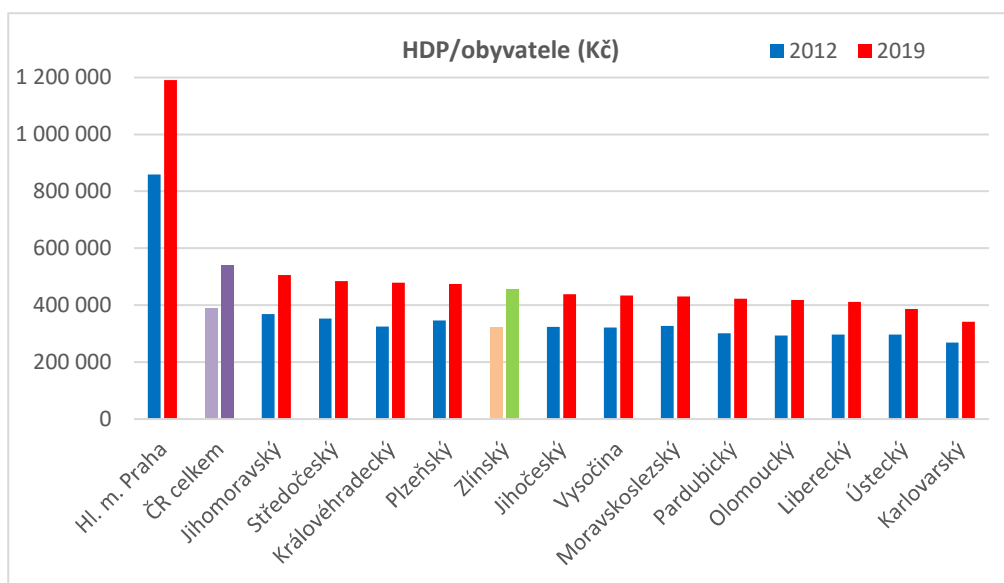
¹ V celé této kapitole jsou použita data za rok 2019, protože v době zpracování v 1. polovině roku 2021 nebyla finální data za rok 2020 ještě k dispozici.

Hrubý domácí produkt na obyvatele kraje

Tabulka 1: HDP / obyvatele (Kč)

Kraj	2012	PPS 2012	Pořadí	2019	PPS 2019	Pořadí	2019/2012
Hl. m. Praha	858 559	183,0	1	1 190 611	203,7	1	+39 %
ČR celkem	389 038	82,9		538 762	92,2		+38 %
Jihomoravský	368 337	78,5	2	505 896	86,5	2	+37 %
Středočeský	352 340	75,1	3	484 475	82,9	3	+38 %
Královéhradecký	324 940	69,3	6	479 318	82,0	4	+48 %
Plzeňský	345 611	73,7	4	474 310	81,1	5	+37 %
Zlínský	322 790	68,8	8	457 361	78,2	6	+42 %
Jihočeský	323 248	68,9	7	438 114	74,9	7	+36 %
Vysočina	321 295	68,5	9	434 018	74,2	8	+35 %
Moravskoslezský	327 488	69,8	5	430 005	73,6	9	+31 %
Pardubický	300 829	64,1	10	422 684	72,3	10	+41 %
Olomoucký	293 249	62,5	13	418 525	71,6	11	+43 %
Liberecký	296 158	63,1	12	411 399	70,4	12	+39 %
Ústecký	296 217	63,1	11	386 363	66,1	13	+30 %
Karlovarský	268 021	57,1	14	341 512	58,4	14	+27 %

Zdroj: czso.cz (ročenka)



Graf 1: HDP / obyvatele (Kč)

HDP na obyvatele byl v roce 2019 ve Zlínském kraji sice o 15 % nižší než celostátní průměr, ale zároveň byl jeho růst v porovnávaném období v ČR po Královéhradeckém a Olomouckém kraji nejdynamičtější.

Pozn. HDP na obyvatele je možné vyjádřit podle Eurostatu rovněž v měřítku standardu kupní síly (PPS – purchasing power standard), kde hodnota 100 odpovídá průměrné úrovni celé EU v daném roce. To znamená, že hodnoty PPS nad 100 jsou nad průměrem celé EU, což v ČR dosahuje pouze Hl. m. Praha.

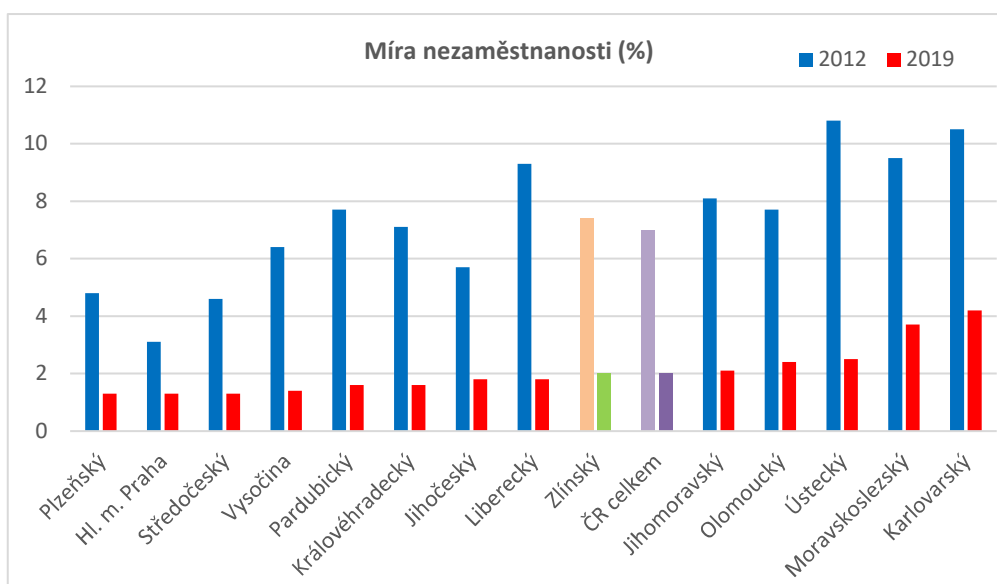
Míra nezaměstnanosti obyvatel kraje

Tabulka 2: Míra nezaměstnanosti (%)

Kraj	2012	Pořadí	2019	Pořadí	2019/2012
Plzeňský	4,8	3	1,3	1	-73 %
Hl. m. Praha	3,1	1	1,3	2	-58 %
Středočeský	4,6	2	1,3	3	-72 %
Vysočina	6,4	5	1,4	4	-78 %
Pardubický	7,7	9	1,6	5	-79 %
Královéhradecký	7,1	6	1,6	6	-77 %
Jihočeský	5,7	4	1,8	7	-68 %
Liberecký	9,3	11	1,8	8	-81 %
Zlínský	7,4	7	2,0	9	-73 %
ČR celkem	7,0		2,0		-71 %
Jihomoravský	8,1	10	2,1	10	-74 %
Olomoucký	7,7	8	2,4	11	-69 %
Ústecký	10,8	14	2,5	12	-77 %
Moravskoslezský	9,5	12	3,7	13	-61 %
Karlovarský	10,5	13	4,2	14	-60 %

Zdroj: czso.cz (ročenka)

Pozn. Index 2019/2012 zde uvádí, o kolik (relativně) poklesla míra nezaměstnanosti mezi roky 2012–2019.



Graf 2: Míra nezaměstnanosti (%)

Situace v zaměstnanosti ve Zlínském kraji dosáhla v roce 2019 úrovně celostátního průměru. V letech 2012–2019 došlo k výraznému poklesu míry nezaměstnanosti ve všech krajích vzhledem k vývoji HDP na obyvatele, což v důsledku posílilo ekonomickou situaci. Zlínský kraj patří ke krajům s nejdynamičtějším zvýšením HDP na obyvatele, což mělo také vliv na snížení míry nezaměstnanosti. V budoucnu bude nezbytné se operativně adaptovat na měnící se podmínky na trhu práce.

2.1.2 Sídelní struktura kraje

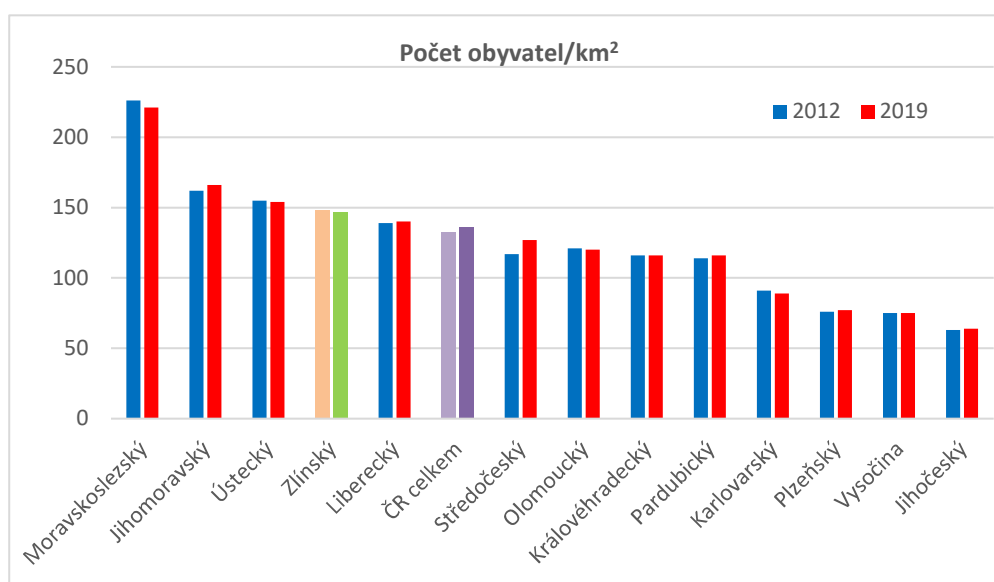
Zlínský kraj svojí rozlohou 3 964 km² zaujímá jen 5,0 % celkové rozlohy ČR a je jedenáctým krajem z hlediska své velikosti. **Hustotou obyvatelstva je pátým nejhustěji osídleným v ČR.**

Počet obyvatel na km²

Tabulka 3: Počet obyvatel / km²

Kraj	2012	Pořadí	2019	Pořadí
Hl. m. Praha	2513	1	2669	1
Moravskoslezský	226	2	221	2
Jihomoravský	162	3	166	3
Ústecký	155	4	154	4
Zlínský	148	5	147	5
Liberecký	139	6	140	6
ČR celkem	133		136	
Středočeský	117	8	127	7
Olomoucký	121	7	120	8
Královéhradecký	116	9	116	9
Pardubický	114	10	116	10
Karlovarský	91	11	89	11
Plzeňský	76	12	77	12
Vysočina	75	13	75	13
Jihočeský	63	14	64	14

Zdroj: czso.cz (ročenka)



Graf 3: Počet obyvatel / km²

V přepočtu obyvatel na 1 km² rozlohy území (147 obyvatel) patří Zlínský kraj mezi regiony s vyšší hustotou osídlení, než je republikový průměr (nejvyšší hodnotu má pochopitelně Hl. m. Praha).

Podíl městského obyvatelstva na celkovém obyvatelstvu kraje je 58,6 %. Nejvyšší podíl městského obyvatelstva má okres Zlín (69,6 %) a nejnižší okres Uherské Hradiště, kde žije ve městech 47,0 % obyvatel. Ve městech nad 10 000 obyvatel žije 41,1 % populace kraje, což je republikovým průměrem. V krajském městě Zlín žije 12,9 % všech obyvatel Zlínského kraje.

Rozlohou je největším okresem kraje Vsetín, který zaujímá 28,8 % území kraje. Okres Zlín je nejlidnatějším okresem kraje, žije v něm 32,9 % všech obyvatel. Nejmenším okresem jak rozlohou, tak počtem obyvatel je okres Kroměříž.

Ve Zlínském kraji je průměrná lidnatost obcí větší, než je celostátní průměr (1 898 oproti 1 709 obyvatel). Rovněž průměrná rozloha obcí Zlínského kraje (12,9 km²) je nepatrně větší, než je průměrná rozloha obcí v ČR (12,6 km²).

Ve velikostní skupině do 1 000 obyvatel se nachází 64,5 % všech obcí Zlínského kraje. V těchto obcích žije pouze 17,5 % obyvatelstva kraje. Do velikostní kategorie obcí od 1 000 do 2 000 obyvatel spadá celkem 17,6 % obcí a žije v nich 13,2 % obyvatel. Naopak pouhé 2,9 % obcí mají 10 000 a více obyvatel, ale je v nich soustředěna téměř polovina (41,1 %) obyvatel Zlínského kraje.

Kategorie malých obcí (ve velikostní skupině do 1 000 obyvatel) jsou charakteristické řadovou zástavbou podél pozemních komunikací.

2.1.3 Charakteristika silniční sítě ve Zlínském kraji

Silniční síť ve Zlínském kraji tvoří celkem 33 km dálnic, 332 km silnic I. třídy, 513 km silnic II. třídy a 1 258,5 km silnic III. třídy. Celková délka silniční sítě v kraji je 2 136,5 km, což řadí Zlínský kraj k regionům s nejmenší délkou silniční sítě v ČR. **Délka silniční sítě přepočtená na 1 km² rozlohy území kraje činí 0,54 km silnic, což je asi o 24 % nižší než průměrná hustota silniční sítě na území ČR.**

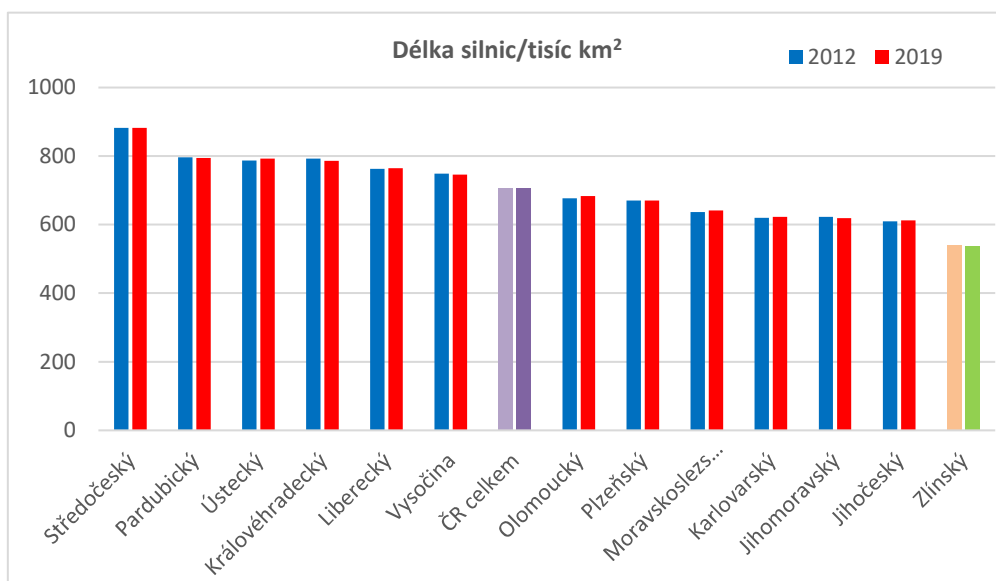
Délka silnic/1 000 km²

Tabulka 4: Délka silnic - km / tis. km² (pouze dálnice, silnice I., II. a III. tř.)

Kraj	2012	pořadí	2019	pořadí
Středočeský	882	1	882	1
Pardubický	796	2	795	2
Ústecký	787	4	792	3
Královéhradecký	792	3	786	4
Liberecký	762	5	764	5
Vysočina	748	6	746	6
ČR celkem	706		707	
Olomoucký	677	7	683	7
Plzeňský	670	8	670	8
Moravskoslezský	636	9	641	9
Karlovarský	620	11	622	10
Jihomoravský	622	10	619	11
Jihočeský	609	12	612	12
Zlínský	540	13	539	13
Hl. m. Praha	168	14	170	14

Zdroj: mdcr.cz, czso.cz (ročenka)

Délka silniční sítě na 1 000 km² rozlohy kraje je nejnižší v měřítku celé ČR, což je dáno vyšším podílem příhraničních hornatých oblastí na území Zlínského kraje (Hl. m. Praha má převážně jen místní komunikace).



Graf 4: Délka silnic / tis. km²

Ve Zlínském kraji je síť silnic zastoupena následovně:

Tabulka 5: Pozemní komunikace ve Zlínském kraji (délka v km, 1. 1. 2020)

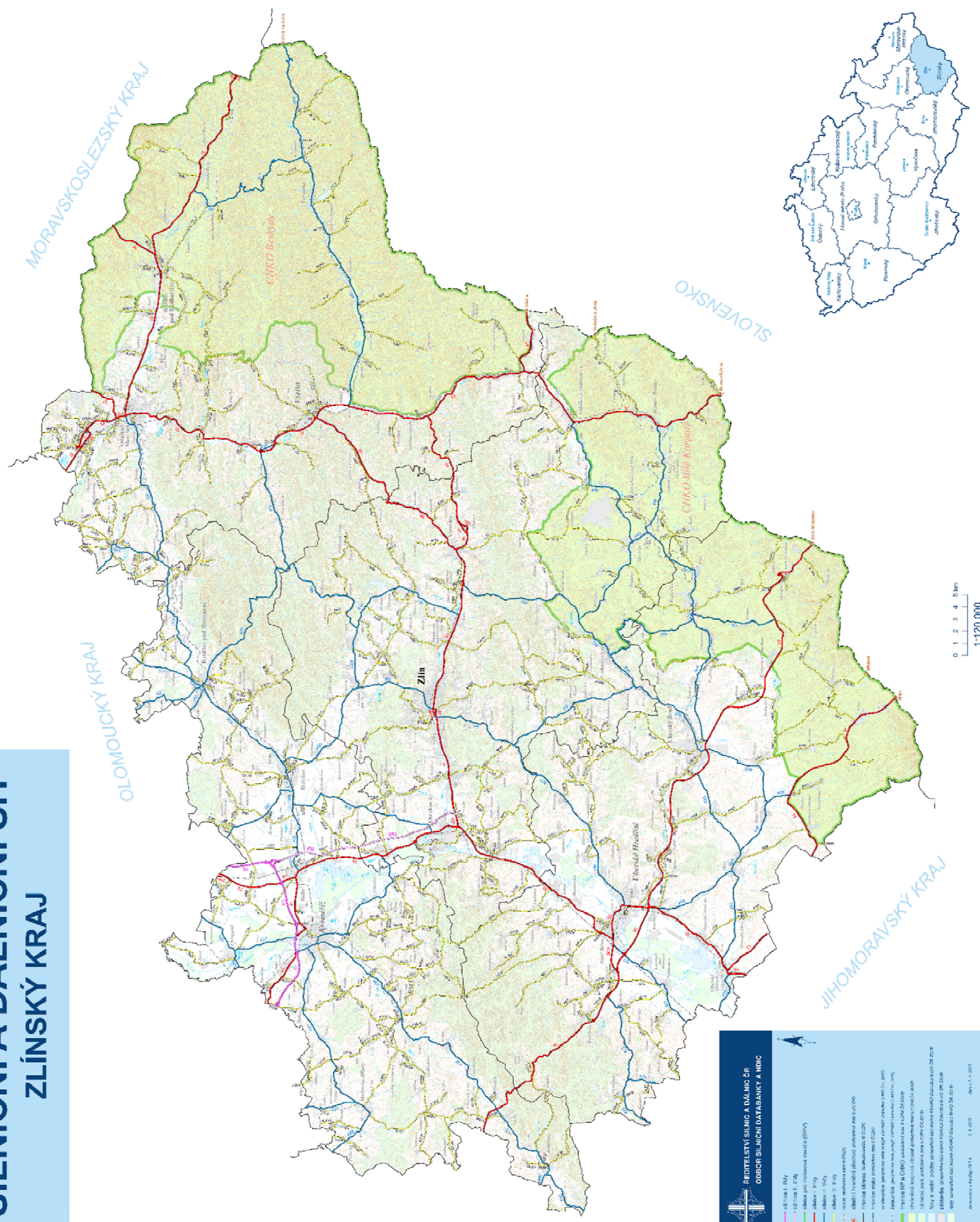
Okres	dálnice	silnice I. tř.	silnice II. tř.	silnice III. tř.	celkem (km)
Kroměříž	24,2	29,1	170,0	334,5	557,9
Uherské Hradiště	-	111,4	122,9	283,5	517,8
Vsetín	-	115,5	83,5	306,2	505,2
Zlín	8,9	77,5	135,0	334,4	555,7
Zlínský kraj	33	332	513	1258,5	2136,5

Zdroj: *rsd.cz (ročenka)*

Z hlediska dopravního napojení všech obcí a jejich spádových center je silniční síť na úrovni odpovídající současným potřebám. Nerovnoměrné rozložení silniční sítě je dáno rozdílným charakterem území, když velká diference je patrná především u kopcovitého rázu krajiny okresu Vsetín, příhraniční části okresu Uherské Hradiště a také Buchlovských kopců. Tyto oblasti jsou charakteristické údolní zástavbou a tím i nižší hustotou silniční sítě. Naproti tomu hustota silniční sítě vykazuje nejvyšší hodnoty v oblastech s nižší nadmořskou výškou, zejména v povodí řeky Moravy. Problémem Zlínského kraje je **nedostatečný rozsah sítě silnic vyšších přepravních výkonů** (dálnic) s přímou vazbou na sousední regiony, včetně rychlostního napojení na Slovensko. Síť dálnic zasahuje úsekem dálnice D1 od Bezměrova přes Kroměříž a Hulín po Říkovice. U Hulína se na dálnici D1 napojuje dálnice D55, jejíž nový úsek (obchvat Otrokovic) bude plně dokončen pravděpodobně během roku 2022.

Správcem dálnic a silnic I. třídy je Ředitelství silnic a dálnic. Ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje jsou silnice II. a III. třídy v celkové délce 1 771,5 km.

SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ZLÍNSKÝ KRAJ



Obrázek 4: Silniční a dálniční síť 1. 1. 2021, Zlínský kraj Zdroj: rsd.cz

V roce 2020 došlo ve Zlínském kraji k následujícím **změnám v evidenci silnic I. třídy**:

- byl zařazen do evidence nový úsek komunikace I/35 Valašské Meziříčí - Lešná a přeřazen do nižší kategorie původní úsek I/35K,
- byl vyřazen z evidence původní úsek komunikace I/47 v Kroměříži (ul. Kaplanova a Hulínská) a přeřazen do nižší kategorie,
- byl zařazen do evidence nový úsek komunikace I/49 Vizovice – Lhotsko a přeřazen do nižší kategorie původní úsek I/49H.

Vyřazené úseky byly převedeny do správy ŘS ZK.

2.1.4 Charakteristika motorizace ve Zlínském kraji

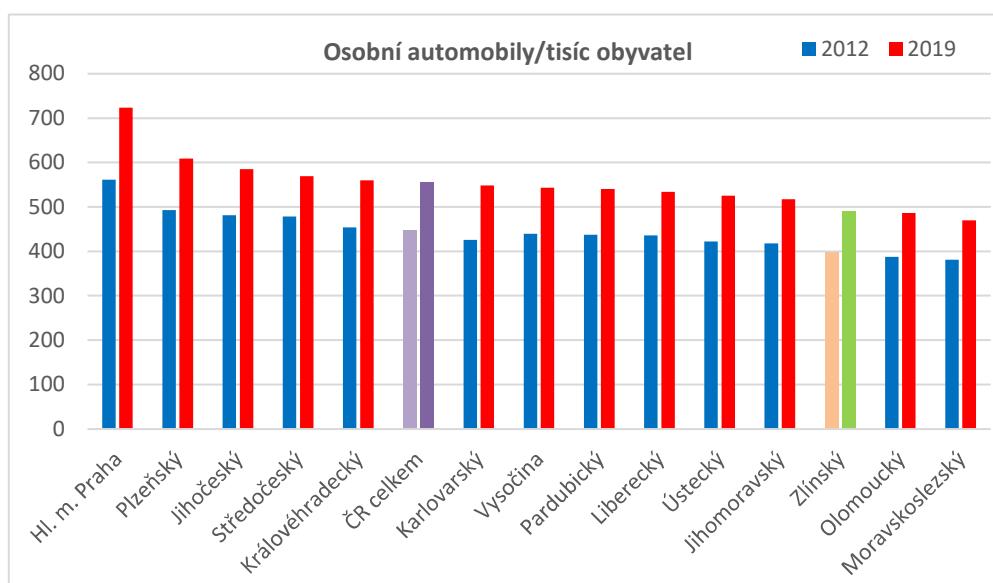
Míra motorizace ve Zlínském kraji **odpovídá ekonomickému potenciálu** území. **Ekonomicky** podle výše HDP patří kraj k **průměrným v ČR**. V roce 2019 byla výše HDP na 1 obyvatele o 15 % nižší, než činil celostátní průměr. **Průmyslový potenciál** je rozložen zejména v aglomeracích Zlín – Otrokovice, Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice a dalších centrech v nížinaté části kraje, zatímco v hornaté části na východě území je jeho rozložení velmi nerovnoměrné. Tato část území se také vyznačuje horší dopravní dostupností v hornatém terénu. Nerovnoměrné rozložení průmyslového potenciálu způsobuje každodenní migraci obyvatelstva do ekonomických center a tím i vyšší nároky na kapacitu silniční sítě. Socioekonomická situace regionu se také odráží na **míře motorizace** na obyvatele kraje, která je **12 % pod celostátním průměrem**, avšak tento stav se na silniční síti příliš neprojevuje, neboť je dorovnáván tranzitní dopravou.

Motorizace ve Zlínském kraji

Tabulka 6: Počet osobních automobilů / tis. obyvatel

Kraj	2012	pořadí	2019	pořadí	2019/2012
Hl. m. Praha	561	1	723	1	+29 %
Plzeňský	493	2	609	2	+24 %
Jihočeský	481	3	585	3	+22 %
Středočeský	478	4	570	4	+19 %
Královéhradecký	454	5	560	5	+23 %
ČR celkem	448		556		+24 %
Karlovarský	426	9	548	6	+29 %
Vysočina	440	6	543	7	+24 %
Pardubický	437	7	540	8	+24 %
Liberecký	436	8	534	9	+22 %
Ústecký	422	10	525	10	+24 %
Jihomoravský	418	11	517	11	+24 %
Zlínský	398	12	490	12	+23 %
Olomoucký	388	13	486	13	+25 %
Moravskoslezský	381	14	470	14	+23 %

Zdroj: mdcz.cz (ročenka)



Graf 5: Počet osobních automobilů / tis. obyvatel

Graf 5

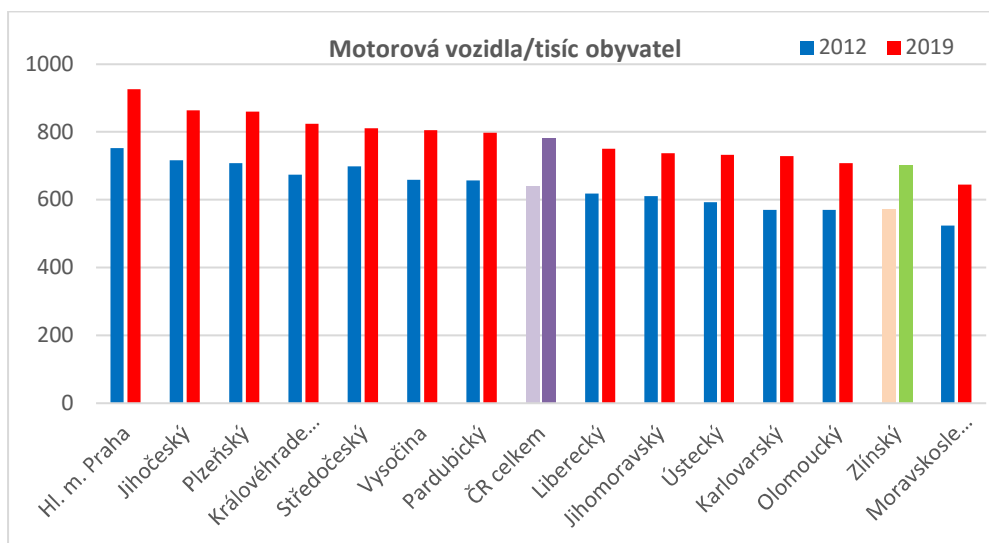
V počtu osobních automobilů na 1 000 obyvatel kraje zaujímá Zlínský kraj pozici mezi kraji s nejnižším počtem registrovaných automobilů.

Počet motorových vozidel ve Zlínském kraji

Tabulka 7: Počet motorových vozidel / tis. obyvatel

Kraj	2012	pořadí	2019	pořadí	2019/2012
Hl. m. Praha	752	1	926	1	+23 %
Jihočeský	716	2	864	2	+21 %
Plzeňský	708	3	860	3	+21 %
Královéhradecký	674	5	824	4	+22 %
Středočeský	698	4	811	5	+16 %
Vysočina	659	6	805	6	+22 %
Pardubický	657	7	798	7	+21 %
ČR celkem	640		781		+22 %
Liberecký	618	8	750	8	+21 %
Jihomoravský	611	9	737	9	+21 %
Ústecký	593	10	732	10	+23 %
Karlovarský	570	12	729	11	+28 %
Olomoucký	570	13	708	12	+24 %
Zlínský	571	11	701	13	+23 %
Moravskoslezský	524	14	645	14	+23 %

Zdroj: mdcz.cz (ročenka)



Graf 6: Počet motorových vozidel / tis. obyvatel

Úroveň Zlínského kraje v počtu motorových vozidel na 1 000 obyvatel se nachází mezi kraji s nejnižšími počty registrovaných vozidel. Počet motorových vozidel na 1 000 obyvatel kraje odpovídá částečně slabší ekonomické situaci obyvatelstva Zlínského kraje.

2.1.5 Intenzita dopravy

Zprovoznění úseků dálnice D1 a navazujícího úseku D55 stále nezajišťuje rychlé spojení mezi významnými regionálními centry kraje. Proto **silnice I. třídy nahrazují funkci chybějících komunikací vyšší úrovně, zejména pro tranzitní dopravu**. Z analýzy intenzit dopravy na silniční síti ve Zlínském kraji, která je založena na výsledcích Celostátního sčítání dopravy v roce 2016² (RPDI³ byl na silnicích I. třídy v ČR 8,5 tis. voz/24 h), bylo vyhodnoceno, že nejvyšších hodnot RPDI bylo naměřeno na následujících silnicích I. třídy:

Silnice I/49 33,6 tis. voz/24 h v úseku Malenovice – Zlín

- v porovnání s průměrnou intenzitou na silnicích I. třídy překračuje tuto hodnotu o 25,1 tis. voz/24 h, což je však částečně eliminováno čtyřproudovou komunikací v kategorii MS 20/50.

Silnice I/55 18,9 tis. voz/24 h v úseku Otrokovice – Napajedla

- v porovnání s průměrnou intenzitou na silnicích I. třídy překračuje tuto hodnotu o 10,4 tis. voz/24 h, jedná se o dvoupruhovou komunikaci, s rozhodující dopravní funkcí v území.

Silnice I/35 16,1 tis. voz/24 h v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

- v porovnání s průměrnou intenzitou na silnicích I. třídy překračuje tuto hodnotu o 7,6 tis. voz/24 h, jedná se o dvoupruhovou komunikaci kategorie S11,5/80 se smíšenou dopravně – obslužnou funkcí v území.

Silnice I/50 14,7 tis. voz/24 h v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod

- v porovnání s průměrnou intenzitou na silnicích I. třídy překračuje tuto hodnotu o 6,2 tis. voz/24 h, jedná se o dvoupruhovou komunikaci kategorie S11,5/70 – S11,5/100 se smíšenou dopravně – obslužnou funkcí v území.

Silnice I/57 13,8 tis. voz/24 h v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín

- v porovnání s průměrnou intenzitou na silnicích I. třídy překračuje tuto hodnotu o 5,3 tis. voz/24 h, jedná se však o částečně směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci kategorie S22,5/100,
- jedná se o komunikaci s napojením na silnici I/35 (na severu) a na silnici I/49 (na jihu), trasa komunikace je tvořena několika mimoúrovňovými kříženími a umožňuje napojení východní části Zlínského kraje na síť silnic I. třídy.

K **nejvytíženějším úsekům** (s RPDI 100 tis. voz/24 h a více) korespondující s úseky, na kterých bylo dosaženo vysokých hodnot RPDI, patří:

- Otrokovice – Zlín – Vizovice (I/49)
- Buchlovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod (I/50)
- Valašské Meziříčí – Vsetín (I/57)
- Hulín – Otrokovice – Napajedla – Staré Město (I/55)

² V současnosti probíhá sčítání dopravy 2021.

³ roční průměr denních intenzit dopravy

- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (I/35)

Vysoké intravilánové RPDl bylo zaznamenáno na průtazích měst:

- Zlín (33,6 tis. voz/24 h)
- Uherské Hradiště (25,9 tis. voz/24 h)
- Hulín, Kroměříž, Kunovice, Otrokovice, Staré Město, Valašské Meziříčí (11–26 tis. voz/24 h)



2.1.6 Další faktory ovlivňující dopravu ve Zlínském kraji

Geografická poloha v rámci ČR

Geografická poloha Zlínského kraje jako příhraničního regionu s napojením na slovenskou silniční síť má významný vliv na intenzitu provozu z hlediska tranzitní dopravy. Jedná se zejména o komunikace vyšší třídy, které procházejí přes hraniční přechody a také zprostředkovávají propojení významných rozvojových center.

Propojení Zlínského kraje se Slovenskem je zajištěno 7 silničními hraničními přechody.

Tabulka 8: Silniční hraniční přechody ve Zlínském kraji – RDPI (voz / 24 h), sčítání dopravy 2016 ⁴

Komunikace	Hraniční přechod	Celkem	TV	Podíl TV	TNV
Silnice II/487	Velké Karlovice	1248	167	13 %	187
Silnice I/49	Střelná	1665	491	29 %	767
Silnice I/57	Brumov - Bylnice (do 7,5 t)	2201	376	17 %	271
Silnice I/50	Starý Hrozenkov	4808	1636	34 %	2464
Silnice I/54	Strání (do 7,5 t)	2196	282	13 %	107
Silnice III/50736 ⁵	Nedašova Lhota (do 7,5 t)	99	26	26 %	6
Silnice III/06124 ⁵	Březová (do 7,5 t)	162	15	9 %	4

Zdroj: rsd.cz; viz také Dohoda mezi vládou ČR a vládou SR o hraničních přechodech na společných státních hranicích z 28. 3. 2000.

Z tohoto přehledu je vidět, že daleko nejzatíženější přeshraniční komunikací je silnice I/50 přes Starý Hrozenkov, i co se týče nákladní dopravy. Naproti tomu dvě uvedené silnice III. třídy vykazují zcela zanedbatelnou intenzitu.

K nejvýznamnějším komunikacím lze řadit:

Silnice I/50 – Starý Hrozenkov

Silnice I/50, která je součástí mezinárodního silničního tahu E50 vedoucího po trase Paříž – Norimberk – Praha – Brno – Košice – Kyjev, je významnou spojnicí ČR a Slovenska. Tranzitní podíl všech vozidel v rámci její prostupnosti Zlínským krajem činí cca 27 %. Podíl tranzitní nákladní dopravy tvoří 20 %.

Silnice I/49 – Střelná

Silnice I/49 vede z Otrokovic přes Zlín, Vizovice a Horní Lideč na Slovensko, kde se napojuje na slovenskou dálnici D1.

⁴ TV – naměřený počet těžkých vozidel (všechna vozidla mimo osobních automobilů a motocyklů); TNV – těžká nákladní vozidla – přepočtový ukazatel charakterizující zatížení komunikace (viz TP 189)

⁵ Na uvedených dvou silnicích III. třídy se v roce 2016 sčítání neprovádělo, údaje o sčítání z nich jsou z roku 2010

Silnice II/487 – Velké Karlovice

Silnice II/487 vede z obce Ústí (okres Vsetín) ke hraničnímu přechodu Velké Karlovice / Makov, kde se napojuje na slovenskou silnici I. třídy I/10.

Další páteřní silniční tahy:

Silnice I/55

Silnice I/55 je páteřním silničním tahem propojující Olomoucký, Zlínský a Jihomoravský kraj a dále pokračující do Rakouska. Podíl tranzitní dopravy směřované přes Zlínský kraj je vyčíslen na 20 % z celkového počtu projíždějících vozidel.

Geografická členitost okresů

Členitá geografická poloha čtyř okresů kraje a její vliv na silniční dopravu formuje zejména její krajinný ráz. Území kraje je tvořeno nížinami i horskými lesnatými pásmy. Pro území s nižší nadmořskou výškou je typická vyšší hustota silniční sítě, zejména u okresů v povodí řeky Moravy. Naopak u horských oblastí s vyššími nadmořskými výškami je hustota silniční sítě nižší, avšak s vyššími přepravními výkony, které s sebou v horském terénu nesou zvýšená rizika výskytu dopravních nehod.

Tabulka 9: Porovnání vybraných ukazatelů okresů Zlínského kraje

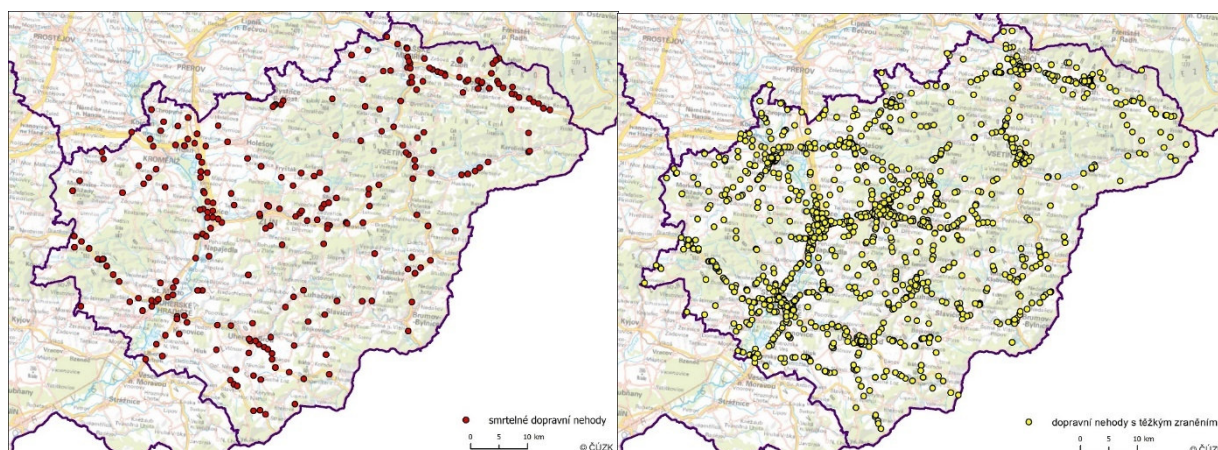
Okres	Kroměříž	Zlín	Vsetín	Uherské Hradiště
obyvatelstvo	105 343	191 652	143 334	142 226
rozloha (km ²)	796	1034	1143	991
hustota osídlení (obyv./km ²)	132	185	125	144
délka silnic (km)	557,8	555,7	505,2	517,9
hustota silnic (km/km ²)	0,70	0,54	0,44	0,52
os. automobily	48 340	87 269	63 775	65 009
motorová vozidla	65 370	114 330	85 091	87 252
automobilizace (os. auto/1000ob.)	459	455	445	457

Zdroj: czso.cz, rsd.cz

Pokud se týká automobilizace, nejsou mezi okresy výrazné rozdíly.

2.2 Smrtelné a vážné následky dopravní nehodovosti

V období let 2011–2020 bylo na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji usmrceno **255 osob** (do 24 hod. od nehody) a **těžce zraněno 1 436 osob**. V roce 2020 bylo usmrceno 23 (meziročně +4) a těžce zraněno 89 osob (meziročně -31). Dopravní nehody se smrtelnými následky, ke kterým došlo ve Zlínském kraji v období let 2011–2020, jsou k dispozici zde, s těžkými následky pak zde. Primárním a dlouhodobým cílem Strategie je předcházet jakýmkoliv ztrátám lidských životů v silničním provozu.



Obrázek 6: Místa dopravních nehod s usmrcením a s těžkým zraněním 2011–2020 (Zlínský kraj)

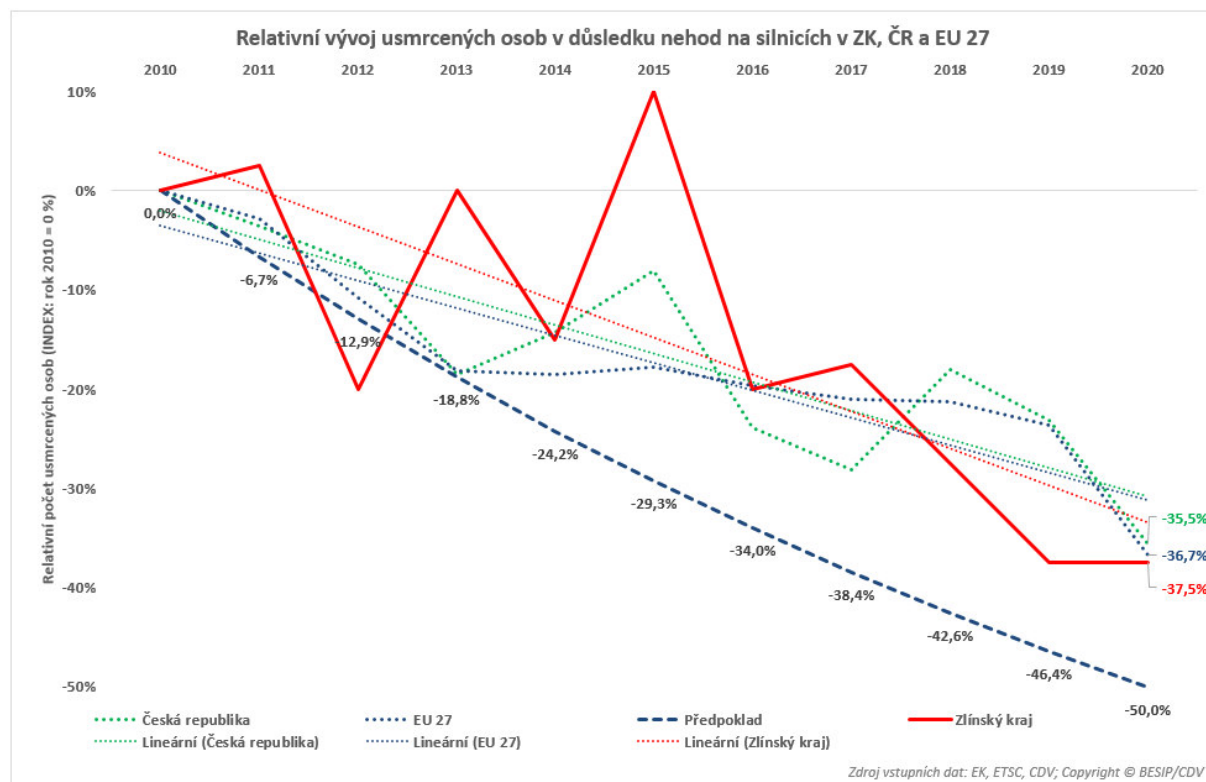
2.2.1 Vývoj usmrcených v EU, ČR a Zlínském kraji

V období 2011–2020 bylo v zemích EU v důsledku dopravních nehod usmrceno přes 240 tis. osob, ve stejném období bylo v ČR usmrceno přes 6,5 tis. osob, z toho ve Zlínském kraji 335 osob (zde uvedená data pro mezinárodní srovnání jsou do 30 dní od nehody).

Souhrnným cílem zemí EU bylo snížení počtu smrtelných následků dopravních nehod v roce 2020 na polovinu hodnoty roku 2010. Z následující tabulky a grafu je zřejmé, že uvedený cíl se nepodařilo splnit ani na evropské (-36,7 %), národní (-35,5 %), tak ani na krajské úrovni (-37,5 %). Z uvedeného srovnání lze, i přes nedosažení vytýčeného cíle, považovat snižující se trend vývoje usmrcených osob ve Zlínském kraji (ze všech 3 úrovní) za nejpozitivnější. Podobně jako ve většině zemí EU, ovlivnila i v ČR pokles následků nehodovosti pandemie COVID-19, která utlumila v roce 2020 dopravu a snížila mobilitu. **Ve Zlínském kraji však smrtelné následky dopravních nehod v roce 2020 meziročně stagnovaly (25 usmrcených osob ročně; tato hodnota jsou usmrcení do 30 dnů – používá se pro mezinárodní srovnání).**

Tabulka 10: Porovnání počtu usmrcených osob v realitě a předpokladu mezi Zlínským krajem, ČR a EU

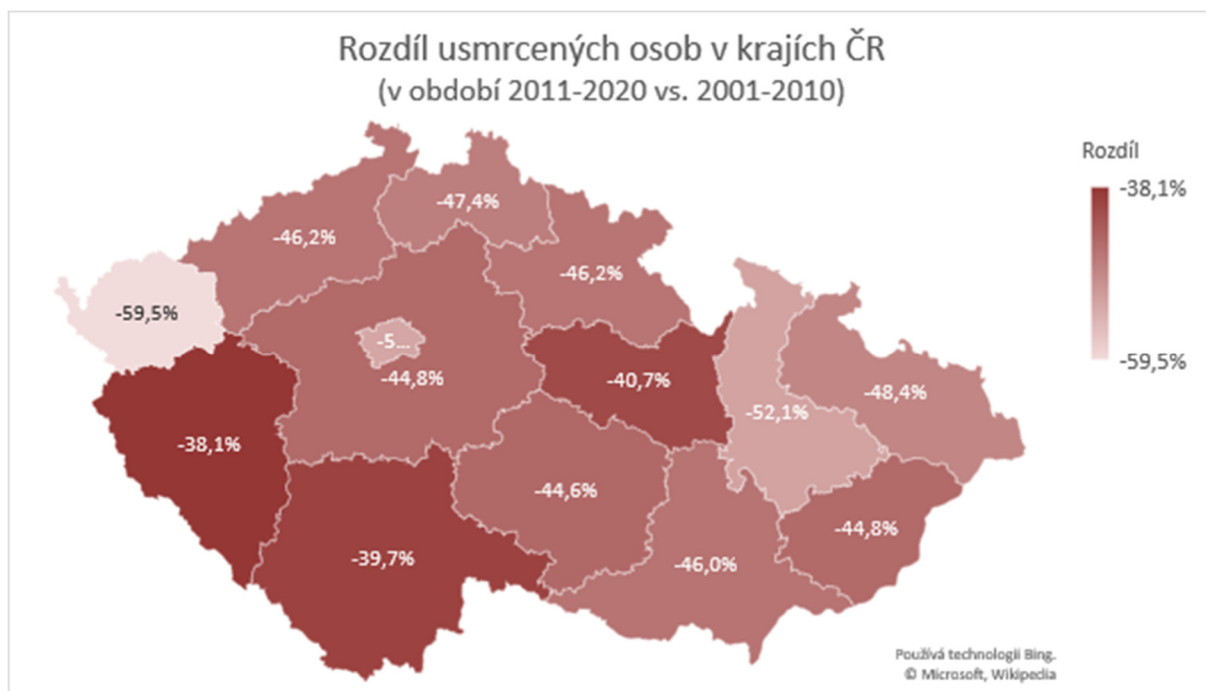
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Realita	Zlínský kraj	40	41	32	40	34	44	32	33	29	25	335
	Česká republika	802	773	742	654	688	737	611	577	658	617	6 574
	EU 27	29 682	28 844	26 481	24 296	24 184	24 416	23 838	23 455	23 366	22 659	240 339
	Zlínský kraj	0,0%	2,5%	-20,0%	0,0%	-15,0%	10,0%	-20,0%	-17,5%	-27,5%	-37,5%	
Předpoklad	Česká republika	0,0%	-3,6%	-7,5%	-18,5%	-14,2%	-8,1%	-23,8%	-28,1%	-18,0%	-23,1%	-35,5%
	EU 27	0,0%	-2,8%	-10,8%	-18,1%	-18,5%	-17,7%	-19,7%	-21,0%	-21,3%	-23,7%	-36,7%
	Zlínský kraj	0,0%	-6,7%	-12,9%	-18,8%	-24,2%	-29,3%	-34,0%	-38,4%	-42,6%	-46,4%	-50,0%
Předpoklad	Zlínský kraj	40	37	35	32	30	28	26	25	23	20	259
	Česká republika	802	748	698	651	608	567	529	494	461	401	5 186
	EU 27	29 682	27 694	25 840	24 109	22 495	20 988	19 583	18 271	17 048	15 906	191 935
	Zlínský kraj											
Rozdíl (2011-2020)	Zlínský kraj											76
	Česká republika											1 388
	EU 27											48 404



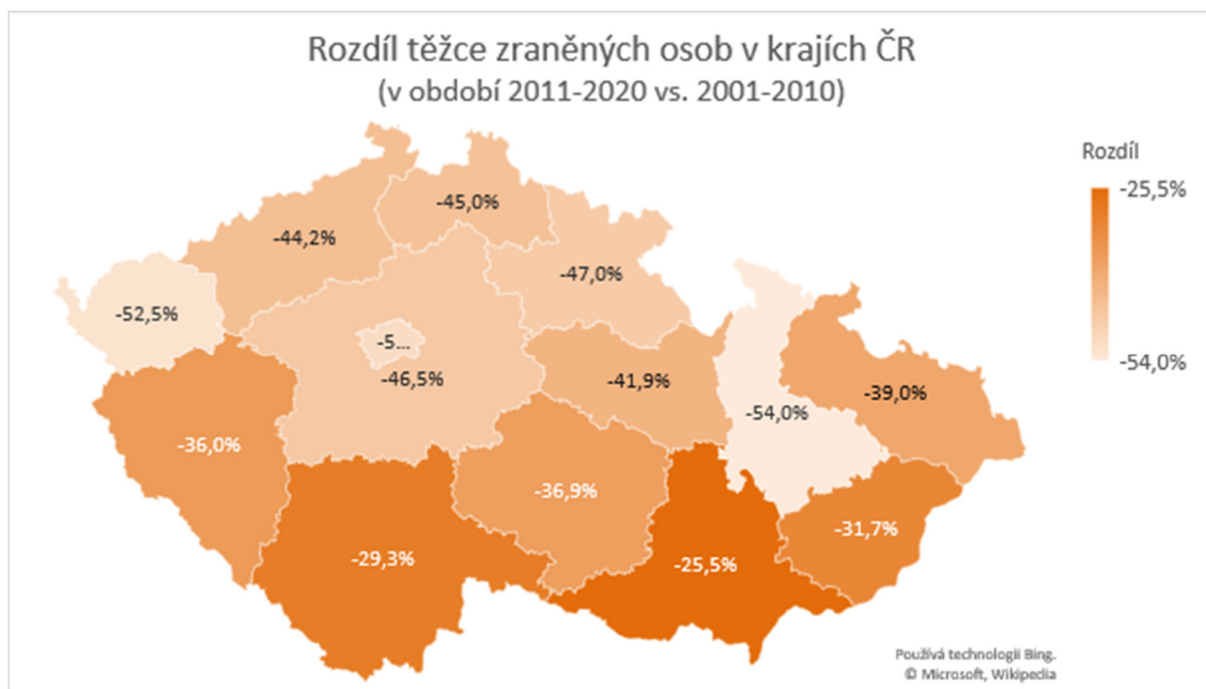
Graf 7: Relativní vývoj počtu usmrcených osob ve Zlínském kraji, ČR a EU

2.2.2 Krajské srovnání usmrcených a těžce zraněných osob

Pro názorné srovnání byla porovnána uplynulá a předchozí dekáda (období let 2011–2020, resp. 2001–2010). V rámci ČR došlo v uvedeném období k poklesu počtu usmrcených osob o 45,8 %, o 41,6 % pak k poklesu v oblasti těžce zraněných osob. **Ve Zlínském kraji došlo v uplynulé dekádě k poklesu počtu usmrcených osob o 44,8 %, ale pouze o 31,7 % u těžce zraněných osob.** Jakkoli lze považovat pokles usmrcených za průměrný, pokles v oblasti těžce zraněných osob byl po Jihomoravském a Jihočeském kraji nejméně uspokojivý právě ve Zlínském kraji.



Graf 8: Rozdíl usmrcených osob v krajích 2011-2020 / 2001-2010



Graf 9: Rozdíl těžce zraněných osob v krajích 2011-2020 / 2001-2010

2.3 Zhodnocení naplňování Strategie BESIP ZK za období 2012–2020

V této kapitole jsou porovnávány dosažené výsledky nehodovosti s předpokládanými hodnotami na základě Strategie BESIP ZK podle jednotlivých dílčích cílů, druhů komunikací a směrových poměrů komunikací v letech 2012–2020 (dlouhodobě) a zvláště v roce 2020 (krátkodobě). V případě překročení předpokládané hodnoty v daném roce je buňka vybarvena červeně (pro usmrcení) nebo hnědě (pro těžká zranění). V případě překročení předpokládané hodnoty za celé období je hodnota rozdílu vyznačena červeným písmem. Procentní hodnoty v rozdílu jsou vybarveny pomocí automatického škálování od tmavě zelené (největší pokles) přes žlutou (přibližně uprostřed) po červenou (největší nárůst).

Celkem

Tabulka 11: Strategický cíl Strategie BESIP ZK

Strategický cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
Celkem	Usmrcení	31	35	33	41	27	24	22	19	23	255	35	16%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	33	31	28	26	24	22	20	18	17	220		
	Těžce zranění	191	206	184	167	190	167	122	120	89	1 436	-61	-4%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	199	190	181	173	165	158	150	144	137	1 497		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +16 %, počet těžce zraněných -4 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Dílčí cíle

Děti

Tabulka 12: Dílčí cíl – děti

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
Děti	Usmrcení	1	0	2	3	0	0	0	0	0	Počet	Rozdíl	
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	-3	-33%
	Těžce zranění	11	14	10	7	9	5	7	8	1	72	-19	-21%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	13	12	12	12	11	8	8	7	7	91		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -33 %, počet těžce zraněných -21 %), v roce 2020 také oba splněny (v letech 2016–2020 nebylo již žádné usmrcené dítě).

Chodci

Tabulka 13: Dílčí cíl – chodci

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
Chodci	Usmrcení	4	9	12	15	3	7	4	3	2	Počet	Rozdíl	
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	8	7	7	7	6	6	6	5	5	56	3	5%
	Těžce zranění	43	46	32	36	47	38	29	32	22	325	28	9%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	40	38	37	35	34	30	29	27	26	297		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +5 %, počet těžce zraněných +9 %), v roce 2020 oba splněny.

Cyklisté

Tabulka 14: Dílčí cíl – cyklisté

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
												Počet	Rozdíl
Cyklisté	Usmrcení	2	8	3	7	5	3	4	2	3	37	2	5%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	4	4	4	4	3	3	3	35		
	Těžce zranění	44	54	52	38	52	39	35	24	20	358	32	10%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	42	40	39	37	36	35	33	32	31	326		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +5 %, počet těžce zraněných +10 %), v roce 2020 oba splněny.

Motocyklisté

Tabulka 15: Dílčí cíl – motocyklisté

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
												Počet	Rozdíl
Motocyklisté	Usmrcení	8	1	8	3	2	6	6	6	4	44	9	25%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	4	4	4	4	3	3	3	35		
	Těžce zranění	40	37	41	30	31	27	23	17	16	262	-5	-2%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	36	35	34	33	32	27	25	24	23	267		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +25 %, počet těžce zraněných -2 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Mladí řidiči

Tabulka 16: Dílčí cíl – mladí řidiči

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
												Počet	Rozdíl
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	6	4	6	9	4	4	3	2	2	40	-16	-29%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	8	7	7	7	6	6	6	5	5	56		
	Těžce zranění	35	38	28	33	24	25	8	14	17	222	-40	-15%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	36	35	34	33	33	25	23	22	21	262		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -29 %, počet těžce zraněných -15 %), v roce 2020 také oba splněny.

Stárnoucí populace

Tabulka 17: Dílčí cíl – stárnoucí populace

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
												Počet	Rozdíl
Stárnoucí populace (od 65 let)	Usmrcení	5	5	6	7	5	9	4	3	6	50	11	28%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	5	4	4	4	4	4	4	39		
	Těžce zranění	37	36	34	28	37	30	25	32	19	278	-57	-17%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	42	42	41	41	40	34	33	32	31	335		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +28 %, počet těžce zraněných -17 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Alkohol a jiné návykové látky

Tabulka 18: Dílčí cíl – alkohol a jiné návykové látky

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	3	1	5	6	0	1	3	2	3	24	-10	-30%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	5	5	5	3	2	2	2	34		
	Těžce zranění	32	24	23	18	21	22	12	10	11	173	-66	-28%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	33	32	30	29	28	24	22	21	20	239		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -30 %, počet těžce zraněných -28 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Nepřiměřená rychlost

Tabulka 19: Dílčí cíl – nepřiměřená rychlost

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	15	14	14	19	11	14	11	11	11	120	0	0%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	17	17	16	15	14	11	10	10	9	120		
	Těžce zranění	52	58	49	46	45	50	35	29	26	390	40	11%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	50	49	48	46	45	31	29	27	25	350		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených byl splněn, u těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +/-0 %, počet těžce zraněných +11 %), v roce 2020 oba nesplněny.

Nedání přednosti v jízdě (od roku 2017)

Tabulka 20: Dílčí cíl – nedání přednosti v jízdě

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	3	6	5	5	4	6	2	0	4	12	-9	-44%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	7	7	6	6	6	6	5	5	5	21		
	Těžce zranění	47	49	47	48	49	52	42	33	32	159	1	0%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	53	50	48	46	44	42	40	39	37	158		

Celkově v letech 2017–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -44 %, počet těžce zraněných +/-0 %), v roce 2020 oba splněny.

Nesprávné předjíždění (od roku 2017)

Tabulka 21: Dílčí cíl – nesprávné předjíždění

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	2	6	7	5	5	4	5	6	3	18	1	6%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	5	5	5	4	4	4	4	17		
	Těžce zranění	12	18	21	17	19	10	11	15	3	39	-34	-46%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	24	23	22	21	20	19	19	18	17	73		

Celkově v letech 2017–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +6 %, počet těžce zraněných -46 %), v roce 2020 oba splněny.

Nákladní automobily (od roku 2017)

Tabulka 22: Dílčí cíl – nákladní automobily

Dílčí cíl Strategie BSP ZK		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Nákladní automobily	Usmrcení	8	5	2	1	5	1	2	3	1	7	-2	-23%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	4	4	3	3	3	3	2	2	2	9		
	Těžce zranění	13	14	13	15	15	9	10	8	7	34	-5	-13%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	14	13	12	12	11	11	10	9	9	39		

Celkově v letech 2017–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -23 %, počet těžce zraněných -13 %), v roce 2020 také oba splněny.

Druh komunikace

Dálnice

Tabulka 23: Druh komunikace – dálnice

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Dálnice	Usmrcení	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3	3	*
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	0	0	0	2	0	1	3	7	7	*
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

* Procentuální rozdíl nelze vyjádřit, jelikož došlo k nárůstu oproti nule.

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn, v roce 2020 ukazatel usmrcených splněn, těžce zraněných nesplněn.

Silnice I. třídy

Tabulka 24: Druh komunikace – silnice I. třídy

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Silnice I. třídy	Usmrcení	15	9	9	12	9	11	10	10	12	97	26	36%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	11	10	9	8	8	7	7	6	6	71		
	Těžce zranění	38	61	46	49	49	39	31	35	23	371	18	5%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	47	45	43	41	39	37	35	34	32	353		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +36 %, počet těžce zraněných +5 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Silnice II. třídy

Tabulka 25: Druh komunikace – silnice II. třídy

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Silnice II. třídy	Usmrcení	8	9	11	11	9	6	3	3	3	63	-24	-27%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	13	12	11	10	9	9	8	7	7	87		
	Těžce zranění	57	44	49	42	41	34	26	31	18	342	-50	-13%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	52	50	48	45	43	41	39	38	36	392		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -27 %, počet těžce zraněných -13 %), v roce 2020 oba splněny.

Silnice III. třídy

Tabulka 26: Druh komunikace – silnice III. třídy

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Silnice III. třídy	Usmrcení	7	12	6	9	5	4	6	3	4	56	36	174%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	3	3	3	2	2	2	2	2	2	20		
	Těžce zranění	46	46	35	43	42	47	26	22	18	325	-120	-27%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	59	56	54	51	49	47	45	43	41	445		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +174 %, počet těžce zraněných -27 %), v roce 2020 ukazatel usmrcení nesplněn, těžce zranění splněn.

Místní komunikace

Tabulka 27: Druh komunikace – místní komunikace

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Místní komunikace	Usmrcení	1	4	6	7	3	2	3	3	4	33	7	29%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	4	4	3	3	3	3	2	2	2	26		
	Těžce zranění	44	50	47	32	55	44	38	28	25	363	128	54%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	31	30	29	27	26	25	24	23	22	235		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +29 %, počet těžce zraněných +54 %), v roce 2020 oba nesplněny.

Účelové komunikace (polní, lesní cesty)

Tabulka 28: Druh komunikace – účelové komunikace (polní, lesní cesty)

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-15	-100%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	2	2	2	2	2	2	1	1	1	15		
	Těžce zranění	1	1	1	0	1	1	0	0	1	6	-7	-54%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	2	2	2	2	1	1	1	1	1	13		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -100 %, počet těžce zraněných -54 %), v roce 2020 oba splněny.

Účelové komunikace (ostatní)

Tabulka 29: Druh komunikace – účelové komunikace (ostatní)

Druh komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
Účelová komunikace - ostatní	Usmrcení	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3	3	*
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	4	4	6	1	2	0	1	3	1	22	-37	-63%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	8	7	7	7	6	6	6	6	5	59		

* Procentuální rozdíl nelze vyjádřit, jelikož došlo k nárůstu oproti nule.

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet těžce zraněných -63 %), v roce 2020 oba splněny.

Směrové poměry komunikace

Přímý úsek

Tabulka 30: Směrové poměry komunikace – přímý úsek

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
přímý úsek	Usmrcení	13	17	11	21	5	14	10	10	3	104	17	20%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	13	12	11	10	9	9	8	7	7	87		
	Těžce zranění	94	88	73	56	72	59	39	53	34	568	-66	-10%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	84	80	77	73	70	67	64	61	58	634		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených nebyl splněn, u těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených +20 %, počet těžce zraněných -10 %), v roce 2020 oba splněny.

Přímý úsek po projetí zatáčky

Tabulka 31: Směrové poměry komunikace – přímý úsek po projetí zatáčky

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	7	2	1	5	7	0	5	4	1	32	-19	-37%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	8	7	7	6	6	5	5	4	4	51		
	Těžce zranění	15	20	12	20	17	18	17	11	7	137	-13	-9%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	20	19	18	17	17	16	15	14	14	150		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -37 %, počet těžce zraněných -9 %), v roce 2020 oba splněny.

Zatáčka

Tabulka 32: Směrové poměry komunikace – zatáčka

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
zatáčka	Usmrcení	7	8	10	9	11	5	6	5	14	75	39	110%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	5	5	4	4	4	3	3	3	36		
	Těžce zranění	42	48	42	40	50	41	22	30	18	333	13	4%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	43	41	39	37	35	34	32	31	29	320		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn (počet usmrcených +110 %, počet těžce zraněných +4 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Křižovatka 4 ramenná

Tabulka 33: Směrové poměry komunikace – křižovatka 4ramenná

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	2	2	2	2	2	0	1	0	2	13	-2	-15%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	2	2	2	2	2	2	1	1	1	15		
	Těžce zranění	24	20	19	19	23	19	16	13	10	163	-7	-4%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	23	22	21	20	19	18	17	16	16	170		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -15 %, počet těžce zraněných -4 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Křižovatka 3 ramenná**Tabulka 34: Směrové poměry komunikace – křižovatka 3ramenná**

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	2	5	9	4	2	5	0	0	3	30	-1	-2%
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	5	4	4	4	3	3	3	3	2	31		
	Těžce zranění	16	28	36	31	27	29	25	12	17	221	-1	-1%
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	30	28	27	26	25	23	22	21	20	222		

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených i těžce zraněných byl splněn (počet usmrcených -2 %, počet těžce zraněných -1 %), v roce 2020 ukazatel usmrcených nesplněn, těžce zraněných splněn.

Křižovatka 5 a víceraamenná**Tabulka 35: Směrové poměry komunikace – křižovatka 5 a víceraamenná**

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	2	*
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

* Procentuální rozdíl nelze vyjádřit, jelikož došlo k nárůstu oproti nule.

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazateli usmrcených byl splněn, těžce zraněných nebyl splněn, v roce 2020 oba splněny.

Okružní křižovatka**Tabulka 36: Směrové poměry komunikace – okružní křižovatka**

Směrové poměry komunikace (ZK)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
											Počet	Rozdíl	
okružní křižovatka	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	*
	Usmrcení (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	1	2	0	1	1	3	1	3	12	12	*
	Těžce zranění (předp. Strategie BSP ZK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

* Procentuální rozdíl nelze vyjádřit, jelikož došlo k nárůstu oproti nule.

Celkově v letech 2012–2020 cíl v ukazatelích usmrcených ani těžce zraněných nebyl splněn, v roce 2020 ukazatel usmrcených splněn, těžce zraněných nesplněn.

Souhrn vyhodnocení plnění Strategie BESIP ZK v letech 2012–2020 a zvláště v roce 2020

Následující přehled podává rozsah splnění stanoveného cíle po jednotlivých dílčích cílech, druzích komunikací a jejich směrových poměrech v oblasti usmrcených i těžce zraněných osob v perspektivě krátkodobé (rok 2020) i dlouhodobé (roky 2012–2020). V jednotlivých buňkách je uveden rozdíl od stanovené hodnoty v případě splnění i nesplnění cíle. Z dílčích cílů vycházejí nejlépe **děti, mladí řidiči a nákladní automobily**, u druhů komunikací silnice II. třídy a účelové komunikace, u směrových poměrů přímý úsek po zatáčce. Naopak nejhůře z dílčích cílů vychází **nepřiměřená rychlost**, u druhů komunikací místní komunikace a u směrových poměrů zatáčky a (poněkud překvapivě) okružní křižovatky.

Jak vyplývá z těchto přehledů, **podařilo se splnit** strategický cíl krátkodobě i dlouhodobě **z pohledu těžce zraněných**, ne však u usmrcených. Dílčí cíle se podařilo v roce 2020 splnit téměř všechny (kromě nepřiměřené rychlosti), v dlouhodobé perspektivě zůstali nesplnění také

chodci, cyklisté a nedání přednosti. Naopak u usmrčených byl cíl z krátkodobého pohledu splněn u nepřiměřené rychlosti, nebyl však splněn z obou pohledů u motocyklistů a stárnoucí populace, krátkodobě také u alkoholu a nepřiměřené rychlosti a dlouhodobě u chodců, cyklistů a nesprávného předjíždění.

Strategický cíl - celkem

Tabulka 37: Strategický cíl – celkem

Strategický cíl	Usmrcení		Těžce zranění	
	2020	2012-2020	2020	2012-2020
Celkem	nespl. +6	nespl. +35	spl. -48	spl. -61

Dílčí cíle (označené* jen za roky 2017-2020)

Tabulka 38: Dílčí cíle

Dílčí cíle	Usmrcení		Těžce zranění	
	2020	2012-2020	2020	2012-2020
Děti	spl. -1	spl. -3	spl. -6	spl. -19
Chodci	spl. -3	nespl. +3	spl. -4	nespl. +28
Cyklisté	spl. 0	nespl. +2	spl. -11	nespl. +32
Motocyklisté	nespl. +1	nespl. +9	spl. -7	spl. -5
Mladí řidiči	spl. -3	spl. -16	spl. -4	spl. -40
Stárnoucí populace	nespl. +2	nespl. +11	spl. -12	spl. -57
Alkohol a návykové látky	nespl. +1	spl. -10	spl. -9	spl. -66
Nepřiměřená rychlost	nespl. +2	spl. 0	nespl. +1	nespl. +40
Nedání přednosti v jízdě *	spl. -1	spl. -9	spl. -5	nespl. +1
Nesprávné předjíždění *	spl. -1	nespl. +1	spl. -14	spl. -34
Nákladní automobily *	spl. -1	spl. -2	spl. -2	spl. -5

Druhy komunikací

Tabulka 39: Druh komunikací

Druh komunikace	Usmrcení		Těžce zranění	
	2020	2012-2020	2020	2012-2020
Dálnice	spl. 0	nespl. +3	nespl. +3	nespl. +7
Silnice I. třídy	nespl. +6	nespl. +26	spl. -9	nespl. +18
Silnice II. třídy	spl. -4	spl. -24	spl. -18	spl. -50
Silnice III. třídy	nespl. +2	nespl. +36	spl. -23	spl. -120
Místní komunikace	nespl. +2	nespl. +7	nespl. +3	nespl. +128
Účelová komunikace (poľní, lesní)	spl. -1	spl. -15	spl. 0	spl. -7
Účelová komunikace (ostatní)	spl. 0	nespl. +3	spl. -4	spl. -37

Směrové poměry komunikací

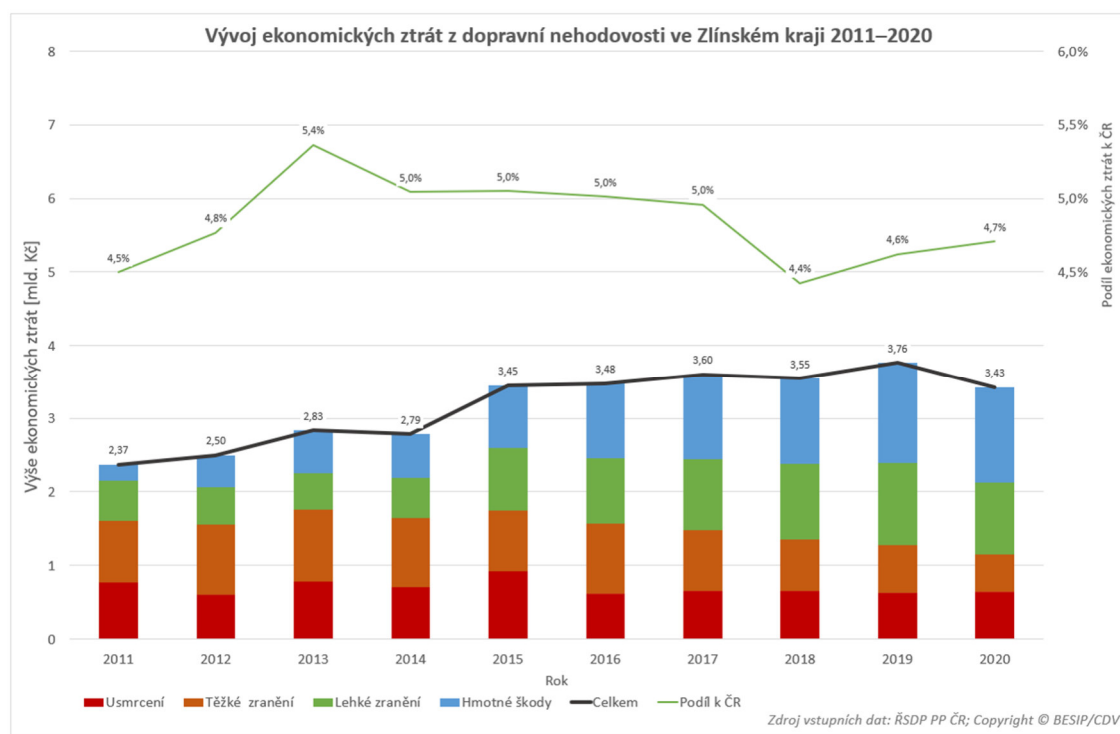
Tabulka 40: Směrové poměry komunikací

Směrové poměry komunikace	Usmrcení		Těžce zranění	
	2020	2012-2020	2020	2012-2020
Přímý úsek	spl. -4	nespl. +17	spl. -24	spl. -66
Přímý úsek po zatáčce	spl. -3	spl. -19	spl. -7	spl. -13
Zatáčka	nespl. +11	nespl. +39	spl. -11	nespl. +13
Křižovatka 4ramenná	nespl. +1	spl. -2	spl. -6	spl. -7
Křižovatka 3ramenná	nespl. +1	spl. -1	spl. -3	spl. -1
Křižovatka 5 a víceraenná	spl. 0	spl. 0	spl. 0	nespl. +2
Okružní křižovatka	spl. 0	nespl. +1	nespl. +3	nespl. +12

2.4 Socioekonomické ztráty z dopravní nehodovosti

Ekonomické souvislosti dopravní nehodovosti je nutné vnímat ve dvou úrovních. Primárně, **dopravní nehody přinášejí, kromě sociálních dopadů, vysoké socioekonomické ztráty pro celou společnost**, které ve svých důsledcích mají dopad jak na výdajovou, tak i na příjmovou stránku státního rozpočtu. Pokud existuje celospolečenská poptávka po snížení uvedené socioekonomické ztráty, **je nutné odpovídajícím způsobem a v přiměřeném rozsahu investovat do bezpečnostních opatření, jež sníží riziko vzniku nehod, resp. jejich následky.**

Ztráty u dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích mají zásadní dopad jak na samotné účastníky nehod, tak především na stát a pojišťovny. Vývoj ztrát ve Zlínském kraji od roku 2011 je uveden v následujícím grafu. **V posledních 2 letech tyto ztráty dosáhly každoročně cca 3,5 mld. Kč**, což odpovídá podílu Zlínského kraje na celkových ztrátách v ČR cca 4,7 %.



Graf 10: Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji

Výpočet socioekonomických ztrát je založen na součtu násobků výše jednotkových ztrát s počty následků a nehod podle závažnosti jednotlivých druhů nehod. V následující tabulce jsou uvedeny počty usmrcených a zraněných osob (se stavem do 30 dnů po nehodě) a také počty nehod jen s hmotnou škodou ve srovnání Zlínského kraje a ČR. V roce 2020 činily socioekonomické ztráty v ČR 72,8 mld. Kč (jedná se o předběžný údaj), což představuje 1,3 % HDP ČR. V případě Zlínského kraje činily socioekonomické ztráty 3,4 mld. Kč, což je 0,06 % HDP ČR v roce 2020. V roce 2020 došlo ve Zlínském kraji meziročně k poklesu těchto socioekonomických ztrát o 8,9 %, přičemž nejvýraznější pokles byl zaznamenán u ztrát založených na počtu těžce zraněných, naopak ztráty založené na počtech usmrcených mírně vzrostly.

Tabulka 41: Výše ztrát z dopravních nehod ve Zlínském kraji a v ČR

Výše ztrát 2020	Ztráta na osobu (nehodu) v tis. Kč	Počet osob (nehod)		Ekonomické ztráty v tis. Kč		
		Zlínský kraj	ČR	Zlínský kraj	Meziročně	Podíl k ČR
Usmrcení do 30 dnů	25 842	25	517	646 050	3,2%	4,8%
Těžce zranění	5 745	87	1 761	499 815	-22,6%	4,9%
Lehce zranění	835	1 170	20 870	976 950	-12,4%	5,6%
Nehody jen s hmotnou škodou	418	3 121	76 375	1 304 578	-5,0%	4,1%
Celkem				3 427 393	-8,9%	4,7%

Do celkových nákladů jsou započítány **náklady na zdravotní péči o účastníka dopravní nehody, práce dopravních policistů, hasičské záchranné služby, soudců a zaměstnanců státní správy, náklady pojišťoven a odškodnění pro oběti dopravních nehod.** Detailní členění je zřejmé z následujícího schématu.



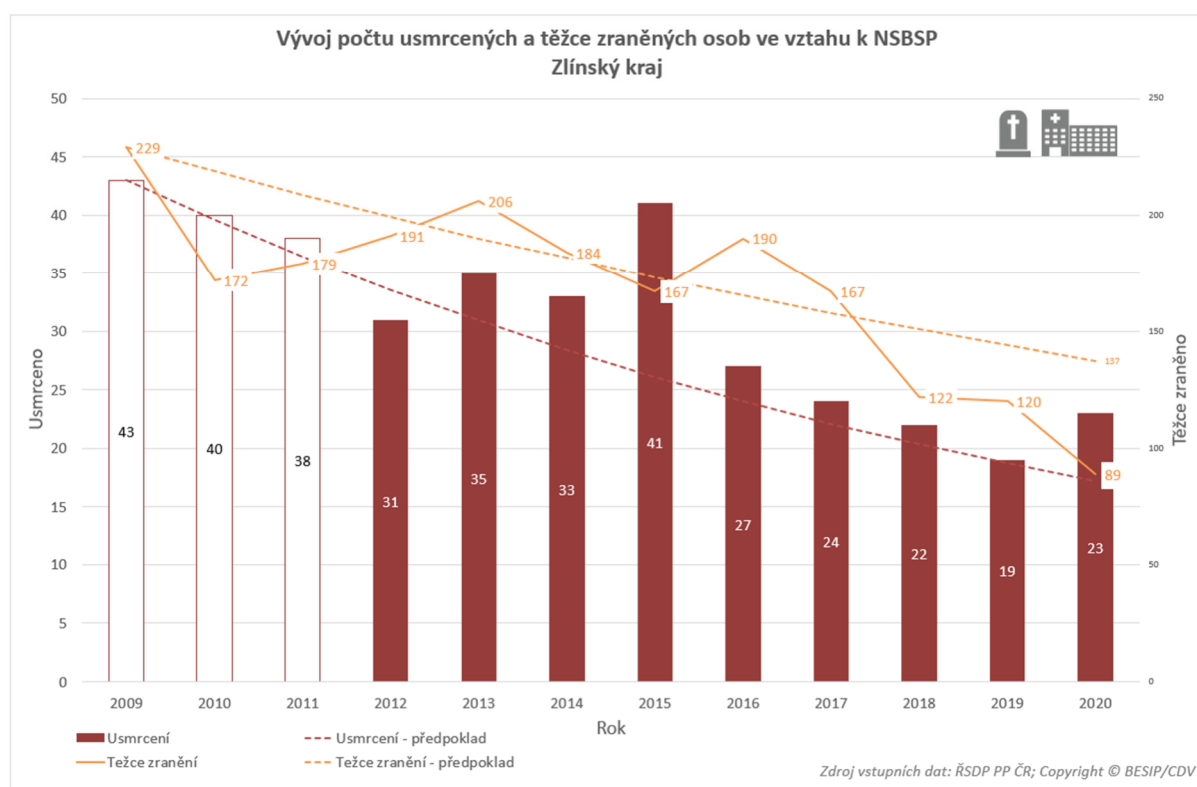
Obrázek 7: Rozdělení nákladů pro výpočet celospolečenských ztrát

Zdroj: Aktualizovaná Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV (2017)

2.5 Účastník (dopravní nehodovost)

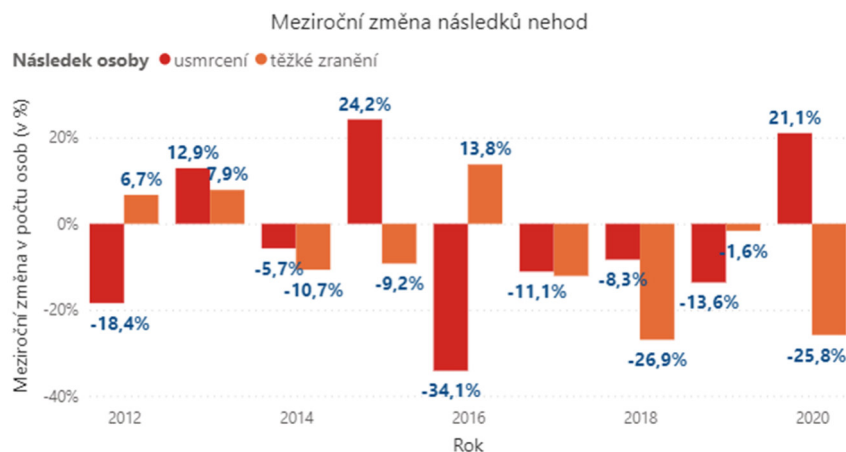
2.5.1 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob

Pro dekádu 2011–2020 měla ČR, stejně jako Zlínský kraj nastavené 2 strategické cíle, tj. v roce 2020 snížení smrtelných následků nehod na 40 % roku 2009, resp. k roku 2020 snížení počtu těžce zraněných na 60 % roku 2009 (pro Zlínský kraj tedy 17 usmrcených a 137 těžce zraněných v roce 2020). Historicky nejméně usmrcených osob (19) bylo v roce 2019, nejméně těžce zraněných osob pak v roce 2020. V období 2012–2020 bylo ve Zlínském kraji evidováno 255 usmrcených do 24hod po nehodě (+16 % oproti strategickému cíli), resp. 1 436 těžce zraněných (- 4 % oproti strategickému cíli). Je možné konstatovat, že uvedený cíl se podařilo splnit pouze v případě počtu těžce zraněných. Pokud uvažujeme průměrnou roční změnu obou veličin, dospějeme ke shodnému údaji, který představoval každoroční pokles těchto následků o 6,6 %. Počty usmrcených, resp. těžce zraněných tak klesají stejným tempem. Detailní informace o vývoji počtu smrtelných a těžkých následků jsou obsahem následujícího grafu.



Graf 11: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob – Zlínský kraj

Meziroční srovnání je znázorněno v dalším grafu, přičemž změna počtu usmrcených není vždy doprovázena změnou těžce zraněných ve stejném směru. Meziroční změny jsou výrazně ovlivněny náhodným prvkem výskytu dopravních nehod v jednotlivých letech, a proto dochází k vysoké fluktuaci. Pozitivní je zejména dlouhodobý klesající trend vážných následků dopravních nehod.

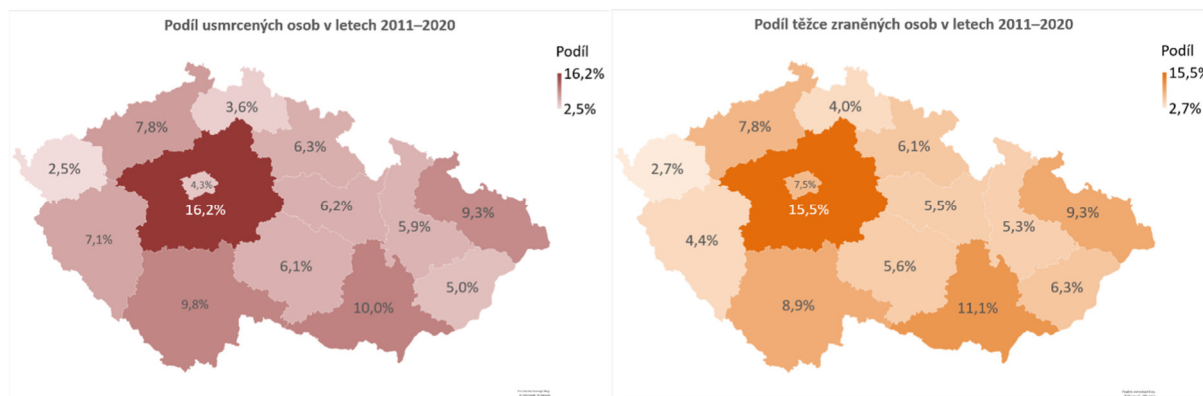


Graf 12: Meziroční změna následků nehod – Zlínský kraj

2.5.2 Srovnání následků nehodovosti ve Zlínském kraji s ostatními kraji v ČR

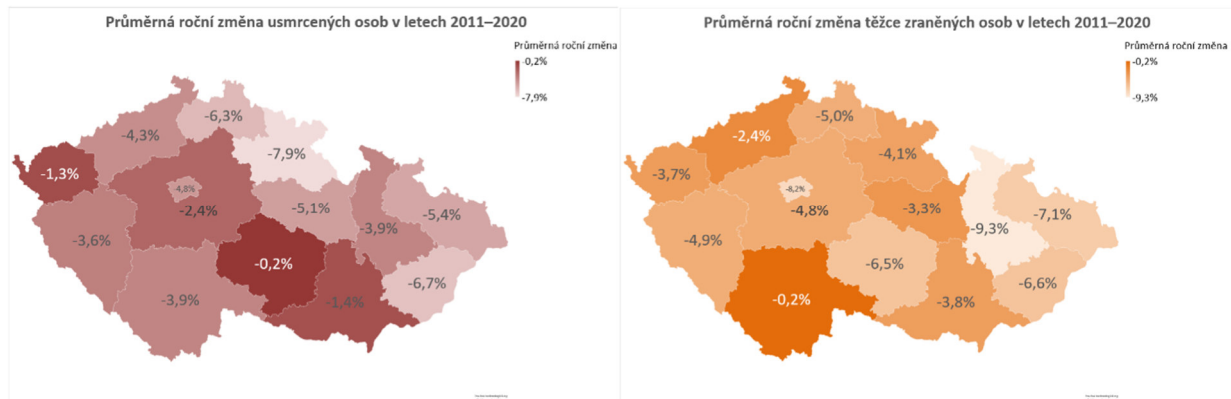
Základní srovnání období 2011–2020⁶

Celkově bylo ve Zlínském kraji usmrceno 293, resp. 1 615 těžce zraněných osob v období 2011–2020, což představuje podíl Zlínského kraje na 5 % usmrcených, resp. 6,3 % těžce zraněných osob v ČR. Průměrná roční změna usmrcených, resp. těžce zraněných osob za období 2011–2020 je obsahem následujících grafů. V drtivé většině dochází ke každoročnímu snižování nejzávažnějších následků, přičemž Zlínský kraj se řadí mezi nejúspěšnější kraje v každoročním snižování počtu usmrcených (-6,7 %), resp. těžce zraněných osob (-6,6 %).



Graf 13: Podíl krajů na počtu usmrcených a těžce zraněných v ČR

⁶ Toto období je zde zvoleno pro srovnání jako období trvání Národní strategie.

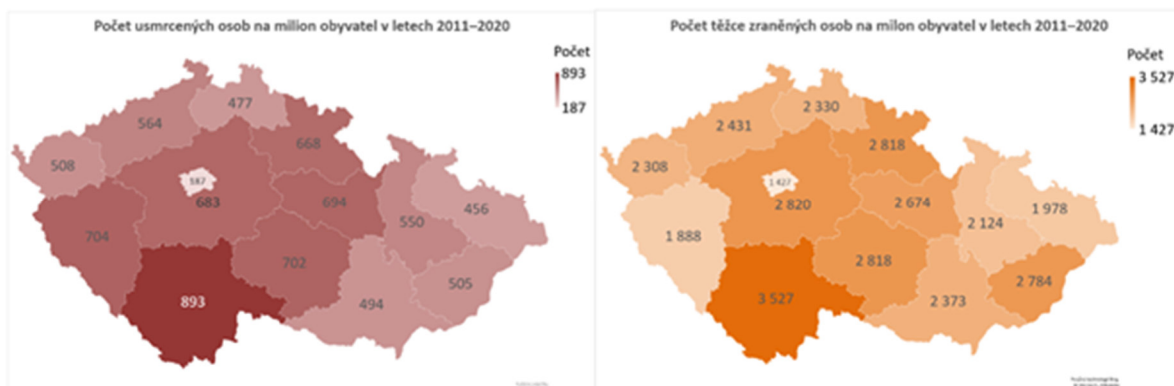


Graf 14: Průměrná meziroční změna počtu usmrcených a těžce zraněných v krajích

Relativní srovnání období 2011–2020

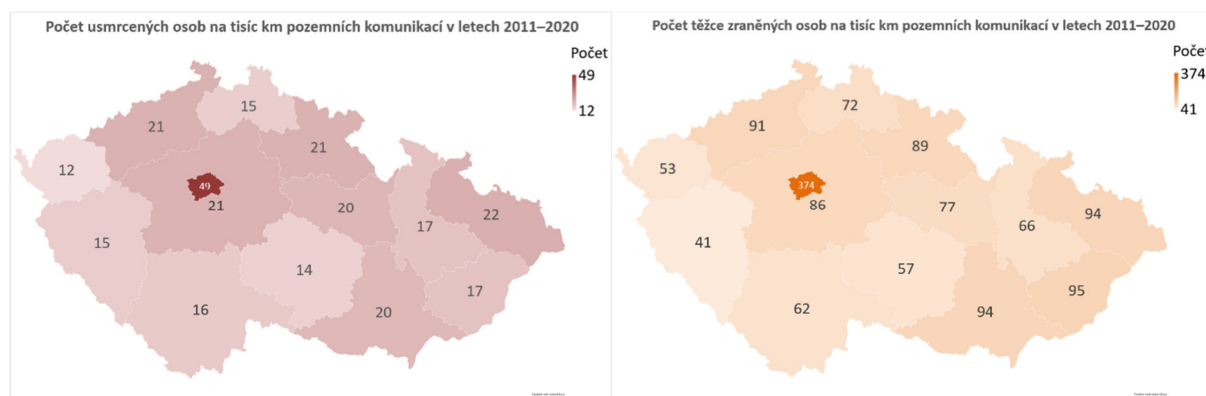
Relativní srovnání usmrcených a těžce zraněných osob v jednotlivých krajích v letech 2011–2020 je uvedeno v následujících schématech, jež jsou rozděleny dle základních parametrů. Demografické charakteristiky jsou aktuální k roku 2020, přičemž délky komunikací zahrnují i místní komunikace. Vzhledem k dostatečné srozumitelnosti není dále obsažen doprovodný komentář.

Podle počtu obyvatel



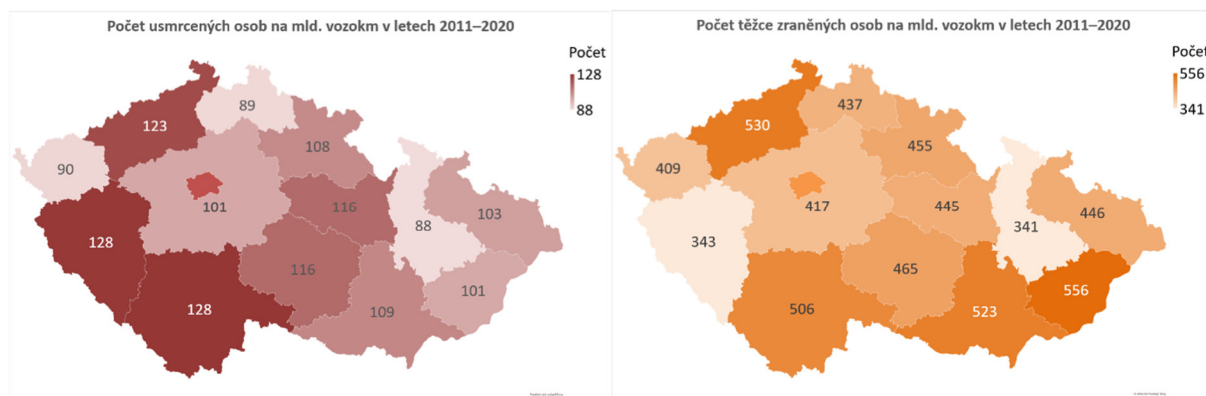
Graf 15: Počet usmrcených a těžce zraněných na milion obyvatel v krajích

Podle délky pozemních komunikací



Graf 16: Počet usmrcených a těžce zraněných na tisíc km pozemních komunikací v krajích

Podle dopravního výkonu



Graf 17: Počet usmrcených a těžce zraněných na mld. vozokm v krajích

Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v roce 2020

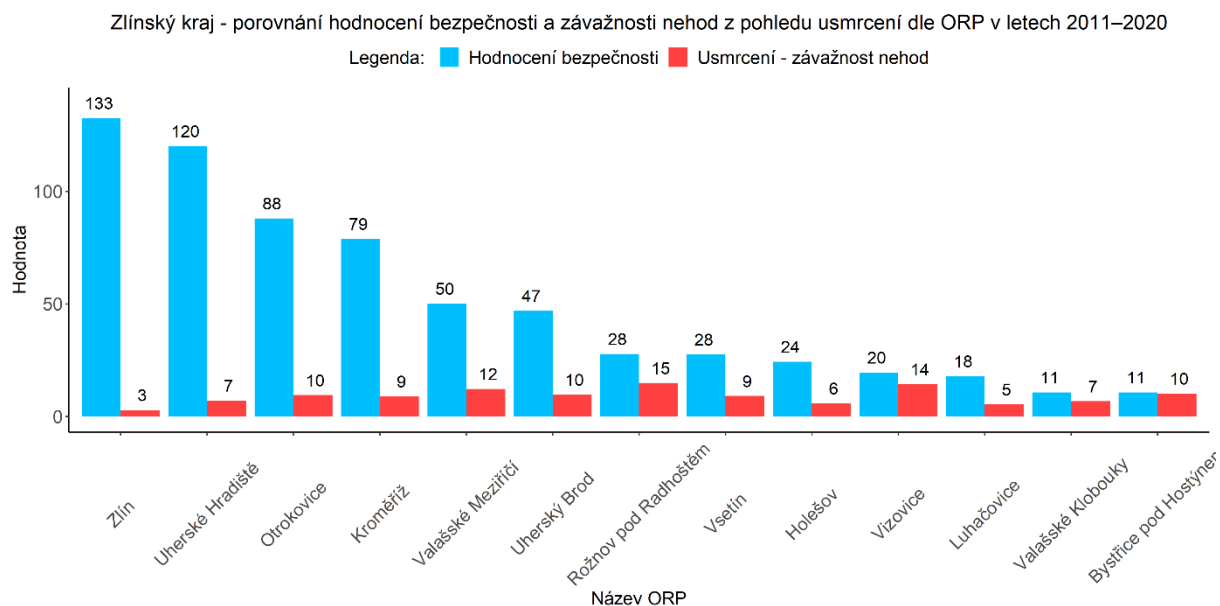
V této části je provedeno srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích v roce 2020 s ohledem na demografické podmínky daného kraje. V rámci tvorby nové národní Strategie BESIP 2020 byly definovány dva nové ukazatele. **Ekvivalent závažnosti nehod** je definován jako vážený průměr počtu usmrcených a těžce zraněných osob, přičemž váha těžce zraněných osob je stanovena na základě socioekonomických ztrát. **Hodnocení bezpečnosti** zahrnuje ekvivalent závažnosti nehod s ohledem na počet obyvatel a délku silniční sítě včetně místních komunikací daného území. Uvedené hodnocení bezpečnosti krajů je proto komplexnější. V rámci meziročního srovnání si nejvíce polepšil právě Zlínský kraj spolu s Olomouckým krajem. Naopak Zlínský kraj zaznamenal nejvyšší propad při zahrnutí demografických veličin. Při porovnání Zlínského a Olomouckého kraje s téměř stejnou hodnotou ekvivalentu svědčí v neprospěch Zlínského kraje výrazně kratší silniční síť. Vyšší hodnoty ekvivalentu závažnosti nehod, resp. hodnocení bezpečnosti krajů korespondují s nepříznivým hodnocením.

Tabulka 42: Ekvivalent závažnosti nehod a hodnocení bezpečnosti krajů

Kraj / ukazatel	Ekvivalent závažnosti nehod			Hodnocení bezpečnosti krajů		
	Hodnota	Pořadí		Hodnota	Pořadí	
		Meziročně	2020		Meziročně	2020
Karlovarský	21,8	0	1	16,6	0	1
Liberecký	26,2	0	2	27	0	2
Plzeňský	43,6	-3	7	31,3	0	3
Olomoucký	33	+2	3	34,4	+2	4
Vysočina	51,8	-1	8	34,6	-1	5
Pardubický	39,2	-1	5	37,4	-1	6
Zlínský	36,2	-1	4	41,5	+2	7
Jihočeský	73,3	0	11	43	0	8
Královéhradecký	41,7	+2	6	44	-2	9
Ústecký	65,3	0	10	81,6	0	10
Moravskoslezský	61,1	0	9	97	+1	11
Jihomoravský	80,9	0	12	106,4	+1	12
Středočeský	110,9	0	13	112,2	-2	13

2.5.3 Závažnost nehod ve správních obvodech ORP Zlínského kraje za období 2011–2020

Porovnání nového ukazatele hodnocení bezpečnosti a klasického ukazatele počtu usmrcených na 1 000 registrovaných nehod v jednotlivých správních obvodech ORP Zlínského kraje je obsahem následujícího grafu. Ačkoliv ORP Zlín figuruje jako oblast s nejnižší závažností nehod (z pohledu počtu usmrcených na 1 000 nehod), dle komplexnějšího hodnocení bezpečnosti je tomu právě naopak. K nízké hodnotě závažnosti nehod v ORP Zlín dochází z důvodu vyššího podílu méně závažných nehod. Na vysoké (tedy nepříznivé) hodnotě hodnocení bezpečnosti se však negativně projevují **absolutní počty smrtelných a vážných zranění** v poměrně lidnatém území ORP Zlín. Při porovnání dvou nejlidnatějších ORP ve Zlínském kraji (Zlína a Uherského Hradiště) v absolutních číslech v ORP Uherské Hradiště evidujeme 43 usmrcených osob v rámci 39 nehod s usmrcením, zatímco v ORP Zlín je počet usmrcených osob poloviční, pouze 22. V rámci hodnocení bezpečnosti ORP lepší postavení Uherského Hradiště ovlivňuje rozsáhlejší silniční síť (+27 %) a nižší počet obyvatel (-9,3 %). Mezi nejbezpečnější ORP můžeme řadit Bystřici pod Hostýnem (9 usmrcených, resp. 44 těžce zraněných osob) a Valašské Klobouky (6 usmrcených, resp. 50 těžce zraněných osob).



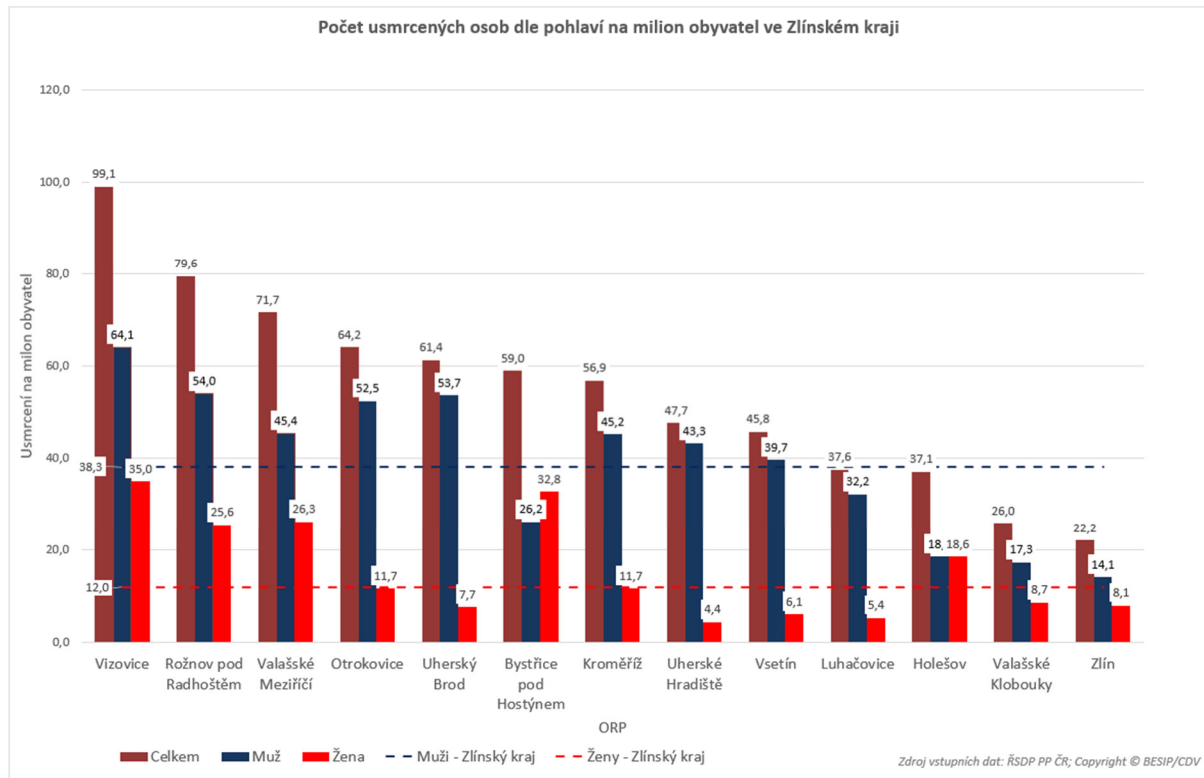
Graf 18: Porovnání hodnocení bezpečnosti a závažnosti nehod dle správních obvodů ORP ve Zlínském kraji

2.5.4 Relativní srovnání následků ve správních obvodech ORP Zlínského kraje za období 2011–2020

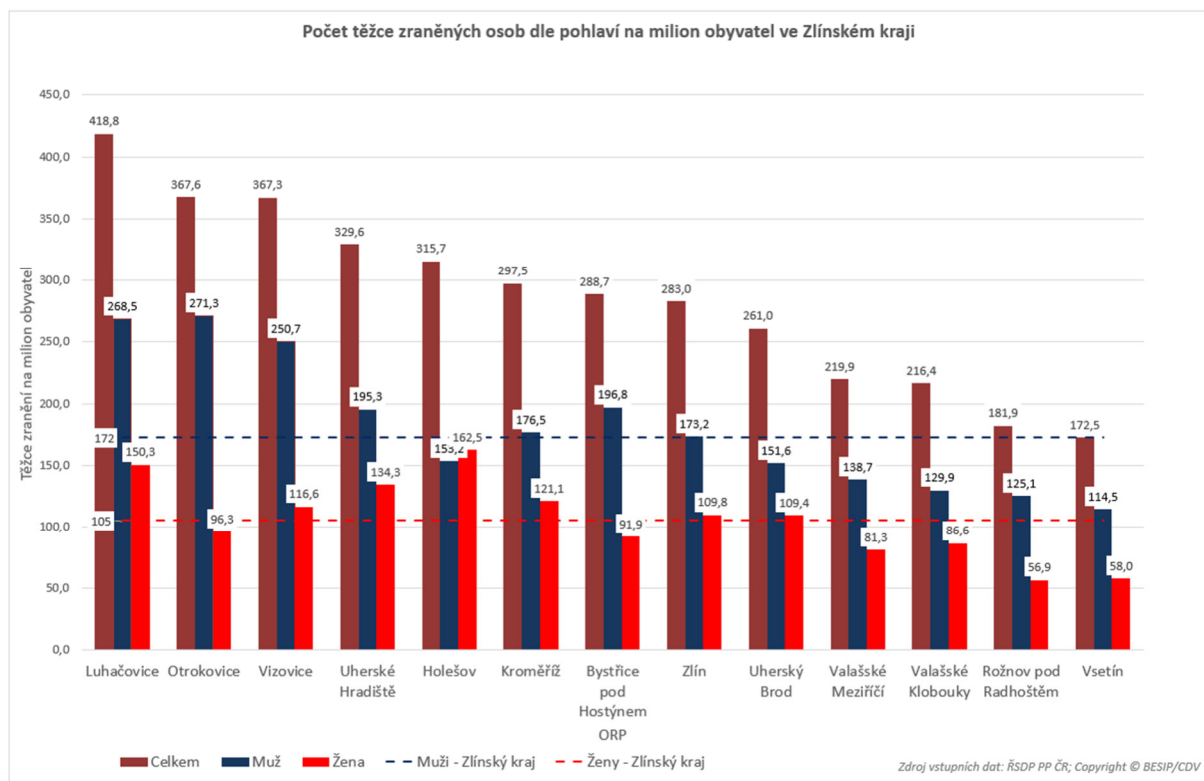
V této kapitole jsou detailněji analyzovány relativizované následky dle počtu obyvatel a dle zavinění na základě pohlaví viníků v přepočtu na počet řidičů ve Zlínském kraji v období 2011–2020. V přepočtu usmrcených na počet obyvatel i na počet řidičů je nejhorší situace ve Vizovicích, naopak nejlépe v tomto případě vychází Zlín obdobně jako v případě závažnosti nehod z pohledu usmrcených. V rámci relativizovaných těžce zraněných je nejhorší bilance evidována v Luhačovicích, naopak nejlepší ve Vsetíně. Pořadí správních obvodů ORP dle počtu obyvatel i dle počtu řidičů mají vysokou pozitivní korelaci, a tudíž informace o pořadí ORP dle obou faktorů je nadbytečná.

Podle počtu obyvatel

V rámci pohlaví bylo evidováno 38,3 usmrcených mužů a 12,0 usmrcených žen, resp. 172 těžce zraněných mužů a 105 těžce zraněných žen, obojí na milion obyvatel. V rámci silničního provozu ve Zlínském kraji bylo zaznamenáno o 69 % méně usmrcených žen než mužů, resp. o 39 % méně těžce zraněných žen než mužů v přepočtu na milion obyvatel.



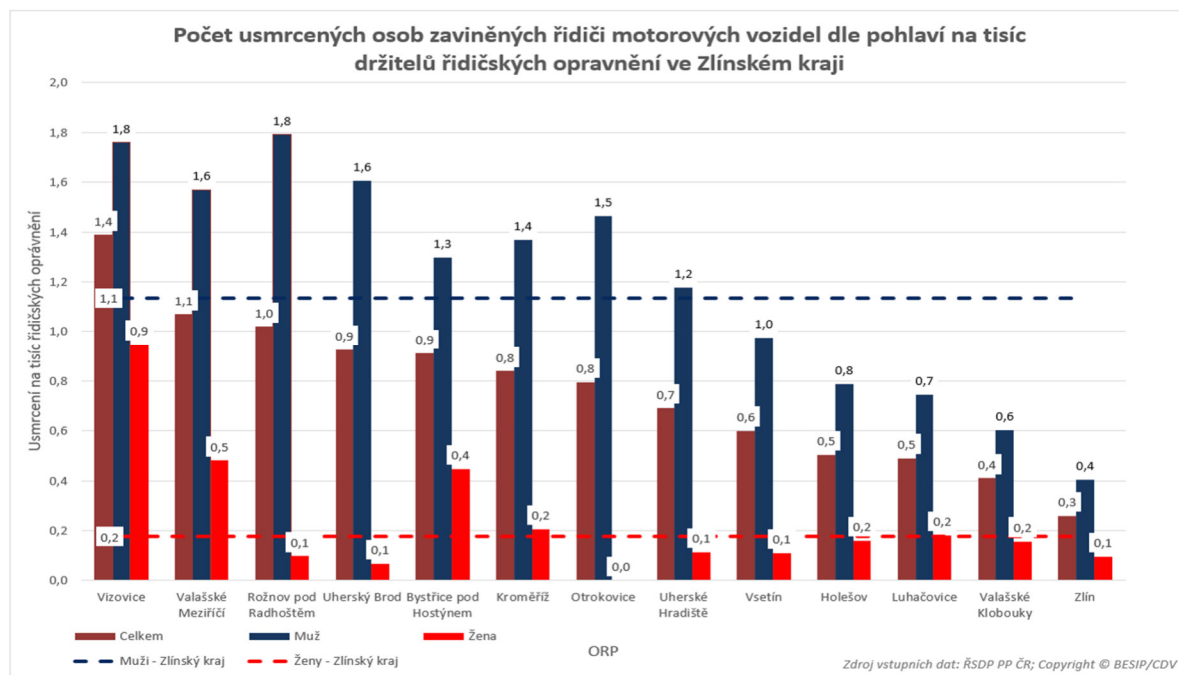
Graf 19: Počet usmrcených osob podle pohlaví na milion osob ve Zlínském kraji



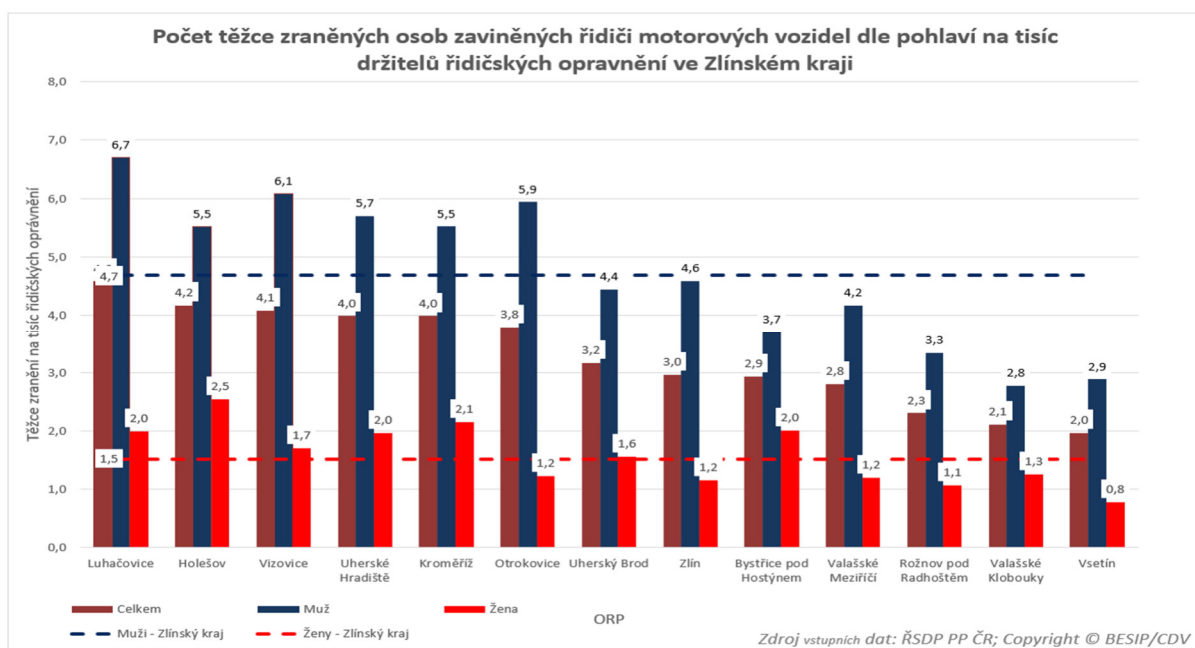
Graf 20: Počet těžce zraněných osob podle pohlaví na milion osob ve Zlínském kraji

Podle počtu řidičů

Následující grafy jsou zaměřeny na následky zaviněné řidiči motorových vozidel dle pohlaví, přičemž muži zavinili 1,1 usmrcených, resp. 4,7 těžce zraněných a ženy zavinily 0,2 usmrcených, resp. 1,5 těžce zraněných na 1 000 řidičů. V rámci silničního provozu ve Zlínském kraji ženy způsobily o 82 % méně usmrcených, resp. o 68 % méně těžce zraněných než muži v přepočtu na 1 000 řidičů.



Graf 21: Počet usmrcených osob zaviněných řidiči podle pohlaví na tisíc řidičů ve Zlínském kraji

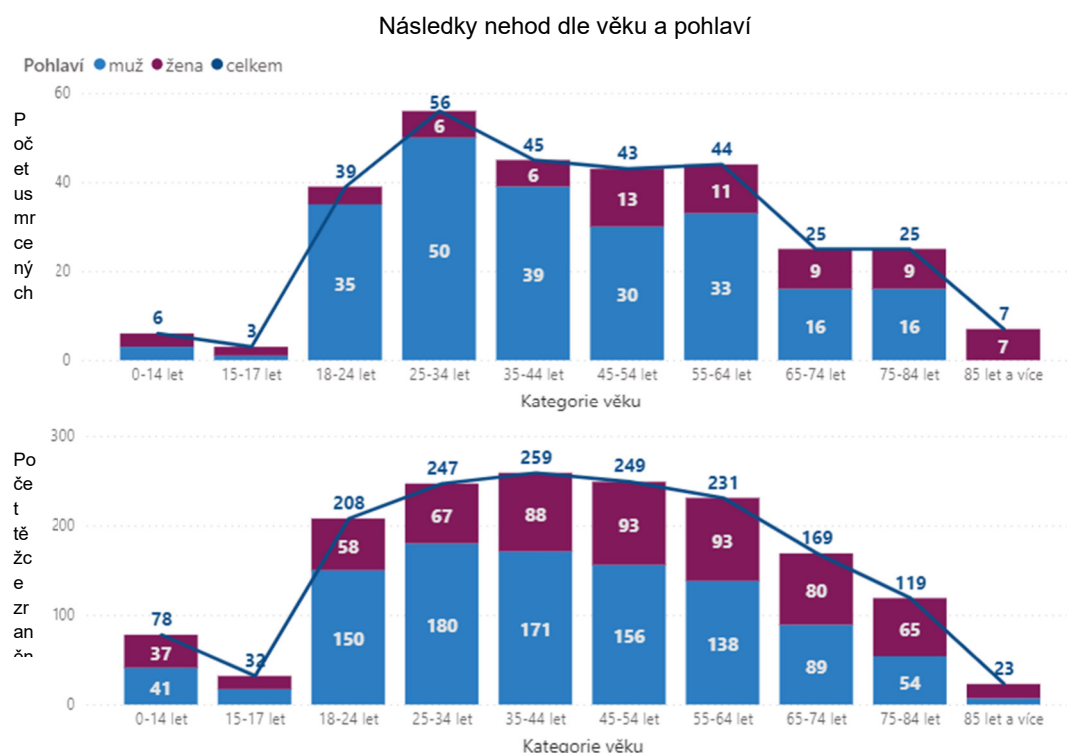


Graf 22: Počet těžce zraněných osob zaviněných řidiči podle pohlaví na tisíc řidičů ve Zlínském kraji

2.5.5 Kategorie následků dopravních nehod za období 2011–2020

Dle pohlaví a věku poškozených

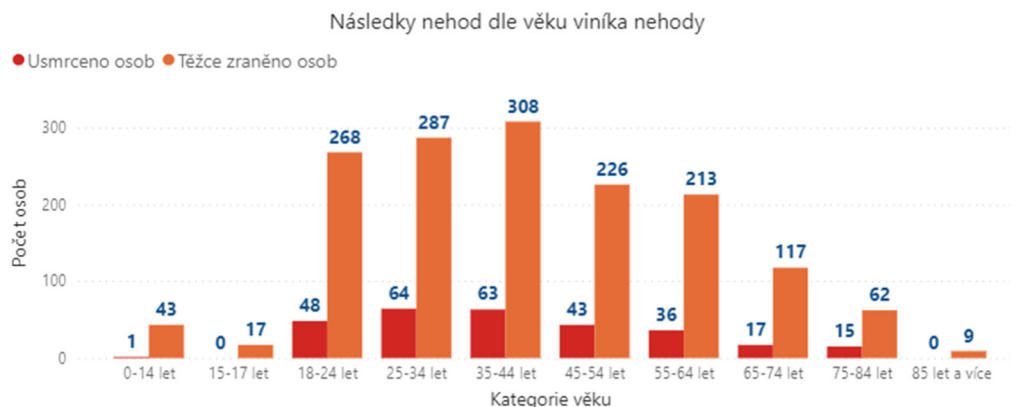
Počty následků dle pohlaví ovlivňuje i demografické zastoupení pohlaví v populaci, přičemž muži mají vyšší tendenci se aktivně účastnit silničního provozu. Proto nejvíce následků, ať už usmrčených (76 %) nebo těžce zraněných (62 %) osob, připadá právě na muže. V období 2011–2020 bylo ve Zlínském kraji usmrceno 223 mužů a 70 žen, resp. těžce zraněno 1 003 mužů a 612 žen. Z hlediska věku obětí nejčastěji umíraly osoby ve věku 25–35 let, nejvíce 259 těžce zraněných je evidováno ve věkové kategorii 35–45 let.



Graf 23: Následky nehod podle věku a pohlaví ve Zlínském kraji

Dle věku viníka

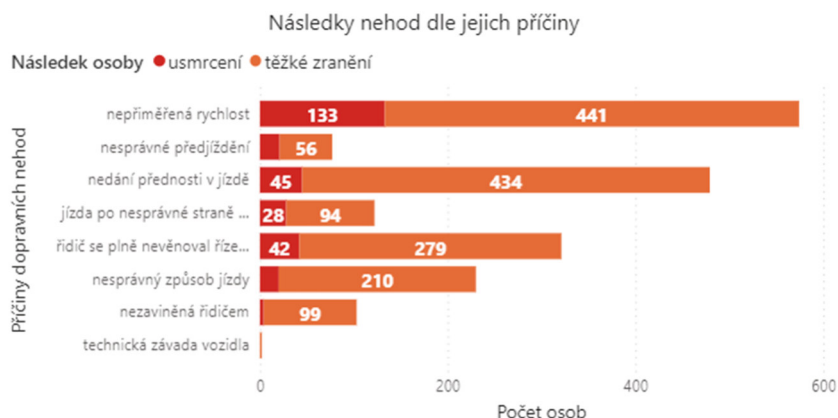
Mezi viníky zahrnujeme všechny účastníky silničního provozu včetně chodců, proto si lze všimnout, že např. děti do 15 let také zavinily určité nehody. Mezi skupinu, jež zavinila nejvíce vážných a smrtelných následků, patří osoby ve věku 35–44 let, které zavinily 63 usmrčených, resp. 308 těžce zraněných osob. Mezi výraznou skupinu viníků rovněž patří osoby ve věku 18–24 let, které na následujícím grafu mají užší věkové rozpětí oproti následujícím věkovým skupinám.



Graf 24: Následky nehod podle věku viníka nehody ve Zlínském kraji

Dle příčiny dopravních nehod

Při vyhodnocení příčin dopravních nehod uvažujeme všechna motorová i nemotorová vozidla. Nepřiměřená rychlost byla nejzávažnější příčinou dopravních nehod ve Zlínském kraji v období 2011–2020, kvůli níž bylo usmrceno 133, resp. těžce zraněno 441 osob. Dále následuje nedání přednosti v jízdě (45 usmrcených, resp. 434 těžce zraněných osob) a nevěnování se plně řízení vozidla. U rychlosti se opět prokázalo, že se jedná o jednu z nejzávažnějších a nejčastějších příčin dopravních nehod.

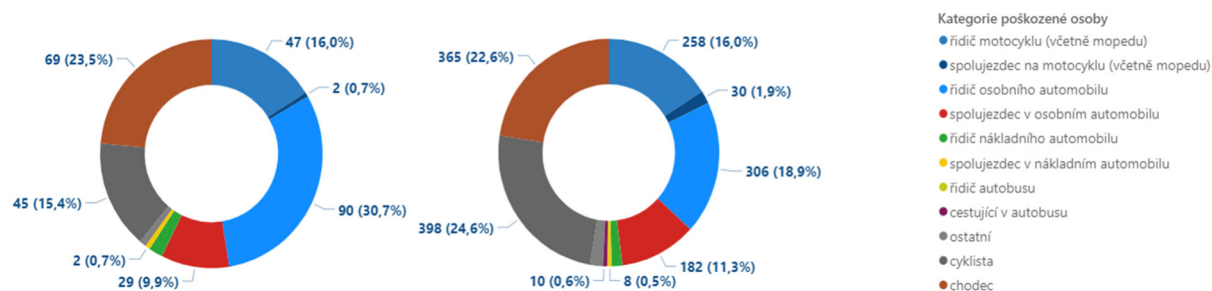


Graf 25: Následky nehod podle příčiny ve Zlínském kraji

Dle kategorie poškozené osoby a viníka

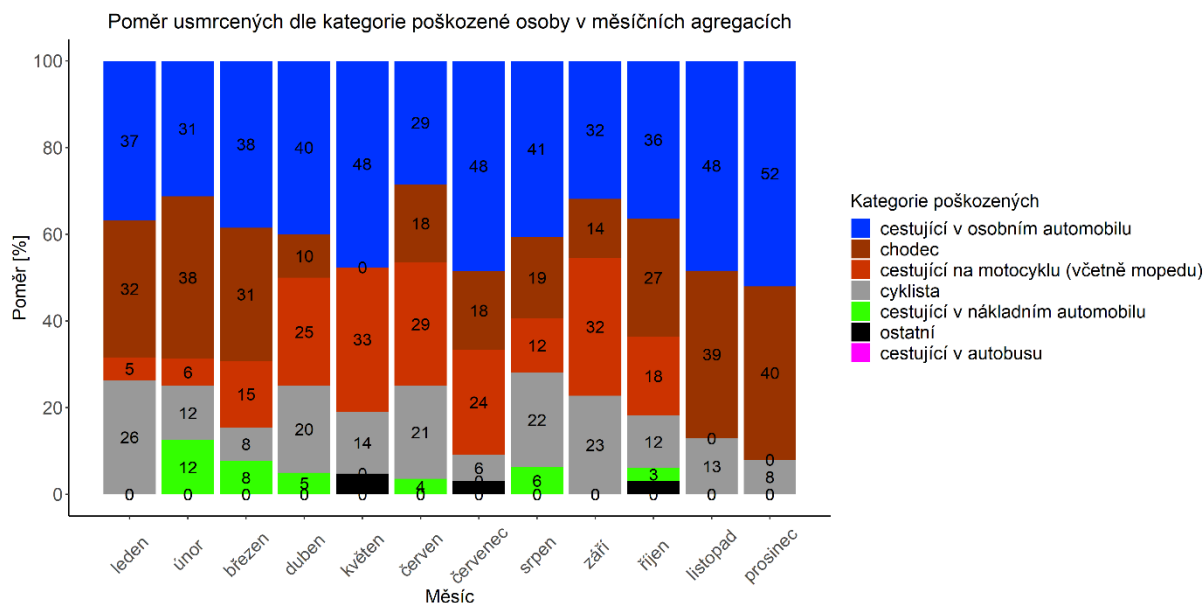
Z pohledu poškozené osoby nejvíce usmrcených (90), resp. těžce zraněných (306) bylo řidičů osobních automobilů, které následovali chodci. Zranitelní účastníci (chodci, cyklisté a motocyklisté) tvořili dohromady 55,6 % usmrcených, resp. 65,1 % těžce zraněných osob, což je mnohem vyšší podíl, než jaký je v rámci celé ČR (41,4 % usmrcených, resp. 56 % těžce zraněných zranitelných účastníků) a to zejména díky vyšší nehodovosti cyklistů. Bližší informace o kategorii poškozených osob jsou obsahem následujícího grafu. V porovnání s ČR evidujeme vyšší podíl usmrcených osob u chodců (+3,5 %), řidičů motocyklů (+3,6 %) a cyklistů (+7 %), přičemž cyklisti vykazují i vyšší podíl u těžce zraněných osob (+9,1 %).

Počty usmrcených (nalevo) a těžce zraněných (napravo) dle kategorie poškozené osoby

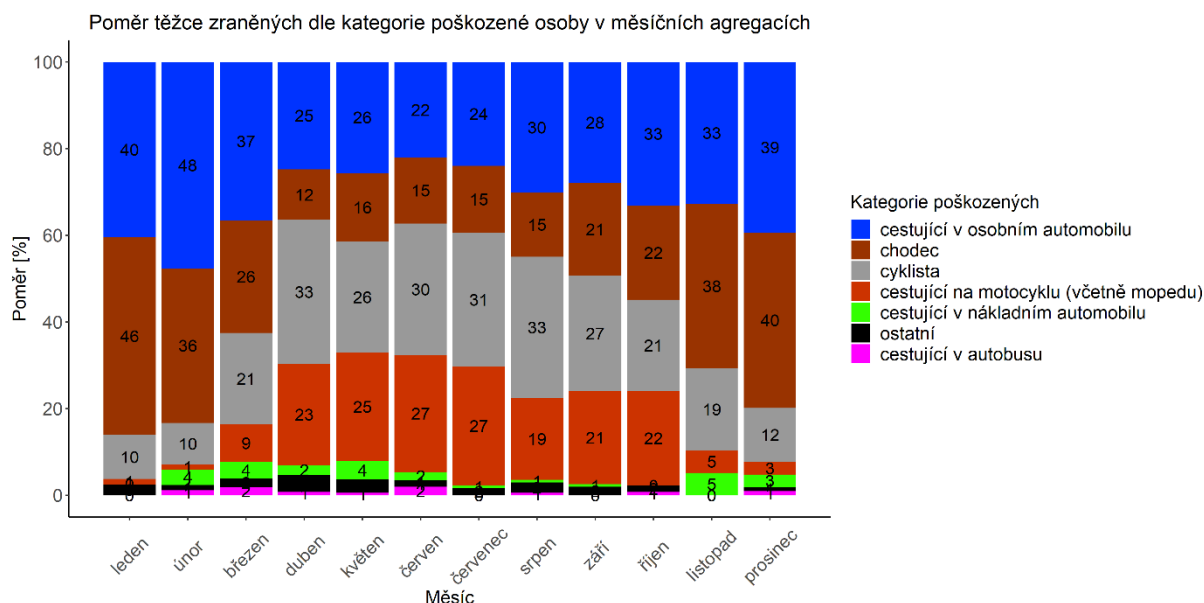


Graf 26: Následky nehod podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji

V průběhu roku se mění zastoupení zranitelných účastníků v silniční dopravě, viz následující 2 grafy. V zimních měsících převažují chodci, naopak v jarních, v letních a podzimních měsících mají vyšší zastoupení cyklisté a motocyklisté. Chodci mají v zimních měsících vyšší následky nejen z pohledu zastoupení, ale i počtu následků. Naopak kategorie cestující v osobních automobilech dosahuje konstantních počtů v průběhu celého roku, ale v zimních měsících se projevuje vyšší zastoupení na celkovém počtu následků, který je v zimních měsících nižší.

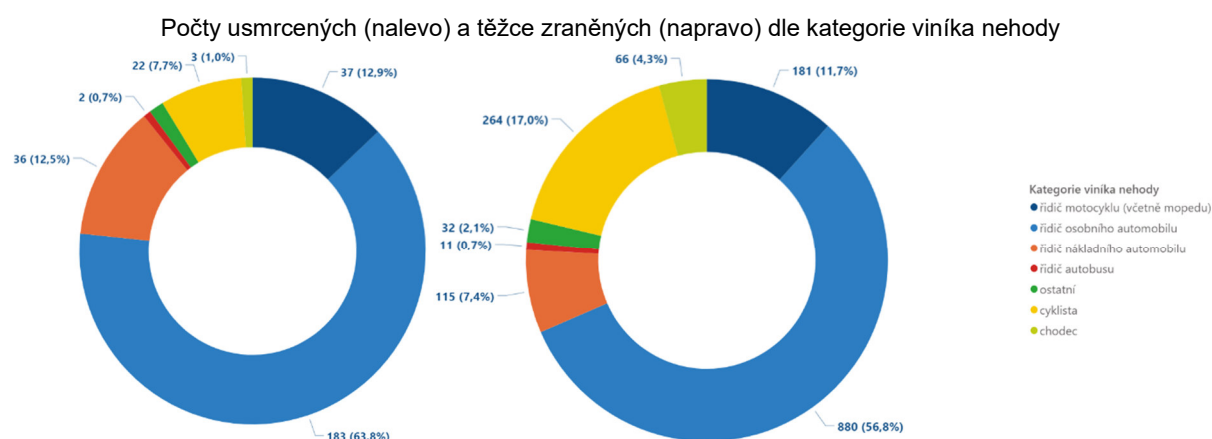


Graf 27: Počet usmrcených po měsících podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji



Graf 28: Počet těžce zraněných po měsících podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji

V případě kategorie viníka nejvíce usmrcených (183), resp. těžce zraněných (880) osob způsobili rovněž řidiči osobních vozidel, které následovali řidiči motocyklů a nákladních vozidel. Opět lze pozorovat vyšší podíly nehod zaviněných cyklisty oproti celorepublikovému průměru (3,1 % usmrcených, resp. 9,8 % těžce zraněných způsobených cyklisty). Co se týče nehod zaviněných cyklisty, z 22 usmrcených při těchto nehodách se jednalo vždy o cyklisty, v rámci těžce zraněných z celkového počtu 264 těžce zraněných bylo 256 cyklistů. Cyklisté tak způsobují vážná a smrtelná zranění především sami sobě a nikoliv ostatním účastníkům dopravních nehod. Detailní informace o následcích dle kategorie viníka jsou obsahem následujícího grafu.



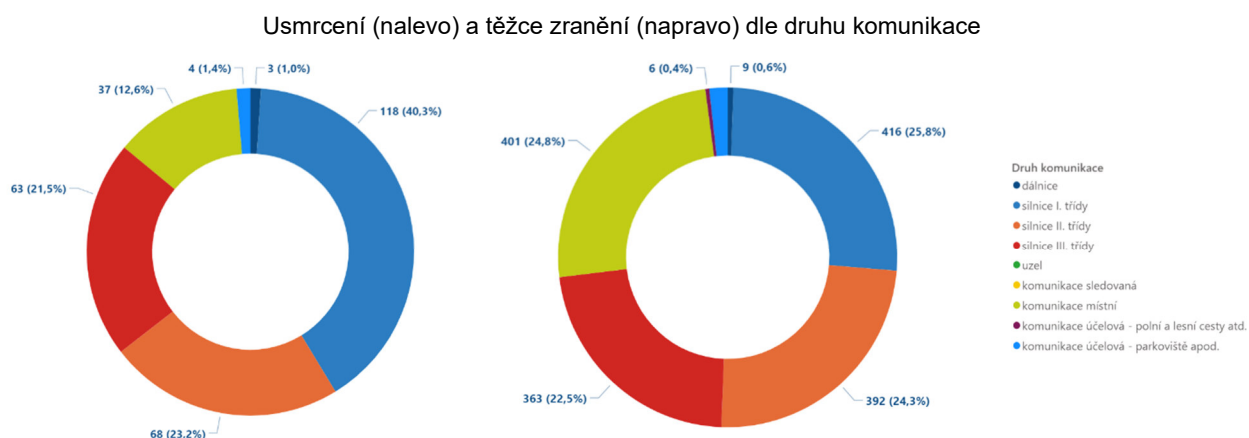
Graf 29: Počet usmrcených a těžce zraněných po měsících podle kategorie viníka ve Zlínském kraji

2.6 Infrastruktura (dopravní nehodovost)

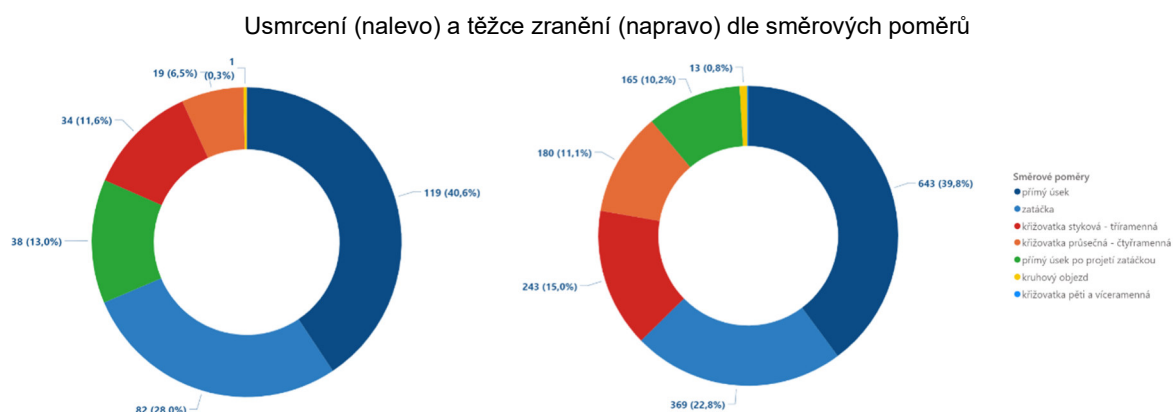
2.6.1 Následky dle druhu komunikace a směrových poměrů

Z pohledu jednotlivých druhů komunikace bylo nejvíce osob usmrceno na silnicích I. třídy (118 osob), následovaly silnice II. třídy, resp. III. třídy. Nejvíce těžce zraněných bylo rovněž na

silnicích I. třídy, přičemž dále následovaly místní komunikace a silnice II. třídy. Při zaměření na směrové poměry bylo nejvíce osob usmrceno (119), resp. těžce zraněno (643) na přímých úsecích, viz následující grafy.



Graf 30: Počet usmrcených a těžce zraněných podle druhu komunikace ve Zlínském kraji



Graf 31: Počet usmrcených a těžce zraněných podle směrových poměrů ve Zlínském kraji

2.6.2 Identifikace rizikových míst na silniční síti (shluky dopravních nehod) za období 2012–2020

Pro komplexní posouzení příčin a okolností dopravních nehod na silniční síti ve Zlínském kraji byly vytvořeny shluky dopravních nehod, tj. dopravní nehody koncentrující se v určitých místech. Shluky jsou definovány jako relativně krátké úseky silnic s vysokým podílem nehod. K určování shluků je možno využít různé metody shlukování. Metoda KDE+, která je rozšířením standardní metody jádrového odhadu hustoty (KDE, kernel density estimation), umožňuje objektivně stanovit, které ze shluků jsou statisticky významné, a takové shluky dále seřadit podle jejich důležitosti.

Zobrazení shluků dopravních nehod vychází z portálu Dopravní nehody v ČR (viz seznam zdrojů). Na základě výše uvedeného bylo vytipováno za období let 2012–2020 celkem 20 shluků dopravních nehod.

Tyto shluky dopravních nehod (v mapě znázorněny červenými kroužky) byly vybrány na základě metody KDE+, a to dle kolektivního rizika na lokalitách uvedených na portále SFDI

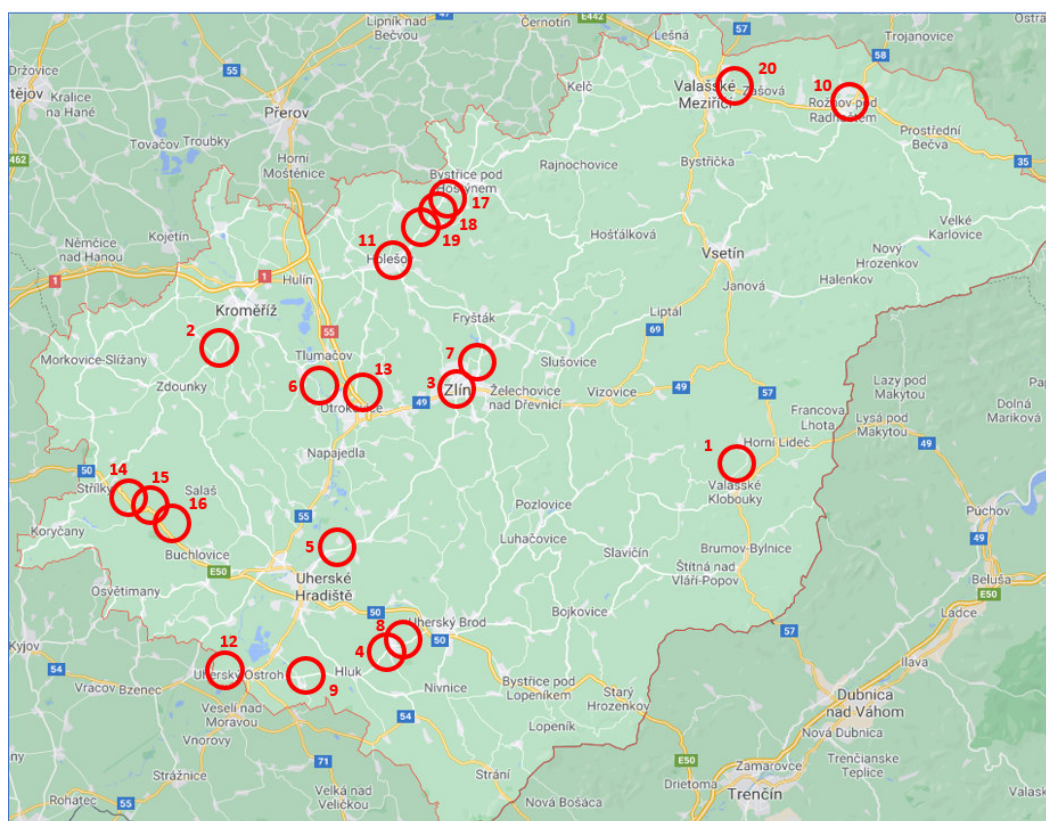
a doplněny o další nejvýznamnější shluky ve Zlínském kraji opět dle kolektivního rizika metodou KDE+.

U jednotlivých shluků dopravních nehod jsou blíže popsány nehody, které se v daném shluku udály, a další související informace. Univerzální řešení lokalit neexistuje, každou nehodovou lokalitu je nutné posoudit individuálně z pohledu místních podmínek. V dokumentu je tedy pouze rámcově uveden možný postup řešení dané lokality.

Konkrétní řešení (realizace dopravně-bezpečnostního opatření) by mělo vyplynout z následné bezpečnostní inspekce, která provede podrobné šetření přímo na místě a navrhne různé varianty řešení.

Finanční náročnost bezpečnostní inspekce se odvíjí od délky daného úseku a místních specifik. Předběžná cena jedné inspekce se pohybuje cca v rozmezí 30–40 tis. Kč (v případě provedení inspekce současně na více úsecích může být cena nižší).

Podrobný popis těchto shluků dopravních nehod je uveden v Příloze 2.



Obrázek 8: Shluky dopravních nehod 2013–2020 (Zlínský kraj)

2.7 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu byly důležitými vstupy pro NSBSP. Díky NUB je možné řešit závislost nepřímých a přímých ukazatelů na realizovaných aktivitách v rámci NSBSP a z těchto závislostí vyvozovat důsledky pro další aktivity (akční, strategické plány). Hlavním účelem sběru NUB jsou podklady pro snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách na pozemních komunikacích na úroveň průměru EU pomocí veřejných

politik na centrální, krajské i místní úrovni a podklady pro hodnocení potřeby a následné úspěšnosti některých programů v oblasti prevence škod.

Aby toto bylo možné, je pro měření stanovena síť základních referenčních bodů, které jsou rozmístěny po krajích tak, aby bylo možné sledovat rovnoměrně ve všech krajích silnice v extravilánu s rozdělením na I. a II. třídy a v intravilánu s rozdělením na velikosti měst – krajská města, dále města s počtem obyvatel více než 35 000, mezi 10 000 a 35 000 a méně než 10 000. Základní referenční síť je doplněna o body, ve kterých jsou v některých krajích sledovány další vybrané NUB.

Sledování probíhá dle Metodiky stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků. S ohledem na tuto metodiku jsou také navržena místa referenčních bodů.

Základní ukazatele:

- Používání bezpečnostních helem
- Používání bezpečnostních pásů
- Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti
- Denní svícení vozidel
- Používání mobilního zařízení za jízdy řidičem
- Bezpečné odstupy vozidel
- Používání reflexních prvků

Používání bezpečnostních helem – sledování motocyklistů a cyklistů, kteří používají bezpečnostní helmy.

Používání bezpečnostních pásů – sledování používání pásů v celém vozidle (řidiči i spolucestující).

Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti – sledování **rychlosti V85** (rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel - 85 % percentil rychlosti) a **překračování nejvyšší dovolené rychlosti** (měřeno statickým radarem po dobu 24 hodin).

Denní svícení vozidel – sledování svícení vozidel ve dne.

Používání mobilního zařízení za jízdy řidičem – sledování telefonování, případně jiné manipulace řidiče s mobilním telefonem bez hands-free.

Bezpečné odstupy vozidel – sledování vzdálenosti mezi vozidly a jejich časových rezerv.

Používání reflexních prvků – sledování používání reflexních prvků chodci za snížené viditelnosti, pokud se pohybují mimo obec po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením.

Většina sledování probíhá na referenčních bodech základní komunikační sítě.

Celkem je sledováno 17 ukazatelů.

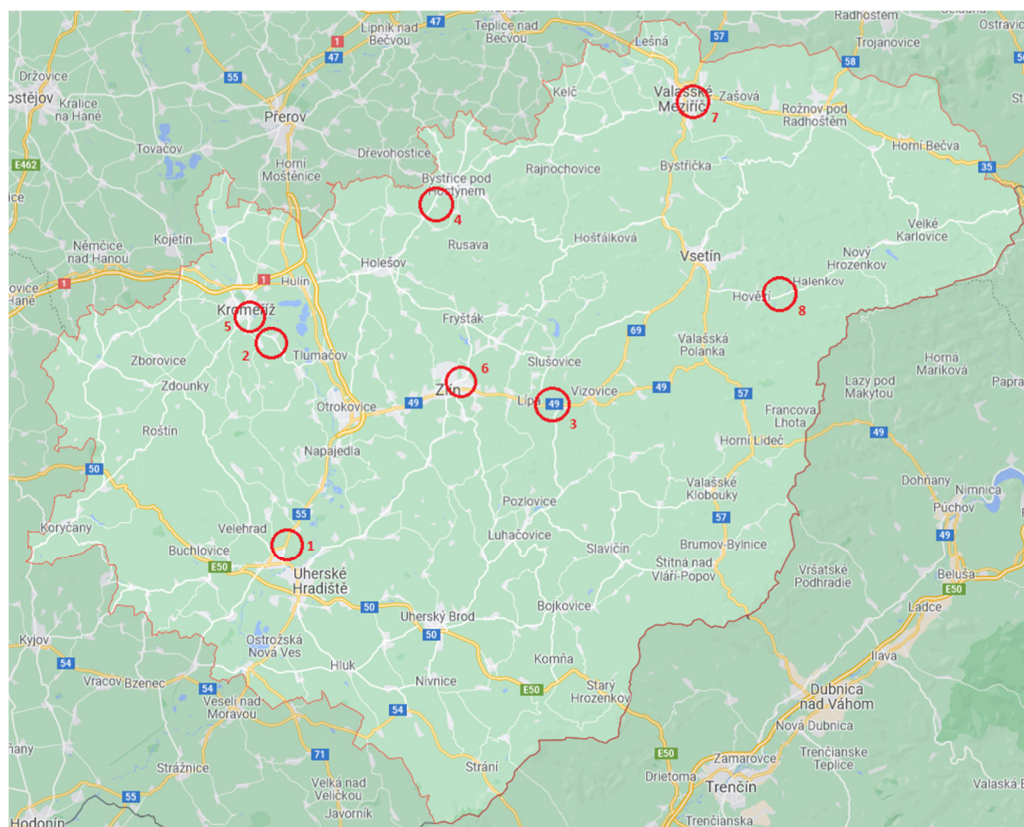
Lokalizace referenčních bodů k měření nepřímých ukazatelů bezpečnosti ve Zlínském kraji

Extravilán:

- 1 - Huštěnovice – Staré Město
- 2 - Kroměříž místní část Trávník – Kotojedy
- 3 - Lípa – Zádveřice
- 4 - Bílávsko – Hlinsko pod Hostýnem

Intravilán:

- 5 - Kroměříž, Moravská
- 6 - Zlín, Sokolská
- 7 - Valašské Meziříčí, Nádražní
- 8 - Huslenky



Obrázek 9: Referenční body k měření nepřímých ukazatelů bezpečnosti (Zlínský kraj)

Srovnání měření NUB mezi ZK a ČR v letech 2014-2020 (celkem 17 ukazatelů)

Tabulka 43: Přehled měření NUB ve Zlínském kraji

Zlínský kraj	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	90.0km/h	91.0km/h	93.0km/h	96.0km/h	97.0km/h	95.0km/h	100.0km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	-	-	-	97.0km/h	98.0km/h	97.0km/h	102.0km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	-	-	-	86.0km/h	87.0km/h	86.0km/h	90.0km/h
Rychlost V85 v intravilánu	58.0km/h	58.0km/h	59.0km/h	59.0km/h	58.0km/h	57.0km/h	58.0km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	4.6%	4.5%	5.4%	9.1%	10.3%	8.2%	16.4%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	4.8%	4.7%	5.8%	10.0%	11.7%	9.1%	17.3%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	4.1%	4.0%	3.4%	5.1%	3.7%	3.7%	11.8%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	10.3%	8.9%	11.6%	12.4%	7.9%	7.4%	9%
Nepoužívání reflexních prvků	-	-	-	-	-	-	-
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	8.1%	2.5%	3.0%	7.1%	5.4%	7.5%	2.2%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	2.4%	8.4%	4%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	-	10.3%	7.6%
Nesvícení ve dne	-	0.5%	0.3%	0.6%	0.6%	0.2%	1%
Užívání mobilního zařízení	3.2%	3.9%	2.6%	2.3%	1.0%	1.9%	1.5%
Motocyklista s přilbou	100.0%	96.3%	100.0%	100.0%	80.0%	100.0%	99.4%
Cyklista s přilbou	20.0%	53.3%	45.9%	50.2%	41.1%	49.6%	53.4%
Cyklista - dítě s přilbou	-	-	-	-	-	-	94.2%

Tabulka 44: Přehled měření NUB v ČR

Přehled ČR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94km/h	91km/h	94km/h	96km/h	98km/h	97km/h	97.0km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	-	-	-	98km/h	99km/h	98km/h	99.0km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	-	-	-	87km/h	88km/h	88km/h	89.0km/h
Rychlost V85 v intravilánu	57km/h	55km/h	58km/h	57km/h	56km/h	56km/h	56.0km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8.1%	5.3%	8.3%	9.6%	12.2%	10.7%	12.6%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8%	5.3%	8.2%	10.5%	13.1%	11.5%	13.1%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	8.5%	5.4%	8.6%	5.9%	7.8%	7.3%	11.1%
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.7%	5.9%	10%	7.7%	6.1%	5.6%	5.7%
Nepoužívání reflexních prvků	-	-	79.7%	59.6%	62.6%	-	-
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8%	4.7%	5.2%	7.3%	6.8%	7.8%	3.7%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	7.3%	10.2%	6.1%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	15.3%	15.6%	11.5%
Nesvícení ve dne	1%	0.5%	0.8%	0.6%	0.8%	0.5%	1.3%
Užívání mobilního zařízení	3.2%	2.8%	3.2%	2.8%	3%	2.9%	2.2%
Motocyklista s přilbou	91.9%	98.6%	99.3%	99.7%	99.4%	99.1%	99.4%
Cyklista s přilbou	46.6%	54%	43.4%	64%	46.8%	51.1%	52.4%
Cyklista - dítě s přilbou	-	-	-	-	85.2%	86.5%	13.9%

Tabulka 45: Hodnoty vybraných NUB ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2020

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu	Zlínský kraj	ČR
Rychlost vozidel, kterou nepřekročí 85 % vozidel (extravilán)	100 km/h	97 km/h
Rychlost vozidel, kterou nepřekročí 85 % vozidel (intravilán)	58 km/h	56 km/h
Překračování max. dovolené rychlosti o 10 km/h (extravilán)	16,4 %	12,6 %
Překračování max. dovolené rychlosti o 10 km/h (intravilán)	9,0 %	5,7 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	2,2 %	3,7 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	4,0 %	6,1 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	7,6 %	11,5 %
Nesvícení ve dne	1,0 %	1,3 %
Užívání mobilního zařízení	1,5 %	2,2 %
Motocyklista s přilbou	99,4 %	99,4 %
Cyklista s přilbou	53,4 %	52,4 %

Ze srovnání výsledků mezi Zlínským krajem a ČR v roce 2020 vyplývá:

Ve Zlínském kraji jsou dosahovány obecně vyšší rychlosti; vyšší je jak rychlost V85 (v extravilánu i v intravilánu), tak překračování maximální povolené rychlosti o 10 km/h (v extravilánu i v intravilánu). Naopak ve Zlínském kraji je nižší podíl nepřipoutání řidičů i spolujezdců (vpředu i vzadu), nesvícení ve dne i užívání mobilního zařízení. Na stejné úrovni je podíl motocyklistů s přilbou, vyšší je podíl cyklistů s přilbou.

2.8 Bodový systém

Následující vyhodnocení vychází z dat bodového systému řidičů se zaměřením na vývoj ve Zlínském kraji. Je sledován vývoj počtu řidičů, bodovaných řidičů a vybodovaných řidičů (tedy těch, kteří dosáhli k danému okamžiku 12 bodů) z absolutního i relativního pohledu. Tabulky i grafy zobrazují vývoj v rozdělení na muže a ženy i řidiče celkem. Je vidět zejména poměrně značný nárůst počtu bodovaných řidičů v roce 2018 a také skutečnost, že ženy jsou lepšími a ukázněnějšími řidiči než muži, protože zatímco u mužů je podíl bodovaných řidičů kolem 11 % z celkového počtu řidičů – mužů, u žen je to pouze kolem 3 %; podobně to platí i u vybodovaných – 0,7 % u mužů a 10x menší podíl u žen. Obdobně to ovšem platí nejenom ve Zlínském kraji, ale i celostátně.

Tabulka 46: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (muži)

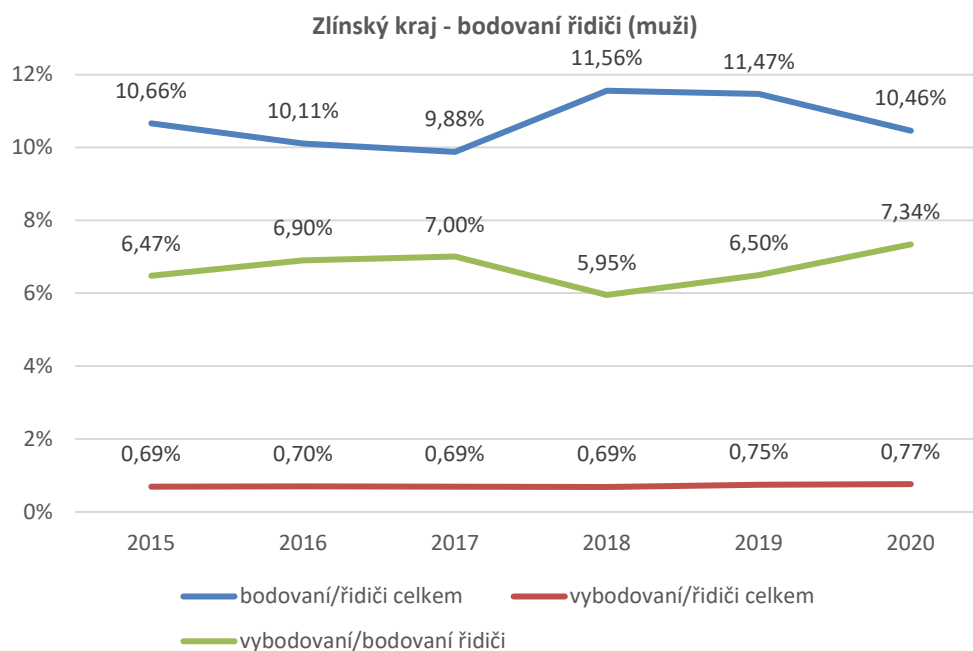
muži						
rok	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/bodovaných řidičů
2015	208020	22180	1436	10,66%	0,69%	6,47%
2016	207486	20968	1446	10,11%	0,70%	6,90%
2017	207041	20466	1433	9,88%	0,69%	7,00%
2018	206535	23874	1421	11,56%	0,69%	5,95%
2019	206061	23636	1536	11,47%	0,75%	6,50%
2020	204571	21389	1570	10,46%	0,77%	7,34%

Tabulka 47: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (ženy)

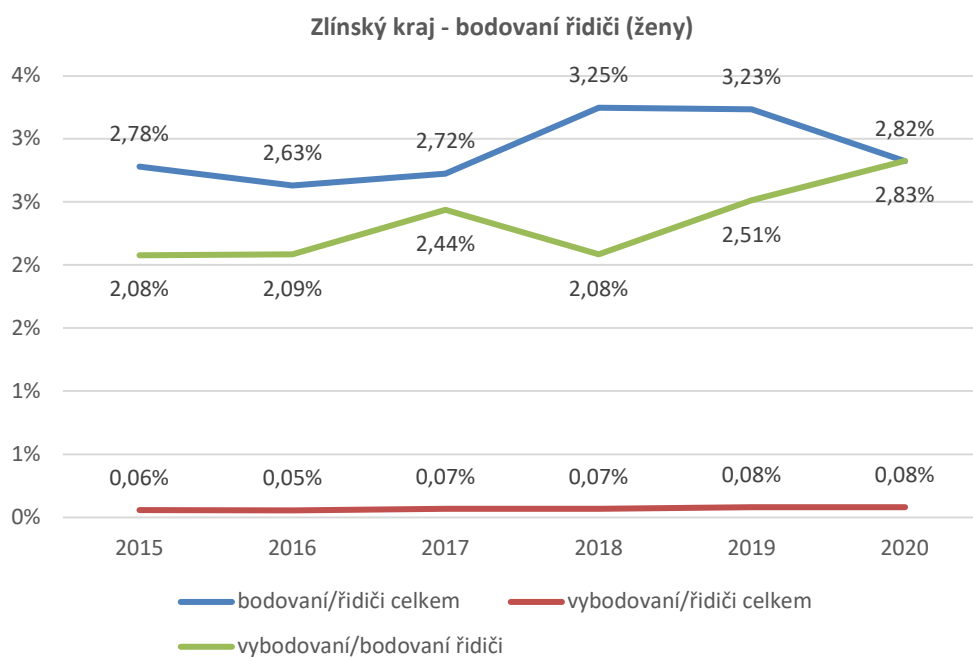
ženy						
rok	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/bodovaných řidičů
2015	164349	4569	95	2,78%	0,06%	2,08%
2016	165799	4363	91	2,63%	0,05%	2,09%
2017	167186	4553	111	2,72%	0,07%	2,44%
2018	168494	5471	114	3,25%	0,07%	2,08%
2019	169897	5493	138	3,23%	0,08%	2,51%
2020	170460	4811	136	2,82%	0,08%	2,83%

Tabulka 48: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (celkem)

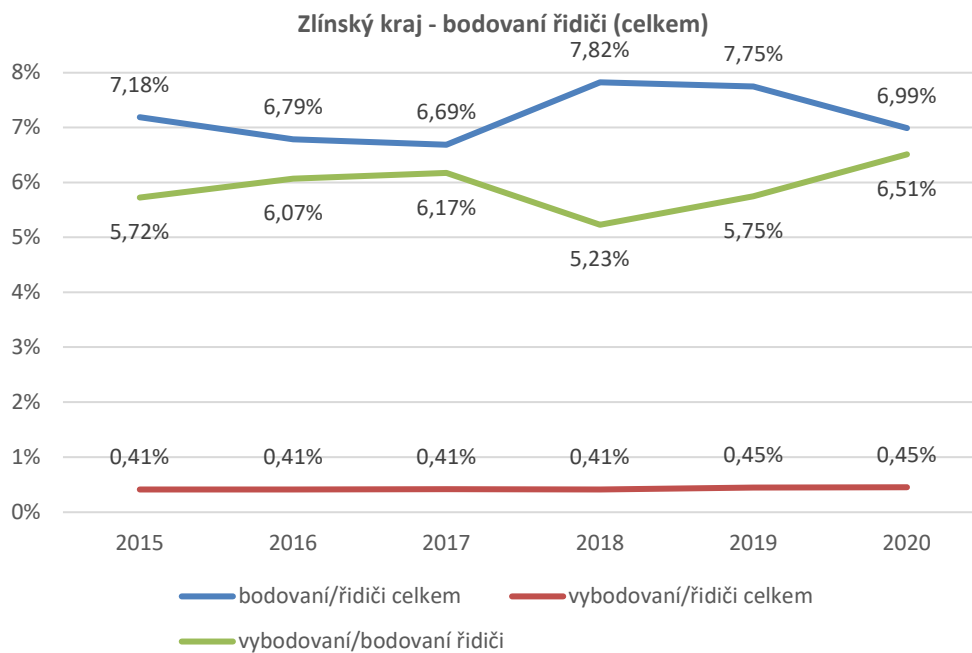
celkem						
rok	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/celkem řidičů	vybodovaných/bodovaných řidičů
2015	372369	26749	1531	7,18%	0,41%	5,72%
2016	373285	25331	1537	6,79%	0,41%	6,07%
2017	374227	25019	1544	6,69%	0,41%	6,17%
2018	375029	29345	1535	7,82%	0,41%	5,23%
2019	375958	29129	1674	7,75%	0,45%	5,75%
2020	375031	26200	1706	6,99%	0,45%	6,51%



Graf 32: Podíl bodovaných řidičů (muži) ve Zlínském kraji



Graf 33: Podíl bodovaných řidičů (ženy) ve Zlínském kraji



Graf 34: Podíl bodovaných řidičů (celkem) ve Zlínském kraji

Následuje obdobné srovnání bodovaných řidičů po správních obvodech ORP Zlínského kraje v roce 2020.

Tabulka 49: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (muži)

muži						
2020	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/ celkem řidičů	vybodovaných / celkem řidičů	vybodovaných/ bodovaných
Bystřice p. Host.	5395	610	62	11,31%	1,15%	10,16%
Holešov	7612	787	63	10,34%	0,83%	8,01%
Kroměříž	23380	2396	218	10,25%	0,93%	9,10%
Luhačovice	6718	629	43	9,36%	0,64%	6,84%
Otrokovice	11617	1134	90	9,76%	0,77%	7,94%
Rožnov p. Radh.	12287	1459	125	11,87%	1,02%	8,57%
Uh. Hradiště	31431	3313	214	10,54%	0,68%	6,46%
Uh. Brod	18688	2264	128	12,11%	0,68%	5,65%
Val. Klobouky	8285	1004	58	12,12%	0,70%	5,78%
Val. Meziříčí	14649	1481	123	10,11%	0,84%	8,31%
Vizovice	6246	691	33	11,06%	0,53%	4,78%
Vsetín	23556	2674	205	11,35%	0,87%	7,67%
Zlín	34707	2947	208	8,49%	0,60%	7,06%
Zlínský kraj	204571	21389	1570	10,46%	0,77%	7,34%

Tabulka 50: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (ženy)

2020	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/ celkem řidičů	vybodovaných/ celkem řidičů	vybodovaných/ bodovaných
Bystřice p. Host.	4484	147	3	3,28%	0,07%	2,04%
Holešov	6294	174	2	2,76%	0,03%	1,15%
Kroměříž	19543	570	17	2,92%	0,09%	2,98%
Luhačovice	5519	111	4	2,01%	0,07%	3,60%
Otrokovice	9781	287	9	2,93%	0,09%	3,14%
Rožnov p. Radh.	10266	319	11	3,11%	0,11%	3,45%
Uh. Hradiště	26518	745	22	2,81%	0,08%	2,95%
Uh. Brod	14767	430	10	2,91%	0,07%	2,33%
Val. Klobouky	6365	196	2	3,08%	0,03%	1,02%
Val. Meziříčí	12476	358	10	2,87%	0,08%	2,79%
Vizovice	5276	157	3	2,98%	0,06%	1,91%
Vsetín	18072	622	18	3,44%	0,10%	2,89%
Zlín	31099	695	25	2,23%	0,08%	3,60%
Zlínský kraj	170460	4811	136	2,82%	0,08%	2,83%

Tabulka 51: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (celkem)

2020	celkem řidičů	bodovaných řidičů	vybodovaných řidičů	bodovaných/ celkem řidičů	vybodovaných/ celkem řidičů	vybodovaných/ bodovaných
Bystřice p. Host.	9879	757	65	7,66%	0,66%	8,59%
Holešov	13906	961	65	6,91%	0,47%	6,76%
Kroměříž	42923	2966	235	6,91%	0,55%	7,92%
Luhačovice	12237	740	47	6,05%	0,38%	6,35%
Otrokovice	21398	1421	99	6,64%	0,46%	6,97%
Rožnov p. Radh.	22553	1778	136	7,88%	0,60%	7,65%
Uh. Hradiště	57949	4058	236	7,00%	0,41%	5,82%
Uh. Brod	33455	2694	138	8,05%	0,41%	5,12%
Val. Klobouky	14650	1200	60	8,19%	0,41%	5,00%
Val. Meziříčí	27125	1839	133	6,78%	0,49%	7,23%
Vizovice	11522	848	36	7,36%	0,31%	4,25%
Vsetín	41628	3296	223	7,92%	0,54%	6,77%
Zlín	65806	3642	233	5,53%	0,35%	6,40%
Zlínský kraj	375031	26200	1706	6,99%	0,45%	6,51%

Z tohoto srovnání vyplývá, že největší podíl bodovaných řidičů u mužů je v ORP Valašské Klobouky, nejmenší v ORP Zlín, u žen největší v ORP Vsetín a nejmenší v ORP Luhačovice, celkem největší v ORP Valašské Klobouky a nejmenší v ORP Zlín.

U vybodovaných řidičů je největší podíl u mužů v ORP Bystřice pod Hostýnem, nejmenší v ORP Vizovice, u žen největší v ORP Rožnov pod Radhoštěm a nejmenší v ORP Holešov a Valašské Klobouky, celkem největší v ORP Bystřice pod Hostýnem a nejmenší v ORP Vizovice.

Dále je sledován vývoj počtu přestupků ve Zlínském kraji celkem a po jednotlivých typech, vycházejících rovněž z bodového systému.

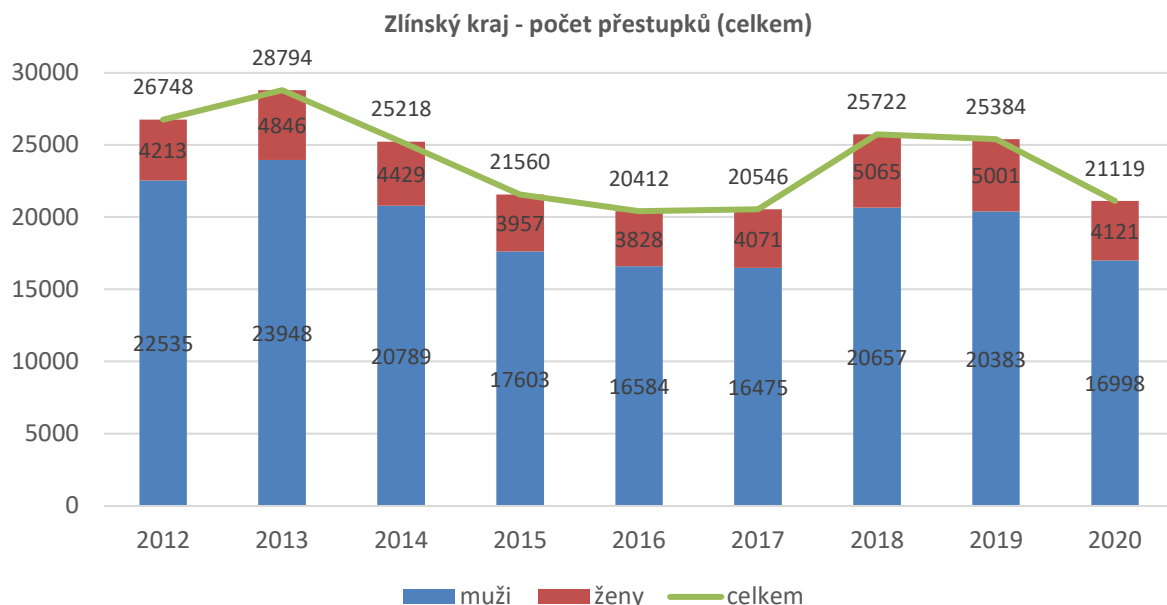
Vybrané typy přestupků jsou následující:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti (souhrnně)
- alkohol a jiné návykové látky
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu
- držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení při řízení vozidla

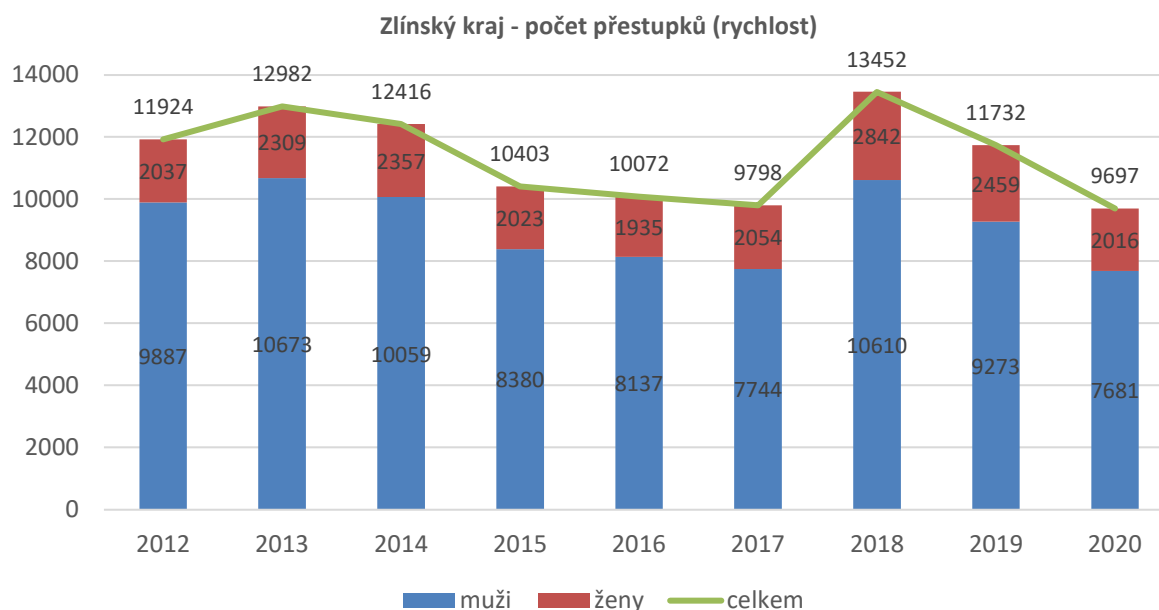
Jsou sledovány následující druhy přestupků podle bodového systému:

rychlost
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km/h a více
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 50 km/h a více
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)
při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)
alkohol a návykové látky
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byli-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky
přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví
opilství - požitím nebo aplikací návykové látky se přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepříčetnosti
ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (ovlivnění jinou návykovou látkou nebo alkoholem nad 0,3 promile)
bezpečnostní pásy a přilby
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 zákona č. 361/2000 Sb.
telefonování (distrakce)
při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení

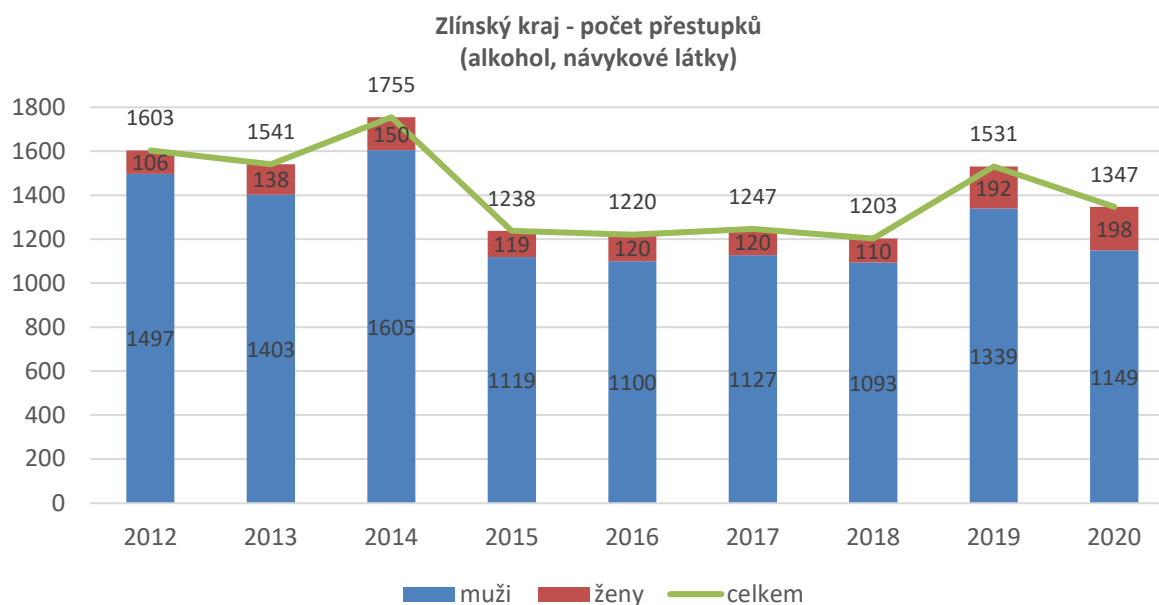
Vývoj počtu jednotlivých typů přestupků i přestupků celkem ve Zlínském kraji (v rozdělení na muže a ženy) zobrazují následující grafy. Opět je vidět zejména zvýšení počtu přestupků celkem a přestupků spojených s rychlostí v roce 2018, zatímco počet přestupků spojených s alkoholem a návykovými látkami, pásy, přilbami a telefonováním kulminoval až v roce 2019.



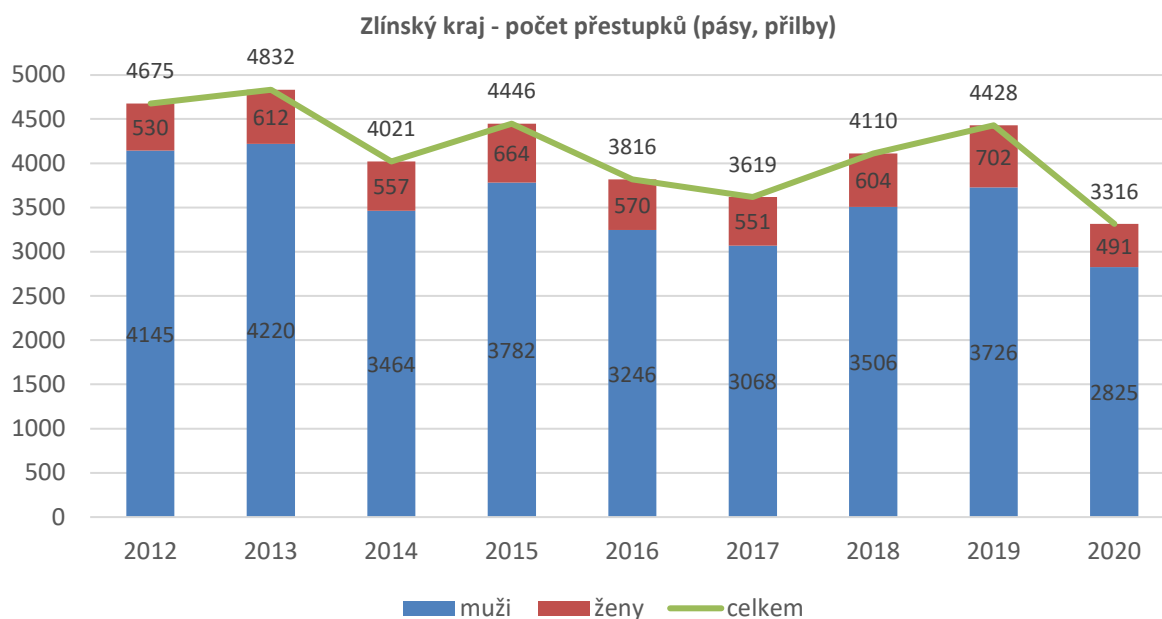
Graf 35: Počet bodovaných přestupků (celkem) ve Zlínském kraji



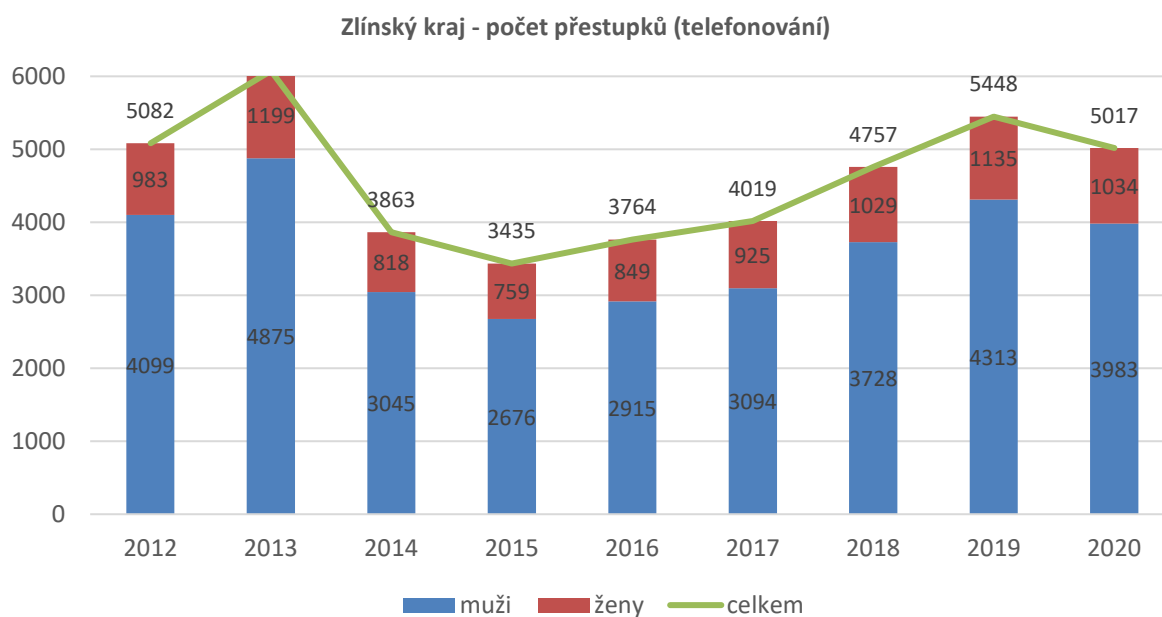
Graf 36: Počet bodovaných přestupků (rychlost) ve Zlínském kraji



Graf 37: Počet bodovaných přestupků (alkohol a návykové látky) ve Zlínském kraji



Graf 38: Počet bodovaných přestupků (pásy a přilby) ve Zlínském kraji



Graf 39: Počet bodovaných přestupků (telefonování) ve Zlínském kraji

2.9 Shrnutí a SWOT analýza kraje

2.9.1. Shrnutí analytické části a identifikované problémy

Na základě provedené komplexní analýzy dopravy Zlínského kraje lze konstatovat, že největším deficitem v oblasti dopravy je nedobudovaná páteřní silniční síť. Níže jsou jednotlivé problémy rozvedené v textu a shrnuté v přehledné SWOT analýze. Tematické okruhy jsou rozděleny na dvě kapitoly, kdy první popisuje a hodnotí současnou situaci, druhá část predikuje další očekávaný výhled až do roku 2050.

Hodnocení současné situace silniční dopravy

V oblasti silniční dopravy je nejvýraznějším deficitem absence dálniční sítě v úseku Hulín – Fryšták – Lípa – Horní Lideč a dále přes hraniční přechod Střelná – Púchov na Slovensko (D49), pak dálniční síť Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek a dále pokračování v Jihomoravském kraji na Hodonín – Břeclav (D55) a následné napojení na dálnici D2, které by výrazně ulevily současným přetíženým silnicím a zejména městu Zlín a obcím ležícím na silnicích I/49 a I/55. Kromě těchto páteřních staveb národní dálniční síť je pro Zlínský kraj důležité zkapacitnění silnice I/57 z Valašského Meziříčí do Vsetína. Její součástí je obchvat města Valašské Meziříčí, které je již několik let po celý den přetíženo tranzitní dopravou směřující jak na státní přechod Bílá – Bumbálka – Makov, tak na Vsetín. Z důvodu absence této stavby je úsek mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím jedním z nejvíce zatížených v celém kraji a v ranní a odpolední špičce se na vjezdu do Valašského Meziříčí tvoří pravidelně kolony.

V oblasti regionálních silnic se dle interního hodnocení ŘS ZK komunikace ve správě kraje postupně zlepšují. Jako úspěch lze vnímat velmi dobré čerpání z fondů Evropské unie, ze kterých se v posledních letech opravily desítky kilometrů tzv. prioritní sítě silnic II. třídy.

Prognóza silniční dopravy a vývoj s horizontem roku 2050

V roce 2024 by měl být dokončen úsek D49 do Fryštáku, čímž dojde k výraznému poklesu zatížení silnice I/49 vedoucí z Otrokovic přes Zlín do Vizovic. V návaznosti na to lze předpokládat, že velká část vozidel, pro které je cílem střed města Zlína, využije tento nový úsek. Dále dojde k převedení tranzitní dopravy směrem na Vsetín a Valašskou Polanku, avšak vozidla od sjezdu ve Fryštáku budou pokračovat po silnicích II. a III. třídy a budou tak nově zatěžovat obce až do doby, než bude dobudován úsek D49 minimálně do Slušovic. Pak bude možné využít čtyřproudou komunikaci do Lípy a dále současnou I/49. Tento úsek by měl být dle údajů ŘSD uveden do provozu v roce 2032. Následně by v roce 2032 měla být D49 dokončena až na státní hranice se Slovenskem. Ohledně dobudování dálnice D55 počítá ŘSD s dobudováním úseku až po Moravský Písek s termínem 2024. Do té doby nelze předpokládat zlepšení, resp. je pravděpodobné, že intenzita dopravního zatížení na I/55 bude do té doby i nadále postupně narůstat.

Zkapacitnění silnice I/57 mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem má být podle údajů ŘSD hotové až v roce 2033. Logicky návaznou stavbou na ni je tzv. Palačovská spojka, která propojí silnice I/48 (po modernizaci budoucí D48) a I/57, čímž bude umožněno rychlejší napojení Valašska na dálniční síť. Tato spojka by měla být dokončena v roce 2025.

Celkově lze očekávat, že k roku 2035 by měla být kompletně dobudována nadřazená síť dálnic a kapacitních silnic I. třídy, čímž bude dotvořen základní nosný skelet silniční dopravy kraje. Lze očekávat, že se i nadále bude postupně zlepšovat síť silnic II. a III. třídy ve správě ŘS ZK.

U dopravně přetížených měst lze očekávat vybudování jejich obchvatů. Jejich návrh je obsahem návrhové části, kde jsou dopady navrhovaných staveb prověřeny dopravním modelem.

2.9.2. Celková souhrnná SWOT analýza

Níže uvedená SWOT analýza shrnuje nejvýraznější problémy v oblasti silniční dopravy a silniční infrastruktury na území Zlínského kraje. Jejím účelem je shrnutí nejvýznamnějších silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí ve Zlínském kraji a vytvoření rychlého a stručného přehledu nejdůležitějších témat.

Z pohledu vyjížďky a dojížďky je zřejmá silná závislost Zlínského kraje na pracovních příležitostech za hranicemi kraje. Již dnes je patrná velmi silná dojížďka do Brna a Prahy, u níž lze předpokládat, že se bude i nadále díky zlepšujícímu se spojení zvyšovat.

Ze zjištění poptávky po mobilitě plyne, že jednou z největších záporných stránek je trvale klesající počet cestujících ve veřejné dopravě. V posledních 10 letech klesaly počty cestujících v autobusové linkové dopravě, a to i přesto, že mobilita obyvatelstva se v kontextu obecného trendu neustále zvyšuje. Tento zvýšený pohyb obyvatel se promítá do rychle se zvyšujícího zatížení silnic zejména v zázemí sídelních aglomerací.

K vyšší zátěži zejména tranzitních silnic připívá i absence dálniční sítě v podobě D49 a D55, které se po dostavbě stanou přirozenou páteří kraje jak v severojižním, tak v západovýchodním směru.

Jako významný úspěch lze hodnotit dlouhodobě se snižující počet smrtelných a těžkých nehod na silnicích, kdy se daří naplňovat Strategii BESIP Zlínského kraje.

Silniční doprava a její využití ve veřejné dopravě	
Silné stránky	⇒ Zpravidla jasně vymezené spádové území jednotlivých regionů = snadnější organizace linek veřejné dopravy ⇒ Relativně nízký podíl obcí s méně než 500 obyvateli = dobré podmínky pro efektivní dopravní nabídku veřejné dopravy ⇒ Politická vůle dále rozvíjet veřejnou dopravu a financovat nákladnou modernizaci vozového parku v autobusové dopravě
Slabé stránky	⇒ Slabá ekonomická pozice regionu = zvyšující se trend vyjížďky kvalifikované pracovní síly za hranice kraje ⇒ Dlouhodobě setrvalý úbytek objemu přepravního výkonu, resp. cestujících ve veřejné dopravě ⇒ Chybějící obchvaty měst s vysokou dopravní zátěží ⇒ Slabé propojení Zlínského kraje veřejnou dopravou se Slovenskem ⇒ Chybějící části dálnice D49 a D55, které budou přirozenými dopravními osami kraje
Příležitosti	⇒ Zapojení měst s MHD do připravovaného IDSZK (tarifní i dopravní části) ⇒ Spolupráce významných zaměstnavatelů na motivování zaměstnanců na využívání udržitelných forem dopravy ⇒ Dobudování dálnic D49 na hranice se Slovenskem a D55 k Moravskému Písku = výrazné zlepšení dostupnosti napříč krajem + odvedení tranzitní dopravy z obcí ⇒ Vybudování kapacitních zachytných parkovišť u významných železničních stanic ⇒ Lepší využití technologií v dopravě

	⇒ Možnost výrazného zvyšování komfortu cestujících ve veřejné dopravě (nové / modernizované vozy, wifi, klimatizace, nízkopodlažní vozy, servis na palubě vlaků a na nádražích atd.)
Hrozby	⇒ Zastavení investic do dopravy a zakonzervování současného stavu ⇒ Vnímání silniční veřejné dopravy jako sociální služby ⇒ Politická neshoda na pokračujících investicích do veřejné dopravy ⇒ Nezapojení měst s MHD do IDSZK ⇒ Komplikace s povolováním (vleklá projektová příprava) staveb dálnic a silnic I. třídy

Silniční doprava – poptávka po mobilitě	
Silné stránky	⇒ Velký podíl denně dojíždějících do zaměstnání – optimální pro organizaci veřejné dopravy ⇒ Zhruba polovina obyvatel Zlínského kraje má pevnou pracovní dobu, což představuje dobré podmínky pro organizování hromadné dopravy ⇒ Nízká míra automobilizace ⇒ Trvale se snižující počet smrtelných nehod a nehod s těžkým zraněním
Slabé stránky	⇒ Vysoká míra vyjíždky mimo území Zlínského kraje (zejména Praha a Brno) ⇒ Velmi slabé spojení se Slovenskem ⇒ Trvalý nárůst individuální automobilové dopravy zejména v zázemí velkých měst a na tranzitních komunikacích ⇒ Trvale klesající počet cestujících ve veřejné dopravě ⇒ Nevyhovující spojení regionů s krajským městem Zlínem ⇒ Velmi malý podíl nákladní železniční dopravy na celkovém využití nákladní silniční dopravy ⇒ Absence D55 znamenající zhoršené životní podmínky pro obyvatele obcí ležících na I/55, to samé platí pro I/49 a absence D49 spojení na Slovensko.
Příležitosti	⇒ Zavedení IDSZK a zvýšení efektivity v příměstské i veřejné dopravě ⇒ Další rozvoj podmínek pro cyklistiku jako prostředku k cestě do zaměstnání ⇒ Odvedení tranzitní dopravy z komunikace mezi Otrokovicemi a Zlínem po dobudování dálničního úseku D49 Hulín – Fryšták – Lípa – Horní Lideč a dále přes hraniční přechod Střelná (Púchov) na Slovensko. Toto dobudování bude mít za následek přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50 ⇒ Odvedení tranzitní dopravy z komunikace Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek a dále pokračování v Jihomoravském kraji na Hodonín – Břeclav (D55) a následné napojení na dálnici D2 ⇒ Dobudování obchvatů na silnici I/55 a I/57 – zatížená tranzitní dopravou ⇒ Zvýšení kapacity silnice I/35 a její propojení s dálnicí D48 ⇒ Rozvoj carsharingu, bikesharingu – sdílené dopravy
Hrozby	⇒ Nezavedení změn v organizaci veřejné dopravy a z toho plynoucí preferencí individuální automobilové dopravy ⇒ Nedostatek finančních prostředků na investice do veřejné dopravy z důvodu jiných priorit kraje ⇒ Další zdržení v dobudování klíčových dálnic pro Zlínský kraj D49 a D55 a na ně navazujících silnic I. třídy

Silniční infrastruktura	
Silné stránky	⇒ Napojení silniční sítě kraje na dálniční soustavu (D1, D49, D55), pokračující výstavba dálniční sítě (D49, D55) ⇒ Zpracovaná Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. třídy z roku 2015 ⇒ Zpracovaný Generel dopravy Zlínského kraje na období 2020-2030 s výhledem do roku 2050 ⇒ Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje ⇒ Aktivní přístup některých měst v řešení bezpečnosti silničního provozu ⇒ Pokles počtu usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách v kraji v období plnění Strategie BESIP Zlínského kraje 2012-2020
Slabé stránky	⇒ Nedobudovaná nadřazená síť dálnic, chybějící přeložky silnic I. třídy (I/49, I/55, I/57) ⇒ Náročný terén (hornatý reliéf) významné části kraje, zvýšená náročnost na údržbu silniční sítě kraje (návaznost na náročnější zimní údržbu) ⇒ Nízká hustota silniční sítě, zejména silnic II. a III. třídy (v mezikrajském srovnání na posledních místech, dáno horským terénem) ⇒ Silniční síť nevyhovuje současným přepravním potřebám regionu (plynulost a bezpečnost provozu, ochrana životního prostředí a veřejného zdraví; průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání, úrovně křížení s ostatními komunikacemi) ⇒ Absence kapacitního napojení okresu a ORP Vsetín na dálniční síť kraje (D49) a krajské město Zlín
Příležitosti	⇒ Dostavba dálniční sítě (D49, D55) a silniční sítě tzv. Palačovská spojka (I/35). ⇒ Realizace opatření zvyšujících bezpečnost dopravy na pozemních komunikacích: → výstavba obchvatů měst a obcí (I/35, I/57) → zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu → úpravy křižovatek → zabezpečení železničních přejezdů → úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu (chodci, cyklisté, děti, senioři, osoby ZTP) ⇒ Využití dotací na opravu pozemních komunikací nižších tříd ⇒ Využití dotací z evropských fondů v rámci silniční infrastruktury ⇒ Snižování závislosti na automobilové dopravě prostřednictvím zkvalitnění veřejné hromadné dopravy a cyklistické infrastruktury ⇒ Vymístění tranzitní nákladní dopravy mimo zastavěné území ⇒ Dobudování přeložek silnic I/57 Vsetín (Semetín) – Bystřička – 2. stavba a navazujícího úseku Bystřička – Valašské Meziříčí ⇒ Pokračování v přípravě silnice I/49 Valašská Polanka – Pozdřechov, zajišťující napojení okresu a ORP Vsetín na dálniční síť Zlínského kraje a krajské město
Hrozby	⇒ Růst negativních vlivů dopravní indukce na dopravní bezpečnost a kvalitu životního prostředí, v návaznosti na rozšiřování sítě silniční infrastruktury ⇒ Nedostatek finančních prostředků na dobudování silniční infrastruktury (zejména změny pravidel čerpání v rámci fondů OPD) ⇒ Protahování správních řízení z důvodu námitek vznášených při správních řízeních, včetně problémů s vyjednáváním o pozemky, kde by měly vést nové silniční tahy ⇒ Nedobudování přeložek silnic I/57 Vsetín (Semetín) – Bystřička – 2. stavba a navazujícího úseku

	⇒ Stagnace v přípravě silnice I/49 Valašská Polanka – Pozděchov, což znamená omezení dostupnosti okresu a ORP Vsetín na dálniční síť Zlínského kraje a krajské město
--	--

Analýza bezpečnosti dopravy	
Silné stránky	⇒ Od roku 2016 každoročně klesá závažnost dopravních nehod (následky na životě nebo zdraví lidí) ⇒ Aktivní přístup měst k řešení bezpečnosti silničního provozu, zpracovaná strategie BESIP měst (Otrokovice, Vizovice, Valašské Meziříčí, Kroměříž a další města strategii BESIP připravují) ⇒ Aktivní přístup krajského koordinátora za BESIP ⇒ Zpracovaná krajská Strategie ⇒ Podpora záměrů zvyšování bezpečnosti silničního provozu ⇒ Studie obnovy dětských dopravních hřišť ve Zlínském kraji
Slabé stránky	⇒ Počet dopravních nehod celkem ve Zlínském kraji každoročně roste (počet nehod se zraněním spíše stagnuje) ⇒ Závažnost dopravních nehod s účastí chodců a cyklistů (v naprosté většině těchto nehod dochází k následkům na zdraví nebo životě chodce či cyklisty) ⇒ Nevyužívání, případně malé využívání dotačních titulů v rámci bezpečnosti silničního provozu
Příležitosti	⇒ Systematické snižování nehodovosti na pozemních komunikacích ⇒ Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů) a jejich infrastruktury ⇒ Fond zábrany škod – projekty, kampaně a prevence v oblasti škod z provozu vozidel, celostátní a místní kampaně v kraji ⇒ Státní fond dopravní infrastruktury – vypsání dotačních titulů v rámci silniční dopravy a bezpečnosti chodců ⇒ Pomoc s propagací v rámci BESIP pro menší města a obce ⇒ Rozšíření reflexních prvků do menších obcí – Sdružení místních samospráv ČR
Hrozby	⇒ Další růst intenzit individuální automobilové dopravy a s tím související rostoucí nehodovost na pozemních komunikacích ⇒ Nedostatečné věnování se cyklistické dopravě nejen ve městech bude mít nepříznivý vliv na počet nehod a zranitelnost těchto účastníků provozu

2.10 Analýza potřeb obcí kraje v oblasti BESIP

Starostům/místostarostům všech obcí Zlínského kraje byl zaslán dotazník obsahující otázky týkající se analýzy potřeb v oblasti BESIP v souvislosti se vznikající krajskou Strategii.

Jedná se o investice do dopravní infrastruktury na realizaci dopravně-bezpečnostních opatření v katastrálním území obcí na místních komunikacích do roku 2030 v oblasti úpravy bezpečného dopravního prostoru a řešení nehodových míst, které by svou úpravou přispěly ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Tyto investice by měly být spojeny s dotačními tituly na úrovni kraje.

Byl specifikován okruh 15 dopravně-bezpečnostních opatření, které by pro obce mohly být přínosné, ve formě otázek, spolu se 3 doplňujícími otázkami.

Č.	ZAMĚŘENÍ OPATŘENÍ	VYUŽITELNOST
1	Provádění bezpečnostních inspekcí na nehodových lokalitách (na základě prohlídky lokality v terénu auditorem bezpečnosti je zpracována zpráva, ve které jsou sepsána bezpečnostní rizika a návrhy na jejich odstranění)	ano/ne
2	Provádění auditů bezpečnosti pozemních komunikací (provedení kontroly projektové dokumentace ve všech fázích auditorem bezpečnosti, který sepíše zprávu s popisem návrhu na jejich odstranění dříve, než proběhne realizace projektu)	ano/ne
3	Úprava dopravního prostoru – zklidňování dopravy	ano/ne
4	- systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích a v obytných zónách	ano/ne
5	- realizace vjezdových ostrůvků na komunikacích (MK i II. a III. třídy)	ano/ne
6	- realizace dělicích pásů na komunikacích (MK i II. a III. třídy) – může se jednat i o pásy zeleně mezi chodníkem a komunikací	ano/ne
7	- realizace odbočovacích pruhů při úpravě křižovatek na MK	ano/ne
8	Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení a zajištění jejich řádné viditelnosti	ano/ne
9	Řešení parkování v obci podél nebo v blízkosti komunikací s návazností na potřeby občanů (především u obchodů, úřadů, zdravotních středisek, škol)	ano/ne
10	Budování bezpečné cyklistické infrastruktury, oddělenou/neoddělenou přepravu chodců a cyklistů	ano/ne
11	Rozvíjet sdílený prostor-především pěších a obytných zón	ano/ne
12	Zajistit přestavbu křižovatek v nehodových lokalitách pro zlepšení BESIP	ano/ne
13	Zpracování studií na komplexní řešení bezpečnosti silničního provozu v obci, případně na zpracování projektové dokumentace	ano/ne
14	Modernizace stávajících MK s novými prvky bezpečnosti	ano/ne
15	Měření rychlosti	ano/ne
16	Jiné – doplňte:	
17	Jaké dotační tituly na zvyšování BESIP na místních komunikacích znáte, případně jaké jste v uplynulé dekádě využili?	
18	Víte, na kterých místech máte nehodové/nebezpečné lokality, nebo byste uvítali pomoc odborníků na jejich zjištění?	

Vyhodnocení dotazníku

Z celkem 307 obcí a měst Zlínského kraje odpovědělo 187, tj. 61 %. Ze 30 měst odpovědělo 21, tj. 70 %. Ze 13 ORP odpověděly všechny, tj. 100 %.

Č.	počet odpovědí „ano“	počet odpovědí „ne“
1	109	68
2	101	76
3	143	34
4	107	36
5	81	62
6	68	75
7	56	87
8	143	34
9	160	17
10	152	25
11	97	80
12	97	80
13	120	57
14	147	30
15	145	32

Na otázky 4 – 7 bylo odpovídáno, pouze když na otázku 3 byla odpověď „ano“.

Otázky 16 – 18 měly možnost slovního vyjádření. V přehledu bylo vyhodnoceno u otázky 16, byla-li nějaká odpověď, u otázek 17 a 18 bylo rozlišeno spíše pozitivní a spíše negativní vyjádření (známe, víme / neznáme, nevíme).

Č.	počet odpovědí
16	13

Č.	počet spíše pozitivních	počet spíše negativních
17	38	24
18	69	9

Přehled aktivity obcí – kolik obcí bylo s kolika pozitivními a negativními odpověďmi (1 – 15)

Bylo sečteno, kolik obcí bylo bez žádné pozitivní odpovědi, s 1, 2, 3 atd., a také kolik bylo bez žádné negativní odpovědi, s 1, 2, 3 atd. Např. 1 obec neměla žádnou pozitivní odpověď, 18 obcí nemělo žádnou negativní odpověď.

18 obcí mělo všech 15 odpovědí pozitivních, žádná obec neměla všech 15 odpovědí negativních (uvedená obec bez pozitivní odpovědi už dále neodpovídala na otázky 4 – 7).

Počet	Obce s odpověďmi pozitivními	Obce s odpověďmi negativními „ne“
0	1	18
1	3	9
2	4	20
3	5	21
4	7	25
5	8	22
6	12	20
7	9	15
8	9	11
9	14	9
10	15	4
11	23	1
12	20	1
13	20	0
14	9	1
15	18	0

Samostatné vyhodnocení pro 13 ORP

Č.	počet odpovědí „ano“	počet odpovědí „ne“
1	8	5
2	8	5
3	12	1
4	8	4
5	5	7
6	6	6
7	7	5
8	13	0
9	12	1
10	13	0
11	6	7
12	8	5
13	8	5
14	10	3
15	11	2

Č.	počet odpovědí
16	2

Č.	počet spíše pozitivních	počet spíše negativních
17	7	1
18	8	0

Přehled aktivity obcí na úrovni ORP – kolik obcí bylo s kolika pozitivními a negativními odpověďmi (1–15)

Počet	Obce s odpověďmi pozitivními	Obce s odpověďmi negativními „ne“
0	0	1
1	0	2
2	0	1
3	0	3
4	1	0
5	0	0
6	1	2
7	1	2
8	1	1
9	2	1
10	0	0
11	0	0
12	3	0
13	1	0
14	2	0
15	1	0

Mezi **pozitivními** odpověďmi na otázku 17 převažují: „známe – BESIP Zlínského kraje, SFDI“, „měření rychlosti“, „pořízení radarů“, „zlepšení přehlednosti přechodů“, „dětská dopravní hřiště“, „známe, ale nevyužíváme“, **negativní** jsou „neznáme, nevyužíváme“.

Mezi **pozitivními** odpověďmi na otázku 18 převažují: „známe – konkrétní místo“, „uvítali bychom pomoc odborníků“, „máme přehled“, „víme, ale spolupráci s odborníky se nebráníme“, **negativní** jsou „nehody zatím nebyly“, „nemáme takové“, „není potřeba“, „nemáme nehodové lokality, pomoc odborníků bychom nevyužili“, „víme, nikoho nepotřebujeme“.

3. Strategická část

Z národní strategie BESIP plyne, že hlavním cílem pro dekádu 2021–2030 je snížení počtu usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, **tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči průměru let 2017–2019.**

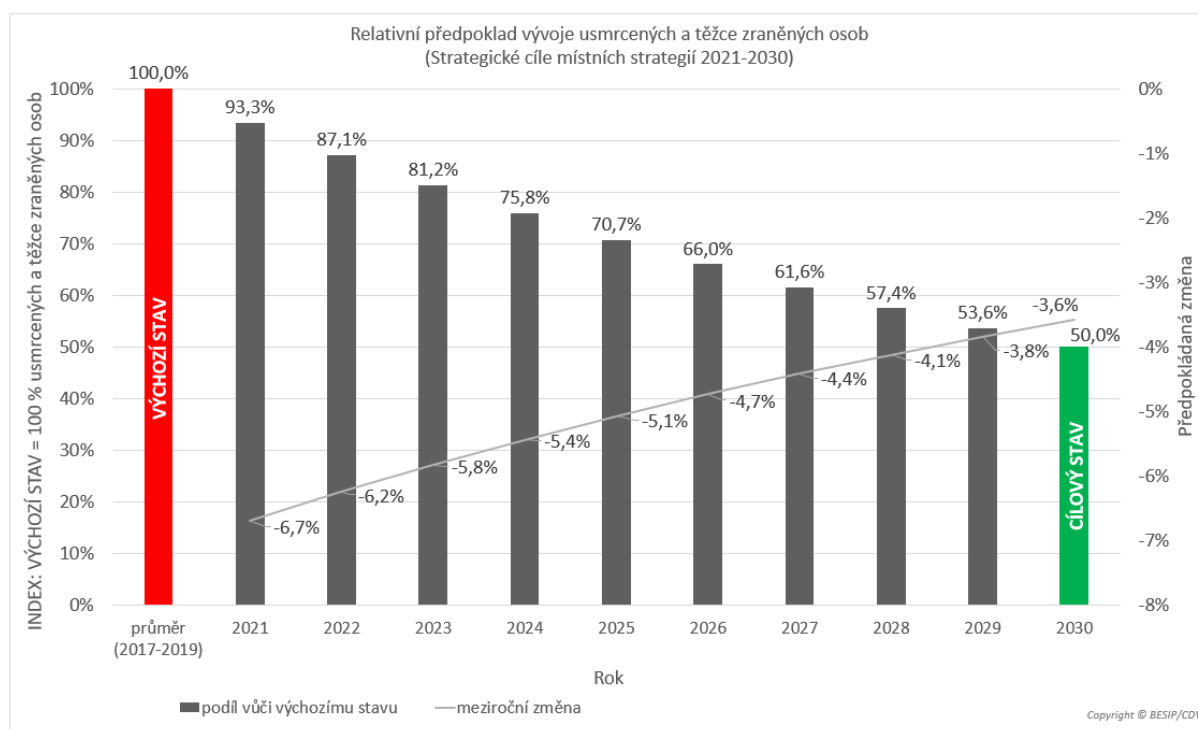
Pro dosažení vytyčených cílů jsou nejprve nadefinovány strategické pilíře, které tvoří základní rámec strategie. Tyto pilíře jsou čtyři, a sice účastníci provozu, infrastruktura, vozidla a technologie, poslední průřezový pilíř je koordinace BESIP. Jednotlivé pilíře se skládají z takzvaných specifických cílů, které jsou definovány jako cíle zájmu, případně systémová opatření, kde je nejvyšší potenciál ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod. S každým cílem se dále pojí sada opatření, která na strategické úrovni tvoří nejnižší stupeň a zároveň představují přímé spojení s konkrétními opatřeními, která budou specifikována v Akčních plánech (AP).

Taxativně uvedené předpoklady v podkapitolách níže představují mezní hodnoty, kterých je potřeba dosáhnout, aby byly splněny vytyčené cíle, tj. plánované snížení o 50 %.

3.1 Mezní hodnoty usmrčených a těžce zraněných osob

Pro dosažení strategických cílů jsou stanoveny mezní hodnoty pro jednotlivé roky, kterých je potřeba dosáhnout, aby bylo možné monitorovat a řídit aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu v průběhu sledovaného období. Relativní předpoklady jsou stanoveny shodně jak pro vývoj v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob – viz graf níže.

Jako výchozí stav je brán průměr z let 2017–2019 (v grafu níže červený sloupec). Další sloupce představují následující roky a relativní předpoklady vývoje rovnoměrně rozdělené tak, aby v cílovém roce 2030 bylo v důsledku dopravních nehod dosaženo poklesu počtu usmrčených, resp. těžce zraněných osob alespoň na 50 % oproti hodnotám výchozího stavu.



Graf 40: Relativní předpoklad vývoje usmrčených a těžce zraněných osob

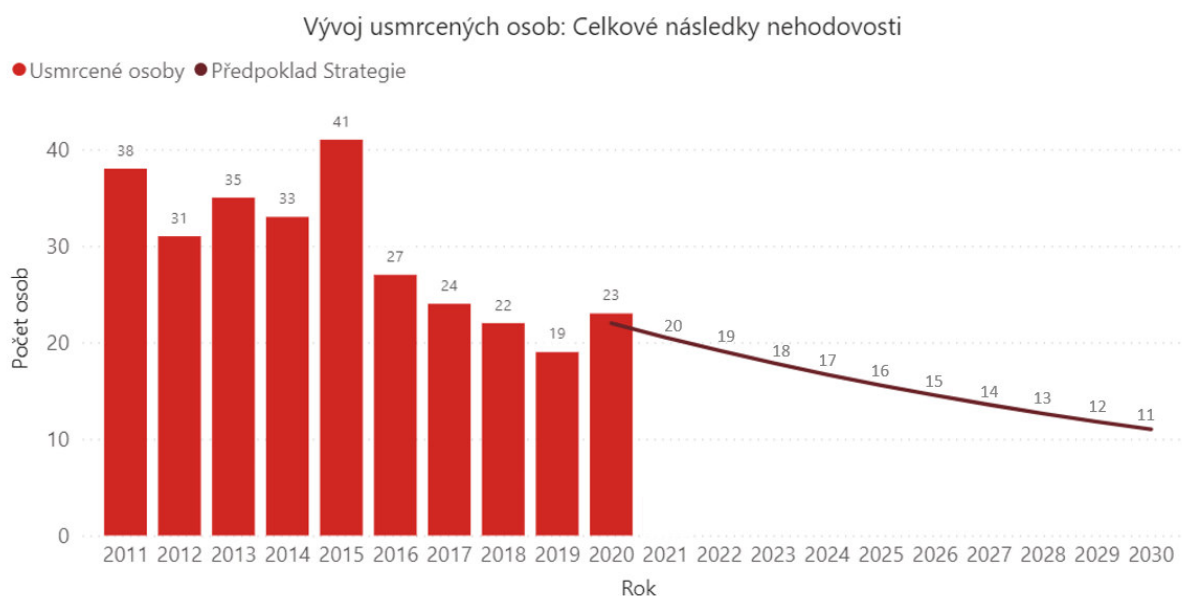
3.2 Vývoj nehodovosti

Následující podkapitoly analyzují následky nehodovosti na krajské úrovni (usmrcení do 24 hod od nehody a těžce zranění).

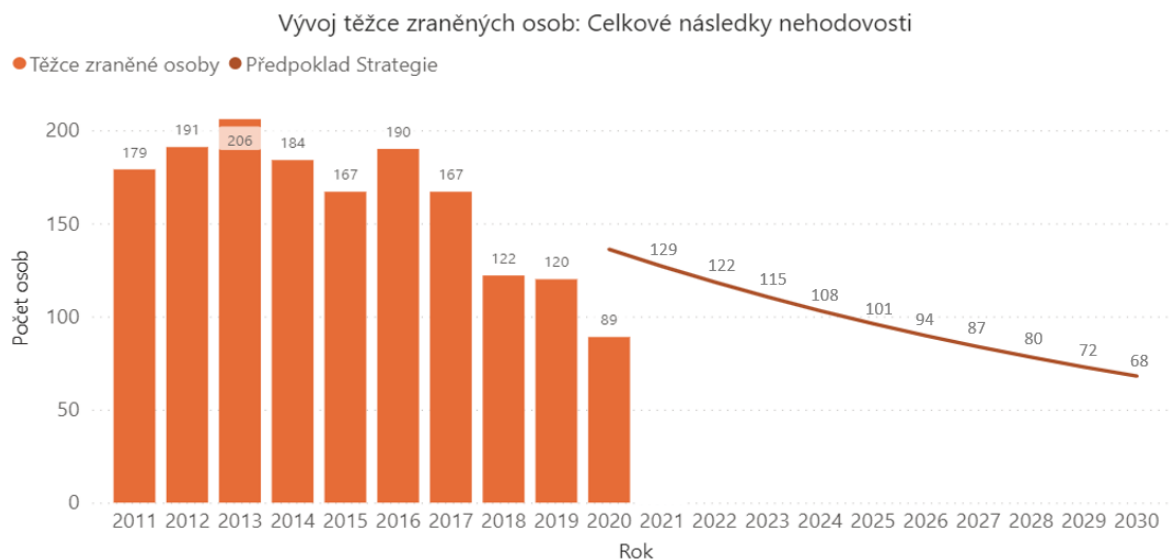
Vzhledem k vývoji nehodovosti ve Zlínském kraji v předchozích letech, kdy počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách klesal (z 927 osob v období 2011–2015 na 688 osob v období 2016–2020), předpokládáme, že realizací navrhovaných aktivit z AP v oblasti bezpečnosti silničního provozu budou počty těžce zraněných osob při dopravních nehodách nadále klesat.

3.2.1 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob

Následující grafy zobrazují předpokládaný vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v období let 2021–2030, který splňuje stanovené cíle Strategie: v roce 2030 by měl být počet usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách poloviční oproti výchozímu stavu (tj. průměr let 2017–2019 celkem usmrcených 22 osob a těžce zraněných 136 osob).



Graf 41: Vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji

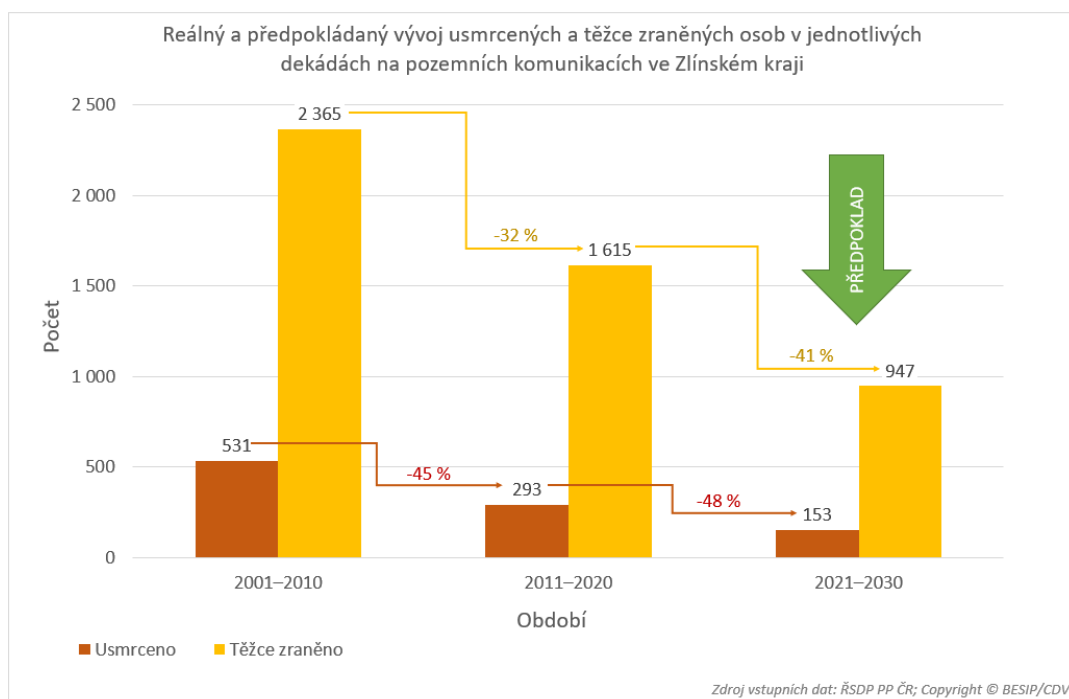


Graf 42: Vývoj těžce zraněných osob ve Zlínském kraji

Pozn.: Hodnoty pro roky 2021 až 2030 byly stanoveny dle strategických cílů.

3.2.2 Srovnání jednotlivých dekád

Z grafu, který srovnává jednotlivé dekády, je zřejmé postupné snižování jak smrtelných, tak závažných následků v důsledku dopravních nehod. Na základě vytyčených strategických cílů se předpokládá, že v dekádě 2021–2030 nebude v důsledku dopravních nehod usmrceno více než 153 a těžce zraněno více než 947 osob.



Graf 43: Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých dekádách ve Zlínském kraji

3.3 Strategické pilíře

K naplnění vytyčených strategických cílů a klíčových ukazatelů budou vytvořeny Akční plány (AP) na jednotlivá období. Součástí tohoto dokumentu je Příloha č.1 - AP na období 2022-2024. Systém pro vytvoření AP je stanoven tak, že ke každé aktivitě je uveden odpovědný subjekt vč. spolupracujících subjektů, které by měly konkrétní aktivitu plnit. AP uvádí i stanovení počtu a hodnocení dosažených výsledků jednotlivých aktivit.

Účinnosti AP na krajské úrovni jsou stanoveny v souladu s účinností AP definovaných na národní úrovni. Aby došlo ke sladění těchto termínů, byl první AP ZK stanoven na období 2022-2024. Následně budou AP stanoveny na dvouletá období.

Akční plány Zlínského kraje budou tvořeny na základě níže uvedených a vzájemně provázaných činností:

1. Transponování opatření z AP Strategie BESIP 2021–2030.
2. Z identifikace a řešení shluků dopravních nehod na území Zlínského kraje.
3. Z projednání se zástupci města a ostatními správci silniční sítě.
4. Z vlastní výzkumné činnosti zpracovatele Strategie.

Shluky dopravních nehod jsou řešeny v rámci AP stanoveného na období 2022–2024. Pro následující období budou shluky aktualizovány z databáze dopravních nehod. Projednané případné nové lokality se zástupci města budou řešeny taktéž v rámci AP v dalším období. Na základě poznatků z analytických podkladů byly identifikovány strategické pilíře, na které bude zaměřena pozornost. Zaměření se na specifické cíle dělí zodpovědnost mezi subjekty, zapojené v opatření AP, k dosažení strategického cíle.

Tabulka 52: Strategické pilíře – Česká republika

Strategické pilíře	Oblasti Akčního plánu Strategie BESIP 2021-2030	
	Prioritní *	Další
Účastníci provozu	Rychlost	Nevěnování se řízení; rizikovní účastníci (recidivisté); děti a mládež; stárnoucí populace; zranitelní účastníci; alkohol a jiné návykové látky; ochranné prvky
	Mladí řidiči	
Infrastruktura	Odstraňování nehodových lokalit	Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a C-ITS
Vozidla a technologie	Balíček opatření - pokročilé technologie	Podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace; technický stav vozidel; čistá mobilita
Systémová opatření	Účinný dohled a vymahatelnost práva	Technické vybavení; vzdělávání; podpora bezpečného chování; ponehodová péče; kvalitní zdroje dat

* s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod

Strategické pilíře (resp. průřezový pilíř) AP Zlínského kraje vychází ze Strategie BESIP 2021-2030 (viz Tab. 52) a dělí se do čtyř pilířů, které se dále dělí do specifických cílů, případně systémových opatření (viz Tab. 53). Tyto specifické cíle a systémová opatření se dále dělí mezi subjekty na jednotlivá opatření.

Tabulka 53: Strategické pilíře – Zlínský kraj

VIZE NULA		
STRATEGICKÝ CÍL		
Snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v roce 2030 o 50% méně vůči průměru let 2017-2019		
STRATEGICKÉ PILÍŘE		
1 Účastníci provozu	2 Infrastruktura	3 Vozidla a technologie
SPECIFICKÉ CÍLE		
1.1 Rychlost 1.2 Mladí řidiči 1.3 Zranitelní účastníci 1.4 Nevěnování se řízení 1.5 Alkohol a návykové látky 1.6 Ochranné prvky	2.1 Odstraňování nehodových lokalit 2.2 Dopravní značení 2.3 Smart Cities a C-ITS 2.4 Srážky se stromem 2.5 Železniční přejezdy 2.6 Srozumitelná a předvídatelná trasa 2.7 Přechody pro chodce	3.1 Balíček opatření - pokročilé 3.2 Čistá mobilita 3.3 Bezpečná jízda
PRŮŘEZOVÝ PILÍŘ		
4 Koordinace BESIP		
SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ		
4.1 Manažer BESIP ZK 4.2 Účinný dohled a vymahatelnost práva 4.3 Dotační tituly 4.4 Technické vybavení 4.5 Poskytovat veřejnosti informace o Strategii 4.6 Přenos projektů z FŽS do ZK		

Postupná tvorba bezpečného dopravního systému, preventivní působení na účastníky silničního provozu a systémová opatření by měly vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, a to zejména se zaměřením na tyto hlavní příčiny a viníky dopravních nehod.

3.3.1 Strategický pilíř 1 – Účastníci provozu

Pro vytvoření bezpečného systému je zásadním faktorem tzv. bezpečné chování. Základy bezpečného chování se učí již děti předškolního věku od rodičů i v mateřských školách. Vzdělávání pokračuje po celý školní věk až do doby získání řidičského oprávnění. Možnosti vzdělávání široké veřejnosti jsou limitované a zpravidla se omezují na informační a osvětové kampaně.

Klíčová je tedy systematická a víceetapová dopravní výchova (vč. výcviku žáků na dětských dopravních hřištích), kvalitní příprava v autoškole a následné vzdělávání v celém průběhu řidičské praxe. Chování účastníka silničního provozu neovlivňují pouze jeho řidičské dovednosti, ale významným způsobem rovněž jeho postoje, hodnoty, informovanost, zdravotní kondice, únava či emocionální nastavení.

Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů. Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Z hlediska posilování rovnosti žen a mužů je důležité odbourávat stereotypy, které mj. stigmatizují ženy jako špatné řidičky a posilují, resp. ospravedlňují agresivní styl jízdy mužů. Akcent na tuto skupinu účastníků silničního provozu je nutné klást také z důvodu předpokládaného rozvoje mikromobility (pozn. skladnější a bezemisní vozidla např. jízdní kola, koloběžky, vč. jejich elektrických variant apod.)

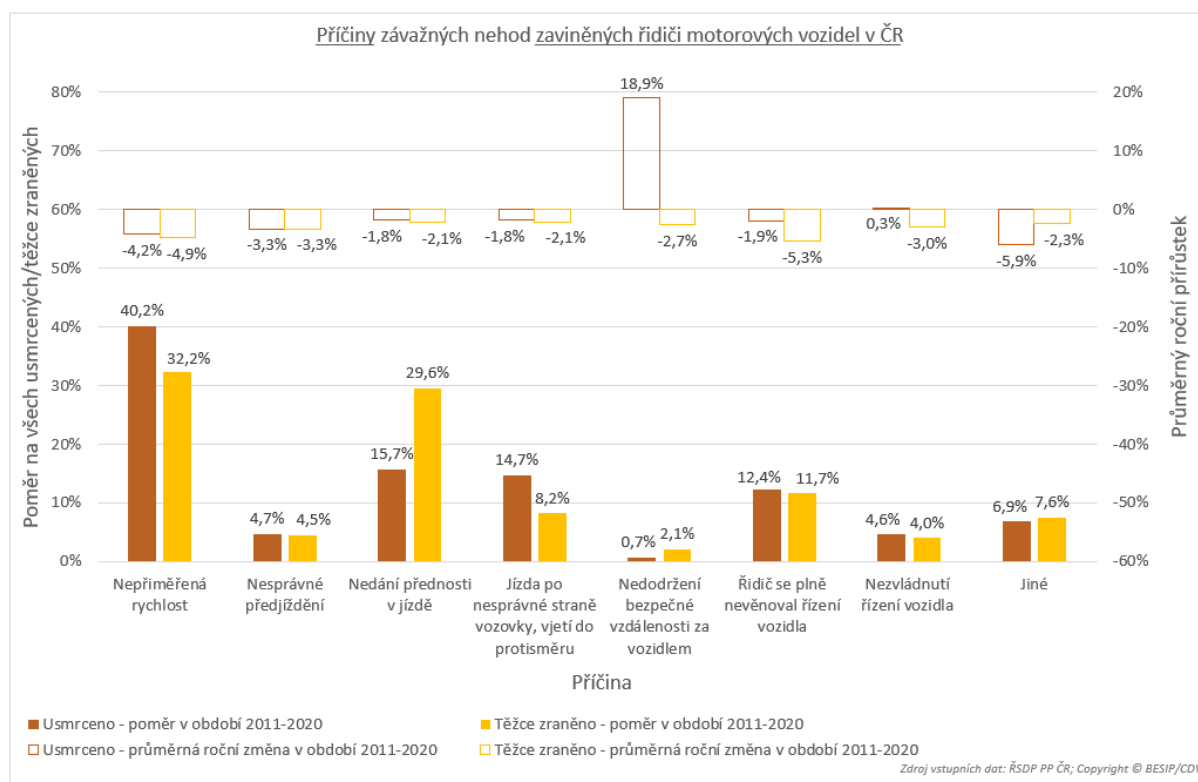
S ohledem na vytváření bezpečného systému dle VIZE NULA, je nutné klást důraz na to, **aby si lidé uvědomili, jak zranitelní v silničním provozu jsou**. V průběhu dekády 2021–2030 je vhodné směřovat edukační a osvětové aktivity ke změně postojů veřejnosti ve smyslu, že jsou zranitelní, mají být ohleduplní k ostatním. **Přijmout vlastní zodpovědnost je jedinou cestou, jak můžeme všichni bezpečně dorazit do cíle.**

Preventivní aktivity mají nezastupitelnou roli ve vytváření bezpečného chování účastníků silničního provozu. **Zcela nezbytné ovšem je, aby je doplňovaly účinné, srozumitelné a vymahatelné právní normy, včetně efektivního a viditelného dohledu.**

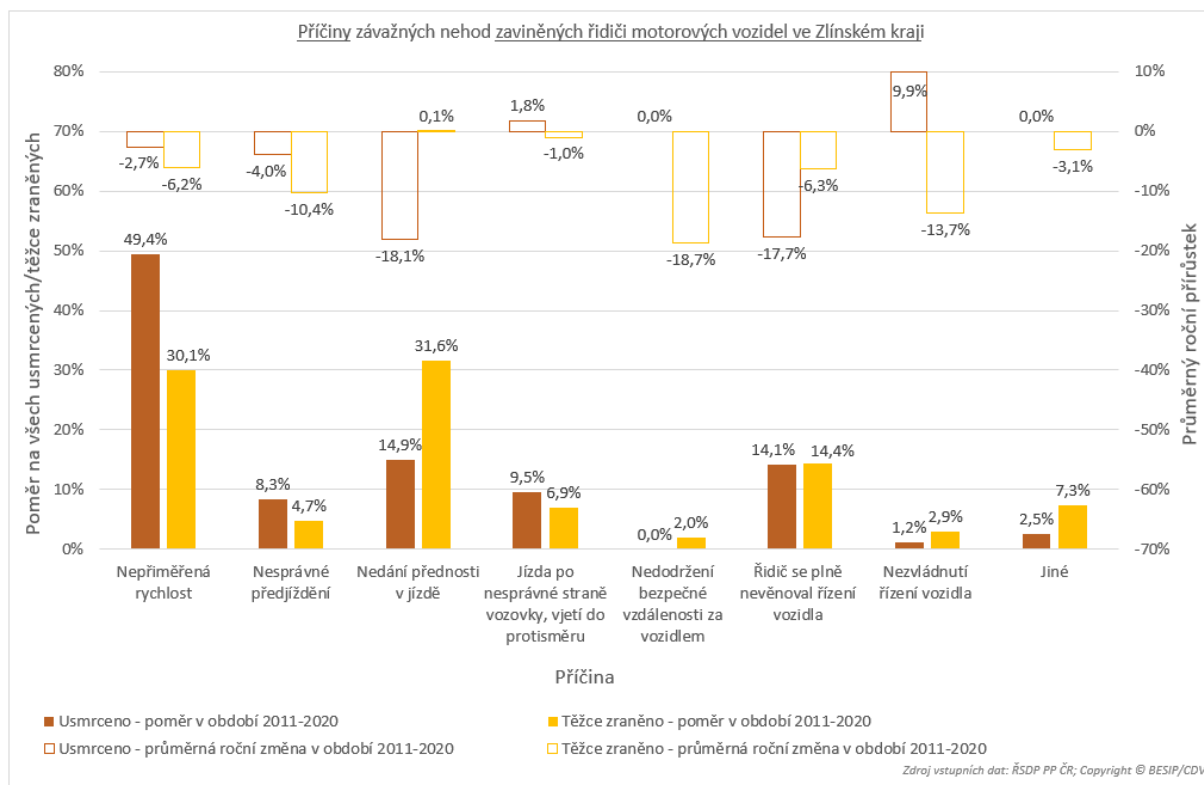
3.3.1.1 Specifický cíl: Rychlost

Jako oblast (specifický cíl) s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod byla identifikovaná nepřiměřená rychlost. **Rychlost** patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Mezi nejčastější spolupůsobící faktory patří mj. nesprávné vyhodnocení situace. Dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti se často pojí rovněž s nepozorností, nezkušeností řidičů, ale také intoxikací alkoholem. Volbu rychlosti obecně může ovlivňovat řada okolností a faktorů, např. vnímání řidiče a provedení pozemní komunikace a jejího okolí.

V období let 2011–2020 bylo řidiči motorových vozidel jako viníky v důsledku nepřiměřené rychlosti ve Zlínském kraji usmrceno 130 osob a těžce zraněno 366 osob, což představuje 49 % usmrcených a 30 % těžce zraněných osob. Ačkoliv dochází k nejvýraznějšímu meziročnímu poklesu (meziročně -2,7 % usmrcených, resp. -6,2 % těžce zraněných), platí, že **podíl nepřiměřené rychlosti na uvedených následcích nehod je dlouhodobě ze sledovaných příčin nejvyšší (viz Grafy 44 a 45).**

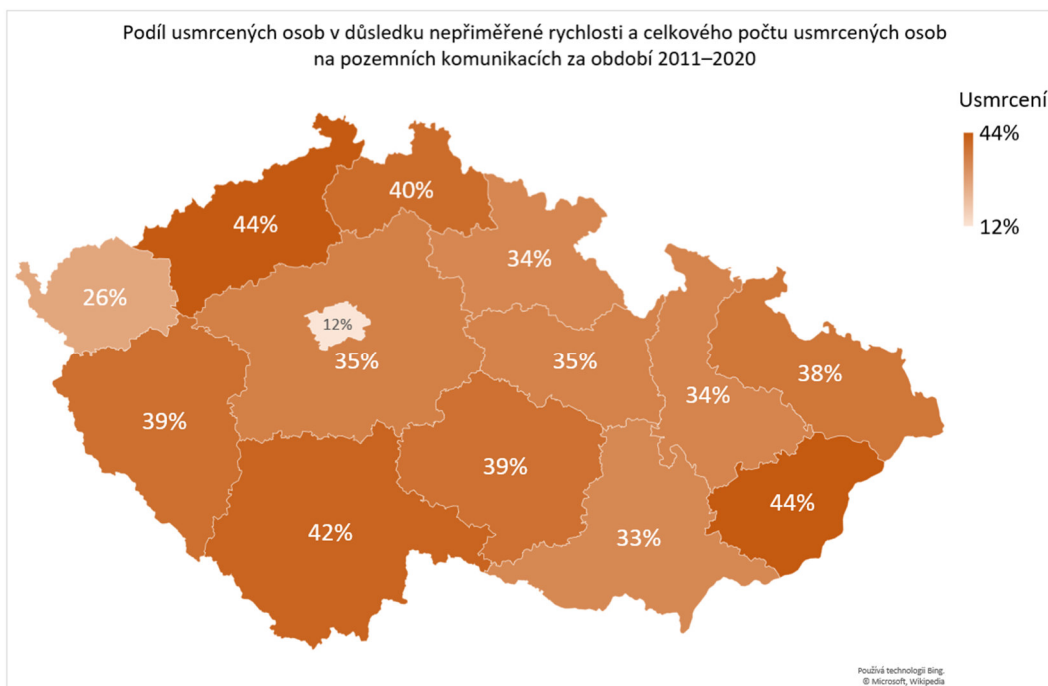


Graf 44: Příčiny závažných nehod v ČR

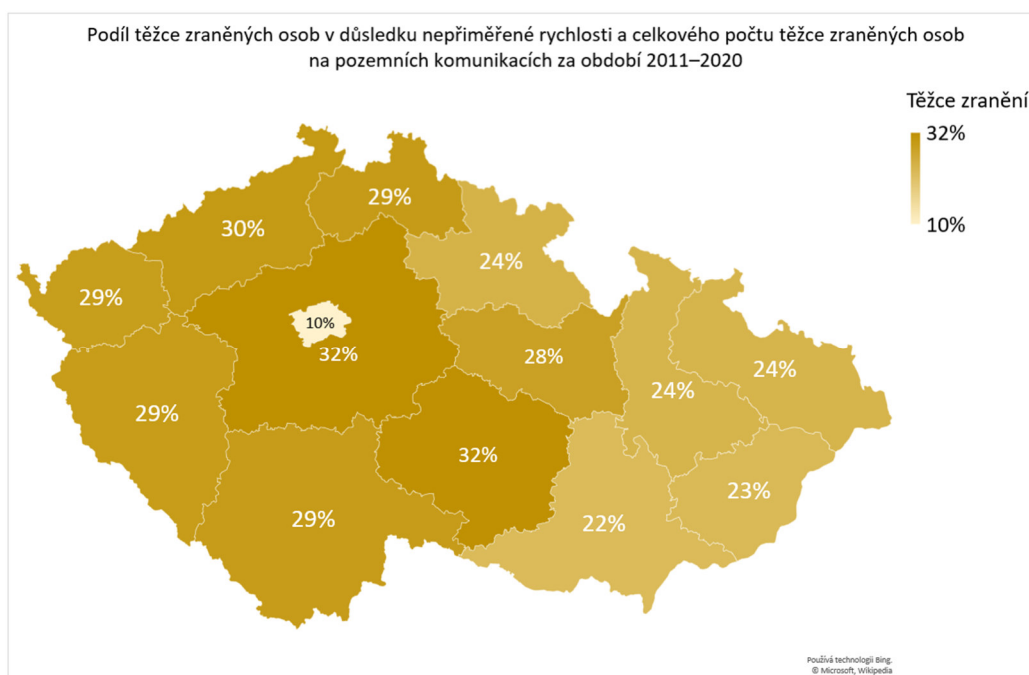


Graf 45: Příčiny závažných nehod ve Zlínském kraji

Níže v Grafech 46 a 47 je znázorněno porovnání podílu následků nepřiměřené rychlosti vůči všem usmrceným, resp. těžce zraněným osobám v daném kraji v rámci celé ČR. Podíl usmrcených ve Zlínském kraji činí 44 % (nejvíce s krajem Ústeckým), u těžce zraněných osob je podíl ve Zlínském kraji 23 %.



Graf 46: Podíl usmrčených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti v ČR



Graf 47: Podíl těžce zraněných osob v důsledku nepřiměřené rychlosti v ČR

V rámci specifického cíle je třeba se zaměřit:

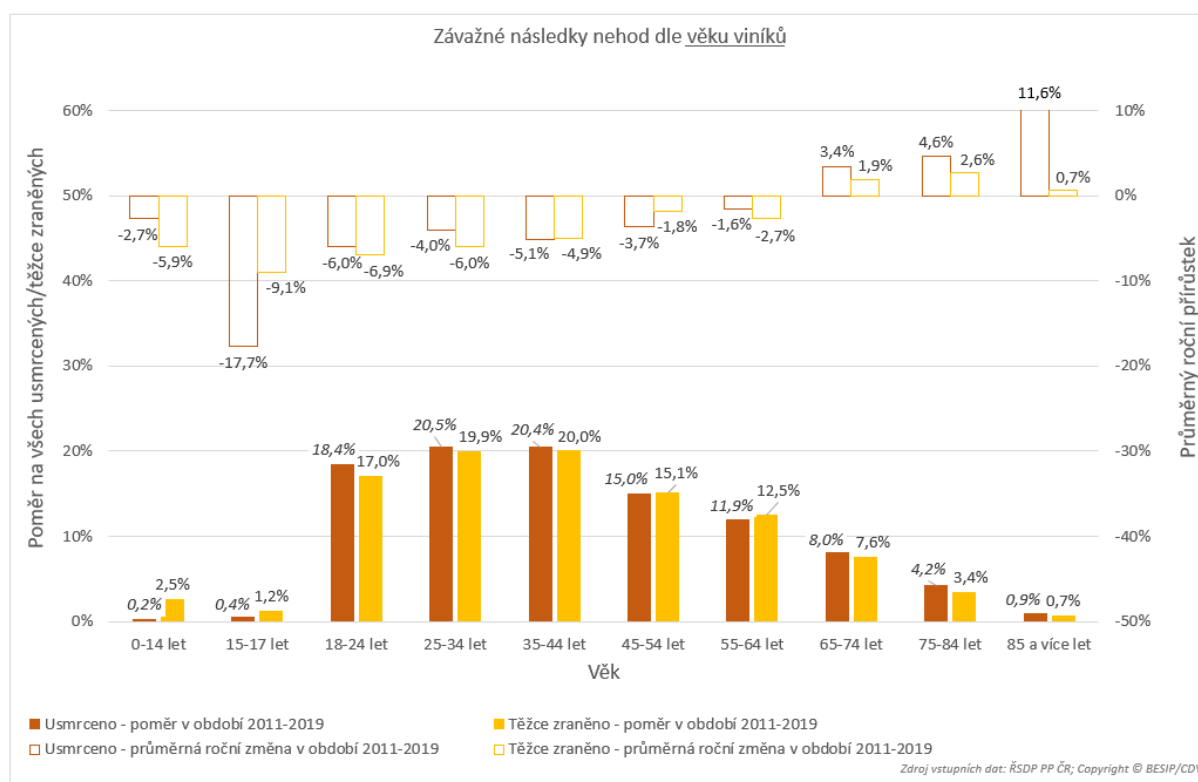
- Zajistit účinný a viditelný dohled nad dodržováním rychlostních limitů.

- Rozšiřovat automatizovaný dohled (např. úsekové a profilové měření v místech s častým výskytem zranitelných účastníků dopravy nebo v rizikových lokalitách, uzavírkách apod.).
- Provádět edukativní a osvětové aktivity (zlepšení vnímání smyslu rychlostních limitů a zvyšování ohleduplnosti mezi účastníky silničního provozu a v dopravě).
- Zavádět automatické systémy řízení rychlosti (ITS) (na kapacitně zatížených komunikacích).
- Odstraňovat lokality, kde dochází k bodovému snížení rychlostního limitu (např. realizace podchodů, nadchodů místo přechodů v extravilánu, přestavba nepřehledných křižovatek apod.).
- Osvěta v rámci kampaní BESIP (např. 13 minut „Zpomal, dokud není skutečně pozdě“).

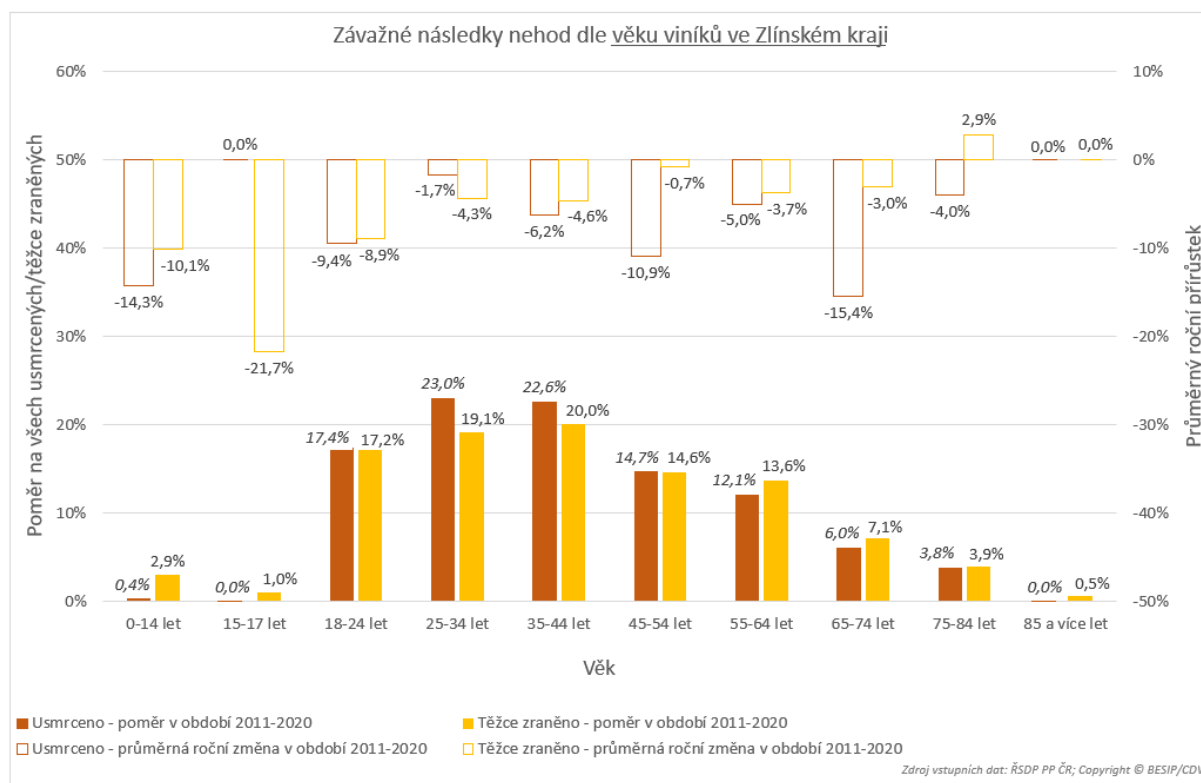
3.3.1.2 Specifický cíl: Mladí řidiči

Mladí řidiči jsou riziková jak nedostatkem řidičských zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. **Především u mužů v této věkové kategorii je častěji identifikována tendence k adrenalinovému/dravému způsobu jízdy nebo agresivitě.** To se také odráží ve faktorech podílejících se na vzniku nehod řidičů ve věku 18–24 let, kteří v důsledku nedostatku zkušeností a příliš rychlé/adrenalinové jízdy chybně porozumějí dopravní situaci nebo špatně vyhodnotí náročnost profilu komunikace a stav vozovky (selhání na úrovni identifikace -43 %). HADN rovněž dokládá, že přítomnost spolujezdců stejné věkové skupiny (kamarádi/známí) zvyšuje riziko vzniku nehody u mladých řidičů.

V období let 2011–2020 bylo účastníky silničního provozu ve věku 18–24 let usmrceno 17 %, resp. těžce zraněno 17 % osob. Ačkoliv **podíl na uvedených následcích je dlouhodobě nejvyšší** (vzhledem k celkovému počtu řidičů v dané věkové kategorii), dochází meziročně k výraznému poklesu (meziročně -9,4 % usmrcených, resp. -8,9 % těžce zraněných).



Graf 48: Závažné následky nehod v ČR



Graf 49: Závažné následky nehod ve Zlínském kraji

V rámci specifického cíle je třeba se zaměřit:

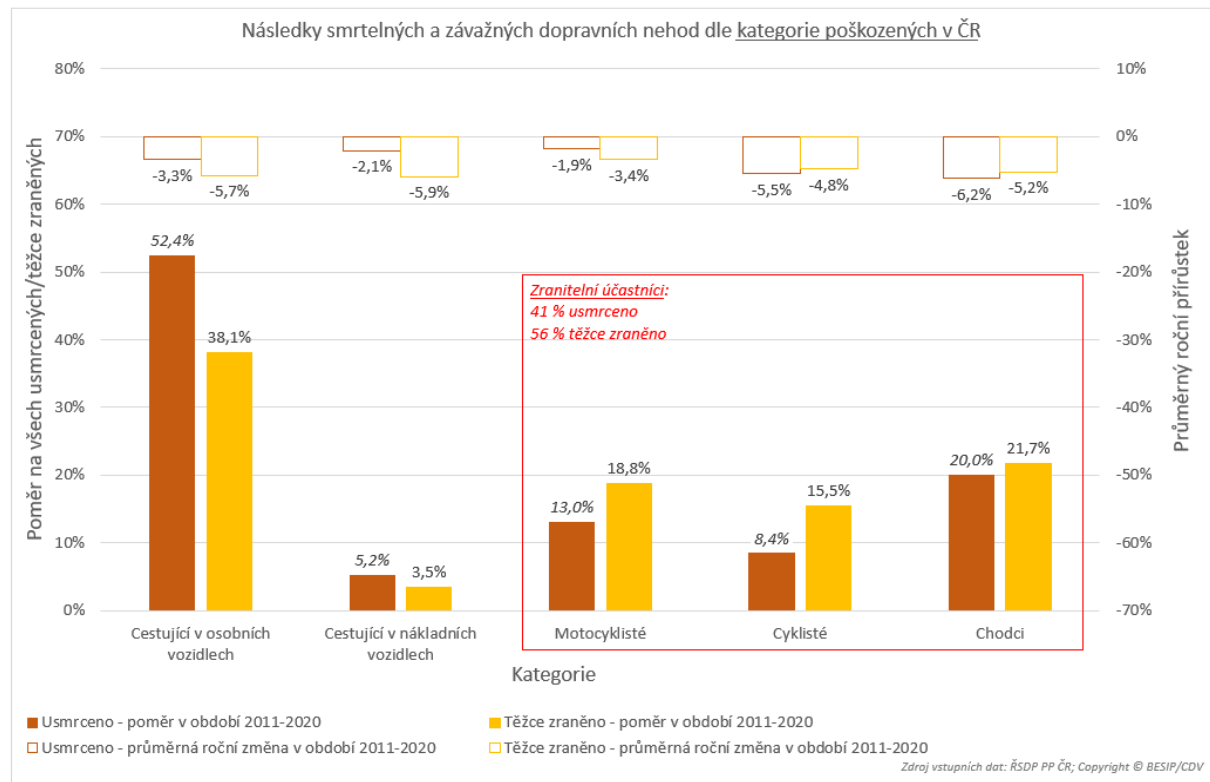
- Realizace dopravní výchovy (MŠ, ZŠ a SŠ s důrazem na zodpovědnost začínajících řidičů a přípravu na první řidičský průkaz, tréninku vyhledávání zárodků nebezpečí, tzv. dynaménu a rozvoj dopravního smyslu).
- Posílit informovanost a zodpovědnost dětí a žáků (například budoucích řidičů na středních školách).
- Do edukační a osvětové činnosti zahrnout aktivity směřující k reflexi genderově stereotypního chování za volantem (zejména potenciálně agresivní jízdy u mladých řidičů – mužů).

3.3.1.3 Specifický cíl: Zranitelní účastníci

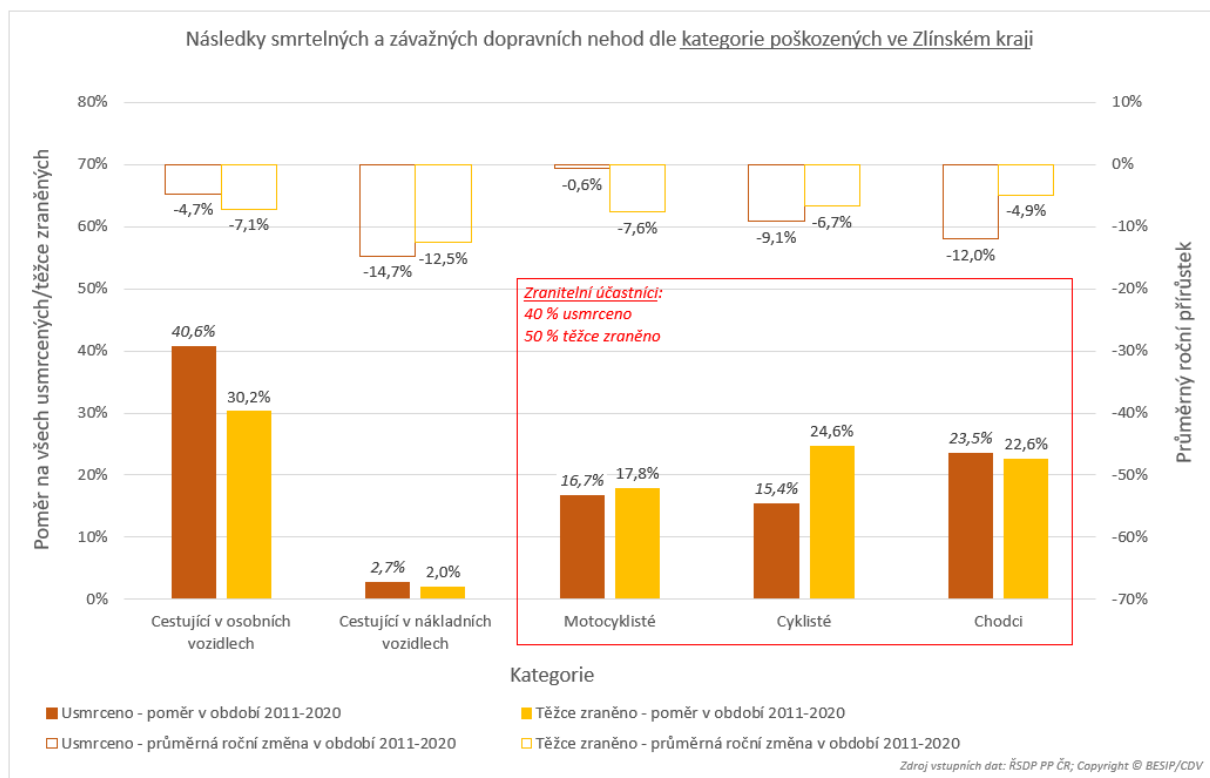
Vedle chování účastníků silničního provozu je k naplnění Strategie nezbytné zaměřit aktivity a opatření také na další oblasti (specifické cíle). Na jedné straně se jedná o faktory a kategorie viníků, které významně zvyšují riziko nehod s vážnými následky, na straně druhé pak o skupiny vyžadující zvláštní pozornost kvůli své zranitelnosti:

- **Zranitelní účastníci** – chodci, cyklisté, motocyklisté.

Níže zobrazené grafy znázorňují podíl usmrcených a těžce zraněných osob za období let 2011–2020, kdy bylo celkově v ČR usmrceno 41,4 % zranitelných účastníků oproti Zlínskému kraji 55,6 %, a těžce zraněno v ČR 56 % oproti Zlínskému kraji s podílem 65,1 %.



Graf 50: Následky nehod zranitelní účastníci – ČR



Graf 51: Následky nehod zranitelní účastníci – Zlínský kraj

V rámci specifického cíle je třeba se zaměřit:

- Realizace dopravní výchovy (děti v MŠ, ZŠ).
- Získávání praktických zkušeností na dětských dopravních hřištích (DDH).
- Preventivní aktivity zaměřené na používání reflexních prvků.
- Dopravní infrastruktura pro chodce a cyklisty (včetně její propagace a následné dodržování používání vyhrazených stezek apod.).
- Pořádání odborných přednášek (zaměřených na cílové skupiny děti a mládež, motocyklisté, senioři apod.).
- Vzdělávání pedagogů (předškolní, základní a střední vzdělávání s cílem efektivnější implementace dopravní výchovy do výuky).

3.3.1.4 Specifický cíl: Nevěnování se řízení

Dle závěrů Hlubkové analýzy dopravních nehod patří nevěnování se řízení obecně k nejčastějším faktorům přispívajícím ke vzniku nehod, a to nezávisle na typu kolizních partnerů. Nepozornost je dlouhodobě zaznamenávána jako nejčastější faktor vzniku nehod mezi vozidlem a chodcem, ať již řidiče vozidla (45 %) nebo samotného chodce (37 %). V případě nehod s účastí dvou osobních vozidel je nepozornost přispívajícím faktorem přibližně v 37 % nehod, v případě nehod individuálního vozidla (havárie, střet s pevnou překážkou) pak přibližně u 12 % nehod. Při nehodách s účastí motocyklistů tvoří nepozornost přispívající faktor selhání motocyklistů ve 26 % případů, u kolizních oponentů motocyklistů pak téměř při polovině střetů. Obdobně téměř v polovině případů přispívá nepozornost k nehodám s účastí cyklistů.

Typickým příkladem takových nehod je přejetí do protisměru nebo vyjetí ze silnice, protože se řidič nedívá, kam jede. Chvilkovou nepozorností ale také může přehlédnout například značku prikazující dát přednost vozidlům na hlavní komunikaci. Stačí zlomek sekundy a řidič například zapomene, že vedle něj jede autobus, a aniž by se znovu rozhlédl, začne přejíždět do jiného jízdního pruhu. Dle policejních statistik jsou řidiči nejčastěji rozptylováni užíváním mobilního telefonu, obsluhou radiopřijímače či CD přehrávače, konzumací potravin, kouřením a hovorem se spolujezdcem.

V rámci specifického cíle je třeba se zaměřit:

- Aktivity upozorňující na nebezpečí používání některých vestavěných in-car systémů, mobilního telefonu, únavy apod.
- Zajistit účinný a viditelný dohled ze strany PČR a obecní policie (například na nevěnování se řízení, užívání mobilního telefonu při řízení apod.).

3.3.1.5 Specifický cíl: Alkohol a návykové látky

Alkohol a drogy ovlivňují vnímání a reakce každého člověka a tím se výrazně podílejí na příčinách tragických nehod. Člověk, který požil alkohol nebo drogu, ztrácí nejen správný odhad situace a rychlost reakce, ale především soudnost.

Jedním z hlavních důvodů řízení pod vlivem alkoholu je podcenění zbytkového alkoholu v krvi. Jen málo řidičů má alkohol tester, kterým by mohli zkontrolovat alespoň orientační hladinu

alkoholu v krvi. Málokdo si uvědomí, že lidské tělo (muž, 80 kg) potřebuje více než dvě hodiny na zpracování alkoholu z jednoho půllitru piva nebo 2 dl vína.

Význam sledování této oblasti vyplývá ze skutečnosti, že nehody způsobené v důsledku intoxikace alkoholem či jinými návykovými látkami mají vysokou závažnost (počet usmrcených osob na 1000 nehod). Za období 2011–2020 vykazovaly nehody zapříčiněné alkoholem či jinými návykovými látkami v průměru 1,6krát vyšší závažnost než závažnost všech dopravních nehod.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Osvěta a aktivity (např. na zvýšení povědomí o vlivu léků a návykových látek na schopnosti orientace v dopravě, řízení vozidla apod.).
- Preventivní kontroly ze strany PČR a obecní policie.

3.3.1.6 Specifický cíl: Ochranné prvky

Používání ochranných prvků (zádržné systémy vč. dětských sedaček).

Použití během jízdy bezpečnostní pás je povinností každého, stejně tak děti musejí být přepravovány v zádržných systémech čili autosedačkách. Ačkoli ČR patří již řadu let mezi země, kde je používání bezpečnostních pásů a bezpečnostních zádržných systémů (autosedaček) legislativně nařízeno, potýkají se dopravní policisté každý den s těmi, kteří tuto zákonnou povinnost ignorují. Není snad žádná dopravně bezpečnostní akce, která by neodhalila takový přestupek.

Dopravní nehody, při nichž nebylo užito bezpečnostních pásů, vykazují výrazně vyšší závažnost než nehody, při nichž byli řidiči či jejich spolujezdci připoutáni.

Výrazné riziko také představuje neužívání autosedaček v případě dětí. Pokud jedou děti bez dětské sedačky, podstupují 11x vyšší riziko tragických následků, než kdyby jely v dětské sedačce. Při jízdě v obci je toto riziko dokonce 23x vyšší.

V rámci tohoto specifického cíle a oblasti je nutné se zaměřit na:

- Osvěta a aktivity (například ke správnému používání zádržných systémů, použití správnému typu dětských sedaček apod.).
- Preventivní kontroly (ze strany PČR a obecní policie, dohled na používání bezpečnostních pásů, zádržných systémů, autosedaček apod.).

3.3.2 Strategický pilíř 2 – Infrastruktura

Dle evropské Metodiky pro plány udržitelné mobility je **zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy kritickou výzvou pro zajištění změn v dopravním chování**. Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky, rozšiřování pěších zón v centrech měst, zklidněných zón v rezidenčních oblastech a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech. V následujícím období, tak jako v jiných zemích EU, by se měla stát standardní součástí plánování cyklistické infrastruktury spolupráce s neziskovým sektorem, který umožňuje bezprostřední kontakt s veřejností a reflektování jejích zájmů.

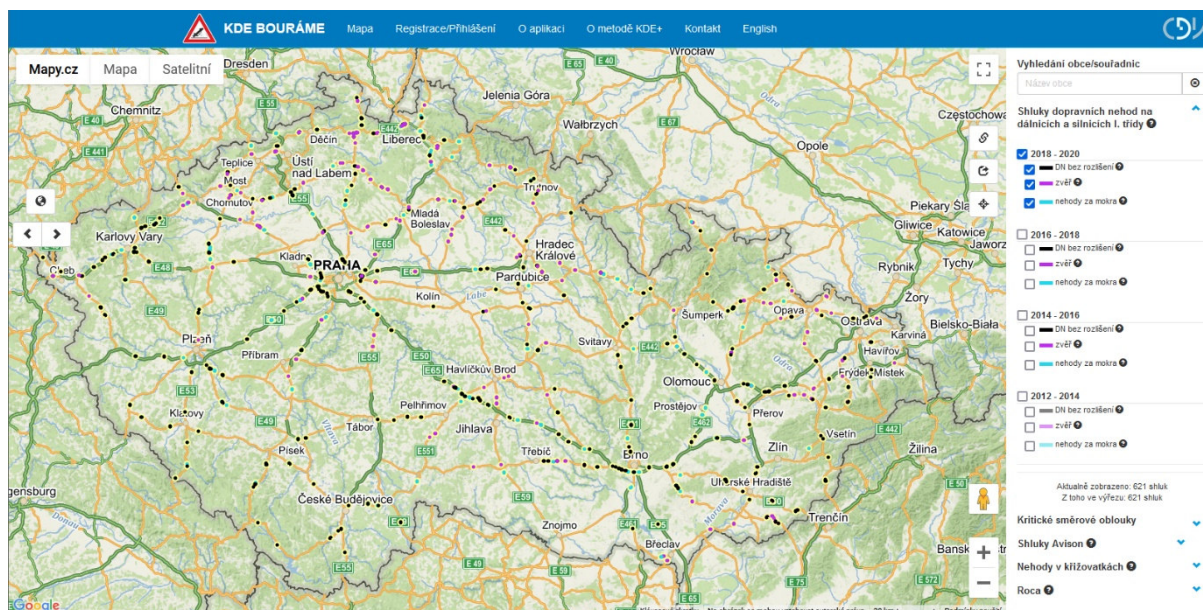
Vedle samotného uspořádání komunikace je podmínkou snižování nehodovosti také bezpečné, ohleduplné a předvídatelné chování účastníků silničního provozu, a to nejen řidičů motorových vozidel, ale ve stejné míře i cyklistů a chodců. Spolu s narůstajícím podílem nemotorové dopravy na městské mobilitě je nezbytné, aby tato skupina účastníků silničního provozu, dodržovala pravidla silničního provozu a pohybovala se na komunikacích čitelně a ohleduplně k ostatním. **Na bezpečné sdílení dopravního prostoru mezi jednotlivými kategoriemi účastníků (řidiči, chodci, cyklisté, motocyklisté) by se měly zaměřit preventivní osvětové aktivity.**

3.3.2.1 Specifický cíl: Odstraňování nehodových lokalit

Základním principem této problematiky je poznání faktu, že dopravní nehodovost se velmi často koncentruje na určitá omezená místa a úseky silniční sítě. Je také důležité si uvědomit to, že samotné utváření silničního prostoru, komunikace a trasy má významný vliv na nehodovost. Na základě výzkumů je možné konstatovat, že 30–40 % všech nehod se odehraje na 3 % délky komunikací a že ke vzniku významného množství těchto nehod přispívá různou měrou podoba utváření pozemní komunikace v místě nehody. Tato místa, pokud splňují určitá stanovená kritéria, nazýváme nehodovými lokalitami. Zlepšení charakteristik dopravní nehodovosti na těchto nehodových lokalitách je velmi často možné dosáhnout i jednoduchými nízkonákladovými opatřeními, jejichž realizace je založena na podrobném poznání nehodového děje v konkrétní nehodové lokalitě.

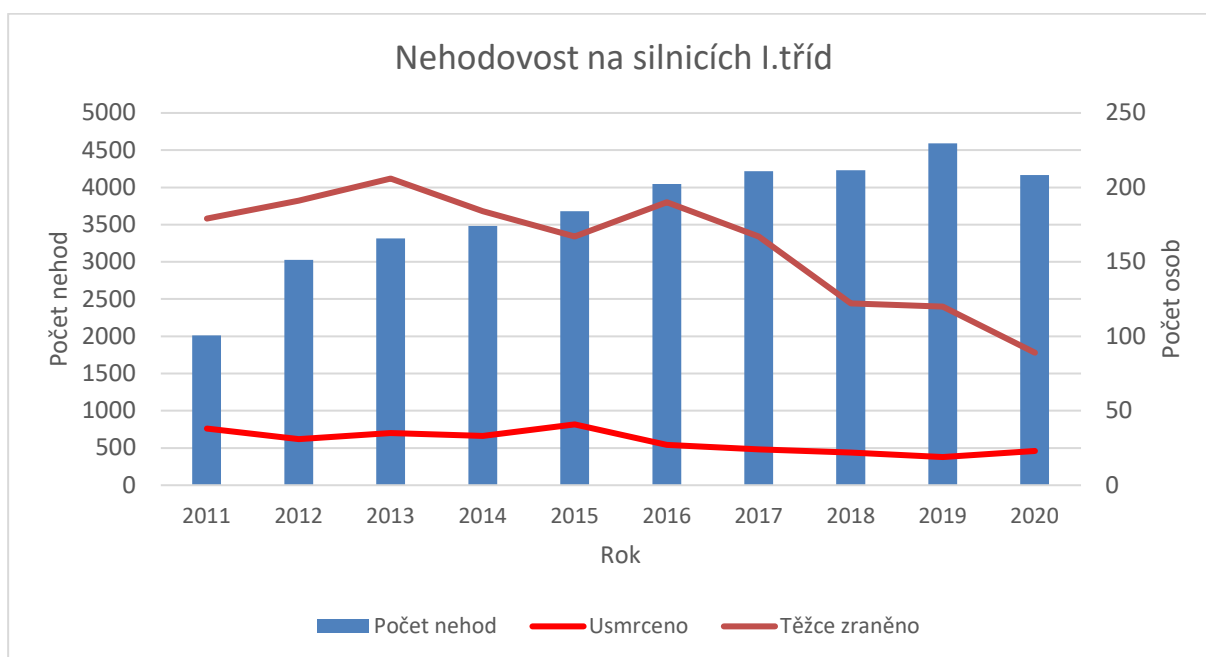
Metoda KDE+ slouží k objektivní identifikaci problémových míst na mezikřižovatkových úsecích. Její výhodou je objektivita a rychlé výsledky. Výstupem je elektronická mapa, díky níž je možné získat přehled, kde se dopravní nehody na dané silniční síti koncentrují a jak jsou závažné, a tak si tak lépe naplánovat jejich prohlídky.

Vzhledem k využívání lokalizace nehod pomocí GPS (od roku 2007) je možné pro identifikaci nehodových lokalit využívat pokročilé statistické metody. Tyto metody zároveň umožňují řazení lokalit podle kolektivního rizika a stanovení priorit pro jejich odstranění.

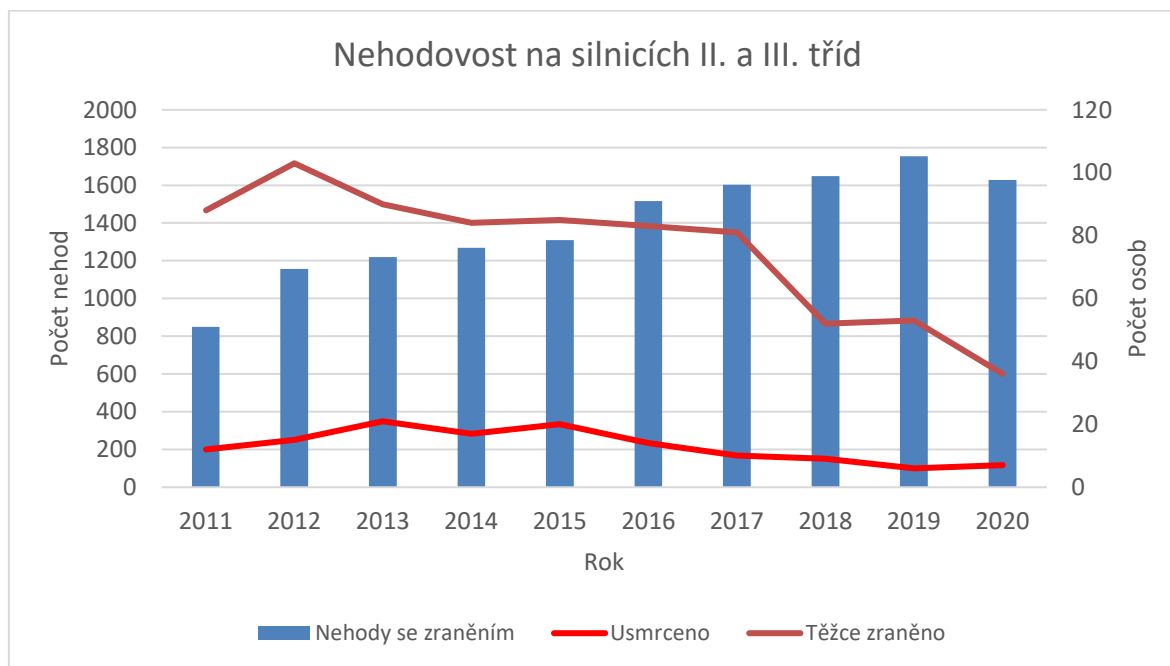


Obrázek 10: Statistická metoda KDE BOURÁME (<https://www.kdebourame.cz/cz/>)

Na základě analýzy v dekadě 2011–2020 bylo ve Zlínském kraji na silnicích I. třídy identifikováno 36 762 dopravních nehod a na silnicích II. a III. třídy celkem 13 951 dopravních nehod. Je zřejmé, že odstranění nehodových lokalit má výrazný potenciál předcházet závažným následkům dopravních nehod.



Graf 52: Nehodovost na silnicích I. třídy za dekádu 2011–2020 ve Zlínském kraji



Graf 53: Nehodovost na silnicích II. a III. třídy za dekádu 2011–2020 ve Zlínském kraji

Uvedená metoda se stala základem pro stejnojmenný software a GIS toolbox. Software, vyvinutý CDV, je aktuálně využíván v přibližně 50 zemích světa. Nehodové lokality byly identifikovány např. v těchto zemích: Švédsko, Španělsko, USA, Francie, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Izrael, Finsko, Norsko, Německo, Slovinsko, Chorvatsko, Belgie, Estonsko, Dánsko, Litva a další.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Definovat a realizovat opatření v nehodových lokalitách (identifikovaných vhodnou certifikovanou metodou).
- Realizovat plán financování odstraňování nehodových lokalit.
- Realizovat opatření v nehodových křižovatkách (zejména přestavby).
- Provádět bezpečnostní inspekce a audity na příslušných silnicích.

3.3.2.2 Specifický cíl: Dopravní značení

Dopravní značky jsou určeny pro řízení a regulaci silničního provozu na pozemních komunikacích. Význam a interpretaci dopravních značek stanovují Pravidla silničního provozu. Vedle dopravních značek je provoz řízen a ovlivňován i dalšími informačními zařízeními a v neposlední řadě také světelnými a akustickými signály.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Pravidelné měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek.
- Kontrola svislého dopravního značení a příslušenství (směrové sloupky apod.).

3.3.2.3 Specifický cíl: Smart Cities a C-ITS

Chytré město (Smart City) je celosvětový koncept, který cílí na zavedení informačních a komunikačních technologií a nástrojů pro efektivnější správu měst a zatažení občanů do jeho tvorby.

Inteligentní dopravní systémy (ITS) slouží k řízení dopravy a informování cestujících pomocí moderních technologií, jako např. adaptivní řízení dopravy, dopravní informace poskytované v reálném čase, preference vozidel MHD na světelných křižovatkách, elektronické odbavovací systémy, parkovací informační a navigační systémy a další. Inteligentní dopravní systémy jsou vnímány jako prostředky k rozšiřování dopravní cesty bez nutnosti infrastrukturních staveb a rovněž jako prostředek ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Instalace prvků C-ITS (zejména v lokalitách, kde mohou výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu).
- Inteligentní světelně řízené křižovatky (ke zvýšení plynulosti dopravy, preference MHD, IZS apod.).

3.3.2.4 Specifický cíl: Srážky se stromem

Střety se stromem jsou nejčtenějšími střety s pevnou překážkou. Při střetu se stromem nejvýznamněji ovlivňuje závažnost vzniklého zranění rychlost nárazu, stáří vozidla a průměr stromu. Se vzrůstající rychlostí nárazu a zvyšujícím se průměrem stromu se zvyšuje pravděpodobnost vzniku vážných zranění. Při střetu mezi vozidlem a stromem dochází nejčastěji ke zranění hlavy a horní části těla.

Závažnost zranění při nárazu ovlivňuje také skutečnost, zda posádka použila bezpečnostní pás. Při čelním nárazu se stromem dochází zpravidla k prudkému zpomalení vozidla. Následkem tohoto zpomalení dochází u nepřipoutaných cestujících k pohybu vpřed ve směru původního pohybu vozidla a následnému nárazu do volantu, palubní desky, čelního skla a dalších částí vozidla. Následky takových nehod bývají často fatální.

Problematika stromořadí v dopravním prostoru se velmi často zjednodušuje na odstranění/vykácení stromů, tyto úvahy však nejsou správné. Stromy pomáhají např. s orientací, ve slunečném počasí vytvářejí stín a v neposlední řadě působí příznivě na psychiku řidiče. Je nutné si uvědomit, že stromy nejsou tou bezprostřední příčinou dopravních nehod, mají však vliv na jejich následky.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Odstranění nehodových lokalit se stromy (například dle podmínek příspěvku SFDI).
- Kombinace kvalitního vodorovného dopravního značení spolu s umístěním svodidel.
- Z psychologického hlediska lze stromy v bezprostřední blízkosti silnice označit (například barvou či reflexními odrazkami apod.).

3.3.2.5 Specifický cíl: Železniční přejezdy

Meziročně roste počet dopravních nehod na železničních přejezdech, protože se najde řada neukázněných a nezodpovědných účastníků silničního provozu, kteří vstupují na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno. Takováto porušení končívaly často velmi tragicky.

Pravidla pro přejíždění železničního přejezdu stanoví zákon o silničním provozu. I provoz na železnici má svá pravidla, podle zákona o drahách (č. 266/1994 Sb. § 6 odst. 3) má při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích. Mnohem důležitější je v tomto případě řeč zákonů fyzikálních. Vlak, který jede stokilometrovou rychlostí, má v závislosti na své hmotnosti brzdnu dráhu kolem 480 m a směr své jízdy pochopitelně nemůže změnit.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Instalace závor na přejezdech (silnice II. a III. třídy a v místech s největším výskytem nehod na železničních přejezdech viz „*Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje*“).
- Obnova svislého a vodorovného dopravního značení.
- Kontrola viditelnosti návěstidel před železničním přejezdem (například při slunečním oslnění apod.).

3.3.2.6 Specifický cíl: Srozumitelná a předvídatelná trasa

Srozumitelná a předvídatelná trasa představuje důležitý prvek v rámci bezpečnosti silničního provozu. Pokud je trasa srozumitelná a předvídatelná, eliminuje se tak riziko, že bude řidič vystaven neočekávané situaci, na kterou nemusí být připraven.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Osazování zábran proti podjetí motocyklisty pod svodidly, případně doplnění svodidel k oddělení protisměrných pruhů.
- Vytvoření protismykové úpravy v nehodových obloucích motocyklistů.
- Osazení nejdůležitějších a nejrizikovějších míst novým svislým dopravním značením, kontrola „smysluplnosti“ vodorovného dopravního značení (například vedení vozidel v křižovatce apod.), osazení zádržnými systémy.

3.3.2.7 Specifický cíl: Přechody pro chodce

Podíl chodců, kteří zahynuli při dopravní nehodě, patří u nás bohužel k těm vyšším a svědčí o stále malé ochraně chodců v silničním provozu na našich silnicích (nehledě na vlastní hazardování chodců se životem v případech, kdy nevyužijí vyznačeného přechodu, podchodu, nadchodu či dokonce přelézají ochranné zábradlí nebo přecházejí na červenou).

Na přechodu typu zebra je chodec jednoznačně chráněn, pokud dodrží svoje povinnosti. Řidiči si ale například počínají poměrně nebezpečně při souběžné jízdě v několika jízdních pruzích, kdy sice jeden dá chodci řádně přednost, ale druhý jej ohrozí. Šance chodce na přežití střetu s jedoucím vozidlem také výrazně stoupá se snížením rychlosti. Tyto informace potvrdily i statistiky z většiny evropských států, včetně ČR, to vedlo ke stanovení maximální rychlosti v obci na 50 km/h.

Úroveň vztahu chodec – řidič bohužel odpovídá celkové kvalitě mezilidských vztahů ve společnosti. Tolerance a ohleduplnost zde stojí proti egoismu a sobectví. Řidiči i chodci se

musí rozhodnout, zda se vydají na cestu společného bezproblémového soužití. Vždyť většina z nás jsou řidiči, ale všichni jsme také chodci.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Prvky pro zabezpečení přechodů pro chodce (nové dopravní značení, přisvětlení – nasvětlení přechodů pro chodce, umístění reflexních prvků u přechodů pro chodce apod.).
- Zkrácení vzdálenosti, kterou potřebuje chodec překonat (dělený přechod pro chodce, zvětšení nástupní plochy apod.).
- Snížení rychlosti v oblastech s velkým počtem chodců.

K úspěšnému naplnění vytyčených strategických i klíčových ukazatelů je nutné zapojení všech zainteresovaných subjektů zodpovědných za bezpečnost a jejich vzájemnou spolupráci.

3.3.3 Strategický pilíř 3 – Vozidla a technologie

V rámci tohoto strategického pilíře je potřeba se zabývat i vozidly (nákup nových ekologických vozidel) a moderními technologiemi zaměřenými na bezpečnost dopravy, zejména na technologie, které předávají informace o dopravě.

V ČR je ve III. kvartálu roku 2021 registrováno více než 6 milionů osobních vozidel s průměrným stářím 15,49 let. Průměrné stáří u dalších kategorií vozidel se rovněž zvyšuje a v současnosti činí: lehká užitková vozidla 13,7 let, autobusy 14,6 let, nákladní automobily 17,9 let.

3.3.3.1 Specifický cíl: Balíček opatření – pokročilé technologie

Propagace pokročilých ADAS systémů a automatizace. Postupné nasazování automatizovaných a autonomních vozidel do provozu, za dodržení všech požadavků na bezpečnost jejich uživatelů i dalších účastníků silničního provozu, má velký potenciál přispět ke snížení nehodovosti. Autonomní mobilita představuje ve střednědobém horizontu významný trend v dopravě, který bude dále rozvíjen na národní úrovni, a to s akcentem na zvyšování bezpečnosti provozu a jeho účastníků.

Je třeba zdůraznit, že správná funkčnost zmíněných systémů je úzce svázána s bezvadným technickým stavem pozemních komunikací včetně odpovídající údržby a rovněž bezvadným vodorovným i svislým dopravním značením. V opačném případě může být funkce těchto systémů kontraproduktivní.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Propagace pokročilých asistenčních systémů (např. prostřednictvím komunikace na sociálních sítích apod.).
- Přizvání prodejců automobilů do kampaní pořádaných institucemi (kteří by reálně ukázali na přínosy asistenčních systémů v automobilech na bezpečnost apod.).

3.3.3.2 Specifický cíl: Čistá mobilita

ČR pokračuje v cíli zvýšit počet elektromobilů a automobilů na alternativní paliva na pozemních komunikacích skrze aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility. Síť CIVINET ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., bude na tomto místě zveřejňovat informace

a aktuální analýzy vozidlového parku a infrastruktury, díky nimž je možné sledovat rozvoj čisté mobility v ČR.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Osvěta bezpečnosti provozu nových módů dopravy a alternativních pohonů vozidel a automatizace (např. ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu, včetně mikromobility, tj. elektrokola, elektrokoloběžky apod.).
- Hledat vhodná místa pro umístění dobíjecích stanic (nejen pro vozidla, ale i cyklisty – mikromobilita).
- Nákup vozidel na alternativní pohony (služební vozy, vozidla MHD apod.).
- Sdílení dopravních prostředků (elektromobily, elektrokola, elektrokoloběžky apod.).
- Povolení k vjezdu vozidel do centra měst s tzv. "čistým pohonem" (zvýhodněná cena za parkování apod.).

3.3.3.3 Specifický cíl: Bezpečná jízda

Z průzkumů vychází, že přes 90 % všech dopravních nehod způsobují řidiči motorových vozidel. Pokud se účastníte dopravního provozu, nesmíte myslet jen na sebe, ale i na ostatní účastníky, jejichž chování se snažte předvídat a správně na ně reagovat. Mezi zásady bezpečné jízdy patří především sebeovládání za volantem, předvídání, defenzivní styl jízdy, udržování bezpečné vzdálenosti od vozidel či vlastní viditelnost.

V rámci tohoto specifického cíle je nutné se zaměřit:

- Podpora řidičů referentských vozidel v sebevzdělávání (např. kurzy bezpečné jízdy podpořené z projektů FZŠ apod.).

3.3.4 Průřezový pilíř 4 – Koordinace BESIP

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích definuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Dalším významným zákonem je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Principy i sankce za jejich porušení musí reflektovat situaci ve společnosti, proto je důležité tyto i další související zákony a vyhlášky respektovat a dodržovat.

V reálném provozu na dodržování pravidel silničního provozu dohlíží zejména PČR a obecní policie. **Vysoká míra dohledu v silničním provozu je klíčová z pohledu snižování počtu dopravních nehod.**

3.3.4.1 Systémové opatření: Manažer pro BESIP Zlínského kraje

Kontrola a dohled v rámci plnění AP, úzká spolupráce s Koordinátorem BESIP pro Zlínský kraj.

V rámci tohoto systémového opatření je nutné se zaměřit:

- Kontrola plnění aktivit Strategie jednotlivými subjekty.
- Funkční koordinace aktivit BESIP podle stanovených priorit, včetně jejich financování.
- Informování veřejnosti o aktivitách.

3.3.4.2 Systémové opatření: Účinný dohled a vymahatelnost práva

Porušování právních norem, které není spojeno s dostatečně odrazující, účinnou a zároveň reálně vymahatelnou sankcí, vede k vyššímu riziku porušování těchto pravidel. Porušováním právních předpisů, zejména v oblasti silničního provozu (např. jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, nesprávné předjíždění, nedání přednosti, překračování nejvyšší povolené rychlosti apod.), se zvyšuje riziko dopravní nehody, včetně následků na životě a zdraví. V důsledku dopravní nehody dochází též k omezení plynulosti nebo průjezdnosti pozemní komunikace, což má negativní dopad na všechny řidiče, včetně ekonomických dopadů na přepravce. Pokud je uložena pokuta za protiprávní chování, která však není vymožena, má to negativní dopad na dodržování právních předpisů a tím i bezpečnost silničního provozu.

V oblasti zákona o silniční dopravě je jedním z nejčastějších přestupků porušení tzv. sociálních předpisů, které představuje konkurenční výhodu v oblasti silniční dopravy. Dodržování těchto předpisů má význam pro předcházení dopravním nehodám z únavy, nepozornosti a mikrosnánky u profesionálních řidičů. V oblasti zákona o pozemních komunikacích jde např. o dodržování povolené hmotnosti vozidla s nákladem, které má rovněž vliv na bezpečnost provozní vlastnosti vozidla, technický stav a bezpečnostní vlastnosti dopravní infrastruktury.

V rámci tohoto systémového opatření je nutné se zaměřit:

- Bezpečnostní akce ve Zlínském kraji (například posílení dohledu PČR, obecní policie apod.).
- Zajištění kontroly v rámci nízkorychlostního vážení vozidel.
- Kontrola silniční přepravy (kontrola přepravy osob, nákladní dopravy, přepravy nebezpečných nákladů apod.).

3.3.4.3 Systémové opatření: Dotační tituly

Nově aktualizovaný dotační program BESIP by se měl zaměřit na podporu v oblasti zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, zkvalitnění infrastruktury včetně opatření na snížení počtu a následky zranění při dopravních nehodách, zejména pak tzv. zranitelných účastníků (chodci, cyklisti, motocyklisti). Cílem je zvýšit bezpečnost a kvalitu jednotlivých dopravních cest (pěší, cyklistická doprava, nebezpečné silniční úseky, nepřehledné úseky a křižovatky). Investiční prioritou by mělo být zejména zaměření na shluky dopravních nehod vyplývající ze Strategie, zjištění nebezpečných míst a lokalit v rámci bezpečnostních auditů, dopravně inženýrských studií, projektů a následně realizace systémových opatření v oblasti zvýšení bezpečnosti dopravy (realizace stavebních opatření, informační technologie apod.). V poslední řadě je třeba se zaměřit rovněž na preventivně informační aktivity v rámci BESIP a chování účastníků v dopravě.

- Dotační tituly v rámci tohoto systémového opatření budou zaměřeny na:
 - 1) Projekční a přípravné práce (dopravní studie).
 - 2) Stavební opatření.
 - 3) Preventivní osvěta ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

3.3.4.4 Systémové opatření: Technické vybavení

Technickým vybavením se rozumí (stavebně) technické vlastnosti komunikací. Pro bližší ilustraci je možné uvést příklad definice pro doporučené opatření vybudování nových míst na odpočívkách dle zákona č. 13 /1997 Sb., o pozemních komunikacích. Odpočívka je stavebně

a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a doplnění pohonných hmot.

V rámci tohoto systémového opatření je nutné se zaměřit:

- Vybudování nových míst pro nákladní automobily na odpočívkách a místa pro kontrolu vozidel.

3.3.4.5 Systémové opatření: Poskytovat veřejnosti informace o Strategii

Komunikace o průběhu realizace strategie, o jejích cílech a dopadech je jedním ze stěžejních prvků pro její úspěšnou implementaci.

V rámci tohoto systémového opatření je nutné se zaměřit:

- Informace ohledně plnění Strategie (například na webových stránkách kraje a sociálních sítí).
- Poskytování informací veřejnosti o přijatých legislativních změnách.
- Vytvoření a spuštění konzultačního procesu vztažený k obcím.

3.3.4.6 Systémové opatření: Přenos projektů z FZŠ

FZŠ sdružuje finanční příspěvky od pojišťoven. Z FZŠ jsou financovány také projekty, jež mají za cíl zvýšení bezpečnosti na silnicích, prevenci a osvětu účastníků silničního provozu podle Programových priorit schválených vládou ČR a Programem komise FZŠ na příslušný kalendářní rok.

V rámci tohoto systémového opatření je nutné se zaměřit:

- Spolupráce při realizaci projektů z FZŠ (na úrovni Zlínského kraje).
- Pořízení techniky nebo věcných prostředků potřebných pro činnost složek IZS (integrovaného záchranného systému).

4. Implementační část

Zpracování Strategie je výchozím dokumentem pro realizaci aktivit podporující snížení nehodovosti a nehodových lokalit na území kraje. Strategie a její zaměření dotačních titulů vytváří podmínky pro investorskou činnost jednotlivých aktérů v území (města, obce, svazky obcí apod.) a napomáhá jim k efektivnímu čerpání jednotlivých dotačních programů. Nově aktualizovaný dotační program BESIP by se měl zaměřit na podporu v oblasti zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, zkvalitnění infrastruktury včetně opatření na snížení počtu a následky zranění při dopravních nehodách, zejména pak tzv. zranitelných účastníků (chodci, cyklisté, motocyklisté). Cílem je zvýšit bezpečnost a kvalitu jednotlivých dopravních cest (pěší, cyklistická doprava, nebezpečné silniční úseky, nepřehledné úseky a křižovatky).

Implementací se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v AP za účelem dosažení stanovených priorit a cílů.

4.1 Řídící struktura implementace

Řídící struktura souvisí s nastavením procesů implementace, odpovědnost za koordinaci naplňování bude rozdělena mezi:

Gestora – jedná se o člena Rady Zlínského kraje zodpovědného za oblast BESIP (zajištění akceptace Strategie na politické úrovni).

Nositele – který koordinuje implementaci a kontroluje naplňování opatření jednotlivých subjektů v aktuálním AP. Ze strategických důvodů proto bylo vytvořeno Systémové opatření uvedené v tabulce 53 pod č. 4.1 Manažer pro BESIP Zlínského kraje.

4.2 Identifikace dalších subjektů zapojených do implementace – klíčoví aktéři

Má-li být implementace úspěšná a má-li být Strategie a zejména AP živým dokumentem, je nezbytné zabezpečit procesní a organizační kroky, které budou vyžadovat úzkou spolupráci všech zapojených/zúčastněných subjektů (jednotlivé odbory Krajského úřadu Zlínského kraje, ŘS ZK, příspěvková organizace, ale i další veřejnoprávní, podnikatelské či neziskové subjekty). Systém implementace by měl přitom vycházet ze stávajícího nastavení kompetencí a procesů.

Základním nástrojem bude vytvoření pracovní skupiny, která je složená z politických a odborných zástupců, kteří mají silniční dopravu ve své gesci. Pracovní skupina, případně manažer pro BESIP Zlínského kraje spolupracuje na aktualizaci AP a na průběžném plnění jednotlivých opatření a dává doporučení ke způsobu dalšího naplňování Strategie a zejména AP.

Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jednotlivých oblastech jejich kompetence je správným východiskem pro uskutečňování Strategie. V pracovní skupině jsou zástupci měst, obcí, odborných organizací MD ČR a dále organizací, které nepřímo ovlivňují výstavbu silniční infrastruktury. V pracovní skupině jsou zatím tyto organizace: ŘS ZK, příspěvková organizace, ŘSD, Koordinátor veřejné dopravy ZK, Správa železnic, s.o., Policie ČR. Pracovní skupina úzce spolupracuje s krajským koordinátorem pro BESIP.

4.3 Plán řízení rizik implementace

Rizika Strategie představují všechny neadekvátní situace, které mohou nastat v průběhu všech fází implementace Strategie a které by mohly ohrozit veškerý proces a správnou realizaci Strategie. Mezi klíčová rizika jsou zahrnuta ta, která by mohla ohrozit stanovený cíl, termín realizace a náklady jednotlivých opatření v rámci Strategie a AP. Rizika nejčastěji nastávají z důvodů změn, z důvodů špatné komunikace mezi osobami koordinačního týmu a dalších osob a organizací, které se podílejí na realizaci AP Strategie, dále pak také v důsledku změn vnějších okolností a podmínek. Již v přípravné fázi a při návrhu AP Strategie byla identifikována rizika a následně byly stanoveny možnosti jejich eliminace s cílem předejít případným budoucím nežádoucím problémům a komplikacím.

Tabulka 54: Vyhodnocení rizik

Druh rizika a fáze projektu, ve kterém je možné riziko očekávat	Závažnost rizika (1 - nejnižší, 5 - nejvyšší)	Pravděpodobnost výskytu/četnost výskytu rizika (1 - téměř vyloučená až 5 - téměř jistá)	Předcházení / eliminace rizika
Provozní rizika realizace			
Nedodržení termínu jednotlivých opatření AP Strategie	3	3	V rámci přípravy AP byl sestaven harmonogram všech činností. Všechny části harmonogramu byly navrženy zpracovatelem s odpovídajícími zkušenostmi a konzultovány s pracovní skupinou. Eliminace tohoto rizika je zajištěna důslednou kontrolou manažera pro BESIP Zlínského kraje v rámci průběžných celoročních kontrol, následně budou uvedena nápravná opatření.
Živelné pohromy	4	2	Živelná pohroma je mimořádná událost vzniklá v důsledku škodlivého působení přírodních sil. Vlastní realizace určitých opatření AP by byla v případě vzniku živelných pohrom ohrožena - jednalo by se však o zásah vyšší moci, kterou není možné ovlivnit. V případě vzniku živelné pohromy, dle jejího charakteru, by došlo ke změně termínu realizace (například zničení stavebních úprav a přisvětlení přechodu pro chodce vlivem povodně).

Zvýšení cen vstupů a ceny práce	4	2	Finanční alokace AP Strategie byla sestavena na základě předchozích zkušeností a odpovídá cenám běžným na trhu. Prudký cenový výkyv, který by narušil výdaje žadatele způsobem, který by pro něj byl eliminační, se nepředpokládá. V případě dodavatelů služeb bude proveden výběr na základě příslušné úrovně výběrového řízení.
Nekvalitní tým implementace AP Strategie	4	1	Pracovní skupina byla sestavena z odborníků z praxe, kteří disponují dlouholetými zkušenostmi v oboru.
Finanční rizika			
Neobdržení dotace	5	2	Riziko neobdržení dotace pro jednotlivá opatření bude minimalizováno kvalitní přípravou projektu a žádosti o dotaci. Dílčí projekty budou připravené v dostatečném časovém předstihu, aby došlo k zamezení nekvalitní projektové přípravy, nedostatkům a chybám vyplývajícím z časové tísně.
Kraj dostatečně nepodpoří finančně jednotlivé dotační tituly	5	2	Strategie vychází z předpokladu, že kraj uvolní dostatečné množství peněz na jednotlivé dotační tituly.
Kraj může zrušit jednotlivé dotace	5	3	Z důvodu mimořádných událostí (například pandemie COVID) může dojít ke zrušení a využití finančních prostředků v jiné oblasti (například zdravotnictví).

4.4 Monitorování plnění AP

Nedílnou součástí implementačního procesu je soustavné monitorování průběhu realizace a vyhodnocování výsledků koncepčních dokumentů. Monitoring poskytuje zpětnou vazbu ohledně postupu naplňování Strategie a jejich priorit/cílů, poskytuje tak vstupy pro zacílení AP.

Základním nástrojem monitoringu jsou monitorovací indikátory (MI), které jsou součástí AP. Ty představují jistou (více či méně přesnou) kvantifikaci cílů do podoby měřitelných ukazatelů. Pro každou úroveň je určena odpovídající kategorie monitorovacích indikátorů – indikátory výstupu, výsledku a dopadu, a to včetně uvedeného zdroje dat.

Indikátory výstupu monitorují bezprostřední efekty implementace AP (výstupy realizace opatření), tedy např. počet projektů zaměřených na dopravní výchovu. Indikátory výsledku naproti tomu již nepředstavují bezprostřední efekt implementace AP, měří výsledky těchto aktivit ve vztahu k definovaným cílům, tedy např. snížení počtu dopravních nehod. Indikátory dopadu se vztahují ke strategickému cíli, respektive k vizi Strategie. Podávají tak informaci o tom, zda se kraj posouvá ve směru definované vize. V rámci monitoringu by měl být kladen důraz především na indikátory výsledku a dopadu, které poskytují skutečnou zpětnou vazbu o tom, zda realizované opatření (monitorované prostřednictvím výstupů) dosahují cílů, kvůli kterým byly implementovány.

Indikátory výstupu jsou definovány na úrovni jednotlivých opatření a během realizace AP budou sledovány nositeli jednotlivých projektových záměrů. Přehled dosažených hodnot jednotlivých indikátorů bude součástí každé Zprávy o naplňování AP a informace o plnění Strategie.

Zpráva o naplňování AP je nástrojem monitoringu plnění Strategie. Jejím účelem je získat informace a vyhodnotit postup plnění AP a dosažených výstupů a výsledků na konkrétní časové období.

Vyhodnocení AP bude zveřejňováno na webových stránkách Zlínského kraje. Dále budou o vyhodnocení informovány všechny odpovědné a spolupracující subjekty.

4.4.1 Koncepční naplňování Strategie

S ohledem na koncipování AP do roku 2024 a následně na dvouletá období, bude:

- **k 31. 1. 2025 předloženo orgánům Zlínského kraje k projednání vyhodnocení k projednání vyhodnocení plnění AP na období do roku 2024 a návrh AP na období dalších dvou let** (obdobně bude postupováno v následujících lichých letech až do roku 2031).

Všechny odpovědné a spolupracující subjekty jsou povinny na výzvu Manažera BESIP ZK reportovat stav plnění opatření AP, a to v termínu do 30. 11. 2024 (obdobně bude postupováno v následujících sudých letech až do roku 2030).

Dále jsou odpovědné a spolupracující subjekty povinny na výzvu Manažera BESIP ZK předložit Zlínskému kraji návrh opatření AP na období 2025–2026, a to do 30. 6. 2024 (obdobně bude postupováno v následujících sudých letech do roku 2030).

Každé vyhodnocení plnění AP a informace o plnění Strategie pak bude obsahovat vyhodnocení jak z pohledu fatálních následků nehod, tak strategických cílů a všech klíčových ukazatelů ve Zlínském kraji.

4.4.2 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace

Nastavení rozpočtu souvisí s nastavením procesů implementace AP. Znamená to nejprve přijmout na příslušné rozhodovací úrovni politické rozhodnutí o prioritách, které se přisoudí ochraně zdraví a životů občanů v silničním provozu. Na základě takového politického rozhodnutí je pak možno vyčlenit potenciální finanční částku a na ni pak návazně vypracovat plán konkrétních akcí a opatření.

V prvních letech by bylo vhodné alokovat největší objem finančních prostředků na projekční a přípravné práce (dopravní studie, analýzy apod.), bezpečnostní inspekce, u větších měst systemická řešení BESIP, např. zpracováním místních strategií BESIP a vypracováním projektových dokumentací. Postupně by měla alokace finančních prostředků v dalších letech přejít na realizaci stavebních opatření. Poměrná částka financí by měla být alokována v jednotlivých letech i na preventivní osvětu.

Nastavení financování pro jednotlivé roky by mělo být vázáno na vyhodnocení plnění AP Strategie, ze kterého vyplynou aktuální potřeby pro města a obce v oblasti BESIP vč. nově identifikovaných nehodových lokalit (shluků dopravních nehod), kterými je nutné se zabývat.

Dle AP je předpokládána finanční náročnost na dotační tituly předběžně stanovena pro rok 2023 na částku 5 mil. Kč a pro rok 2024 na částku 7 mil. Kč.

Náklady na opatření nehodových lokalit mohou být výrazně poníženy za pomoci financování z fondů například SFDI (kde může být poskytnuta dotace až do výše 85% uznatelných nákladů), apod.

4.4.3 Ztráty z dopravní nehodovosti

Během 10 let (2011–2020) dosáhly socioekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území Zlínského kraje 31,73 mld. Kč; za rok 2020 činily 3,43 mld. 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.

4.4.4 Výdaje kraje do bezpečnosti silničního provozu

Při stanovení výdajů se vychází z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace na území kraje a konzultací s odborníky.

Přesná částka musí vycházet z podrobného ročního výpisu akcí a návazně na to je nutné predikovat finanční prostředky. Pro rok 2021 již byl rozpočet schválen v předchozím roce. Pro rok 2022 byl rozpočet schválen koncem roku 2021, kdy ještě nebyl koncepční dokument

Strategie dokončen. Finanční prostředky nutné pro plnění tohoto koncepčního dokumentu budou zohledněny v rozpočtu pro rok 2023.

4.4.5 Klíčové ukazatele

Analýza klíčových ukazatelů nehodovosti přináší poznatky o chování účastníků silničního provozu a vlivu infrastruktury na bezpečnost silničního provozu, v případě ČR také o příčinách nehod a jejich vinících.

Na základě informací o plnění NSBSP a dalších prioritních oblastí bezpečnosti silničního provozu jak v ČR, byly pro dekádu 2021–2030 stanoveny širší klíčové ukazatele, které jsou sledovány v ČR. Tyto ukazatele jsou rozděleny do základních skupin a dále členěny do jednotlivých podskupin. **U všech klíčových ukazatelů bude mj. sledováno předpokládané snížení usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích o 50 % do roku 2030, stejně jako v případě strategických cílů.**

4.5 Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů

4.5.1 Podpora veřejnosti

Postoje veřejnosti k situaci silničního provozu je nutné ovlivňovat směrem k vyšší odpovědnosti a ohleduplnosti. V tomto duchu by měla být rozvíjena spolupráce s neziskovým sektorem a také médii. Je žádoucí, aby členové institucí zastoupených v Radě Zlínského kraje komunikovali v tomto ohledu jednotně.

Opatření vedoucí k bezpečnosti musí naplňovat další potřeby obyvatel, zejména ve městech, kde je rozvoj bezpečnosti silničního provozu úzce spjat s preferencí nemotorové dopravy na úkor dopravy automobilové. Vytváří se tak nejen bezpečnější, ale také hodnotnější prostor pro obyvatele.

4.5.2 Činnost krajského manažera pro BESIP

Koordinace činnosti odpovědných subjektů, informování veřejnosti o aktivitách na webových stránkách, tiskovinách KÚ, reporting vedení kraje o plnění opatření jednotlivými odpovědnými subjekty. Koordinace prací při tvorbě návrhu AP na období 2025–2026.

Koordinace aktivit v kraji s KK BESIP pro Zlínský kraj. Spolupráce se správci komunikací na území ZK (iniciace řešení shluků dopravních nehod). Iniciace zaměření dotačního programu ZK v návaznosti na průběžné vyhodnocení plnění Strategie.

Příprava podkladů v oblasti BESIP pro projednání v Radě a Zastupitelstvu Zlínského kraje. Aktivní účast na zasedání Komise BESIP v ORP (informování o krajské Strategii a o odpovědnostech ORP vůči krajské a národní Strategii BESIP).

Konzultace se všemi obcemi ZK v oblasti financování BESIP a realizace dopravně-bezpečnostních opatření na nehodových lokalitách.

4.5.3 Horizontální i vertikální spolupráce

Problematika bezpečnosti přesahuje i do dalších oblastí strategického rozvoje Zlínského kraje, viz Kapitola 1.3 *Provázanost krajské strategie se strategickými dokumenty kraje*. Při tvorbě a

aktualizaci strategických dokumentů Zlínského kraje je nutné dbát na bezpečnost silničního provozu a jednat na základě znalostí a praxe.

Řada aktivit AP vyžaduje k jejich úspěšné implementaci spolupráci několika resortů a dalších subjektů. Z tohoto důvodu je nutné, aby Rada Zlínského kraje byla funkčním orgánem, který se schází několikrát ročně a zřizuje výbory či pracovní skupiny k aktuálním tématům, zároveň jejich činnost dozoruje a výsledky jejich práce implementuje do praxe. Úkoly Rady Zlínského kraje mohou vyplývat z analýzy ukazatelů BESIP nebo mohou vznikat na základě politiky ČR.

Strategie určuje základní rámec. Vzhledem k dopravnímu výkonu i délce komunikací ve správě kraje a obcí je ovšem zásadní systematicky zvyšovat bezpečnost silničního provozu i na regionální a místní úrovni. Z tohoto důvodu Strategie podporuje vytváření místních strategií BESIP.

4.5.4 Dohled Policie ČR

Viditelný policejní dohled je na základě zkušeností **prvkem, který výrazně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu.** Z tohoto důvodu je nutné, aby ve Zlínském kraji trvala snaha o navyšování viditelného dohledu. Z pohledu účinnosti preventivních aktivit je nutné, aby byly spjaté právě s viditelným dohledem.

V místech, kde se vyskytuje vysoký podíl zranitelných účastníků dopravy, např. průtahy obcemi, je vhodné instalovat zařízení k měření rychlosti, které zvýší míru dodržování rychlostního limitu 24 hodin denně.

4.5.5 Navrhování pozemních komunikací

Pro rychlejší vytváření bezpečného dopravního prostředí je nutné, aby se odborná veřejnost (autorizovaní inženýři, pracovníci silničních správních úřadů, policisté dopravních inspektorátů apod.) **vzdělávala v problematice utváření bezpečného dopravního prostoru.** Je nutné podporovat aktivity vedoucí ke zvýšení počtu odborníků se schopností odhalit, napravit či nejlépe předejít bezpečnostním nedostatkům staveb.

4.6 Závěrečná shrnutí

Strategie je stěžejním dokumentem kraje v oblasti dopravy, koncepčním a plánovacím podkladem pro snižování počtu a následků dopravních nehod na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji. Při tvorbě dokumentu byly zohledněny socioekonomické charakteristiky kraje, rozpočet, klíčové koncepční dokumenty a provázanost s novou národní Strategii BESIP 2021–2030.

Strategickým cílem je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod v roce 2030 na polovinu, tzn. o 50 % méně vůči průměru let 2017–2019. Cíle vycházejí z mezinárodních závazků ČR. Klíčové pro plnění strategických cílů Strategie je důsledné plnění opatření uvedených v AP (viz Příloha 1) a dalších aktivit obsažených ve Strategii.

Ve Zlínském kraji došlo v poslední dekádě, tj. v období 2011–2020, celkem k 36 762 dopravním nehodám, při nichž bylo 293 osob usmrceno a 1 615 těžce zraněno. Během 10 let (2011–2020) dosáhly socioekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území Zlínského kraje **31,73 mld. Kč**.

Cílem předkládaného dokumentu je systematický přístup k řešení bezpečnosti silničního provozu jako celku. Dokument identifikuje problémová místa v dopravě ve Zlínském kraji. Prostřednictvím AP budou stanovena opatření, jejichž realizací by mělo dojít ke snížení dopravní nehodovosti a jejich následků.

Vize NULA znamená pro Zlínský kraj provoz bez jakýchkoliv smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou. Nejpozději v roce 2050 by neměl být ve Zlínském kraji nikdo usmrcen ani těžce zraněn. Střednědobým cílem je vytvořit podmínky pro to, aby **v roce 2030 na území Zlínského kraje na následky dopravní nehody počet usmrcených a těžce zraněných osob klesl na 50 % oproti průměru let 2017–2019** (tj. průměr let 2017–2019 celkem usmrcených 22 osob a těžce zraněných 136 osob). Naplňování vytyčených cílů ve všech kategoriích by mělo probíhat plynulým vývojem ve stanoveném období.

Přílohy

Příloha 1: Akční plán Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2024

Příloha 2: Charakteristika jednotlivých shluků dopravních nehod

Příloha 3: Místa dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním ve Zlínském kraji (mapy)

Seznam zkratek

ADAS	Advanced Driver Assistance Systems (pokročilé asistenční systémy pro řidiče)
AP	Akční plán
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
CDV	Centrum dopravního výzkumu v. v. i.
C-ITS	Cooperative-ITS; kooperativní inteligentní dopravní systémy
CIVINET	Česká a Slovenská republika, z.s.: Síť měst, regionů a dalších partnerů věnujících se tématu udržitelné mobility
DDH	Dětská dopravní hřiště
EU	Evropská unie
FZŠ	Fond zábrany škod
GIS	Geographic information systém (Geografický informační systém)
GPS	Global Positioning System (Globální polohový systém)
HADN	Hloubková analýza dopravních nehod CDV, také Národní výzkum nehod; variantně CZIDAS (Czech In-Depth Accident Study)
HDP	Hrubý domácí produkt
IDSZK	Integrovaný dopravní systémy Zlínského kraje
ITS	Inteligentní dopravní systémy
IZS	Integrovaný záchranný systém
KDE+	Metoda sloužící k identifikaci problémových míst na mezikřižovatkových úsecích
KK BESIP	Krajský koordinátor BESIP
KM BESIP	Krajský manažer BESIP
KÚ	Krajský úřad
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
MHD	Městská hromadná doprava
MI	Monitorovací indikátory
MK	Místní komunikace
MŠ	Mateřská škola
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020
NUB	Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
ORP	Obec s rozšířenou působností
PČR	Policie ČR
RIS3	Národní výzkumná a inovační strategie pro inteligentní specializaci ČR na roky 2021–2027
RPDI	Roční průměr denních intenzit dopravy
ŘS ZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SRZK	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030
Strategie	Strategie BESIP Zlínského kraje 2022–2030
SWOT	SWOT analýza (S = Strengths (Silné stránky), W = Weaknesses (Slabé stránky), O = Opportunities (Příležitosti), T = Threats (Hrozby))
TNV	Těžká nákladní vozidla
TV	Těžká vozidla
V85	Rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel – 85 % percentil rychlosti
ZK	Zlínský kraj
ZŠ	Základní škola

Seznam tabulek

Tabulka 1: HDP / obyvatelé (Kč)	11
Tabulka 2: Míra nezaměstnanosti (%)	12
Tabulka 3: Počet obyvatel / km ²	14
Tabulka 4: Délka silnic – km / tis. km ² (pouze dálnice, silnice I., II. a III. tř.)	16
Tabulka 5: Pozemní komunikace ve Zlínském kraji (délka v km, 1.1.2020)	17
Tabulka 6: Počet osobních automobilů / tis. obyvatel	20
Tabulka 7: Počet motorových vozidel / tis. obyvatel.....	21
Tabulka 8: Silniční hraniční přechody ve Zlínském kraji – RDPI (voz / 24 h), sčítání dopravy 2016	25
Tabulka 9: Porovnání vybraných ukazatelů okresů Zlínského kraje.....	26
Tabulka 10: Porovnání počtu usmrčených osob v realitě a předpokladu mezi Zlínským krajem, ČR a EU	28
Tabulka 11: Strategický cíl Strategie BESIP ZK.....	30
Tabulka 12: Dílčí cíl – děti	30
Tabulka 13: Dílčí cíl – chodci.....	30
Tabulka 14: Dílčí cíl – cyklisté	31
Tabulka 15: Dílčí cíl – motocyklisté.....	31
Tabulka 16: Dílčí cíl – mladí řidiči	31
Tabulka 17: Dílčí cíl – stárnoucí populace	31
Tabulka 18: Dílčí cíl – alkohol a jiné návykové látky	32
Tabulka 19: Dílčí cíl – nepřiměřená rychlost.....	32
Tabulka 20: Dílčí cíl – nedání přednosti v jízdě.....	32
Tabulka 21: Dílčí cíl – nesprávné předjíždění	32
Tabulka 22: Dílčí cíl – nákladní automobily.....	33
Tabulka 23: Druh komunikace – dálnice	33
Tabulka 24: Druh komunikace – silnice I. třídy	33
Tabulka 25: Druh komunikace – silnice II. třídy.....	33
Tabulka 26: Druh komunikace – silnice III. třídy.....	34
Tabulka 27: Druh komunikace – místní komunikace.....	34
Tabulka 28: Druh komunikace – účelové komunikace (polní, lesní cesty).....	34
Tabulka 29: Druh komunikace – účelové komunikace (ostatní)	34
Tabulka 30: Směrové poměry komunikace – přímý úsek.....	35
Tabulka 31: Směrové poměry komunikace – přímý úsek po projetí zatáčky	35
Tabulka 32: Směrové poměry komunikace – zatáčka.....	35
Tabulka 33: Směrové poměry komunikace – křižovatka 4 ramenná	35
Tabulka 34: Směrové poměry komunikace – křižovatka 3 ramenná	36
Tabulka 35: Směrové poměry komunikace – křižovatka 5 a víceramenná.....	36
Tabulka 36: Směrové poměry komunikace – okružní křižovatka	36
Tabulka 37: Strategický cíl - celkem	36
Tabulka 38: Dílčí cíle	37
Tabulka 39: Druhy komunikací	37
Tabulka 40: Směrové poměry komunikací.....	38
Tabulka 41: Výše ztrát z dopravních nehod ve Zlínském kraji a v ČR.....	39

Tabulka 42: Ekvivalent závažnosti nehod a hodnocení bezpečnosti krajů	44
Tabulka 43: Přehled měření NUB ve Zlínském kraji	56
Tabulka 44: Přehled měření NUB v ČR	57
Tabulka 45: Hodnoty vybraných NUB ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2020	57
Tabulka 46: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (muži)	58
Tabulka 47: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (ženy)	58
Tabulka 48: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (celkem)	58
Tabulka 49: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (muži)	60
Tabulka 50: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (ženy)	61
Tabulka 51: Počty bodovaných řidičů ve Zlínském kraji (celkem)	61
Tabulka 52: Strategické pilíře – Česká republika	78
Tabulka 53: Strategické pilíře – Zlínský kraj	79
Tabulka 54: Vyhodnocení rizik.....	99

Seznam grafů

Graf 1: HDP / obyvatelé (Kč)	11
Graf 2: Míra nezaměstnanosti (%)	13
Graf 3: Počet obyvatel / km ²	14
Graf 4: Délka silnic / tis. km ²	16
Graf 5: Počet osobních automobilů / tis. obyvatel	20
Graf 6: Počet motorových vozidel / tis. obyvatel	21
Graf 7: Relativní vývoj počtu usmrčených osob ve Zlínském kraji, ČR a EU	28
Graf 8: Rozdíl usmrčených osob v krajích 2011–2020 / 2001–2010	29
Graf 9: Rozdíl těžce zraněných osob v krajích 2011–2020 / 2001–2010	29
Graf 10: Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji	38
Graf 11: Vývoj počtu usmrčených a těžce zraněných osob – Zlínský kraj	40
Graf 12: Meziroční změna následků nehod – Zlínský kraj.....	41
Graf 13: Podíl krajů na počtu usmrčených a těžce zraněných v ČR.....	41
Graf 14: Průměrná meziroční změna počtu usmrčených a těžce zraněných v krajích	42
Graf 15: Počet usmrčených a těžce zraněných na milion obyvatel v krajích	42
Graf 16: Počet usmrčených a těžce zraněných na tisíc km pozemních komunikací v krajích.	43
Graf 17: Počet usmrčených a těžce zraněných na mld. vozokm v krajích.....	43
Graf 18: Porovnání hodnocení bezpečnosti a závažnosti nehod dle správních obvodů ORP ve Zlínském kraji	45
Graf 19: Počet usmrčených osob podle pohlaví na milion osob ve Zlínském kraji	46
Graf 20: Počet těžce zraněných osob podle pohlaví na milion osob ve Zlínském kraji.....	46
Graf 21: Počet usmrčených osob zaviněných řidiči podle pohlaví na tisíc řidičů ve Zlínském kraji	47
Graf 22: Počet těžce zraněných osob zaviněných řidiči podle pohlaví na tisíc řidičů ve Zlínském kraji	47
Graf 23: Následky nehod podle věku a pohlaví ve Zlínském kraji	48
Graf 24: Následky nehod podle věku viníka nehody ve Zlínském kraji.....	49

Graf 25: Následky nehod podle příčiny ve Zlínském kraji	49
Graf 26: Následky nehod podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji	50
Graf 27: Počet usmrcených po měsících podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji	50
Graf 28: Počet těžce zraněných po měsících podle kategorie poškozené osoby ve Zlínském kraji	51
Graf 29: Počet usmrcených a těžce zraněných po měsících podle kategorie viníka ve Zlínském kraji	51
Graf 30: Počet usmrcených a těžce zraněných podle druhu komunikace ve Zlínském kraji	52
Graf 31: Počet usmrcených a těžce zraněných podle směrových poměrů ve Zlínském kraji	52
Graf 32: Podíl bodovaných řidičů (muži) ve Zlínském kraji	59
Graf 33: Podíl bodovaných řidičů (ženy) ve Zlínském kraji	59
Graf 34: Podíl bodovaných řidičů (celkem) ve Zlínském kraji	60
Graf 35: Počet bodovaných přestupků (celkem) ve Zlínském kraji	62
Graf 36: Počet bodovaných přestupků (rychlost) ve Zlínském kraji	63
Graf 37: Počet bodovaných přestupků (alkohol a návykové látky) ve Zlínském kraji	63
Graf 38: Počet bodovaných přestupků (pásky a přílby) ve Zlínském kraji	64
Graf 39: Počet bodovaných přestupků (telefonování) ve Zlínském kraji	64
Graf 40: Relativní předpoklad vývoje usmrcených a těžce zraněných osob	75
Graf 41: Vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji	76
Graf 42: Vývoj těžce zraněných osob ve Zlínském kraji	77
Graf 43: Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých dekáдах ve Zlínském kraji	77
Graf 44: Příčiny závažných nehod v ČR	80
Graf 45: Příčiny závažných nehod ve Zlínském kraji	81
Graf 46: Podíl usmrcených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti v ČR	82
Graf 47: Podíl těžce zraněných osob v důsledku nepřiměřené rychlosti v ČR	82
Graf 48: Závažné následky nehod v ČR	84
Graf 49: Závažné následky nehod ve Zlínském kraji	85
Graf 50: Následky nehod zranitelní účastníci – ČR	86
Graf 51: Následky nehod zranitelní účastníci – Zlínský kraj	86
Graf 52: Nehodovost na silnicích I. třídy za dekádu 2011–2020 ve Zlínském kraji	90
Graf 53: Nehodovost na silnicích II. a III. třídy za dekádu 2011–2020 ve Zlínském kraji	91

Seznam obrázků

Obrázek 1: Bezpečnost na silnicích BESIP	4
Obrázek 2: Vize nula	5
Obrázek 3: Strategie BESIP 2021–2030	6
Obrázek 4: Silniční a dálniční síť 1. 1. 2021, Zlínský kraj <i>Zdroj: rsd.cz</i>	18
Obrázek 5: Výsledky sčítání dopravy 2016, Zlínský kraj <i>Zdroj: rsd.cz</i>	24

Obrázek 6: Místa dopravních nehod s usmrcením a s těžkým zraněním 2011–2021 (Zlínský kraj).....	27
Obrázek 7: Rozdělení nákladů pro výpočet celospolečenských ztrát.....	39
Obrázek 8: Shluky dopravních nehod 2012–2020 (Zlínský kraj).....	53
Obrázek 9: Referenční body k měření nepřímých ukazatelů bezpečnosti (Zlínský kraj).....	55
Obrázek 10: Statistická metoda KDE BOURÁME.....	90

Použité zdroje

CDV: Hloubková analýza dopravních nehod v silničním provozu. Dostupné z <https://www.vyzkumnehod.cz>

Česká kancelář pojistitelů. Fond zábrany škod. Dostupné z <https://www.fondzabranyskod.cz/>

Dopravní nehodovost v roce 2020. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020>

Dopravní nehody v ČR. Dostupné z <https://nehody.cdv.cz/>

Dopravní nehody v ČR. Shluky dopravních nehod. Dostupné z <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=kj>

Generel dopravy Zlínského kraje. Dostupné z <https://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-99.html>

Chytrý kraj – strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030. Dostupné z <https://www.kr-zlinsky.cz/chytry-kraj-strategie-rozvoje-chytreho-regionu-zlinskeho-kraje-2030-cl-5150.html>

Jordová, R. a kol. (2015): Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky.

Kde bouráme. Metoda Kde +. Dostupné z <https://www.kdebourame.cz/cz/>

Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Zlínského kraje. Dostupné z <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-silnicni-site-ii-a-iii-trid-zlinskeho-kraje-cl-4839.html>

Nebezpečné přejezdy. Dostupné z <https://www.cspsd.cz/907-nebezpecne-prejezdy>

Nehodové lokality. Dostupné z <https://www.czrso.cz/clanek/nehodove-lokality/?id=1208>

Pozor, chodci! Dostupné online z <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pozor,-chodci!>

Shrnutí závěrečné zprávy RIA. Dostupné z <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/2ORNBQVEVJGG>

Smart City a inteligentní řízení dopravy. Dostupné z <https://www.cdv.cz/file/ke-stazeni-smart-city-a-inteligentni-rizeni-dopravy/>

Strategie Bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip--cl-2014.html>

Strategie rozvoje Zlínského kraje. Dostupné z <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030-cl-4623.html>

