

VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ KRAJSKÉ STRATEGIE BESIP 2022-2030 ZA OBDOBÍ 2021-2024 VE ZLÍNSKÉM KRAJI



OBSAH

1. Úvod.....	4
2. Analytické zhodnocení plnění strategických cílů Strategie BESIP ZK za období 2021-2024.....	5
3. Analytické zhodnocení plnění dílčích cílů Strategie BESIP ZK za období 2021-2024.....	7
3.1. Děti	7
3.2. Chodci	7
3.3. Cyklisté	8
3.4. Motocyklisté.....	8
3.5. Mladí řidiči.....	9
3.6. Stárnoucí populace.....	9
3.7. Alkohol a jiné návykové látky.....	10
3.8. Rychlost	10
3.9. Přednost	11
3.10. Předjíždění.....	11
3.11. Nákladní automobily	12
4. Vývoj socioekonomických ztrát z dopravních nehod na území Zlínského kraje	13
5. Aktuální stav nehodovosti za jednotlivé roky 2021 až 2024	16
6. Předpoklady vývoje nehodovosti ve Zlínském kraji od roku 2025 do roku 2030	22
7. Srovnání následků nehodovosti ve Zlínském kraji s ostatními kraji v ČR.....	26
8. Vývoj nehodovosti v ORP Zlínského kraje ve sledovaném období	31
9. Vývoj následků nehodovosti ve Zlínském kraji	33
10. Kritická místa na území Zlínského kraje	36
11. Srovnání měření aktuálních měřených NUB mezi ZK a ČR za 2021-2022.....	41
12. Plnění Akčního plánu Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2024	44
12.1. Strategický pilíř – Účastníci provozu.....	44
12.1.1. Rychlost	44
12.1.2. Mladí řidiči	45
12.1.3. Zranitelní účastníci.....	45
12.1.4. Nevěnování se řízení	46
12.1.5. Alkohol a jiné návykové látky	46
12.1.6. Ochranné prvky	46
12.2. Strategický pilíř – Infrastruktura	46
12.2.1. Odstraňování nehodových lokalit	46
12.2.2. Dopravní značení.....	49
12.2.3. Smart Cities a C-ITS.....	50
12.2.4. Srážky se stromem	50
12.2.5. Železniční přejezdy	50

12.2.6.	Srozumitelná a předvídatelná trasa	50
12.2.7.	Přechody pro chodce	51
12.3.	Strategický pilíř – Vozidla a technologie	51
12.3.1.	Balíček opatření – pokročilé technologie	51
12.3.2.	Čistá mobilita	51
12.4.	Strategický pilíř – Koordinace BESIP	51
12.4.1.	Manažer BESIP Zlínského kraje	51
12.4.2.	Účinný dohled a vymahatelnost práva	52
12.4.3.	Dotační tituly	53
12.4.4.	Poskytování veřejnosti informací o Strategii BESIP ZK 2022-2030	53
12.4.5.	Přenos projektů z Fondu zábrany škod do Zlínského kraje	53
13.	Závěr	54
14.	Použité zdroje	56
15.	Seznam grafů	56
16.	Seznam tabulek	56
17.	Přílohy	58

1. Úvod

Bezpečnost silničního provozu představuje jednu z klíčových oblastí veřejné politiky, která má přímý dopad na zdraví, životy a kvalitu života obyvatel. Strategie BESIP Zlínského kraje pro období 2022–2030 byla vytvořena jako dlouhodobý rámec pro systematické snižování dopravní nehodovosti a zejména jejích nejzávažnějších následků – úmrtí a těžkých zranění. Tento dokument přináší vyhodnocení jejího plnění v rámci Zlínského kraje za období let 2021 až 2024.

Hodnocení se zaměřuje jak na naplňování hlavních strategických cílů, tak na konkrétní dílčí oblasti, které se týkají různých skupin účastníků silničního provozu nebo hlavních příčin nehod. Sleduje se také vývoj nehodovosti v čase, její prostorové rozložení v rámci kraje i porovnání s ostatními regiony České republiky.

Součástí dokumentu je rovněž zobrazení socioekonomických dopadů dopravních nehod, která kvantifikuje ztráty způsobené nejen materiálními škodami, ale především následky na zdraví a životech. Nehodovost Zlínského kraje je rovněž porovnávána i s ostatními kraji České republiky, přičemž jsou porovnávány nejen absolutní čísla nehod a vážných následků, ale i přepočty na další ukazatele. Porovnány jsou i jednotlivé části (obce s rozšířenou působností) Zlínského kraje mezi sebou, ať už v počtu či vývoji nehod. Součástí vyhodnocení je také identifikace a analýza tzv. kritických míst – lokalit s opakovaným výskytem dopravních nehod, které představují zvýšené riziko pro účastníky silničního provozu. Dokument se věnuje lokalitám, kde již byla provedena bezpečnostní opatření, tak i těm, které i nadále vykazují vysokou nehodovost.

Dále je hodnoceno, jak se Zlínskému kraji daří naplňovat Akční plán Strategie BESIP, který zahrnuje konkrétní opatření v oblasti infrastruktury, prevence, vzdělávání, technologií a koordinace činností mezi klíčovými aktéry.

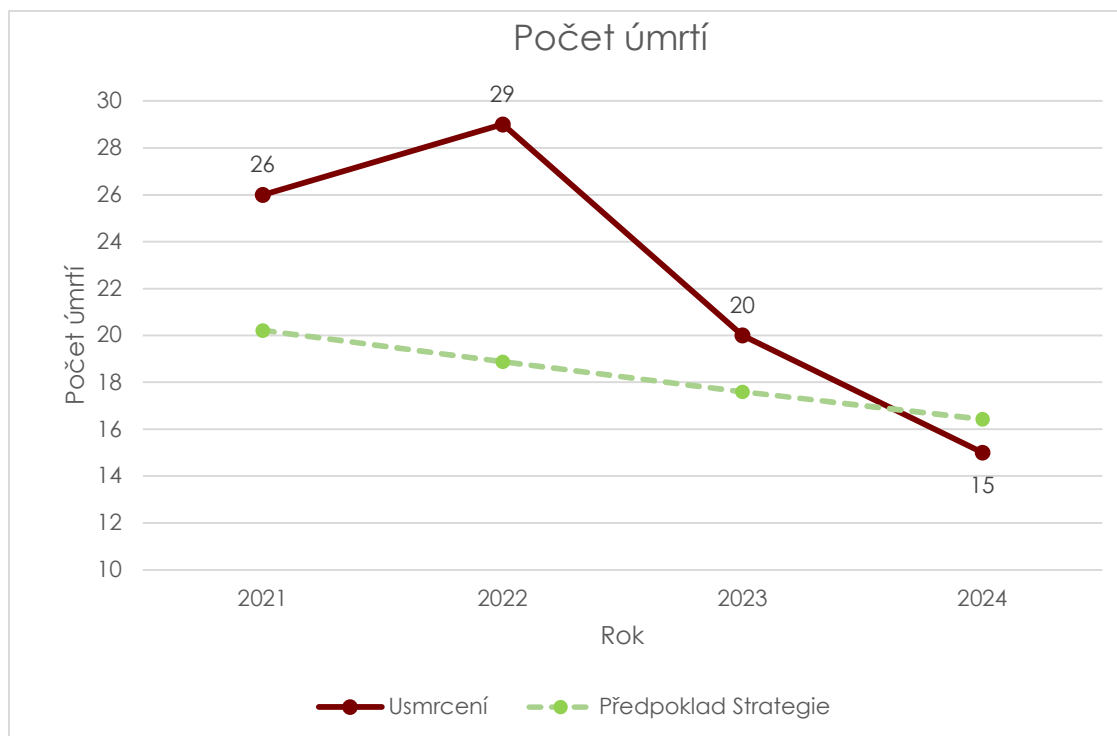
Dokument tak poskytuje ucelený přehled o stavu dopravní bezpečnosti v kraji, identifikuje silné i slabé stránky dosavadního vývoje a vytváří podklad pro další plánování a rozhodování v této oblasti.

2. Analytické zhodnocení plnění strategických cílů Strategie BESIP ZK za období 2021-2024

Cílem Strategie BESIP pro období 2021-2030 je snížení počtu úmrtí a těžkých zranění osob v důsledku dopravních nehod na polovinu v roce 2030 oproti výchozímu období. Výchozím obdobím je průměr let 2017-2019.

Plnění cílů Strategie BESIP v rámci Zlínského kraje za období 2021-2024 je zobrazené v Grafu 1. V rámci celkového počtu usmrcených osob nedošlo k předpokládanému poklesu a nedošlo tak ke splnění cíle. V roce 2021 to bylo o 6 usmrcených více oproti předpokladu, v roce 2022 dokonce o 10 osob více a v roce 2023 o 2 usmrcené osoby více. Pouze pro rok 2024 byl cíl naplněn, jelikož počet úmrtí byl o 1 nižší, než je předpokládaná hodnota poklesu. Za celé období 2021-2024 však cíl naplněn nebyl, jelikož celkový počet skutečný počet zemřelých je o 17 vyšší (o 23 %), než je suma předpokladů.

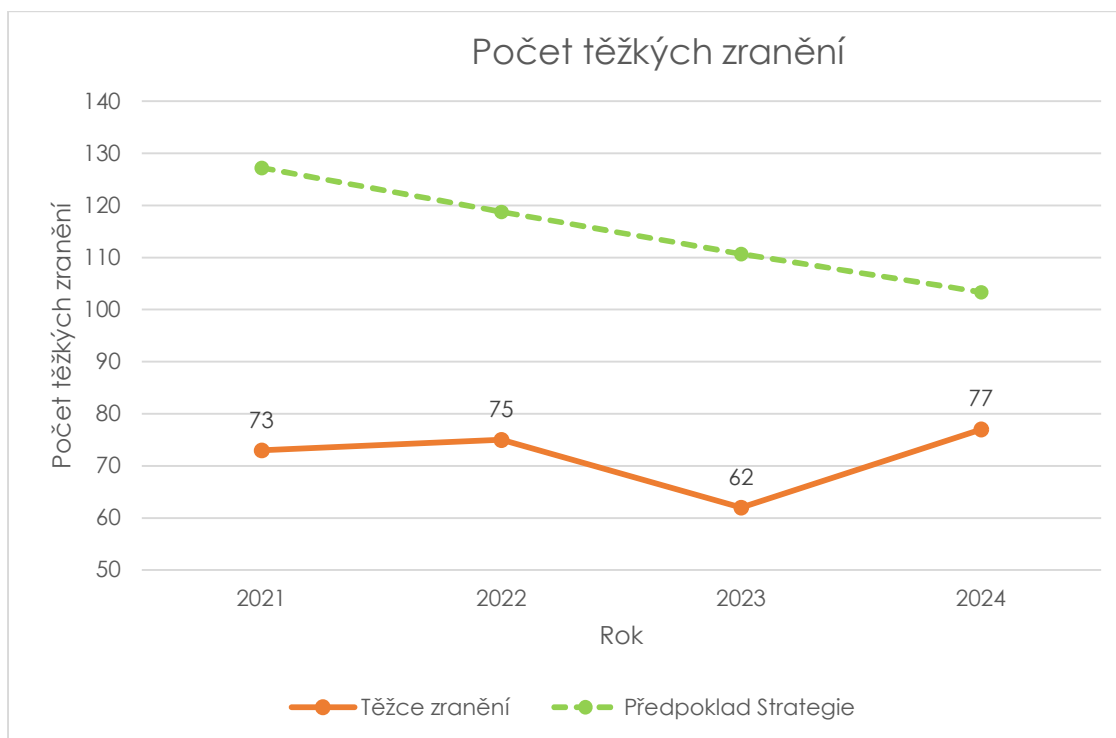
Graf 1: Celkový počet úmrtí (2021-2024)



Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Lepších výsledků bylo dosaženo v rámci celkového počtu těžkých zranění, kde došlo k naplnění cílů snižování ve všech letech sledovaného období, jak je patrné z Grafu 2. Celkový počet těžkých zranění je o 173 nižší (o 38 %), než je předpokládaná hodnota dle Strategie BESIP.

Graf 2: Celkový počet těžkých zranění (2021-2024)



Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Konkrétní počty usmrcených a těžce zraněných, včetně zaokrouhlených hodnot předpokladů dle Strategie BESIP, jsou pak zobrazeny v Tabulce 1.

Tabulka 1: Počet úmrtí a těžkých zranění (2021-2024)

Celkem	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	26	29	20	15	90
Předpoklad Strategie	20	19	18	16	73
Rozdíl	6	10	2	-1	17
Těžce zranění	73	75	62	77	287
Předpoklad Strategie	127	119	111	103	460
Rozdíl	-54	-44	-49	-26	-173

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3. Analytické zhodnocení plnění dílčích cílů Strategie BESIP ZK za období 2021-2024

V této kapitole bude provedeno zhodnocení plnění dílčích cílů Strategie BESIP ve Zlínském kraji za období 2021-2024. Dílčí cíle jsou sledovány u konkrétních kategorií, kterými jsou:

děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.

3.1. Děti

Plnění cílů pro snižování následků z nehod u dětí (osoby do 15 let) je zobrazeno v Tabulce 2. Je patrné, že v rámci úmrtí došlo k překročení předpokládané hodnoty (pro všechny roky činí 0) o jednu osobu. K nesplnění cíle tedy došlo pouze v roce 2022.

Z celkového pohledu za celé sledované období počet těžce zraněných dětí nepřekročil předpokládanou hodnotu, konkrétně byl o 9 % nižší (2 těžká zranění). Avšak v letech 2021 a 2022 došlo shodně o překročení o 1 těžké zranění.

Tabulka 2: Počet úmrtí a těžkých zranění – Děti (2021-2024)

Děti	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	0	1	0	0	1
Předpoklad Strategie	0	0	0	0	0
Rozdíl	0	1	0	0	1
Těžce zranění	7	7	4	2	20
Předpoklad Strategie	6	6	5	5	22
Rozdíl	1	1	-1	-3	-2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.2. Chodci

Jak je patrné z Tabulky 3, tak v případě úmrtí chodců v dopravních nehodách nebyl cíl Strategie naplněn. Ke nesplnění došlo v letech 2021 (o 5 úmrtí více), 2022 i 2023 (shodně o 2 úmrtí více), pouze v roce 2024 byl cíl splněn (o 3 úmrtí méně, než je předpoklad). Z celkového pohledu došlo k překročení předpokladu o 6 úmrtí chodců (+38 %).

Lepších výsledků bylo dosaženo v rámci snižování počtu těžkých zranění, kde byly cíle naplněny v letech 2021 (-55 %), 2022 (-24 %) a 2023 (-56 %). K překročení předpokladu došlo pouze v roce 2024, a to konkrétně o 1 těžké zranění. Za celé sledované období byl však cíl naplněn, jelikož bylo evidováno o 37 těžkých zranění chodců méně (-33 %).

Tabulka 3: Počet úmrtí a těžkých zranění – Chodci (2021-2024)

Chodci	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	9	6	6	1	22
Předpoklad Strategie	4	4	4	4	16
Rozdíl	5	2	2	-3	6
Těžce zranění	14	22	12	26	74
Předpoklad Strategie	31	29	27	25	111
Rozdíl	-17	-7	-15	1	-37

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.3. Cyklisté

V případě nehod cyklistů došlo za celé čtyřleté období k naplnění celkového cíle ve snižování počtu úmrtí i těžkých zranění (Tabulka 4).

V rámci úmrtí došlo k překročení předpokladu pouze v roce 2022, a to o 2 úmrtí. Za celé sledované období však byl cíl naplněn, konkrétně bylo evidováno o 3 úmrtí méně (-30 %) oproti předpokládané hodnotě.

Při pohledu na těžká zranění cyklistů je patrné, že cíl byl naplněn ve všech letech sledovaného období a celkem bylo evidováno o 47 těžkých zranění cyklistů méně, než byla předpokládaná hodnota (-43 %).

Tabulka 4: Počet úmrtí a těžkých zranění – Cyklisté (2021-2024)

Cyklisté	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	1	5	0	1	7
Předpoklad Strategie	3	3	2	2	10
Rozdíl	-2	2	-2	-1	-3
Těžce zranění	20	20	12	11	63
Předpoklad Strategie	30	28	27	25	110
Rozdíl	-10	-8	-15	-14	-47

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.4. Motocyklisté

Celkové cíle Strategie za celé čtyřleté období byly naplněny i v rámci nehod motocyklistů, viz Tabulka 5. Počet úmrtí překročil předpokládanou hodnotu strategie pouze v roce 2023, a to konkrétně o 1 úmrtí (6 úmrtí v daném roce celkem). Za celé sledované období však cíl byl naplněn, přesněji o 5 úmrtí méně oproti předpokladu (-25 %).

Obdobně tomu je i v případě těžkých zranění motocyklistů, kde došlo k překročení předpokladu pouze v roce 2024 (+ 2 těžká zranění). Celkově však bylo evidováno 53 těžkých zranění, což je o 22 (-29 %) méně oproti předpokladu Strategie.

Tabulka 5: Počet úmrtí a těžkých zranění – Motocyklisté (2021-2024)

Motocyklisté	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	3	4	6	2	15
Předpoklad Strategie	6	5	5	5	20
Rozdíl	-3	-1	1	-3	-5
Těžce zranění	11	14	9	19	53
Předpoklad Strategie	21	19	18	17	75
Rozdíl	-10	-5	-9	2	-22

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.5. Mladí řidiči

Cíl nebyl naplněn v případě snižování úmrtí při nehodách mladých řidičů (do 24 let), konkrétně se jedná o nehody zaviněné mladými řidiči (do počtu následků nejsou počítáni pouze řidiči, ale i například spolujezdci). Překročení předpokladu došlo ve všech letech sledovaného období. Za celé období bylo evidováno o 7 (+ 70 %) úmrtí více, než byla předpokládaná hodnota, jak je patrné z Tabulky 6.

V rámci těžkých zranění byla předpokládaná hodnota překročena pouze v roce 2023, a to o 1 těžké zranění. Za celé období však cíl byl splněn, jelikož došlo ke 46 těžkých zraněním, což je o 13 % (7 těžkých zranění) méně.

Tabulka 6: Počet úmrtí a těžkých zranění – Mladí řidiči (2021-2024)

Mladí řidiči	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	5	5	4	3	17
Předpoklad Strategie	3	3	2	2	10
Rozdíl	2	2	2	1	7
Těžce zranění	13	10	14	9	46
Předpoklad Strategie	15	14	13	12	53
Rozdíl	-2	-4	1	-3	-7

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.6. Stárnoucí populace

Naopak u stárnoucí populace (účastníci nehod starší 64 let) byl celkový cíle splněny v obou kritériích (Tabulka 7). U úmrtí došlo k překročení pouze v roce 2023 (+ 2 úmrtí), avšak celkový počet odpovídá předpokládané hodnotě (18 úmrtí).

Počet těžkých zranění byl překročen pouze v roce 2024 (+ 6 těžkých zranění), avšak za celé období byl cíl splněn, jelikož celkový počet těžkých úmrtí je 70, což je o 28 (-29 %) nižší hodnota.

Tabulka 7: Počet úmrtí a těžkých zranění – Stárnoucí populace (2021-2024)

Stárnoucí populace	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	5	4	6	3	18
Předpoklad Strategie	5	5	4	4	18
Rozdíl	0	-1	2	-1	0
Těžce zranění	12	21	9	28	70
Předpoklad Strategie	27	25	24	22	98
Rozdíl	-15	-4	-15	6	-28

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.7. Alkohol a jiné návykové látky

Pozitivních výsledků bylo dosaženo u nehod pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, jelikož u obou ukazatelů došlo k naplnění cílů (Tabulka 8).

U usmrcených osob došlo překročení předpokladu pouze v roce 2022 (+ 1 úmrtí), z celkového pohledu však byl cíl splněn (-29 %).

Počet těžkých zranění splňuje předpoklady ve všech sledovaných letech, celkově bylo evidováno 31 těžkých zranění, což znamená o 18 těžkých zranění méně (-37 %) od předpokladu.

Tabulka 8: Počet úmrtí a těžkých zranění – Alkohol a jiné návykové látky (2021-2024)

Alkohol a jiné návykové látky	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	1	3	0	1	5
Předpoklad Strategie	2	2	2	2	7
Rozdíl	-1	1	-2	-1	-2
Těžce zranění	7	9	7	8	31
Předpoklad Strategie	14	13	12	11	49
Rozdíl	-7	-4	-5	-3	-18

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.8. Rychlost

Další kategorií nehod, kde došlo k pouze částečnému naplnění cílů, jsou nehody z důvodu nepřiměřené rychlosti (Tabulka 9). Ve sledovaném období došlo ke splnění pouze v roce 2024 (- 4 úmrtí), ve všech ostatní došlo k překročení. Celkově tak došlo k 42 úmrtím, přičemž předpokládaná hodnota je 40, došlo tedy k překročení o 2 úmrtí (+ 5 %).

V případě těžkých zranění, došlo ke splnění cíle ve všech sledovaných letech. Celkově bylo evidováno o 50 těžkých zranění méně (-39 %), než je předpoklad strategie.

Tabulka 9: Počet úmrtí a těžkých zranění – Rychlost (2021-2024)

Rychlost	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	13	13	11	5	42
Předpoklad Strategie	11	10	10	9	40
Rozdíl	2	3	1	-4	2
Těžce zranění	26	16	18	18	78
Předpoklad Strategie	35	33	31	29	128
Rozdíl	-9	-17	-13	-11	-50

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.9. Přednost

Lepších výsledků bylo dosaženo u nehod z důvodu nesprávného udání přednosti, kde byly splněny cíle ve snižování počtu úmrtí i těžkých zranění, jak je patrné z Tabulky 10. V případě počtu úmrtí došlo k nesplnění pouze v roce 2022 (o 1 úmrtí více), celkově však byl cíl splněn, jelikož bylo evidováno o 2 úmrtí méně od cílové hodnoty.

U počtu těžkých zranění byl cíl splněn ve všech letech, například v roce 2024 došlo k 16 těžkým zraněním, což je o 16 (50 %) méně od předpokládané hodnoty. Celkově byl tedy cíl splněn, konkrétně dokonce o 53 % (- 76 těžkých zranění).

Tabulka 10: Počet úmrtí a těžkých zranění – Přednost (2021-2024)

Přednost	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	2	3	1	1	7
Předpoklad Strategie	2	2	2	2	9
Rozdíl	0	1	-1	-1	-2
Těžce zranění	15	20	16	16	67
Předpoklad Strategie	39	37	34	32	143
Rozdíl	-24	-17	-18	-16	-76

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.10. Předjíždění

Předposlední sledovanou kategorií hlavních příčin, kde je sledováno plnění dílčích strategických cílů, jsou nehody z důvodu nesprávného předjíždění (Tabulka 11). Zde došlo ke splnění pouze v případě počtu úmrtí, přičemž cíl byl splněn ve všech sledovaných letech. Celkově se byl cíl splněn, jelikož počet úmrtí je o 43 % nižší od předpokládané hodnoty.

Cíl však nebyl splněn pro počet těžkých zranění, především v letech 2021 (+ 2 těžká zranění, + 67 %) a 2024 (+ 3 těžká zranění, + 100 %). Celkově byl cíl překročen o 17 % (+ 2 těžká zranění).

Tabulka 11: Počet úmrtí a těžkých zranění – Předjíždění (2021-2024)

Předjíždění	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	1	1	0	2	4
Předpoklad Strategie	2	2	2	2	7
Rozdíl	-1	-1	-2	0	-3
Těžce zranění	5	2	1	6	14
Předpoklad Strategie	3	3	3	3	12
Rozdíl	2	-1	-2	3	2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3.11. Nákladní automobily

Poslední kategorií, jsou nehody nákladních automobilů, kde se výrazně nepodařilo splnit cíle v rámci počtu úmrtí, jak je patrné z Tabulky 12. K překročení předpokládané hodnoty došlo hned ve 3 jednotlivých letech, 2021 (+ 4 úmrtí), 2022 (+ 2 úmrtí) a 2024 (+ 1 úmrtí). Celkově došlo překročení předpokladu o 114 % (+ 8 úmrtí).

Lepších výsledků bylo dosaženo v rámci počtu těžkých zranění, kde k nesplnění došlo pouze v roce 2023 (+ 1 těžké zranění). Souhrnně však došlo ke splnění s celkovým počtem 22 těžkých zranění, což je o 8 (- 27 %) méně.

Tabulka 12: Počet úmrtí a těžkých zranění – Nákladní automobily (2021-2024)

Nákladní automobily	2021	2022	2023	2024	2021-2024
Usmrcení	6	4	2	3	15
Předpoklad Strategie	2	2	2	2	7
Rozdíl	4	2	0	1	8
Těžce zranění	3	5	8	6	22
Předpoklad Strategie	8	8	7	7	30
Rozdíl	-5	-3	1	-1	-8

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

4. Vývoj socioekonomických ztrát z dopravních nehod na území Zlínského kraje

Socioekonomické ztráty představují souhrnné vyjádření dopadů dopravních nehod na společnost v ekonomických jednotkách. Nejde pouze o přímé materiální škody na vozidlech a infrastruktuře, ale také o ztráty spojené s následky na zdraví a životě účastníků dopravních nehod, ztráty produktivity práce, náklady na zdravotní péči, zásahy složek integrovaného záchranného systému a další administrativní výlohy.

Tyto škody se obvykle dělí na dvě hlavní kategorie:

- 1) **Ztráty z osobních následků nehod**, které zahrnují hodnotu ztraceného lidského života, trvalých následků a dočasné pracovní neschopnosti. Patří sem zdravotní náklady (zdravotní péče), ztráta produktivity (ztráty na produkci, fríková náklady), lidské ztráty (ztráta kvality života, ztracené roky života, bolestné), sociální výdaje (nemocenská, důchody) a další náklady (pohřebné).
- 2) **Ztráty z dopravních nehod** ve smyslu přímých nákladů – tedy hmotné škody (na vozidlech, majetku), administrativní náklady (hasiči, policie, právní soudy, administrativní náklady pojišťoven) a další náklady (dopravní kongesce).

Celkové socioekonomické škody slouží jako klíčový indikátor pro hodnocení dopadů dopravní nehodovosti na stát či regiony, a jsou důležitým argumentem pro investice do preventivních opatření a zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Kvantifikace těchto škod umožňuje i srovnání efektivity různých bezpečnostních opatření a prioritizaci veřejných výdajů. (Zdroj: Centrum dopravního výzkumu [online], dostupné z: www.cdv.cz)

Jednotkové vyčíslení těchto socioekonomických ztrát pro poslední 4 roky za celou Českou republiku je zobrazeno v Tabulce 13. Jedná se o jednotkové náklady ze ztrát z osobních následků, ale i ztrát ze samotných nehod. Částky pro rok 2021 až 2023 vycházejí z výpočtu dle revidovaného metodického postupu Centra dopravního výzkumu, částky pro rok 2024 jsou pak vzhledem k současné nedostupnosti údajů odhadnuté pomocí průměrného koeficientu růstu. (Průměrný koeficient růstu vyjadřuje průměrnou roční míru růstu určité veličiny za určité období, při předpokladu konstantního tempa růstu. Jde o „vyhlazený“ růst, který eliminuje výkyvy mezi jednotlivými roky.)

Tabulka 13: Jednotkové náklady v Kč (2021-2024)

Ztráty z osobních následků	2021	2022	2023	2024
Usmrčené osoby	58 235 000	66 760 000	75 039 000	85 180 173
Těžce zraněné osoby	12 211 000	13 846 000	15 367 000	17 238 839
Lehce zraněné osoby	575 600	655 000	731 500	824 634
Ztráty z nehod	2021	2022	2023	2024
Nehody s usmrcením	1 603 100	1 572 400	2 298 700	2 752 600
Nehody s těžkým zraněním	1 194 800	1 421 900	1 419 200	1 546 742
Nehody s lehkým zraněním	713 500	821 400	909 700	1 027 189
Nehody s hmotnou škodou	474 800	521 300	597 700	670 609

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu [online], dostupné z: www.cdv.cz

Shrnutí celkových osobních následků a nehod dle závažnosti (nehody s úmrtím, nehody s těžkým zraněním, nehody s lehkým zraněním a nehody pouze s hmotnou škodou) za poslední 4 roky ve Zlínském kraji je pak zobrazeno v Tabulce 14. Jedná se všechny nehody a následky na zdraví z nich evidované PČR.

Tabulka 14: Shrnutí nehodovosti ve Zlínském kraji (2021-2024)

Osobní následky	2021	2022	2023	2024
Usmrcené osoby	26	29	20	15
Těžce zraněné osoby	73	75	62	77
Lehce zraněné osoby	1 175	1 332	1 389	1 353
Nehody	2021	2022	2023	2024
Nehody s usmrcením	25	26	19	15
Nehody s těžkým zraněním	61	67	51	69
Nehody s lehkým zraněním	934	1 044	1 111	1 092
Nehody s hmotnou škodou	3 499	3 774	3 299	2 250

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Vynásobením jednotkových částek jsou pak vypočítány celkové socioekonomické ztráty, které jsou zobrazeny v Tabulce 15. Uvedené částky jsou v miliardách korun českých. Z rok 2021 vychází výpočet celková výše socioekonomických ztrát z dopravních nehod na 5,5 miliard korun. V následujícím roce došlo k navýšení celkových ztrát o 23 % (6,8 mld. Kč). Ke zvýšení došlo nejen kvůli zvyšujícím se jednotkovým nákladům, ale také došlo v roce 2022 k vyššímu celkovému počtu nehod, ale i s vyšším počtem vážných následků. Opačný vývoj celkových socioekonomických ztrát je patrný v roce 2023, kde došlo ke snížení o 4 %. Oproti roku 2022 došlo primárně ke snížení počtu (a následků) nejvážnějších nehod – nehody s úmrtím a těžkým zraněním. Částka pro rok 2024 je pak pouhým odhadem, jak bylo uvedeno výše. Tento odhad naznačuje mírný pokles (o 1 %). V roce 2024 poklesl sice počet nehod s úmrtím (a počet úmrtí jako takových, o 5), ale vzrostl počet nehod s těžkým zraněním. K výraznému poklesu pak ale došlo v ostatních nehodách (s lehkým zraněním nebo u nehod pouze s hmotnou škodou). To je však způsobeno změnou metodiky evidence nehod PČR, kde v roce 2024 přestaly být evidovány nehody se zvěř.

Tabulka 15: Celková výše socioekonomických ztrát z nehodovosti v miliardách Kč (2021-2024)

Socioekonomické ztráty	2021	2022	2023	2024
Ztráty z osobních následků	3,082	3,847	3,470	3,721
Ztráty z nehod	2,441	2,961	3,099	2,779
Celková výše socioekonomických ztrát	5,523	6,808	6,568	6,499

Proto jsou v Tabulce 16 zobrazeny pouze nehody (a následků) bez srážek se zvěř, aby byla zachována meziroční porovnatelnost. Nejvýraznější změny (oproti Tabulce 14) jsou patrné u nehod s hmotnou škodou a nehod s lehkým zraněním.

Tabulka 16: Shrnutí nehodovosti ve Zlínském kraji – bez srážek se zvěří (2021-2024)

Osobní následky	2021	2022	2023	2024
Usmrcené osoby	26	29	20	15
Těžce zraněné osoby	73	75	62	76
Lehce zraněné osoby	1 173	1 329	1 378	1 348
Nehody	2021	2022	2023	2024
Nehody s usmrcením	25	26	19	15
Nehody s těžkým zraněním	61	67	51	68
Nehody s lehkým zraněním	932	1 041	1 101	1 088
Nehody s hmotnou škodou	2 246	2 495	2 511	2 244

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

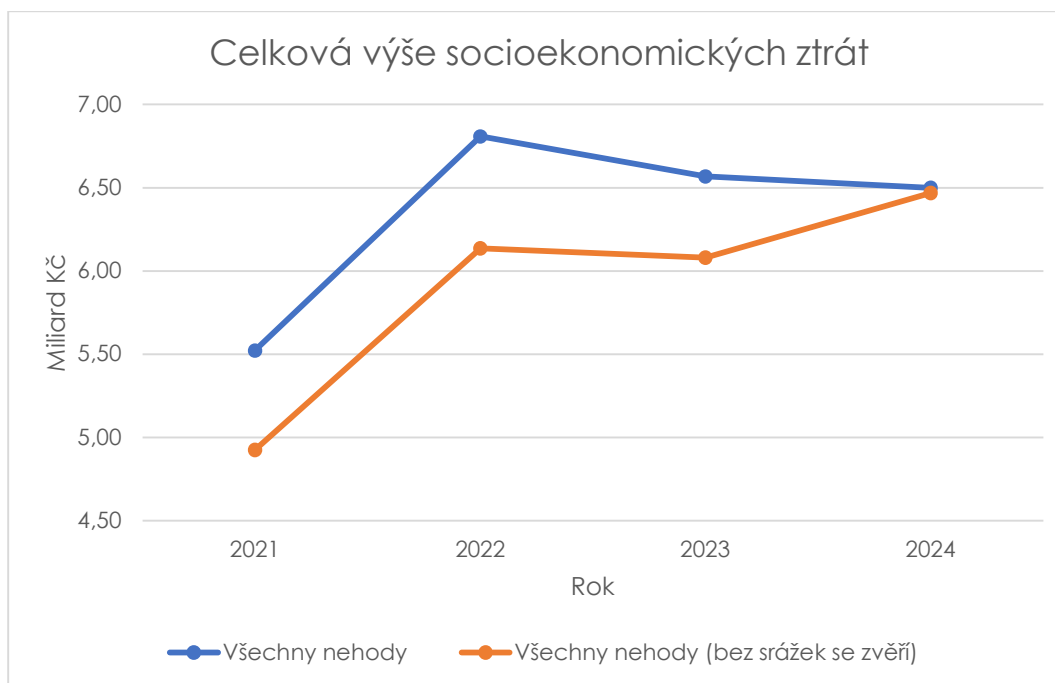
Na základě těchto dat lze získat lépe meziročně porovnatelné údaje o vývoji socioekonomických škod, které jsou zobrazeny v Tabulce 17. Zde je patrný nárůst celkových socioekonomických škod až o 25 %. Vzrostl totiž celkový počet nehod, ale i počet následků z nich, a samozřejmě i jednotkové ohodnocení jednotlivých ztrát. Pro rok 2023 je patrný mírný pokles celkových ztrát (- 1 % oproti předchozímu roku). Avšak pro rok 2024 odhad naznačuje zvýšení o 6 % (pro rok 2024 jsou veškeré jednotkové náklady odhadnuty pomocí průměrného koeficientu růstu).

Tabulka 17: Celková výše socioekonomických ztrát z nehodovosti v miliardách Kč – bez srážek se zvěří (2021-2024)

Socioekonomické ztráty	2021	2022	2023	2024
Ztráty z osobních následků	3,081	3,845	3,462	3,699
Ztráty z nehod	1,844	2,292	2,618	2,769
Celková výše socioekonomických ztrát	4,925	6,137	6,080	6,468

V Grafu 3 je zobrazeno porovnání celkové výše socioekonomických ztrát všech nehod a celkové výše socioekonomických ztrát ze všech nehod bez srážek se zvěří.

Graf 3: Srovnání celkové výše socioekonomických ztrát



5. Aktuální stav nehodovosti za jednotlivé roky 2021 až 2024

Na území Zlínského kraje došlo za období let 2021 až 2024 celkem k 17 336 nehodám. Při pohledu na počet nehod (Tabulka 18) za jednotlivé roky je patrné, že především posledním roce došlo k výraznému poklesu nehodovosti, jelikož za rok 2024 je evidováno 3 426 nehod, což je o 24 % méně než v roce předchozím (4 480 nehod). Oproti roku 2022 je to dokonce o 30 % méně (4 911 nehod).

Tabulka 18: Počet nehod dle hlavních příčin (2021-2024)

Hlavní příčiny	2021	2022	2023	2024
Způsob jízdy	2214	2474	2502	2492
Rychlost	506	509	519	393
Přednost	387	471	467	394
Nezaviněná řidičem	1341	1391	917	100
Předjíždění	64	62	69	43
Technická závada	7	4	6	4
Celkem nehod	4519	4911	4480	3426
Celkem nehod (bez srážek se zvěří)	3264	3629	3682	3415

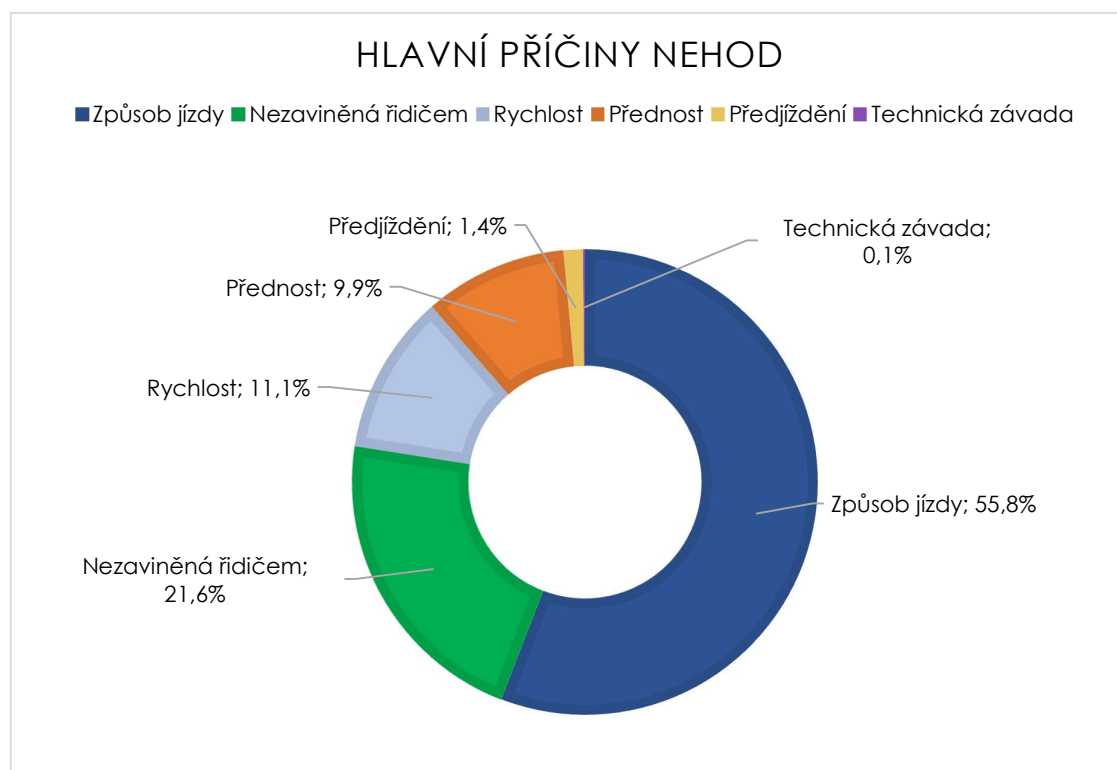
Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Důvodem však je změna v evidenci nehod PČR, konkrétně nehod se zvěří. To je patrné na zobrazení počtu nehod dle jednotlivých příčin, kde je zřejmý výrazný pokles počtu nehod u příčiny „Nezaviněná řidičem“, kam právě nehody se zvěří spadají. Za rok 2024 bylo evidováno pouze 100 nehod označených hlavní příčinou Nezaviněná řidičem, přičemž v letech 2021 či 2022, takových nehod bylo přes 1 300. Nehody se zvěří však ve Zlínském kraji tvořily značnou

část nehodovosti, jelikož podíl těchto nehod na celkové nehodovosti v kraji dosahoval v letech 2021 a 2022 téměř 30 % (v roce 2024 činí podíl nehod nezaviněných řidičem pouze 2,9 %).

Souhrnné rozložení hlavních příčin za všechny nehody v období od roku 2021 do roku 2024 je zobrazeno v Grafu 4. Nejčastější příčinou nehod je nesprávný způsob jízdy, přičemž nehody s touto příčinou tvoří 55,8 % všech nehod. Následují nehody nezaviněné řidičem, což znamená nejčastěji nehody se zvěří, které tvoří 21,6 %. S podobným podílem pak následují nehody z důvodu nepřiměřené rychlosti (11,1 %) a nehody z důvodu nedání přednosti v jízdě (9,9 %). Zbývající počet nehod tvoří nehody z důvodu předjíždění (1,4 %) a nehody způsobené technickou závadou (0,1 %).

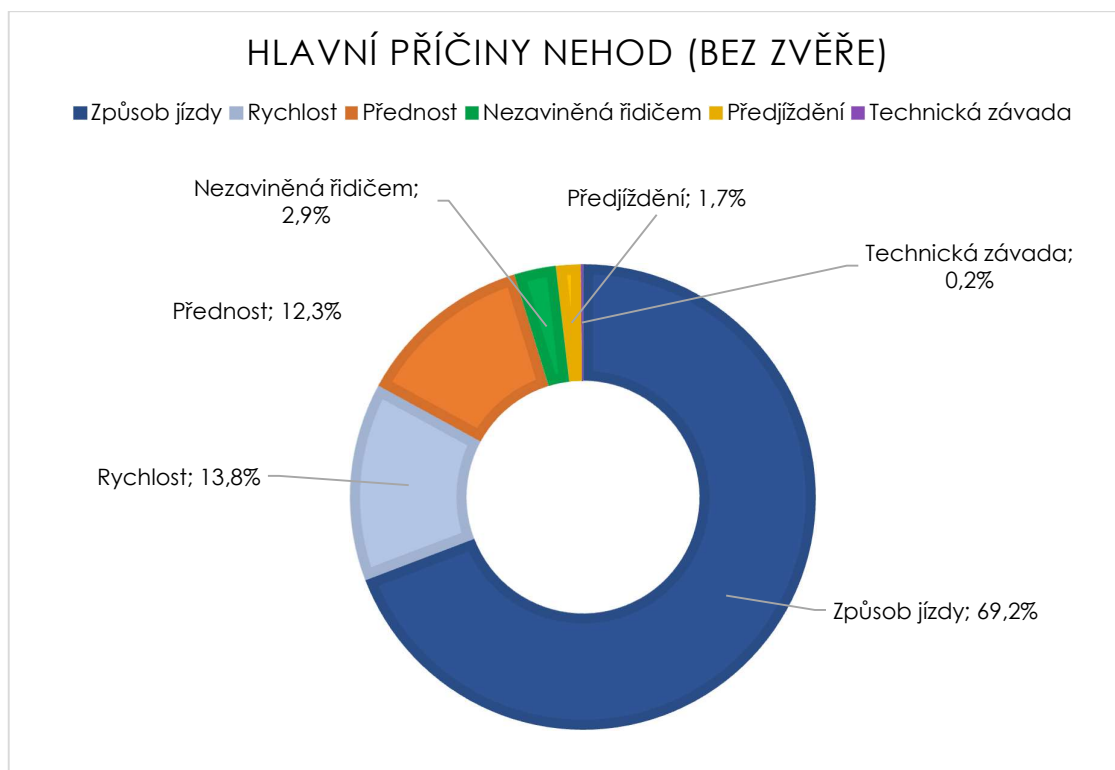
Graf 4: Rozložení hlavních příčin všech nehod (2021-2024)



Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Jak bylo uvedeno výše, v posledních letech (především rok 2024) došlo ke změně metodiky evidence nehod, a proto je na Grafu 5 zobrazeno rozložení nehod dle hlavních příčin za poslední 4 roky s vynecháním nehod se zvěří. Nehody zapříčiněné nesprávným způsobem jízdy pak tvoří téměř 70 % všech nehod, nehody z důvodu nepřiměřené rychlosti (13,8 %) a nedání přednosti (12,3 %). Nehody nezaviněné řidičem pak tvoří pouze 2,9 %.

Graf 5: Rozložení hlavních příčin nehod – bez srážek se zvíř (2021-2024)



Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Pro zhodnocení vývoje podílu (změn mezi lety) jednotlivých příčin je tedy nutné nehody se zvíř vyřadit a do porovnávání podílů mezi lety je nezahrnovat. Tento pohled je znázorněn v Tabulce 19, ze které je patrné, že došlo ke zvýšení podílu nehod z důvodu nesprávného způsobu jízdy. V roce 2021 byl totiž podíl těchto nehod 67,8 %, zatímco v roce 2024 to je 73 %. Naopak došlo k poklesu podílu nehod z důvodu rychlé jízdy, který byl v roce 2021 celkem 15,5 %, zatímco v roce 2024 to bylo 11,5 %. Stejný podíl (11,5 %) měla v roce 2024 příčina nehod z důvodu nedání přednosti v jízdě, což je mírný pokles oproti roku 2021 (11,9 %), ale v roce 2022 došlo k navýšení až na 13 %. Podíl nehod nezaviněných řidičem (bez nehod se zvíř) se v rámci sledovaných let pohybuje okolo 3 %. Menší část nehodovosti pak tvoří nehody z důvodu předjíždění, u kterých je patrný mírný pokles.

Tabulka 19: Vývoj podílu hlavních příčin nehod bez srážek se zvíř (2021-2024)

Hlavní příčiny	2021	2022	2023	2024
Způsob jízdy	67,8 %	68,2 %	67,9 %	73,0 %
Rychlost	15,5 %	14,0 %	14,1 %	11,5 %
Přednost	11,9 %	13,0 %	12,7 %	11,5 %
Nezaviněná řidičem	2,7 %	3,0 %	3,3 %	2,6 %
Předjíždění	2,0 %	1,7 %	1,9 %	1,3 %
Technická závada	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Pro zachování smysluplného znázornění meziročních změn budou všechna následující porovnání podílů v této kapitole vyjádřena bez nehod se zvěří. Tedy celkové počty, a především podíly daných ukazatelů budou vztahovány na celkový počet nehod bez nehod se zvěří.

Rozdělení nehod dle závažnosti je zobrazeno v Tabulce 20. Za poslední rok došlo k 15 nehodám s úmrtím, což je o 10 méně než v roce 2021, a zároveň je to nejméně za sledované období. Došlo i k poklesu podílu na všech nehodách, jelikož za rok 2024 tvořily nehody s úmrtím 0,4 % všech nehod, zatímco v roce 2021 to bylo až 0,8 % nehod. Opakem jsou nehody s těžkým zraněním, kterých bylo evidováno v posledním roce celkem 68, což je o 33 % (+ 17 nehod) více než v roce 2023. Nehody s těžkým zraněním v roce 2024 tvořily 2 % všech nehod a je to nejvíce ze sledovaných let. Podíl nehod s lehkým zraněním vzrostl od roku 2021 (28,6 %) do roku 2024 (31,9 %) o 3,5 procentního bodu. Přes 65 % zbývajících nehod pak tvoří nehody bez zranění.

Tabulka 20: Vývoj počtu nehod dle závažnosti – bez srážek se zvěří (2021-2024)

Závažnost nehod	2021	2022	2023	2024
Nehody bez zranění	2246	2495	2511	2244
Nehody s lehkým zraněním	932	1041	1101	1088
Nehody s těžkým zraněním	61	67	51	68
Nehody s úmrtím	25	26	19	15

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Souhrnně za všechny 4 sledované roky tvoří nehody bez zranění 67,9 %, nehody s lehkým zraněním 29,7 %, nehody s těžkým zraněním 1,8 % a nehody s úmrtím 0,6 % všech nehod v kraji.

V Tabulce 21 je zobrazeno rozložení nehod dle druhu komunikace. Je patrné, že k nejvíce nehodám dochází na místních komunikacích, jejichž podíl za rok 2024 byl 54,8 %. To znamená nárůst oproti přechozím letům (v roce 2024 bylo na místních komunikacích evidováno o téměř 330 nehod více než v roce 2021), jelikož například v roce 2021 byl podíl nehod na místních komunikacích 47,3 %. Následně k nejvíce nehodám dochází na silnicích I. třídy, za poslední rok 15,9 %, přičemž došlo k poklesu oproti předchozím rokům (např. 16,9 % v roce 2021).

Tabulka 21: Vývoj podílu nehod dle druhu komunikace – bez nehod se zvěří (2021-2024)

Druh komunikace	2021	2022	2023	2024
komunikace místní	47,3 %	47,4 %	51,1 %	54,8 %
silnice I. třídy	16,9 %	18,1 %	17,8 %	15,9 %
silnice III. třídy	16,3 %	14,9 %	15,4 %	15,0 %
silnice II. třídy	14,4 %	14,5 %	13,3 %	12,3 %
dálnice	1,3 %	1,4 %	1,4 %	0,8 %
komunikace účelová	3,8 %	3,8 %	1,1 %	1,2 %

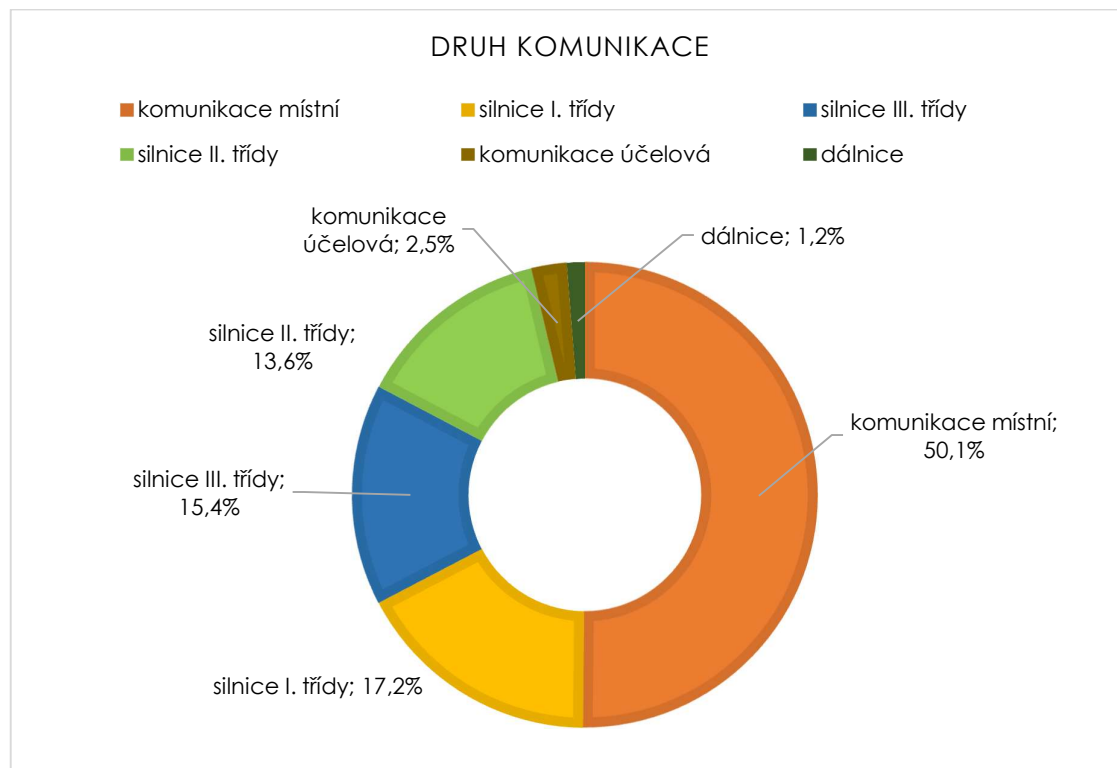
Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Následují silnice III. třídy, jejichž celkový podíl činí 15,4 % a silnice II. třídy s celkovým podílem 13,6 %. U obou je v roce 2024 patrný pokles v porovnání s rokem 2021. Nehody na dálnicích pak ve Zlínském kraji tvoří pouze 1,2 % nehod, přičemž za poslední rok to bylo 28 nehod (0,8 %).

Souhrnné znázornění rozložení nehod (bez srážek se zvěří) za všechny 4 roky (2021-2024) je zobrazeno na Grafu 6. Tedy 50,1 % procent nehod tvoří nehody na místních komunikacích, následují silnice I. třídy (17,2 %), silnice III. třídy (15,4 %) a silnice II. třídy (13,6 %). Ke zbývajícimu

počtu nehod došlo na komunikacích účelových (2,5 %) a nejméně nehod (1,2 %) se stalo na dálnicích.

Graf 6: Rozložení nehod dle druhu komunikace – bez srážek se zvíř (2021-2024)



Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Zajímavým ukazatelem jsou i směrové poměry komunikace, jejichž rozložení je zobrazené v Tabulce 22. K nejvíce nehodám dochází na přímých úsecích, které tvoří přes 65 % nehod. Ačkoliv podíl nehod na přímých úsecích mezi rokem 2023 a 2024 vzrostl, skutečný počet nehod klesl o 2 %. Přes 15 % nehod se pak odehrává v zatáčkách, jejichž podíl však v rámci posledních dvou let klesl. Nejvíce nehodové křižovatky ve Zlínském kraji jsou křižovatky stykové – tříramenné, jejichž celkový podíl za poslední 4 roky je 7,2 %. Následují křižovatky průsečné – čtyřramenné s celkovým podílem 5,4 %. Na kruhových objezdech se odehrálo celkově pouze 0,8 % nehod, v roce 2024 došlo oproti předchozím letům k poklesu o 38 %.

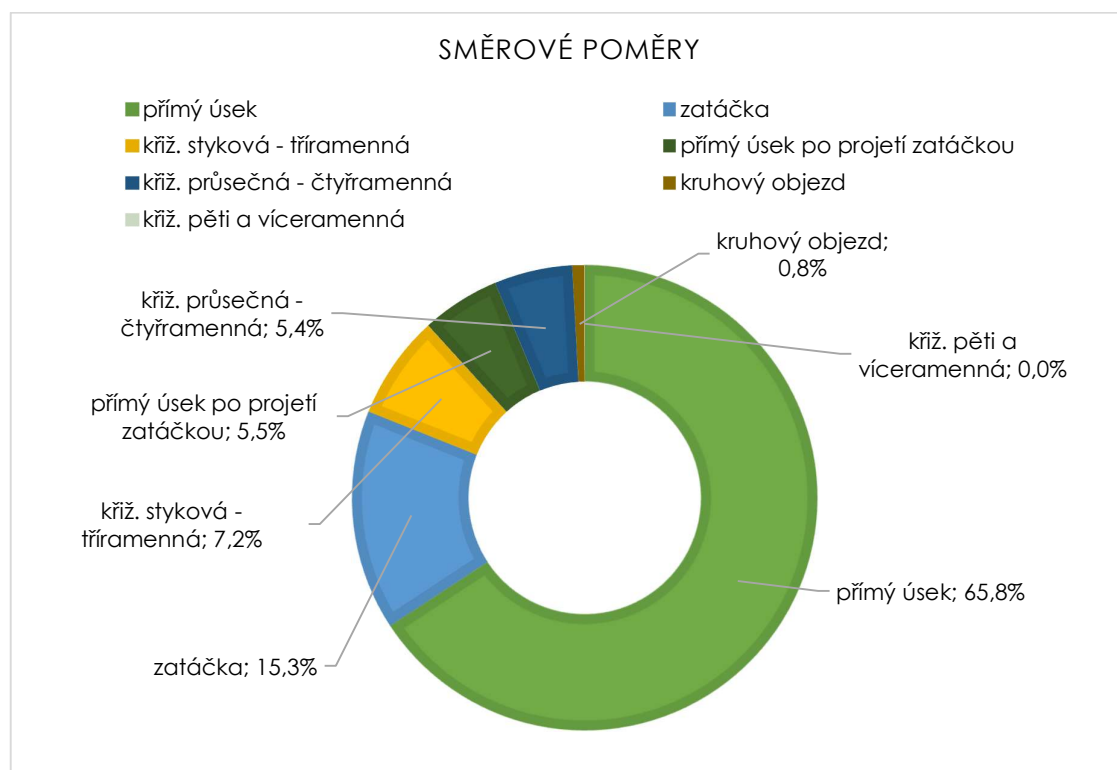
Tabulka 22: Vývoj podílu nehod dle směrových poměrů – bez srážek se zvíř (2021-2024)

Směrové poměry	2021	2022	2023	2024
přímý úsek	62,9 %	65,1 %	65,8 %	69,2 %
zatáčka	16,4 %	15,4 %	15,5 %	13,9 %
křižovatka styková – tříramenná	8,3 %	7,2 %	7,1 %	6,2 %
přímý úsek po projetí zatáčkou	5,9 %	5,4 %	5,4 %	5,2 %
křižovatka průsečná – čtyřramenná	5,5 %	6,0 %	5,3 %	4,9 %
kruhový objezd	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,6 %
křižovatka pěti a víceramenná	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Pohled na souhrnné rozložení nehod dle směrových poměrů pak přináší Graf 7. Za celé období 4 let vychází podíl nehod na přímých úsecích na 65,8 %, následují nehody v zatáčkách (15,3 %) a nehody na stykových (tříramenných) křižovatkách (7,2 %). S podobným podílem pak následují nehody na přímých úsecích po projetí zatáčkou (do vzdálenosti cca 100 m od optického konce zatáčky) s 5,5 % a nehody na průsečných (čtyřramenných) křižovatkách s 5,4 %. K minimu nehod pak došlo na kruhových objezdech (0,8 %) a na křižovatkách pěti a víceramenných pouze 0,04 %.

Graf 7: Rozložení nehod dle směrových poměrů – bez srážek se zvíř (2021-2024)



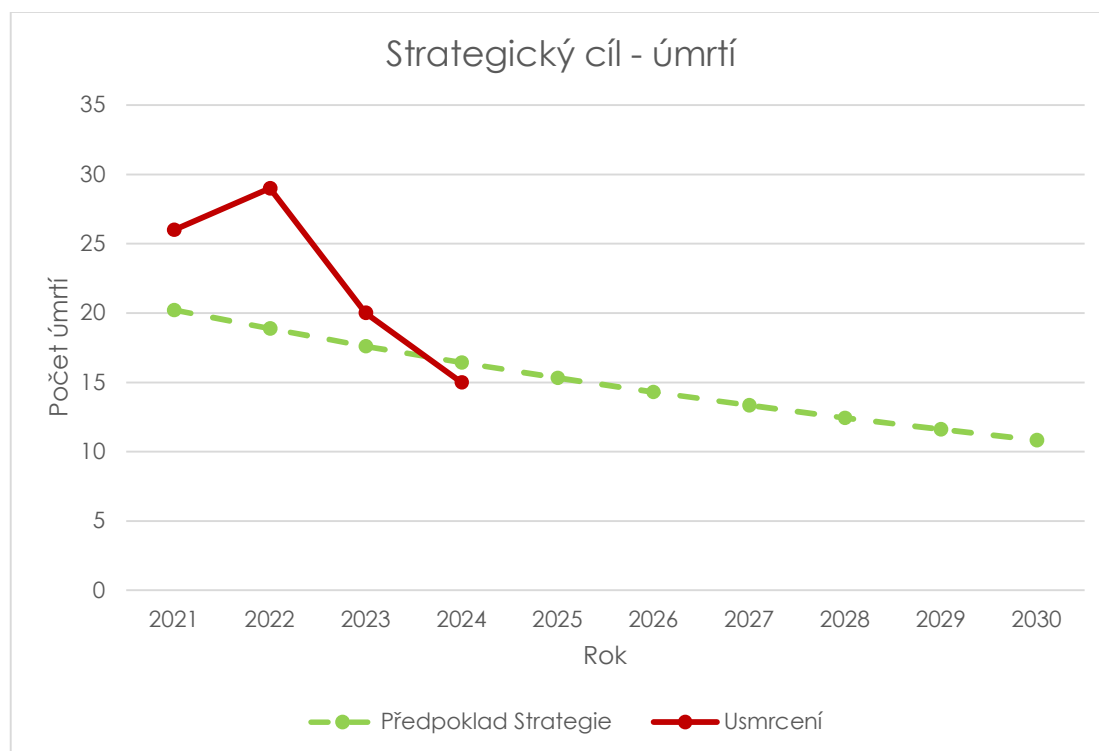
Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

6. Předpoklady vývoje nehodovosti ve Zlínském kraji od roku 2025 do roku 2030

V této kapitole budou zobrazeny předpokládané hodnoty počtu úmrtí a těžkých zranění do roku 2030 dle cíle Strategie BESIP pro snížení vážných následků nehod na polovinu oproti výchozímu období (výchozím obdobím je průměr let 2017-2019).

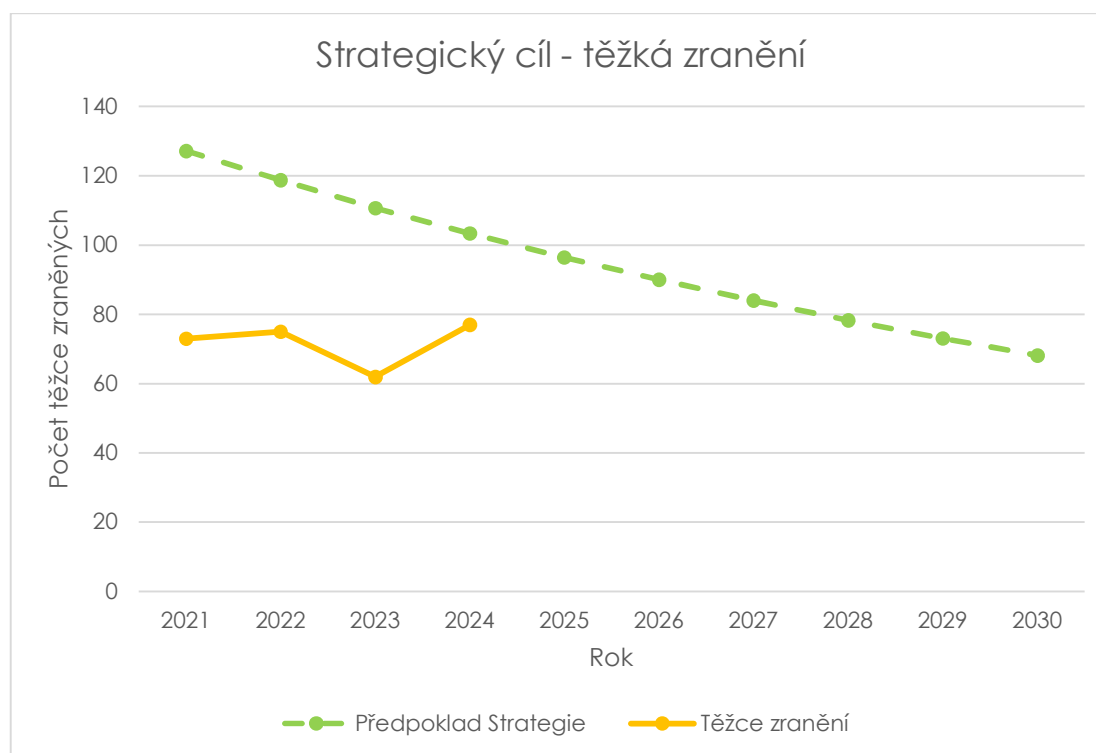
Graf 8 a Graf 9 zobrazuje počet úmrtí (resp. počet těžkých zranění) za sledované období (2021-2024) se znázorněním křivky předpokládaných hodnot počtu úmrtí (resp. počtu těžkých zranění) do roku 2030 pro splnění strategických cílů.

Graf 8: Předpoklad počtu úmrtí do roku 2030



Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Graf 9: Předpoklad počtu těžkých zranění do roku 2030



Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Pro splnění strategického cíle bude nutné, aby na území Zlínského kraje v roce 2030 nedošlo k více než 11 úmrtím při dopravních nehodách, viz Tabulka 23. Pro těžká zranění je na konci roku 2030 cílem nepřesáhnout hodnotu 68, přičemž pro rok 2025 je cílový počet maximálně 96 těžkých zranění.

Tabulka 23: Předpoklady celkového počtu úmrtí a těžkých zranění

Celkem	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	15	14	13	12	12	11
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	96	90	84	78	73	68

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

V rámci plnění dílčích strategických cílů by nemělo za celé budoucí období do roku 2030 dojít k žádnému úmrtí u dětí a maximální počet těžkých zranění v roce 2030 splňující strategický cíl jsou 3, což je zobrazeno v Tabulce 24.

Tabulka 24: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Děti

Děti	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	0	0	0	0	0	0
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	5	4	4	4	4	3

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Mezi další zranitelné účastníky v dopravním provozu jsou chodci, u kterých by v roce 2030 nemělo dle Strategie dojít k více jak 2 úmrtím, jak je patrné z Tabulky 25. U těžkých zranění by mělo dojít ke snížení z maximálního počtu 23 těžkých zranění chodců v roce 2025 na maximálně 17 těžkých zranění pro rok 2030.

Tabulka 25: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Chodci

Chodci	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	3	3	3	3	3	2
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	23	22	20	19	18	17

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Ohroženou skupinou jsou i cyklisté (Tabulka 26), u kterých by v letech 2025-2030 nemělo dojít k více než 2 úmrtím a v roce 2030 by nemělo dojít k více než 16 těžkým zraněním. Pro rok 2025 je předpokladem Strategie maximálně 23 těžkých zranění.

Tabulka 26: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Cyklisté

Cyklisté	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	2	2	2	2	2	2
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	23	22	20	19	18	16

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Pro nehody motocyklistů platí, že by nemělo dojít k více než 3 úmrtím, a zároveň počet těžkých zranění by neměl přesáhnout hodnotu 11. Z Tabulky 27 také vyplývá, že by v roce 2025 nemělo dojít k více než 16 těžkým zraněním, přičemž v předchozím roce (2024) došlo ve skutečnosti k 19 těžkým zraněním.

Tabulka 27: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Motocyklisté

Motocyklisté	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	4	4	4	3	3	3
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	16	15	14	13	12	11

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Sledovanou skupinou v nehodovosti jsou také mladí řidiči (do 24 let) jako pachatelé, u kterých předpoklad pro plnění cílů Strategie jsou pro všechny roky v období 2025-2030 celkem 2 úmrtí, viz Tabulka 28. V rámci těžkých následků by v roce 2030 nemělo dojít k více než 8 těžkým zraněním.

Tabulka 28: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Mladí řidiči

Mladí řidiči	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	2	2	2	2	2	2
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	11	10	10	9	8	8

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Předpoklady snižování následků z nehod pro starší generaci jsou pak zobrazeny v Tabulce 29, přičemž počet úmrtí u osob starších 65 let by v roce 2030 neměl přesáhnout 3. Maximální předpokládané hodnoty těžkých zranění by měly klesnout z 21 roku 2025 na 15 v roce 2030.

Tabulka 29: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Stárnoucí populace

Stárnoucí populace	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	4	4	3	3	3	3
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	21	19	18	17	16	15

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Mezi dílčí kategorií nehod v rámci předpokládaného snižování následků jsou i nehody pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (Tabulka 30). Pro období let 2025-2030 je předpokládáno maximálně 1 úmrtí ročně, zatímco počet těžkých zranění by v roce 2030 neměl přesáhnout 7.

Tabulka 30: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Alkohol a jiné návykové látky

Alkohol a jiné návykové látky	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	1	1	1	1	1	1
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	10	10	9	8	8	7

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Snižování následků je sledováno i v rámci hlavních příčin nehod, kde mezi ty nejrizikovější patří nehody z důvodu rychlé jízdy. V roce 2030 by v rámci plnění cílů Strategie nemělo dojít k více než 6 úmrtím, těžkých zranění by v témže roce nemělo být více než 7, viz Tabulka 31.

Tabulka 31: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Rychlost

Rychlost	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	8	8	7	7	6	6
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	27	25	23	22	20	19

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Další častou hlavní příčinou nehod je nedání přednosti v jízdě, přičemž předpokladem Strategie pro rok 2030 je maximálně 1 úmrtí (Tabulka 32). Pro těžké následky je předpokládán počet pro splnění strategie v roce 2025 maximálně 30 těžkých zranění. Do roku 2030 by mělo dojít ke snížení na maximálně 21 těžkých zranění.

Tabulka 32: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Přednost

Přednost	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	2	2	2	2	1	1
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	30	28	26	24	23	21

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Rizikovým typem nehod jsou i nehody z důvodu předjíždění. V rámci plnění cílů Strategie je pro období let 2025-2030 předpokládáno maximálně 1 úmrtí za rok, těžkých zranění by v roce 2025 nemělo být více než 2, jak je patrné z Tabulky 33.

Tabulka 33: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Předjíždění

Předjíždění	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	1	1	1	1	1	1
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	3	2	2	2	2	2

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

Poslední kategorií jsou nehody nákladních automobilů, pro které jsou předpokládány hodnoty počtu úmrtí a těžkých zranění zobrazeny v Tabulce 34. Do roku 2030 by nemělo dojít k více než 1 úmrtí za rok. Těžkých zranění by v roce 2030 nemělo být více než 5.

Tabulka 34: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Nákladní automobily

Nákladní automobily	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Předpoklad Strategie – Úmrtí	1	1	1	1	1	1
Předpoklad Strategie – Těžká zranění	6	6	6	5	5	5

Zdroj: BESIP [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>, vlastní zpracování

7. Srovnání následků nehodovosti ve Zlínském kraji s ostatními kraji v ČR

Ve Zlínském kraji bylo evidováno od roku 2010 do roku 2024 celkem 55 878 nehod, což znamená přes 4 % všech nehod v České republice, a zároveň to je 3. nejnižší počet nehod ze všech krajů (méně nehod pouze v kraji Plzeňském a Karlovarském), jak je patrné z Tabulky 35.

Tabulka 35: Mezikrajské porovnání celkového počtu nehod

Kraj	Celkem nehod	Celkem nehod (bez zvěře)	Celkem nehod 2021-2024	Celkem nehod 2021-2024 (bez zvěře)
Hl. město Praha	277 762	275 114	58 786	57 864
Středočeský	201 755	167 059	62 707	49 009
Ústecký	140 020	124 644	38 782	34 285
Moravskoslezský	138 914	120 531	41 444	34 934
Jihomoravský	100 958	92 008	24 440	23 884
Olomoucký	76 302	64 167	23 864	18 626
Královéhradecký	67 872	58 730	18 132	15 710
Liberecký	64 890	54 501	19 934	15 833
Jihočeský	60 216	59 871	18 204	18 085
Vysočina	58 827	44 186	16 700	12 391
Pardubický	58 733	51 184	17 081	14 592
Zlínský	55 878	46 147	17 336	13 990
Plzeňský	54 164	52 102	17 123	16 534
Karlovarský	33 864	30 630	10 421	9 873

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Obdobně tomu je i v případě započítání pouze nehod bez srážek se zvěří, kde 46 147 nehod ve Zlínském kraji znamená rovněž 3. nejnižší hodnotu (méně nehod pouze v Kraji Vysočina a Karlovarském kraji). Mezi méně nehodové kraje patří v absolutních číslech Zlínský kraj i při pohledu za poslední 4 roky, kde je se 17 336 nehodami 5. nejméně nehodovým krajem. Bez nehod se zvěří je Zlínský kraj v letech 2021-2024 třetí nejméně nehodový.

Pro vzájemné porovnání krajů může být zajímavým ukazatelem přepočet nehodových dat dle například počtu obyvatel, rozlohy či délky silniční a dálniční sítě. Takové srovnání krajů je zobrazeno v Tabulce 36. Pro výpočet byl použit celkový počet nehod za poslední 4 roky (2021-2024), přičemž byly vynechány nehody se zvěří. V případě počtu nehod na celkový počet obyvatel kraje se Zlínský kraj nachází na 3. nejnižším místě, jelikož a 100 000 obyvatel kraje (použitá data o počtu obyvatel k 31.12.2023) došlo k 2 410 nehodám. Nepatrně méně nehod

je v přepočtu v Kraji Vysočina (2407 nehod na 100 tis. obyvatel). Nejnížší hodnotu v tomto ukazateli dosahuje kraj Jihomoravský, kde došlo k 1 962 nehodám na 100 tis. obyvatel. Při přepočtu nehod za poslední 4 roky na celkovou délku silnic a dálnic v kraji se však Zlínský kraj nachází na opačné straně žebříčku než v případě přepočtu na obyvatelstvo. Jelikož na 100 kilometrů silniční a dálniční sítě vychází ve Zlínském kraji 656 nehod (stejně hodnoty je při zaokrouhlení dosaženo i v případě Libereckého kraje), což je 4. nejvyšší hodnota ze všech krajů. Více nehod na silniční a dálniční síť je pouze v kraji Ústeckém (808 nehod na 100 km silnic a dálnic), Moravskoslezském (999 nehod) a v Praze. Hlavní město Praha je však výrazně odlišný kraj, tudíž bez Prahy je Zlínský kraj 3. nejvíce nehodovým krajem na celkovou délku dopravní sítě. Posledním zobrazeným ukazatelem je přepočet nehod na rozlohu kraje, kde se Zlínský kraj nachází uprostřed žebříčku všech krajů se 353 nehodami na 100 km² rozlohy. Jedná se o hodnotu shodnou při zaokrouhlení jako má Olomoucký kraj. Pro srovnání, nejméně nehod na rozlohu má Vysočina (182 nehod na 100 km²) nebo Jihočeský kraj (180 nehod). Naopak nejvíce nehod (při vynechání specifické Prahy) na rozlohu dosahuje kraj Moravskoslezský (643 nehod) Ústecký (642 nehod) či Liberecký (501 nehod).

Tabulka 36: Mezikrajské porovnání nehod v přepočtu na ukazatele (nehody 2021-2024)

Kraj	Nehod na 100 tis. obyvatel	Nehod na 100 km silnic a dálnic	Nehod na 100 km ²
Hl. město Praha	4263	73246	11661
Ústecký	4221	808	642
Liberecký	3525	656	501
Středočeský	3405	508	411
Karlovarský	3363	479	298
Olomoucký	2948	518	353
Moravskoslezský	2936	999	643
Královéhradecký	2829	418	330
Jihočeský	2772	294	180
Pardubický	2760	403	323
Plzeňský	2731	322	216
Zlínský	2410	656	353
Vysočina	2407	244	182
Jihomoravský	1962	537	332

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

I v rámci celkového počtu nehod s úmrtím patří Zlínský kraj ve srovnání s ostatními kraji k těm lepším, jelikož 400 nehod s úmrtím za období let 2010-2024 je 4. nejnížší počet ze všech krajů, jak je patrné z Tabulky 37. Přičemž o život přišlo při těchto nehodách celkem 423 osob (taktéž 4. nejnížší počet). Avšak při přepočtu na celkový počet nehod v kraji činí podíl nehod s úmrtím 0,72 %, což je v rámci srovnání krajů průměrná hodnota (7. nejhorší). I při přepočtu zemřelých osob na celkový počet nehod je Zlínský kraj přibližně průměrný, jelikož hodnota 76 úmrtí na 10 000 nehod je v pořadí krajů taktéž 7. nejhorší.

Tabulka 37: Mezikrajské porovnání nehod s úmrtím (2010-2024)

Kraj	Celkem nehod s úmrtím	Celkový počet úmrtí	Podíl nehod s úmrtím	Počet úmrtí na 10 tis. nehod
Středočeský	1260	1368	0,62 %	68
Jihomoravský	789	864	0,78 %	86
Jihočeský	730	820	1,21 %	136
Moravskoslezský	704	753	0,51 %	54
Ústecký	606	665	0,43 %	47
Plzeňský	556	600	1,03 %	111
Královéhradecký	500	552	0,74 %	81
Vysočina	486	520	0,83 %	88
Pardubický	469	522	0,80 %	89
Olomoucký	445	483	0,58 %	63
Zlínský	400	423	0,72 %	76
Hl. město Praha	348	360	0,13 %	13
Liberecký	274	291	0,42 %	45
Karlovarský	208	228	0,61 %	67

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Pokud by nebyly započítány nehody se zvěřmi, tak podíl nehod s úmrtím na celkové nehodovosti za celé období let 2010-2024 činí 0,86 %, což je 5. nejvyšší podíl ze všech krajů.

Více aktuální informace zobrazuje Tabulka 38, ve které jsou data za období posledních 4 let (2021-2024). Je ale patrné, že v rámci pořadí krajů se Zlínský kraj nachází v téměř všech ukazatelích na stejných pozicích. V rámci počtu nehod s úmrtím (85) i celkového počtu úmrtí (90) se v případě Zlínského kraje jedná o 4. nejnižší hodnoty. V podílu nehod s úmrtím na celkovou nehodovost se však s 0,49 % nachází opět na 7. nejvyšší pozici. Pouze u počtu úmrtí na 10 000 nehod došlo ke zlepšení (oproti datům za období 2010-2024), kde 52 osob znamená 8. nejvyšší hodnotu.

Tabulka 38: Mezikrajské porovnání nehod s úmrtím za poslední 4 roky (2021-2024)

Kraj	Celkem nehod s úmrtím	Celkový počet úmrtí	Podíl nehod s úmrtím	Počet úmrtí na 10 tis. nehod
Středočeský	290	307	0,46 %	49
Jihomoravský	188	204	0,77 %	83
Jihočeský	156	173	0,86 %	95
Ústecký	134	144	0,35 %	37
Moravskoslezský	131	138	0,32 %	33
Plzeňský	126	135	0,74 %	79
Královéhradecký	118	127	0,65 %	70
Vysočina	103	111	0,62 %	66
Pardubický	89	99	0,52 %	58
Olomoucký	88	91	0,37 %	38
Zlínský	85	90	0,49 %	52

Hl. město Praha	79	81	0,13 %	14
Liberecký	61	62	0,31 %	31
Karlovarský	44	55	0,42 %	53

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Opět při nezapočítání nehod se zvěří se hodnoty výrazně změní, přičemž podíl nehod s úmrtím na všech nehodách pak vychází na 0,61 % (stále 7. nejvyšší hodnota).

Vážné následky z nehod znamenají i těžká zranění (TZ), přičemž v následujících zobrazení jsou zobrazeny všechny nehody, kde došlo k těžkým zraněním, ale zároveň u takových nehod nedošlo k úmrtí. Absolutní počet těžkých zranění však je počítán za všechny nehody, tedy i nehody, kde mohlo dojít kromě těžkých zranění i k úmrtím.

V rámci celkového počtu nehod s těžkým zraněním je Zlínský kraj 7. nejhorší (1 856 nehod s těžkým zraněním), přičemž na stejné pozici je i v rámci celkového počtu těžkých zranění (1 994 těžkých zranění), jak je patrné z Tabulky 39. V podílu nehod s těžkým zraněním na celkové nehodovosti (3,32 %) však Zlínský kraj patří mezi 3 nejhorší kraje (více pouze Jihočeský a Jihomoravský kraj). Při přepočtu těžkých zranění na 10 000 nehod je 357 těžkých zranění také 3. nejvyšší hodnota.

Tabulka 39: Mezikrajské porovnání nehod s těžkým zraněním (2010-2024)

Kraj	Celkem nehod s TZ	Celkový počet TZ	Podíl nehod s TZ	Počet TZ na 10 tis. nehod
Středočeský	4652	5131	2,31 %	254
Jihomoravský	3393	3670	3,36 %	364
Moravskoslezský	2829	3035	2,04 %	218
Jihočeský	2733	3031	4,54 %	503
Hl. město Praha	2688	2812	0,97 %	101
Ústecký	2364	2580	1,69 %	184
Zlínský	1856	1994	3,32 %	357
Královéhradecký	1815	1990	2,67 %	293
Olomoucký	1626	1741	2,13 %	228
Vysočina	1584	1779	2,69 %	302
Pardubický	1578	1698	2,69 %	289
Plzeňský	1308	1450	2,41 %	268
Liberecký	1203	1311	1,85 %	202
Karlovarský	855	936	2,52 %	276

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Pokud by opět nebyly zahrnuty nehody se zvěří (jelikož jsou rozdíly v evidenci nejen mezi kraji, ale i v posledních letech v rámci krajů), tak podíl nehod s těžkým zraněním na celkové nehodovosti ve Zlínském kraji činí 4,01 %, což je druhá nejvyšší hodnota ze všech krajů (více pouze v kraji Jihočeském). Zároveň to znamená 431 těžkých zranění na 10 000 nehod v kraji (opět druhá nejvyšší hodnota v rámci krajů).

V Tabulce 40 jsou zobrazena data za období 2021-2024, která přináší aktuálnější pohled na porovnání krajů v rámci těžkých zranění z nehod. Za poslední 4 roky bylo ve Zlínském kraji evidováno celkem 248 nehod s těžkým zraněním, což je 3. nejnižší počet ze všech krajů (méně

pouze v Karlovarském a Libereckém kraji). V rámci počtu těžkých zranění náleží v tomto období Zlínskému kraji 4. nejlepší pozice s 269 těžkými zraněními. Oproti souhrnnému pohledu za data od roku 2010 je patrné zlepšení i v podílu nehod s těžkým zraněním na celkové nehodovosti, kde 1,43 % znamená 6. nejnížší hodnotu. Na stejné pozici je Zlínský kraj i v přepočtu těžkých zranění na 10 000 nehod, kterých vychází 155.

Tabulka 40: Mezikrajské porovnání nehod s těžkým zraněním za poslední 4 roky (2021-2024)

Kraj	Celkem nehod s TZ	Celkový počet TZ	Podíl nehod s TZ	Počet TZ na 10 tis. nehod
Středočeský	927	1006	1,48 %	160
Jihomoravský	645	705	2,64 %	288
Jihočeský	631	695	3,47 %	382
Hl. město Praha	628	654	1,07 %	111
Ústecký	482	531	1,24 %	137
Moravskoslezský	474	509	1,14 %	123
Královéhradecký	312	348	1,72 %	192
Vysočina	306	336	1,83 %	201
Plzeňský	300	342	1,75 %	200
Olomoucký	255	275	1,07 %	115
Pardubický	248	267	1,45 %	156
Zlínský	248	269	1,43 %	155
Karlovarský	208	227	2,00 %	218
Liberecký	175	190	0,88 %	95

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Změny, především v podílech na celkové nehodovosti, jsou opět patrné při nezapočítání nehod se zvěří. Za období posledních 4 let pak počet nehod s těžkým zraněním tvoří 1,77 % celkové nehodovosti ve Zlínském kraji, což je 7. nejnížší podíl ze všech krajů. Na 10 000 nehod pak připadá 192 těžkých zranění.

8. Vývoj nehodovosti v ORP Zlínského kraje ve sledovaném období

V rámci rozdělení nehod na jednotlivé obce s rozšířenou působností Zlínského kraje vychází, že k nejvíce nehodám dochází v ORP Zlín, přičemž tyto nehody tvoří za období od roku 2010 do roku 2024 přes 20 % všech nehod. V pořadí absolutního počtu nehod následuje Uherské Hradiště, kde celkový počet nehod tvoří přes 16,5 % nehod celého kraje. Na třetím místě nejvyšší nehodovosti se pak nachází Kroměříž s podílem na celkové nehodovosti kraje necelých 12 %, jak je patrné z Tabulky 41.

Tabulka 41: Porovnání celkové nehodovosti ORP Zlínského kraje (2010-2024)

ORP Zlínského kraje	Celkem nehod (2010-2024)	Podíl na celkové nehodovosti
Zlín	11 523	20,7 %
Uherské Hradiště	9 211	16,5 %
Kroměříž	6 612	11,9 %
Vsetín	5 051	9,1 %
Uherský Brod	4 826	8,7 %
Valašské Meziříčí	3 809	6,8 %
Otrokovice	3 459	6,2 %
Rožnov pod Radhoštěm	2 847	5,1 %
Holešov	2 018	3,6 %
Luhačovice	1 901	3,4 %
Vizovice	1 803	3,2 %
Valašské Klobouky	1 359	2,4 %
Bystřice pod Hostýnem	1 355	2,4 %

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Naopak mezi nejméně nehodové obce s rozšířenou působností patří Bystřice pod Hostýnem, kde došlo za posledních 15 let k 1 355 nehodám, což tvoří pouze 2,43 % všech nehod Zlínského kraje. Obdobný počet nehod byl evidován za ORP Valašské Klobouky, kde došlo k 1 359 nehodám (2,44 % všech nehod). Třetím nejnižší nehodovost pak náleží ORP Vizovice, kde celkový počet nehod (1 803) tvoří 3,23 % celkové nehodovosti v kraji.

Rozdíly ve vývoji nehodovosti v rámci jednotlivých ORP Zlínského kraje jsou zobrazeny v Tabulce 42, kde je porovnán počet nehod za první 4 roky sledovaného období (2010-2013) oproti počtu nehod za poslední 4 roky (2021-2024). Vzhledem k již dříve zmíněné změně v evidenci nehod (nevidování nehod se zvěří), nejsou nehody se zvěří do porovnání zahrnuty.

Je patrné, že k nárůstu počtu nehod mezi obdobími došlo ve všech obcích s rozšířenou působností, k tomu nejvyššímu nárůstu počtu nehod došlo v ORP Zlín, přičemž zde bylo evidováno o 71 % (1 305 nehod) více nehod za poslední 4 roky než v letech 2010-2013. Druhý nejvyšší nárůst je patrný v případě Vsetína, kde došlo k nárůstu počtu nehod o téměř 60 % (+ 529 nehod). Následují Vizovice s nárůstem počtu nehod o 59,3 % (+ 150 nehod), přičemž se za poslední 4 roky jedná o 403 nehod

Tabulka 42: Porovnání vývoje nehodovosti v ORP Zlínského kraje

ORP Zlínského kraje	Celkem nehod (2010-2013)	Celkem nehod (2021-2024)	Změna mezi obdobími
Zlín	1837	3142	71,0 %
Vsetín	889	1418	59,5 %
Vizovice	253	403	59,3 %
Valašské Meziříčí	667	1055	58,2 %
Uherské Hradiště	1536	2392	55,7 %
Rožnov pod Radhoštěm	502	743	48,0 %
Kroměříž	1082	1581	46,1 %
Otrokovice	588	858	45,9 %
Valašské Klobouky	217	315	45,2 %
Uherský Brod	731	1003	37,2 %
Luhačovice	269	361	34,2 %
Holešov	361	421	16,6 %
Bystřice pod Hostýnem	247	285	15,4 %

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Naopak k nejnižší změně došlo v Bystřici pod Hostýnem, kde se počet nehod mezi obdobími změnil o 15,4 % (pouze o 38 nehod více). Následuje Holešov s 16,6% nárůstem (+ 60 nehod) a Luhačovice, kde počet nehod narostl o 34,2 % (+ 92 nehod).

Vývoj počtu nehod (bez nehod se zvěří) v rámci posledních 4 let je zobrazen v Tabulce 43. Je patrné, že k nejvyššímu nárůstu počtu nehod dle průměrného koeficientu růstu došlo v ORP Valašské Klobouky (1,15), kde v roce 2021 došlo k 65 nehodám, zatímco v roce 2024 to bylo 86 nehod (což znamená 32% nárůst). Následuje ORP Zlín, kde došlo v roce 2024 k 804 nehodám, přičemž v roce 2021 to bylo 704 (jedná se tedy o 14% nárůst mezi těmito lety).

Tabulka 43: Porovnání vývoje nehodovosti v ORP Zlínského kraje za poslední 4 roky (2021-2024)

ORP Zlínského kraje	2021	2022	2023	2024	Průměrný koef. růstu	Změna 2021 x 2024
Valašské Klobouky	65	85	79	86	1,15	32 %
Zlín	704	793	841	804	1,07	14 %
Luhačovice	82	99	88	92	1,06	12 %
Otrokovice	192	240	219	207	1,04	8 %
Vizovice	86	110	116	91	1,03	6 %
Uherské Hradiště	547	659	617	569	1,02	4 %
Valašské Meziříčí	249	255	296	255	1,01	2 %
Kroměříž	369	410	425	377	1,01	2 %
Rožnov pod Radhoštěm	193	162	191	197	1,01	2 %
Holešov	103	110	107	101	0,99	-2 %
Vsetín	343	368	372	335	0,99	-2 %
Uherský Brod	249	264	258	232	0,97	-7 %
Bystřice pod Hostýnem	77	69	71	68	0,94	-12 %

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Naopak nejnižší průměrný koeficient růstu vychází pro Bystřici pod Hostýnem, kde došlo k poklesu nehod ze 77 za rok 2021 na 68 nehod v roce 2024 (-12 %). Mezi další obce s rozšířenou působností s poklesem nehod v rámci posledních 4 let patří Uherský Brod (-7 % nehod roku 2024 oproti nehodám v roce 2021) nebo Vsetín (pokles nehod z 343 roku 2021 na 335 nehod roku 2024) a Holešov (pokles o 2 nehody).

9. Vývoj následků nehodovosti ve Zlínském kraji

Ve Zlínském kraji došlo za poslední 4 roky (2021–2024) při dopravních nehodách k celkem 90 úmrtím a 287 těžkým zraněním. Počet úmrtí ve sledovaném období dle hlavních příčin nehod je zobrazen v Tabulce 44. K nejvíce úmrtím dochází při nehodách z důvodu nepřiměřené rychlosti, avšak v posledním roce je patrný pokles oproti předchozímu roku o 55 % (v roce 2023 11 úmrtí, 5 úmrtí v roce 2024). Druhou nejzávažnější hlavní příčinou na počet úmrtí je nesprávný způsob jízdy (celkem 35 úmrtí), přičemž i zde je patrný postupný pokles počtu úmrtí od roku 2022 (12 úmrtí, v roce 2024 polovina).

Tabulka 44: Počet úmrtí dle hlavních příčin (2021-2024)

Hlavní příčiny	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
Rychlost	13	13	11	5	42
Způsob jízdy	9	12	8	6	35
Přednost	2	3	1	1	7
Nezaviněná řidičem	1	0	0	0	1
Předjíždění	1	1	0	2	4
Technická závada	0	0	0	1	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Vývoj těžkých zranění z dopravních nehod dle hlavních příčin je pak zobrazen v Tabulce 45. Kde je patrné, že k celkově nejvíce těžkým zraněním došlo ve sledovaném období na území Zlínského kraje při nesprávném způsobu jízdy (celkem 105 těžkých zranění), následují nehody z důvodu nepřiměřené rychlosti (78 těžkých zranění) a nehody z důvodu nedání přednosti v jízdě (67 těžkých zranění). Trend vývoje z hlediska počtu těžkých zranění je pro jednotlivé hlavní příčiny nehod není jednoznačný. U nehod z důvodu rychlé jízdy sice došlo za poslední rok (2024 – 18 těžkých zranění) k poklesu oproti roku 2021 (26 těžkých zranění), avšak v posledních 2 letech je na stejné úrovni. U nehod z důvodu nesprávného způsobu jízdy je pak patrné střídání vyššího (2022 a 2024) a nižšího (2021 a 2023) počtu těžkých zranění.

Tabulka 45: Počet těžkých zranění dle hlavních příčin (2021-2024)

Hlavní příčiny	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
Způsob jízdy	24	31	20	30	105
Rychlost	26	16	18	18	78
Přednost	15	20	16	16	67
Nezaviněná řidičem	2	6	6	7	21
Předjíždění	5	2	1	6	14
Technická závada	1	0	1	0	2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Při součtu počtu úmrtí a těžkých zranění a přepočtu na 1000 nehod dané příčiny vycházejí v průměru na jeden rok nejhůře nehody z důvodu předjíždění (při vynechání nehod z důvodu technických závad, kterých se stává naprosté minimum). V průměru totiž dojde k úmrtí nebo těžkému zranění u 86 osob na 1000 nehod této příčiny, následuje rychlá jízda (63 osob na 1000 nehod), nehody nezaviněné řidičem (55 osob) a nedání přednosti (44 osob). U nesprávného způsobu jízdy to je 15 osob. Přepočet byl udělán pro nezkreslení v rámci let na nehody s vynecháním srážek se zvěří.

V Tabulce 46 je zobrazen vývoj počtu úmrtí z dopravních nehod dle druhu komunikace. Je patrné, že k nejvíce úmrtím došlo při nehodách na silnicích I. třídy (38 úmrtí). Následují nehody na silnicích II. třídy (22 úmrtí) a silnicích III. třídy (16 úmrtí). U všech zmíněných druhů je znatelných pokles počtu úmrtí v posledních letech sledovaného období (na silnicích I. třídy o 45 % v roce 2024 oproti roku 2021, na silnicích II. třídy pokles o 80 %).

Tabulka 46: Počet úmrtí dle druhu komunikace (2021-2024)

Druh komunikace	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
silnice I. třídy	11	13	8	6	38
silnice II. třídy	10	6	4	2	22
silnice III. třídy	4	5	5	2	16
komunikace místní	1	4	2	3	10
dálnice	0	0	1	2	3
komunikace účelová	0	1	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Počet těžkých zranění je pak zobrazen v Tabulce 47, kde je patrné, že do popředí dostávají místní komunikace (celkem 85 těžkých zranění). Následují silnice I. třídy (67 těžkých zranění) a silnice III. třídy (66 těžkých zranění). Obdobně jako u hlavních příčin je obtížné popsat trend vývoje, jelikož v rámci sledovaných let dochází k značnému kolísání. Avšak při porovnání posledních dvou let je patrný nárůst počtu těžkých zranění u všech výše zmíněných druhů komunikace (u místních komunikací o 71 %, u silnic I. třídy o 127 %, u silnic III. tříd o 19 %).

Tabulka 47: Počet těžkých zranění dle druhu komunikace (2021-2024)

Druh komunikace	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
komunikace místní	26	21	14	24	85
silnice I. třídy	15	16	11	25	67
silnice III. třídy	13	18	16	19	66
silnice II. třídy	18	17	13	9	57
komunikace účelová	1	3	3	0	7
dálnice	0	0	5	0	5

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Opět pro zhodnocení a porovnání, které z komunikací jsou nejvíce rizikové, byl proveden přepočet součtu nejzávažnějších následků (počet úmrtí + počet těžkých zranění) na 1000 nehod (bez srážek se zvěří) na daném druhu komunikace. Z tohoto pohledu vychází jako nejvíce rizikové dálnice, kde došlo v průměru sledovaných čtyř let k 47 úmrtím nebo těžkým zraněním. Nutno však podotknout, že k úmrtím nebo těžkým zraněním na dálnicích došlo primárně v roce 2023 (celkem 6), a poté v roce 2024 (2 úmrtí). Za roky 2021 a 2022 k žádným úmrtím nebo

těžkým zraněním nedošlo, a zároveň celkový počet nehod v jednotlivých letech je poměrně nízký (maximálně 52 nehod v roce 2023). S podobným ročním průměrem zemřelých nebo těžce zraněných osob pak vycházejí silnice I. třídy (45 osob na 1000 nehod) a silnice II. třídy (42 osob). Oproti tomu na místních komunikacích to je 14 osob.

Srovnání vývoje počtu úmrtí v rámci směrových poměrů je pak zobrazen v Tabulce 48, kde je patrné, že k nejvíce úmrtím dochází na přímých úsecích (44 úmrtí) a v zatáčkách (36 úmrtí). Z pohledu vývojového trendu došlo u obou zmíněných typů směrových poměrů k poklesu počtu úmrtí. Na přímých úsecích klesl v roce 2024 počet zemřelých oproti roku 2021 o 31 %, zatímco u nehod v zatáčkách došlo k poklesu o 56 % (oproti roku 2022 dokonce o 69 %).

Tabulka 48: Počet úmrtí dle směrových poměrů (2021-2024)

Směrové poměry	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
přímý úsek	13	13	9	9	44
zatáčka	9	13	10	4	36
přímý úsek po projetí zatáčkou	2	2	0	1	5
kříž. průsečná – čtyřramenná	0	1	1	0	2
kříž. styková – tříramenná	2	0	0	0	2
kruhový objezd	0	0	0	1	1
kříž. pěti a víceramenná	0	0	0	0	0

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Tabulka 49 pak zobrazuje vývoj počtu těžkých zranění z nehod dle směrových poměrů komunikace. Je patrné, že k nejvíce těžkým zraněním došlo při nehodách na přímých úsecích (celkem 143 těžkých zranění), následují následky z nehod ze zatáček (63 těžkých zranění), a poté shodně křižovatky průsečné – čtyřramenné, křižovatky stykové – tříramenné a přímé úseky po projetí zatáčkou (do vzdálenosti cca 100 m od optického konce zatáčky), kde došlo shodně k 26 těžkým zraněním. Negativem je, že na přímých úsecích došlo k nárůstu počtu těžkých zranění, jelikož v roce 2024 bylo evidováno o 30 % více než v roce 2021. U nehod v zatáčkách však došlo k poklesu o 35 %.

Tabulka 49: Počet těžkých zranění dle směrových poměrů (2021-2024)

Směrové poměry	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
přímý úsek	33	33	34	43	143
zatáčka	20	16	14	13	63
kříž. průsečná – čtyřramenná	10	7	3	6	26
kříž. styková – tříramenná	5	10	5	6	26
přímý úsek po projetí zatáčkou	4	9	5	8	26
kruhový objezd	1	0	1	1	3
kříž. pěti a víceramenná	0	0	0	0	0

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

Jako nejrizikovější vycházejí při přepočtu následků na počet nehod (bez srážek se zvěří) zatáčky, kde vychází v ročním průměru 46 těžce zraněných nebo zemřelých na 1000 nehod. Následují křižovatky průsečné (42 osob na 1000 nehod). Na přímých úsecích je to přibližně polovina (21 osob).

V Tabulce 50 je pak zobrazen souhrnně (kvůli velkému počtu kategorií) vývoj počtu úmrtí a těžkých zranění dle věku pachatelů nehod. Tedy kolik celkově osob (všech věků) utrpělo těžké zranění nebo zemřelo při nehodách, které zavinili osoby v daných věkových kategoriích. Je patrné že k nejvíce úmrtím a těžkým zraněním (63) došlo u nehod, které zavinili osoby ve věku 18-24 let. Avšak je patrný postupný pokles od roku 2021 (19 osob) do roku 2024 (11 osob). Druhou věkovou kategorií pachatelů nehod, při kterých došlo k nejvíce vážným následkům (55), jsou osoby ve věku 39-45 let. Zde je však trend vývoje opačný, jelikož v průběhu sledovaných let došlo k nárůstu počtu úmrtí a těžkých zranění o 25 %.

Tabulka 50: Počet úmrtí a těžkých zranění dle věku pachatele nehody (2021-2024)

Věk pachatele nehody	2021	2022	2023	2024	Celkem 2021-2024
<18	3	3	1	1	8
18-24	19	16	17	11	63
25-31	11	7	3	5	26
32-38	7	8	7	11	33
39-45	12	14	14	15	55
46-52	17	8	10	12	47
53-59	9	11	9	11	40
60-66	7	7	11	4	29
67-73	3	11	2	6	22
74-80	2	5	2	4	13
81-87	1	4	0	2	7
88+	0	0	0	0	0

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

10. Kritická místa na území Zlínského kraje

Základem pro sestavení následujícího seznamu nehodových lokalit je již dříve vytvořený seznam nehodových lokalit – Shluky dopravních nehod za období 2012-2020 (uvedených v Příloze 1). Z těchto lokalit byly vybrány a zahrnuty takové místa, která jsou na základě nehodových dat stále aktuální, tzn. došlo tam alespoň k jedné nehodě za poslední rok (2024). Dále byla tato místa doplněna o nehodové lokality, které byly vybrány jako rizikové a byly probírány na Regionální dopravní konferenci ve Zlíně (v letech 2023 nebo 2024).

Z původního seznamu 22 nehodových lokalit u 14 lokalit došlo k podstatnému poklesu nehod v posledních letech sledovaného období a vzhledem k provedeným či plánovaným úpravám mohou být považovány za lokality vyřešené (Tabulka 51). Avšak u 8 míst z původního seznamu bylo zahrnuto znovu, jelikož v některých případech navzdory provedeným opatřením, vykazují přetrvávající nehodovost. K těmto místům bylo přidáno 6 nových lokalit, přičemž se jedná o místa, která vykazují aktuální nehodovost v posledních letech a byly předmětem jednání na Regionální dopravní konferenci.

Tabulka 51: Přehled kritických míst

Vyřešené lokality	Znovu zařazené lokality	Nové lokality
14	8	6

Veškeré níže popsané statistiky jsou za období 2021-2024.

1) Okres Zlín – silnice II/490 (Dlouhá) – Zlín (NL 3)

Jedná se o lokalitu ve městě Zlín v místě železničního podjezdu a křižovatky silnice Dlouhá a Benešovo nábřeží. Za poslední 4 roky (2021-2024) zde došlo celkem k 16 nehodám, přičemž nejčastější příčinou těchto nehod je nevěnování se řízení vozidla řidičem. Pouze za rok 2024 zde byly evidovány 4 nehody. Celkově zde došlo k 6 lehkým zraněním.

Tabulka 52: Kritické místo 1 - silnice II/490 (Dlouhá)

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	8	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1
2022	2	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	2
2023	2	bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	0	0	2
2024	4	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

2) Okres Uherské Hradiště – silnice II/495 – Uherský Brod – Vlčnov (NL 4)

Jedná se o lokalitu na silnici II/495 mezi Uherským Brodem a obcí Vlčnov v místě dvou směrových oblouků, kde za poslední 4 roky došlo ke 14 nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění u 7 osob. Dříve časté nehody se zvěř, v posledních letech nehody nejčastěji kvůli nevěnování se řízení vozidla. Pouze za poslední rok (2024) zde došlo ke 3 nehodám.

Tabulka 53: Kritické místo 2 – silnice II/495 – Uherský Brod – Vlčnov

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	4	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	0	2
2022	2	jíný druh nesprávného předjíždění	0	0	3
2023	5	předjíždění bez dostatečného rozhledu	0	0	2
2024	3	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

3) Okres Uherské Hradiště – silnice II/495 – Ostrožská Lhota (NL 9)

Křižovatka na výjezdu z obce Ostrožská Lhota silnice II/495 a silnice III/4991. Za poslední 4 roky zde došlo k 7 nehodám, nejčastěji z důvodu nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST. Celkem zde bylo evidováno 12 lehkých zranění. Za poslední rok (2024) zde došlo ke 2 nehodám.

Tabulka 54: Kritické místo 3 – silnice II/495 – Ostrožská Lhota

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	1	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	2
2022	2	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	4
2023	2	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	6
2024	2	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	0	0

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

- 4) Okres Vsetín – silnice I/35 – Rožnov pod Radhoštěm (NL 10)
Křižovatka silnice I/35 a silnice III/4867 ve městě Rožnov pod Radhoštěm. Došlo zde za poslední 4 roky k 16 nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění 5 osob. Nejčastější příčinou nehod je nezvládnutí řízení vozidla. Pouze za rok 2024 zde došlo k 6 nehodám, v předchozím roce bylo evidováno o jednu nehodu méně.

Tabulka 55: Kritické místo 4 – silnice I/35 – Rožnov pod Radhoštěm

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	2	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	1
2022	3	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	0
2023	5	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	3
2024	6	nedodržení bezp. vzdálenosti za vozidlem	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

- 5) Okres Kroměříž – silnice I/50 – Zástřizly (NL 14)
Jedná se o úsek silnice I/50 ve dvou směrových obloucích před motorestem Samota ve směru od odbočky k obci Zástřizly. Došlo zde za poslední 4 roky ke 6 nehodám, při kterých bylo lehce zraněno 5 osob, došlo však i k jednomu těžkému zranění při nehodě v roce 2024. Nejčastější příčinou nehod je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Tabulka 56: Kritické místo 5 – silnice I/50 – Zástřizly

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	2	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	0	1
2022	1	nezaviněná řidičem	0	0	0
2023	1	jízda po nesprávné straně voz., vjezd do protisměru	0	0	2
2024	2	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	1	2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

- 6) Okres Uherské Hradiště – silnice I/50 – Staré Hutě (NL 15)
Směrový oblouk na silnici I/50 u odbočky k obci Staré Hutě. Za poslední 4 roky zde došlo k celkem 25 nehodám. Vysoký počet nehod v této lokalitě je doplněn i výrazným počtem následků na zdraví, jelikož zde došlo ke 2 úmrtím, 1 těžkému zranění a 18 lehkým zraněním. K nehodám dochází nejčastěji z důvodu nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Pouze za poslední rok (2024) zde došlo k celkem 9 nehodám.

Tabulka 57: Kritické místo 6 – silnice I/50 – Staré Hutě

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	3	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	0	2
2022	13	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	2	0	5
2024	9	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	1	11

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

7) Okres Uherské Hradiště – silnice I/50 – Buchlovice (NL 16)

Další směrové oblouky na silnici I/50, konkrétně necelý kilometr od autobusové zastávky Buchlovice, hrad Buchlov rozcestí, směrem od Buchlovic. V této lokalitě došlo k 7 nehodám v posledních 4 letech, a to nejčastěji z důvodu nevěnování se řízení vozidla. Při nehodách zde došlo ke 4 lehkým zraněním.

Tabulka 58: Kritické místo 7 – silnice I/50 – Buchlovice

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	1	nedodržení bezp. vzdálenosti za vozidlem	0	0	1
2022	1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	0
2023	2	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	0	2
2024	3	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

8) Okres Kroměříž – silnice I/50 – Střilky (NL 22)

Další lokalita se nachází u obce Střilky na průsečné křižovatce silnice I/50 a II/432. Na této křižovatce v posledních 4 letech došlo celkem k 6 nehodám, nejčastěji z důvodu nedání přednosti proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST. Celkem je zde evidováno 5 lehkých zranění. Za poslední rok (2024) zde došlo ke 2 nehodám.

Tabulka 59: Kritické místo 8 – silnice I/50 – Střilky

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	1
2022	1	jízda po nesprávné straně voz., vjetí do protisměru	0	0	1
2023	2	při odbočování vlevo	0	0	1
2024	2	proti příkazu d. z. STÚJ DEJ PŘEDNOST	0	0	2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

9) Okres Uherské Hradiště – silnice I/55 – Uherské Hradiště

Další nehodovým místem je křižovatka silnice I/55 a ulice Sokolovská/Všehrdova ve městě Uherské Hradiště. Na této křižovatce za poslední 4 roky došlo celkem ke 33 nehodám, přičemž pouze za rok 2024 jich bylo evidováno 7. Vysoký je i výčet zraněných, jelikož zde došlo ke 24 lehkým zraněním, ale i k jednomu úmrtí.

Tabulka 60: Kritické místo 9 – silnice I/55 – Uherské Hradiště

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	5	při odbočování vlevo	0	0	2
2022	14	při odbočování vlevo	1	0	6
2023	7	při odbočování vlevo	0	0	6
2024	7	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	10

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

10) Okres Uherské Hradiště – silnice I/55 – Kvačice

Další riziková křižovatka se nahází u obce Kvačice na silnici I/55 se silnicí II/495, kde za poslední 4 roky došlo k 11 nehodám, při kterých bylo lehce zraněno 12 osob. Nejčastější příčinou nehod je zde nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST.

Tabulka 61: Kritické místo 10 – silnice I/55 – Kvačice

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	3	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	0
2022	5	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	8
2023	2	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	2
2024	1	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	2

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

11) Okres Zlín – silnice II/490 – Zlín

Jedná se o křižovatku silnice II/490 (Dlouhá) s ulicí Vodní/Santražiny ve městě Zlín. Za poslední 4 roky zde bylo evidováno celkem 14 nehod s nejčastější příčinou nehod z důvodu nedání přednosti při odbočování vlevo. Časté jsou i nehody s chodci. Je zde evidováno 9 lehkých zranění a v roce 2024 zde došlo ke 2 nehodám.

Tabulka 62: Kritické místo 11 – silnice II/490 – Zlín

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	5	chodci na vyznačeném přechodu	0	0	4
2022	2	nezaviněná řidičem	0	0	3
2023	5	při odbočování vlevo	0	0	2
2024	2	při odbočování vlevo	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

12) Okres Zlín – silnice I/49 – Zlín

Další nehodovou křižovatkou je křižovatka silnice I/49 (třída Tomáše Bati) a ulice Lorencova/Hluboká, kde došlo za poslední 4 roky ke 13 nehodám. Pouze za rok 2024 zde byly evidovány celkem 3 nehody. Nejčastější příčinou je zde nedání přednosti v jízdě proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST. Celkem 9 osob zde bylo při nehodách lehce zraněno.

Tabulka 63: Kritické místo 12 – silnice I/49 – Zlín

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	3	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	2
2022	3	chodci na vyznačeném přechodu	0	0	2
2023	4	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	4
2024	3	při odbočování vlevo	0	0	1

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

13) Okres Zlín – silnice II/492 – Zádveřice – Raková

Jedna z dalších nehodových lokalit se nachází na silnici II/492 mezi obcí Zádveřice – Raková a Horní Lhota, konkrétně přibližně 900 metrů severně od autobusové zastávky Horní Lhota, hájenka. V této lokalitě došlo v posledních 4 letech k 7 nehodám, přičemž ke 3 nehodám došlo v roce 2024. Nejčastější příčinou nehod je zde nepřizpůsobení rychlosti. U jedné osoby zde došlo k těžkému zranění, dalších 10 osob bylo zraněno lehce.

Tabulka 64: Kritické místo 13 – silnice II/492 – Zádveřice – Raková

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	1	nepřiz. rychlosti dopr. tech. stavu vozovky	0	0	2
2022	2	nezvládnutí řízení vozidla	0	1	3
2023	1	nezaviněná řidičem	0	0	0
2024	3	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	0	5

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

14) Okres Uherské Hradiště – ulice Všehrdova – Uherské Hradiště

Ve městě Uherské Hradiště je nehodová i křižovatka ulic Všehrdova a Na Morávce/Politických vězňů, kde došlo v posledních 4 letech k 15 nehodám. Pouze za rok 2024 jsou zde evidovány 4 nehody. Došlo zde celkem k 13 zraněním, přičemž 2 z nich byla těžká zranění. S tím souvisí i jedna z nejčastějších příčin, kterou je nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu.

Tabulka 65: Kritické místo 14 – ulice Všehrdova – Uherské Hradiště

Rok	Počet nehod	Nejčastější příčina	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2021	2	při odbočování vlevo	0	1	1
2022	3	chodci na vyznačeném přechodu	0	0	3
2023	6	proti příkazu d. z. DEJ PŘEDNOST	0	0	4
2024	4	chodci na vyznačeném přechodu	0	1	3

Zdroj: data PČR, vlastní zpracování

11. Srovnání měření aktuálních měřených NUB mezi ZK a ČR za 2021-2022

Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB) představují důležitý nástroj pro hodnocení dopravní bezpečnosti mimo rámec běžné statistiky dopravních nehod. Na rozdíl od přímých ukazatelů, jako je počet nehod nebo jejich následky, se NUB zaměřují na rizikové chování účastníků silničního provozu, jako je překračování povolené rychlosti, nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo používání mobilního telefonu za jízdy. Měření NUB probíhá na stanovené síti referenčních bodů. Veškeré informace týkající se kritérií a pravidel výběru těchto bodů jsou popsány v dokumentu „Metodika stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků“ (Zdroj: Metodiky – Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz>)

Výsledky měření veřejně dostupných za roky 2021 a 2022 je porovnáno s daty za celou Českou republiku. Měření za roky 2023 a 2024 nejsou v době tvorby tohoto dokumentu veřejně k dispozici.

Jedním z ukazatelů je rychlost V85, což znamená rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel. Z Tabulky 66 je patrné, že ve všech kategoriích (intravilán, extravilán – včetně rozdělení vozidel) rychlosti V85 došlo mezi lety 2021 a 2022 ke snížení této rychlosti. Zároveň je patrné, že v roce 2021 hodnoty ve Zlínském kraji přesahovaly hodnoty za celou ČR. Ve srovnání s ostatními kraji patří tato hodnota ke 3 nejvyšším (pro Rychlost V85 v extravilánu vozidel do 3,5 t je 4. nejvyšší) hodnotám. Vyšších hodnot bylo dosaženo v extravilánu v Moravskoslezském a Jihomoravském kraji (u vozidel do 3,5 t ještě v Kraji Vysočina), v intravilánu pouze v kraji Moravskoslezském a Královéhradeckém. Za rok 2022 však hodnoty v extravilánu jsou druhé nejnížší, nižší rychlosti byly naměřeny pouze v Královéhradeckém kraji. Hodnota Zlínského kraje rychlosti V85 v intravilánu, pak spadá do průměru.

Tabulka 66: Nepřímé ukazatele bezpečnosti – část první (2021-2022)

Nepřímé ukazatele bezpečnosti	Zlínský kraj		ČR	
	2021	2022	2021	2022
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	101 km/h	94 km/h	98 km/h	98 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	102 km/h	96 km/h	100 km/h	100 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	92 km/h	87 km/h	89 km/h	89 km/h
Rychlost V85 v intravilánu	58 km/h	57 km/h	56 km/h	56 km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	20,4 %	7,7 %	13,6 %	13,7 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	19,4 %	8,1 %	14,3 %	14,4 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	24,9 %	6,3 %	10,8 %	10,6 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8,3 %	6,5 %	6,3 %	6,2 %

Zdroj: Mapa NUB – Observační bezpečnosti silničního provozu [online]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz>

Druhým ukazatelem týkající se rychlosti vozidel je Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h. I u tohoto ukazatele je pro Zlínský kraj patrný meziroční pokles u všech kategorií. Za rok 2021 překročilo maximální dovolenou rychlost v extravilánu (za všechna vozidla) 20,4 % vozidel, což je 3. nejvyšší procento ze všech krajů, více pouze v kraji Moravskoslezském (22,8 %) a Jihomoravském (22,0 %). Za vozidla nad 3,5 tuny v extravilánu to bylo dokonce 24,9 %, což je nejvíce ze všech krajů. V intravilánu pak překračovalo maximální povolenou rychlost 8,3 % vozidel, což je o 2 procentní body více od hodnoty za celou ČR. Za rok 2022 došlo ve všech kategoriích ke snížení podílu vozidel překračujících maximální dovolenou rychlost. Pro extravilán platí, že se podíl vozidel překračujících rychlost dostal pod podíl za celou ČR, přičemž se jedná o 2. nejnížší podíly v rámci krajů, pouze pro vozidla nad 3,5 tuny je hodnota 6,3 % pátá nejnížší. V intravilánu překročilo povolenou rychlost 6,2 % vozidel, což je pouze o 0,1 procentního bodu více oproti celé ČR.

Další měřené nepřímé ukazatele bezpečnosti netýkající se rychlosti jízdy jsou zobrazené v Tabulce 67. Jedním z nich je ukazatel nepřipoutání bezpečnostními pásy, kde je patrné, že došlo ve Zlínském kraji meziročně ke zhoršení u řidičů i spolujezdců. Za rok 2021 byly podíly nepřipoutaných osob nižší oproti hodnotám celé ČR. V rámci srovnání s ostatními kraji se jedná

o prostřední hodnoty, u spolujezdců vpředu se jedná o 2. nejnižší podíl (méně jen v kraji Středočeském, 2,9 %). Ačkoliv došlo za rok 2022 ve Zlínském kraji ke zvýšení podílu nepřipoutaných, tak pro řidiče a spolujezdců vpředu platí, že se stále jedná o podíly pod úrovní za celou ČR (došlo k meziročnímu zvýšení u všech krajů kromě Jihočeského kraje). Zároveň podíl nepřipoutaných řidičů a spolujezdců vpředu ve Zlínském kraji patřil ve srovnání s ostatními kraji k těm nejnižším. Pouze podíl nepřipoutaných spolujezdců vzadu (9,6 %) byl za rok 2022 vyšší než podíl za celou ČR, dokonce se jedná o 5. nejvyšší podíl. Více jen v kraji Jihočeském (22,9 %), Ústeckém (21 %), Moravskoslezském (17,8 %) a Olomouckém (12,2 %).

Mezi další sledované ukazatele patří podíl prostředků, které nesvítily během dne, a podíl řidičů, kteří užívali mobilní zařízení během jízdy. Podíl vozidel s nezapnutými světly pro denní svícení bylo za rok 2021 celkem 0,3 %, což je jeden z nejnižších podílů ze všech krajů, a zároveň o 0,6 procentních bodů méně než za celou ČR. Za rok 2022 došlo ke zvýšení tohoto podílu na 0,5 %, což je o 0,2 procentních bodů více oproti celorepublikové hodnotě. Co se týká používání mobilního zařízení řidiči během jízdy, tak v obou letech je podíl 1,4 % (resp. 1,3 %) ve Zlínském kraji jeden z nejnižších, a jedná se tedy o hodnoty nižší než za celou Českou republiku.

Tabulka 67: Nepřímé ukazatele bezpečnosti – část druhá (2021-2022)

Nepřímé ukazatele bezpečnosti	Zlínský kraj		ČR	
	2021	2022	2021	2022
Nepřipoutání bezpečnostními pásy – řidič	2,6 %	4,3 %	3,5 %	7,8 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy – spolujezdec vpředu	3,5 %	4,6 %	6,1 %	7,3 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy – spolujezdec vzadu	7,3 %	9,6 %	12,0 %	8,1 %
Nesvícení ve dne	0,3 %	0,5 %	0,9 %	0,3 %
Užívání mobilního zařízení	1,4 %	1,3 %	1,8 %	1,9 %
Motocyklista s přilbou	100 %	100 %	99,5 %	99,6 %
Cyklista s přilbou	45,6 %	46,7 %	45,9 %	49,5 %
Cyklista – dítě s přilbou	66,7 %	65,4 %	79,1 %	74,5 %

Zdroj: Mapa NUB – Observační bezpečnosti silničního provozu [online]. Dostupné z: <https://www.czrs.cz>

Posledním sledovaným nepřímým ukazatelem bezpečnosti v dopravě je používání přileb, a to u motocyklistů a cyklistů (s detailem na děti). Za oba sledované roky nebyl zaznamenán ve Zlínském kraji motocyklista bez přilby a podíl motocyklistů s přilbou je tedy stoprocentní. Co se týká cyklistů, tak s přilbou jezdila necelá polovina. Za rok 2021 to bylo 45,6 %, za rok 2022 46,7 %. V obou letech se jedná o podíl nepatrně nižší než za celou ČR. Vyšší podíl cyklistů s přilbou je patrný u dětí, kdy v roce 2021 mělo přilbu 66,7 % cyklistů a v roce 2022 celkem 65,4 %. Zde je však rozdíl od celorepublikové hodnoty vyšší (za rok 2021 více než 10 p. b.), přičemž se ve srovnání s ostatními kraji jedná o jeden z nejnižších podílů (4. nejnižší za rok 2021, 3. nejnižší za rok 2022).

12. Plnění Akčního plánu Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2024

Akční plán BESIP představuje klíčový nástroj realizace národní strategie bezpečnosti silničního provozu na úrovni krajů, měst i dalších zainteresovaných subjektů. Slouží jako praktický rámec pro zavádění konkrétních opatření směřujících ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Akční plán obsahuje řadu opatření rozdělených do tematických oblastí, mezi čtyři strategické pilíře. Tyto strategické pilíře jsou:

1. Účastníci provozu,
2. Infrastruktura,
3. Vozidla a technologie,
4. Koordinace BESIP.

Přičemž pro každý pilíř jsou stanoveny specifické cíle, což jsou vybraná témata, na které je Akční plán zaměřen. Pro tyto specifické cíle pak jsou stanovena konkrétní opatření, které by měly v rámci daných specifických cílů přispět ke snižování dopravní nehodovosti a minimalizaci následků nehod. Pro jednotlivá opatření jsou pak určeny odpovědné subjekty, které by měly splnění těchto opatření zajistit.

Pro zjištění informací ohledně naplňování stanovených cílů a realizaci konkrétních opatření za období posledních dvou let (**2023-2024**), bylo v období od 15. 3. 2025 do 30. 4. 2025 provedeno dotazníkové šetření, kde byly jménem Krajského úřadu Zlínského kraje osloveny odpovědné subjekty. Informace zjištěné tímto šetřením jsou popsány právě v této kapitole.

Mezi oslovené a odpovědné subjekty patřily:

1. Vlastníci a správci komunikací (ŘSZK, ŘSD)
2. Krajský koordinátor BESIP
3. Policie České republiky
4. Krajský úřad Zlínského kraje
5. Krajský manažer BESIP
6. Správa železnic
7. Český červený kříž
8. Obce s rozšířenou působností
9. Provozovatelé dopravních hřišť

Na dotazníkové šetření reagovalo a odpovědělo všech 100 % oslovených subjektů.

12.1. Strategický pilíř – Účastníci provozu

Mezi specifické cíle Strategického pilíře Účastníci provozu patří tyto specifické cíle: Rychlost, Mladí řidiči, Zranitelní účastníci, Nevěnování se řízení, Alkohol a návykové látky, Ochranné prvky.

12.1.1. Rychlost

V rámci viditelného dohledu policie na dodržování rychlostních limitů investovala Policie České republiky přes 16 tisíc hodin (16 189) za poslední 2 roky. Zároveň PČR realizovala měření rychlosti i v nehodových lokalitách (uvedených v příloze 1), avšak počet hodin v konkrétních lokalitách není evidován.

12.1.2. Mladí řidiči

Celkem na 10 středních školách Zlínského kraje byla realizována dopravní výchova s důrazem na zodpovědnost začínajících řidičů. Přičemž této dopravní výchovy se účastnilo přibližně 25 % studentů.

12.1.3. Zranitelní účastníci

Jedním z opatření ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků je realizace dopravních výchovy na dopravních hřištích, přičemž Tabulka 68 zobrazuje konkrétní dopravní hřiště Zlínského kraje a počet mateřských a základních škol, které se na daném hřišti účastnili dopravní výchovy. Je patrné, že celkem nejvíce využívané hřiště bylo v Uherském Brodu, kde se dopravní výchovy zúčastnilo celkem 40 mateřských škol (celkem 2 243 dětí) a zároveň 54 základních škol (1 891 dětí). Pouze na dopravním hřišti v Uherském Hradišti neproběhla výuka pro žádnou mateřskou školu. Celkově nejvíce dětí se účastnilo dopravní výchovy na dopravním hřišti ve Valašském Meziříčí, kde se vzdělávalo celkem 1 740 dětí z mateřských škol (25 mateřských škol) a 4 105 dětí ze základních škol (26 základních škol).

V mapě dopravních hřišť v ČR na webových stránkách BESIP je uvedeno i dětské dopravní hřiště v obci Strání, které je umístěné u ZŠ, Rubanice 877, 687 65 Strání. Toto dopravní hřiště však neslouží pro výuku. Jedná se o betonovou plochu obdélníkového tvaru, volně přístupnou veřejnosti, která v zimních měsících slouží, jako podklad pro kluziště. Z tohoto důvodu není zahrnuto ve výčtu DDH ve Zlínském kraji.

Tabulka 68: Porovnání realizace dopravní výchovy na DDH za období 2023-2024

Dopravní hřiště	Počet mateřských škol	Počet dětí z mateřských škol	Počet základních škol	Počet dětí ze základních škol
Kroměříž	24	1 248	39	3 762
Loukov	2	30	6	60
Luhačovice	2	200	5	350
Otrokovice	17	989	14	2 521
Uherské Hradiště	0	0	38	3 189
Uherský Brod	40	2 243	54	1 891
Valašské Klobouky	2	186	10	534
Valašské Meziříčí	25	1 740	26	4 105
Vsetín	3	52	23	482
Zlín-Malenovice	12	180	40	878

Dále bylo ve Zlínském kraji realizováno celkem 20 preventivních akcí, zaměřených například na používání reflexních prvků u chodců, bezpečnostních přileb u cyklistů a podobně, přičemž se jich účastnilo 2 580 osob.

Zároveň bylo realizováno 10 přednášek pro seniory s cílem zvýšit jejich bezpečnost v silničním provozu. Těchto přednášek se účastnilo celkem 500 osob.

Nebyli opomenuti ani handicapovaní účastníci silničního provozu (neslyšící, nevidomí, invalidní apod.), přičemž bylo realizováno celkem 6 akcí pro děti i dospělé, kterých se účastnilo 220 osob.

12.1.4. Nevěnování se řízení

Častou příčinou nehod je nevěnování se řízení řidiče během jízdy, přičemž PČR ve sledovaném období na území Zlínského kraje řešila celkem 1 932 přestupků neoprávněného používání hovorového či záznamového zařízení řidičem za jízdy. Celkově bylo provedeno 40 kontrolních akcí.

12.1.5. Alkohol a jiné návykové látky

Ke zvýšení povědomí o vlivu léků a návykových látek na schopnosti řidičů řídit vozidlo proběhly v rámci aktivit oblastních spolků Českého červeného kříže. Jak je patrné z Tabulky 69, tak ve Zlínském kraji proběhlo celkově 9 takových akcí, přičemž 6 z nich realizoval oblastní spolek Kroměříž, s celkovou účastí 120 osob. Pouze v oblastním spolku Uherského Hradiště nedošlo k realizaci žádných akcí na toto téma.

Tabulka 69: Realizace aktivit oblastních spolků ČČK v rámci vlivu léků a návykových látek na řidiče (2023-2024)

Oblastní spolek ČČK	Počet realizovaných akcí	Počet účastníků
Kroměříž	6	120
Uherské Hradiště	0	0
Vsetín	2	6
Zlín	1	20

12.1.6. Ochranné prvky

Jedním z opatření zaměřeného na ochranné prvky v dopravě jsou aktivity vedoucí ke správnému používání zadržných systémů včetně dětských sedaček, přičemž ve Zlínském kraji byly realizovány ve sledovaném období celkem 3 akce na toto téma. Těchto akcí se účastnilo celkem 100 osob.

12.2. Strategický pilíř – Infrastruktura

Mezi specifické cíle Strategického pilíře Infrastruktura patří tyto specifické cíle: Odstraňování lokalit, Dopravní značení, Smart Cities a C-ITS, Srážky se stromem, Železniční přejezdy, Srozumitelná a předvídatelná trasa, Přechny pro chodce.

12.2.1. Odstraňování nehodových lokalit

Součástí Akčního plánu Strategie BESIP Zlínského kraje do roku 2024 je i zaměření se na odstraňování dříve vytipovaných nehodových lokalit (uvedených v Příloze 1). Jedná se celkem o 22 nehodových lokalit (NL).

- 1) **NL 1, silnice III/4943 Poteč (tzv. Lačnovská cesta):**
Doplňeno svislé dopravní značení (dále jen „SDZ“) o výstražné značky A1a, A1b.
Realizováno v květnu roku 2023.
- 2) **NL 2, silnice II/432 Šelešovice:**

V zatáčkách byla provedena protiskluzová úprava (mikrokoberec). Dále doporučeno doplnění pachových ohradníků nebo směrových sloupků opatřených odražeči proti zvěři.

3) **NL 3, silnice II/490 Zlín:**

Byla zdůrazněna výška podjezdu pod železniční dráhou zvýrazněnými značkami. Dále se čeká na realizaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice-Vizovice“, která se připravuje.

4) **NL 4, silnice II/495 Uherský Brod:**

Doplněno v roce 2021 SDZ o výstražné značky A1a, A1b a A23. Dále bylo doporučeno doplnit pachové ohradníky nebo směrové sloupky opatřené odražeči proti zvěři.

5) **NL 5, silnice II/497 Uherské Hradiště – místní část Jarošov:**

Rekonstrukce celého úseku ul. Pivovarské byla provedena v letech 2013 – 2014.

6) **NL 6, silnice III/36740 Kvasice – Otrokovice:**

V roce 2019 byla provedena oprava krytu vozovky s doplněním VDZ – střední dělicí čáry, SDZ a osazení směrových sloupků.

7) **NL 7, křižovatka silnic II/490 - III/49018 Zlín:**

Od roku 2022 upraveno (dočasné řešení) na provizorní okružní křižovatku. Tato křižovatka bude následně řešena jako světelná, ve vztahu k dálničnímu přivaděči k dálnici D49, který má navazovat na obchvat lokality Zálešná.

8) **NL 8, křižovatka silnic II/495 – III/4957 Vičnov:**

V letech 2002-2003 bylo ŘSZK provedena kompletní rekonstrukce silnice II/495 v průtahu obce dle PD zpracované v souladu s aktuálně platnými předpisy. V roce 2022 byla provedena úprava SDZ a obnoveno VDZ (doplněno o STOP čáry). Není předpokládáno vkládání dalších finančních prostředků, uvažované zřízení okružní křižovatky bylo zamítnuto.

9) **NL 9, křižovatka silnic II/495 – III/4991 Ostrožská Nová Ves:**

Prvotní doporučenou úpravou bylo silnici III/4991 od Ostrožské Nové Vsi, vyměnit DZ „P4“ (dej přednost v jízdě) za „P6“ (stůj, dej přednost v jízdě) a k tomuto upravit i VDZ, s doporučením obě „P6“ v provedení zvýrazněnými značkami. Doporučované DZ bylo původně osazeno, následně po společném rozhodnutí odboru dopravy a Policie ČR stanoveno nově – DZ „P4“, a to z důvodu velmi dobrých rozhledových poměrů při příjezdu ke křižovatce.

10) **NL 10, křižovatka silnic I/35 – III/4867 Rožnov pod Radhoštěm:**

V roce 2017 byla ŘSD ČR, Správou Zlín provedena kompletní rekonstrukce křižovatky, kdy současně došlo k rozšíření silnice I/35 na 4pruhy. Rekonstrukce křižovatky navazovala na provedenou rekonstrukci mostního svršku mostu ev. č. 4867-1 přes řeku Bečvu.

11) **NL 11, křižovatka silnic II/438 – III/43821 Holešov:**

Pro zlepšení stavu nutné vyřešit křižovatku včetně přechodu pro chodce a návaznosti na trasy pro pěší, což znamená nutné stavební úpravy. Tato křižovatka je řešena i v Generelu dopravy města Holešov a dle vyjádření zástupců města, má město zájem

na její úpravě. Město Holešov má vizi na provedení studie uspořádání příčného profilu ulice Palackého v celém průjezdním úseku města.

12) NL 12, silnice II/495 Uherský Ostroh:

Vzhledem k častým nehodám se stromy v této lokalitě byla provedena výsadba nové aleje dále od silnice. Došlo k odstranění DZ „A1a“ a nově na hranici kraje a za městem Uh. Ostroh osazeny DZ „A2a“, „A2b“ s tabulí „E4“ (realizováno srpnu roku 2023).

13) NL 13, dálnice D/55 – Otrokovice (Zlínský kraj):

V prosinci roku 2023 bylo provedena výstavba oplocení proti zvěři.

14) NL 14, komunikace I/50 – Zástřizly (Zlínský kraj):

V roce 2018 byla v úseku silnice I/50 v km 40,785 – 41,310 provedena protismyková úprava povrchu vozovky v šedé barvě. Jednalo se o dva směrové oblouky v rozsahu 2x 1950 m². V roce 2022 ŘSD zpracovalo podklady a PD pro úsekové měření rychlosti v této lokalitě s označením MUR Buchlovice, úsek C (úsek od motorestu Samota po motorest MOTRANS) název akce: „MUR Buchlovice úsek A-B-C, MOR Střilky 1-2, MOR Stupava 1-2“. Pro MUR úsek A, B je předpoklad realizace červen až září roku 2025, pro úsek C je předpoklad zahájení VŘ na zhotovitele prací podzim 2025, realizace v dalším roce.

15) NL 15, komunikace I/50 – Staré Hutě (Zlínský kraj):

V roce 2018 byla v rozsahu 960 m² provedena protismyková úprava zatáčky v červené barvě u autobusové zastávky nad St. Hutěmi v km 44,940. Dále byla v roce 2015-2016 v km 43,892-45,298 v celkové délce 624 m instalována svodidla se spodní pásnicí pro ochranu motorkářů.

V roce 2022 ŘSD zpracovalo podklady a PD pro úsekové měření rychlosti v této lokalitě s označením MUR Buchlovice, úsek A, úsek B (úsek a od Bílé vody po Staré Hutě, úsek B od Starých Hutí po Stupavu) název akce: „MUR Buchlovice úsek A-B-C, MOR Střilky 1-2, MOR Stupava 1-2“.

V letech 2023/2025 provedena oprava protismykového povrchu.

16) NL 16, komunikace I/50 – Buchlovice (Zlínský kraj):

V roce cca 2016 byla provedena protismyková úprava v červené barvě v rozsahu 450 m². Dále byla v roce 2015-2016 v km 46,000-46,548 v celkové délce 204 metrů instalována svodidla se spodní pásnicí pro ochranu motorkářů.

V roce 2022 ŘSD zpracovalo podklady a PD pro úsekové měření rychlosti v této lokalitě s označením MUR Buchlovice, úsek a (úsek od Bílé vody po Staré Hutě) název akce: „MUR Buchlovice úsek A-B-C, MOR Střilky 1-2, MOR Stupava 1-2“.

V roce 2025 provedení opravy povrchu včetně nové protismykové úpravy.

17) NL 17, silnice II/438 Bystřice pod Hostýnem:

V roce 2023 dokončen průtah v části města Bystřice p/H, na který navazovala stavba Bystřice p/H – Hlinsko p/H. Ke konci roku 2024 dokončen a zprůjezdněn úsek Bystřice p/H – Bílavsko, v březnu 2025 zahájení dalšího úseku Bílavsko – Hlinsko p/H a následně průtah Bílavsko a Hlinsko p/H. Předpoklad dokončení stavebních prací 2026.

18) NL 18, silnice II/438 Holešov – Jankovice:

Doporučeno doplnit pachové ohradníky nebo směrové sloupky opatřené odražeči proti zvěři a dále doplnit svislé DZ s informací „Pozor úsek častých dopravních nehod“.

Po konzultaci se silničním úřadem nebylo uvažované svislé DZ „Pozor úsek častých dopravních nehod“ instalováno.

19) NL 19, silnice II/438 Bystřice pod Hostýnem – Bílavsko:

Viz NL 17.

20) NL 20, komunikace I/35 – Valašské Meziříčí (Zlínský kraj):

V roce 2021 byla provedena oprava úseku silnice I/35 v rozsahu km cca 311,100-312,530 jejího provozního staničení (ul. Rožnovská). Doporučeno dále zvážit doplnění umístění flexibilních regulačních sloupků č. „Z11h“ v okolí přechodů pro chodce v místě VDZ šikmé rovnoběžné čáry „V13“, a doplnění bezpečnostní - protismykové úpravy před přechody pro chodce v barvě červené.

Protismykové úpravy budou provedeny do srpna roku 2025 pouze na dvou nejvíce frekventovaných přechodech pro chodce (Lidl, Retail Park). Na přechodu u č.p. 6 je protismyková úprava provedena. Instalace regulačních sloupků č. „Z11h“ se pro toto místo neuvažuje.

21) NL 21, úsek komunikace I/57 u města Brumov- Bylnice (Zlínský kraj):

V roce 2022 byla provedena úprava tohoto úseku v rozsahu: doplnění č. "V 4 - Vodící čára", č. "V 1a - Podélná čára souvislá", osazení směrových sloupků červených č. "Z 11g", které označují výjezdy z účelových komunikací. Dále byla v délce 90 m aplikována nová protismyková úprava povrchu a osazeny značky omezující rychlost č. "B 20a - Nejvyšší dovolená rychlost" - 70km/h z obou směrů s následným ukončením č. "B 20b - Konec nejvyšší dovolené rychlosti" a odstranění VDZ č. "V 11a - Zastávka autobusu nebo trolejbusu".

22) NL 22, průsečná křižovatka Střílky na I/50 (Zlínský kraj):

V roce 2022 došlo ke snížení rychlosti oboustranně před předmětnou křižovatkou na 70 km/h. Dále ŘSD zpracovalo podklady a PD pro okamžité měření rychlosti v blízkosti této lokality s označením MOR Střílky 1-2, které navazuje na konec úsekového měření MUR Buchlovice úsek C (úsek od motorestu Samota po motorest MOTRANS) název akce: „MUR Buchlovice úsek A-B-C, MOR Střílky 1-2, MOR Stupava 1-2“.

Doporučeno dále zvážit doplnění umístění flexibilních regulačních sloupků č. „Z11h“ v místě VDZ šikmé rovnoběžné čáry „V13“. S instalací balíset nesouhlasilo ŘSD ČR ani Policie ČR.

V roce 2024 provedena oprava spočívající ve výměně AHV.

Dalším opatřením je odstraňování nehodových lokalit dle podmínek příspěvku SFDI (v souladu se systémem evidence nehodových lokalit), kde ze strany ŘSD došlo k úpravám u 3 lokalit. Konkrétně se jedná o silnici I/50 nad Starým Hrozenkovem, kde došlo k úpravě jízdních pruhů a doplnění protismykového povrchu. Dále pak silnice I/50 – Střílky, kde došlo ke snížení rychlosti na 70 km/h a opravě povrchu (probíhá příprava realizace MUR/MOR). a také na silnici I/57 u města Brumov – Bylnice, kde byla provedena protismyková úprava.

12.2.2. Dopravní značení

Jedním ze sledovaných opatření je zvýšení počtu zón 30 popř. obytných zón na komunikacích kategorie C dle ČSN 73 6110 s vysokým počtem zranitelných účastníků dopravy (např. nákupní a rezidenční oblasti) a dopravně inženýrských opatření infrastruktury (ostrůvky, zvýšené prahy s PPCH, retardéry apod.). V rámci jednotlivých obcí s rozšířenou působností došlo k novému zavedení uvedených zón pouze v případě Valašských Klobouků (3 nové zóny), Holešova (1), Kroměříže a Zlína (2 nové zóny, pouze za území statutárního města Zlín). Ve správě

ostatních obcí s rozšířenou působností k zavedení těchto zón nedošlo, stejně tak ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje.

12.2.3. Smart Cities a C-ITS

K rozšiřování instalace prvků C-ITS v lokalitách, kde by mohly přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, na území Zlínského kraje ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje ani Ředitelství silnic a dálnic ve sledovaném období nedošlo.

12.2.4. Srážky se stromem

V rámci odstraňování nehodových lokalit se stromy dle podmínek příspěvku SFDI (v souladu se systémem evidence nehodových lokalit) došlo ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje k vyřešení celkem 3 lokalit. K vyřešení zbývají 2 další lokality, konkrétně se jedná o úsek silnice III/4943 Poteč a úsek silnice II/437 Troják. Ve správě Ředitelství silnic a dálnic k dalším řešením nehodových lokalit se stromy nedošlo.

Dalším opatřením v souvislosti s nehodami se stromy je také osazování svodidel v lokalitách s výsadbou či obnovou stromů na silničních pozemcích při rychlostech nad 60 km/h. Ve správě Ředitelství silnic a dálnic byly na území Zlínského kraje osazeny svodidla v jedné lokalitě, a to konkrétně na silnici I/47 křiž. Bílany s délkou svodidel 150 metrů. Ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje k těmto opatřením nedošlo.

12.2.5. Železniční přejezdy

Důležitým bezpečnostním prvkem v rámci železničních přejezdů jsou závory. K instalaci závor na přejezdech silnic II. a III. třídy došlo ve správě Správy železnic celkem na pěti přejezdech, konkrétně na 1 přejezdu silnice II. třídy a 4 přejezdech silnic III. třídy. Zároveň došlo k zabezpečení až 90 % železničních přejezdů křížících silnice I. třídy PSZ se závorami (s výjimkou přejezdů s nulovým nebo minimálním provozem).

Ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje zároveň došlo k obnově svislého a vodorovného značení u sedmi přejezdů silnic II. třídy a u pěti přejezdů silnic III. třídy dle podmínek příspěvku SFDI na odstraňování nehodových lokalit.

12.2.6. Srozumitelná a předvídatelná trasa

Dalším bezpečnostním opatřením je osazování zábran proti podjetí motocyklů a zajištění protismykové úpravy v nehodových obloucích motocyklů dle podmínek příspěvku SFDI, přičemž ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje ani ve správě Ředitelství silnic a dálnic k těmto opatřením nedošlo.

Souhrn projektů na zlepšování bezpečnosti cyklistů na silnicích a návrhy dopravní infrastruktury pro cyklisty za jednotlivé obce s rozšířenou působností je zobrazen v Tabulce 70. Nejvíce takových projektů bylo realizováno v ORP Zlín (8 realizovaných projektů), přičemž 4 projekty jsou v průběhu realizace a dalších 6 projektů v přípravě. V tomto směru aktivní je i ORP Rožnov pod Radhoštěm, kde došlo k realizaci 5 projektů (3 další jsou v realizaci a 4 v přípravě). Za Otrokovice Valašské Meziříčí a Uherský Brod nebyly a ani nejsou v přípravě žádné projekty.

Tabulka 70: Srovnání realizace projektů pro zlepšování bezpečnosti cyklistů dle ORP ZK (2023-2024)

ORP	Počet realizovaných projektů	Počet projektů v realizaci	Počet projektů v přípravě
Bystřice pod Hostýnem	4	1	1
Holešov	1	0	1
Kroměříž	1	1	1
Luhačovice	2	2	2
Otrokovice	0	0	0
Rožnov pod Radhoštěm	5	3	4
Uherské Hradiště	2	0	1
Uherský Brod	0	0	0
Valašské Klobouky	2	2	3
Valašské Meziříčí	0	0	0
Vizovice	1	0	1
Vsetín	3	0	3
Zlín	8	4	6

12.2.7. Přechody pro chodce

V rámci ochrany chodců na silnicích bylo provedeno ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje celkem 20 analýz nedostatků přechodů (zejména rozhledové poměry a překážky v nich, délka přechodu, snížená hrana obrubníku apod.). Ve správě Ředitelství silnic a dálnic k těmto krokům nedošlo.

12.3. Strategický pilíř – Vozidla a technologie

Do Strategického pilíře Vozidla a technologie patří tyto specifické cíle: Balíček opatření – pokročilé technologie, Čistá mobilita.

12.3.1. Balíček opatření – pokročilé technologie

K propagaci pokročilých asistenčních systémů (ADAS) na nehodovost, včetně možnosti dálkového automatizovaného sběru a zpracování údajů o vybavení vozidla, prostřednictvím komunikace na sociálních sítích, ve Zlínském kraji ve sledovaném období nedošlo.

12.3.2. Čistá mobilita

V rámci osvěty bezpečnosti provozu nových módů dopravy a alternativních pohonů vozidel a automatizace ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu, včetně mikromobility (elektrokola, elektrokoloběžky), byla uspořádána jedna akce, které se účastnilo 50 osob.

12.4. Strategický pilíř – Koordinace BESIP

12.4.1. Manažer BESIP Zlínského kraje

V březnu (roku 2023 i 2024) proběhla jednání – Koordinace omezení provozu na silnicích I., II. a III. tříd plánovaných v rámci realizace staveb ŘSD, s.p., ŘSZK, p.o. a SŽ, oblastní ředitelství Ostrava, které je pořádáno vždy na probíhající kalendářní rok. V rámci jednání došlo k vzájemnému informování zúčastněných o významných stavebních pracích naplánovaných

na území Zlínského kraje (včetně termínů). Zápis z jednání byl zasílán všem zúčastněným a dále zástupcům obcí s rozšířenou působností ve Zlínském kraji.

V dubnu 2023 i 2024 proběhla pětidenní akce: „Hravě záchranářem aneb Týden bezpečnosti Zlínského kraje“ na platformě 14/15 Bařova institutu pro cílovou skupinu žáků 3. tříd ZŠ. V rámci akce byla dětem představena práce hasičů, policistů, záchranářů a jejich technické vybavení, výstroj a výzbroj s časovou dotací pro jednu skupinu (třidu) cca 3 hodiny. Na této akci spolupracovali složky KŘP ZK, HZS ZK, ZZS ZK, MP Zlín.

Široká veřejnost je seznamována s aktuálními informacemi a děním ve Zlínském kraji díky oficiálnímu zpravodaji – Magazín21, který vychází každý měsíc a je bezplatně doručován do poštovních schránek a současně je vyvěšen na stránkách Zlínského kraje.

V březnu roku 2023 proběhl 14. ročník Dne Zlínského kraje. Pro širokou veřejnost byly připraveny 2 mobilní dětská dopravní hřiště, kde si děti mohly vyzkoušet jízdu pod dohledem odborných instruktorů a poté si odnesli reflexní odměnu. Dále byla možnost nechat si v samostatném stánku odborně změřit zrak. Návštěvníci si mohli vyzkoušet také automobil - otočný trenážer, který simuloval otáčení automobilu přes střechu, při dopravní nehodě. V roce 2024 byl Den Zlínského kraje zrušen z důvodu povodní, které významně zasáhly Zlínský kraj.

12.4.2. Účinný dohled a vymahatelnost práva

Ze strany PČR došlo na území Zlínského kraje ve sledovaném období k celkem 140 dopravně bezpečnostním akcím, zaměřených především na: zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiných návykových látek, používání zádržných systémů, chování motocyklistů, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění a vjetí do protisměru, nevěnování se řízení.

Dále bylo v rámci státního odborného dozoru dle zákona č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích u stanic technické kontroly provedeno celkem 15 kontrol (plánovaných i mimořádných) v roce 2023, přičemž nebylo zjištěno žádné porušení u provozovatele STK, ale 1 porušení v rámci odpovědnosti jednotlivých techniků (uložena sankce 1 000 Kč). Za rok 2024 pak proběhlo 23 kontrol, při kterých byly zjištěny 2 porušení u provozovatele STK (uloženy sankce celkem 12 000 Kč), a zároveň 5 porušení v rámci odpovědnosti jednotlivých techniků (uloženy sankce 15 500 Kč).

V rámci provedení státního odborného dozoru dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v provozovně dopravce, bylo provedeno za rok 2023 celkem 33 kontrol dopravců, přičemž bylo zkontrolováno 236 řidičů s 35 077 pracovními dny. Bylo zjištěno celkem 593 nedostatků (např. v nezajištění řádného vedení záznamů o době řízení vozidla, v bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, neuchovávání záznamů po stanovenou dobu). V důsledku toho bylo uloženo 5 opatření k nápravě a sankce ve výši 271 000 Kč. Za rok 2024 bylo provedeno 32 takových kontrol, při kterých bylo zkontrolováno celkem 231 řidičů (36 679 pracovních dní řidičů). Celkem bylo zjištěno 272 nedostatků, na základě kterých bylo uloženo 9 opatření k nápravě a sankce ve výši 235 000 Kč.

Další částí účinného dohledu je provádění kontrolního vážení vozidel na silnici I/50 v lokalitě Starý Hrozenkov na stacionární váze. Za rok 2023 zde proběhlo celkem 81 dní kontrolního vážení, kdy bylo zkontrolováno celkem 13 556 vozidel a jízdních souprav. Přetížení bylo zjištěno u 326 z nich (2,4 %). Za rok 2024 proběhlo celkem 74 dnů kontrolního vážení, kdy bylo zkontrolováno celkem 11 804 vozidel a jízdních souprav, přičemž bylo přetížení zjištěno u 243 z nich (2,06 %).

12.4.3. Dotační tituly

V roce 2023 byl vypsán dotační program RP11-23, kde bylo možno žádat o tyto dotace s celkovou alokací prostředků 1 850 tis. Kč:

- 1) DT1 – Preventivní informační, vzdělávací a volnočasové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu
- 2) DT2 – Dětská dopravní hřiště
- 3) DT3 – Nástroje na zvýšení bezpečnosti infrastruktury v obci v rámci procesu plánování, provozu a údržby

Bylo podpořeno celkem 18 projektů (100 % podaných žádostí) o celkové částce 1 210,8 tis. Kč (DT1 – 440,8 tis. Kč, DT2 – 770 tis. Kč).

Pro rok 2024 byl vypsán dotační program RP11-24, kde bylo možno žádat o dotace DT1 a DT2 s celkovou alokací prostředků 2 350 tis. Kč. Alokovaná částka byla navýšena z důvodu vybudování dvou nových dětských dopravních hřišť ve městě Luhačovice a Valašské Klobouky, přičemž výstavbu obou DDH podpořil ZK v předcházejícím období individuálními dotacemi o celkové výši 4 585,6 tis. Kč. V roce 2024 bylo podpořeno celkem 22 projektů (100 % podaných žádostí) o celkové částce 1 359,5 tis. Kč (DT1 – 517,5 tis. Kč, DT2 – 842 tis. Kč).

12.4.4. Poskytování veřejnosti informací o Strategii BESIP ZK 2022-2030

Po vyhotovení dokumentu vyhodnocení Strategie BESIP Zlínského kraje 2022-2030 za roky 2021 – 2024 a vyhodnocení Akčního plánu za roky 2023 – 2024, bude vyhodnocení po schválení Radou Zlínského kraje vyvěšeno na webových stránkách Zlínského kraje.

12.4.5. Přenos projektů z Fondu zábrany škod do Zlínského kraje

V září roku 2023 se ve Zlíně uskutečnila Regionální dopravní konference, na níž byla představena riziková nehodová místa na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji s návrhy na jejich řešení pro zvýšení bezpečnosti provozu. V září roku 2024 pak proběhl další ročník Regionální dopravní konference.

Zároveň v roce 2023 připravil a následně v září podal Zlínský kraj žádost o podporu projektu v rámci Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů s názvem „Nenech se strhnout a poznej rizikové lokality“. Projekt cílil na mladé řidiče (realizací vzdělávacích přednášek pro min. 1350 studentů 3.ročníků středních škol) a identifikaci nehodových lokalit (zpracování šesti místních strategií BESIP pro obce s rozšířenou působností) s realizací březen 2024 – srpen 2025. Projekt byl komisí FZŠ schválen za snížení celkové částky o 45 % za podmínky, že výstupy projektu budou realizovány ve stejném objemu dle podané žádosti. V době schválení projektu však Zlínský kraj neměl dostatečnou kapacitu na dofinancování projektu a z toho důvodu bylo rozhodnuto o nerealizaci projektu.

13. Závěr

Vyhodnocení plnění Strategie BESIP Zlínského kraje za období 2021–2024 poskytuje komplexní pohled na vývoj dopravní bezpečnosti v regionu. Strategie, jejímž cílem je snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob na polovinu do roku 2030, zaznamenala v některých oblastech pozitivní posun, v jiných však zůstávají výzvy.

Z hlediska celkových strategických cílů se nepodařilo naplnit cíl v oblasti snižování počtu usmrčených osob – celkový počet úmrtí za sledované 4 roky (2021–2024) byl totiž o 23 % vyšší (o 17 usmrčených více). Naopak cíle v oblasti snižování počtu těžkých zranění byly splněny, jelikož bylo celkově evidováno o 173 těžkých zranění méně (-38 %), než je předpoklad Strategie.

V rámci plnění dílčích cílů Strategie byly výsledky různorodé. Nejlépe se podařilo plnit cíle u cyklistů, motocyklistů, stárnoucí populace, nehod pod vlivem alkoholu a nehod z důvodu nedání přednosti. Ve všech těchto kategoriích celkový počet úmrtí i těžkých zranění splňoval celkové předpoklady dle Strategie. Smíšené výsledky vykazovaly nehody z důvodu předjíždění, kde došlo k překročení předpokladů v celkovém počtu těžkých zranění. Neuspokojivé výsledky pak byly u nehod dětí, chodců, mladých řidičů, nákladních automobilů a nehod z důvodu rychlé jízdy, kde nedošlo ke splnění předpokladu poklesu počtu úmrtí (u těžkých zranění cíle poklesu splněny byly).

Celkem v letech 2021–2024 bylo ve Zlínském kraji evidováno 17 336 dopravních nehod. Nejčastější příčinou byl nesprávný způsob jízdy (přes 50 % nehod), následovaly nehody nezaviněné řidičem (srážky se zvěří), které tvořily standardně přes 20 % nehodovosti kraje. Avšak změnou metodiky evidence nehod PČR (neevidování srážek se zvěří) v posledních letech, tento podíl ze statistik zmizí. To se odrazilo i v celkovém počtu nehod, kde ale znatelný pokles nehodovosti je primárně z důvodu uvedené změny v evidenci.

Zlínský kraj patří ve srovnání s ostatními kraji mezi ty méně nehodové regiony – v absolutních číslech i v přepočtu na počet obyvatel. Naopak v přepočtu na délku silniční sítě je ale na 4. nejhorší pozici. V absolutním počtu úmrtí i těžkých zranění se kraj řadí k těm lepším v rámci všech krajů, avšak v podílu vážných následků na celkové nehodovosti kraje je minimálně průměrný až nadprůměrný.

V rámci jednotlivých obcí s rozšířenou působností byl nejvyšší počet nehod byl zaznamenán v ORP Zlín, Uherské Hradiště a Kroměříž. Zároveň v ORP Zlín byl zaznamenán největší nárůst nehodovosti v posledních letech, dále také v ORP Vsetín, Vizovice či Valašské Klobouky.

Bylo identifikováno 14 aktivních nehodových lokalit, z nichž některé vykazují přetrvávající nehodovost i navzdory různým realizovaným opatřením. Nejčastějšími příčinami jsou nepřiměřená rychlost, nevěnování se řízení a nedání přednosti.

Plnění Akčního plánu v rámci realizování stanovených opatření by obecně mohlo být hodnoceno pozitivně. Většina opatření Akčního plánu totiž byla realizována. Jedná se například o preventivní aktivity pro děti, seniory i handicapované osoby; rozsáhlé dopravní výchovy na dopravních hřištích; zvýšený dohled PČR; investice do infrastruktury (práce na odstranění nehodových lokalit, instalace svodidel, protismykové úpravy, zlepšení značení); podpora projektů pro vyšší bezpečnost cyklistů; zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (instalace závor a značení).

Akční plán na další dvouleté období (2025–2026) zůstává stejný, kdy po ukončení uvedeného období bude vyhodnocen. Je však doporučeno, aby v následujícím období došlo ke zvýšení preventivních aktivit, dopravně bezpečnostních akcí a dalších opatření primárně v oblastech, které v tomto současném vyhodnocení vycházejí jako rizikové a nesplnily strategické cíle poklesu vážných následků. Jedná se především o nehody z důvodu rychlé jízdy a nehody mladých řidičů, nehody s dětmi, chodci a nehody nákladních automobilů.

V rámci vyhodnocení AP 2025-2026 bude provedeno i srovnání s vyhodnocením AP 2023-2024.

14. Použité zdroje

BESIP – [online]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/>

Centrum dopravního výzkumu [online]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/inflace-se-promitla-do-vyse-celospolecenskych-ztrat-z-dopravnich-nehod-v-roce-2023-dosahly-zraty-opet-rekordnich-146-mld-kc/>

Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. Dostupné z: <https://www.czrsrso.cz/nub>

Policie České republiky [online]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/>

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2022–2030 [online]. Dostupné z: <https://zlskykraj.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-0>

15. Seznam grafů

Graf 1: Celkový počet úmrtí (2021–2024)	5
Graf 2: Celkový počet těžkých zranění (2021–2024)	6
Graf 3: Srovnání celkové výše socioekonomických ztrát	16
Graf 4: Rozložení hlavních příčin všech nehod (2021–2024)	17
Graf 5: Rozložení hlavních příčin nehod – bez srážek se zvěří (2021–2024)	18
Graf 6: Rozložení nehod dle druhu komunikace – bez srážek se zvěří (2021–2024)	20
Graf 7: Rozložení nehod dle směrových poměrů – bez srážek se zvěří (2021–2024)	21
Graf 8: Předpoklad počtu úmrtí do roku 2030	22
Graf 9: Předpoklad počtu těžkých zranění do roku 2030	23

16. Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet úmrtí a těžkých zranění (2021–2024)	6
Tabulka 2: Počet úmrtí a těžkých zranění – Děti (2021–2024)	7
Tabulka 3: Počet úmrtí a těžkých zranění – Chodci (2021–2024)	8
Tabulka 4: Počet úmrtí a těžkých zranění – Cyklisté (2021–2024)	8
Tabulka 5: Počet úmrtí a těžkých zranění – Motocyklisté (2021–2024)	9
Tabulka 6: Počet úmrtí a těžkých zranění – Mladí řidiči (2021–2024)	9
Tabulka 7: Počet úmrtí a těžkých zranění – Stárnoucí populace (2021–2024)	10
Tabulka 8: Počet úmrtí a těžkých zranění – Alkohol a jiné návykové látky (2021–2024)	10
Tabulka 9: Počet úmrtí a těžkých zranění – Rychlost (2021–2024)	11
Tabulka 10: Počet úmrtí a těžkých zranění – Přednost (2021–2024)	11
Tabulka 11: Počet úmrtí a těžkých zranění – Předjíždění (2021–2024)	12
Tabulka 12: Počet úmrtí a těžkých zranění – Nákladní automobily (2021–2024)	12
Tabulka 13: Jednotkové náklady v Kč (2021–2024)	13
Tabulka 14: Shrnutí nehodovosti ve Zlínském kraji (2021–2024)	14
Tabulka 15: Celková výše socioekonomických ztrát z nehodovosti v miliardách Kč (2021–2024)	14
Tabulka 16: Shrnutí nehodovosti ve Zlínském kraji – bez srážek se zvěří (2021–2024)	15
Tabulka 17: Celková výše socioekonomických ztrát z nehodovosti v miliardách Kč – bez srážek se zvěří (2021–2024)	15

Tabulka 18: Počet nehod dle hlavních příčin (2021-2024)	16
Tabulka 19: Vývoj podílu hlavních příčin nehod bez srážek se zvěří (2021-2024)	18
Tabulka 20: Vývoj počtu nehod dle závažnosti – bez srážek se zvěří (2021-2024)	19
Tabulka 21: Vývoj podílu nehod dle druhu komunikace – bez nehod se zvěří (2021-2024)	19
Tabulka 22: Vývoj podílu nehod dle směrových poměrů – bez srážek se zvěří (2021-2024)	20
Tabulka 23: Předpoklady celkového počtu úmrtí a těžkých zranění	23
Tabulka 24: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Děti	23
Tabulka 25: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Chodci	24
Tabulka 26: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Cyklisté	24
Tabulka 27: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Motocyklisté	24
Tabulka 28: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Mladí řidiči	24
Tabulka 29: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Stárnoucí populace	24
Tabulka 30: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Alkohol a jiné návykové látky	25
Tabulka 31: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Rychlost	25
Tabulka 32: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Přednost	25
Tabulka 33: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Předjíždění	25
Tabulka 34: Předpoklady počtu úmrtí a těžkých zranění – Nákladní automobily	26
Tabulka 35: Mezikrajské porovnání celkového počtu nehod	26
Tabulka 36: Mezikrajské porovnání nehod v přepočtu na ukazatele (nehody 2021-2024)	27
Tabulka 37: Mezikrajské porovnání nehod s úmrtím (2010-2024)	28
Tabulka 38: Mezikrajské porovnání nehod s úmrtím za poslední 4 roky (2021-2024)	28
Tabulka 39: Mezikrajské porovnání nehod s těžkým zraněním (2010-2024)	29
Tabulka 40: Mezikrajské porovnání nehod s těžkým zraněním za poslední 4 roky (2021-2024)	30
Tabulka 41: Porovnání celkové nehodovosti ORP Zlínského kraje (2010-2024)	31
Tabulka 42: Porovnání vývoje nehodovosti v ORP Zlínského kraje	32
Tabulka 43: Porovnání vývoje nehodovosti v ORP Zlínského kraje za poslední 4 roky (2021-2024)	32
Tabulka 44: Počet úmrtí dle hlavních příčin (2021-2024)	33
Tabulka 45: Počet těžkých zranění dle hlavních příčin (2021-2024)	33
Tabulka 46: Počet úmrtí dle druhu komunikace (2021-2024)	34
Tabulka 47: Počet těžkých zranění dle druhu komunikace (2021-2024)	34
Tabulka 48: Počet úmrtí dle směrových poměrů (2021-2024)	35
Tabulka 49: Počet těžkých zranění dle směrových poměrů (2021-2024)	35
Tabulka 50: Počet úmrtí a těžkých zranění dle věku pachatele nehody (2021-2024)	36
Tabulka 51: Přehled kritických míst	36
Tabulka 52: Kritické místo 1 – silnice II/490 (Dlouhá)	37
Tabulka 53: Kritické místo 2 – silnice II/495 – Uherský Brod – Vičnov	37
Tabulka 54: Kritické místo 3 – silnice II/495 – Ostrožská Lhota	37
Tabulka 55: Kritické místo 4 – silnice I/35 – Rožnov pod Radhoštěm	38
Tabulka 56: Kritické místo 5 – silnice I/50 – Zástřizly	38
Tabulka 57: Kritické místo 6 – silnice I/50 – Staré Hutě	38
Tabulka 58: Kritické místo 7 – silnice I/50 – Buchlovice	39
Tabulka 59: Kritické místo 8 – silnice I/50 – Střílky	39
Tabulka 60: Kritické místo 9 – silnice I/55 – Uherské Hradiště	39
Tabulka 61: Kritické místo 10 – silnice I/55 – Kvačice	40
Tabulka 62: Kritické místo 11 – silnice II/490 – Zlín	40
Tabulka 63: Kritické místo 12 – silnice I/49 – Zlín	40
Tabulka 64: Kritické místo 13 – silnice II/492 – Zádveřice – Raková	41
Tabulka 65: Kritické místo 14 – ulice Všehrdova – Uherské Hradiště	41
Tabulka 66: Nepřímé ukazatele bezpečnosti – část první (2021-2022)	42
Tabulka 67: Nepřímé ukazatele bezpečnosti – část druhá (2021-2022)	43

Tabulka 68: Porovnání realizace dopravní výchovy na DDH za období 2023-2024	45
Tabulka 69: Realizace aktivit oblastních spolků ČČK v rámci vlivu léků a návykových látek na řidiče (2023-2024)	46
Tabulka 70: Srovnání realizace projektů pro zlepšování bezpečnosti cyklistů dle ORP ZK (2023-2024)	51

17. Přílohy

Příloha 1: Tabulka nehodových lokalit (2012-2020)

Číslo NL	Název NL	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1	Komunikace III/4943 Poteč (tzv. Lačnovská cesta)	7	0	2	10
2	Komunikace II/432 Šelešovice	20	1	2	13
3	Komunikace II/490 Zlín	50	0	2	23
4	Komunikace II/495 Uherský Brod	23	0	0	12
5	Komunikace II/497 Uherské Hradiště – místní část Jarošov	17	0	1	12
6	Komunikace III/36740 Kvasice - Otrokovice	17	0	2	9
7	Křižovatka komunikací II/490 - III/49018 Zlín	17	0	1	14
8	Křižovatka komunikací II/495 - III/4957 Vlčnov	20	0	1	10
9	Křižovatka komunikací II/495 - III/4991 Ostrožská Nová Ves	18	0	3	25
10	Křižovatka komunikací I/35 - III/4867 Rožnov pod Radhoštěm	14	1	1	3
11	Křižovatka komunikací II/438 - III/43821 Holešov	16	0	9	12
12	Komunikací II/495 – Uherský Ostroh	23	0	3	16
13	Dálnice D/55 – Otrokovice	12	0	1	3
14	Komunikací I/50 – Zástřizly	15	3	1	5
15	Komunikací I/50 – Staré Hutě	59	4	8	28
16	Komunikací I/50 – Buchlovice	25	3	9	14
17	Komunikací II/438 – Bystřice pod Hostýnem	16	0	0	3
18	Komunikace II/438 – Holešov – Jankovice	30	0	0	1
19	Komunikace II/438 – Bystřice pod Hostýnem – Bílavsko	16	2	1	3
20	Komunikace I/35 – Valašské Meziříčí	11	0	0	6
21	Úsek komunikace I/57 u města Brumov-Bylnice	7	2	2	5
22	Průsečná křižovatka Střilky na I/50	14	2	4	13

Zdroj: příloha-2-charakteristika-jednotlivých-shluků-dopravních-nehod-25-1-2022, Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-0>