



VIZOVICE



**STRATEGIE
BESIP
2021-2030**

Obsah


ÚVOD	3
1 ANALYTICKÁ ČÁST	5
SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA VIZOVICE	5
Věková struktura obyvatelstva.....	7
Vzdělanostní struktura.....	7
Zaměstnanost	7
Oblast podnikání	7
Sídelní struktura.....	8
CHARAKTERISTIKA SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	9
1.1.1 Motorizace	12
1.1.2 Hromadná doprava	12
1.1.3 Cyklodoprava	13
1.1.4 Intenzity dopravy.....	14
1.1.5 Nepřímé ukazatele bezpečnosti	15
VÝVOJ NEHODOVOSTI	16
1.1.6 Okolnosti dopravních nehod.....	20
1.1.7 Nehodovost dle klíčových ukazatelů.....	21
1.1.8 Ekonomické dopady nehodovosti	31
1.1.9 Shluky dopravních nehod za období 2014–2018.....	32
1.1.10 Srážky se zvěří 2009–2019.....	39
Místa k řešení na území města Vizovice z pohledu občanů.....	40
2 STRATEGICKÁ ČÁST	42
Strategický rámec.....	42
Strategické cíle.....	43
3 AKČNÍ PROGRAM.....	46
3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření	48
ZÁVĚR.....	50
Přílohy	51
Příloha 1 Akční program.....	51
Použité zdroje.....	52

ÚVOD

Bezpečnost v silničním provozu se týká nejen skupiny řidičů, ale nás všech, dětí, mladých a začínajících řidičů, občanů v produktivním věku, až po seniory. Tento dokument pohlíží na bezpečnost s důrazem na místní úroveň, realizací vhodných opatření v oblasti zvyšování bezpečnosti dopravy má za cíl zainteresovat subjekty působící ve městě tak, aby vyvíjely klíčové aktivity s pozitivním dopadem na bezpečnost silničního provozu ve Vizovicích.

Předkládaný dokument je pro představitele města Vizovice účinným nástrojem, jak systémově přistupovat k řešení bezpečnosti silničního provozu jako celku. Vychází ze Strategie BESIP 2021–2030, navazuje na Strategii bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje a v neposlední řadě navazuje i na místní politiku.

Dokument identifikuje problémová místa v dopravě ve městě, prostřednictvím Akčního programu stanovuje opatření, jejichž realizace mohou přispět ke snížení dopravní nehodovosti a jejich následků. Obyvatele města by měl vést k vnímání dopravního prostoru jako systému, ve kterém je nezbytné dodržovat pravidla silničního provozu. **Bez respektování pravidel a kázně účastníků provozu nelze zvýšení bezpečnosti v oblasti silničního provozu uskutečnit.**

Bezpečné město Vizovice znamená město bez jakýchkoliv smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou.  Nejpozději v roce 2030 by neměl být ve Vizovicích nikdo usmrcen ani těžce zraněn. Město Vizovice se tak na svém území připojuje k otokovické výzvě k tvorbě místních strategií a naplnění [VIZE NULA](#).¹

Střednědobým cílem je vytvořit podmínky proto, aby:

**V ROCE 2030 NA ÚZEMÍ MĚSTA VIZOVICE
NEBYLA USMRCENA NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÁ OSOBA,
POČET TĚŽCE A LEHCE ZRANĚNÝCH OSOB KLESL NA 50 % OPROTI ROKU
2020.**

VIZOVICE – MĚSTO BEZ ZÁVAŽNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD

¹ VIZE NULA je filosofický náhled na dopravní nehody – každé úmrtí a těžké zranění je zbytečné. Cílem je dosažení bezpečného dopravního systému.

Struktura dokumentu

Dokument je rozdělen do třech vzájemně provázaných tematických okruhů.

První část, analytická, se souhrnně zabývá dopravními podmínkami na území města. Dále vyhodnocuje a analyzuje dopravní nehody s následky na životech a zdraví. Postihuje jejich charakteristiku a lokalizaci. Uvedeno je také vyčíslení ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích.

Ve druhé části, strategické, se dokument zaměřuje na cíle, kterých se chce dosáhnout v jednotlivých definovaných oblastech a které jsou reálné a dosažitelné.

Třetí část, realizační, definuje opatření k dosažení vytýčeného cíle:

Vizovice - město bez nehod s vážnými následky. Uveden je zde Akční program, který obsahuje aktivity pro jednotlivé odpovědné subjekty, které svou činností ovlivňují úroveň bezpečnosti ve Vizovicích. Akční program je konkrétním postupem realizace města Vizovice k naplnění stanovených strategických cílů.

1 ANALYTICKÁ ČÁST

Město Vizovice

Město Vizovice je střediskem ORP, které zahrnuje celkem 16 obcí ve Zlínském kraji. Z toho dvě obce v ORP mají statut města: Vizovice a Slušovice. ORP se rozkládá ve střední části Zlínského kraje. Na západě sousedí se správním obvodem Zlín, na severovýchodě se správním obvodem Vsetín a na jihu jsou jeho sousedy správní obvody Luhačovice a Valašské Klobouky. Vizovice leží východně 14 km od krajského města Zlína.



Obr. 1: Základní mapa města Vizovice, zdroj: www.mapy.cz

Dnes je město Vizovice obcí s pověřeným obecním úřadem² a obcí s rozšířenou působností³. Strategie bezpečnosti silničního provozu města Vizovice se zaměřuje na problematiku bezpečnosti na území města Vizovice.

SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA VIZOVICE

Níže jsou uvedeny základní socioekonomické charakteristiky města Vizovice. Pro srovnání jsou v některých částech uvedeny i údaje za ORP Vizovice a Zlínský kraj.

Počet obyvatel



Ve městě Vizovice žilo k 31. 12. 2019 celkem 4 857 obyvatel, z toho 48,6 % mužů a 51,4 % žen. Průměrný věk obyvatel města činil 41,8 let. V porovnání let 2010–2019 došlo k nárůstu počtu o 155 obyvatel, tj. o 3,3 %. (Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>)

Počet obyvatel ve správním obvodu ORP Vizovice činil k 31. 12. 2019 celkem 17 153 obyvatel. Proti stavu na konci roku 2010 v něm přibýlo 484 obyvatel, tj. 2,9 %, tedy relativně o něco

² POÚ je obecní úřad, který na svém území vykonává státní správu, na které v určitém rozsahu stát přenesl působnost, např. působnost matričního úřadu nebo stavebního úřadu.

³ ORP je mezičlánkem přenesené působnosti samosprávy mezi krajskými úřady a ostatními obecními úřady. Většinou obecní úřad obce s rozšířenou působností má některé oblasti působnosti navíc oproti ostatním obecním úřadům, a to pro svůj základní správní obvod a zpravidla i pro další obce v okolí. Vykonává státní správu v oblasti financí, školství, kultury, obecné správy, živnostníků, stavebního řádu, obrany a krizového plánování, zemědělství a ochrany životního prostředí.

méně než ve městě Vizovice. Průměrný věk obyvatel ORP Vizovice je 41,8 let, tedy stejný jako ve Vizovicích.

Tab. 1: Porovnání vývoje počtu obyvatel ve Vizovicích, ORP Vizovice a ve Zlínském kraji (stav k 31. 12. daného roku)

		2010	2015	2016	2017	2018	2019
počet obyvatel	město Vizovice	4 702	4 716	4 729	4 789	4 800	4 857
	ORP Vizovice	16 669	16 844	16 888	17 021	17 079	17 153
	Zlínský kraj	590 361	584 676	583 698	583 056	582 921	582 555
průměrný věk	město Vizovice	39,5	41,1	41,3	41,4	41,7	41,8
	ORP Vizovice	39,5	41,0	41,2	41,4	41,6	41,8
	Zlínský kraj	41,2	42,5	42,7	42,9	43,1	43,3

Zdroj: <https://www.czso.cz>

V posledních deseti letech dochází k mírnému nárůstu počtu obyvatel jak města Vizovice, tak ORP Vizovice, na rozdíl od poklesu Zlínského kraje (ale v souladu s celorepublikovým vývojem – hlavně vlivem imigrace). Ve sledovaném období je relativní přírůstek nepochybně vyšší ve městě Vizovice než ve správním obvodu ORP Vizovice.

Prevence

V oblasti prevence dopravních nehod a celého systému vzdělávání v oblasti bezpečnosti v dopravě zastává krajský koordinátor BESIP a základní a mateřské školy na území města Vizovic. Pro řidiče jsou určeny akce např. „Řídím, piju nealko“ a další. Vizovice pořádají aktivity pro děti a rodiče zaměřené na bezpečnost v dopravě. Každoročně se zapojují do dopravní výtvarné soutěže, která je osobitou aktivitou pro Zlínský kraj. Ve Vizovicích pro výchovu a vzdělávání dětí a žáků základní školy v oblasti bezpečnosti v dopravě není v provozu stabilní dopravní hřiště, byť se s výstavbou dětského dopravního hřiště v horizontu několika let počítá. Prozatím se děti vzdělávají na mobilním dopravním hřišti. V oblasti prevence v dopravě je aktivní Český červený kříž.

Město Vizovice nemá v samostatné působnosti ustanovenou městskou policii, avšak dříve městská policie ve Vizovicích byla přínosná, a to zejména v oblasti ochrany a bezpečnosti osob a majetku a v souvislosti s dohledem na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Dle konzultace se zástupci města a krajským manažerem se doporučuje zřízení Městské policie, která by v rámci BESIPu měla mít na starosti dva důležité úkoly:

- prevence v oblasti BESIPu
- represivní složka, která bude mít na starosti dohled nad dodržováním povolené rychlosti

Věková struktura obyvatelstva



Populace v produktivním věku 15–64 let tvoří 65,5 % obyvatelstva města, což představuje významně vyšší podíl ve srovnání s celým Zlínským krajem (64,6 %). Podíl dětí ve věku 0–14 let tvoří 15,9 % obyvatelstva města a je také vyšší, než podíl ve Zlínském kraji (15,1 %). Počet obyvatel nad 65 let věku činí 18,6 % obyvatelstva města, což je naopak významně nižší než podíl obyvatelstva v této věkové skupině ve Zlínském kraji (20,3 %).

Vzdělanostní struktura



Ve Vizovicích disponuje vysokoškolským vzděláním 18,9 % zaměstnaných osob, což je výrazně více než ve Zlínském kraji (16,3 %).

Zaměstnanost



ORP Vizovice je ve Zlínském kraji na 9. místě mezi ORP s nejvyšším podílem nezaměstnaných osob. Ve městě Vizovice dosahoval v prosinci 2019 tento podíl 1,8 % a v ORP Vizovice činil také 1,8 %, což je hodnota výrazně pod celostátním průměrem (2,9 %) i podílem nezaměstnaných osob ve Zlínském kraji, který činil 2,4 %.

Oblast podnikání



Jedním z hlavních nejdůležitějších oblastí podnikání je oblast turistiky. Lákadlem jsou nejen památky, ale také atraktivní turistické cíle v Beskydech a okolí. Vizovice jsou vstupní branou Vizovických vrchů a jsou zvané bránou Valašska. Najdeme zde mnoho kulturních památek. Konají se zde akce, které jsou známé nejen ve Zlínském kraji, ale v celém Česku. Návštěvníky také přitahuje tradiční figurální obřadní pečivo, známé svými charakteristickými znaky a zpracováním, kraslice zdobené batikovou technikou a další národopisné zvyky.

Většina firem je umístěna podél silnice I/49 a poblíž této frekventované komunikace v části Razov (např. likérka Rudolf Jelínek, a.s., PKN nábytek, s.r.o., KDZ, s.r.o., Likérka Metelka, a.s., Sykora @ kuchyně nejvyšší kvality, Unico Modular, a.s. atd.). Razov, resp. areál Likérky R. Jelínek je místem konání mezinárodního festivalu „Masters of Rock“ s velkým pohybem lidí v době konání festivalu. Hosté festivalu jsou zde také ubytováni v rozlehlém stanovém



městečku. Je to největší kulturní akce konaná v červenci ve Vizovicích, s návštěvností kolem 20 000 lidí.

V těsné blízkosti silnice č. I/49 je postavena nemocnice Milosrdných bratří s Poliklinikou Vizovice, nákupní střediska a další služby pro občany. Naproti přes silnici se nachází kostel sv. Vavřince a hřbitov.

U silnice č. I/49 se nachází také zámek Vizovice, dále je zde Zámecká zahrada a ubytovací a stravovací zařízení, kde se předpokládá pohyb turistů a návštěvníků města. Dále od středu města jsou firmy a obchody již řidčeji rozmístěné. Další firmy se nacházejí při výjezdu z Vizovic směr Lhotsko. Je zde např. firma KOMA Modular, s.r.o.



Sídelní struktura

Vizovice jsou střediskem správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) pro dalších 15 obcí: Bratřejov, Březová, Dešná, Hrobice, Jasenná, Lhotsko, Lutonina, Neubuz, Podkopná Lhota, **Slušovice**, Trnava, Ublo, Veselá, Všemina, Zádveřice–Raková (**tučně** označena jsou města). Pro tyto obce zajišťuje výkon státní správy jako obec s rozšířenou působností.

Rozloha města Vizovice činí 28,55 km², hustota zalidnění k 31. 12. 2019 byla 170,1 osob/km². ORP Vizovice je 12. největším (tedy 2. nejmenším) správním obvodem (ORP) v kraji s výrazně podprůměrnou hustotou osídlení (8. místo mezi ORP) a 13. nejvyšším (tedy nejnižším) podílem obyvatelstva v obcích nad 3 000 obyvatel (ze 13 ORP Zlínského kraje).



Tab. 2: Charakteristiky ORP Vizovice (stav 31. 12. 2019, města tučně)

obec	rozloha (ha)	počet obyvatel	hustota obyvatel/km ²
Bratřejov	1 195	766	64,1
Březová	266	514	193,2
Dešná	216	210	97,2
Hrobice	445	459	103,2
Jasenná	1 234	967	78,4
Lhotsko	295	274	92,9
Lutonina	611	417	68,3
Neubuz	539	463	85,9
Podkopná Lhota	483	336	69,6
Slušovice	711	2 968	417,4
Trnava	1 883	1 153	61,2
Ublo	463	308	66,5
Veselá	444	848	191
Vizovice	2 855	4 857	170,1
Všemina	1 166	1 134	97,3
Zádveřice-Raková	1 797	1 479	82,3
ORP celkem	14 603	17 153	117,5

Zdroj: <https://www.czso.cz>

CHARAKTERISTIKA SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Městem Vizovice prochází silnice **I/49** spojující Vizovice se Zlínem a s Otrokovicemi, kde se napojuje na silnici **I/55**; na východní stranu směřuje k Valašské Polance a před Valašskou Polankou se napojuje na silnici **I/57**.

Silnice **I/69** propojuje Vizovice směrem na Vsetín a dále na východ pokračuje jako silnice **I/57**.

Silnice III. třídy **III/4932** („Barák“) směřuje z Vizovic na Slavičín a silnice **III/4882** (propojuje Chrastěšov s Vizovicemi) je zároveň místní komunikací. Dále pak **III/0496** (propojuje Vizovice se Zádveřicemi).



Přestože ve Vizovicích není síť komunikací I. třídy příliš dlouhá, jedná se o vysoce frekventované a zatížené komunikace, procházející středem města Vizovice.

Tab. 3: Délky pozemních komunikací na katastrálním území města Vizovice

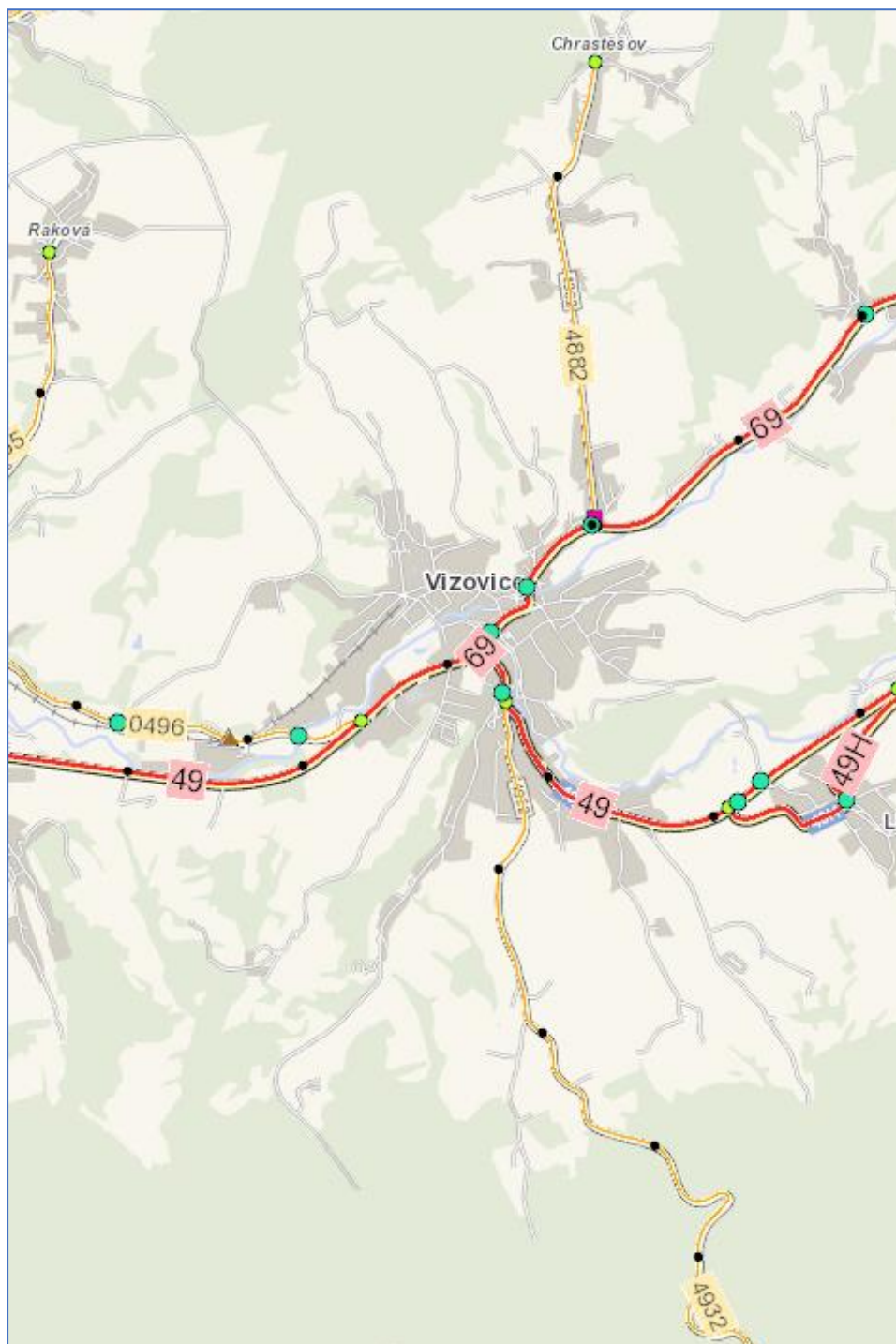
komunikace	délka celkem (km)	intravilán (km)	extravilán (km)
I/49 (směr Zádveřice, Lhotsko)	4,1	2,9	1,2
I/69 (směr Lutonina)	3,0	2,1	0,9
III/0496 (Razov)	1,4	0,0	1,4
III/4882 (Chrastěšov)	3,0	2,0	1,0
III/4932 (směr Loučka)	4,7	0,8	3,9
celkem	16,2	7,8	8,4

Zdroj: <https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>

Dřívější silnice II. třídy - **II/488** byla od 21. 2. 2012 přečíslována na silnici III. třídy - **III/4932**⁴.

Délka místních komunikací není z veřejných zdrojů zjistitelná.

⁴ https://www.rszk.cz/?ukaz=72_precislovani&IdMenu=72&grafika=0



Obr. 1: Síť pozemních komunikací na katastrálním území města Vizovice

Zdroj: <https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>

1.1.1 Motorizace

Úroveň automobilizace i motorizace ve Vizovicích je ve srovnání s ORP Vizovice o něco nižší, v případě motorizace také současně nižší než ve Zlínském kraji. Současně je třeba zdůraznit, že Zlínský kraj patří mezi nejméně motorizované kraje v ČR (stupeň automobilizace ČR k danému datu je 509 osobních automobilů / tis. obyv. a stupeň motorizace 683 motorových vozidel / tis. obyv.).

Tab. 4: Porovnání automobilizace a motorizace ve Vizovicích, ORP Vizovice a ve Zlínském kraji (stav 31. 12. 2019)

počet vozidel	Vizovice	ORP Vizovice	Zlínský kraj
osobní automobily	2 231	8 392	264 393
motocykly	311	1 365	49 174
nákladní automobily	290	1 387	35 309
autobusy	13	24	929
stupeň automobilizace (osobních automobilů / tis. obyv.)	459	489	454
stupeň motorizace (motorových vozidel / tis. obyv.)	586	651	600

Zdroj: Centrální registr vozidel

1.1.2 Hromadná doprava

Hromadnou dopravu mezi obcemi a městy zajišťuje ČSAD Vsetín, a.s. 17 linkami, které odjíždějí z Masarykova náměstí ve Vizovicích na silnici I/69. Nástupní místo na náměstí je pohodlné pro občany města, ale vysoce zatěžuje frekventovanou část města právě pohybem autobusů. Spojení s dalšími městy a obcemi je také zprostředkováno železniční dopravou se stanicí ve Vizovicích, Nádražní ulice.

1.1.3 Cyklodoprava

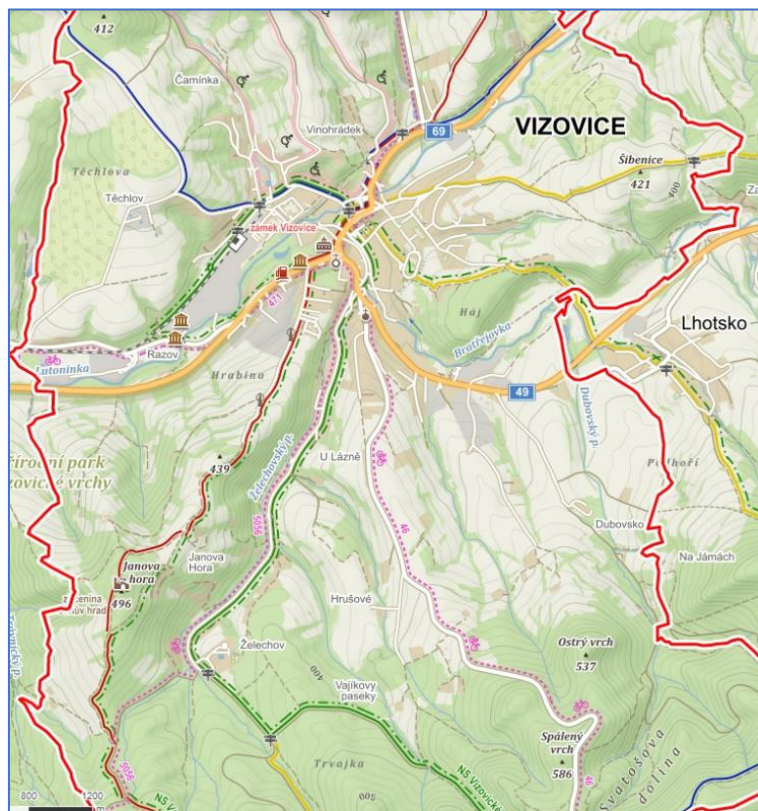
Vizovice jsou díky turistickému a sportovnímu využití ideálním místem pro cykloturistiku, stejně tak jako pro podporu alternativní cyklistické dopravy při přístupu do průmyslových areálů a škol.



V současné době však cyklostezka na území města zatím chybí a cyklisté jezdí po frekventovaných komunikacích I. třídy ve značném provozu. Budoucí trasa má vést přes průmyslovou zónu podél toku řeky Lutoninky, avšak

řada pozemků zde nepatří městu.

Město má zpracovanou studii s projektovou dokumentací a je možné začít stavět po etapách. Páteří cyklostezky Otrokovice – Zlín – Vizovice podél toku řek Dřevnice a Lutoninky představuje hlavní cyklistickou komunikaci zlínské aglomerace, zajišťuje vzájemné propojení na úrovni jednotlivých měst a obcí. Ve Vizovicích je zpracován návrh tras pro cyklovýlety: <https://www.dkvizovice.cz/informacni-centrum/cyklotrasy/>



Připravuje se výstavba cyklostezky, která propojí Vizovice se Zlínem. Povede od Zádveřic kolem řeky Lutoninky a průmyslového areálu na sídliště Štěpská, ulicí Slušovská a dále na Lutoninu. Předpokládaný termín začátku výstavby byl stanoven v průběhu roku 2021 – 2022.

Obr. 3: Přehled cyklotras na katastrálním území města Vizovice

Zdroj: <https://www.mapy.cz>

1.1.4 Intenzity dopravy

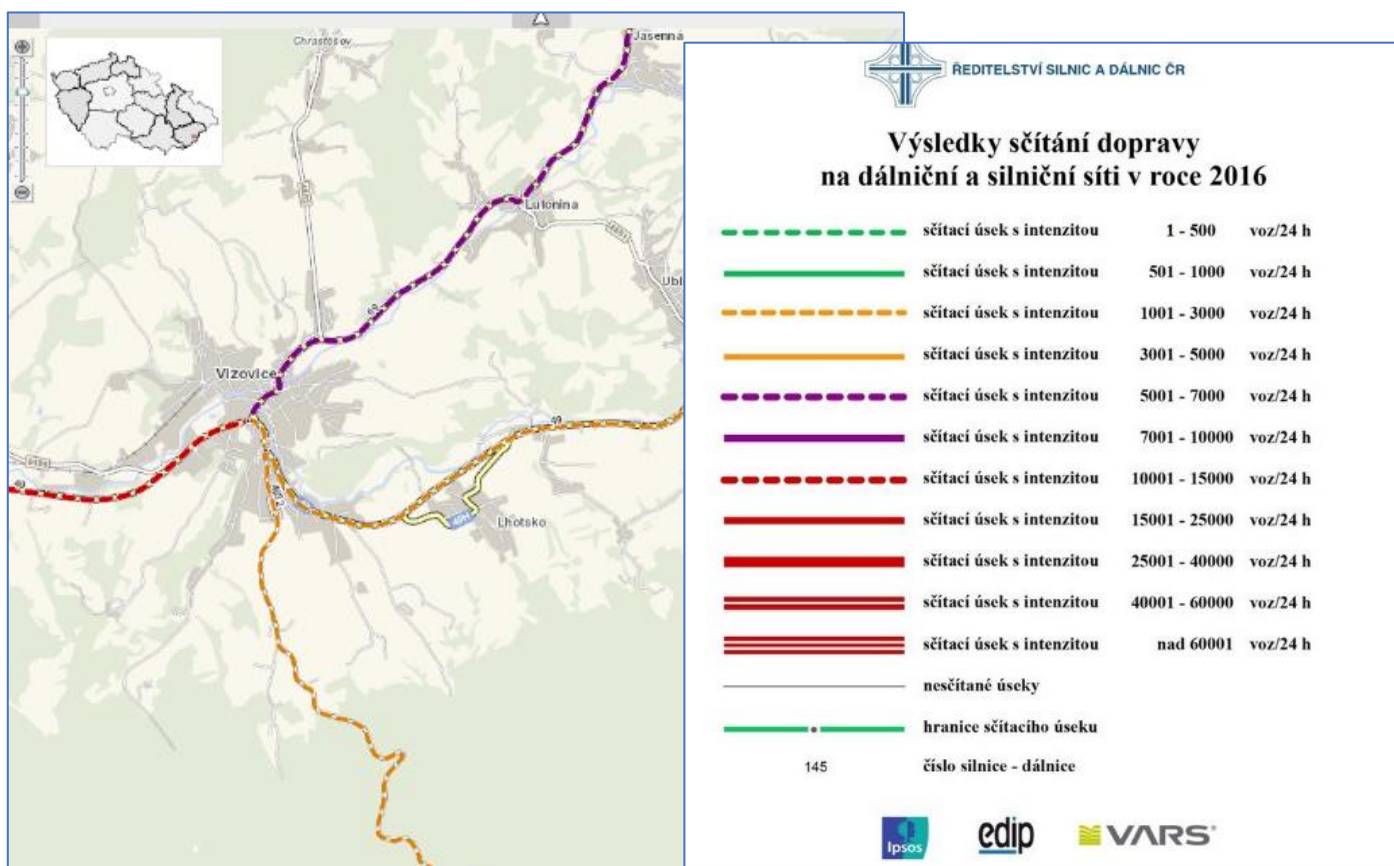
Informace o změnách dopravního zatížení na vybraných komunikacích poskytuje porovnání výsledků celostátního sčítání dopravy v letech 2010 a 2016.

Tab. 5: Intenzita dopravy na pozemních komunikacích na katastrálním území města Vizovice (průměrný počet vozidel za 24 hodin)

Komunikace	2010	2016	2016 / 2010
I/49 (směr Zádveřice)	10 199	12 427	+ 21,8 %
I/49 (směr Lhotsko)	1 939	2 267	+ 16,9 %
I/69	6 185	6 997	+ 13,1 %
III/4932	1 596	1 778	+ 11,4 %

Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz>

Základní obraz o zatížení silniční sítě na území města poskytuje následná mapa výsledků celostátního sčítání dopravy z roku 2016.



Obr. 4: Zatížení silniční sítě na katastrálním území města Vizovice (CSD 2016)

Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

Z údajů Celostátního sčítání dopravy (CSD) v roce 2016 vyplývá, že nejvíce zatíženou komunikací ve Vizovicích je silnice I/49 (směr Zádveřice) s intenzitou dopravy 1 969 těžkých vozidel, 10 407 osobních vozidel a 51 motocyklů (tj. celkem 12 427 vozidel) za 24 hodin. Ze sledovaného sčítacího úseku je zřejmé, že se jedná o úsek, který je nejvíce využíván pro přepravu do a ze zaměstnání směrem do Zlína a okolí, dle intenzit osobních vozidel. Pozitivním zjištěním pro občany Vizovic je, že se s tímto úsekem počítá do budoucna s přestavbou na dálnici D49 Lípa – Vizovice. Stavbu realizuje ŘSD ČR s plánovaným uvedením do provozu v roce 2030. Na úseku silnice I/49 směr Lhotsko jsou intenzity podstatně nižší. Silnice I/69 vykazuje intenzity dopravy až 7 000 vozidel/24 hod. směrem na Lutoninu a Vsetín. I zde se předpokládá pohyb osobních vozidel, která přepravují osoby cestující za prací. Propojuje území východním směrem přes Vsetín. Komunikací, která vykazuje poměrně značné zatížení, je i silnice III/4932, směr Loučka (cca 2 000 vozidel/24 hod.). Dle informace na webu ŘSZK se zde neprovádí v zimním období údržba. Důvodem je nevhodný terén pro průjezd vozidel zimní údržby – prudké klesání a další specifika komunikace.

1.1.5 Nepřímé ukazatele bezpečnosti

Kromě přímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, dopravní nehody se zraněním) je v rámci sledování účinnosti strategie a změn v celkových podmínkách silniční dopravy důležité sledovat i další ukazatele, tzv. nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Tyto ukazatele se však přímo ve Vizovicích neměří, nejbližším sledovaným bodem je stanoviště v extravilánu na komunikaci I/49 na hranicích katastru obcí Lípa a Zádveřice (2,8 km od hranice katastru města Vizovice).

Tab. 6: Vývoj nepřímých ukazatelů bezpečnosti na stanovišti Lípa – Zádveřice a ve Zlínském kraji v letech 2017-2019

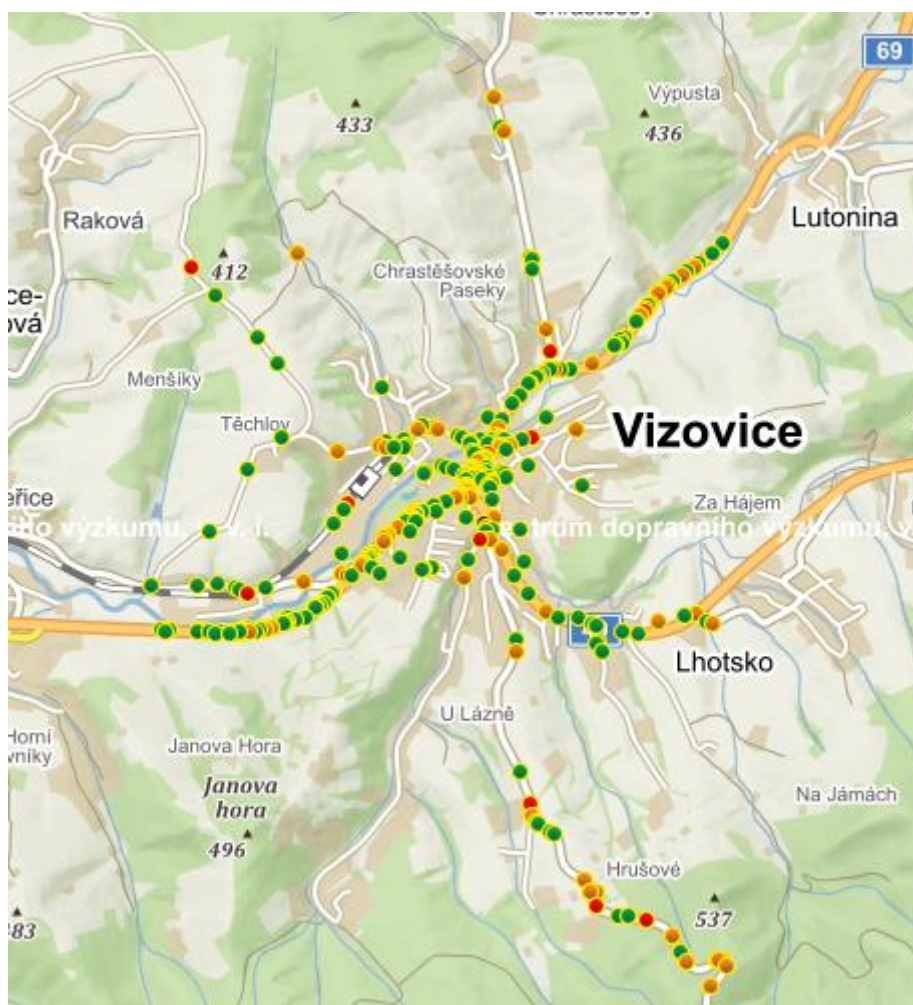
nepřímý ukazatel	Lípa - Zádveřice			Zlínský kraj		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla) [km/h]	96	97	95	96	97	95
rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t) [km/h]	97	98	97	97	98	97
rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t) [km/h]	86	86	86	86	87	86
překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8,0 %	9,8 %	7,7 %	9,1 %	10,3 %	8,2 %
překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8,8 %	11,2 %	8,5 %	10,0 %	11,6 %	9,1 %
překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	4,3 %	2,8 %	3,6 %	5,1 %	3,7 %	3,7 %
nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5,8 %	2,6 %	8,3 %	7,1 %	5,4 %	7,5 %

nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	1,0 %	10,8 %	-	2,4 %	8,4 %
nesvícení ve dne	0,4 %	0,3 %	0,0 %	0,6 %	0,6 %	0,2 %
užívání mobilního zařízení	2,5 %	1,8 %	3,1 %	2,3 %	1,0 %	1,9 %

Zdroj: CDV

VÝVOJ NEHODOVOSTI

Následující obrázek znázorňuje rozložení nehodovosti na komunikacích na katastru města Vizovice v letech 2009–2019. Je zřejmé, že nejvyšší koncentrace nehod se nachází na komunikacích I/49, I/69 a dále pak III/4932.



Obr. 5: Souhrn dopravních nehod za období 2009–2019 na katastrálním území města Vizovice

Zdroj: <https://nehody.cdv.cz>

V období 2009–2019 došlo ke dvěma dopravním nehodám se smrtelnými následky. Z podrobného popisu nehod se smrtelnými následky vyplynulo, že oběti nehod byli nechránění

účastníci provozu – chodci. Nehody byly zaviněny řidičem motorového vozidla. U první smrtelné nehody se chodec pohyboval na přechodu pro chodce, ve vnitřní části města Vizovice na Palackého náměstí s městským osvětlením (silnice I/49), za zhoršené viditelnosti v zimním období. Ke druhé nehodě chodce s následkem úmrtí došlo sice mimo přechod, ale také uvnitř města na téže silnici (I/49). Obdobné byly také podmínky: obě nehody se staly v podvečer, resp. v noci, v měsíci prosinci. V letech 2017 – 2019 došlo k průběžné výměně veřejného osvětlení.

Pozitivním zjištěním je pokles vážných následků nehod v posledních dvou letech.

Tab. 7: Osobní následky dopravních nehod ve Vizovicích

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
usmrcení	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
těžce zranění	4	3	1	1	0	1	6	2	3	2	2
lehce zranění	7	11	10	14	14	22	12	8	14	16	8

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Tab. 8: Průměr hodnot následků dopravních nehod na 1 mil. obyvatel ve Vizovicích a ve Zlínském kraji v letech 2010–2014 a 2015–2019

	2010–2014		2015–2019	
	Vizovice	Zlínský kraj	Vizovice	Zlínský kraj
usmrcení / mil. obyv.	42,5	60,2	41,9	45,6
těžce zranění / mil. obyv.	255,0	317,2	627,9	262,2
lehce zranění / mil. obyv.	3 017,8	1967,2	2 427,7	2 317,2

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Průměrný počet usmrcených osob na 1 mil. obyvatel při dopravních nehodách se ve Vizovicích mezi obdobími 2010–2014 a 2015–2019 snížil jen nepatrně, nicméně je stále na nižší úrovni oproti celému Zlínskému kraji (o 17,7 v prvním období a o 3,7 ve druhém období).

Průměrný počet těžce zraněných osob na 1 mil. obyvatel byl ve Vizovicích v prvním období o 62,1 nižší, ve druhém období však o 365,2 vyšší než ve Zlínském kraji. Počet těžce zraněných se ve Vizovicích v letech 2015-2019 oproti předchozímu období výrazněji zvýšil.

Průměrný počet lehce zraněných osob na 1 mil. obyvatel byl ve Vizovicích v prvním období o 1 050,6 vyšší, ve druhém období jen o 110,5 vyšší než ve Zlínském kraji.

Jedním z důvodů může být vyšší koncentrace pohybu účastníků silničního provozu na malém území. Je zde vyšší podíl pohybu účastníků provozu na pozemních komunikacích v intravilánu, než je tomu na území celého kraje.

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

Tab. 9: Celkové následky nehod ve Vizovicích v letech 2009–2019 dle druhu komunikace

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
silnice I. třídy	2	15	88
z toho intravilán	2	9	53
z toho extravilán	0	6	35
silnice II. třídy ⁵	0	0	4
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	4
silnice III. třídy	0	4	23
z toho intravilán	0	2	4
z toho extravilán	0	2	19
místní komunikace	0	6	21
z toho intravilán	0	4	15
z toho extravilán	0	2	6
celkem	2	25	136
z toho intravilán	2	15	72
z toho extravilán	0	10	64

Zdroj: ŘSDP PP ČR

V počtu nehod v intravilánu Vizovic na silnicích I. třídy jasně dominují nehody s následky na zdraví, a to jak s usmrcením, tak i s těžkým nebo lehkým zraněním. Extravilán silnic I. třídy je bez smrtelných následků dopravních nehod, ale s poměrně vysokým počtem těžce zraněných. Lehká zranění jsou v extravilánu nižší o 18 osob oproti intravilánu.

Ve sledovaném období byla zaznamenána i 4 lehká zranění na silnicích II. třídy, přestože se zde v současnosti silnice tohoto typu již nevyskytují, což je dáno dřívější existencí silnice II/488.

Silnice III. třídy vykazují větší počet následků jak v extravilánu, tak i v intravilánu. Nejvíce dopravních nehod je situováno na silnici III/4932 (směr Loučka). Nehody jsou jak s těžkým, tak s lehkým zraněním a také jen s hmotnou škodou.

Dopravní nehody v intravilánu místních komunikací jsou situovány především v místech s vysokou frekvencí pohybu osob: u nákupních center a v obytných celcích. Ve valné většině se jedná o dopravní nehody s lehkým zraněním. Nehody v extravilánu místních komunikací jsou rozptýleny tak, že se nedá vyhodnotit konkrétní nehodová lokalita. Účelové komunikace ve Vizovicích jsou již 10 let bez nehod.

⁵ Dřívější silnice II/488 (nyní III/4932) od 21. 2. 2012, viz. Pozn. 5

Tab. 10: Celkové následky nehod ve Vizovicích v letech 2009–2019 dle jednotlivých komunikací

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
I/49	2	7	44
z toho intravilán	2	4	27
z toho extravilán	0	3	17
I/69	0	8	44
z toho intravilán	0	5	26
z toho extravilán	0	3	18
II/488	0	0	4
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	4
III/4882	0	1	3
z toho intravilán	0	1	1
z toho extravilán	0	0	2
III/4932	0	2	15
z toho intravilán	0	0	1
z toho extravilán	0	2	14
III/0496	0	1	5
z toho intravilán	0	1	2
z toho extravilán	0	0	3
místní komunikace	0	6	21
z toho intravilán	0	4	15
z toho extravilán	0	2	6

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Intravilán Vizovic, resp. silnice I/69 a I/49, je místem, kde došlo ke dvěma nehodám s následkem úmrtí, a to nechráněných účastníků provozu na pozemních komunikacích – chodců. Extravilán Vizovic byl v období 2009-2019 bez smrtelného zranění.

V období 2009–2019 bylo těžce zraněno v intravilánu Vizovic 15 osob. Místem nehod byla především frekventovaná komunikace I/69, resp. ulice Zlínská a na ni navazující ulice Chrastěšovská, resp. Manství. Dopravní nehody s lehkým zraněním jsou rozmístěny podél silnice I. třídy I/69, případně I/49 a silnice III/4882.

Komunikace I. třídy, které procházejí extravilánem Vizovic, jsou z hlediska následků dopravních nehod závažným problémem. Obě komunikace I. třídy, a to jak I/69, tak i I/49 jsou místem, kde je vysoká intenzita pohybu vozidel a osob, především v centru Vizovic v oblasti

kolem Palackého a Masarykova náměstí. Z toho pramení vznik dopravních nehod, zvláště vlivem nepozornosti řidičů, nerespektováním dopravního značení, nepřizpůsobením rychlosti intenzitě provozu, případně jízda pod vlivem alkoholu, a také nekázní chodců.

1.1.6 Okolnosti dopravních nehod

V letech 2009-2019 došlo na pozemních komunikacích v katastru Vizovic ke 129 nehodám se zraněním. Tyto nehody se zraněním lze rozčlenit následujícím způsobem: nehody s usmrcením, s těžkým zraněním a s lehkým zraněním.

Pozn.: Nehoda, při které se vyskytovaly např. těžce i lehce zraněné osoby, je klasifikována vždy vyšším stupněm závažnosti (tedy jako nehoda s těžkým zraněním, v kategorii nehod s lehkým zraněním však zařazena není, byť při ní byly také osoby lehce zraněny).

Tab. 31: Celkové následky nehod ve Vizovicích v letech 2009-2019 dle okolností a závažnosti zranění

nehody podle okolností a závažnosti - 2009-2019	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle lokality nehody			
intravilán	2	15	61
extravilán	0	8	43
podle druhu komunikace			
silnice 1. třídy	2	13	66
silnice 2. třídy	0	0	4
silnice 3. třídy	0	4	16
místní komunikace	0	6	18
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	0	10	52
~ čelní	0	7	13
~ boční	0	0	11
~ z boku	0	2	12
~ zezadu	0	1	16
srážka se stojícím, zaparkovaným vozidlem	0	0	1
srážka s pevnou překážkou	0	2	13
~ strom	0	2	4
~ odrazník, patník, sloupek	0	0	3
~ svodidlo	0	0	1
~ zeď, pevná část mostu, podjezdu, tunelu apod.	0	0	1
~ překážka vzniklá stavební činností	0	0	1
~ jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, ostrůvek apod.)	0	0	3
srážka s chodcem	2	8	15
srážka s lesní zvěří	0	0	1
srážka s vlakem	0	1	0
havárie	0	2	22
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	2	19	89
řidič nemotorového vozidla	0	1	10
chodec	0	3	2
lesní zvěř, domácí zvíře	0	0	1
technická závada vozidla	0	0	2
podle hlavní příčiny			
nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	0	2	1
nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	0	1	0
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	1	13
nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	0	3	10
jiný druh nepřiměřené rychlosti	1	0	2
předjíždění bez dostatečného bočního odstupu	0	0	1

při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče	0	0	2
nedání přednosti na dopravní značku "Stůj, dej přednost v jízdě"	0	0	3
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	2	7
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	3	8
nedání přednosti při vjíždění na silnici	0	0	2
nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	1	3	5
jiné nedání přednosti	0	1	1
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	0	0	2
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	1
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	0	7
nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	3
nevěnování se řízení vozidla	0	3	31
nezvládnutí řízení vozidla	0	1	0
závada řízení	0	0	1
jiná technická závada	0	0	1
nezaviněno řidičem	0	3	3
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	2	19	84
obsah alkoholu v krvi do 0,25 ‰	0	1	1
obsah alkoholu v krvi 0,25 - 0,5 ‰	0	1	2
obsah alkoholu v krvi 0,5 - 0,8 ‰	0	0	2
obsah alkoholu v krvi 0,8 - 1,0 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	0	2	3
nezjišťováno	0	0	11
podle směrových poměrů			
přímý úsek	1	8	31
přímý úsek po projetí zatáčkou	0	2	15
zatáčka	0	5	32
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	5
křižovatka styková - 3ramenná	1	7	21

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Převážná většina nehod se stává v intravilánu, na silnicích I. třídy. Nejčastějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, ale nejzávažnější následky má srážka s chodcem. Viníci nehod jsou převážně řidiči motorového vozidla, nejčastější příčinou je nevěnování se řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a dopravně technickému stavu vozovky. Nejzávažnější následky však vznikají nedáním přednosti chodci na vyznačeném přechodu. Nehod s přítomností alkoholu u viníka byl jen menší počet, přestože se vyskytly i nehody s obsahem alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více. Podle směrových poměrů nastávají nehody nejen na přímém úseku, ale také na stykových (trojramenných) křižovatkách.

1.1.7 Nehodovost dle klíčových ukazatelů

Pro dosažení stanovených strategických cílů budou sledovány klíčové ukazatele, na základě jejichž analýzy budou stanoveny prioritní oblasti zájmu, oblasti, kde je nejvyšší potenciál ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod.

Pro místní strategii města Vizovice se jedná o 4 hlavní klíčové ukazatele:

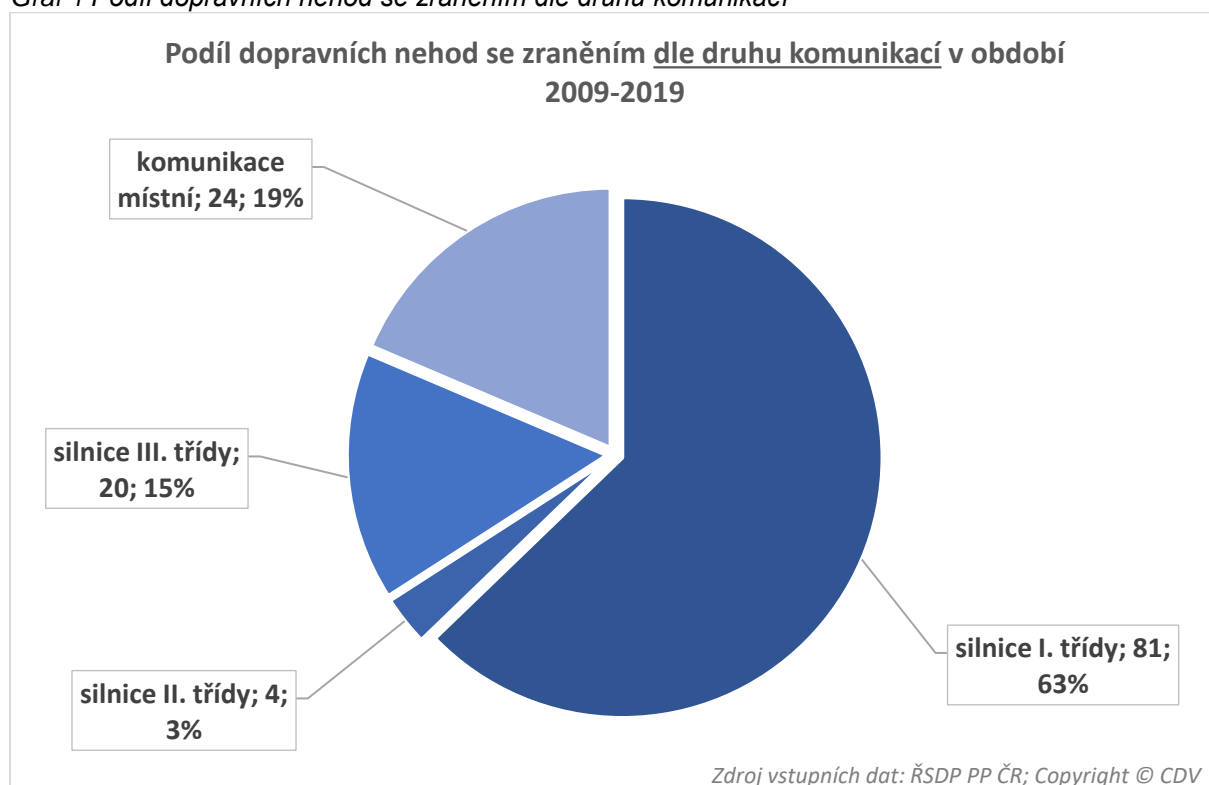
- dle komunikace
- dle věku
- dle příčiny dopravních nehod
- dle účastníka

Uvedené klíčové ukazatele jsou v podkapitolách níže podrobněji rozebrány zejména z pohledu následků na životech a zdraví osob. Uvedené údaje jsou za časové období 2009 až 2019.

Komunikace

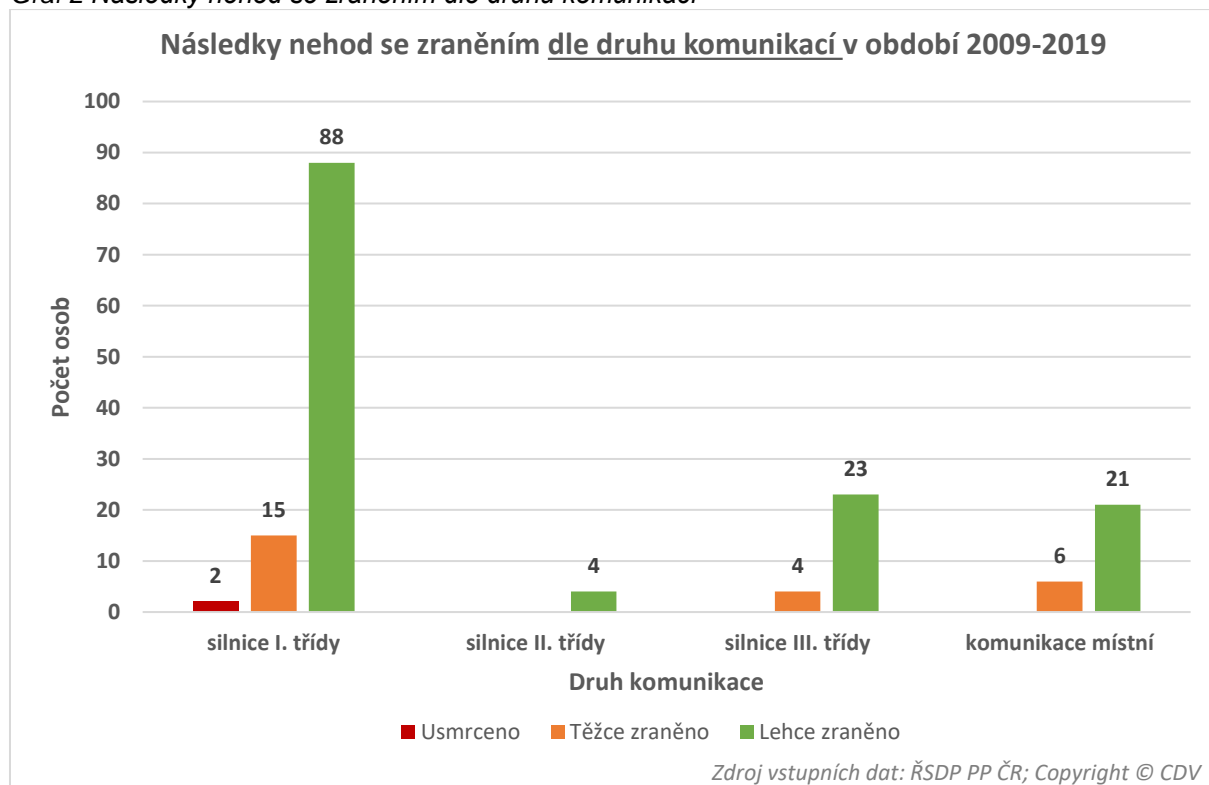
Nejvíce dopravních nehod se ve městě Vizovice stalo na silnicích I. třídy (celkem 81 dopravních nehod a 63% podíl na všech nehodách), které jsou ve správě ŘSD ČR. S velkým odstupem **následují místní komunikace** (celkem 24 nehod a 19% podíl na všech nehodách), které jsou ve správě města Vizovice a silnice III. třídy (celkem 20 dopravních nehod a 15% podíl na všech nehodách) a II. třídy (celkem 4 nehody a 3% podíl na všech nehodách), které jsou ve správě Zlínského kraje.

Graf 1 Podíl dopravních nehod se zraněním dle druhu komunikací



Co se týká následků dopravních nehod dle druhu komunikací, nejvíce závažných následků (usmrcených a těžce zraněných osob) bylo evidováno opět na silnicích I. třídy (2 usmrcené osoby a 15 těžce zraněných osob). Na místních komunikacích bylo těžce zraněno 6 osob a lehce zraněno 21 osob.

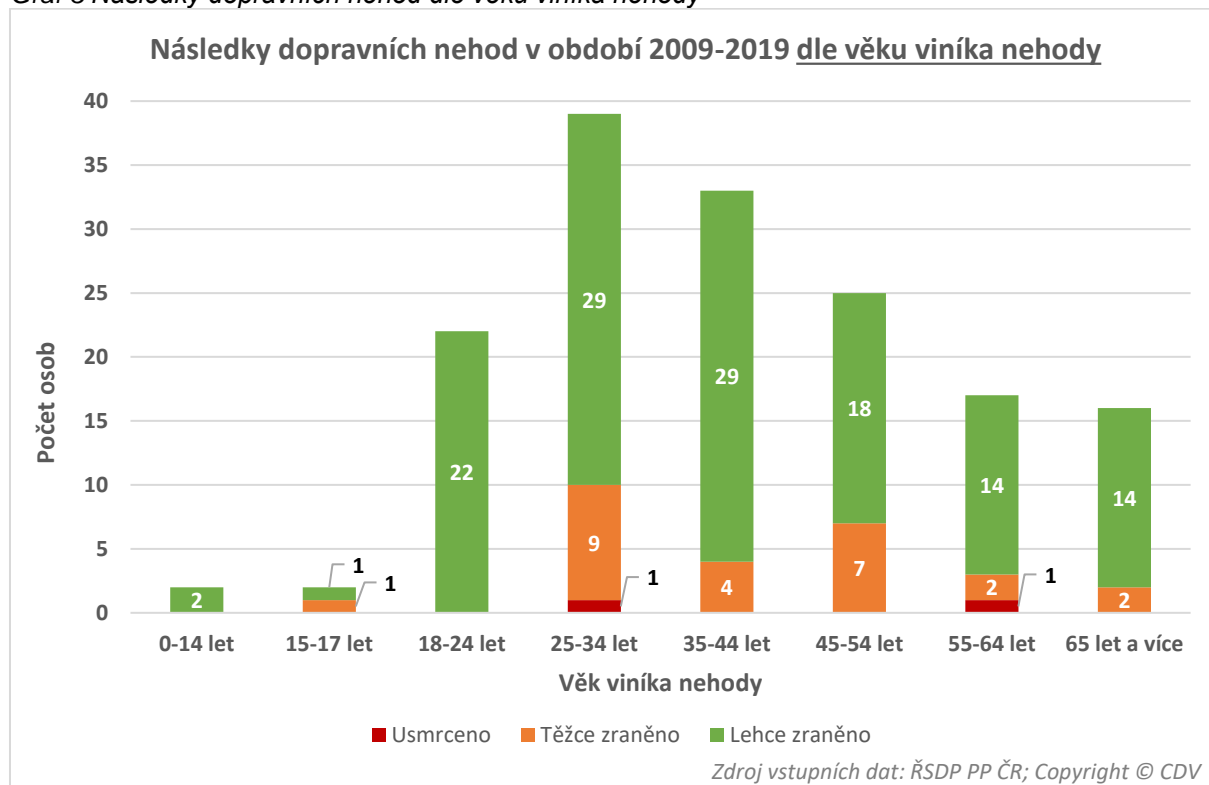
Graf 2 Následky nehod se zraněním dle druhu komunikací



Věk viníků a poškozených

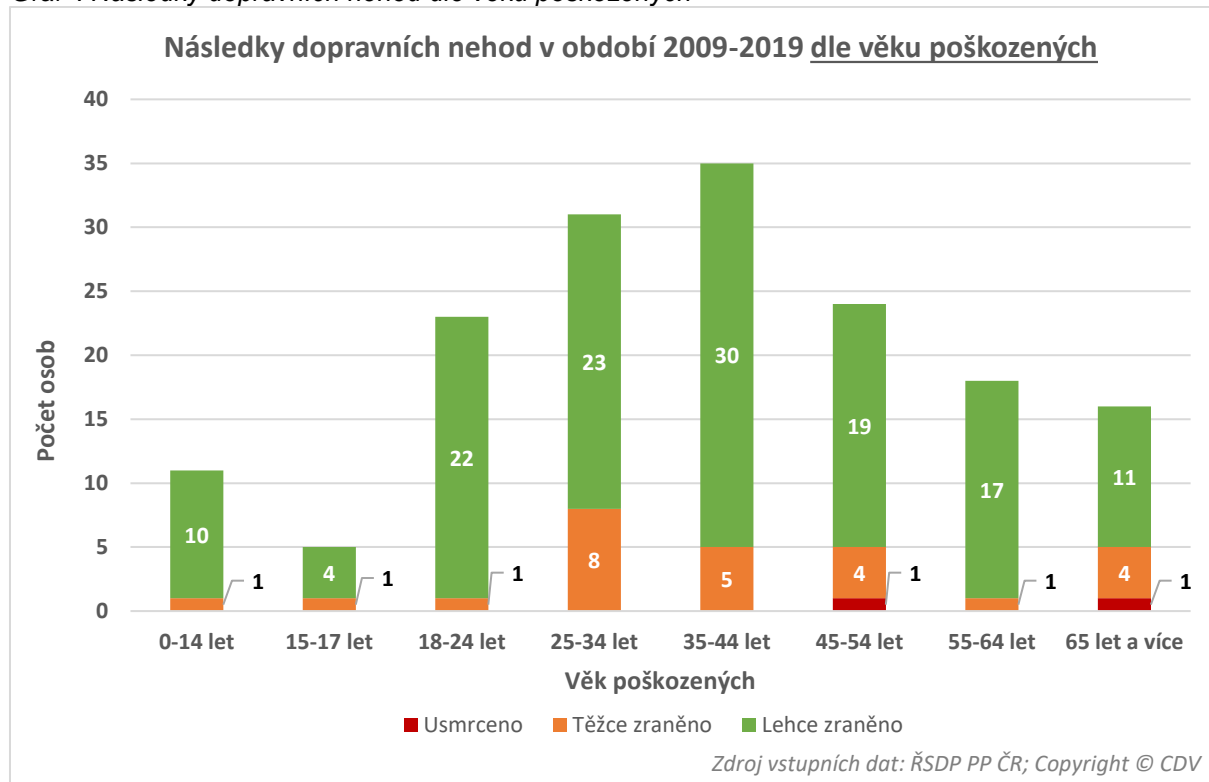
Pokud se podíváme na viníky dopravních nehod ve městě Vizovice za období let 2009 až 2019, dojdeme k závěru, že největší počet zraněných a jedna usmrcená osoba byl evidován u viníků ve věku 25 až 34 let.

Graf 3 Následky dopravních nehod dle věku viníka nehody



Oproti tomu v kategorii poškozených, tedy všech osob, které byly při dopravních nehodách usmrceny, respektive těžce nebo lehce zraněny, dominuje věková kategorie 35 až 44 let. Významný nepoměr mezi viníky a poškozenými je evidentní v kategorii dětí.

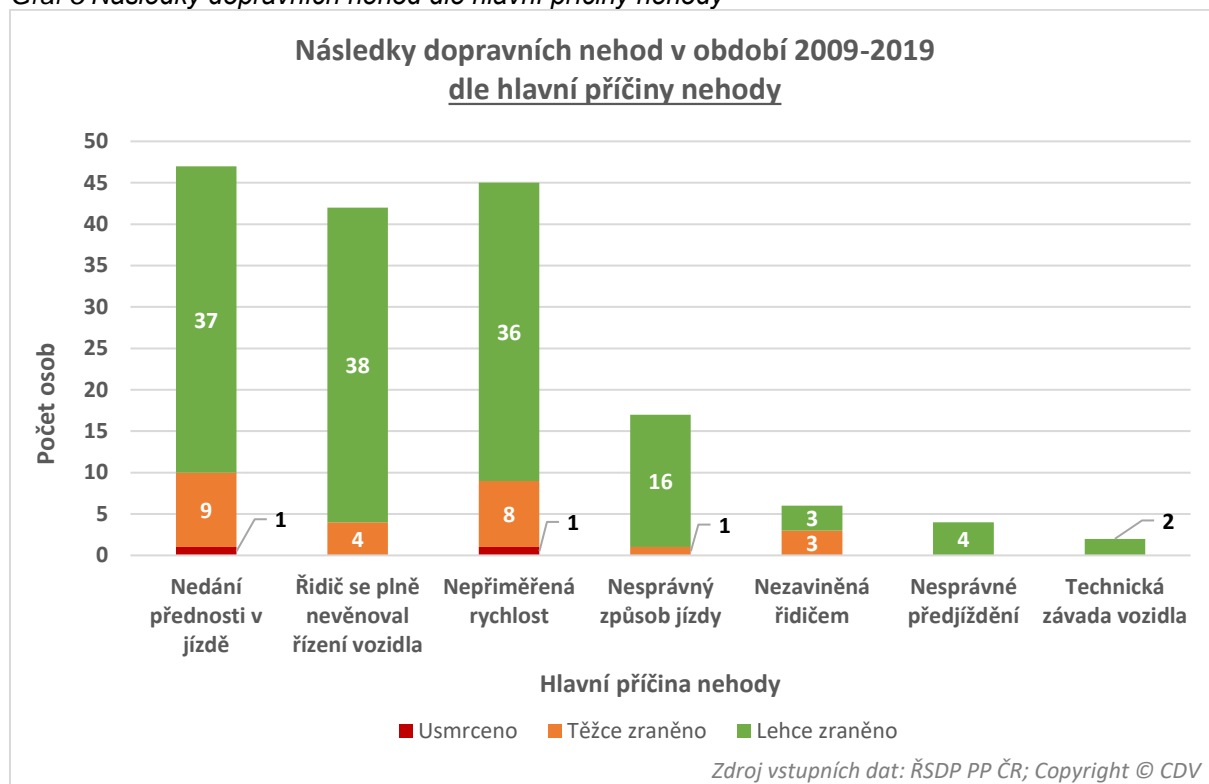
Graf 4 Následky dopravních nehod dle věku poškozených



Příčiny dopravních nehod

Z hlediska příčin dopravních nehod ve městě Vizovice dominuje zejména nedání přednosti v jízdě (1 osoba byla v důsledku této příčiny usmrcena, 9 osob bylo zraněno těžce a 37 osob bylo zraněno lehce) a nepřiměřená rychlost (1 osoba byla v důsledku této příčiny usmrcena, 8 osob bylo zraněno těžce a 36 osob bylo zraněno lehce).

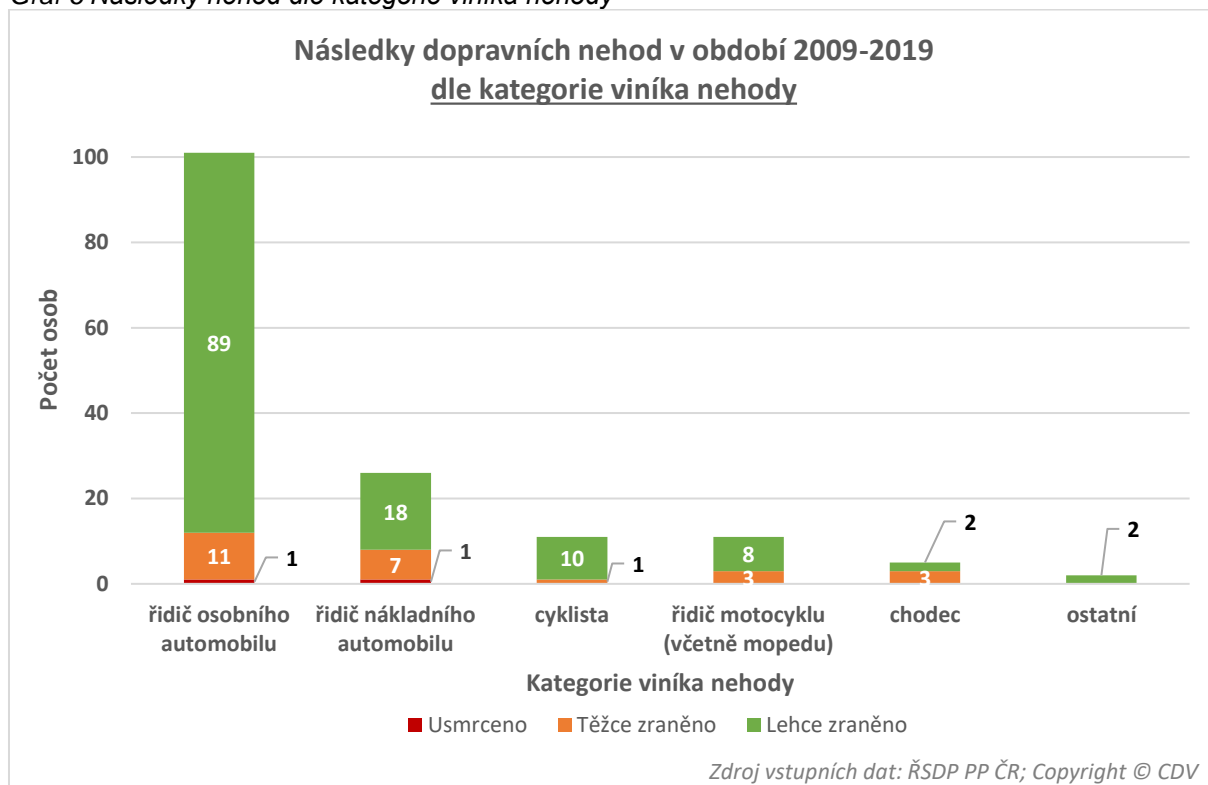
Graf 5 Následky dopravních nehod dle hlavní příčiny nehody



Kategorie účastníků silničního provozu (viníci a následky)

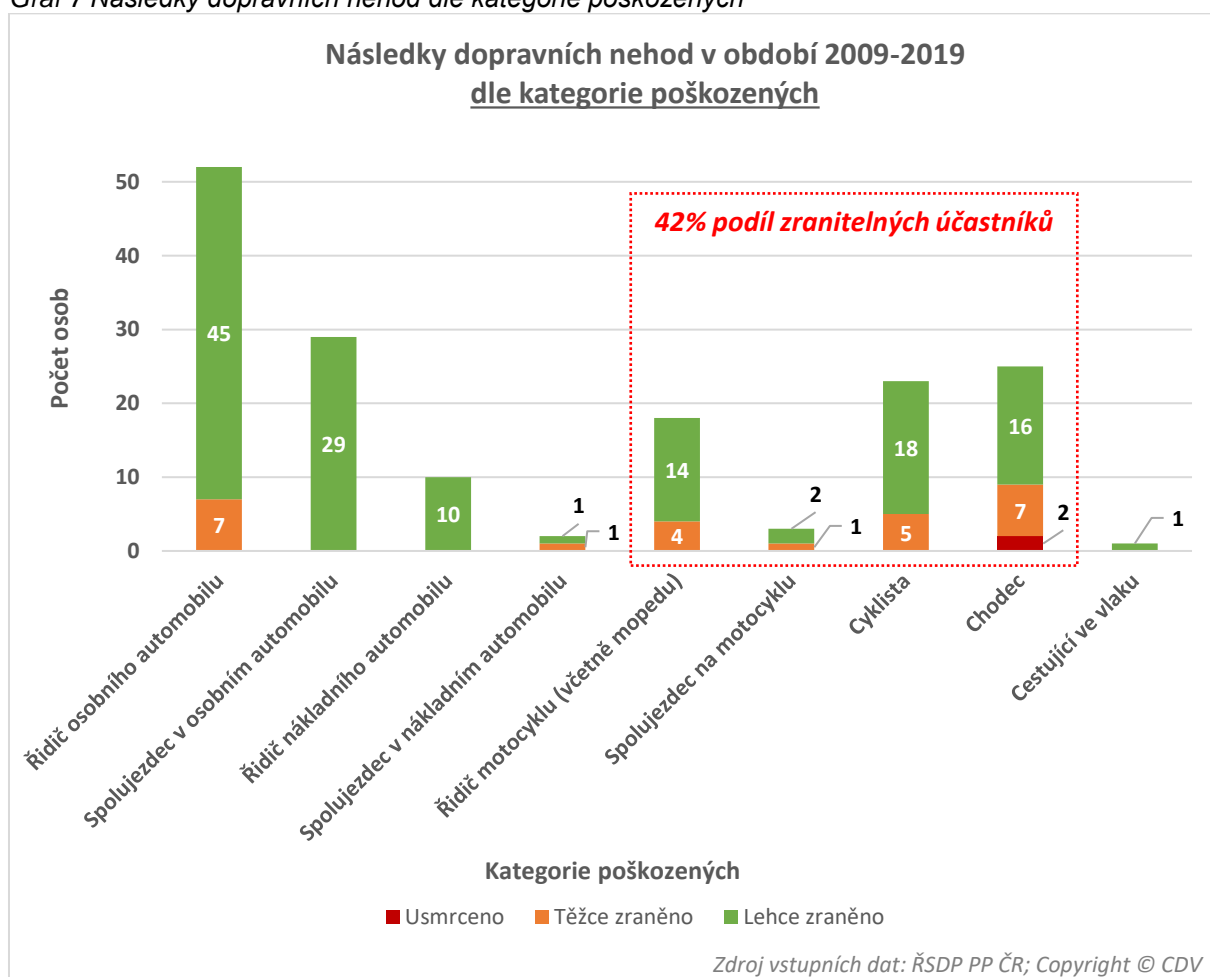
Podrobnější specifikace viníků dopravních nehod ve městě Vizovice je uvedena v grafu níže. Řidiči osobních automobilů způsobili nehody s nejvíce zraněnými, resp. usmrcenými osobami: 1 usmrcená osoba, 11 těžce zraněných osob a 89 lehce zraněných osob. Následují řidiči nákladních automobilů, cyklisté a motocyklisté.

Graf 6 Následky nehod dle kategorie viníka nehody



Z analýzy následků dopravních nehod ve městě Vizovice vyplývá, že dle kategorie účastníků silničního provozu byli co do počtu zraněných nejvíce zastoupeni řidiči osobních automobilů (7 těžce zraněných a 45 lehce zraněných osob). **Avšak co do závažnosti následků (usmrčené a těžce zraněné osoby) dopadla nejhůře skupina zranitelných účastníků silničního provozu – tedy chodci, cyklisté a motocyklisté.** Tato skupina tvořila 42% podíl na všech zraněných, respektive usmrčených osobách při dopravních nehodách ve městě Vizovice. Pokud se zaměříme pouze na těžce zraněné osoby, tak 17 těžce zraněných osob z celkových 25 bylo z kategorie zranitelných účastníků silničního provozu, což představuje 68% podíl. V další části textu je o jednotlivých kategoriích zranitelných účastníků (cyklisté, chodci, motocyklisté a děti) detailněji pojednáno, zejména z pohledu konkrétních nehod a lokalit, kde se jednotlivé nehody staly.

Graf 7 Následky dopravních nehod dle kategorie poškozených



Pro přehled jsou níže ve stručnosti uvedeny informace o nehodovosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Chodci

Chodci, jako další v kategorii zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, mají ve statistikách dopravní nehodovosti dvě smrtelné dopravní nehody. Obě se staly na osvětlené komunikaci I/49 ve středu města. Místem nehody byla ulice Zlínská, resp. ulice Říčanská. Obě nehody mají obdobný charakter – staly se v měsíci prosinci, za zhoršené viditelnosti. Chování obou chodců bylo ale odlišné: jedna nehoda se stala na vyznačeném přechodu, druhá mimo vyznačený přechod. Při šetření nehody Policií ČR bylo chování chodců shledáno jako přiměřené.

Souhrnně lze konstatovat, že pro chodce je velmi nebezpečné centrum Vizovic, především v okolí Palackého náměstí. Je zde vysoká frekvence pohybu chodců na



přechodech pro chodce a také mimo přechody. Navíc je to místo, kudy se prochází (přechází) k nemocnici Milosrdných bratří, případně z druhé strany komunikace ke hřbitovu anebo k farnímu kostelu sv. Vavřince. Dalším rizikovým místem pro chodce je úsek mezi Palackého a Masarykovým náměstím, v okolí ulic Pardubské a Říčnické, kde je soustředěno množství obchodů, dále základní škola a zastávka autobusů.

Cyklisté

Ve statistikách dopravních nehod s těžkým zraněním figurují cyklisté s 5 dopravními nehodami v intravilánu Vizovic. Čtyři nehody byly zaviněny řidiči motorových vozidel, z toho tři nedáním přednosti v jízdě na dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě“ a jedna nedáním přednosti při



odbočování vlevo, další nehoda s vážným zraněním byla zaviněna cyklistou pod vlivem alkoholu. Jedna nehoda byla zaviněna chodcem, který byl pod vlivem alkoholu a náhle změnil směr chůze na místní komunikaci. Cyklista byl zraněný těžce, přitom byl bez přílby.

Nehody cyklistů jsou rozprostřeny po celém městě Vizovice. **Nehody mají jednoho společného jmenovatele: Cyklisté jeli na kole většinou bez**

přilby. Zákon nepožaduje po osobách nad 18 let povinné používání cyklistické přilby s tím, že za svůj život nesou plnou odpovědnost a mohou se sami rozhodnout, jak s ochranou hlavy naloží. **Výzkum [9], zaměřený na používání cyklistických přileb, však prokázal, že podstatná část cyklistů mohla nehody přežít, pokud by použili cyklistické přilby.** V rámci nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2019 evidováno, že 56 % dospělých a 13 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá.

Motocyklisté

Nehody motocyklistů mají méně vážných následků než ostatní předcházející kategorie nechráněných účastníků silničního provozu. Nehod s těžkým zraněním motocyklistů bylo v období 2009–2019 registrováno pět.

Příčinou dopravních nehod motocyklistů bylo:

Nedání přednosti v jízdě, a to jak na dopravní značce: „Stůj, dej přednost v jízdě“, nebo „Dej přednost v jízdě“, tak při odbočování vlevo. Čelní náraz má vždy vážné následky, a to jak u jednostopých, tak i dvoustopých vozidel. **Ve valné většině je to nevěnováním pozornosti, ev. v kombinaci s nerespektováním dopravního značení.** Nehody se zraněním byly také způsobeny řidiči motorových vozidel, kdy řidič motorového vozidla – osobního nebo nákladního, nevěnoval pozornost řízení a narazil do motocyklisty.

U příčiny dopravních nehod – jízdou nepřiměřenou rychlostí, jsou následky dopravních nehod vážné – jedná se o nehodu nechráněného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Jízda pod vlivem alkoholu je dalším velmi závažným přestoupením zákona, byť se ve valné většině jednalo o havárii, kdy řidiči jednostopých vozidel způsobili zranění jen sobě, případně způsobili hmotnou škodu na cizím vozidle.

Místa častých dopravních nehod nelze jednoznačně určit: nehody byly situovány na silnicích I. třídy – I/49 a I/69 (ulice Manství, Masarykovo náměstí), dále na silnici III. třídy – III/4932.

1.1.8 Ekonomické dopady nehodovosti

Dopravní nehody nejsou jen humánním problémem, ale znamenají ve svých dopadech mimořádně vysoké socioekonomické ztráty, které mají dopad na stát, společnost, občany i další subjekty. Platí to i pro město Vizovice.

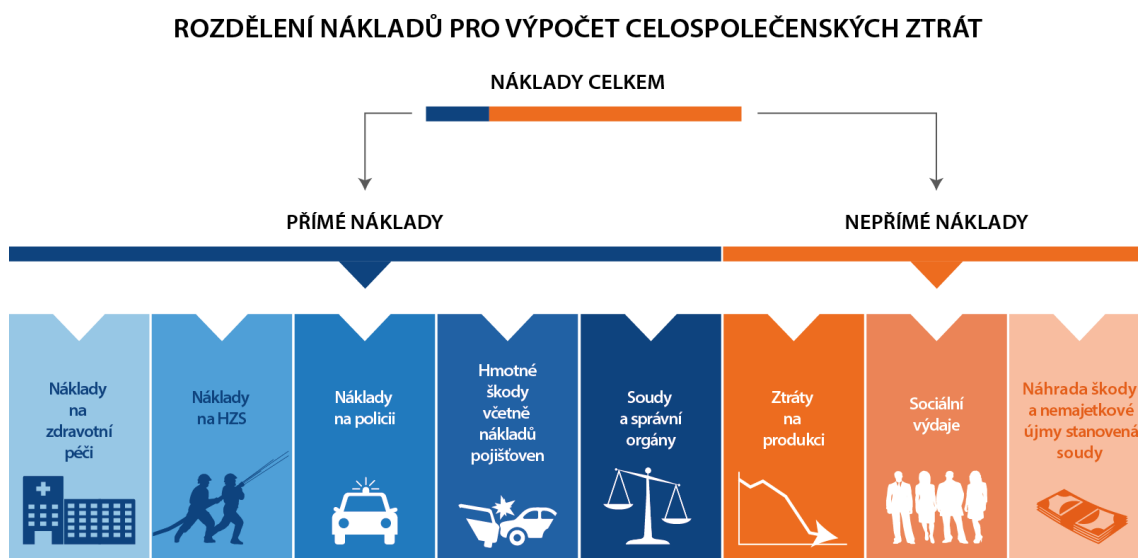
Tab. 42: Ekonomické ztráty z dopravních nehod ve Vizovicích za rok 2019 (předběžný odhad)

	počet	jednotkové náklady (Kč)	ekonomické ztráty (Kč)
smrtelné zranění	0	22 534 000	0
těžké zranění	2	5 893 000	11 786 000
lehké zranění	8	739 700	5 917 600
jen hmotné škody	31	389 800	12 083 800
celkem			29 787 400

Zdroj: CDV

Během 10 let (2010-2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Vizovic 350 mil. Kč.

Do celkových nákladů jsou započítány náklady na zdravotní péči účastníka dopravní nehody, náklady na činnost dopravních policistů, hasičů, soudců i zaměstnanců státní správy, výdaje pojišťoven a odškodnění pro oběti dopravních nehod. Těmito ztrátami stát přichází o hospodářský přínos zraněné nebo usmrcené osoby, a naopak musí investovat do jejího zdravotního a sociálního zabezpečení. Detailní členění je zřejmé z uvedeného schématu.



Obr. 6: Rozdělení nákladů pro výpočet celospolečenských ztrát

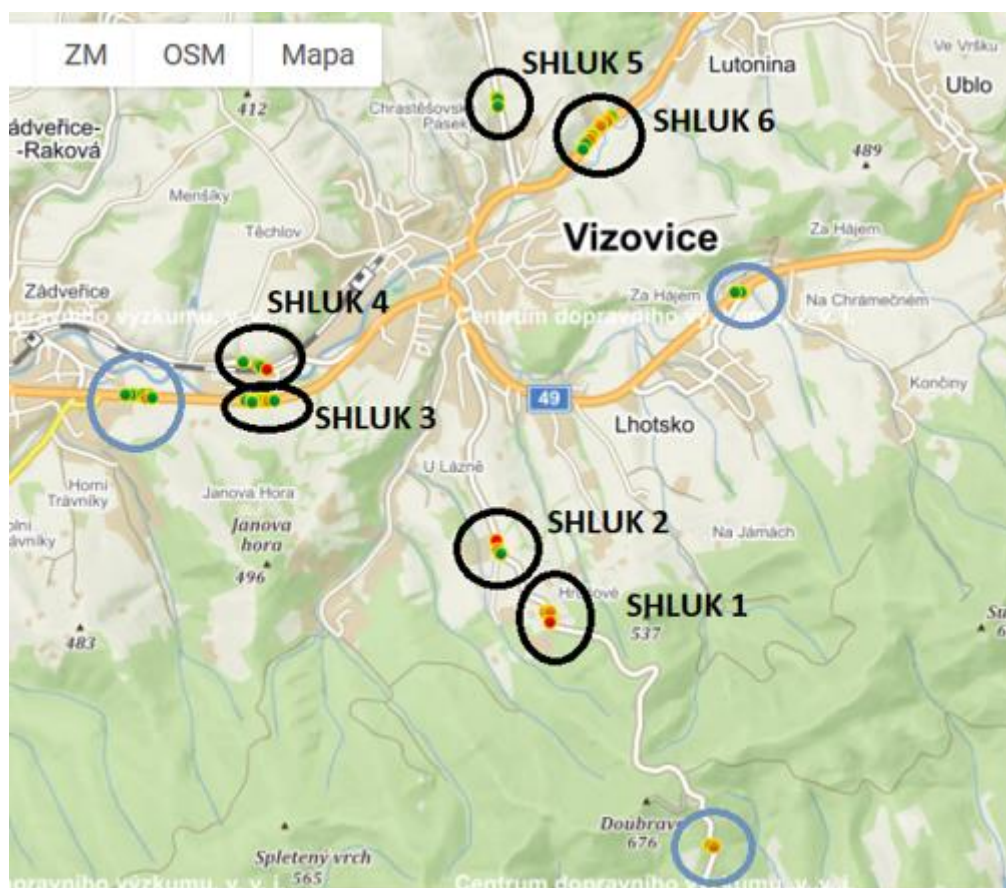
1.1.9 Shluky dopravních nehod za období 2014–2018

Na základě nehod, které byly evidovány v letech 2014 až 2018, bylo identifikováno 6 významných shluků dopravních nehod (neboli úseků s vyšší četností nehod), kde došlo ke smrtelným, těžkým a lehkým zraněním a také k nehodám bez zranění. Shluky byly vyhodnoceny s použitím Metody KDE+6, která byla vytvořena CDV.

Graficky jsou tyto shluky zobrazeny v Obr. 7, podrobněji jsou popsány níže.

Na těchto úsecích došlo v uvedeném období celkem ke 34 dopravním nehodám, při kterých bylo lehce zraněno 12 osob, 7 osob bylo zraněno těžce, bez zranění pak bylo evidováno 21 nehod.

Tyto shluky dopravních nehod byly projednány na pracovní schůzce se zástupci města, správci komunikací, policíí a dalšími kompetentními subjekty dne 26.11.2019 na Městském úřadě ve Vizovicích.



Obr. 7: Významné shluky nehod na katastrálním území města Vizovice

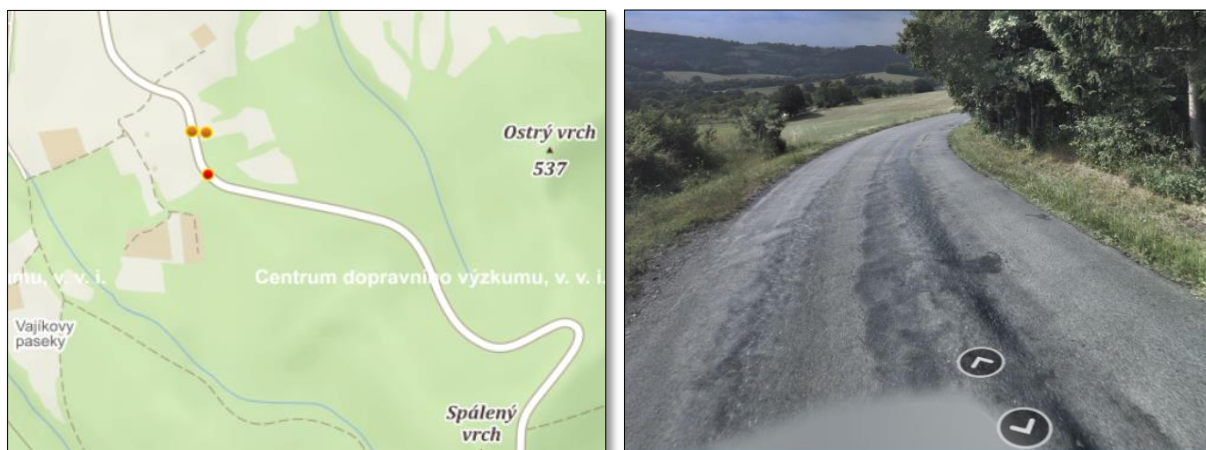
Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

⁶ Metoda KDE+ je rozšířením standardní metody jádrového odhadu hustoty (KDE), která nabízí možnost analyzovat data s vyšší jistotou identifikace významných shluků, objektivně stanovit, které ze shluků jsou statisticky významné, a ještě je seřadit podle jejich důležitosti.

Charakteristika jednotlivých shluků

DOPRAVNÍ SHLUK 1

Silnice III/4932 („Barák“)



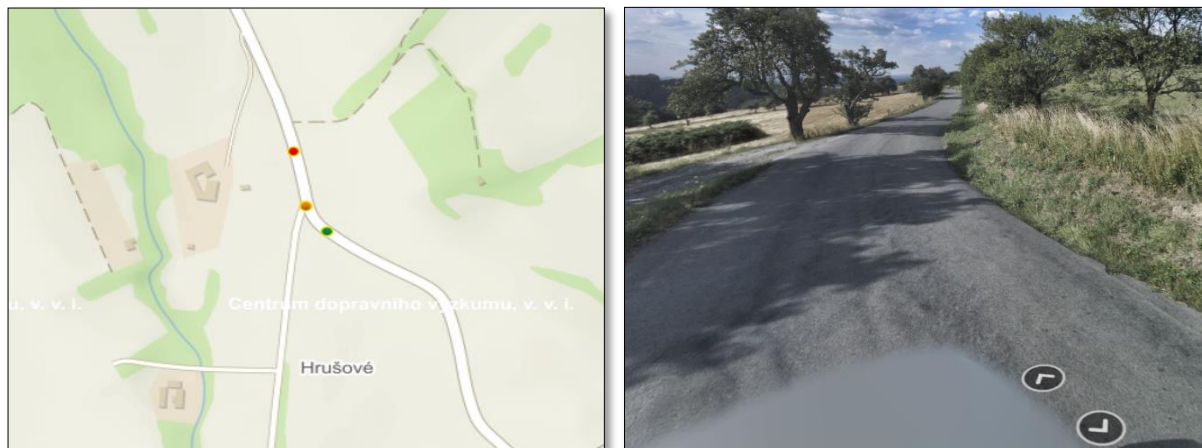
Obr. 8: Silnice III/4932, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Daný úsek se nachází na výjezdu z lesního prostoru, který přechází do otevřené krajiny lučního charakteru. Ve sledovaném období se zde staly 3 dopravní nehody, při kterých byly zraněny 4 osoby (3 lehce a 1 těžce). Ve všech třech případech se jednalo o **srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem**. Hlavní příčinou bylo **nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky**. Ke všem nehodám došlo v **zatáčce**, na **mokrém povrchu** a ve **dne**.

Z místního pohledu se jedná o bývalou silnici II. třídy (II/488), která byla přeřazena do III. třídy. Silnice je v seznamu silnic bez zimní údržby. Komunikace během minulých let nedoznala ze stavebně-technického pohledu jakýchkoli změn. O tomto jsou řidiči informováni svislým dopravním značením. V zimním období tak často dochází na silnici ve směrových obloucích k náledí. Silnice nebyla rekonstruována z důvodu finanční náročnosti (nemá konstrukční vrstvu, úprava by přesáhla částku 150 mil. Kč). V dalším výhledu se aktuálně s větší rekonstrukcí nepočítá. Řidiči zde často nepřizpůsobují rychlost povaze a stavu vozovky. Z důvodu horších protismykových vlastností povrchu je vhodné zvážit doplnění značení upozorňující na riziko smyku za mokra a omezující maximální povolená rychlost za mokra.

DOPRAVNÍ SHLUK 2

Silnice III/4932 („Barák“)



Obr. 9: Silnice III/4932, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Daný úsek komunikace s odstupem navazuje na předchozí lokalitu. Komunikace je vedena ve volné krajině, podél ní se nachází dílčí stromořadí, širší okolí komunikace je tvořeno luční zelení. Konstrukční skladba vozovky má dlouhodobý deficit v podobě absence jedné z konstrukčních vrstev. Charakter obecně odpovídá komunikaci nižšího významu a dřívějšího data výstavby. Kromě dílčích trhlin a lokálních oprav vozovky se větší závady v podobě výtluků nevyskytují. I zde platí upozornění na absenci zimní údržby.

Hlavním druhem nehod ve sledovaném období byla **srážka s pevnou překážkou**. Stejně jako ve shluku 1, tak i zde došlo ke 3 dopravním nehodám. Zraněny při nich byly 2 osoby (1 lehce a 1 těžce). Mezi hlavní příčiny patří **nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky** a **nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky**. Ke dvěma ze tří nehod došlo ve **dne** a na **přímém úseku**.

Z místního pohledu nelze do doby rekonstrukce silnice s rizikovými místy nic dělat. Stromy je možné chránit osazením svodidel i bez dodržení pracovní šířky svodidla.

Řidiči musí upravit rychlost, případně volit jinou alternativní komunikaci. Výhledově není ani zde, stejně jako v celé trase, počítáno s rekonstrukcí. Vzhledem k horším adhezním vlastnostem je případně vhodné zvážit upozorňující dopravní značení.

DOPRAVNÍ SHLUK 3

Silnice I/49 (Razov)



Obr. 10: Silnice I/49, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Shluk se nachází v táhlém směrovém oblouku s velkým poloměrem, kterému předchází přímý úsek, čemuž odpovídá podélná nepřerušovaná čára (cca od roku 2012). Od poslední rekonstrukce je povrch komunikace dlouhodobě ve velmi dobrém stavu. Z pohledu území je komunikace vedena v mírném zářezu s okolní hustou vegetací. Souvislé stromořadí s křovinami se nachází za odvodňovacím zařízením.

Ve sledovaném období bylo sedm z deseti celkových nehod v tomto shluku zapříčiněno **srážkou s lesní zvěří**. Při těchto srážkách nebyl nikdo zraněn. Kromě nich se zde také přihodily nehody v důsledku **srážky s nekolejovým vozidlem** a **srážky s pevnou překážkou**, při kterých bylo celkem zraněno 5 osob (3 lehce a 2 těžce). Většina nehod v tomto shluku se stala **ve dne**, na **suchém povrchu** a na **přímém úseku**.

Z místního pohledu dochází k nehodám na konci dlouhého rovného úseku před zatáčkou. Dle sdělení správce ŘSD ČR se před 2 roky na tomto úseku vyznačovaly nové vodící čáry a umisťovaly se také pachové ohradníky. V dlouhodobém horizontu je zde počítáno s přestavbou silnice I/49 na D49 v úseku Lípa – Vizovice (zahájení 2028). Aktuálně je vhodné zabezpečit obnovu pachových ohradníků a střídání pachů.

DOPRAVNÍ SHLUK 4

Silnice III/0496 (Razov)



Obrázek č. 11: Silnice III/0496, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Komunikace je v daném profilu vedena v odřezu. Z jedné strany je komunikace lemována prudkým svahem, na druhé straně je vedena železniční trať, která se postupně vzdaluje. Po obou stranách se na nachází stromořadí.

V období let 2014–2018 zde došlo celkem ke 4 nehodám. Druhem nehody byla **srážka s vlakem, srážka s lesní zvěří a srážka se zaparkovaným vozidlem (2 nehody)**. Celkem byly zraněny 2 osoby (1 lehce a 1 těžce). Mezi hlavní příčiny dopravních nehod v tomto shluku patří **nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a nevěnování plné pozornosti řidiče při řízení vozidla**. Tři ze čtyř nehod se staly ve **dne** a na **suchém povrchu**.

Z místního pohledu zde byla před čtyřmi lety provedena kompletní oprava povrchu od železničního přejezdu (včetně) s doplněním vodorovného značení ve směru k obci. V roce 2017 zde bylo vyřešeno i parkování. Druhá část komunikace s výskytem shluků zahrnuje plošné závady vozovky, které dosud byly opravovány pouze formou lokální vysprávkování povrchu. V dalším výhledu není na komunikaci plánována žádná stavební akce kromě běžné údržby.

DOPRAVNÍ SHLUK 5

Silnice III/4882 (ulice Chrastěšovská)



Obr. 12: Silnice III/4882, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Komunikace představuje spojnici pouze s jedinou obcí a navazujícími účelovými a lesními komunikacemi. Podél komunikace v řešeném profilu je převážně vegetace bez překážek, které by výrazně bránily případným úpravám. Okolní dílčí zástavba končí na začátku řešeného úseku. Dále následuje řídké stromořadí přecházející v menší les. Komunikace má v posledních letech zachovalý povrch (poslední oprava 2010), který je stále bez větších závad.

Celkem zde došlo ke 3 nehodám. Hlavní příčinou nehod byla **srážka s lesní zvěří**. Při těchto srážkách nebyl nikdo zraněn. Nehody se staly na **suchém povrchu** na **přímém úseku**. Dvě ze tří nehod se staly v **nocí**.

Z místního pohledu zde dochází ke srážkám se zvěří, a to zejména ve večerních hodinách, kdy zvěř migruje. Dle vyjádření PČR jsou 4 nehody za 5 let velmi málo. Patrně i s ohledem na dobrý stav vozovky není v dalším výhledu plánována žádná stavební aktivita kromě běžné údržby. V případě instalace ohradníků kvůli srážkám s lesní zvěří bude nutné osazení dřevěných sloupků.

DOPRAVNÍ SHLUK 6

Silnice I/69 (Manství)



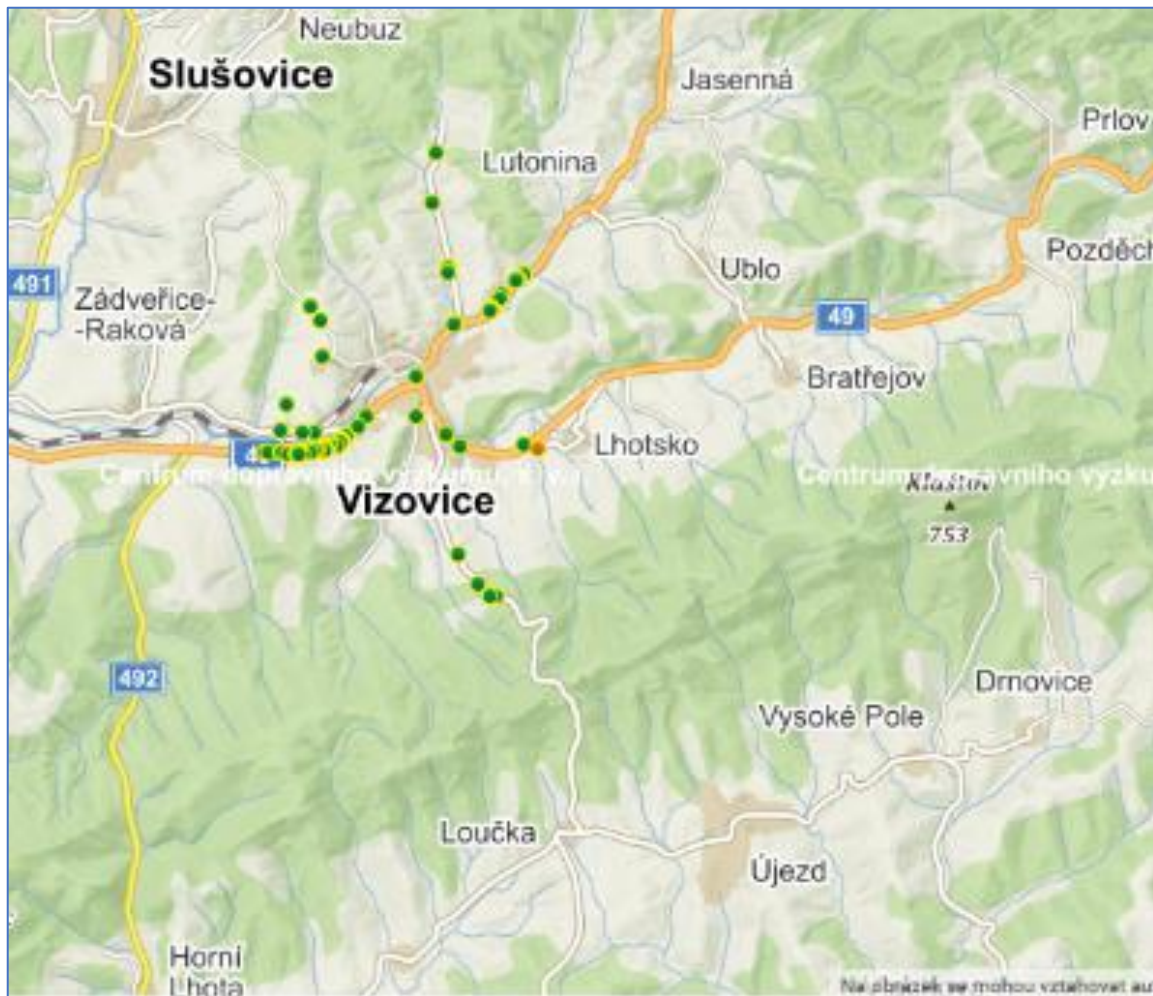
Obr. 13: Silnice I/69, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Uvedený úsek se skládá z přímého úseku a dvojitého táhlého směrového oblouku. Přímý úsek je lemován souvislým stromořadím a loukou, ve směrovém oblouku se pak nachází hustší stromořadí s křovinami.

Celkem zde ve sledovaném období došlo k 11 nehodám. Čtyři nehody se staly kvůli **srážce s lesní zvěří**, tři kvůli **havárii** a dvě kvůli **srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem**. Došlo zde také ke **srážce s chodcem** a **srážce s pevnou překážkou**. Mezi hlavní příčiny nehod v tomto shluku patří **nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti**, **nevěnování plné pozornosti řidiče při řízení vozidla**, **nepřizpůsobení rychlosti intenzitě provozu** a **vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu**. Většina nehod se stala ve **dne**, na **přímém úseku** a na **suchém povrchu**.

Z místního pohledu zde proběhla v roce 2018 úprava povrchu vozovky (úprava drsnosti), nové je i dopravní značení a také podélná čára souvislá, která je vyznačena až v samotném oblouku. Nehodovost by se měla řešit formou snížení rychlosti, avšak pouze 2 nehody se staly vlivem nepřizpůsobení rychlosti. Komunikace má nefunkční zpevněnou krajnici. Určitým deficitem této komunikace se také jeví její nekomfortní šířka pro řidiče větších vozidel. V tomto úseku se proto uvažuje o rozšíření komunikace ve směru k Sirákovu, které by problém se šířkou vozovky mělo vyřešit. Pro případné rozšíření bude nezbytné odstranit souvislé stromořadí, které pro případné úpravy představuje výraznou překážku.

1.1.10 Srážky se zvěří 2009–2019



Obr. 24: Lokalizace nehod – srážek se zvěří

Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

V období mezi roky 2009–2019 došlo v katastru města Vizovice k 70 dopravním nehodám následkem srážky se zvěří, z toho byla pouze jedna nehoda se zraněním. Jedna z nehod skončila lehkým zraněním řidiče druhého z vozidel, která byla účastníky srážky se zvěří. Lokalitou nehody byla odbočka ze silnice I/49 na hranicích města Vizovice a obce Lhotsko (směrem na Lhotsko).

Většina těchto dopravních nehod (42 srážek se zvěří) byla na vysoce frekventované silnici I/49 v místech, kde intravilán Vizovic přechází do extravilánu. V těchto místech zvěř migruje přes silnici. V migrační trase jsou umístěny areály firem SYKORA® a SCANIA Czech Republic Servis Vizovice. Navíc v blízkosti I/49 vede koryto řeky Lutoninky, která tvoří přírodní napajedlo pro zvěř.

Jedním z možných řešení je umístění odražečů zvěře, které se budou snažit odradit zvěř od přecházení frekventované komunikace. Principem tohoto odražeče je odrážet světlo v poměrně velkém horizontálním a malém vertikálním rozptylovém úhlu mimo komunikaci.

Pokud se během 1 roku na komunikaci v úseku dlouhém 1 km stanou nejméně 2 nehody spárkaté zvěře nebo 5 nehod ostatní zvěře, doporučuje se a je účelné tato ochranná zařízení na komunikaci instalovat – viz TP 130. Těmto podmínkám by uvedená komunikace odpovídala. Navíc se odražeče montují na směrové sloupky, ve spolupráci se správcem komunikace (v tomto případě je to ŘSD ČR, pobočka Zlín), s Policií ČR a mysliveckým sdružením.

Místa k řešení na území města Vizovice z pohledu občanů

Níže jsou uvedena místa k řešení, které jsou riziková z pohledů občanů města Vizovice.



Obr. 35: Místa k řešení na území města Vizovice Zdroj: poskytnuté materiály zadavatelem

Materšská škola (Palackého nám. 888), resp. ulice 3. května

Příjezd k mateřské škole je po veřejně přístupné účelové komunikaci. Kolizní situace nastává ráno a odpoledne, výjezd je na nepřehlednou a silně frekventovanou silnici I. třídy I/49 (projednávala se i varianta zjednosměrnění této komunikace s výjezdem kolem hřbitova, ul. 3. května a dále na I/49).

Základní škola (ulice Školní)

Škola se nachází na ulici Školní. Jedná se o místní komunikaci; kolize nastává ráno a odpoledne. Ranní doba a odpolední čas, kdy žáci odcházejí ze školy, je na všech místech u škol v republice velmi frekventovaná.

Křižovatka silnice I/49 ul. Říčanská a silnice III/4932 ul. Partyzánská („Barák“)

Není zde komunikace pro pěší. (je v realizaci, ukončena 11/2020)

Pro výstavbu komunikace je možné využít dotace SFDI na zvýšení bezpečnosti chodců a zřídit nový chodník a přechod.

Silnice I/49 za křižovatkou silnice III/4932, kde není na celém úseku přechod pro chodce nebo místo pro přecházení.

Silnice III/0496, kde je velký pohyb chodců, převážně v období konání kulturních akcí, a není zde komunikace pro pěší – dočasné vyznačení pruhu pro chodce s piktogramem chodce, ev. vytvoření „Stezky pro chodce“, označené dopravní značkou „Stezka pro chodce“ po dobu trvání festivalu.

Silnice III/4882 v úseku kolem Sanatoria Topas, kde je velký pohyb chodců a není zde komunikace pro pěší.

2 STRATEGICKÁ ČÁST

Strategický rámec

Strategické cíle týkající se bezpečnosti na pozemních komunikacích vycházejí z mezinárodních závazků České republiky (Vallettské prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, Stockholmská deklarace, EU Road Safety Policy Framework 2021–2030).

Na národní úrovni tyto cíle v období 2011 až 2020 zajišťovala Národní strategie bezpečnosti silničního

provozu 2011–2020, na kterou navazuje **Strategie BESIP 2021–2030** (zkráceně „Strategie BESIP“). Priority obsažené v materiálu jsou v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů. Navrhovaná Strategie je rovněž provázána s dalšími národními strategickými dokumenty, jako jsou Dopravní politika ČR, Inovační strategie ČR, Strategický plán rozvoje ITS po roce 2020 a další dokumenty. Strategie BESIP byla postavena na tzv. **VIZI NULA**, která ve své podstatě považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění osob. Základní filozofií Strategie BESIP je, aby se Česká republika v následující dekádě významně VIZI NULA přiblížila.



ZÁKLADNÍ CÍL VIZE NULA:

NEJPOZDĚJI DO ROKU 2030 BY NEMĚLA BÝT NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH USMRCENA NEBO TĚŽCE ZRANĚNA ŽÁDNÁ OSOBA.

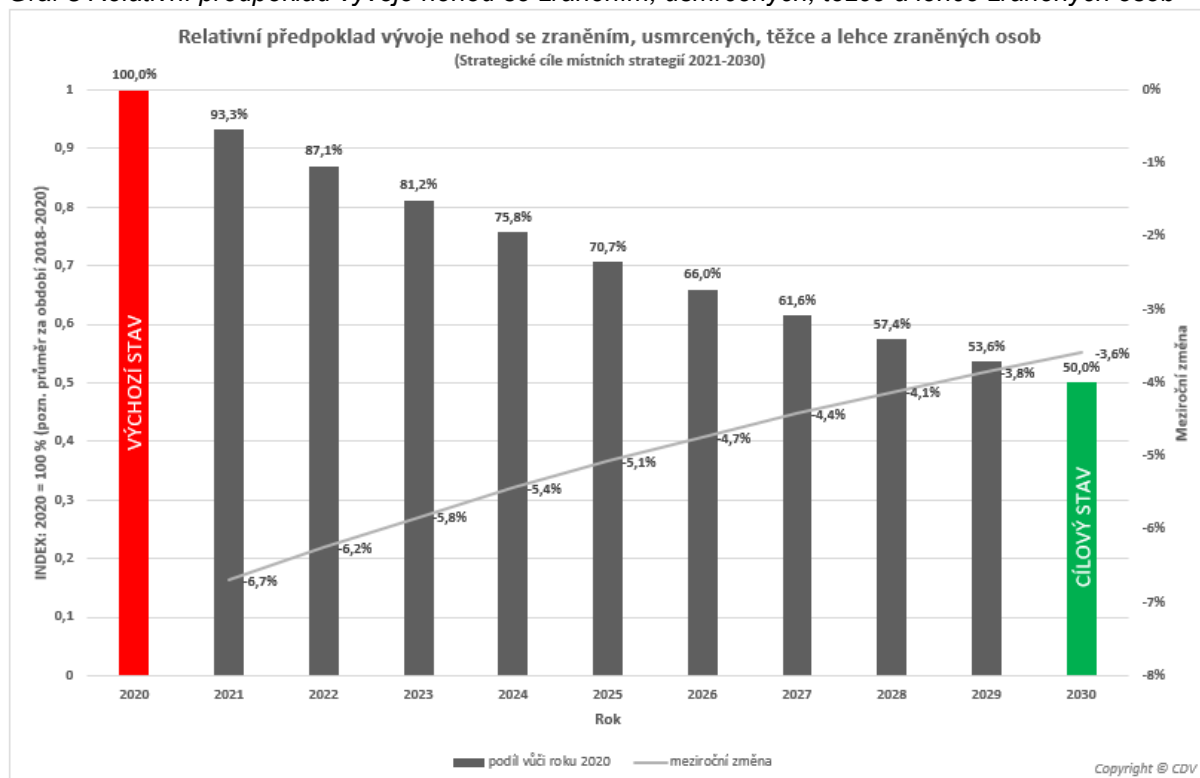
Problematika bezpečnosti silničního provozu však nezůstává řešena pouze na národní úrovni, naopak je velmi žádoucí a efektivní, pokud se bezpečnost silničního provozu s důrazem na konkrétní nehodové lokality řeší na co nejnižších úrovních (tedy co nejbližše místům, kde dané problémy vznikají) – v rámci krajských a místních strategií. Strategie BESIP 2021–2030 města Vizovice tak navazuje jak na krajskou, tak národní Strategii. Dále je také v souladu se strategickými dokumenty města Vizovice (Územní plán Vizovice).



Strategické cíle

Ve Strategii BESIP 2021–2030 byly stanoveny cíle totožné s cíli Evropské unie, že **do roku 2030 bude na pozemních komunikacích při dopravních nehodách usmrceno a těžce zraněno o 50 % méně osob oproti roku 2020**. Jako výchozí rok tedy bude brán rok 2020 (v grafu níže červený sloupec); další sloupce představují následující roky dekády a relativní předpoklady vývoje rovnoměrně rozdělené tak, aby v cílovém stavu v roce 2030 bylo dosaženo poklesu nehod s usmrcením, resp. zraněním na 50 % oproti roku 2020.

Graf 8 Relativní předpoklad vývoje nehod se zraněním, usmrcených, těžce a lehce zraněných osob



Vzhledem k dosavadnímu vývoji nehodovosti a následků dopravních nehod ve městě Vizovice byl výše uvedený cíl modifikován a zpřísněn tak, aby se Vizovice více přiblížily k naplnění VIZE NULA, neboť díky nízkým absolutním počtům závažných následků mají pro naplnění vize lepší předpoklady než větší územní jednotka (kraj, stát).

ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021–2030 MĚSTA VIZOVICE:

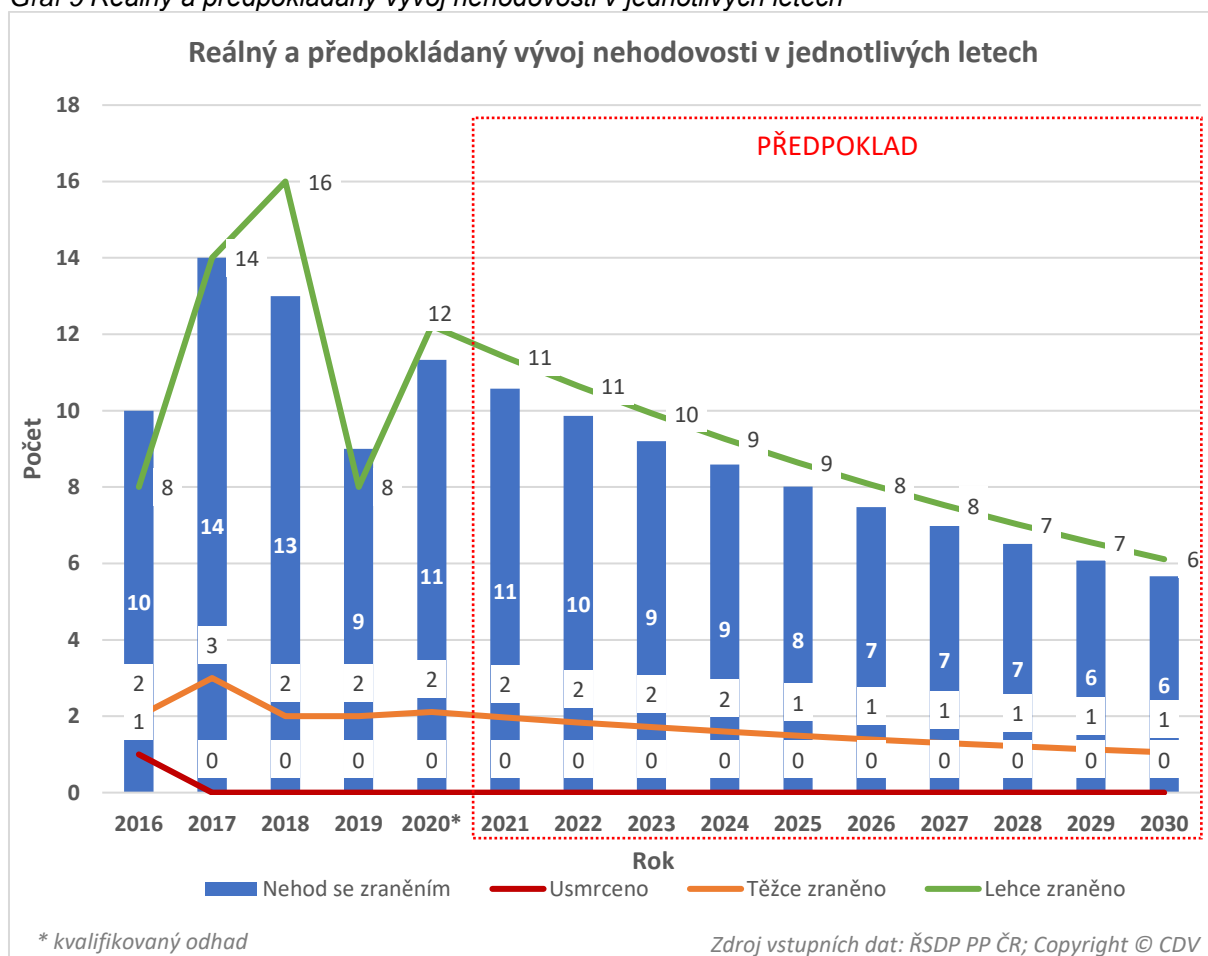
V ROCE 2030 NA ÚZEMÍ MĚSTA VIZOVICE NEBUDE USMRCENA NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÁ OSOBA, POČET TĚŽCE A LEHCE ZRANĚNÝCH OSOB KLESL NA 50 % OPROTI ROKU 2020

Pozn.: Naplňování vytyčených cílů ve všech kategoriích by mělo probíhat plynulým vývojem ve stanoveném období.

Výše definovaný cíl Strategie BESIP Vizovice na roky 2021 až 2030 je poměrně ambiciózní, zejména ve svém požadavku na snížení počtu lehce zraněných osob při dopravních

nehodách. Vzhledem k vývoji nehodovosti v předchozích letech, kdy počet lehce zraněných osob při dopravních nehodách klesal (ze 72 osob v období 2011–2015 na 59 osob v období 2016–2020), je pravděpodobné, že realizací navrhovaných aktivit z Akčního programu (kapitola 4) v oblasti bezpečnosti silničního provozu budou počty lehce zraněných osob při dopravních nehodách nadále klesat. Následující graf zobrazuje předpokládaný vývoj nehodovosti v období let 2021 až 2030, který splňuje stanovené cíle Strategie (v roce 2030 bude počet těžce a lehce zraněných poloviční oproti roku 2020 a nebude usmrcena žádná osoba při dopravních nehodách).

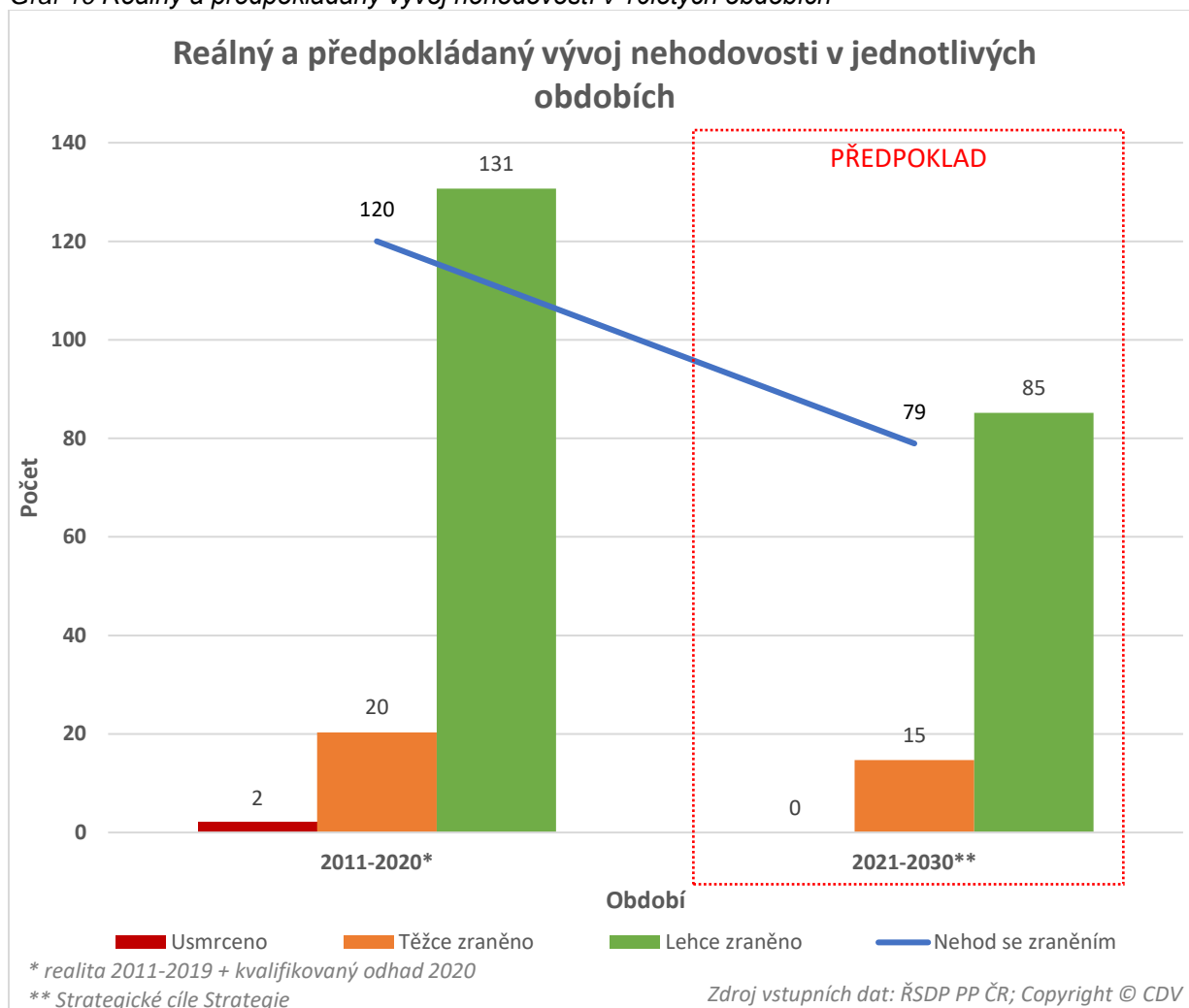
Graf 9 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých letech



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

Srovnání dosavadního vývoje v letech 2011 až 2020 s předpokládaným vývojem v další dekádě je zobrazeno v následujícím grafu. V období let 2021 až 2030 nebude při dopravních nehodách ve městě Vizovice usmrcena žádná osoba, nejvýše 15 osob bude při nehodách těžce zraněno a 85 osob lehce zraněno. Celkový počet nehod by v tomto období neměl být vyšší než 79.

Graf 10 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v 10letých obdobích



3 AKČNÍ PROGRAM

K naplnění vytýčených strategických cílů a klíčových ukazatelů je vytvořen Akční program (AP). Ke každé aktivitě je uveden odpovědný subjekt vč. spolupracujících subjektů, které by měly konkrétní aktivitu plnit. AP uvádí i stanovení počtu a hodnocení dosažených výsledků jednotlivých aktivit.

Účinnost akčního programu je stanovena v souladu s AP definovaným na národní úrovni, tedy na 2 roky. Po zhodnocení plnění za toto období budou nastaveny aktivity pro období následující.

Akční plán města Vizovice byl tvořen na základě níže uvedených a vzájemně provázaných činností:

1. AP města Vizovice vychází z AP Strategie BESIP 2021–2030, ze kterého transponuje 3 opatření
2. Shluky dopravních nehod na území města za období 2014–2018.
3. Z projednání se zástupci města a ostatními správci silniční sítě
4. Z vlastní výzkumné činnosti zpracovatele Strategie

Shluky dopravních nehod jsou řešeny v rámci AP stanoveného na období 2021 a 2022. Pro následující období budou shluky aktualizovány z databáze dopravních nehod. Projednané případné nové lokality se zástupci města budou řešeny taktéž v rámci AP v dalším období.

Akční plán města Vizovice se dělí do tří strategických pilířů, které jsou zaměřené na základní složky tvořící bezpečný dopravní systém:

- účastníci provozu
- infrastruktura
- systémová opatření

Postupná tvorba bezpečného dopravního systému, preventivního působení na účastníky silničního provozu a systémová opatření by měla vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, a to zejména se zaměřením na tyto hlavní příčiny a viníky dopravních nehod (vycházejících z období 2009–2019):

U hlavní příčiny dopravních nehod:

- nedání přednosti v jízdě
- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- nepřiměřená rychlost

Dle kategorie viníka nehody:

- řidič osobního automobilu
- řidič nákladního automobilu
- cyklista
- řidič motocyklu

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

AP města Vizovice je uveden v samostatné Příloze 1.

3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření

Během 10 let (2010–2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Vizovice 350 mil. Kč, za rok 2019 činily 29,7 mil. Kč. Aby k těmto zbytečným ztrátám nedocházelo, je třeba vhodného a zodpovědného posouzení nezbytných investic do preventivních, dopravně-bezpečnostních a dalších systémových opatření, které by tyto ztráty eliminovaly.

Součástí Strategie BESIP města Vizovice je základní kalkulace potřebných prostředků. Vychází se z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace na území města a konzultací s odborníky.

Tab. 53: Finanční náročnost aktivit AP pro rok 2021 a 2022

Strategické pilíře Akčního plánu	2021	2022
Účastníci provozu	300 000 Kč	350 000 Kč
Infrastruktura (vč. stávajících výdajů)	9 700 000 Kč	11 800 000 Kč
Systémová opatření	80 000 Kč	90 000 Kč
CELKEM	10 080 000 Kč	12 240 000 Kč

Zdroj: poskytnuté materiály zadavatelem

Přesná částka musí vycházet z podrobného ročního výpisu akcí a návazně na to je nutné predikovat finanční prostředky. V roce 2020, pro který již byl rozpočet schválen v předchozím roce, nelze počítat s naplněním stanovených částek. Při přípravě rozpočtu města na rok 2021 by však již měly být tyto pilíře AP zohledňovány. Návazně na rok 2021, ve kterém budou vyhotoveny studie proveditelnosti, bezpečnostní inspekce a projektové dokumentace k dopravně-bezpečnostním opatřením, bude nutné plánovat zvýšenou částku do rozpočtu na rok 2022.

Při tvorbě predikce byly podkladem i závěrečné účty města z posledních tří let, ze kterých je patrné, že podíl výdajů do dopravy na celkových výdajích města má rostoucí tendenci (3,1 % v roce 2017, 4,1 % v roce 2018, 6,3 % v roce 2019). Tuto skutečnost dokresluje i zvyšující se podíl finančních prostředků investovaných do opravy místních komunikací (viz tabulka 14).

Tab. 64: Výpis ze závěrečných účtů města Vizovice za poslední tři roky (2017–2019)

Výdaje města do dopravy	2017	2018	2019
silnice, chodníky, parkoviště, BESIP	3 462 000 Kč	4 657 665 Kč	8 150 800 Kč
- z toho: opravy místních komunikací	1 597 224 Kč	1 178 587 Kč	3 500 000 Kč
- z toho: výdaje na BESIP	neuveдено	21 020 Kč (dopravní značení)	106 150 Kč (dopravní značení, Strategie BESIP)
výdaje města celkem	109 364 000 Kč	113 121 000 Kč	128 746 000 Kč
podíl výdajů do dopravy na celkových výdajích města	3,1 %	4,1 %	6,3 %

Zdroj: poskytnuté materiály zadavatelem

Dle závěrečného účtu města Vizovice dosáhly výdaje k 31.12.2019 výše 8 150 800 Kč. V průběhu roku došlo k modernizaci chodníků (2,5 mil. Kč), byla připravena dokumentace pro výstavbu chodníků (50 tis. Kč), dokumentace pro přípravu cyklostezky (714 tis. Kč), chodník a parkovací stání (88 tis. Kč), zrealizováno bylo také rozšíření parkovacích ploch u ZŠ (273 tis. Kč). Dokončena byla rekonstrukce místní komunikace (4,5 mil. Kč), byly hrazeny projekční práce k úpravám ploch (138 tis. Kč). Výdaje na bezpečnost silničního provozu (především dopravní značení a zpracování strategie bezpečnosti) dosáhly výše 106 150 Kč.

ZÁVĚR

Strategie BESIP Vizovice je stěžejním dokumentem města v oblasti dopravy. Strategie BESIP je koncepčním a plánovacím podkladem pro snižování počtu a následků dopravních nehod na pozemním komunikacích v katastrálním území města. Při tvorbě dokumentu byly zohledněny socioekonomické charakteristiky města, rozpočet, klíčové koncepční dokumenty a provázanost s novou národní Strategii BESIP 2021–2030 a krajskou strategií BESIP.

Ve Vizovicích došlo v období 2009–2019 ke dvěma dopravním nehodám se smrtelnými následky. Při dalších nehodách bylo 23 osob zraněno těžce a 136 lehce. Během 10 let (2010–2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Vizovic 350 mil. Kč.

Cílem předkládaného dokumentu je systematický přístup k řešení bezpečnosti silničního provozu jako celku. Dokument identifikuje problémová místa v dopravě ve městě, prostřednictvím Akčního programu stanovuje opatření, jejichž realizace může během dvouletých cyklů přispět ke snížení dopravní nehodovosti a jejich následků. Součástí AP města je i orientační vyčíslení finanční náročnosti realizovaných opatření.

Vize NULA znamená město bez jakýchkoliv smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou. Nejpozději v roce 2050 by neměl být ve Vizovicích nikdo usmrčen ani těžce zraněn. Střednědobým cílem je vytvořit podmínky proto, aby **v roce 2030 nebyla na území města Vizovice usmrcena na následky dopravní nehody žádná osoba a počet těžce a lehce zraněných osob klesl na 50 % oproti roku 2020**. Naplňování vytýčených cílů ve všech kategoriích by mělo probíhat plynulým vývojem ve stanoveném období.

Hlavní záměr tohoto dokumentu je:

VIZOVICE – MĚSTO BEZ ZÁVAŽNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Přílohy

Příloha 1 Akční program

Použité zdroje

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
- [3] Aplikace Dopravní nehody v ČR, <https://nehody.cdv.cz>
- [4] Mapová aplikace <https://www.mapy.cz>
- [5] Observatoř bezpečnosti silničního provozu, <https://www.czrso.cz>
- [6] Ministerstvo dopravy - Centrální registr vozidel, <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel>
- [7] ŘSD ČR - údaje o Celostátním sčítání dopravy, <http://scitani2016.rsd.cz>
- [8] Poskytnuté materiály zadavatelem - Město Vizovice
- [9] Bíl, M., Bílová, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., 2016. Circumstances and Causes of Fatal Cycling Accidents in the Czech Republic. Traffic Injury Prevention 17 (4), 394–399
- [10] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu



ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021-2030 MĚSTA VIZOVICE

Ve městě Vizovice nebude na následky dopravní nehody usmrcen žádný člověk, počet těžce a lehce zraněných v roce 2030 klesne na polovinu oproti roku 2020.

Vizovice: Akční program na období 2021-2022, Strategie BESIP 2021-2030

Strategické pilíře	OBLAST	ID	AKTIVITY	ODPOVĚDNOST	SPOLUPRÁCE	HODNOCENÍ DOSAŽENÍ VÝSLEDKU	Termín dokončení
ÚČASTNÍCI PROVOZU	Preventivní působení na všechny věkové skupiny účastníků silničního provozu	1	zajistit dohled k zajištění bezpečného přecházení chodců, zejména dětí a školní mládeže v exponovaných hodinách před zahájení výuky a po jejím skončení (zejm. centrum Vizovic, okolí Palackého náměstí, školy, nemocnice a autobusové zastávky viz kap. 1.3.2)	obec	PČR, NNO	denně	2021,2022
		2	kontroly ze strany PČR zaměřit na přestupky zranitelných účastníků silničního provozu (chodci-místa zhoršené viditelnosti, cyklisté-používání přileb, alkohol, motocyklisté-nepřiměřená rychlost, alkohol)	PČR	obec	počet kontrol, min. 5/rok	2021,2022
	Rychlost	3	preventivní aktivity ke zlepšení vnímání rychlostních limitů a jejich smyslu (vychází z projednání nehodových lokalit)	KK BESIP	obec, KŘPZK	počet, min. 2/rok	2021,2022
	Děti a mládež	4	pořádání "Dopravní soutěže Mladý cyklista" na mobilním dopravním hřišti	KK BESIP	obec, KŘPZK	počet, min. 1/rok	2021,2022
		5	besedy v MŠ (Klub rodičů) a ZŠ (družiny - zařízení výukového programu zaměřeného na BESIP) a další témata zranitelných účastníků silničního provozu - preventivní kampaň (děti a chodci obecně)	MŠ, ZŠ	obec, KK BESIP	počet, min. 1/rok	2021,2022
	Podpora práce pedagogů v MŠ, ZŠ, družinách, SŠ a spolupráce s rodiči	6	propojení tematických vzdělávacích akcí pro děti v oblasti SDH se vzdělávacími akcemi v oblasti dopravní výchovy (např. výtvarná soutěž pro děti s tématem BESIP)	SDH Vizovice	obec, KŘP ZK	počet, min. 1/rok	2021,2022
		7	zapojení Domu dětí a mládeže do dopravní výchovy (např. v rámci pořádaných příměstských táborů - CYKLO CAMP a dalších akcí pořádaných občanským sdružením)	Dům dětí a mládeže	obec, KK BESIP		2021,2022
	Cyklisté	8	pořádání výukových aktivit pro bezpečný pohyb dětí mimo školní zařízení v silničním provozu s využitím výukových materiálů na www.detivdoprave.cz (využití výukových videí, pracovních listů a dalších materiálů)	MŠ, ZŠ, SŠ	obec, KK BESIP	počet, min. 2/rok	2021,2022
	Mladí řidiči	9	osvěta zaměřená na cyklisty, zejména chybějící cyklistické přílby	KK BESIP	obec	počet, min. 1/rok	2021,2022
		10	prostřednictvím projektů FZŠ (např. Nehodou to začíná) zajistit komunikaci se začínajícími řidiči (nejčastější viníci řidiči OA ve věku 35-44 let)	obec	školy	počet, min. 1/rok	
	Komunikační aktivity s veřejností	11	v období mezinárodního rockového open-air festivalu provádět zvýšený dohled PČR u řidičů (alkohol, drogy)	PČR, KŘ PČ		počet, min. 1/rok	2021,2022
		12	besedy s KK BESIP v rámci kroužků DDM Zvonek (Raniček, Třetáci, Věda je zábava)	obec, DDM Zvonek	PČR, KK BESIP	počet, min. 2/rok	2021,2022
		13	aktivní komunikace témat BESIP na sociálních sítích (sdílení témat, akcí a kampaní BESIP, KK BESIP (v místě/v blízkosti obce), projektů FZŠ apod.)	KK BESIP	obec	počet, min. 10/rok	2021,2022
		14	čtvrtletní informace o dopravní nehodovosti (na stránkách obce a na sociálních sítích bude uvedeno kolik nehod a s jakými následky bylo evidováno v uplynulém období, bude přiložen screen a odkaz na příslušnou mapu z aplikace: https://nehody.cdv.cz/ + informace o tom, že obec má schválenou Strategii BESIP 2021-2030)	obec	KŘPZK	počet, min. 4/rok	2021,2022
		15	setkání občanů města Vizovice s dopravní policií na aktuální témata BESIP	obec	KŘPZK	počet, min. 2/rok	2021,2022
INFRASTRUKTURA	Odstraňování nehodových lokalit	16	zvyšovat počet zón 30 na komunikacích kategorie C dle ČSN 73 6110 s vysokým počtem zranitelných účastníků dopravy (např. nákupní a rezidenční oblasti)	obec	ORP, MD (SFDI)	počet, min. 1 rok	2021,2022
		17	definovat opatření ke zvýšení bezpečnosti u mateřské školy (parkování, příjezd, výjezd vozidel)	obec	ORP, PČR	průběžně	2021,2022
		18	provádět bezpečnostní audit na místních komunikacích ve všech fázích projektové dokumentace	obec	SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
		19	provádět bezpečnostní inspekce na místních komunikacích	obec	SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
	Bezpečný dopravní prostor pro zranitelné účastníky silničního provozu	20	zahájit výstavbu chodníků podél frekventovaných komunikací	obec	ŘSD, SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
		21	výhledově řešit srážky se zaparkovanými vozidly (např. výstavbou odstavných ploch)	obec		počet, min. 1 rok	2021,2022
	Křižovatky	22	revidovat rozhledové trojúhelníky křižovatek místních komunikací i ostatních PK (provádět revizi na křižovatkách všech druhů PK a odstraňovat náletové dřeviny, vzrostlé křoviny a stavby v místech nedostatečného rozhledu), v případě identifikace nedostatků z důvodu vozidel parkujících v těsné blízkosti přechodů či v křižovatkách instalovat flexibilní regulační sloupky (metodika CDV)	obec	ŘSD, SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
		23	identifikace nedostatků z důvodu vozidel parkujících v těsné blízkosti přechodů či v křižovatkách - instalovat flexibilní regulační sloupky (metodika CDV)	obec	ŘSD, SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
	Dopravní značení, vybavení komunikací a povrchové vlastnosti	24	odstraňovat případně chránit pevné překážky v ochranném pásmu silnic při rychlosti nad 50 km/hod.	obec	ŘSD, SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
		25	pravidelné měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek správců PK, označování nevhovujících úseků dopravními značkami	obec	ŘSD, SÚS kraje	počet, min. 1 rok	2021,2022
		26	v místech častých střetů dopravních prostředků s volně žijícími živočichy na komunikacích uplatnit a udržovat vhodná opatření (např. pachové ohradníky, optické ploty apod.)	obec	NNO-ochrana přírody (vytípnování migračních úseků, umístění a údržba)	počet, min. 4 rok	2021,2022
	Shluky dopravních nehod projednaných se správci PK.	27	Shluk 1 - silnice III/4932 - zahájit jednání se správcem PK na doplnění dopravního značení upozorňující na riziko smyku za mokra	ŘS ZK	obec	průběžně	2022
		28	Shluk 2 - silnice III/4932 - zahájit jednání se správcem PK nadoplnující dopravní značení	ŘS ZK	obec	průběžně	2022
		29	Shluk 3 - silnice I/49 - zahájit jednání s NNO o umístění a instalaci pachových ohradníků, případně optických plotů	ŘSD	obec, NNO	průběžně	2022
		30	Shluk 4 - silnice III/0496 - zahájit jednání se správcem PK o umístění vhodného dopravního značení	ŘS ZK	obec	průběžně	2022
31		Shluk 5 - silnice III/4882 - zahájit jednání se správcem PK a NNO o instalaci pachových ohradníků	ŘS ZK	obec, NNO	průběžně	2022	
32		Shluk 6 - silnice I/69 - zahájit jednání o přípravách rozšíření komunikace příp. vhodné dopravní značení	ŘSD	obec	průběžně	2022	
SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ	Účinný dohled a vymahatelnost	34	koordinace bezpečnosti silničního provozu v regionu (aktuálně platná krajská Strategie BESIP) a možnosti financování opatření v oblasti BESIP	obec	BESIP	průběžně	2022
		35	každoroční informace o plnění Strategie BESIP 2021-2030 Města Vizovice na webových stránkách města	obec		počet, min. 1/rok	2021,2022
		36	zřízení městské policie pro prevenci v oblasti BESIP a dohledu nad dodržováním povolené rychlosti	obec			2022
	Poskytovat veřejnosti informace o Strategii BESIP 2021-2030 města Vizovice	37	poskytovat veřejnosti informace o přijatých legislativních změnách prostřednictvím médií (Vizovických novin apod.)	obec	autoškoly	počet, min. 1/rok	2021,2022