

VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ

STRATEGIE
BESIP
2021-2030

Obsah

ÚVOD	3
1 ANALYTICKÁ ČÁST	5
SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ	6
Věková struktura obyvatelstva	7
Vzdělanostní struktura	7
Zaměstnanost	7
Oblast podnikání	7
Sídlní struktura	9
CHARAKTERISTIKA SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	9
1.1.1 Motorizace	11
1.1.2 Hromadná doprava	12
1.1.3 Cyklodoprava	13
1.1.4 Intenzity dopravy	15
1.1.5 Plánované změny ve vedení dopravy	17
1.1.6 Nepřímé ukazatele bezpečnosti	19
1.1.7 Realizované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu	21
VÝVOJ NEHODOVOSTI	23
1.1.8 Analýza dat z radaru	29
1.1.9 Okolnosti dopravních nehod	32
1.1.10 Nehodovost dle klíčových ukazatelů	34
1.1.11 Ekonomické dopady nehodovosti	44
1.1.12 Shluky dopravních nehod za období 2014–2018	46
1.1.13 Další rizikové lokality z podnětu města	56
2 STRATEGICKÁ ČÁST	57
Strategický rámec	57
Strategické cíle	58
3 AKČNÍ PROGRAM	61
3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření	62
ZÁVĚR	65
Přílohy	66
Příloha 1 Akční program	66
Použité zdroje	67

ÚVOD

Řešení bezpečnosti silničního provozu je odpovědnou reakcí města na tragickou skutečnost, že za posledních 10 let (2010-2019) na území města Valašské Meziříčí **zemřelo 9 osob, těžce zraněno bylo 49 osob, lehce zraněno bylo 469 osob a stalo se dalších 880 nehod pouze s hmotnou škodou. Následkem těchto dopravních nehod dosáhly celkové ekonomické ztráty 997 mld. Kč.**

PROČ JE OBECNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU DŮLEŽITÁ?

Každé město a obec zná své občany. Není tomu jinak i ve Valašském Meziříčí. Každá mimořádná událost se tak dotýká i občanů, kteří v daném městě žijí. Město má k občanům mnohem blíže, než je tomu na úrovni celostátní nebo krajské.

Obce obecně mají menší pravomoci ke komunikacím, které jsou přes ně vedeny. Odpovídají a spravují pouze místní komunikace, ale mají blíže k občanům, které mohou vhodným směřováním vést k odpovědnému chování a následně také ke zvýšené odpovědnosti za chování v dopravním prostředí. Občané obce se každodenně setkávají s problémy v dopravě a mohou účinně svými poznatky napomáhat odborníkům k řešení rizikových míst.

Strategie BESIP 2021-2030 Valašského Meziříčí je dokumentem, který se zabývá a řeší problematiku bezpečnosti silniční dopravy na území Valašského Meziříčí. Zdrojem jsou koncepční a strategické dokumenty města Valašského Meziříčí, podrobná analýza dopravní situace ve Valašském Meziříčí s návazností na Krajskou strategii BESIP Zlínského kraje, která vychází ze Strategie BESIP 2021-2030, která by měla být přijata vládou České republiky ke konci roku 2020. Jedním z hlavních kritérií je charakteristika území s ohledem na dopravu a přepravu. Každá obec v České republice má svoje specifika, která je v metodice zohledněna.



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.**

Strategie BESIP 2021–2030 Valašského Meziříčí (dále jen „Strategie BESIP Valašské Meziříčí“) je zásadním počinem města, kterým vyjadřuje svůj záměr na minimalizaci dopravní nehodovosti a je konkrétním krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků.

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

Aby k těmto lidským i ekonomickým ztrátám nedocházelo, byla připravena Strategie BESIP města Valašské Meziříčí s konkrétním postupem realizace a naplnění **VIZE NULA**¹.

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – MĚSTO BEZ ZÁVÁŽNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD.

Strategie BESIP města Valašské Meziříčí řeší problematiku bezpečnosti silničního provozu na úrovni střednědobého plánu. Současně ji pojímá i v dlouhodobém horizontu s vazbami na rozvojové záměry města tak, aby do nich mohly být návazně plně integrovány rámcové podmínky i parametry bezpečnosti silničního provozu. Strategie pokrývá řešení bezpečnosti dopravy jen na katastrálním území města Valašského Meziříčí a jeho částí.

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 taktéž 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:

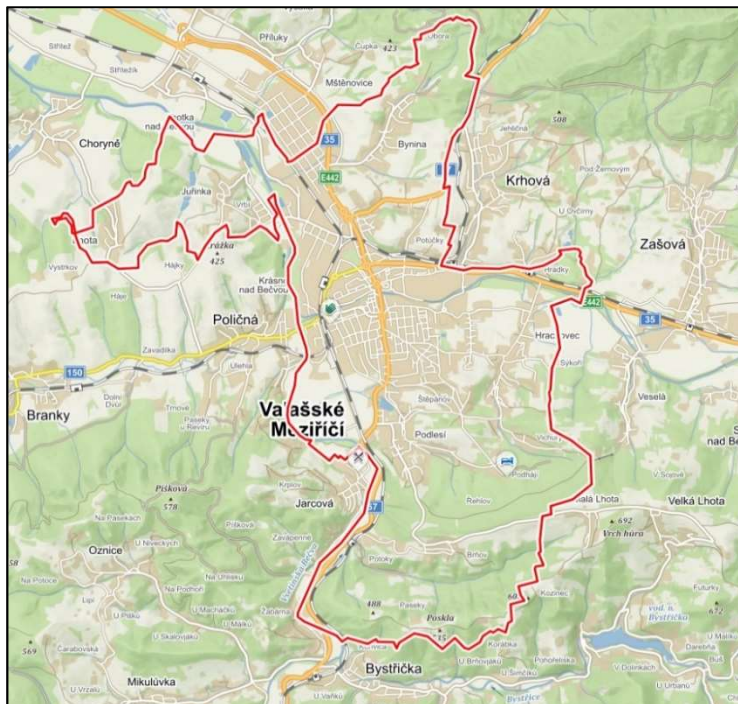
Valašské Meziříčí - město bez nehod s vážnými následky. Uveden je zde Akční program, který obsahuje aktivity pro jednotlivé odpovědné subjekty, které svou činností ovlivňují úroveň bezpečnosti ve Valašském Meziříčí. Akční program je konkrétním postupem realizace města Valašské Meziříčí k naplnění stanovených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

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

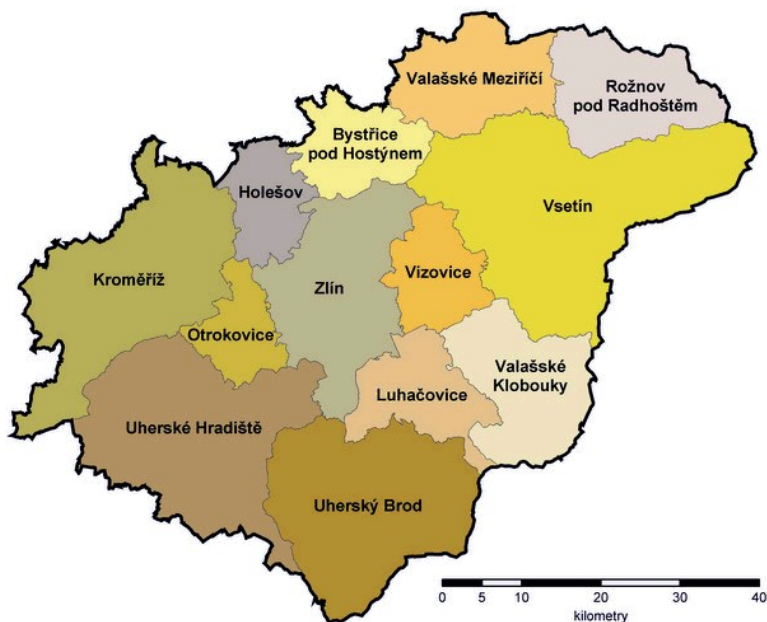
1 ANALYTICKÁ ČÁST

Strategie BESIP města Valašské Meziříčí řeší problematiku bezpečnosti silničního provozu v rámci katastrálního území města.

ORP Valašské Meziříčí se rozkládá v severní části Zlínského kraje. Na západě a severozápadě sousedí s Olomouckým krajem, na severu s Moravskoslezským krajem. Na východě je jeho sousedem správní obvod Zlínského kraje Rožnov pod Radhoštěm, na jihu sousedí se správními obvody Bystřice pod Hostýnem a Vsetín.



Obrázek 1 Katastrální území města Valašské Meziříčí, zdroj: www.mapy.cz



Obrázek 2 ORP Zlínský kraj, zdroj: <https://www.czso.cz>

SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

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

Počet obyvatel

Počet obyvatel Valašského Meziříčí byl k 31. 12. 2019 celkem 22 306. Rozložení obyvatelstva podle pohlaví muži / ženy je přibližně stejné: 10 808 osobami jsou v populaci zastoupeni muži, 11 498 osobami ženy. Průměrný věk obyvatel je 43,3 let, tedy stejný, jako je průměrný věk obyvatel v celém Zlínském kraji. Počet obyvatel postupně klesá (byť v posledním roce mírně vzrostl) - především přirozeným úbytkem (poměr živě narozených k počtu zemřelých) a dále z důvodu stěhování obyvatel.

Rozloha města Valašské Meziříčí činí 35,43 km², hustota zalidnění k 31. 12. 2019 byla 629,6 osob/km².

Město Valašské Meziříčí má celkem 163 ulic se 7 místními částmi. Katastrálních území má ve své správě celkem 8.

Počtem obyvatel se město Valašské Meziříčí řadí na 5. místo ve Zlínském kraji.

Počet obyvatel ve správním obvodu ORP k 31. 12. 2019 činil 41 831. Průměrný věk obyvatel v ORP k 1. 1. 2020 činil 42,5 let.

Rozloha správního obvodu ORP Valašské Meziříčí činí 229,68 km², hustota zalidnění k 31. 12. 2019 byla 182,1 osob/km².

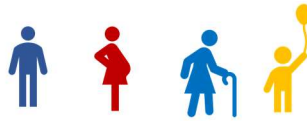
ORP Valašské Meziříčí je 8. největším správním obvodem (ORP) ve Zlínském kraji s výrazně nadprůměrnou hustotou osídlení (3. místo mezi ORP) a 5. nejvyšším podílem obyvatelstva v obcích nad 3 000 obyvatel (ze 13 ORP kraje).

Tabulka 1 Porovnání vývoje počtu obyvatel ve Valašském Meziříčí, ORP Valašské Meziříčí a ve Zlínském kraji (stav k 31. 12. daného roku)

		2010	2015	2016	2017	2018	2019
počet obyvatel	město Val. Meziříčí	27 071	22 449	22 309	22 200	22 217	22 306
	ORP Val. Meziříčí	42 178	41 531	41 504	41 543	41 631	41 831
	Zlínský kraj	590 361	584 676	583 698	583 056	582 921	582 555
průměrný věk	město Val. Meziříčí	40,9	42,6	42,8	43,1	43,2	43,3
	ORP Val. Meziříčí	40,4	41,8	42,0	42,2	42,3	42,5
	Zlínský kraj	41,2	42,5	42,7	42,9	43,1	43,3

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

Věková struktura obyvatelstva



Populace v produktivním věku 15–64 let tvoří 63,6 % obyvatelstva města, což představuje nižší podíl ve srovnání s celým Zlínským krajem (64 %). Podíl dětí ve věku 0–14 let tvoří 15,1 % obyvatelstva města a je také nižší, než podíl ve Zlínském kraji (15,2 %). Počet obyvatel nad 65 let věku činí 21,3 % obyvatelstva města, což je naopak nepatrně vyšší podíl než podíl obyvatelstva v této věkové skupině ve Zlínském kraji (20,8 %).

Vzdělanostní struktura



Nejvyšší počet obyvatel je se středním vzděláním bez maturity - 28,5 %, dále následuje skupina s úplným středním vzděláním ukončeným maturitou - 25,7 %, třetí nejpočetnější skupina obyvatel - 10,3 % má vysokoškolské vzdělání. Základní vzdělání, včetně neukončeného, má 14,1 % obyvatel. Další skupinou jsou občané s ukončeným nástavbovým studiem a vyšším odborným vzděláním. Bez vzdělání je 0,02 % obyvatel.

Zaměstnanost



V rámci Zlínského kraje je v ORP Valašské Meziříčí (stejně tak v ORP Vsetín) nejvyšší podíl nezaměstnaných osob, konkrétně 3,1 % (stav v prosinci 2019). Ve městě Valašské Meziříčí dosahoval v prosinci 2019 tento podíl 3,4 %, což je hodnota nad celostátním průměrem (2,9 %). Je i vyšší než podíl nezaměstnaných osob ve Zlínském kraji, který ke konci roku 2019 činil 2,4 %.

Zarážející je skutečnost, že v roce 2017 se 1 395 osob starších 15 let potýkalo s exekucí. Znamená to, že v roce 2017 bylo 7,27 % občanů nad 15 let v exekučním řízení.

Oblast podnikání



Jednou z nejdůležitějších oblastí podnikání je oblast kultury. Návštěvníci se například mohou těšit na zdejší divadlo, kino nebo nahlédnout do místních galerií. Za zmínku stojí Galerie Kaple, Galérie Sýpka nebo Muzejní a galerijní centrum. Velkými lákadly jsou Muzeum regionu Valašska nebo zámky Kinských a Žerotínů. Kromě nich mohou návštěvníci zavítat do místních vyhlášených kaváren - Schlattauerovy kavárny nebo kavárny Rosso Nero nebo navštívit známou restauraci Přístav s nonkonformní uměleckou scénou.

Město Valašské Meziříčí pro své návštěvníky také zajišťuje lidovou kulturu ve formě zábav a společenských akcí. Mezi nejvýznamnější události patří Gulášfest, který se kvůli velkému počtu návštěvníků koná na místním atletickém stadionu, dále Babí léto, Krásenský zvoneček, Cena města nebo Den dětí. Lákadlem jsou rovněž rozmanité hudební kapely (Mňága a Žďorp), folklórní soubory (Bača), cimbálová muzika (Polajka), orchestry (například dechový orchestr JazzZUŠák) nebo sbory (Basové G). Znamé jsou také festivaly Světlo Valmez, Mezinárodní festival cimbálu, Valašský špalíček, Mateřinka, Moravský festival poezie nebo festival Tanec Valmez. Všechny tyto akce přivádějí každoročně návštěvníky z celého regionu a v době konání akcí je ve městě velký počet lidí.



Obrázek 3 Zámek Žerotínů, zdroj: Wikipedia

V těsné blízkosti silnice č. I/57, která je hlavní dopravní tepnou města, se nachází nemocnice Agel Valašské Meziříčí. Město je mimo jiné vybaveno různými nákupními středisky a dalšími službami pro občany.

Průmyslová výroba je ve Valašském Meziříčí zastoupena podnikem německého koncernu PWO, vyrábějícím komponenty pro automobilky Volkswagen, Volvo, BMW a Ford. Firma je umístěna nedaleko nemocnice Agel, v blízkosti silnice č. I/57. Kromě něj je ve městě zastoupen strojírenský (Baur Formaschaumtechnik), potravinářský (Mlékárna Valašské Meziříčí, řeznictví MP Krásno) a textilní průmysl (Arbis). Najdeme zde firmy na zpracování surového dehtu a benzolu (Deza) nebo sazí (CS Cabot) až po firmy vyrábějící nábytek (Jelínek) nebo elektronické zařízení (Janča). Zajímavostí je tradiční Moravská gobelínová manufaktura, kde se tkají umělecké a opravují historické gobelíny.



Obrázek 4 Areál společnosti DEZA, zdroj: <https://www.youtube.com/watch?v=ffOuPOMo2tc>

Sídelní struktura

Obec Valašské Meziříčí má status města a je zároveň obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ - obec II. stupně) i obcí s rozšířenou působností (ORP - obec III. stupně). Území POÚ i ORP Valašské Meziříčí je totožné a zahrnuje 18 obcí členěných celkem na 39 katastrálních území. Jedná se o obce v následující tabulce. Kromě Valašského Meziříčí je druhým městem správního obvodu Kelč.

Tabulka 2 Charakteristiky ORP Valašské Meziříčí (31. 12. 2019)

Obec	Rozloha (ha)	Počet obyvatel	Hustota obyvatel/km ²
Branky	1 079	986	91,4
Choryně	911	765	84,0
Jarcová	521	860	165,1
Kelč	2 784	2 706	97,2
Kladeruby	694	438	63,1
Krhová	805	2 019	250,8
Kunovice	818	631	77,1
Lešná	2 261	2 046	90,5
Loučka	690	800	116,0
Mikulůvka	1 312	791	60,3
Oznice	613	495	80,8
Podolí	576	265	46,0
Police	1 322	579	43,8
Poličná	1 107	1 753	158,4
Střítež nad Bečvou	746	855	114,6
VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ	3 543	22 306	629,6
Velká Lhota	933	493	52,8
Zašová	2 253	3 043	135,1
ORP CELKEM	22 968	41 831	182,1

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

CHARAKTERISTIKA SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Valašské Meziříčí patří mezi hlavní dopravní uzel železniční i silniční dopravy. Územím Valašského Meziříčí prochází frekventované komunikace I. třídy, které tvoří páteřní síť Zlínského kraje pro spojení s Moravskoslezským krajem, potažmo Polskem a Slovenskem směrem přes hraniční přechod Makov. Jedná se především o silnice I/57 a I/35 (jako evropská silnice E442). Obě zmíněné komunikace procházejí přes intravilán Valašského Meziříčí a tvoří značnou dopravní zátěž pro město a jeho obyvatele. Jsou spojnicí kraje ve směru na Slovensko a Polsko. Evropská silnice E442 vede přes Valašské Meziříčí dále přes Rožnov pod Radhoštěm jako silnice I/35 až na hranice se Slovenskem. Silnice E442 začíná v Karlových Varech a pokračuje přes hranice se Slovenskem až do Žiliny, kde končí. V celém svém

průběhu vede po silnicích I. třídy a dálnicích. Pro zajímavost - silnice I/35 je druhou nejdelší českou silnicí I. třídy, která prochází šesti kraji a třemi krajskými městy (s délkou 304 km).

Nemotorová doprava

Přes ORP Valašské Meziříčí prochází cyklostezka „Bečva“, jejíž celková délka je cca 160 km. Prochází přes Horní Bečvu, Vsetín, Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Hustopeče nad Bečvou, Hranice, Týn nad Bečvou, Lipník nad Bečvou, Přerov, Tovačov, Teplice nad Bečvou, Prosenice, Grymov, Radslavice, Osek nad Bečvou, Milotice nad Bečvou, Skaličku, Ústí, Špičky. Další města a obce se zapojují.

Nemotorová doprava je ve Valašském Meziříčí využívána nejen k rekreaci, ale především jako dopravní prostředek pro jízdu do zaměstnání nebo za nákupy apod.

Délka pozemních komunikací na území města Valašské Meziříčí

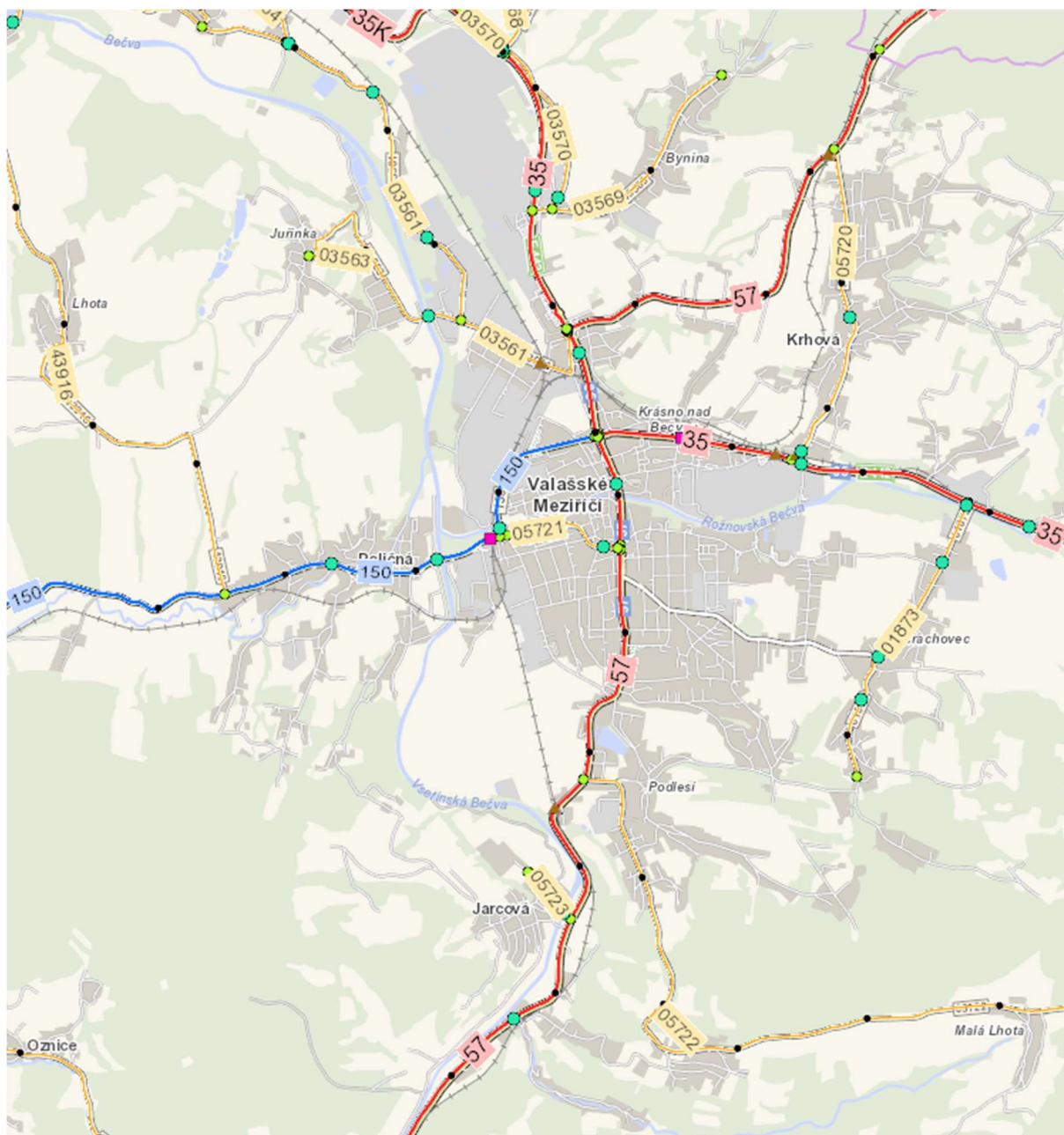
Vysoce frekventované a zároveň na počet kilometrů nejdelší jsou ve Valašském Meziříčí silnice I. třídy, konkrétně se jedná o silnici I/35 a I/57. Délka jednotlivých komunikací ve Valašském Meziříčí včetně rozdělení na intravilán a extravilán je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 3 Délka jednotlivých komunikací s rozdělením intravilán/extravilán

Komunikace	Délka celkem (km)	Intravilán (km)	Extravilán (km)
I/35	6,1	4,4	1,7
I/57	10,4	3,9	6,5
II/150	1,8	1,7	0,1
III/03561	3,1	1,8	1,3
III/03563	1,7	1,1	0,6
III/03569	2,0	2,0	0,0
III/03570	0,9	0,0	0,9
III/05721	1,1	1,1	0,0
III/05722	4,6	1,8	2,8
III/05723	0,1	0,0	0,1
III/01873	2,2	2,0	0,2
III/043916	1,3	1,1	0,2
celkem	35,3	21,1	14,2

Pozn.: Délka místních komunikací není známa.

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



Obrázek 5 Síť pozemních komunikací na katastrálním území města Valašského Meziříčí,
zdroj: <https://geoportal.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>

1.1.1 Motorizace

V ORP Valašské Meziříčí bylo k 31.12.2019 registrováno celkem 14 778 vozidel všech druhů a kategorií. Neznamená to, že všechna tato vozidla jsou také v ORP provozována. V souladu se zákonem je možné provést registraci vozidla na libovolném úřadu s rozšířenou působností (novela zákona č. 63/2017, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zákonů souvisejících, platnost od 1.6.2017).

Z registrovaných vozidel převládají osobní vozidla. Celkem je zde registrováno 10 959 osobních vozidel.

Tabulka 4 Počet vozidel a stupeň motorizace v ORP Valašské Meziříčí a obci Valašské Meziříčí

Počet vozidel	Valašské Meziříčí	ORP Valašské Meziříčí	Zlínský kraj
Osobní automobily	10 959	19 024	264 393
Motocykly	2 173	3 962	49 179
Nákladní automobily	1 627	2 540	35 309
Autobusy	19	23	929
Stupeň motorizace			
Stupeň automobilizace (osobních automobilů/tis. obyv.)	491	455	454
Stupeň motorizace (motorových vozidel/tis. obyv.)	663	611	600

Zdroj: Centrální registr vozidel

Úroveň automobilizace i motorizace ve Valašském Meziříčí je ve srovnání s ORP Valašské Meziříčí i se Zlínským krajem o něco vyšší. Současně je třeba zdůraznit, že Zlínský kraj patří mezi nejméně motorizované kraje v ČR (automobilizace ČR – 509 osobních automobilů / tis. obyv., motorizace ČR – 683 motorových vozidel / tis. obyv.).

1.1.2 Hromadná doprava

Pro rozvoj regionu je důležitá síť linek hromadné dopravy a frekvence linek hromadné dopravy v obci/městě a možnosti železničního napojení obce/města s okolními obcemi. Obyvatelům se umožní dojíždět za prací i do vzdálenějších míst s mnohem nižšími náklady než absolvovat celou cestu individuální dopravou. Z hlediska optimalizace hromadné dopravy je nezbytností vyhodnotit, zda je veřejná doprava optimální, co se týče frekvence spojů, jejich návaznosti na další dopravu (autobus/vlak).

Pro vypracování strategie BESIP Valašského Meziříčí je to jen údaj informativní. Hromadná doprava je samozřejmě součástí bezpečnosti na pozemních komunikacích, ale není předmětem řešení systému BESIP jako takového. Je jen jednou z částí řešené problematiky.

ČSAD Vsetín není jediným dopravcem na území Valašského Meziříčí. Provozuje 30 autobusových linek, které spojují Valašské Meziříčí s okolními obcemi. Provozuje také dálkové autobusy např. spojení do Brna, Ostravy nebo Havířova.

Ve Valašském Meziříčí je MHD zpoplatněna dle tarifních podmínek. Při hotovostním systému odbavování je cena jednorázové jízdenky občanské 9 Kč, jednorázové jízdenky poloviční (děti 6 – 15 let) 4 Kč a cena za přepravu (dovozného) zavazadel, kočárků, zvířat a lyží je 7 Kč. Dále je možné zakoupení síťových časových jízdenek a čipových karet.

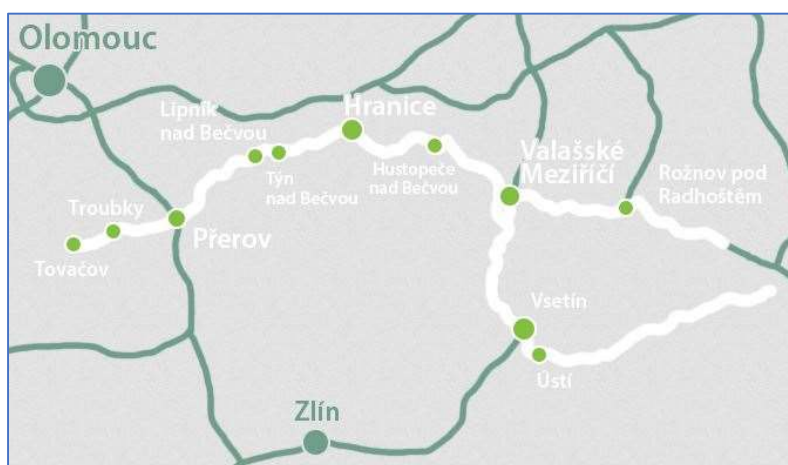
Zavedením dopravy na vyžádání se předpokládá výrazná úspora nákladů. Navazující kroky spočívají v inovacích, modelování linek, ekonomice provozu a zapojení nových kapacit stávajícího dopravce a dalších přepravních kapacit.

Více zde: <https://www.hrachovec.net/news/radiobus-v-kvetnu-spusti-trimesicni-zkusebni-provoz/> Toto ověřování již bylo ukončeno.

1.1.3 Cyklodoprava

Valašské Meziříčí je díky své geografické poloze a příhodnému terénu ideálním místem pro cykloturistiku, stejně tak jako pro podporu alternativní cyklistické dopravy do zaměstnání či škol.

V současné době se na území Valašského Meziříčí nachází cyklostezka „Bečva“ (dálková cyklotrasa ČR, č. 50), jež je páteří cyklostezky města a nejen něho. Tato cyklostezka o celkové délce cca 160 km spojuje Valašské Meziříčí s dalšími okolními lokalitami a městy a vytváří tak přívětivé prostředí pro rozvoj cyklistické dopravy v celém regionu.



Obrázek 6 Cyklostezka Bečva, zdroj: <http://www.cyklostezkapecva.cz/>

Strategie dalšího rozvoje cyklistické dopravy na území města je nyní připravována v součinnosti se Zlínským krajem. Zlínský kraj má v současnosti zpracovanou a schválenou **Koncepci rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje** (dostupná [zde](#)), která je jedním ze sektorových koncepčních rozvojových dokumentů kraje pro období 2020–2030, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně podporovat rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Zlínského kraje. Cílem koncepce je optimalizace a kategorizace sítě dálkových a regionálních cyklotras a dále návrh systému krátkodobých a dlouhodobých opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji a optimalizaci cyklistiky na území Zlínského kraje do roku 2030. Koncepce předpokládá optimalizaci cyklostezky Bečva, konkrétní úpravy: vedení cyklostezky Bečva v novém úseku, s vybudováním cyklostezky podél Bečvy od Valašského Meziříčí směrem na obec Choryni; dále rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků cyklostezky Bečva v úseku Jablůnky. Cílem je cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučením nebo omezeným provozem motorových vozidel vhodná pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů. Koncepce dále zmiňuje, že je třeba počítat s iniciativou obcí, aby došlo k bezpečnému propojení Valašského Meziříčí s Bystřicí pod Hostýnem. Počítá se s koridorem,

kdy by trasa vedla podél železnice a vodního toku v ose Kunovice – Loučka – Police – Branky – Poličná – Valašské Meziříčí. Zatím se jedná o cyklotrasu 6216. Tato trasa má velký potenciál.

V rámci Mikroregionu Valašskomeziříčsko-Kelečsko se připravují další projekty navazujících cyklotras. Nově vybudované cyklostezky by měly důsledně harmonizovat technická řešení rozšiřování cyklistické infrastruktury s realizací dopravně-bezpečnostních opatření na síti pozemních komunikací města.



Obrázek 7 Cyklostezka Bečva ve Valašském Meziříčí, zdroj <https://www.mapy.cz/>

1.1.4 Intenzity dopravy

Páteřní komunikací Valašského Meziříčí je silnice I/35 (E442) a silnice I/57. Obě jsou vysoce zatížené nákladní, autobusovou a osobní dopravou. Silnice I/57, která prochází katastrálním územím Valašského Meziříčí, je frekventovanou komunikací, tvořící spojnici mezi hranicí se Slovenskem přes Vsetín, Valašské Meziříčí a dále pokračující do Moravskoslezského kraje přes Nový Jičín směrem na Opavu.

Ředitelství silnic a dálnic ČR má v plánu výstavbu obchvatu silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová se zahájením v roce 2022.

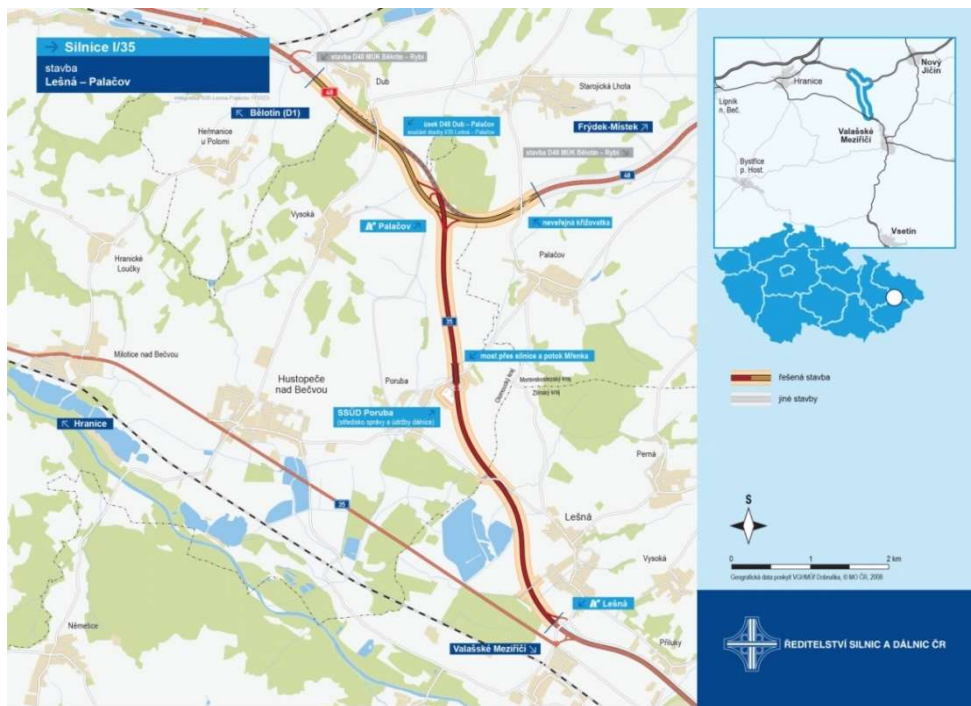
Sčítání v roce 2016 ukázalo, že průměrný denní počet vozidel, která projela Valašským Meziříčím po silnici I/35, kde zaústí silnice 05720, byl 16 078. Vysoké intenzity dopravy vykazoval také sčítací úsek silnice I/35 u areálu firmy DEZA (11 029 vozidel denně) a v místě, kde se napojuje silnice I/57 na silnici I/35 (14 227 vozidel denně). Vysoká frekvence vozidel byla také na silnici I/35 v zaústění silnice I/57, kde denní intenzity dosahovaly 14 198 vozidel. Převažujícími vozidly jsou vozidla zařazená do kategorie osobní - téměř 12 000 denně.

Podíl nákladní dopravy je zastoupen především lehkými nákladními vozidly, středními nákladními vozidly (3,5-10 t) a návěsovými soupravami nákladních vozidel. Intenzita jízdy nákladních vozidel je vyšší v pracovní dny. Ve volných dnech, tzn. v sobotu a neděli, jsou intenzity mnohem nižší, přibližně čtvrtinové, ale i tak přes město projíždělo cca kolem 900 nákladních vozidel denně, včetně autobusů.

1.1.5 Plánované změny ve vedení dopravy

Níže jsou uvedené ve stručnosti plánované změny ve vedení dopravy, které jsou v době zpracování dokumentu známé a jsou ve fázi příprav.

Palačovská spojka (Zdroj: ŘSD)

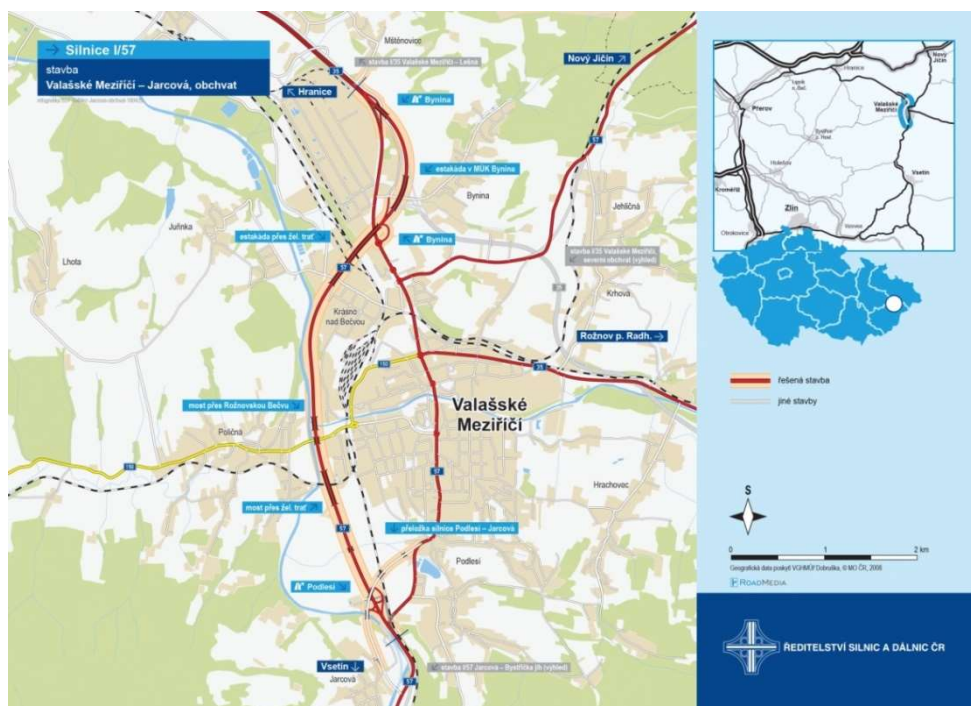


Obrázek 9 Návrh stavby ŘSD Lešná - Palačov směrem k VM. Silnice I/35, ve výhledu, plánovaný rok zahájení stavby 2022 (prozatím studie), zdroj: <https://www.rsd.cz>



Obrázek 10 Návrh stavby ŘSD Lešná - Palačov, zdroj: ŘSD
<https://www.youtube.com/watch?v=H57HLBeNOKQ>

Obchvat Valašského Meziříčí (Zdroj: ŘSD ČR)



Obrázek 11 10 I/57 obchvat VM – Jarcová, rok zahájení stavby 2024, stav v přípravě, zdroj:
<https://www.rsd.cz>

Výstavba přeložky silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová je součástí připravovaného uceleného tahu propojující dálnici D 48 u Palačova se Vsetínem a dále s plánovanou dálnicí D 49 vedoucí na Slovensko.

Vybudování přeložky silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová jako západního obchvatu Valašského Meziříčí významně přispěje k rozvoji zlínského regionu. Územím Valašského Meziříčí prochází dvě dopravně významné komunikace I. třídy. Silnice I/35 (E 442) na trase od Hranic do Rožnova pod Radhoštěm a silnice I/57 na trase od Nového Jičína do Vsetína. Intenzita dopravy v centru města stále roste a již v současné době v některých mezikřižovatkových úsecích přesahuje hranici 25 tisíc vozidel za 24 hodin. Kapacita stávajících komunikací se tak naplňuje a před klíčovými křižovatkami se tvoří dlouhé kolony vozidel především ve špičkových hodinách. Význam stavby pro město Valašské Meziříčí spočívá především v odvedení tranzitní dopravy z průtahu centrem města. Nezanedbatelný přínos bude mít západní obchvat i pro vnitroměstskou dopravu.

Podrobnější informace jsou uvedeny pod následujícím odkazem:
https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/346/infoletak_s57-valmez-jarcova-obchvat.pdf

1.1.6 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 – nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Je nutné poznamenat, že nejde jen o změny chování účastníků silničního provozu, ale i jejich postoje k bezpečnému chování. Pomocí několika vybraných nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu byla sledována situace v roce 2019 ve Valašském Meziříčí (ulice Vsetínská a Nádražní), výstupy jsou uvedeny v tabulce níže, včetně výstupů z provedeného šetření za Zlínský kraj a celou Českou republiku.

Pozitivně lze hodnotit, že ve Valašském Meziříčí docházelo oproti situaci ve Zlínském kraji i celé ČR v menší míře k překračování maximální dovolené rychlosti o 10 km/h a více (1,7 % řidičů ve sledovaném úseku ve Valašském Meziříčí, 7,4 % ve Zlínském kraji a 5,6 % v České republice). Nižší je i rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel, ve Valašském Meziříčí byla tato rychlost 53 km/h (ve Zlínském kraji 57 km/h). Naopak negativně lze hodnotit podíl nepřipoutaných řidičů a spolujezdců vpředu ve vozidlech, v obou případech byl ve Valašském Meziříčí vyšší podíl těchto osob (10 % řidičů a 11,4 % spolujezdců vpředu) než v kraji Zlínském (7,5 % řidičů a 8,4 % spolujezdců vpředu) a celé České republice (7,8 % řidičů a 10,2 % spolujezdců vpředu).

Tabulka 5 Vybrané nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu	Valašské Meziříčí	Zlínský Kraj	ČR
Rychlost vozidel, kterou nepřekročí 85 % vozidel (intravilán)	53	57	56
Překračování max. dovolené rychlosti o 10 km/h (intravilán)	1,7 %	7,4 %	5,6 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	10,0 %	7,5 %	7,8 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	11,4 %	8,4 %	10,2 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	13,0 %	10,3 %	15,6 %
Nesvícení ve dne	1,0 %	0,2 %	0,5 %
Užívání mobilního zařízení	2,0 %	1,9 %	2,9 %
Motocyklista s přilbou	100,0 %	100,0 %	99,5 %

Pozn.: Intravilán = zastavěné území města.

Kromě výše uvedených nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo ve Valašském Meziříčí sledováno chování dětí na přechodu pro chodce (na ulici Křížní a Šafaříkově). Sledováno bylo, zda děti při přecházení využívají přechod pro chodce a zda jej přecházejí správně. Pokud jej nepřecházely správně, bylo jejich jednání klasifikováno podle stupně konfliktu, přičemž konflikt 0 je dále rozveden do jednotlivých kategorií a spolu s konfliktem 1 nepředstavuje nebezpečné chování, zatímco konflikt 2 a vyšší ano (viz vysvětlivky pod tabulkou). Výstupy jsou spolu se situací ve Zlínském kraji a v celé České republice uvedeny v následující tabulce.

Přechod pro chodce použilo ve Valašském Meziříčí na sledovaném úseku 89 % dětí, což je více než ve Zlínském kraji (80 %) i celé ČR (87 %). Větší podíl dětí ale přechod přebíhal (27 % z konfliktu 0, ve Zlínském kraji to bylo 21 %, v ČR 24 %) a přijížděl na kole/koloběžce (10 % z konfliktu 0, ve Zlínském kraji to byla 4 %, v ČR 7 %). Naopak menší podíl dětí oproti situaci ve Zlínském kraji nebo ČR přecházel přechod šikmo (15 % z konfliktu 0, ve Zlínském kraji to bylo 26 %, v celé ČR pak 21 %).

Tabulka 6 Chování dětí na přechodu pro chodce

Chování dětí na přechodu pro chodce	Valašské Meziříčí	Zlínský kraj	Česká republika
Používání přechodu	89 %	80 %	87 %
Z toho konflikt 0	39 %	38 %	42 %
<i>Běh</i>	27 %	21 %	24 %
<i>Chůze vlevo</i>	14 %	13 %	14 %
<i>Šikmé přecházení</i>	15 %	26 %	21 %
<i>Jízda na kole/koloběžce</i>	10 %	4 %	7 %
<i>Chůze se sluchátky</i>	23 %	19 %	24 %
<i>Kousek od přechodu (do 3 m)</i>	12 %	12 %	9 %
<i>Obrat při přecházení</i>	0 %	1 %	1 %
<i>Jiné</i>	0 %	5 %	1 %
Z toho konflikt 1	3 %	4 %	1 %
Z toho konflikt 2	2 %	1 %	1 %
Z toho konflikt 3	0 %	0 %	0 %
Z toho konflikt 4	0 %	0 %	0 %

Pozn.: Vysvětlivky ke konfliktům:

0 - šikmé přecházení, přecházení vlevo, přecházení s mobilem, mimo přechod do vzdálenosti 3 m, dítě se v půlce přechodu obrátí a jde zpět, běh, jízda na koloběžce,

1 - změna směru chůze - reakce na vozidlo nebo na špatně jdoucího chodce v protisměru,

2 - náhlý vstup do přechodu bez rozhlédnutí bez prudkého brždění vozidla,

3 - náhlý vstup do přechodu bez rozhlédnutí s prudkým bržděním vozidla,

4 - nehoda vinou chodce.

1.1.7 Realizované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu

Valašské Meziříčí je členem Partnerství pro městskou mobilitu. Cílem je, aby se všechna členská města aktivně zapojila nejen do podpory cyklistické dopravy, ale i městské mobility.

Valašské Meziříčí je také členem Národní sítě Zdravých měst již od roku 2001. Myšlenkou Zdravého města je vytvoření kvalitních podmínek pro život. V celorepublikové databázi Místní agendy 21 (A 21) se posunulo díky aktivitám, které Valašské Meziříčí realizovalo a uskutečňuje do kategorie C, která je zaměřena na plánování s veřejností a budování partnerství mezi veřejným, soukromým a neziskovým sektorem. V rámci projektu město realizuje mnoho aktivit, které směřují k podpoře zdraví a udržitelnému rozvoji v klíčových oblastech.

Zde je prostor i pro budování bezpečného města z pohledu dopravy a přepravy jeho obyvatel. Heslo Zdravého města Valašské Meziříčí a místní Agendy 21 je město spokojených lidí. Proč nepřibrat i oblast bezpečného dopravního prostoru, bezpečného vozidla a bezpečného chování účastníků provozu na pozemních komunikacích?

Město Valašské Meziříčí je členem svazku obcí Mikroregionu Valašskomeziříčsko-Kelečsko, který má za cíl koordinaci postupů v oblasti hospodářského, kulturního, sociálního života v obcích a další společné aktivity, které jsou předmětem činnosti svazku. Členy jsou všechny obce v ORP.

Hlavním realizátorem aktivit v oblasti BESIP na úrovni města je Komise BESIP, která má 10 členů a zpravidla 6 hostů. Komise BESIP se schází 4x ročně. Činnost Komise BESIP projednává plán akcí a koordinuje bezpečnostní aktivity města. Komise BESIP v roce 2019 podporovala aktivity na dětských dopravních hřištích ve Valašském Meziříčí se zaměřením na děti a rodiče, dále pak akce zaměřené na viditelnost, chodce, výtvarné soutěže s dopravní tematikou, seniory a neslyšící. K aktivitám BESIP patří dopravní kvíz, beseda „Bezpečně ValMezem s BESIPem“, přednáška „Senior bez nehod“, výuka dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti, akce pro seniory „Bezpečnost silničního provozu“, jarní a podzimní akce „Dětská policie“, okresní kolo DSMC, školení dopravní výchovy v MŠ, spolupráce na přípravě akce pro střední školy „Nehodou to začíná“, dále pak „Hurá, děti, bezpečně do školy“ a preventivní akce na přechodech „Být viděn“ (rozdávání reflexních pásek na přechodech pro chodce strážníky MP a policisty obvodního oddělení Valašské Meziříčí).



Obrázek 12 Aktivity BESIP, zdroj: Archiv města Valašské Meziříčí

Město Valašské Meziříčí je taktéž každoročně realizátorem či spoluorganizátorem následujících preventivních akcí: Den s BESIPem (akce nejen pro všechny děti, za účasti SVČ

Domeček, Komise BESIP, PČR, MP, HZS ZK, ČČK VM a Valašské Rally), Dětská policie (akce pro žáky ZŠ pro skupinky dětí s pedagogickým dozorem pomáhající hlídkám DI Vsetín, MP Valašské Meziříčí a Obvodního oddělení PČR), Senior bez nehod (divadelní představení), přednášky pro seniory, celostátní kolo mladých neslyšících cyklistů, Kočárkové závody (dopravně bezpečnostní akce SVČ Domeček na DDH pro rodiny s dětmi), zahájení motorkářské sezóny, Do práce na kole, Bezpečná cesta do školky a akce Hurá děti, bezpečně do školy.

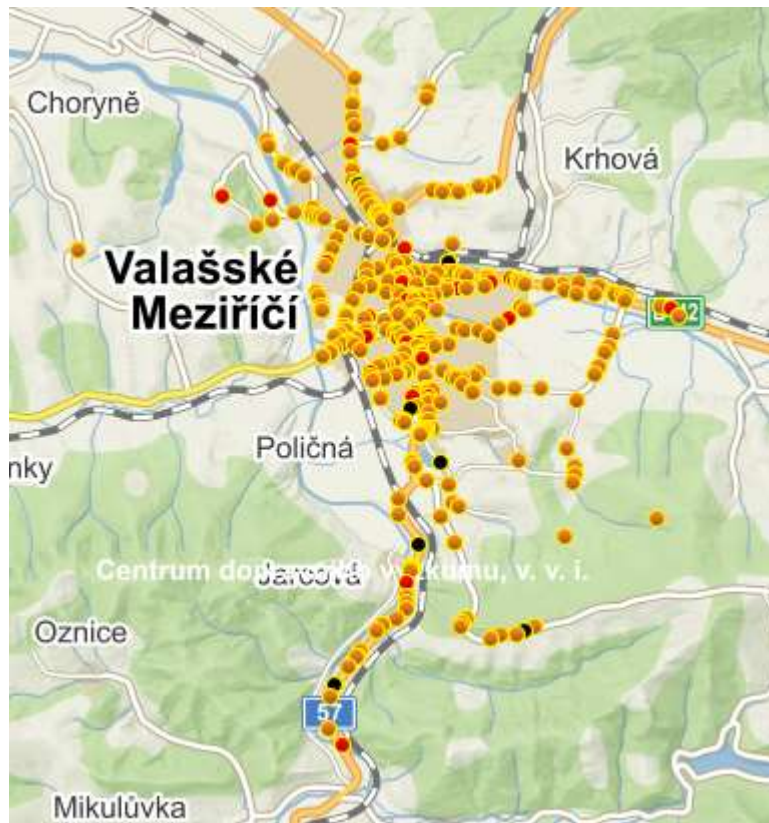
Dále je k aktivitám BESIP využívána venkovní učebna na dopravním hřišti. Významným počinem Komise BESIP bylo zapojení města do tvorby místní strategie BESIP na období 2021 – 2030. Tato strategie přispěje k systémovému nastavení řešení BESIP na území města.



Obrázek 13 Dopravní hřiště, zdroj: Archiv města Valašské Meziříčí

VÝVOJ NEHODOVOSTI

Cílem Strategie bezpečnosti silničního provozu Valašského Meziříčí je eliminace nehod s vážnými následky na zdraví, tj. smrtelných, těžkých a lehkých zranění. Pro posouzení vývoje nehodovosti na území města bylo vzato v úvahu jedenáctileté období (2009–2019). Pro souhrnné zhodnocení města Valašské Meziříčí jsou brána v potaz i lehká zranění a nehody pouze s hmotnou škodou.



Obrázek 14 Nehody se zraněním ve Valašském Meziříčí (2009-2019), zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=218>

Tabulka 7 Následky dopravních nehod na území Valašského Meziříčí – obec 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Usmrcení	2	1	1	1	3	0	0	1	2	0	0
Těžce zranění	3	5	4	4	5	4	10	4	1	10	2
Lehce zranění	37	37	44	46	43	29	54	57	71	50	38
Nehody pouze s HŠ	30	30	63	84	78	87	97	87	113	108	133

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Tabulka 8 Průměr hodnot následků dopravních nehod na 1 mil. obyvatel ve Valašském Meziříčí a ve Zlínském kraji v letech 2010–2014 a 2015–2019

Následky dopravních nehod na 1 mil. obyvatel	2010–2014		2015–2019	
	Valašské Meziříčí	Zlínský kraj	Valašské Meziříčí	Zlínský kraj
usmrcení / mil. obyv.	47,7	60,2	26,9	45,6
těžce zranění / mil. obyv.	174,8	317,2	242,2	262,2
lehce zranění / mil. obyv.	1 581,2	1 967,2	2 421,9	2 317,2

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Průměrný počet usmrcených osob na 1 mil. obyvatel při dopravních nehodách se ve Valašském Meziříčí mezi obdobími 2010–2014 a 2015–2019 výrazně snížil a v obou obdobích je na nižší úrovni oproti celému Zlínskému kraji (o 12,5 v prvním období a o 18,7 ve druhém období). Trochu jiná je situace u počtu těžce zraněných na 1 mil. obyvatel. Ve Valašském Meziříčí se mezi obdobími 2010–2014 a 2015–2019 počet těžce zraněných na 1 mil. obyvatel zvýšil, zatímco ve Zlínském kraji se počet snížil. I přes uvedený nárůst ve Valašském Meziříčí je však počet těžce zraněných na 1 mil. obyvatel nižší než ve Zlínském kraji. Počet lehce zraněných na 1 mil. obyvatel vzrostl mezi oběma obdobími jak ve Valašském Meziříčí, tak ve Zlínském kraji, přičemž v období 2015–2019 bylo více lehce zraněných na 1 mil. obyvatel ve Valašském Meziříčí 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.

Tabulka 9 Celkové následky nehod ve Valašském Meziříčí v letech 2009-2019 dle druhu komunikace

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
silnice I. třídy	4	25	218
z toho intravilán	2	21	149
z toho extravilán	2	4	69
silnice II. třídy	0	2	44
z toho intravilán	0	2	44
z toho extravilán	0	0	0
silnice III. třídy	3	4	67
z toho intravilán	2	4	52
z toho extravilán	1	0	15
místní komunikace	4	19	174
z toho intravilán	4	18	166
z toho extravilán	0	1	8
účelová komunikace	0	2	3
z toho intravilán	0	2	3
z toho extravilán	0	0	0
celkem	11	52	506
z toho intravilán	8	47	414
z toho extravilán	3	5	92

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Nejvíce dopravních nehod se zraněním se stalo v intravilánu Valašského Meziříčí na silnicích I. třídy. S nepatrným odstupem následuje intravilán místních komunikací, kde byl ve sledovaném období 2009–2019 evidován stejný počet usmrčených osob při dopravních nehodách jako na silnicích I. třídy (shodně 4 osoby). Celkem tři nehody se smrtelným zraněním se staly na silnicích III. třídy, z toho dvě v intravilánu (jednalo se o srážky s chodcem) a jedna v extravilánu (havárie, viníkem byl řidič pod vlivem alkoholu). Na účelových komunikacích prakticky nedocházelo k nehodám se zraněním, výjimkou byly 2 nehody s těžkým zraněním (jednalo se o srážky s chodcem) a 3 se zraněním lehkým.

Vysoký počet nehod se zraněním v intravilánu oproti extravilánu je dán především tím, že drtivá většina pozemních komunikací ve Valašském Meziříčí se nachází právě v intravilánu.

Tabulka 10 Celkové následky nehod ve Valašském Meziříčí v letech 2009–2019 dle jednotlivých komunikací

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění	délka komunikace (km)
I/35	2	10	90	6,1
z toho intravilán	2	9	64	4,4
z toho extravilán	0	1	26	1,7
I/57	2	15	129	10,4
z toho intravilán	0	12	85	3,9
z toho extravilán	2	3	44	6,5
II/150	0	2	44	1,8
z toho intravilán	0	2	44	1,7
z toho extravilán	0	0	0	0,1
III/1873	0	0	8	2,2
z toho intravilán	0	0	7	2,0
z toho extravilán	0	0	1	0,2
III/3561	0	0	27	3,1
z toho intravilán	0	0	21	1,8
z toho extravilán	0	0	6	1,3
III/3563	0	1	2	1,7
z toho intravilán	0	1	2	1,1
z toho extravilán	0	0	0	0,6
III/3569	0	0	5	2,0
z toho intravilán	0	0	5	2,0
z toho extravilán	0	0	0	0,0
III/3570	0	0	1	0,9
z toho intravilán	0	0	0	0,0
z toho extravilán	0	0	1	0,9
III/5721	2	3	8	1,1
z toho intravilán	2	3	8	1,1
z toho extravilán	0	0	0	0,0
III/5722	1	0	14	4,6
z toho intravilán	0	0	8	1,8
z toho extravilán	1	0	6	2,8
III/43916	0	0	1	1,3
z toho intravilán	0	0	1	1,1
z toho extravilán	0	0	0	0,2
místní komunikace	4	19	174	nezjištěno
z toho intravilán	4	18	166	nezjištěno
z toho extravilán	0	1	8	nezjištěno
účelová komunikace	0	2	3	nezjištěno
z toho intravilán	0	2	3	nezjištěno
z toho extravilán	0	0	0	nezjištěno
CELKEM	11	52	506	

Pozn.: V databázi nehod figurovala na území Valašského Meziříčí nehoda s lehkým zraněním, která se stala na křižovatce silnic I/35 a III/5720 a byla přiřazena chybně k silnici nižší třídy III/5720, která již není na území města Valašské Meziříčí. Nehoda byla proto přeřazena k silnici I/35.

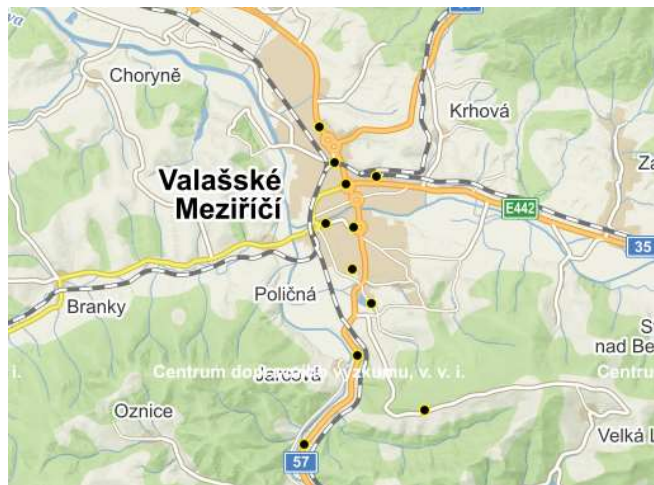
Zdroj: ŘSDP PP ČR

Komunikace I. třídy, které procházejí intravilánem Valašského Meziříčí, jsou z hlediska následků dopravních nehod závažným problémem, jedná se o silnici I/35 a I/57. Silnice I/57 je, co se týká následků dopravních nehod, problematická i v extravilánu (2 usmrcené osoby a 3 těžce

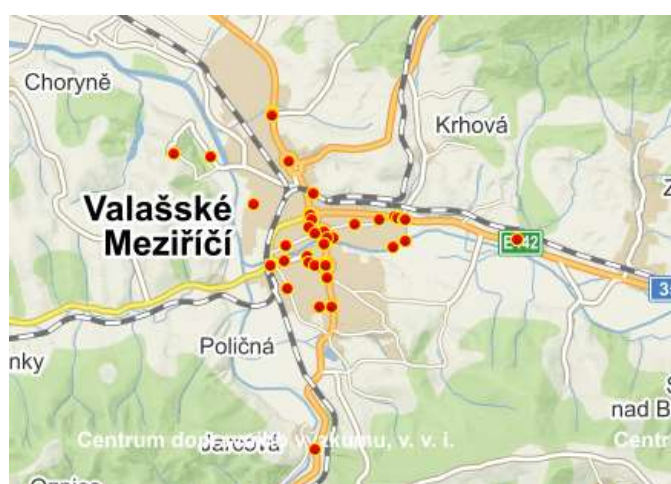
zraněné osoby). Dalším problematickým úsekem je silnice III/5721 – ulice Sokolská, která je v intravilánu Valašského Meziříčí, při nehodách tam byly usmrceny 2 osoby (chodci) a 3 osoby byly těžce zraněny.

Jak již bylo uvedeno výše, vysoký počet nehod s vážnými následky se stal na místních komunikacích, které však nejsou dále členěny. Celkem byly usmrceny na místních komunikacích při dopravních nehodách 4 osoby a 19 osob bylo zraněno těžce a 174 lehce.

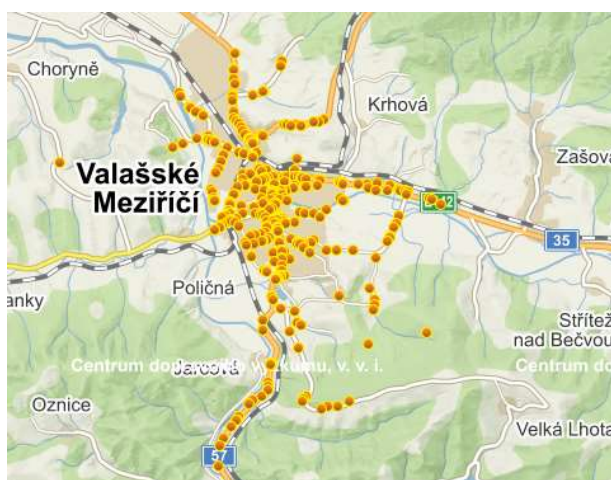
Podrobné informace o dopravních nehodách, které jsou rozčleněny podle závažnosti (nehody s usmrcením, těžkým zraněním a lehkým zraněním), jsou k dispozici po rozkliknutí obrázků či odkazů níže. Otevře se aplikace nehody.cdv, kde jsou v mapách jednotlivé nehody prostřednictvím bodů zaneseny a po rozkliknutí se otevře nové okno s podrobnými informacemi o dané nehodě.



Obrázek 15 Nehody s usmrcením ve Valašském Meziříčí (2009-2019), zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=215>



Obrázek 16 Nehody s těžkým zraněním ve Valašském Meziříčí (2009-2019), zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=216>



Obrázek 17 Nehody s lehkým zraněním ve Valašském Meziříčí (2009-2019), zdroj:

<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=217>

1.1.8 Analýza dat z radaru

Na základě spolupráce s Městskou policií byly získány informace z radů umístěných v obci, níže je uvedeno shrnutí provedené analýzy získaných dat.

Data z radaru jsou z období od **3.6.** do **30.9.2019.** V tomto období bylo zaznamenáno celkem **975 089** dat. Pro účely této analýzy byly ze zaznamenaných údajů z radaru vybrány 3 hlavní parametry, které jsou pro analytickou část klíčové – **rychlost, směr a vozidla.**

- **Rychlost** – udávaná v km/h
- **Směr** – PŘÍJEZD A ODJEZD
- **Vozidla**



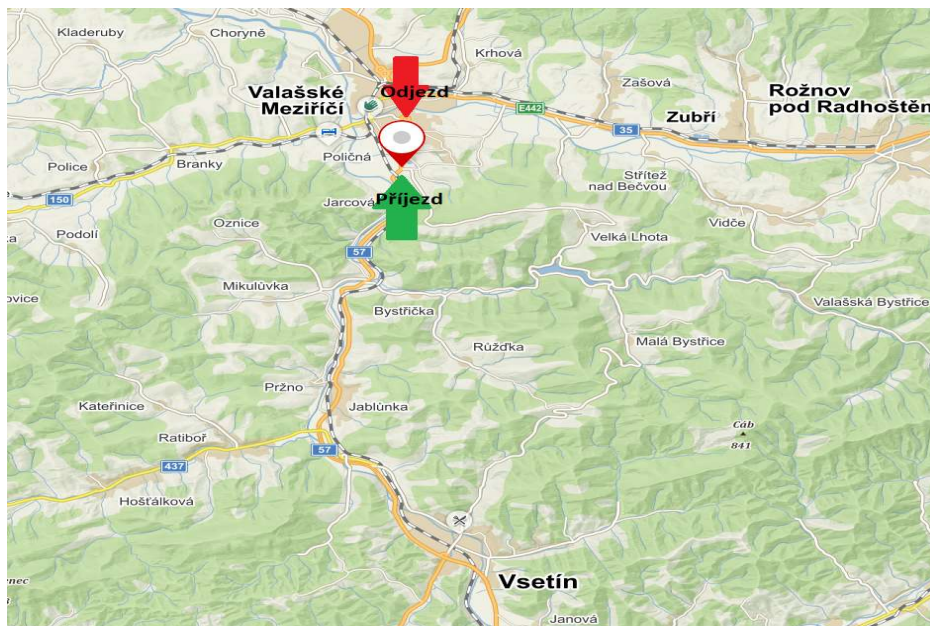
Nejvyšší naměřená rychlost u **osobních aut** za rok 2019 byla 95 km/h.

Radar rozlišoval **PŘÍJEZD** (ze Vsetína do centra) a **ODJEZD** (z centra do Vsetína).

Celkový počet vozidel na příjezdu byl 520 398, na odjezdu potom 454 689.

Poloha radaru

Město Valašské Meziříčí má svůj radar umístěn obousměrně. Na mapě níže jsou šipkami znázorněny oba rozlišované směry – příjezd a odjezd.



Obrázek 18 Poloha umístění radaru, zdroj <https://www.mapy.cz/>

Příjezd

Příjezd ze Vsetína do centra Valašského Meziříčí je znázorněn na obrázku níže.



Obrázek 19 Příjezd, zdroj: <https://mapy.cz>

Uvedená tabulka ukazuje procentní podíl osobních a nákladních aut na PŘÍJEZDU. Ze všech osobních a nákladních aut na příjezdu (520 398) v analyzovaném období od 3.6. do 30.9. tvoří osobní auta 90,7 %. Rychlost z nich překročilo necelých **14 % osobních aut**. Nejvíce řidičů (cca 10 %) rychlost překročilo o 1-5 km/h. Naopak **77 % osobních aut** si rychlost v dané oblasti pohládalo.

Nákladní automobily tvoří ze všech aut zachycených radarem na příjezdu v analyzovaném období 9,3 %. **Pouze 1 %** z těchto aut překročilo rychlost. Většina těchto řidičů překročila rychlost o 1-5 km/h.

Detaily jsou uvedeny v tabulce níže, do které jsou zahrnuty všechna vozidla na příjezdu k radaru.

Tabulka 11 Procentní podíl vozidel na příjezdu

Typ vozidla	Směr	Podíl na příjezdu v jednotlivých rychlostních kategoriích [%]				
		Rychlostní kategorie				
		0-50 km/h	51-55 km/h	56-70 km/h	71-90 km/h	91 a více km/h
Vozidla	Příjezd (P)	85,14	10,44	4,14	0,27	0,01
Celkový podíl [%] - příjezd		100				
Celkový počet aut - příjezd		520 398				

Pozn. Zaznamenávání dat není v kategorizaci vozidel zcela přesné, tudíž jsou uvedena pouze vozidla obecně
Zdroj: Data poskytla Městská policie Valašské Meziříčí

Odjezd

Odjezd z centra Valašského Meziříčí na Vsetín je znázorněn na obrázku níže.



Obrázek 20 Odjezd, zdroj: <https://mapy.cz>

Uvedená tabulka ukazuje procentní podíl osobních a nákladních aut na ODJEZDU. Ze všech osobních a nákladních aut na odjezdu (454 689) v analyzovaném období od 3.6. do 30.9. tvoří osobní auta 90,62 %. Rychlost z nich překročilo necelých **7,7 % aut**. Nejvíce řidičů (cca 6,6 %) rychlost překročilo o 1-5 km/h. Naopak necelých **83 % osobních aut** si rychlost v dané oblasti pohládalo.

Nákladní automobily tvoří ze všech aut zachycených radarem na odjezdu v analyzovaném období 9,4 %. **Pouze 1 %** z těchto aut překročilo rychlost. Většina těchto řidičů překročila rychlost o 1-5 km/h.

Detaily jsou uvedeny v tabulce níže, kde jsou zahrnuta všechna vozidla na odjezdu k radaru.

Tabulka 12 Procentní podíl vozidel v rychlostních kategoriích na odjezdu

Typ vozidla	Směr	Podíl na odjezdu v jednotlivých rychlostních kategoriích [%]				
		Rychlostní kategorie				
		0-50 km/h	51-55 km/h	56-70 km/h	71-90 km/h	91 a více km/h
Vozidla	Odjezd (O)	91,50	7,29	1,12	0,07	0,02
Celkový podíl [%] - odjezd		100				
Celkový počet aut - odjezd		454 689				

Zdroj: Data poskytla Městská policie Valašské Meziříčí

1.1.9 Okolnosti dopravních nehod

V letech 2009-2019 došlo na pozemních komunikacích v katastru Valašského Meziříčí ke 471 nehodám se zraněním, respektive usmrcením osob. 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 zařazena není, byť při ní byly také osoby lehce zraněny).

Tabulka 13 Celkové následky nehod ve Valašském Meziříčí 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	8	44	352
extravilán	3	4	60
podle druhu komunikace			
silnice 1. třídy	4	24	165
silnice 2. třídy	0	2	37
silnice 3. třídy	3	4	54
místní komunikace	4	16	153
účelová komunikace	0	2	3
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	4	18	230
~ čelní	2	7	42
~ boční	2	7	58
~ z boku	0	3	58
~ zezadu	0	1	72
srážka se stojícím, zaparkovaným vozidlem	0	1	5
srážka s pevnou překážkou	0	0	34
~ strom	0	0	11
~ sloup	0	0	3
~ odrazník, patník, sloupek	0	0	3
~ svodidlo	0	0	1
~ zeď, pevná část mostu, podjezdu, tunelu apod.	0	0	4
~ překážka vzniklá stavební činností	0	0	0
~ jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, ostrůvek apod.)	0	0	12
srážka s chodcem	4	22	58
srážka s lesní zvěří	0	0	1
srážka s vlakem	2	0	1
havárie	1	2	70
jiný druh nehody	0	5	13
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	10	39	305
řidič nemotorového vozidla	1	6	86
chodec	0	1	17
lesní zvěř, domácí zvíře	0	0	1
jiný účastník	0	1	2
jiné zavinění	0	1	1
podle hlavní příčiny			
nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	0	0	2
nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	0	0	2
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	1	8
nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1	1	10
překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	0	0	1
jiný druh nepřiměřené rychlosti	0	1	2

předjíždění vpravo	0	0	1
předjíždění bez dostatečného bočního odstupu	0	0	2
předjíždění bez dostatečného rozhledu	0	0	0
při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče	1	1	1
při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče	0	1	3
předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	0	0	1
přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla	0	0	1
nedání přednosti na dopravní značku "Stůj, dej přednost v jízdě"	1	1	11
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	2	57
nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	0	0	1
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	3	17
nedání přednosti protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky	0	0	1
nedání přednosti při vjíždění na silnici	0	2	11
nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	2	16	25
jiné nedání přednosti	1	0	2
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	2	3	25
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	1
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	0	48
nesprávné otáčení nebo couvání	0	1	4
chyby při udání směru jízdy	0	1	1
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	0	0	1
náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy	0	0	2
nevěnování se řízení vozidla	3	8	87
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	0	0	1
vjetí na nebezpečnou krajnici	0	0	6
nezvládnutí řízení vozidla	0	3	41
jízda jednosměrnou ulicí, silnicí	0	0	1
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	0	0	14
nezaviněno řidičem	0	3	21
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	9	37	329
pod vlivem alkoholu a drog	0	1	0
obsah alkoholu v krvi do 0,25 ‰	0	3	7
obsah alkoholu v krvi 0,25 - 0,5 ‰	0	0	4
obsah alkoholu v krvi 0,5 - 0,8 ‰	0	1	5
obsah alkoholu v krvi 0,8 - 1,0 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,0 - 1,5 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	1	2	25
nezjišťováno	1	4	40
podle směrových poměrů			
přímý úsek	5	26	219
přímý úsek po projetí zatáčkou	3	1	36
zatáčka	2	5	33
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	2	28
křižovatka styková - 3ramenná	0	10	69
kruhový objezd	1	4	27

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Převážná většina nehod se stala v intravilánu, na silnicích I. třídy a místních komunikacích. Nejčastějším druhem nehody byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, velmi závažné následky měly však i srážky s chodcem. Viníci nehod byli převážně řidiči motorového vozidla, nejčastější příčinou bylo nedání přednosti v jízdě, nevěnování se řízení vozidla a nedání 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 došlo k nehodám se zraněním nejčastěji na přímém úseku, ale také na stykových (trojramenných) křižovatkách.

1.1.10 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.

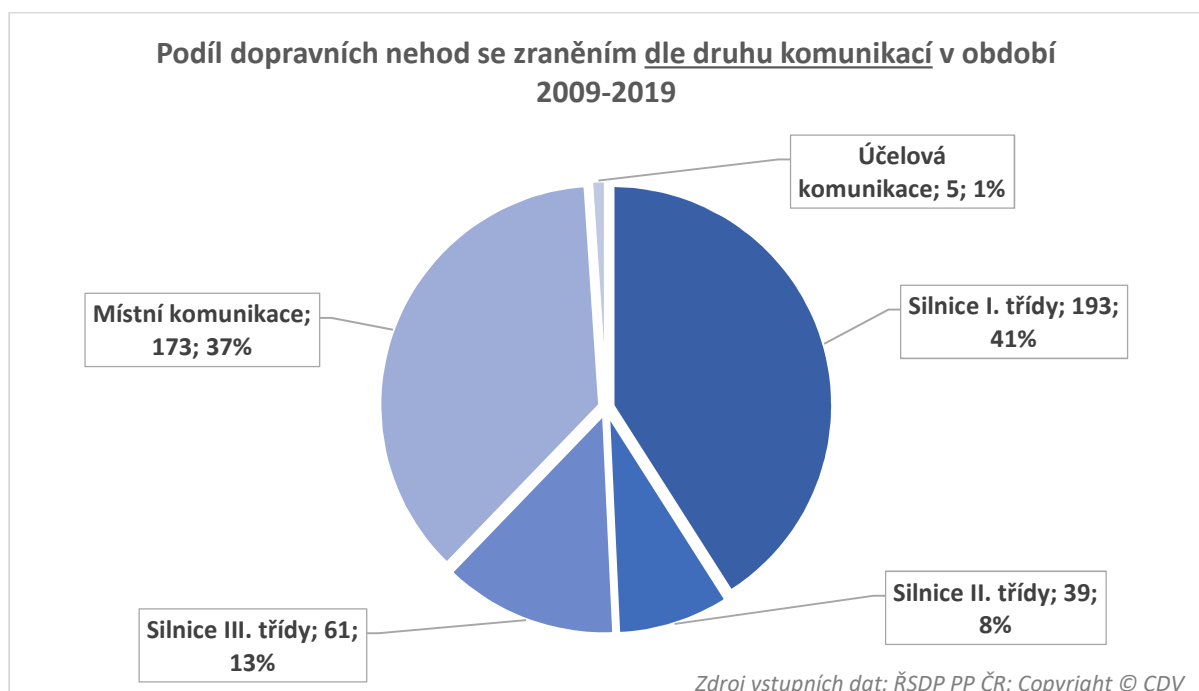
Pro místní strategii města Valašské Meziříčí se jedná o 4 hlavní klíčové ukazatele:

- 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.

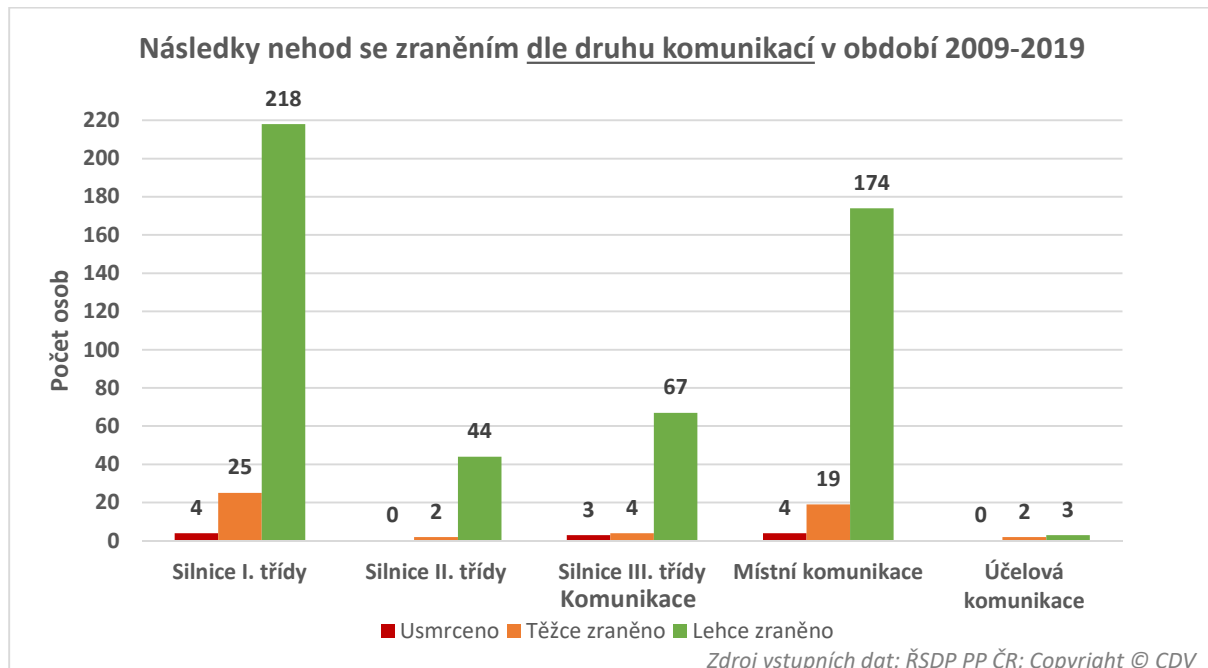
Komunikace

K největšímu počtu nehod se zraněním došlo na silnicích I. třídy, které jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic (celkem 193 nehod a 41% podíl na všech nehodách). **Následují místní komunikace, které jsou ve správě města Valašské Meziříčí (celkem 173 nehod a 37% podíl na všech nehodách)**. Menší počet dopravních nehod se zraněním byl evidován na silnicích II. třídy (39 nehod) a III. třídy (61 nehod), které jsou ve správě Zlínského kraje.



Graf 1 Podíl dopravních nehod se zraněním dle druhu komunikací

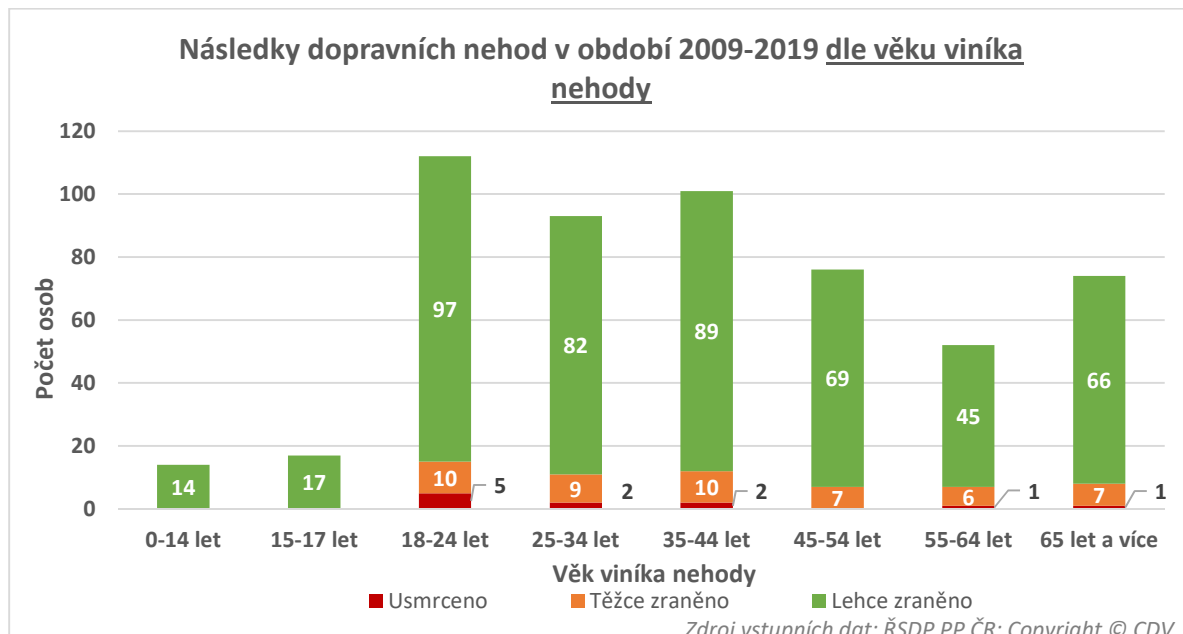
V dalším grafu jsou již uvedeny konkrétní následky dopravních nehod se zraněním, **největší počet zraněných osob byl evidován na silnicích I. třídy** (4 usmrcené osoby, 25 těžce zraněných osob a 218 lehce zraněných osob). **Vysoký počet usmrcených a zraněných osob byl evidován i na místních komunikacích** (celkem 4 usmrcené osoby, 19 těžce a 174 lehce zraněných osob).



Graf 2 Následky nehod se zraněním dle druhu komunikací

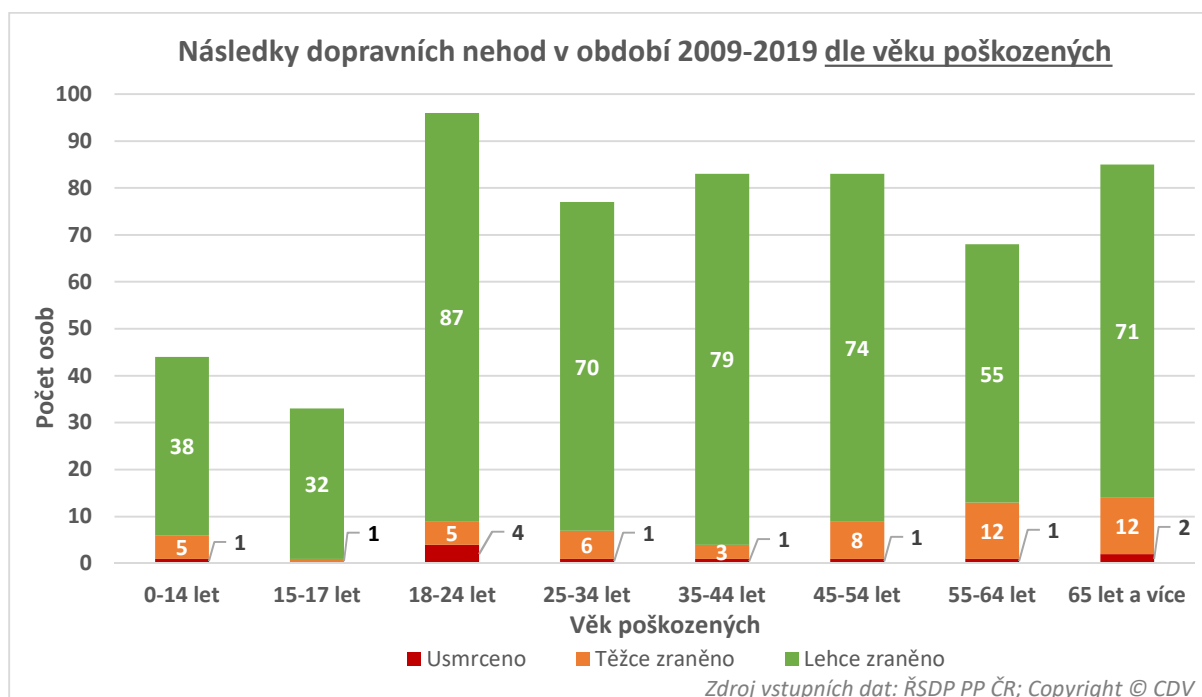
Věk viníků a poškozených

K největšímu počtu závažných následků (5 usmrcených, 10 těžce a 97 lehce zraněných osob) došlo při nehodách, které zavinili viníci ve věku 18 až 24 let.



Graf 3 Následky nehod dle věku viníka nehody

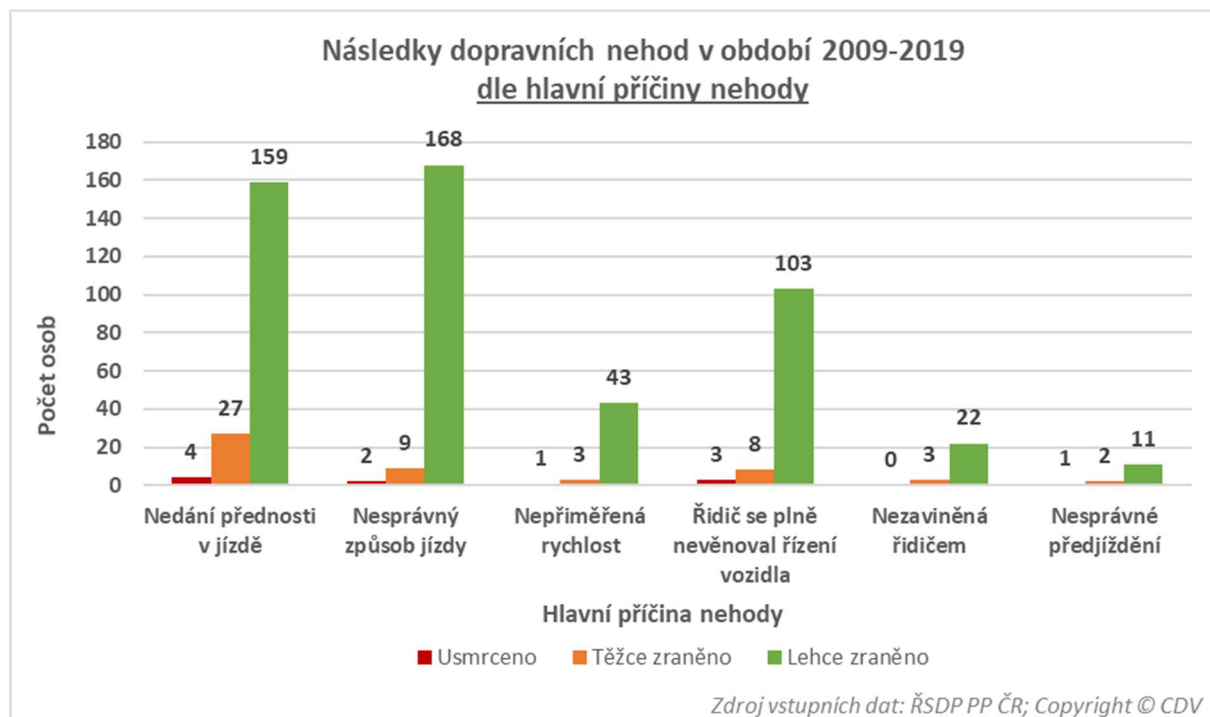
V kategorii poškozených osob dominuje rovněž věková skupina 18-24 let, ve které byly usmrceny 4 osoby, těžce zraněno 5 osob a 87 osob zraněno lehce. Nejvíce osob bylo těžce zraněno ve věkové kategorii 55 až 64 let a v kategorii 65 let a více (shodně 12 osob v každé kategorii).



Graf 4 Následky nehod dle věku poškozených

Příčiny dopravních nehod

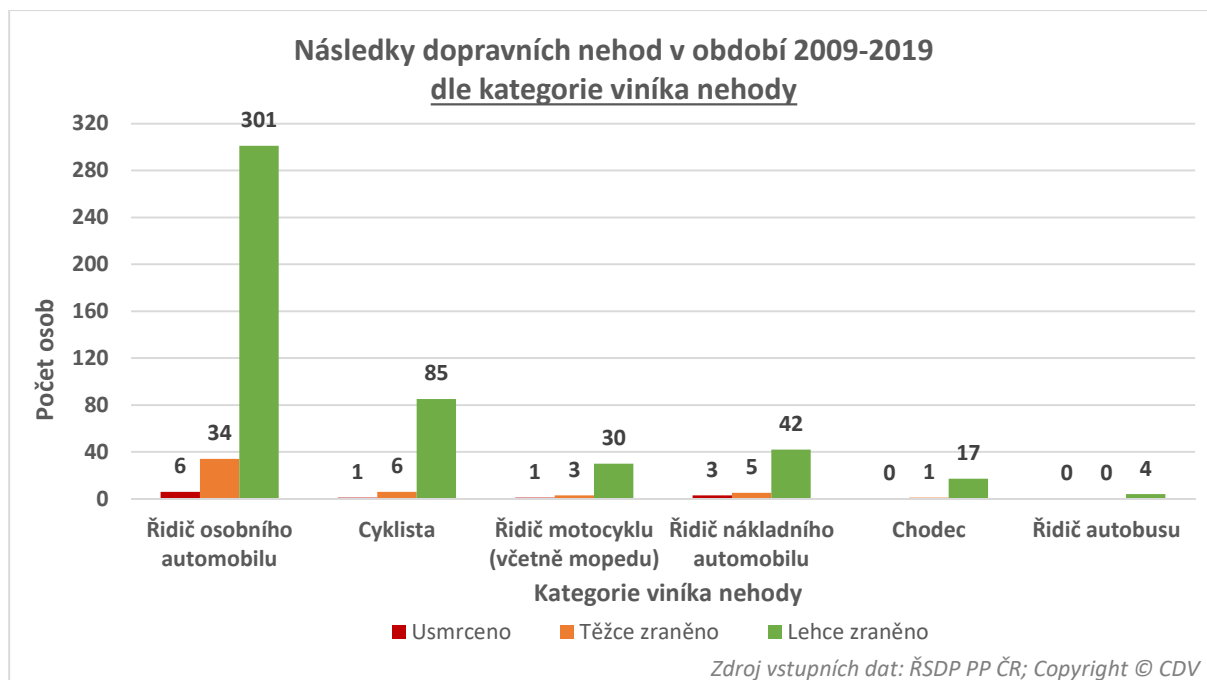
Nejvíce osob bylo ve městě Valašské Meziříčí při dopravních nehodách zraněno v důsledku nedání přednosti v jízdě (4 osoby byly usmrceny, 27 osob bylo těžce zraněno a 159 osob bylo zraněno lehce). Tři osoby byly usmrceny v důsledku toho, že se řidič nevěnoval plně řízení vozidla, dvě osoby byly usmrceny v důsledku nesprávného způsobu jízdy (jednalo se o jízdu po nesprávné straně, vjetí do protisměru). Jedna osoba byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti a další osoba byla usmrcena v důsledku nesprávného předjíždění.



Graf 5 Následky nehod dle hlavní příčiny nehody

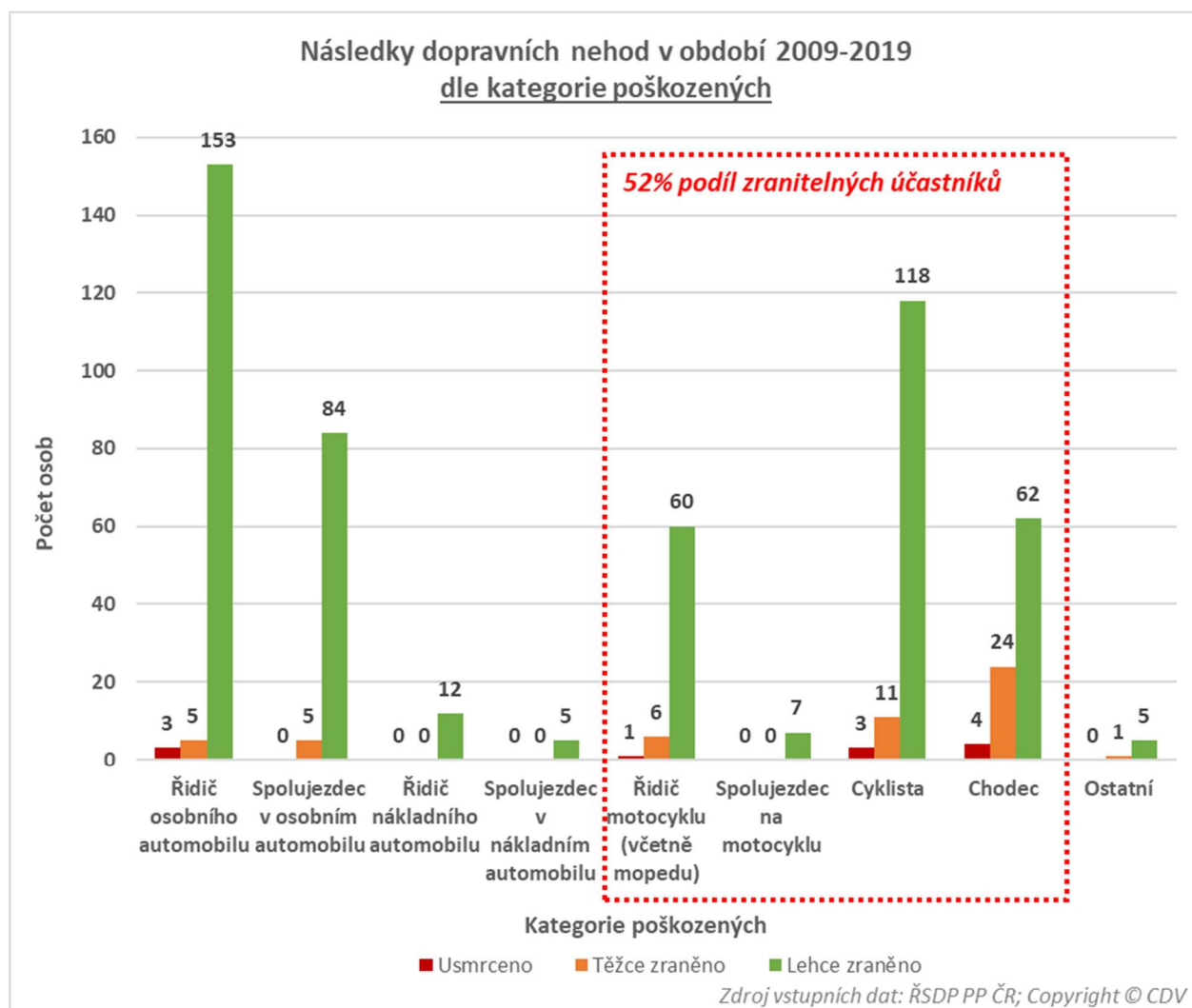
Kategorie účastníků silničního provozu (viníci a následky)

Podrobnější specifikace viníků dopravních nehod ve městě Valašské Meziříčí je uvedena v grafu níže. **Řidiči osobních automobilů způsobili nehody s nejvyšším počtem usmrcených a zraněných osob: 6 osob bylo při těchto nehodách usmrceno, 34 osob bylo těžce zraněno, 301 osob bylo zraněno lehce.** Tři usmrcené osoby byly evidovány u nehod, které zavinili řidiči nákladních vozidel.



Graf 6 Následky nehod dle kategorie viníka nehody

Z analýzy následků dopravních nehod ve městě Valašské Meziříčí vyplývá, že **dle kategorie účastníků silničního provozu byly co do počtu zraněných nejvíce zastoupeni řidiči osobních automobilů** (5 těžce a 153 lehce zraněných osob, 3 osoby byly usmrceny). Avšak co se týká závažnosti následků (usmrcené a těžce zraněné osoby), **byli na tom hůře zranitelní účastníci silničního provozu – konkrétně cyklisté (3 usmrcení cyklisté a 11 těžce zraněných cyklistů) a chodci (4 usmrcení chodci a 24 těžce zraněných chodců)**. Ve sledovaném období tvořili zranitelní účastníci (motocyklisté, cyklisté a chodci) 52% podíl na všech následcích dopravních nehod. **Pokud se zaměříme na usmrcené a těžce zraněné osoby, tak celkem 49 osob z celkových 63 bylo z kategorie zranitelných účastníků, což představuje 78% podíl.**



Graf 7 Následky nehod dle kategorie poškozených

Pro lepší přehled jsou níže ve stručnosti uvedeny informace o nehodovosti zranitelných účastníků silničního provozu (senioři, chodci, cyklisté a motocyklisté).

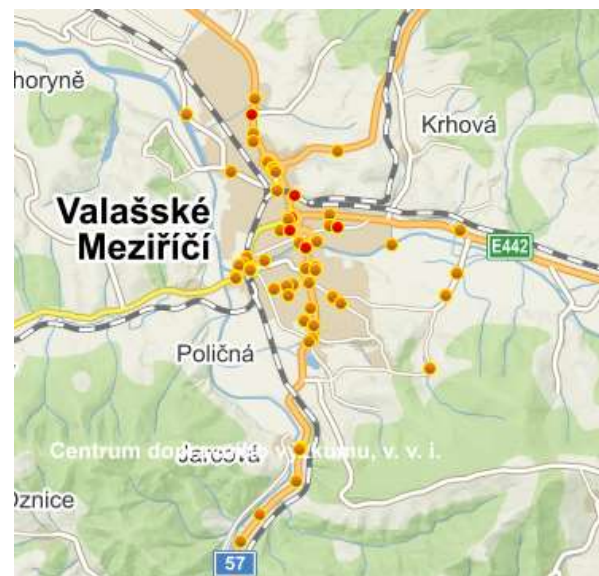
Senioři

V období 2009–2019 byli ve Valašském Meziříčí usmrceni 2 senioři (osoby ve věku 65 let a více). V jednom případě se jednalo o chodkyni, která přecházela na přímém úseku přechod pro chodce na ulici Sokolská, viníkem nehody byl řidič motorového vozidla. Ve druhém případě se jednalo o cyklistu bez přilby, který byl usmrcen vinou řidiče nákladního automobilu, který se plně nevěnoval řízení vozidla. Nehoda se stala na kruhovém objezdu (okružní křižovatka ulic Rožnovská, Nádražní a Masarykova). **Těžce zraněno bylo ve sledovaném období 12 seniorů**, z toho 4 chodci (všichni chodci nebyli viníky dopravní nehody, přecházeli buď po vyznačeném přechodu nebo šli po správné straně vozovky), 7 cyklistů (5 cyklistů bylo bez přilby) a jeden řidič osobního vozidla. Z uvedených sedmi těžce zraněných cyklistů byli 2 viníkem nehody, přičemž oba dva byli pod vlivem alkoholu, v ostatních případech byl viníkem nehody řidič motorového vozidla, v jednom případě se jednalo o srážku dvou cyklistů. Co se týká lehce zraněných seniorů, v období 2009–2019 bylo při dopravních nehodách ve Valašském Meziříčí **lehce zraněno 71 seniorů**, z toho **13 chodců** (3 chodci byli viníky nehody), **24 cyklistů (přilbu měl na sobě pouze jeden cyklista)**, 2 cestující v autobuse, 15 spolujezdců v osobním automobilu, 15 řidičů osobního automobilu a 1 řidič mopedu a motocyklu.

Detailní přehled nehod se zraněním seniorů (zvláště chodců a osob ve vozidlech) je uveden po rozkliknutí map níže (ev. po rozkliknutí odkazů v popiscích obrázků).



Obrázek 9 Lokalizace nehod se zraněním seniorů (2009-2019) – chodci, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=21g>



Obrázek 10 Lokalizace nehod se zraněním seniorů (2009-2019) - osoby ve vozidlech, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=21f>

Chodci

Chodci, jako další v kategorii zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, mají ve statistikách dopravní nehodovosti **4 smrtelné dopravní nehody**. Tři z těchto nehod se staly za deště při zhoršené viditelnosti, jedna se stala za dobré viditelnosti ve dne – chlapec ve věku 3 roky byl usmrcen řidičem osobního automobilu, který se plně nevěnoval řízení vozidla. Ve všech případech usmrcených chodců byl viníkem nehody řidič motorového vozidla. Těžce zraněno bylo ve sledovaném období 24 chodců, z toho ve dvou případech byl těžce zraněný chodec zároveň viníkem dopravní nehody a ve čtyřech případech se jednalo o těžce zraněné chodce - děti. Při dopravních nehodách ve Valašském Meziříčí bylo lehce zraněno v období 2009 až 2019 celkem 62 chodců, v šesti případech byl viníkem nehody právě chodec (z toho v pěti případech bylo viníkem nehody dítě).

Detailní přehled nehod se zraněním chodců je uveden po rozkliknutí mapy níže (ev. po rozkliknutí odkazu v popisku obrázku). Obecně se dá říci, že větší koncentrace dopravních nehod se zraněním chodců je na ulici Vsetínská, například okružní křižovatka ulic Vsetínská, Žerotínova a Sokolská, křižovatka ulic Vsetínská a Šafaříkova.

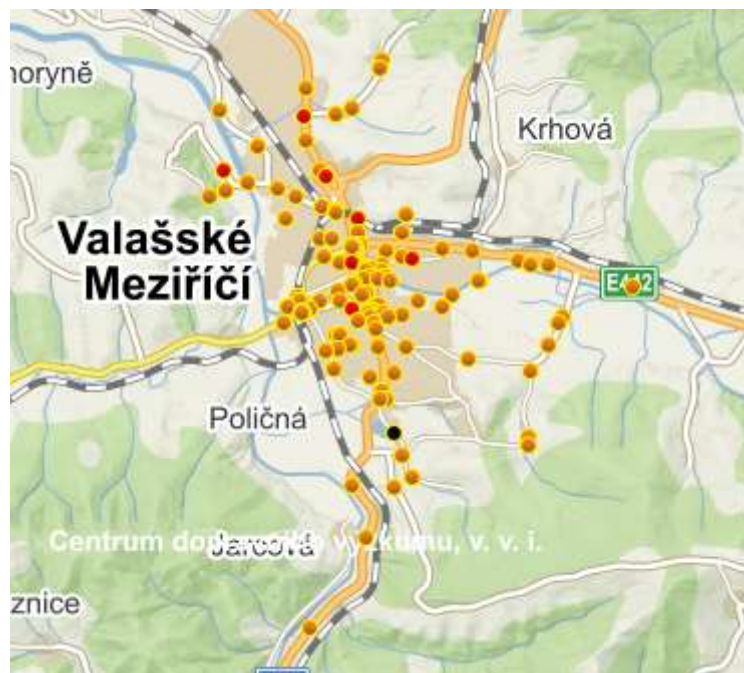


Obrázek 11 Lokalizace nehod se zraněním chodců, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=21b>

Cyklisté

Ve Valašském Meziříčí byli usmrceni v období 2009–2019 celkem tři cyklisté. Dvě nehody byly zaviněny řidičem nákladního automobilu, v jednom případě se jednalo o srážku cyklisty s vlakem. Všichni usmrcení cyklisté na sobě neměli přilbu. **Těžce zraněno bylo při dopravních nehodách ve sledovaném období 11 cyklistů**, z toho se jednalo v sedmi případech o seniory (o nich je pojednáno výše). Ze všech těžce zraněných cyklistů na sobě měli přilbu pouze tři. Co se týká lehce zraněných cyklistů, v období 2009 až 2019 jich bylo při dopravních nehodách evidováno ve Valašském Meziříčí celkem 118. V České republice je nošení přilby na kole povinné do 18 let, **ze 13 evidovaných lehce zraněných cyklistů ve věku do 18 let jich přilbu nemělo 6.** 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.

Detailní přehled nehod se zraněním cyklistů je uveden po rozkliknutí mapy níže (ev. po rozkliknutí odkazu v popisku obrázku). Jak je vidět z mapy níže, nehody se zraněním cyklistů jsou rozprostřeny po celém území Valašského Meziříčí, nejvíce nehod bylo evidováno na místních komunikacích, rizikovým místem, stejně jako v případě chodců, je okružní křižovatka ulic Rožnovská, Masarykova a Nádražní.

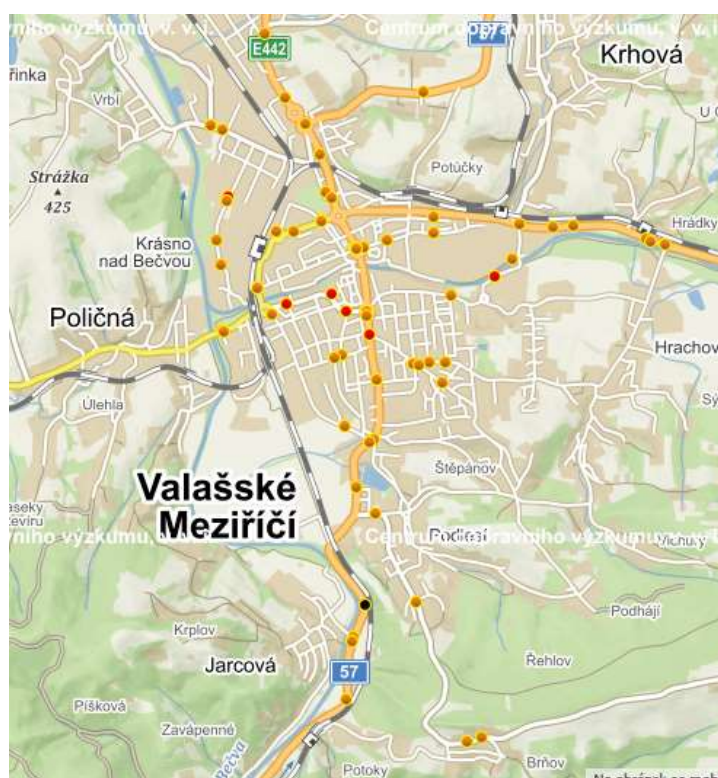


Obrázek 12 Lokalizace nehod se zraněním cyklistů, zdroj:
<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=21c>

Motocyklisté

Ve Valašském Meziříčí došlo v letech 2009 až 2019 k 65 dopravním nehodám se zraněním motocyklistů: 1 motocyklista byl usmrcen, 6 motocyklistů bylo těžce a 67 lehce zraněno (v sedmi případech byl lehce zraněn spolujezdec na motocyklu). Příčinou nehody, při které došlo k usmrcení motocyklisty bylo nesprávné předjíždění – řidič motocyklu při předjíždění ohrozil protijedoucího řidiče vozidla. Dva těžce zranění motocyklisté byli zároveň viníky dopravní nehody, příčina těchto nehod byla jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru a nesprávné přejíždění (došlo k ohrožení protijedoucího řidiče vozidla). Pokud byl viníkem dopravní nehody řidič jiného motorového vozidla, příčinou takových nehod bylo ve většině případů **nedání přednosti v jízdě** motocyklu. To stejné platí i pro nehody s lehkým zraněním motocyklistů, častou příčinou těchto nehod bylo právě nedání přednosti v jízdě, dále pak to, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla.

Detailní přehled nehod se zraněním motocyklistů je uveden po rozkliknutí mapy níže (ev. po rozkliknutí odkazu v popisku obrázku). Jak je vidět z mapy níže, nehody se zraněním motocyklistů jsou, stejně jako v případě cyklistů, rozprostřeny po celém území Valašského Meziříčí, nejvíce nehod bylo evidováno na silnicích I. třídy a na místních komunikacích. Z uvedené mapy nelze jednoznačně určit riziková místa s větší koncentrací nehod, neboť nehody motocyklistů nejsou koncentrovány v určitých lokalitách jako v případě chodců či cyklistů.



Obrázek 13 Lokalizace nehod se zraněním motocyklistů, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=21d>

1.1.11 Ekonomické dopady nehodovosti

Dopravní nehody jako negativní externality z dopravy způsobují vysoké socioekonomické ztráty, které mají dopad na stát, společnost, občany i další subjekty. Platí to i pro město Valašské Meziříčí.

Tabulka 14 Ekonomické ztráty z dopravních nehod ve Valašském Meziříčí za roky 2010–2019

	Počet	Jedn. náklady (tis. Kč)	Ekon. ztráty (tis. Kč)
Smrtelná zranění	9	22 534	172 496
Těžké zranění	49	5 983	250 667
Lehké zranění	469	740	286 692
DN jen s hmotnou škodou	880	390	287 513
CELKOVÉ EKONOMICKÉ ZTRÁTY			997 369

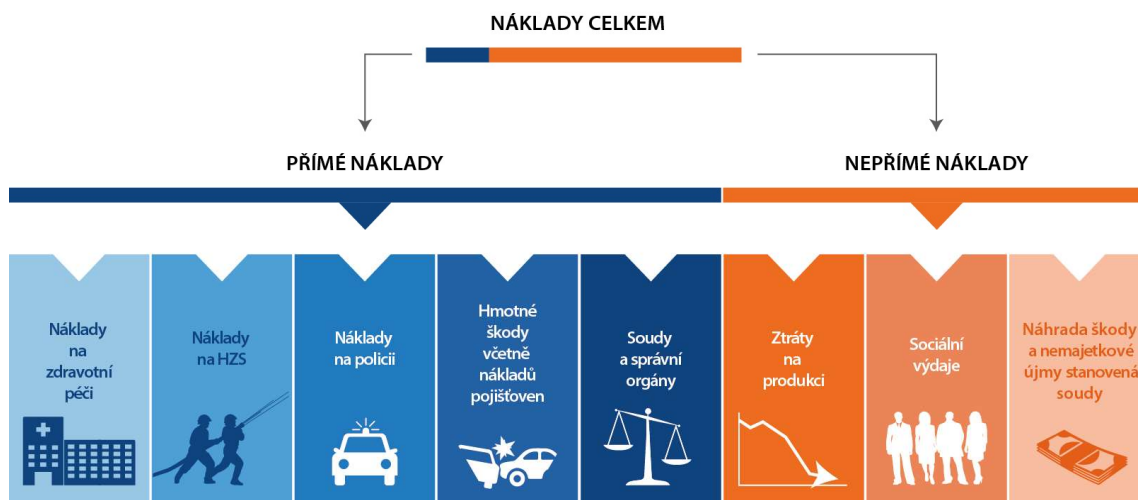
Zdroj: CDV

Za sledovaných 10 let od roku 2010 do roku 2019 činily ekonomické ztráty z dopravních nehod ve Valašském Meziříčí 997 mil. Kč.

Roční ztráta 92 mil. Kč v roce 2019 i desetiletá ztráta téměř jedna miliarda je hlavním motivem pro radikální rozhodnutí vedení města přistoupit systémově k řešení nehodovosti v jeho územní působnosti. Realizace dopravně-bezpečnostních opatření prokazatelně přináší roční úsporu snížením celospolečenských ztrát z dopravní nehodovosti. Tuto úsporu ale nelze kvantifikovat jako přímý dopad na úsporu v jednotlivých kapitolách ročního rozpočtu města. Kvantifikaci lze posuzovat podobně jako u ostatních aktivit města, které slouží ke zkvalitnění života jeho obyvatel, např. při realizaci výstavby nových dětských hřišť, sportovišť a dalších míst pro aktivní trávení volného času dětí a mládeže.

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.

ROZDĚLENÍ NÁKLADŮ PRO VÝPOČET CELOSPOLEČENSKÝCH ZTRÁT



Obrázek 14 Rozdělení nákladů pro výpočet celospolečenských ztrát, zdroj: CDV

1.1.12 Shluky dopravních nehod za období 2014–2018

Pro komplexní posouzení příčin a okolností dopravních nehod na silniční síti v katastrálním území města byly vytvořeny shluky dopravních nehod, tj. dopravní nehody koncentrující se v určitých místech. Shluky jsou definovány jako relativně krátké úseky silnic s vysokým podílem nehod. K určování shluků se využívají různé metody shlukování, jako např. KDE+². Metoda KDE+, která je rozšířením standardní metody jádrového odhadu hustoty (KDE), umožňuje objektivně stanovit, které ze shluků jsou statisticky významné, a takové shluky ještě seřadit podle jejich důležitosti.

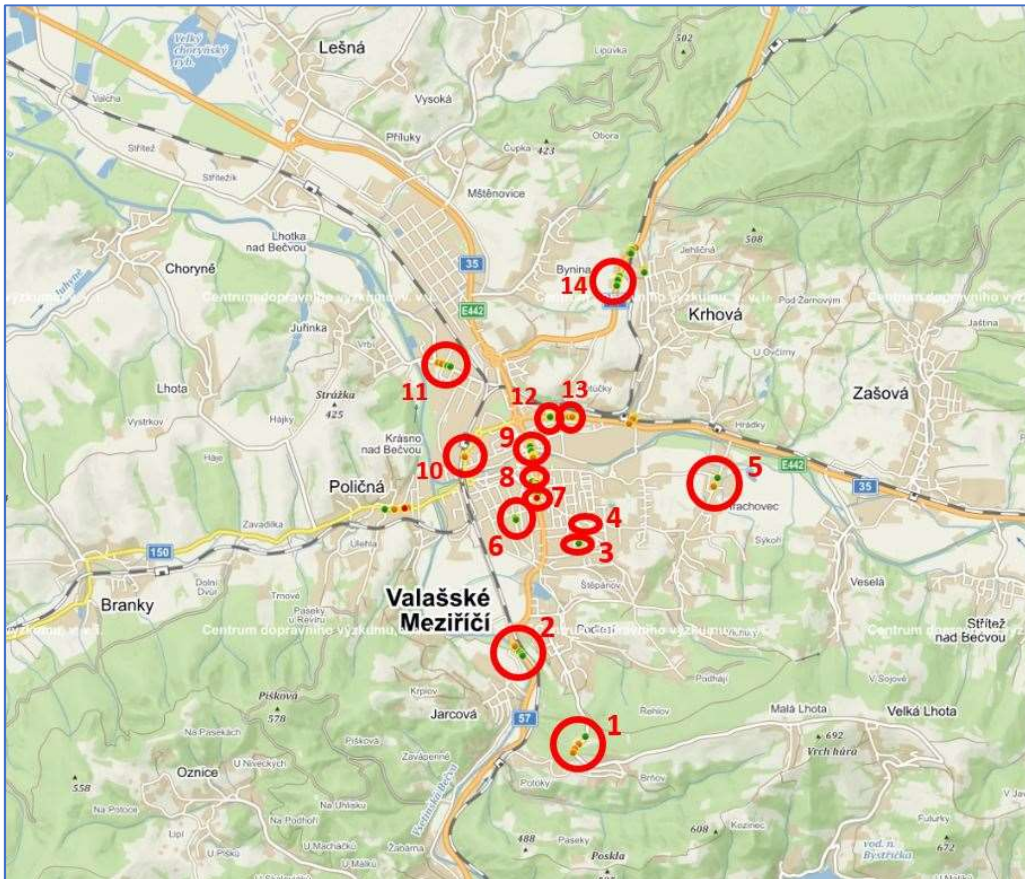
Zobrazení shluků dopravních nehod vychází z portálu Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>). Na základě výše uvedeného bylo vytipováno za období let 2014 – 2018 celkem 14 shluků dopravních nehod. Tyto shluky byly projednány se zainteresovanými subjekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu (správci místních komunikací, I., II. a III. třídy, krajským úřadem, PČR, městskou policií a zástupci města vč. Komise BESIP).

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

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

Z uvedených parametrů vyplývají následující místa dopravních nehod:

² 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.



Obrázek 15 Shluky dopravních nehod ve Valašském Meziříčí; zdroj:
<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=dr>

Charakteristika jednotlivých shluků

DOPRAVNÍ SHLUK 1

Silnice III/05722 u Brňova

Jedná se o silnici III. třídy. Převažovaly havárie vozidel (2 nehody z celkových 4). Jedna nehoda se stala na suchém, druhá na mokrém povrchu. Obě nehody spojuje fakt, že řidiči nepřizpůsobili rychlost dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.) a havarovali v zatáčce. Z místního pohledu se jedná o ostrou zatáčku ve výškově členitém horském prostředí. Zatáčka vynáší, dochází k nepřizpůsobení rychlosti vozidla (lidský faktor) a z toho důvodu nebylo nutné realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Navíc k drtivé většině kolizí dochází v zimních měsících. Jde o oblíbené výletní místo. V blízkosti lokality ve směru na Malou Lhotu je restaurace (jízda pod vlivem alkoholu).



Obrázek 16 Nehodová lokalita na silnici III/05722, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 2

Silnice I/57, ulice Vsetínská u Jarcové

Jedná se o silnici I. třídy. Převažovaly srážky s pevnou překážkou (2) a srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (2). Osoby se obešly bez zranění, anebo utrpěly lehká poranění. Všechny tyto nehody se udály ve dne na suchém povrchu v přímých úsecích. Z místního pohledu v tomto místě jezdí málo cyklistů, chybí cyklostezka, cyklisté jezdí mimo z důvodu nedisciplinovanosti řidičů. Na uvedenou lokalitu se napojují jiné komunikace z horského prostředí. Je zde rovina, na které lze jako na jednom z mála míst předjíždět.



Obrázek 17 Nehodová lokalita na silnici I/57, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 3

Místní komunikace, ulice Luční (1)

Jedná se o místní komunikaci. Dominovala srážka se zaparkovaným vozidlem – odstaveným. K těmto nehodám došlo ve dnech a na přímých úsecích. Shluk spojuje fakt, že se nehody staly na suchých, neznečištěných površích. Z místního pohledu je zde vysoká intenzita vozidel. V roce 2016 se přidala nová parkovací místa, i přesto zde při vjezdu/výjezdu vozidel dochází často k nehodám. Možným řešením je vybudování parkovacího domu na území města.

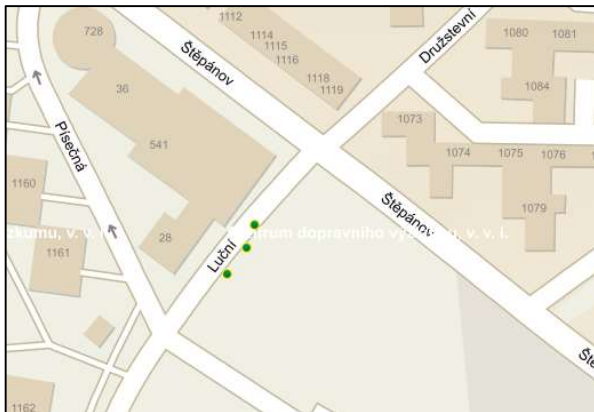


Obrázek 18 Nehodová lokalita na MK 1, ulice Luční, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 4

Místní komunikace, ulice Luční (2)

Jedná se o místní komunikaci. Z místního pohledu je zde vysoká intenzita vozidel. V roce 2016 se přidala nová parkovací místa, i přesto zde při vjezdu/výjezdu vozidel dochází často k nehodám. Možným řešením je vybudování parkovacího domu na území města. Dominuje srážka se zaparkovaným vozidlem – odstaveným. K těmto nehodám došlo na místní komunikaci, ve dnech a na přímých úsecích. Oba shluky na ulici Luční spojuje fakt, že se nehody staly na suchých, neznečištěných površích.

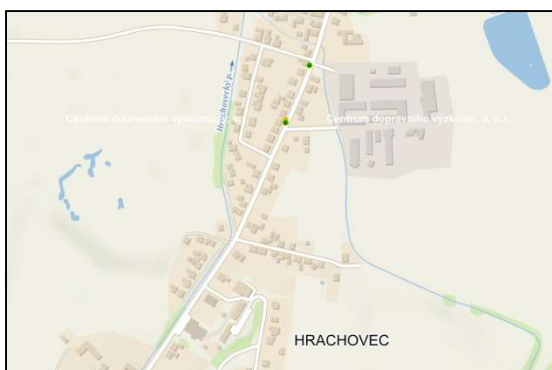


Obrázek 19 Nehodová lokalita na MK 2, ulice Luční, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 5

Silnice III/01873 v Hrachovci

Jedná se o silnici III. třídy. Došlo zde ke 3 dopravním nehodám, jejichž druh byl odlišný. V jednom případě došlo ke srážce se zaparkovaným vozidlem, ve druhé ke srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem a ve třetím případě ke srážce s pevnou překážkou. Ve 2 ze 3 případů nebyl zjištěn rozsah zranění. Z místního pohledu je shluk v blízkosti restaurace. Lidé si zde rovněž zkracují cestu na Rožnov pod Radhoštěm. Velmi exponovaná komunikace. Od roku 2016 je zde umístěn radar zaznamenávající intenzity a rychlost (prozatím nejsou dostupná kontinuální data).



Obrázek 20 Nehodová lokalita na silnici III/01873 v Hrachovci, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 7

Silnice I/57, ulice Vsetínská

Jedná se o komunikaci I. třídy. Ve shluku převažovaly srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (4 nehody). Za nimi se umístily srážky s pevnou překážkou (3) a srážky s chodcem (2). Všechny tyto nehody spojuje suchý povrch. Nehody se odehrály ve dne, na přímých úsecích – na silnici I. třídy. Při srážce s chodcem došlo k těžkému zranění. Ve všech dalších případech osoby nebyly zraněny vůbec, anebo utrpěly lehké poranění. Z místního pohledu zde vznikají dopravní nehody při nedobrždění řidičů nákladních vozidel. Z pohledu PČR se jedná o špatné umístění přechodu pro chodce. Nejvytíženější frekvence dopravy je zde v čase 7–16 hod. Řidiči kamionů se nevěnují řízení, problém je zejména ze strany z kopce (jeden zastaví, ostatní jedou). Radar se záznamem je umístěn na této lokalitě od roku 2016 (analýza dat z radarů je uvedena v Příloze 1).



Obrázek 21 Nehodová lokalita na silnici I/53, ulice Vsetínská, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 8

Silnice III/05721 ul. Sokolská

Jedná se o silnici III. třídy. V uvedeném shluku se staly 3 nehody (2 z nich srážkou s jedoucím nekolejovým vozidlem). V jednom případě byla lehce zraněna 1 osoba. Ve třetí nehodě došlo ke srážce s pevnou překážkou, při které nebyl nikdo zraněn. Z místního pohledu se jedná o nepozornost řidičů. Jedná se o nehody s lehkými zraněními.



Obrázek 22 Nehodová lokalita na silnici I/53 × sil. III/05721 ul. Sokolská, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 9

Silnice I/57, ul. Vsetínská

Jedná se o silnici I. třídy. Odehrálo se zde nejvíce nehod kvůli srážce s pevnou překážkou (5 nehod z celkových 8). Nehody se staly ve dne, na suchých površích v přímém úseku. V tomto shluku došlo celkem ke 4 lehkým zraněním. Ke dvěma došlo při nehodě s chodci, díky kterým se v tomto shluku staly 2 nehody. K poslední nehodě došlo kvůli srážce s domácím zvířetem. Z místního hlediska se jedná o dopravní nehody s nárazem do překážek (ostrůvků). Při výjezdu z vedlejší silnice se musí hodně riskovat (ohrožení chodců). Je otázkou, zda neumístit semafor s tlačítkem pro signalizaci příchodu chodce.

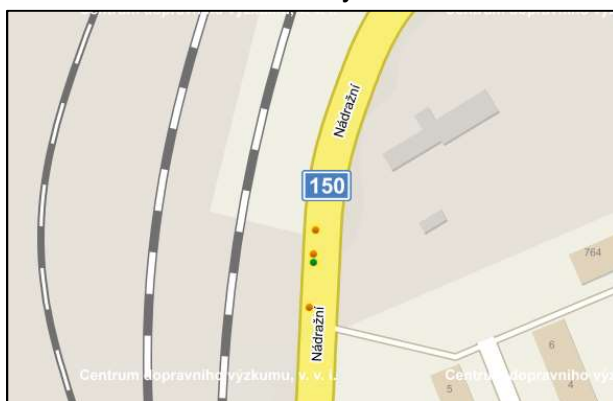


Obrázek 23 Nehodová lokalita na silnici I/57 ul. Vsetínská, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 10

Silnice II/150, ulice Nádražní

Jedná se o silnici II. třídy. Dominovaly zde srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (3 nehody ze 4). Poslední nehoda byla srážka s chodcem. Ve třech případech byla zraněna 1 osoba. Z místního pohledu je příčinou nedodržování bezpečné vzdálenosti (první zabrzdí, druhý narazí). Město plánuje změnu – stěhování autobusového nádraží. V delším časovém horizontu se bude uvedená lokalita systémově řešit.



Obrázek 24 Nehodová lokalita na silnici II/150 ulice Nádražní, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 11

Místní komunikace, ulice Hranická

V uvedeném shluku na místní komunikaci se stalo celkem 5 nehod (2 kvůli srážce se zaparkovaným vozidlem – odstaveným). Při těchto nehodách nebyl nikdo zraněn. K lehkým zraněním (2) došlo v jednom případě kvůli srážce s chodcem a ve druhém případě kvůli srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem. Všechny nehody se staly na přímých úsecích, ve dne a na suchém povrchu. Z místního pohledu se jedná o zpomalení dopravy při vjezdech/výjezdech z firem, což způsobuje srážky vozidel a to zejména u řidičů, kteří se plně nevěnují řízení.



Obrázek 25 Nehodová lokalita na místní komunikaci, ul. Hranická, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 12

Silnice I/35 (E442), naproti VOŠ

Jedná se o silnici I. třídy s intenzitou vyšší než 14 000 vozidel/24 hod. Převažovaly srážky s pevnou překážkou (3 celkem ze 4). Nehody se staly zejména v noci, na suchém povrchu a na přímých úsecích. Poslední čtvrtou nehodou byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které došlo k lehkému zranění. Z místního pohledu se zde jedná o časté nehody motorkářů. V této lokalitě bude od 07/2020 umístěn radar.



Obrázek 26 Nehodová lokalita na sil. I/35 naproti VOŠ, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 13

Silnice I/35 (E442) u obchodního centra Lidl

Jedná se o přímý úsek silnice I. třídy. Převažovaly srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (5 nehod z celkových 8). Nehody se staly ve dne, na suchém povrchu. V tomto shluku byly 3 osoby lehce zraněné (2 vlivem srážky s nekolejovým vozidlem a třetí kvůli srážce s chodcem). Z místního pohledu vznikají v tomto shluku dopravní nehody při zastavení. Řidiči nepředpokládají brždění vozidla před sebou. V roce 2021 je plánována rekonstrukce Rožnovské ulice, ale pouze obnova povrchu a zachování stávajících prvků bez modernizace.



Obrázek 27 Nehodová lokalita na sil. I/35 u obchodního centra Lidl, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

DOPRAVNÍ SHLUK 14

Silnice I/57 Hulince

Jedná se o přímý úsek silnice I. třídy. Dominovaly opět srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (4 z celkových 6). Nehody se staly ve dne na suchém povrchu. K lehkému zranění došlo v jednom případě. Ve druhém případě došlo k lehkému zranění kvůli srážce s pevnou překážkou, která je druhou příčinou nehod (2 nehody ze 6). Z místního pohledu se jedná o nejužší silnici I. třídy ve Valašském Meziříčí. Bylo by potřeba navrhnout rozšíření komunikace a návazně i dobudovat cyklostezku.



Obrázek 28 Nehodová lokalita sil. I/57 Domoraz, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

1.1.13 Další rizikové lokality z podnětu města

Mimo uvedené shluky dopravních nehod uvedené v podkapitole 1.1.12 vyplynuly z jednání se zainteresovanými subjekty tyto další lokality vhodné k posouzení:

LOKALITA 1

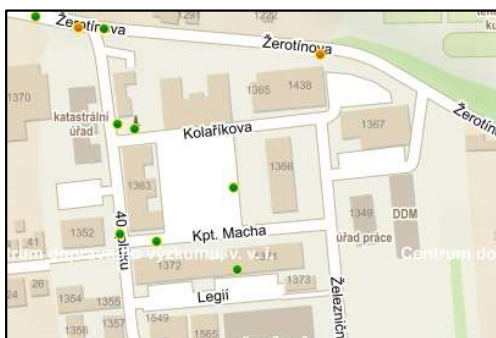
Z místního pohledu se jedná o nehodovou křižovatku, kde dochází k častým srážkám nákladních automobilů. Je místem častých nehod i na základě poznatků městské policie, a to zejména při přejíždění z pruhu do pruhu. Přestavba křižovatky byla ukončena na podzim 2017. Od tohoto data došlo na křižovatce ke dvěma dopravním nehodám bez zranění. V prvním případě se řidič zcela nevěnoval řízení vozidla, ve druhém případě se jednalo o nerespektování DZ „Dej přednost“ v noci s veřejným osvětlením.



Obrázek 29 Okružní křižovatka ve směru od Rožnova, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

LOKALITA 2

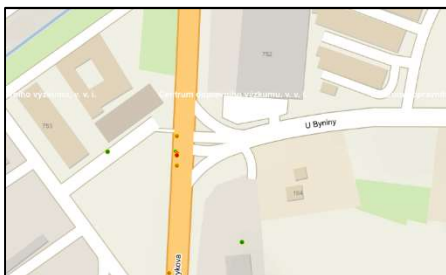
Lokalita byla iniciována ze strany HZS z důvodu problémů při výjezdu vozidel.



Obrázek 30 Ulice Železničního vojska, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

LOKALITA 3

Ulice Vsetínská × Masarykova – vjezd do firmy DEZA – připravuje se úprava a souběžné vedení pruhu pro cyklisty.



Obrázek 31 Silnice I/35 u vjezdu do areálu DEZA, zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

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 zaštiťovala 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 2050 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 Valašské Meziříčí tak navazuje jak na národní Strategii



Ministerstvo dopravy

STRATEGIE
BESIP
2021-2030



Zlínský kraj

STRATEGIE
BESIP
2021-2030

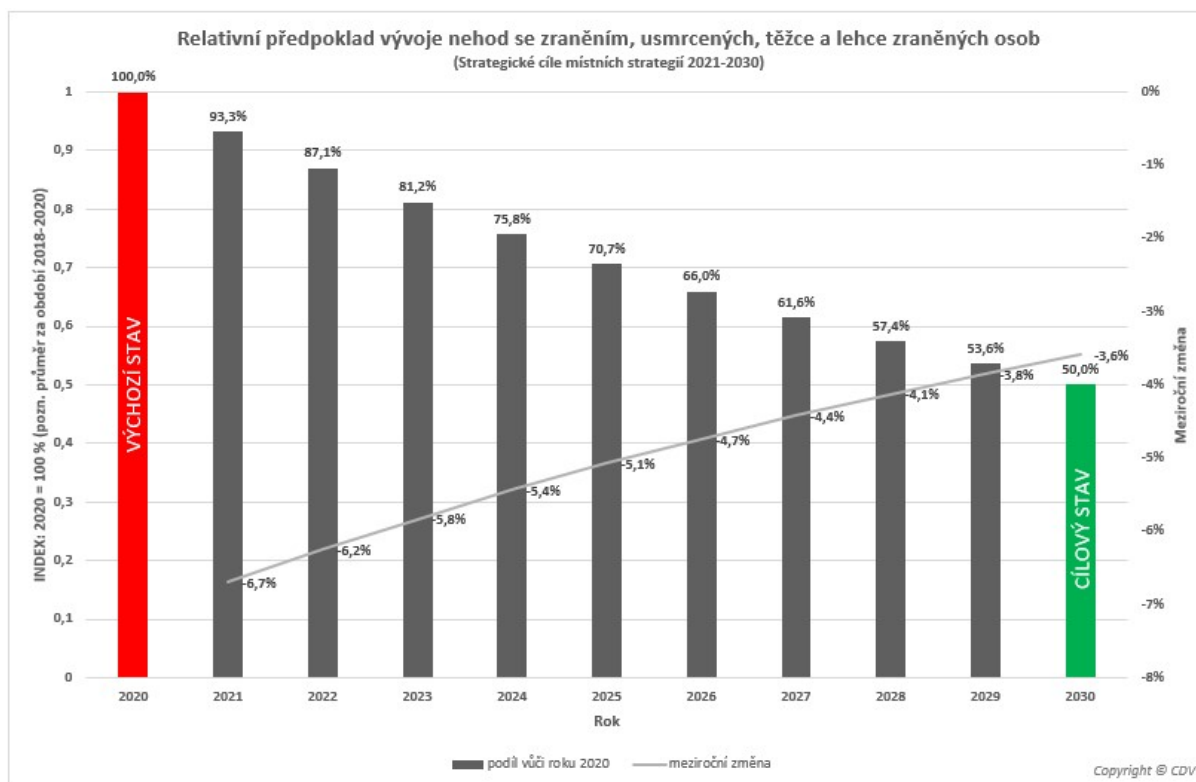


STRATEGIE
BESIP
2021-2030

Strategii BESIP Zlínského kraje. Dále je také v souladu se strategickými dokumenty města Valašské Meziříčí (Územní plán města).

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

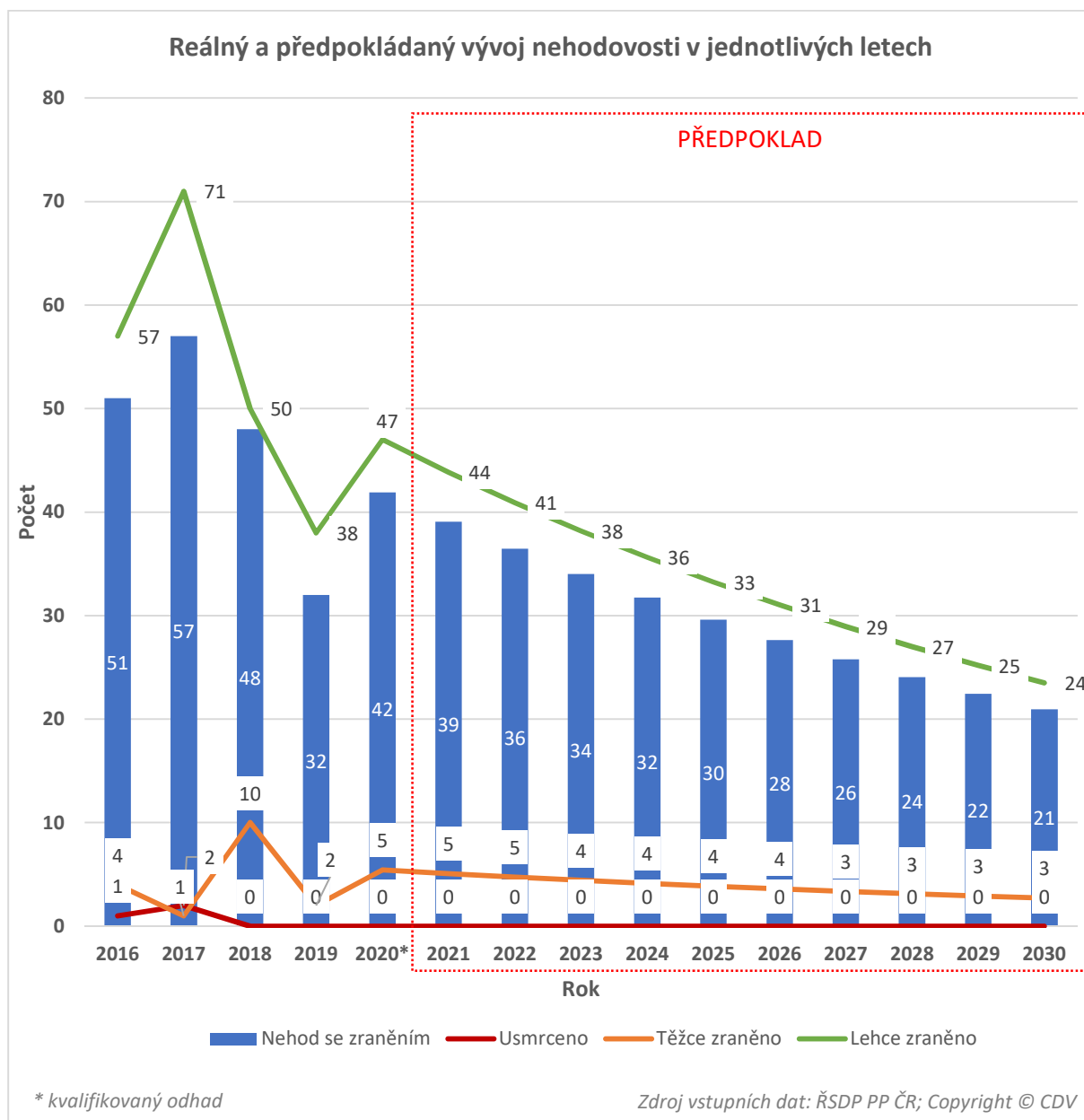
Vzhledem k dosavadnímu vývoji nehodovosti a následků dopravních nehod ve městě Valašské Meziříčí byl výše uvedený cíl modifikován a zpřísněn tak, aby se Valašské Meziříčí více přiblížilo k naplnění VIZE NULA, neboť díky nízkým absolutním počtům závažných následků má pro naplnění vize lepší předpoklady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

ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021–2030 MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ:

V ROCE 2030 NA ÚZEMÍ MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ NEBUDE USMRCENA NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÁ OSOBA, POČET TĚŽCE A LEHCE ZRANĚNÝCH OSOB KLESNE 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 Valašské Meziříčí na roky 2021 až 2030 je poměrně ambiciózní, zejména ve svém požadavku na snížení počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách. 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).

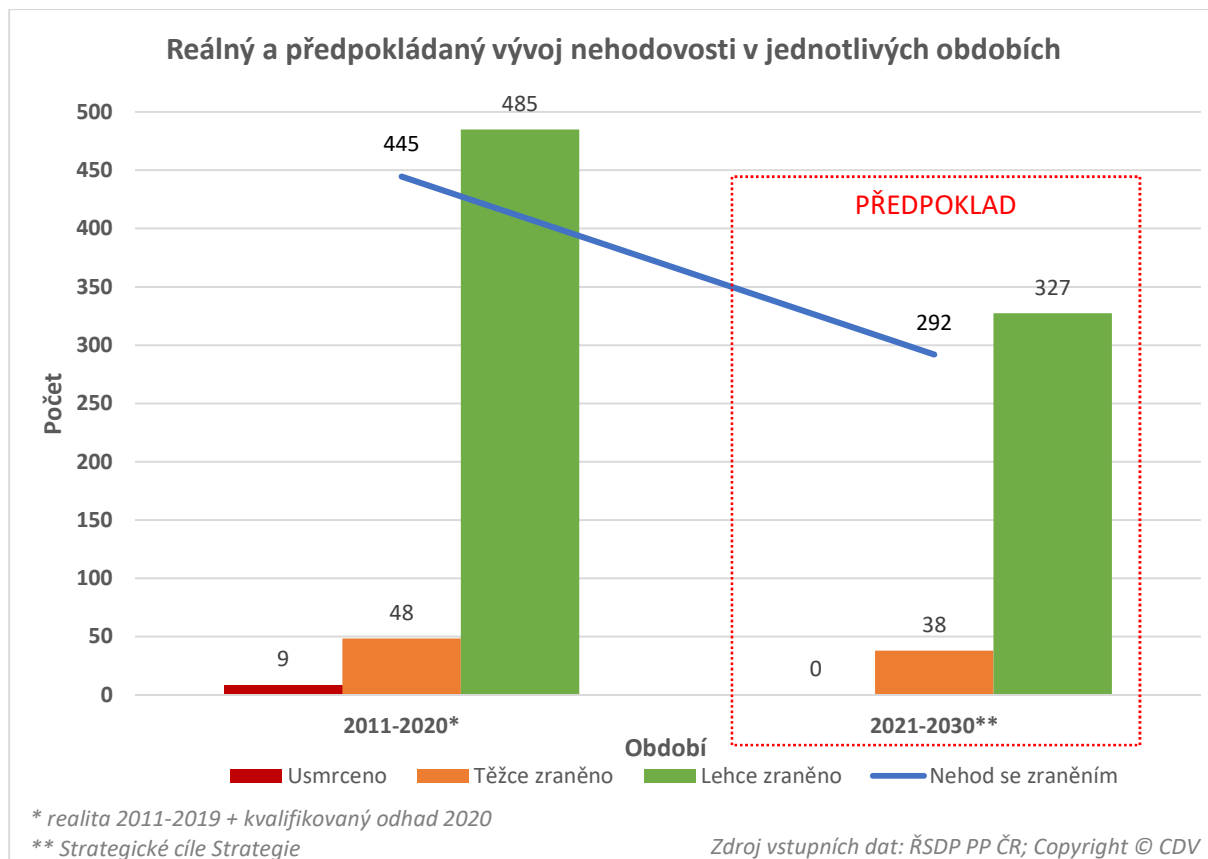


Graf 9 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých letech

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 by neměla být usmrcena při dopravních nehodách ve městě Valašské Meziříčí žádná osoba, nejvýše 38 osob by mělo

být při nehodách těžce zraněno a 327 osob lehce zraněno. Celkový počet nehod se zraněním by v tomto období neměl být vyšší než 292.



Graf 10 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých dekádách

3 AKČNÍ PROGRAM

K naplnění vytyčených 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. Pro nastavení AP na další období je vhodné provádět každoroční vyhodnocení plnění dané strategie. Po tomto každoročním vyhodnocení plnění roku 2021 a roku 2022 budou nastaveny aktivity pro období následující (2023-2024).

Akční plán města Valašské Meziříčí byl vytvořen na základě níže uvedených a vzájemně provázaných činností:

1. AP města Valašské Meziříčí vychází z AP Strategie BESIP 2021–2030, ze kterého transponuje 1 opatření.
2. Shluky dopravních nehod na území města za období 2009–2019.
3. Z projednání nehodových lokalit se zástupci města a ostatními správci silniční sítě (nově definované lokality z místního pohledu).
4. Z vlastní výzkumné činnosti zpracovatele Strategie.
5. Ze závěru jednání Komise BESIP města Valašské Meziříčí.

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. Pro období 2021 a 2022 je v AP uvedeno 14 shluků dopravních nehod k řešení. Každou nehodovou lokalitu je nutné posoudit individuálně z pohledu místních podmínek, ve zpracované strategii je tedy pouze rámcově uveden možný postup řešení dané lokality, a proto jsou v AP definovány aktivity na zahájení jednání se správcem dané komunikace a dalšími dotčenými subjekty. **Konkrétní řešení lokalit zde uvedeno není, musí vyplynout až z následně provedené bezpečnostní inspekce, která provede podrobné šetření přímo na místě a navrhne různé varianty řešení.**

Akční program města Valašské Meziříčí 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
- Nesprávný způsob jízdy

Dle kategorie viníka nehody:

- Řidič osobního automobilu
- Cyklista
- Řidič nákladního automobilu

K úspěšnému naplnění vytýčených strategických i klíčových ukazatelů je nutné zapojení všech zainteresovaných subjektů zodpovědných za bezpečnost a jejich vzájemnou spolupráci. Především se jedná o tyto subjekty:

Krajský manager Besip Zlínského kraje, Krajský koordinátor SO BESIP, Policie ČR, Městská policie, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství silnic Zlínského kraje, HZS ZK, mateřské školy, základní školy, SVČ Domeček, kluby seniorů a další zainteresované subjekty.

Jednotlivé navržené činnosti a aktivity zainteresovaných subjektů jsou konkrétně uvedeny v 53 opatřeních AP. Komunikace s občany města a dalšími subjekty je navržena v AP, konkrétně se jedná o „Systémová opatření (Aktivity 52 a 53).

AP města Valašské Meziříčí je uveden v samostatné Příloze 1.

3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření

V průběhu 10 let (2010–2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Valašské Meziříčí 997 mil. Kč, za rok 2019 činily 92 mil. Kč. Aby k těmto celospolečenským 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 Valašské Meziříčí je základní kalkulace potřebných finančních prostředků. Při stanovení této kalkulace bylo vycházeno z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření (definovaných v AP), odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace na území města, konzultací s odborníky. Při tvorbě predikce byl podkladem i **závěrečný účet města z posledních tří let, ze kterých je patrné, že podíl výdajů do dopravy na celkových výdajích města má v posledních letech mírně klesající tendenci (4,6 % v roce 2017, 5 % v roce 2018 a 4,5 % v roce 2019).**

Jelikož závěrečný účet města neobsahuje samostatnou kapitolu nákladů na BESIP a dopravy, bylo nutné detailně projít všechny nákladové položky a z nich vybrat pouze ty, které přímo souvisí s oblastí dopravy a BESIP. Z tohoto důvodu jsou uvedené částky v Tabulkách 16, 17 a 18 orientační.

Finanční náročnost plnění Strategie BESIP 2021-2030 města Valašské Meziříčí je uvedena v Tab. 15.

Tabulka 15 Finanční náročnost plnění Strategie BESIP 2021-2030 města Valašské Meziříčí

Strategické pilíře Akčního plánu	2021	2022
Účastníci provozu	900 000 Kč	1 000 000 Kč
Infrastruktura (vč. stávajících výdajů)	64 000 000 Kč	66 500 000 Kč
Systémové opatření	120 000 Kč	120 000 Kč
CELKEM	65 020 000 Kč	67 620 000 Kč

Zdroj: poskytnuté materiály zadavatelem

Přesná alokovaná částka by měla vycházet z podrobného ročního výpisu plánovaných akcí na daný rok a návazně na to predikovat potřebné finanční prostředky na realizaci těchto akcí. Právě při přípravě rozpočtu města na rok 2021 by měly být tyto pilíře AP zohledněny. 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.

Tabulka 16 Výdaje města do dopravy v roce 2019

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše neinvestičních/neinvestičních výdajů zaměřené na DOPRAVU
2019	1 281 531 598	<p>Silnice 16 137 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - podlimitní technické zhodnocení 30 tis. Kč - nákup ostatních služeb 5 560 tis. Kč - opravy a udržování 8 904 tis. Kč - stavby 1 642 tis. Kč <p>Ostatní záležitosti pozemních komunikací 16 827 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - podlimitní technické zhodnocení 3 tis. Kč - nákup ostatních služeb 10 tis. Kč - opravy a udržování 4 120 tis. Kč - stavby 12 692 tis. Kč <p>Bezpečnost silničního provozu 1 096 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - zařízení 1 1096 tis. Kč <p>Dopravní obslužnost veřejnými službami 23 897 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nákup služeb 58 tis. Kč - výdaje na dopravní územní obslužnost 21 619 tis. Kč - neinvestiční transfery krajům 2 200 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2019: 1 281 531 598 Kč

VÝŠE PŘÍMÝCH VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2019: 57 957 000 Kč

PODÍL DOPRAVY NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2019: **4,5%**

Tabulka 17 Výdaje města do dopravy v roce 2018

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše investiční/neinvestiční výdajů zaměřené na DOPRAVU
2018	1 200 018 960	<p>Silnice 29 531 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nákup ostatních služeb 5 379 tis. Kč - opravy a udržování 4 044 tis. Kč - stavby 20 108 tis. Kč <p>Ostatní záležitosti pozemních komunikací 14 109 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nájemné 10 tis. Kč - zpracování dat a IT 101 tis. Kč - nákup ostatních služeb 5 tis. Kč - opravy a udržování 4 092 tis. Kč - stavby 9 899 tis. Kč <p>Dopravní obslužnost veřejnými službami 16 891 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nákup ostatních služeb 34 tis. Kč - výdaje na dopravní územní obslužnost 14 437 tis. Kč - neinvestiční transfery krajům 2 230 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2018: 1 200 018 960 Kč
 VÝŠE VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2018: 60 531 000 Kč
 PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2018: **5%**

Tabulka 18 Výdaje města do dopravy v roce 2017

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše neinvestičních/investiční výdajů zaměřených na DOPRAVU
2017	1 044 607 625	<p>Silnice 13 554 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nákup služeb 5 391 Kč - opravy a udržování 6 679 tis. Kč - platby daní krajům, obcím st. fondům 10 tis. Kč - stavby 1 473 tis. Kč <p>Ostatní záležitosti PK 21 471 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - nájemné 56 tis. Kč - zpracování dat a služby IT 107 tis. Kč - nákup ostatních služeb 29 tis. Kč - opravy a udržování 6 033 tis. Kč - stavby 15 215 tis. Kč - pozemky 29 tis. Kč <p>Ostatní záležitosti v silniční dopravě 350 tis. Kč</p> <p>Dopravní obslužnost 12 816 tis. Kč</p> <ul style="list-style-type: none"> - výdaje na dopravní územní obslužnost 10 571 tis. Kč - neinvestiční transfery krajům 2 244 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2017: 1 044 607 625 Kč
 VÝŠE VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2017: 48 191 000 Kč
 PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2017: **4,6%**

ZÁVĚR

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

Ve Valašském Meziříčí došlo v období 2009–2019 k 11 dopravním nehodám se smrtelnými následky. Při dalších nehodách bylo 52 osob zraněno těžce a 506 lehce. Během 10 let (2010–2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Valašského Meziříčí 997 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. Důležité je poznamenat, že při plnění Akčního programu je nutná spolupráce všech zainteresovaných subjektů, které mohou bezpečnost silničního provozu na území města ovlivnit.

Vize NULA znamená město bez jakýchkoliv smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou. Nejpozději v roce 2050 by neměl být ve Valašském Meziříčí nikdo usmrčen ani těžce zraněn. Střednědobým cílem je vytvořit podmínky proto, aby **v roce 2030 nebyla na území města Valašské Meziříčí 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:

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – 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.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel>
- [7] ŘSD ČR - údaje o Celostátním sčítání dopravy, <http://scitani2016.rsd.cz>
- [8] Poskytnuté materiály zadavatelem - Město Valašské Meziříčí
- [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
- [11] Data z radarů od Městské policie města Valašského Meziříčí

ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021-2030 MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

V období 2021-2030 nebude ve městě Valašské Meziříčí na následky dopravní nehody usmrcen žádný člověk, počet těžce a lehce zraněných v roce 2030 klesne na polovinu oproti roku 2020.

