



MĚSTO
KROMĚŘÍŽ

KROMĚŘÍŽ

STRATEGIE
BESIP
2021-2030

OBSAH

ÚVOD	3
1 ANALYTICKÁ ČÁST	5
SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA KROMĚŘÍŽ	6
Věková struktura obyvatelstva	7
Vzdělanostní struktura	7
Zaměstnanost	7
Oblast podnikání	7
Sídelní struktura.....	8
CHARAKTERISTIKA SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	9
1.1.1 Motorizace	12
1.1.2 Hromadná doprava	12
1.1.3 Cyklodoprava.....	13
1.1.4 Pěší doprava.....	16
1.1.5 Intenzity dopravy.....	17
1.1.6 Nepřímé ukazatele bezpečnosti	19
1.1.7 Realizované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu	21
1.1.8 Další faktory ovlivňující dopravu.....	23
1.1.9 Plán udržitelné mobility	24
VÝVOJ NEHODOVOSTI.....	26
1.1.10 Okolnosti dopravních nehod	32
1.1.11 Nehodovost dle klíčových ukazatelů	34
1.1.12 Ekonomické dopady nehodovosti.....	42
1.1.13 Shluky dopravních nehod za období 2015–2019	43
2 STRATEGICKÁ ČÁST	63
Strategický rámec.....	63
Strategické cíle	64
3 AKČNÍ PROGRAM	67
3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření.....	68
ZÁVĚR	72
Přílohy	73
Příloha 1 Akční program	73
Použité zdroje	74


ÚVOD

Strategie BESIP 2021–2030 města Kroměříže je důležitým počinem vedení města, kterým vyjadřuje svůj záměr na zásadní snížení dopravní nehodovosti na území města Kroměříž. Je konkrétním krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků a přímo navazuje na aktuálně zpracovaný Plán udržitelné městské mobility Kroměříž¹.

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

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

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

Bezpečné město Kroměříž znamená město bez jakýchkoliv  smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou. Nejpozději v roce 2030 by neměl být v Kroměříži nikdo usmrčen ani těžce zraněn. Město Kroměříž se tak připojuje k otrokovické výzvě a naplnění [VIZE NULA](#).²
Střednědobým cílem je vytvořit podmínky pro to, aby:

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

Pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu na území Kroměříže bylo přijato motto:

**KROMĚŘÍŽ - MĚSTO BEZ ZÁVAŽNÝCH
DOPRAVNÍCH NEHOD**

¹ Zpracovatel: UDIMO spol. s r. o.

² VIZE NULA je filosofický náhled na dopravní nehody – každé úmrtí a těžké zranění je zbytečné. Cílem je dosažení bezpečného dopravního systému.

Strategie BESIP města Kroměříže 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.

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

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:

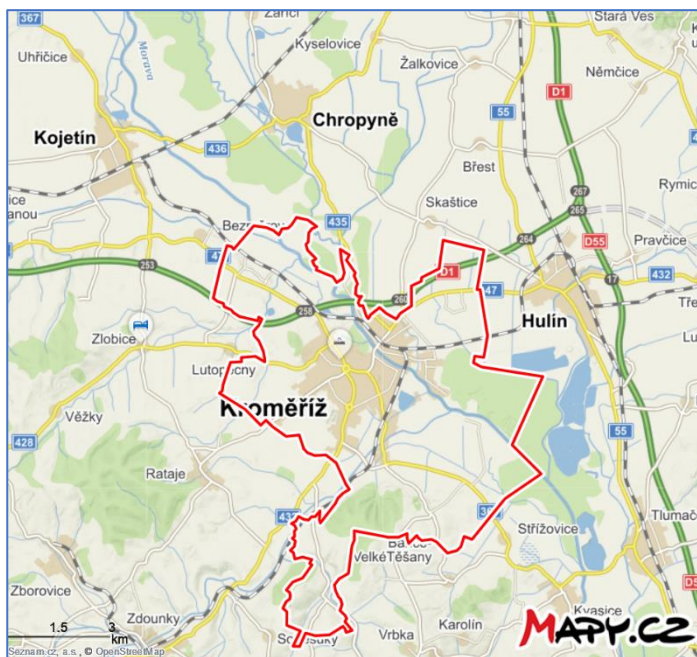
Kroměříž - město bez závažných dopravních nehod. Uveden je zde Akční program, který obsahuje aktivity pro jednotlivé odpovědné subjekty, které svou činností ovlivňují úroveň bezpečnosti v Kroměříži. Akční program je konkrétním postupem realizace opatření k naplnění stanovených strategických cílů.

2 ANALYTICKÁ ČÁST

V současné době je zpracován Plán udržitelné městské mobility, který je zaměřen na komplexní zajištění dostupnosti dopravy s minimalizací jejích negativních dopadů na zdraví, společnost a životní prostředí. Strategie BESIP na území města Kroměříže je speciálně zaměřena na problematiku nehodovosti, čemuž odpovídá i obsah a rozsah analytické části.

Město Kroměříž

Město Kroměříž je jedinečným historickým městem, díky svým památkám nazývaným „Hanáckými Aténami“. První písemná zmínka o osadě existující na trase důležité pravěké obchodní komunikace, tzv. „jantarové stezce“, spojující Podunají s Baltem, pochází již ze 12. století. Historie města je již od 13. století úzce spojena s olomouckým biskupstvím (a později arcibiskupstvím), které přivedlo město ke značnému společenskému, kulturnímu a architektonickému rozkvětu. Od nepaměti je Kroměříž spjata s bohatou historií, tradicemi, úrodnou hanáckou krajinou i s církevní mocí. Evropského významu nabylo město v roce 1848, kdy se zde konal ústavodárný říšský sněm rakouské monarchie, jehož se zúčastnila řada významných osobností tehdejšího politického života.



Obrázek 1 Územní obvod města Kroměříž

V roce 1997 byla Kroměříž vyhlášena nejkrásnějším historickým městem České republiky a o rok později, v roce 1998, byl komplex arcibiskupského zámku a zahrad zapsán na listinu světového dědictví UNESCO.

Město Kroměříž je druhým největším městem Zlínského kraje s 28 620 obyvateli (k 31. 12. 2019). Je centrem správního obvodu (ORP), který leží v západní části Zlínského kraje a zahrnuje celkem 46 obcí s 68 561 obyvateli (k 31.12.2019). Na západě ORP sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě a severu s Olomouckým krajem. Na východě jsou jeho sousedy správní obvody Zlínského kraje Holešov a Otrokovice, na jihu správní obvod Uherské Hradiště. Hulín, Chropyně, Koryčany a Morkovice-Slížany mají rovněž statut města a jsou současně obcemi s pověřeným obecním úřadem (POU).

SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA KROMĚŘÍŽ

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

Počet obyvatel



Ve městě Kroměříž žilo k 31. 12. 2019 celkem 28 620 obyvatel, z toho 47,5 % mužů a 52,5 % žen. Průměrný věk obyvatel města činil 44,2 let. V Kroměříži obdobně jako v celém regionu občanů ubývá. V porovnání let 2010-2019 došlo k poklesu počtu o 571 obyvatel, tj. o 2,0 %.

Počet obyvatel ve správním obvodu ORP Kroměříž činil k 31. 12. 2019 celkem 68 561 obyvatel. Proti stavu na konci roku 2010 v něm ubylo 1 703 obyvatel, tj. 2,4 %, tedy relativně více než ve městě Kroměříži. Znamená to, že obce v ORP Kroměříž zaznamenaly větší úbytek obyvatel než samotné město Kroměříž. Průměrný věk obyvatel ORP Kroměříž je 43,5 let, tedy mírně nižší než v Kroměříži.

V celém Zlínském kraji žilo k 31. 12. 2019 celkem 582 555 obyvatel. Ve stejném období 2010–2019 došlo ke snížení počtu obyvatel o 7 806 lidí, tj. o 1,3 %. Průměrný věk obyvatel kraje činil 43,3 let.

Tabulka 1 Porovnání vývoje počtu obyvatel v Kroměříži, ORP Kroměříž a Zlínském kraji (dle stavu k 31. 12. daného roku)

		2010	2015	2016	2017	2018	2019
Počet obyvatel	Město Kroměříž	29 191	29 066	29 002	28 897	28 816	28 620
	ORP Kroměříž	70 264	69 335	69 141	68 842	68 746	68 561
	Zlínský kraj	590 361	584 676	583 698	583 056	582 921	582 555
Průměrný věk	Město Kroměříž	42,2	43,3	43,4	43,7	43,9	44,2
	ORP Kroměříž	41,4	42,6	42,9	43,1	43,2	43,5
	Zlínský kraj	41,2	42,5	42,7	42,9	43,1	43,3

V posledních deseti letech dochází k mírnému poklesu počtu obyvatel jak města Kroměříž, tak ORP Kroměříž i Zlínského kraje (na rozdíl od celorepublikového nárůstu – hlavně vlivem imigrace). Je zajímavé, že ve sledovaném období je úbytkem obyvatel více postižen správní obvod ORP Kroměříž než město samotné.

Věková struktura obyvatelstva



Populace v produktivním věku (15-64 let) tvoří 62,8 % obyvatelstva města, což představuje nižší podíl ve srovnání s celým Zlínským krajem (64,0 %). Podíl dětí do věku 0-14 let tvoří 14,9 % obyvatelstva města a je také mírně nižší než ve Zlínském kraji (15,2 %). Počet obyvatel nad 65 let věku činí 22,3 % obyvatelstva města, což převyšuje podíl obyvatelstva v této věkové struktuře ve Zlínském kraji (20,8 %).

Vzdělanostní struktura



V Kroměříži disponuje vysokoškolským vzděláním 22,9 % zaměstnaných osob, což je výrazně více než ve Zlínském kraji (16,3 %). Oproti České republice se také jedná o nadprůměrnou hodnotu (18,3 % zaměstnaných – údaje podle sčítání lidu, domů a bytů 26. 3. 2011)³.

Zaměstnanost



ORP Kroměříž je ve Zlínském kraji na 4. místě mezi ORP s nejvyšším podílem nezaměstnaných osob. Ve městě Kroměříž dosahoval k 31. 12. 2019 tento podíl 2,8 % a v ORP Kroměříž činil 2,65 %, což jsou hodnoty bližší celostátnímu průměru (2,9 %) než je průměrný podíl nezaměstnaných osob ve Zlínském kraji, který dosáhl 2,4 %.

Oblast podnikání



Nezanedbatelná je i role největších firem ve městě, které mají významný vliv na dopravu, a to jak nákladní (zásobování, distribuce výrobků), tak i osobní (zaměstnanci).

Mezi nejvýznamnější patří firmy: NAVOS, a.s., MAGNETON a.s., Fremach Morava, s.r.o., BIOPAS spol. s r.o., KMOTR - Masna Kroměříž a.s., Roman Vodica, Válek Logistic s.r.o., Sabik s.r.o., ROSA market s.r.o., ECODUMP s.r.o. (Vážanská cihelna), SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s. Dále to jsou firmy zaměřené na prodej stavebnin (ul. Bílanská, Jožky Silného) a zásobování všech super (hyper) marketů - Kaufland, Tesco, Albert, Penny.

Záměrem Strategie BESIP Kroměříž je vytvoření jeho širšího přijetí a návazného zapojení do realizace bezpečnostních opatření jejího Akčního programu nejen organizacemi, které za bezpečnost silničního provozu odpovídají, ale i spolupráce ostatních organizací a firem, které ve městě působí.

Role firem v oblasti BESIP

³ Novější údaje pro tento ukazatel nejsou k dispozici.

Po odsouhlasení se zadavatelem byl připraven stručný dotazník (k dispozici u zadavatele) a jeho cestou rozeslán příslušným firmám. Cílem dotazníku bylo zjistit postoj k řešení problémů bezpečnosti silničního provozu a získat vstupní kontakt na organizace, které by měly zájem spolupracovat. Návazným krokem bylo s nimi dohodnout konkrétní možnosti jejich zapojení.

Dotazníky byly rozeslány celkem 15 organizacím. Do konce října 2019 se vrátily pouze 4 vyplněné dotazníky (NAVOS, a.s., Fremach Morava, s.r.o., BIOPAS spol. s r.o., SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s.). Vzhledem k nízké návratnosti byly organizace cestou místní pobočky Hospodářské komory znovu osloveny.

Z obdržených odpovědí především vyplývá, že dvě třetiny pracovníků dojíždí do práce vlastním automobilem, cca 15 % na kole, 9 % používá veřejnou dopravu a zbytek chodí pěšky. Problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu vidí výhradně v nedostatečné infrastruktuře (chybějící obchvat, nedostatek cyklostezek, řešení konkrétních křižovatek apod). Shodně považují zajištění bezpečnosti provozu pro své pracovníky i klienty za důležité, samostatně jej však nevyvíjejí a ani se na nich nepodílejí. Unisono deklarují zájem se do nich aktivně zapojit, a dokonce je i finančně podpořit.

Přestože na rozeslané dotazníky reagovalo jen několik firem, jejich odpovědi byly natolik podobně vstřícné, že je možno je přijmout jako jednoznačný signál zájmu o problémy bezpečnosti silničního provozu a o aktivní zájem se na jejich řešení podílet. V dalším postupu se jeví nezbytné především vytvořit plán aktivit, které vytvoří podmínky pro rozvinutí podílu firem na realizaci Strategie BESIP Kroměříž, kontaktovat pozitivně reagující firmy a znovu vhodným způsobem oslovit firmy, které dosud nereagovaly.

Sídelní struktura

Kroměříž je střediskem správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP), který zahrnuje celkem 46 obcí (z toho 5 měst, včetně Kroměříže). Jsou to: Bařice-Velké Těšany, Bezměrov, Břest, Cetechovice, Dřínov, Honětice, Hoštice, **Hulín, Chropyně**, Chvalnov-Lísky, Jarohněvice, Karolín, **Koryčany**, Kostelany, **Kroměříž**, Kunkovice, Kvasice, Kyselovice, Litenčice, Lubná, Lutopecny, **Morkovice-Slížany**, Nítkovice, Nová Dědina, Pačlavice, Počenice-Tetětice, Prasklice, Pravčice, Rataje, Roštín, Skaštice, Soběsuky, Střílky, Střížovice, Sulimov, Šelešovice, Troubky-Zdislavice, Uhřice, Věžky, Vrbka, Zářící, Zástřizly, Zborovice, Zdounky, Zlobice, Žalkovice (**tučně** označená jsou města). Pro tyto obce zajišťuje výkon státní správy jako obec s rozšířenou působností.

Kroměříž-západ krátce na to 23. září 2008. Navazující úsek k Hulínu byl dán do provozu 3. prosince 2010 a zhruba o půl roku později bylo otevřeno i jeho prodloužení do Říkovic. Tato poloha Kroměříže zajišťuje její pohodlnou dostupnost pro dálkovou dopravu a zvyšuje její atraktivnost.

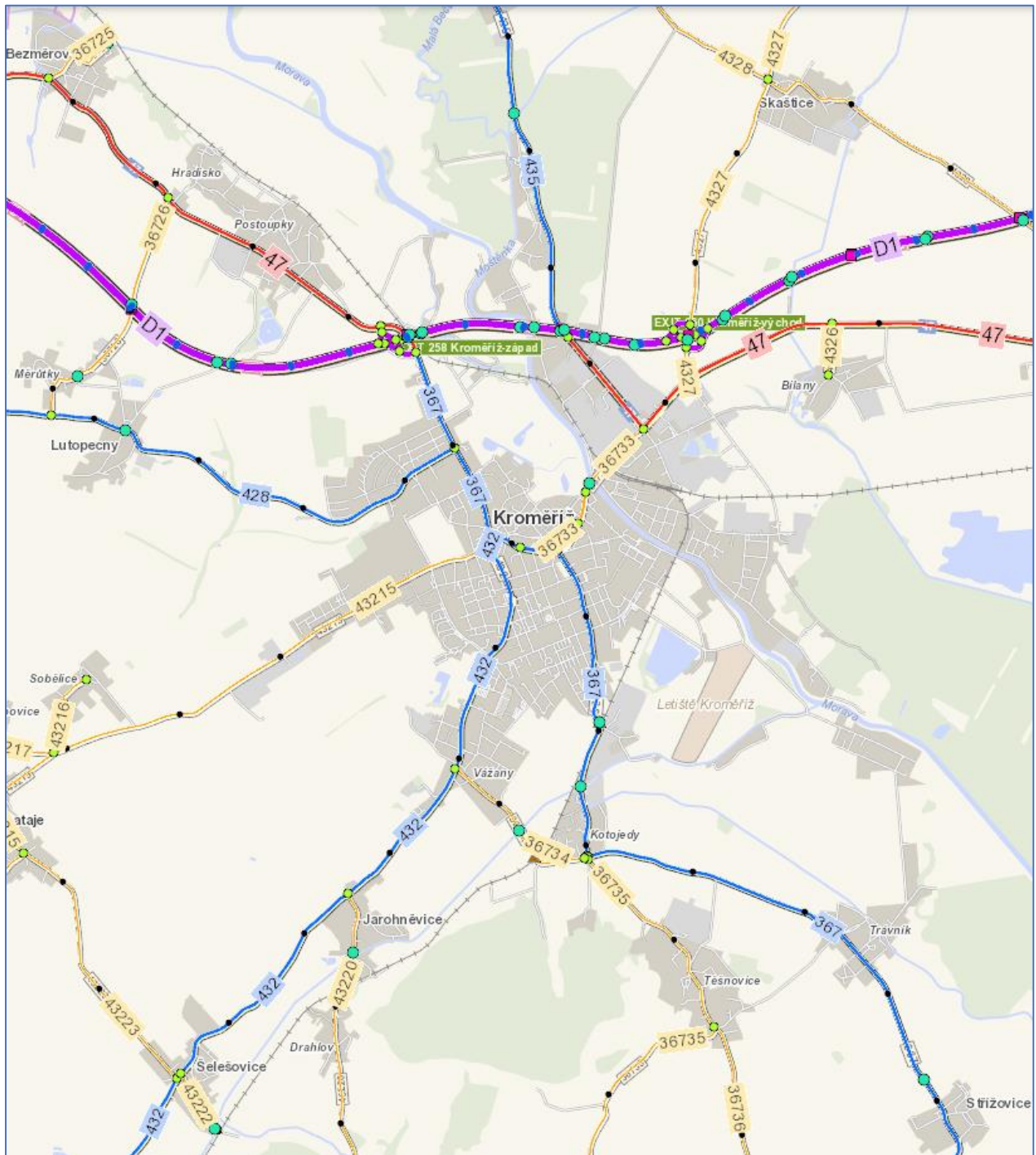
Kroměříž je navíc významnou dopravní křižovatkou regionálního významu, přes jejíž území prochází jeden dálniční úsek se dvěma dálničními křižovatkami a jeden úsek silnice I. třídy, které spravuje ŘSD ČR, správa Zlín. Kromě toho se na jeho území nachází i 4 úseky silnic II. třídy a 8 úseků silnic III. třídy, které jsou ve vlastnictví Zlínského kraje a jejichž výstavbu, opravu, údržbu a majetkovou správu zabezpečuje ŘSZK.



Tabulka 3 Délky pozemních komunikací na katastrálním území Kroměříže (bez účelových komunikací)

Komunikace	Délka celkem (km)	Intravilán (km)	Extravilán (km)
D1	5,9	0,0	5,9
I/47	6,3	2,7	3,6
II/367	8,6	4,5	4,1
II/428	2,1	1,3	0,8
II/432	2,8	2,8	0,0
II/435	1,0	0,3	0,7
III/36726	1,0	0,0	1,0
III/36733	1,3	1,3	0,0
III/36734	1,5	0,9	0,6
III/36735	3,0	0,9	2,1
III/36736	1,0	0,1	0,9
III/36738	0,5	0,0	0,5
III/43215	2,6	2,6	0,0
III/43220	3,5	1,4	2,1
Silnice celkem	41,1	18,8	22,3
Místní komunikace	58	58	-
Pozemní komunikace	99,1	76,8	22,3

Poloha Kroměříže v bezprostřední blízkosti křížení významných dálničních tahů vytváří významnou příležitost pro její hospodářský rozvoj i zvýšení návštěvnosti jedinečných historických pamětihodností. Kroměříž jako dopravní uzel regionálního významu tak disponuje hustou sítí silničních komunikací. To se však odráží v tom, že místní komunikace se podílejí na celkové délce komunikací v Kroměříži pouze necelými 60 %. **Tím jsou částečně limitovány možnosti města jako jejich vlastníka přímo ovlivnit podmínky pro zlepšení bezpečnosti provozu.**



Obrázek 3 Pozemní komunikace na katastrálním území Kroměříže
Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2015, ŘSD

2.1.1 Motorizace

Úroveň automobilizace i motorizace v Kroměříži je ve srovnání s ORP Kroměříž i se Zlínským krajem nepatrně nižší. Současně je třeba zdůraznit, že Zlínský kraj patří mezi nejméně motorizované kraje v ČR, stupeň automobilizace ČR k danému datu je 509 osobních automobilů / tis. obyv. a stupeň motorizace 683 motorových vozidel / tis. obyv.).

Tabulka 4 Porovnání automobilizace a motorizace v Kroměříži, ORP Kroměříž a ve Zlínském kraji (31. 12. 2019)

Počet vozidel	Kroměříž	ORP Kroměříž	Zlínský kraj
Osobní automobily	12 731	31 377	264 393
Motocykly	2 287	6 772	49 179
Nákladní automobily	1 803	3 900	35 309
Autobusy	105	116	929
stupeň automobilizace (osobních automobilů/tis. obyv.)	445	458	454
stupeň motorizace (motorových vozidel/tis. obyv.)	591	615	600

Zdroj: Centrální registr vozidel

Úroveň automobilizace i motorizace v Kroměříži nepatrně zaostává za úrovní Zlínského kraje. Vzhledem ke špatné pozici kraje v celorepublikovém měřítku však o to výrazněji zaostává za republikovým průměrem (o 13 %).

2.1.2 Hromadná doprava

Předmětem Strategie BESIP města Kroměříž není řešení veřejné dopravy na území města a optimalizace dopravní obslužnosti. Její řešení není jen otázkou vhodné infrastruktury, ale má řadu dalších sociálních, finančních, politických a rozvojových dopadů, které si vyžadují speciální pozornost a koordinaci s komplexním řešením udržitelné mobility. Podrobně je řešena v již uvedeném Plánu udržitelné městské mobility.

Její zahrnutí do strategie má především informativní charakter. Je ale současně i zdůrazněním potřeby zohlednit její požadavky na kvalitní provoz a sladit je s opatřeními na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Vedení linek po komunikacích města je jedním z významných prvků určujících rozsah a výběr vhodných zklidňujících opatření. Při jejich návrhu je třeba preferovat taková řešení, která nebudou mít vliv na komfort jízdy a pohodlí cestujících v prostředcích veřejné dopravy.

Základní problémy kvalitní funkce veřejné dopravy:

- zavedení integrovaného dopravního systému (IDS) a zvýšení rozsahu dopravní obslužnosti,
- rozšíření obsluhy jednotlivých místních částí prostřednictvím MHD versus ekonomická rentabilita jejich provozu,
- nedostatečná harmonizace jízdních řádů spojů MHD na vlaky a příměstskou autobusovou dopravu,

- nedisciplinovanost řidičů osobních automobilů parkujících na vyznačených zastávkových pruzích autobusů,
- společné zastávky se zastávkami příměstské dopravy,
- funkční zjednosměrnění ulic z pohledu veřejné dopravy.

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

2.1.3 Cyklodoprava

Příhodná terénní konfigurace města Kroměříže a jeho okolí vytváří ideální podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy a její maximální využití nejen pro rekreační účely a volnočasové aktivity, ale i jako plnohodnotnou alternativu individuální přepravy do zaměstnání i za ostatními aktivitami (do školy, za nákupy, k vybavení úředních záležitostí i dalších sociálních záležitostí).



Kroměříž prochází Moravská stezka, která spojuje Jeseníky s jižní Moravou. Cyklotrasa začíná na česko-polských státních hranicích, je vedena přes Jeseníky, od Hanušovic sleduje tok řeky Moravy, prochází lužními lesy Litovelského Pomoraví a přichází do Olomouce. Pokračuje přes město Kroměříž a podél Baťova kanálu až do vinařské oblasti jižní Moravy a Lednicko-valtického areálu. Umožňuje pohodlnou jízdu na kole jak na sever Moravy, tak i na jih do Otrokovic a Uherského Hradiště.

Městu Kroměříž chybí napojení na Olomoucký kraj a cyklisté přijíždějí v úseku Moravské stezky (EuroVelo 4) do města po frekventované silnici od Chropyně. Je vhodné řešit napojení na Chropyni.

V roce 2007 byl vypracován Generel cyklostezek mikroregionu Kroměřížsko, který je zastaralý a je potřeba dokument aktualizovat. Od roku 2013 je Kroměříž členem Asociace cykloměst a od roku 2015 má zřízenou pozici městského cyklokoordinátora.

V katastru města se postupně plánují budovat další cyklostezky, které propojují atraktivní místa volnočasových aktivit. V přípravné fázi je projekt na cyklostezku Postoupky (z okraje města pod dálničním mostem až do Postoupek), realizace cyklostezky se předpokládá v roce 2022. Cyklostezka Rataje je pozastavena z důvodu majetkových záležitostí. Díky historickému urbánnímu vývoji města mají komunikace ve městě nedostatečnou šířku a dochází k problémům i mezi cyklistickou a veřejnou dopravou.

Město Kroměříž plně nevyužívá potenciálu cyklistického uzlu, kdy v intravilánu končí cyklostezka podél Bařova kanálu a chybí další návaznost na Olomoucký kraj a Zdounky. V rámci napojení na ostatní obce chybí napojení na všechny obce kromě místní části Bílany. Chybí tedy napojení na Lutopecny, Rataje, Jarohněvice a Drahlov. Nabízí se také propojení Vážany-Kotojedy a Bílany-Skaštice. V rámci Moravské stezky je pak nutné řešit napojení na Plešovec, to je však v katastru Chropyně. Lokální význam má dále propojení se Zdounkami. V koncepci cyklodopravy Zlínského kraje je navrhováno trasování podél železnice. To je však u Kroměříže velmi problematické a město nyní připravuje alternativní trasování.

Pro kvalitní zajištění cyklistické dopravy je třeba se zaměřit na realizaci opatření ke:

- zlepšení průjezdu cyklistů v intravilánu města a propojení:
 - Kroměříž – Postoupky,
 - Kroměříž – Jarohněvice,
 - Kroměříž – Lutopecny,
 - Kroměříž – Rataje,
 - Kotojedy – Vážany,
 - Bílany – Skaštice,
 - Plešovec – Kroměříž,
- vyřešení problémů konfliktů smíšené dopravy mezi motorovou a nemotorovou,
- zlepšení průtahu městem (průjezd cyklistů, návaznost na vybudování záchytných parkovacích ploch na vjezdech do města),
- zamezení používání komunikací pro pěší a cyklisty, kteří ohrožují bezpečnost chodců
 - pokud jsou šířky chodníků min. 3 m (Norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací), tak je možné vyznačit jako smíšené stezky, avšak **je nutné posoudit každý úsek individuálně** z pohledu bezpečnosti,
 - osvěta v cyklodopravě (co je to cyklopruh, cyklopiktogram, jak se chovat na smíšené stezce, povinná výbava cyklisty, atd), vysvětlení správného pohybu účastníků silničního provozu online formou (web), offline (brožury, letáky), atd.

Ke konci roku 2019 byl dokončen Plán udržitelné městské mobility, který se problematikou cyklistické dopravy taktéž zabývá. Aktuálně město připravuje řadu opatření pro cyklisty i pěší (značené smíšené stezky pro pěší i cyklisty, cyklopruhy a cyklopiktogramy). Řada z opatření bude hotova již v roce 2020 a další budou navazovat v roce 2021. Připravována je také osvěta v cyklodopravě a akce pro děti, jejichž cílem je přiblížit cyklistiku dětem a udělat ji zábavnou. V roce 2021 bude mít pumptrack a singletraily pro děti na Barbořině.

Význam cyklistické dopravy jako integrální součásti udržitelné dopravy je v současné době zcela zřejmý. Plnohodnotná funkce cyklistické dopravy je přímo závislá na dostupnosti infrastruktury, která musí vytvářet dostatečně bezpečné podmínky pro její provoz. Ve městech s historicky vytvořeným prostorem je třeba hledat přijatelnou koexistenci a kompromisní řešení nejen s automobilovou dopravou, ale i s chodci.



2.1.4 Pěší doprava

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

Zlepšení sítě pěších tras je postavena na těchto principech:

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

Vzhledem k tomu, že chodci jsou nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu, je třeba pro ně na komunikacích zajistit naprosto bezpečné podmínky. Lze je zajistit buď úplnou segregací od ostatních druhů dopravy (např. pěší zóny, stezky pro pěší, podchody apod.) nebo vytvořit podmínky pro jejich koexistenci s ostatními druhy dopravy (např. Zóny 20, Zóny 30 a obytné zóny, samostatné chodníky apod.) anebo při nevyhnutelnosti jejich kontaktu s motorovou dopravou minimalizovat riziko nebezpečných střetů (např. různé podoby přechodů apod.).



V katastru města je citelná absence chodníků na některých místech v přílehlé zástavbě – ul. Kotojedská, Třasoňova – Altyře, Lutopecká a Obvodová – Kotojedská. Výstavbu nových chodníků je třeba realizovat i s ohledem na min. šířku 3 m pro případný smíšený provoz pěších i cyklistů.

2.1.5 Intenzity dopravy

Základní informace o dopravním zatížení a jeho změnách na vybraných komunikacích poskytují výsledky celostátního sčítání dopravy a jejich porovnání v roce 2010 a 2016. Celostátní sčítání pokrývá jen základní síť pozemních komunikací, nicméně poskytuje dostatečný obraz o stavu silniční dopravy na území města.

Tabulka 5 Intenzity na vybraných pozemních komunikacích na katastrálním území Kroměříže

(průměrný počet vozidel za 24 hodin, jedná se o intenzity na různých úsecích dané komunikace)

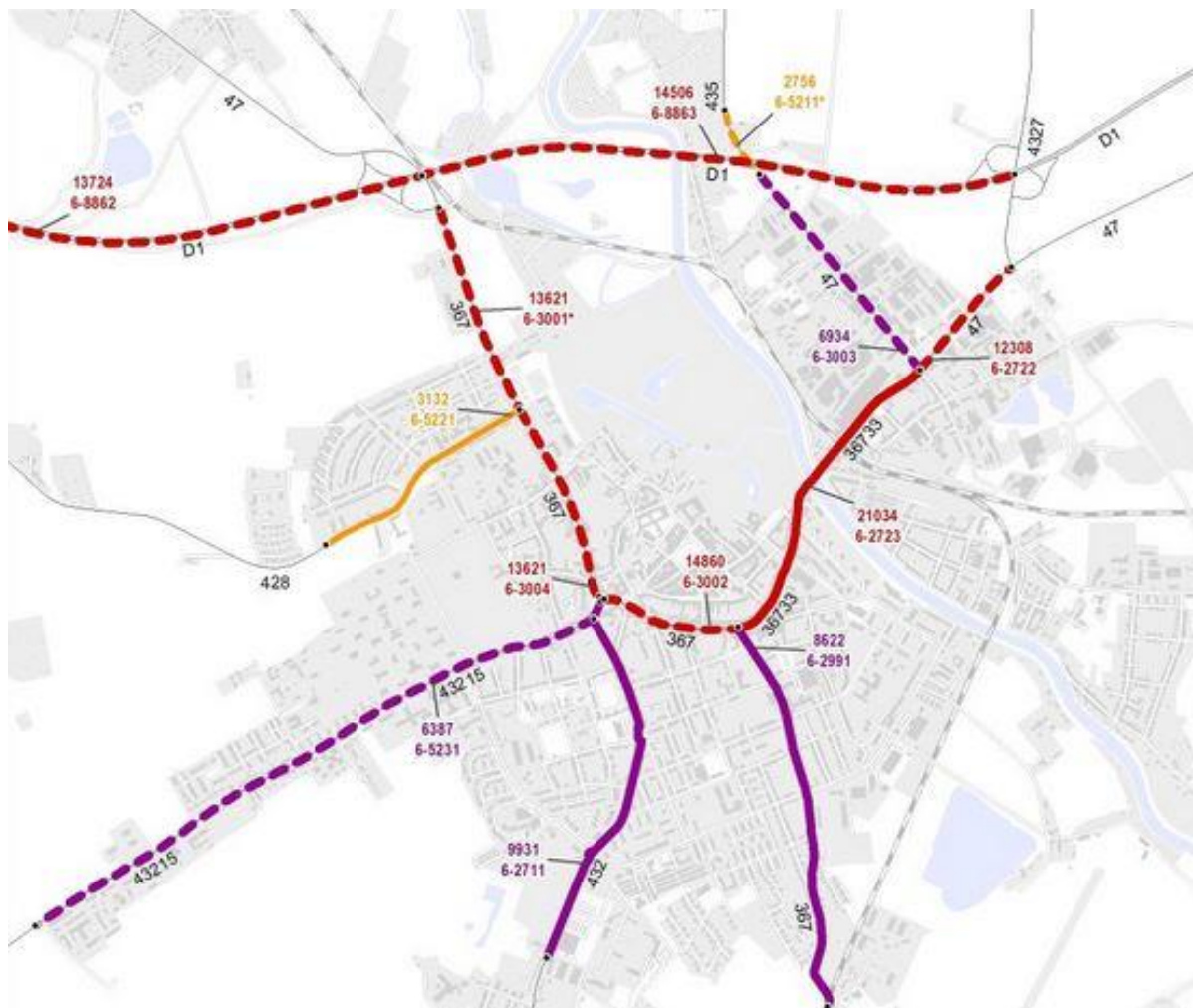
Komunikace	2010	2016	2016/2010
D1	8600	14500	+68,6 %
I/47	12500/3600/2300	12 300/6900/2600	-1,6/+91,7/+13,0 %
II/367	12200/9200/7600/5900	14900/13600/8600/4400	+22,1/+47,8/+13,2/-25,4 %
II/428	2000	3100	+55,0 %
II/432	7800/4600	9900/5900	+26,9/+28,3 %
II/435	2600	2800	+7,7 %
III/36733	16800	21000	+25,0 %
III/36734	2300	2600	+13,0 %
III/43215	4300	6400	+48,8 %
III/43220	700	1000	+42,9 %

Obrázek 4 Dopravní zatížení základní silniční sítě v Kroměříži (2016)

Kritickým úsekem je průtah městem po ulici Hulínská, Tovačovského, 1. máje a Kojetínská, který zahrnuje úseky silnic I/47, III/36733 a II/367. Tento průtah jde sice po okraji historického jádra, ale prochází plně zastavěnou oblastí. Navíc podstatná část zástavby se nachází na jižní straně tohoto průtahu.

Vyvolává to konflikty nejen na samotných křižovatkách zejména pro automobilovou dopravu, ale i v mezikřižovatkových úsecích pro chodce. Prakticky na všech sčítaných úsecích došlo k výraznému zvýšení intenzit dopravy oproti roku 2010.





2.1.6 Nepřímé ukazatele bezpečnosti

Kromě přímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, dopravní nehody se zraněním apod.) 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 **bezpečnostní situace v letech 2017 až 2019 ve městě Kroměříži na ulici Moravská. Dále bylo sledováno ne/používání reflexních prvků v lokalitě Kotojedy, ulice Lesní**. Výstupy šetření v jednotlivých letech jsou zobrazeny v následujících tabulkách.

Pozitivně lze hodnotit, že na ulici Moravská v Kroměříži ve všech sledovaných letech docházelo oproti situaci ve Zlínském kraji i celé ČR v menší míře k překračování maximální dovolené rychlosti o 10 km/h a více. V roce 2019 bylo v rámci šetření evidováno 1,2 % řidičů, kteří na této ulici překročili maximální dovolenou rychlost o 10 km/h a více. V intravilánu (tj. v obci) Zlínského kraje to bylo 7,4 % řidičů a v intravilánu za celou ČR 6 % řidičů. Na ulici Moravská byla oproti situaci ve Zlínském kraji i celé ČR evidována i nižší rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel. V roce 2019 tato rychlost činila 53 km/h, zatímco v intravilánu Zlínského kraje činila 57 km/h a v intravilánu za celou ČR 56 km/h.

Ve sledovaném období na ulici Moravská stoupl podíl řidičů, kteří za jízdy používali mobilní zařízení: v roce 2017 nebyli při šetření evidováni žádní řidiči, kteří by za jízdy používali mobilní zařízení, v roce 2019 byl podíl řidičů používajících mobilní zařízení 2,6 % (více než ve Zlínském kraji, kde byl tento podíl 1,9 % a o něco méně než v celé ČR, kde byl 2,9 %). Další ukazatele nepřímé bezpečnosti silničního provozu pak vykazují kolísavé hodnoty ve sledovaném období a nelze z nich vyvodit jednoznačné závěry o pozitivním,



resp. negativním vývoji. Co se týká používání bezpečnostních pásů, v roce 2017 bylo při šetření evidováno na ulici Moravská 9,6 % řidičů nepřipoutaných bezpečnostními pásy - více než ve Zlínském kraji (7,1 %) i v celé ČR (7,0 %), v roce 2019 tento podíl činil 6,9 % - méně než ve Zlínském kraji (7,5 %) i v celé ČR (8,0 %).

V lokalitě Kotojedy, ulice Lesní, bylo sledováno ne/používání reflexních prvků chodci (jedná se o extravilán, tedy o nezastavěnou část obce). Je nutné poznamenat, že nad zjištěnými daty, zejména za rok 2016, kdy byly evidovány celkem 4 osoby, z nichž 3 nepoužily reflexní prvky, nelze dělat silné závěry. V dalších letech již bylo evidováno osob více (v roce 2017 celkem 82 osob, z nichž 50 osob nepoužilo reflexní prvky, v roce 2018 celkem 31 osob, z nichž nepoužilo reflexní prvky 12 osob). Relativní vyjádření těchto dat je uvedeno v následující tabulce. Podíly osob, které nepoužily reflexní prvky jsou v lokalitě Kotojedy podobné jako v celém Zlínském kraji - v roce 2017 byl tento podíl v obou lokalitách 61,0 %, v celé ČR 60,0 %, v roce 2018 byl tento podíl 38,7 % v Kotojedech na ulici Lesní, ve Zlínském kraji 39,3 % a v celé ČR 63,0 %.

Tabulka 6 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (stanoviště Kroměříž, ul. Moravská - srovnání se Zlínským krajem a ČR)

Rok	2017			2018			2019		
	ul. Moravská	Zlínský kraj	ČR	ul. Moravská	Zlínský kraj	ČR	ul. Moravská	Zlínský kraj	ČR
Název lokality / území									
Rychlost vozidel, kterou nepřekročí 85 % vozidel (intravilán)	53	59	57	52	58	56	53	57	56
Překračování max. dovolené rychlosti o 10 km/h (intravilán)	2,7 %	12,4 %	8,0 %	1,6 %	7,8 %	6,0 %	1,2 %	7,4 %	6,0 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	9,6 %	7,1 %	7,0 %	5,8 %	5,4 %	7,0 %	6,9 %	7,5 %	8,0 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	2,6 %	2,4 %	7,0 %	9,4 %	8,4 %	10,0 %
Nesvícení ve dne	0,0 %	0,6 %	0,6 %	0,8 %	0,6 %	0,8 %	0,0 %	0,2 %	0,5 %
Užívání mobilního zařízení	0,0 %	2,3 %	2,8 %	0,3 %	1,0 %	3,0 %	2,6 %	1,9 %	2,9 %

Tabulka 7 Nepoužívání reflexních prvků (stanoviště Kotojedy, ulice Lesní - srovnání se Zlínským krajem a ČR)

Rok	2016			2017			2018		
	Kotojedy, ul. Lesní	Zlínský kraj	ČR	Kotojedy, ul. Lesní	Zlínský kraj	ČR	Kotojedy, ul. Lesní	Zlínský kraj	ČR
Název lokality / území									
Nepoužívání reflexních prvků	75,0 %	79,9 %	80,0 %	61,0 %	61,0 %	60,0 %	38,7 %	39,3 %	63,0 %

2.1.7 Realizované aktivity zaměřené na bezpečnost silničního provozu

Významným faktorem působícím na úroveň nehodovosti v Kroměříži je dlouhodobá snaha vedení města o její snížení. Již v roce 1998 se město zapojilo jako první město v ČR do evropské výzkumné spolupráce 4. rámcového programu EU DUMAS pilotní případovou studií.

Dalším konkrétním příkladem je vypracovávání studie „Audit dopravní bezpečnosti na vybraných lokalitách v Kroměříži“⁴, který se soustředil na posouzení bezpečnosti v blízkosti 12 školských zařízení. Z uvedených připomínek a návrhů byl realizován přechod s ostrůvkem na ulici Mánesova - Kotojedská - Jiráskova a přechod u Kauflandu.

V průběhu uplynulého období byla také realizována celá řada dalších opatření, která přispěla ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu na území města. Týkala se jak stavebních, tak i dopravně-inženýrských opatření. Mezi ně patří zejména:

- Zóna zákazu stání vozidel nad 3,5 t v době od 22:00 do 06:00 hodin (na území města),
- Pěší zóna - centrum města,
- Obytná zóna - Sadová, K Terezovu,
- Zóna placeného stání - nám. Míru, Masarykovo nám., Riegrovo nám., Velké nám., Pilařova, Jánská, Malý Val, Moravcova, Vejvanovského,
- Zřízení nových přechodů pro chodce včetně jejich nasvětlení, bezbariérového napojení - Spáčilova, Květná zahrada, Moravská, Osvoboditelů, Velehradská,
- Vybudování kruhového objezdu - u hřbitova, Kotojedy, Velehradská (Lidl),
- Zjednosměrnění místních komunikací - Páleníčkova (podél ZŠ Slovan), Zeyerova, Tyršova, Fügnerova, Štursova, Myslbekova, Kostnická.

Klíčovým stavebním opatřením celorepublikového dopravního významu byla výstavba dálnice D1 severně od města, která by měla snížit tranzitní dopravu městem. Bohužel z výsledků celostátního sčítání dopravy vyplývá, že na většině dotčených úseků, které jsou používány tranzitní dopravou k očekávanému snížení nedošlo.

Současně se realizovala celá řada vzdělávacích (tzv. měkkých) aktivit cíleně zaměřených na bezpečnost silničního provozu:

- Evropský týden mobility,
- Městská policie ve spolupráci se Střediskem pro volný čas dětí a mládeže v Kroměříži - kroužek bezpečnosti,
- Cyklojízdy (jaro, podzim),
- Do rachoty na kole,
- Den bez aut.

⁴ Zpracovatel: HBH Projekt, spol. s.r.o.

Širokou škálu činností zajišťuje Oblastní spolek Českého červeného kříže, který je provozovatelem Dětského dopravního hřiště, na kterém zajišťuje nejen regulérní dopravní výchovu pro čtvrté ročníky základních škol, ale dopravní výchovu i pro mateřské školy a ostatní ročníky ZŠ. Je otevřeno od března do listopadu i pro širokou veřejnost. Je rovněž prostorem pro pořádání akcí ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP. O svých aktivitách informuje v BESIPÁČKU.

Na úrovni města však nefunguje již po delší dobu žádná komise, která by řešila systémově výše uvedené problémy strategického významu bezpečnosti silničního provozu. Je ustanovena komise dopravní a BESIP jako poradní orgán RM Kroměříže, která se zabývá řešením dopravních problémů ve městě a s tím spojenou bezpečností. Schází se pravidelně 1x za měsíc.



Významnou roli v působení na účastníky silničního provozu zajišťuje Policie ČR. Kromě svých základních činností stanovených zákonem upozorňuje správce komunikací na riziková místa a úseky a na zjištěné závady na komunikacích (závady na dopravním značení, závady na komunikacích s příslušenstvím, závady ve sjízdnosti, závady v rozhledech a viditelnosti dopravního značení). Současně však průběžně zajišťuje celou řadu preventivních aktivit nebo se na nich účinně podílí. Patří sem:

- různě zaměřené dopravně bezpečnostní akce, které se vyhodnocují v rámci územního odboru i kraje,
- Řidiči, máte přezuto? - preventivní akce zaměřená na zimní výbavu,
- Senioři v dopravě - spolupráce s BESIPem,
- preventivní projekt "Vidíme se" - projekt zaměřený na viditelnost chodců pohybujících se v silničním provozu,
- preventivní projekt reflexní vesty pro spolujezdce ve vozidlech při mimořádných událostech,
- Víš, že řídíš pod vlivem? - předcházení trestné činnosti v silničním provozu, způsobené požíváním alkoholických nápojů před a během jízdy řidiči motorových vozidel,
- preventivní akce zaměřené na cyklostezky,
- dopravní olympiáda na ZŠ Zachar v Kroměříži,
- Duben, měsíc bezpečnosti (zádržné systémy),
- Zebra se za tebe nerozhledne - bezpečné přecházení vozovky přes a mimo přechody (projekt zastřešuje PČR a pojišťovna MV)
- Dopravní soutěž mladých cyklistů - spolupráce s BESIPem,
- Dětská policie - prevence v bsp - děti se proměňují v dopravní policisty (ve spolupráci s PČR)

2.1.8 Další faktory ovlivňující dopravu

Historický charakter zástavby centra výrazně omezuje kapacitu disponibilní silniční infrastruktury pro motorovou dopravu. O to důležitější je zde uplatnění efektivního systému řízení dopravy, který zajistí plnohodnotnou funkci dopravy pro zde bydlící rezidenty, zde působící subjekty i pro návštěvníky s preferencí pěší dopravy.

Dopravu, zejména v létě, významným způsobem ovlivňuje turistický ruch. Samozřejmě nejatraktivnějším lákadlem je arcibiskupský zámek, Květná zahrada, biskupská mincovna a další architektonické skvosty a kulturní památky. Patří sem však také periodicky se opakující velké veřejné akce, jako jsou Dožínky ZK, Vojenské hudby, Den dětí města Kroměříže, Vybarvený běh, Uniformované sbory, které nárazově přilákají velké množství návštěvníků s přímým dopadem na chod dopravy ve městě.

Závažným dopravním problémem jsou prakticky všechny křižovatky na výše uvedeném dopravně přetíženém průtahu. Obdobný negativní dopad mají i hlavní křižovatky na vnějším okruhu zahrnujícím ulice Obvodovou, Moravskou a Albertovu. Mezi problémové křižovatky patří:

- Havlíčkova x Albertova - výjezd z ul. Albertova, nehodové místo, kde je současně i provoz vozidel záchranné služby, pěší a cyklistický provoz. Je rozpracován návrh na řešení kruhového objezdu.
- Hulínská x Nádražní x Chropyňská (most přes Moravu) - je zde kritický průjezd cyklistů, nájezd a výjezd linkových autobusů a MHD z nádraží, zúžení mostu oproti napojení na ul. Tovačovského a ul. Hulínská. Je navrženo řešení kruhového objezdu.
- Havlíčkova x Velehradská x nám. Míru - výjezd z ul. Havlíčkova. Je navrženo řešení kruhového objezdu.
- Obvodová x U Rejdiště - silné zatížení vzhledem k napojení obchodní zóny a zóny pro rekreaci (Bagrák, letiště, cyklostezka Trávnícké zahrádky – Kvasice). Je navrženo řešení kruhového objezdu.
- Spáčilova x Tovačovského - výjezd z ul. Spáčilova.
- Lokalita Vážany za výstavištěm - napojení zástavby komunikacemi s nevyhovujícím šířkovým vedením.

Nedostatečná kapacita silniční infrastruktury je citelná zejména v oblasti průmyslové zóny (NAVOS, TRADIX, KRUŽÍK) napojená na ul. Bílanská, Čelakovského s průjezdem nákladních vozidel bytovou zástavbou.

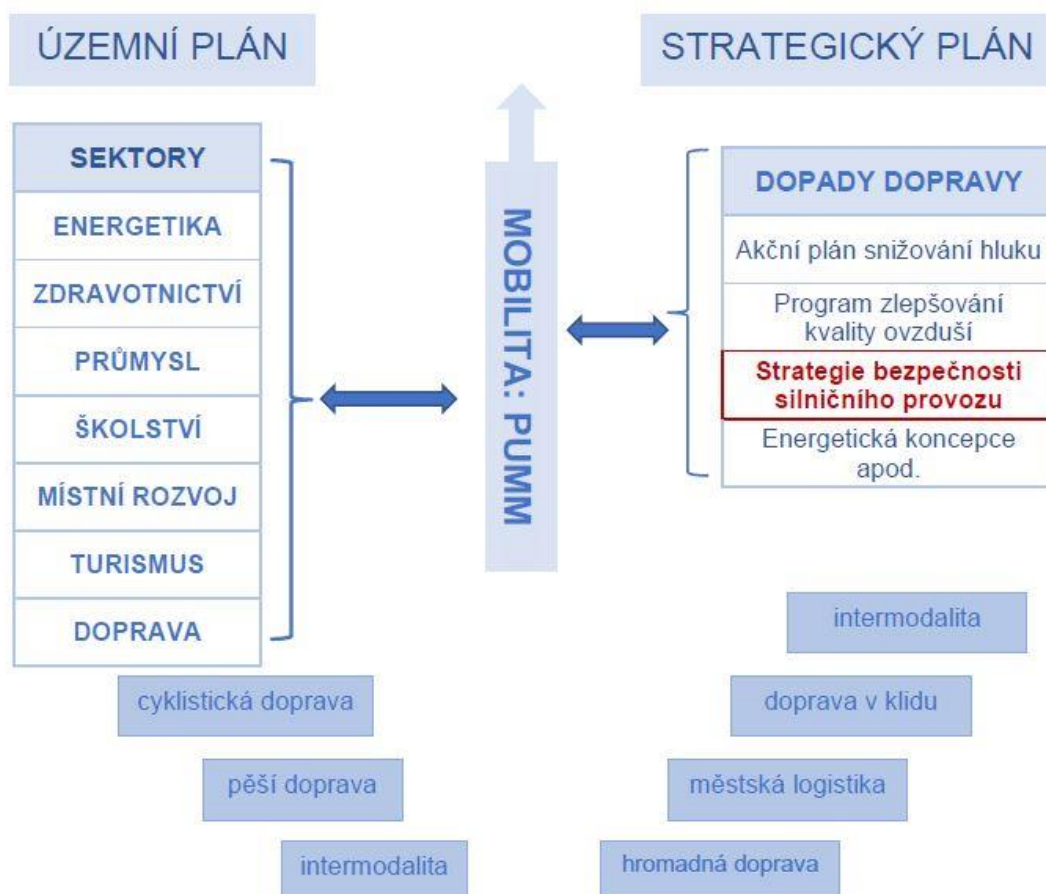
Důležitá se jeví potřeba vybudování záchytných parkovacích ploch na vjezdech do města s návazným napojením na MHD.

Významnou roli v dopravním provozu v turisticky atraktivním období hrají návštěvníci Kroměříže, ať už se jedná o turisty obdivující historické krásy města, tak i návštěvníky atraktivních hromadných akcí. Připravovaná bezpečnostní opatření by proto měla zohledňovat i jejich orientaci v neznámém prostředí. Specifickým problémem jsou křižovatky na přetížených dopravních úsecích, jejichž řešení by mělo být vedeno nejen jejich zkapacitněním, ale současně i zajištěním vysokého standardu bezpečnosti.

2.1.9 Plán udržitelné mobility

V průběhu zpracování tohoto dokumentu byl ukončen Plán udržitelné městské mobility Kroměříž (**PUMM**). Vzhledem k tomu, že i PUMM se zabývá problematikou bezpečnosti silničního provozu, je třeba specifikovat smysl obou dokumentů a jejich nezastupitelnost.

Bezpečnost silničního provozu má svou nezastupitelnou funkci v plánech udržitelné městské mobility a v rozhodovacích procesech města (Obr.1)⁵.



Obrázek 5 Postavení PUMM (SUMP) v rozhodování a fungování města

⁵ Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst ČR. Schéma 2. CDV, v. v. i., 12/2015

V Analytické části **PUMM Kroměříž** je uvedeno, že jeho hlavním ideovým východiskem je snaha ke směřování k udržitelnému dopravnímu systému, který naplňuje potřeby mobility z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb s tím, že minimalizuje nežádoucí dopady z dopravy na životní prostředí, ekonomiku i společnost jako celek. V tomto smyslu PUMM Kroměříž zahrnuje i pěší a cyklistickou dopravu jako důležitou součást udržitelného řešení dopravy včetně jejích bezpečnostních hledisek. PUMM Kroměříž řešení nehodovost na pozemních komunikacích pouze jako dílčí část, nezabývá se jí detailněji.

Strategie BESIP Kroměříž je komplexním, samostatným a podrobným rozpracováním řešení bezpečnosti silničního provozu na území města, která zahrnuje problémy nehodovosti všech účastníků silničního provozu a klíčových nedostatků v silničním provozu, které vedou k nehodám. Vycházeno je z policejních statistik, nehodových map, nehodovost na pozemních komunikacích je analyzována velmi podrobně. Její důležitou přidanou hodnotou je, že je provázána i s krajskou a národní strategií bezpečnosti silničního provozu. Tato provázanost umožňuje především objektivní porovnání úrovně nehodovosti v regionálním i národním měřítku a posouzení trendu jejího vývoje. Dále poskytuje i příležitost lepšího odhalení slabých stránek bezpečnosti na území města a možnost jejich efektivního odstranění.

VÝVOJ NEHODOVOSTI

Pro posouzení celkového vývoje nehodovosti bylo vzato v úvahu období od roku 2009 do roku 2019. Při podrobnějších analýzách nehodovosti je ale pozornost zaměřena pouze na pětileté období (2015-2019). Tím se přesněji posoudí aktuální stav dopravních podmínek, umožní nalézt aktuální kritická místa na silniční síti a tím i mnohem citlivěji navrhnout potřebná bezpečnostní opatření.

Strategie BESIP Kroměříž, stejně jako Strategie BESIP 2021-2030 ČR, je primárně zacílena na odstranění nehod s vážnými následky na zdraví, tj. těžkých a smrtelných zranění. **Na místní úrovni, vzhledem k menšímu výskytu nehod s vážnými následky, byly do analýzy nehodovosti zahrnuty i nehody s lehkými následky na zdraví.**

Tabulka 8 Osobní následky nehod v Kroměříži

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
usmrcení	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0
těžce zranění	8	6	2	6	10	7	12	7	3	4	5
lehce zranění	49	47	43	47	45	69	69	61	74	59	56

V průběhu celého období došlo na území Kroměříže na pozemních komunikacích pouze ke 4 nehodám se smrtelnými následky. V pětiletém období 2015–2019 došlo ke 2 smrtelným nehodám. V roce 2015 to byla srážka s chodcem pohybujícím se po dálnici. Ke druhé nehodě došlo v roce 2018 v okrajové části města nárazem do zaparkovaného vozidla v noci na komunikaci s veřejným osvětlením za viditelnosti nezhoršené vlivem povětrnostních podmínek, zaviněné mladým řidičem s tříletou řidičskou praxí zapříčiněné nepřizpůsobením rychlosti v zatáčce.

Počet těžce zraněných osob ve sledovaném období v Kroměříži značně kolísá. K nejmenšímu počtu těžce zraněných došlo v roce 2011 (2 osoby), nejvyšší počet byl dosažen v roce 2015 (12 osob). Počet lehce zraněných se pohybuje v průměru kolem 56 osob, od roku 2014 jsou však zaznamenávány vyšší hodnoty.

Tabulka 9 Porovnání průměrné úrovně nehodovosti v Kroměříži, ve Zlínském kraji a v ČR

	2010–2014			2015–2019		
	Kroměříž	Zlínský kraj	ČR	Kroměříž	Zlínský kraj	ČR
Usmrcených osob/mil. obyv.	6,9	60,2	63,7	13,9	45,6	53,1
Těžce zraněných osob/mil. obyv.	213,7	317,2	274,6	214,7	262,6	226,8
Lehce zraněných osob/mil. obyv.	1730,5	1967,2	2147,2	2209,1	2317,2	2314,4

Průměrný počet usmrcených osob na 1 mil. obyvatel při dopravních nehodách se v Kroměříži mezi obdobími 2010–2014 a 2015–2019 sice zvýšil, nicméně je stále na mnohem nižší úrovni oproti celému Zlínskému kraji i ČR.

Průměrný počet těžce zraněných osob na 1 mil. obyvatel zůstal v Kroměříži v obou obdobích prakticky na stejné úrovni, která je však stále výrazně nižší oproti celému Zlínskému kraji i ČR. Průměrný počet lehce zraněných osob na 1 mil. obyvatel se v Kroměříži mezi oběma obdobími výrazněji zvýšil, nicméně je stále na nižší úrovni oproti celému Zlínskému kraji i ČR.

Souhrnně lze konstatovat, že se v minulosti podařilo dosáhnout v Kroměříži vysoké úrovně bezpečnosti, která byla neporovnatelně lepší jak v regionálním, tak i celorepublikovém měřítku. Jednoznačně k tomu přispěly široce rozvinuté bezpečnostní aktivity stručně shrnuté v kapitole 1.1.7.

V posledních letech však dochází k nepříznivému vývoji v oblasti lehce zraněných osob, kdy v roce 2014 došlo k nárůstu počtu lehce zraněných osob a tento nepříznivý stav přetrvává i v současném období.

Dále uvedené analýzy byly provedeny i pro celé období (2009–2019), které bylo posuzováno při hodnocení vývoje nehod.

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

Tabulka 10 Celkové následky nehod v Kroměříži v letech 2009–2019 dle druhu komunikace

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
dálnice	1	0	7
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	1	0	7
silnice I. třídy	2	11	91
z toho intravilán	0	5	63
z toho extravilán	2	6	28
silnice II. třídy	0	18	168
z toho intravilán	0	15	141
z toho extravilán	0	3	27
silnice III. třídy	0	14	124
z toho intravilán	0	11	102
z toho extravilán	0	3	22
místní komunikace	1	26	225
z toho intravilán	1	24	217
z toho extravilán	0	2	8
úcelové komunikace	0	1	4
z toho intravilán	0	0	3
z toho extravilán	0	1	1
celkem	4	70	619
z toho intravilán	1	55	526
z toho extravilán	3	15	93

K většině osobních následků nehod došlo na komunikacích v intravilánu. Důležitým zjištěním však je, že smrtelné následky nehod jsou častější na extravilánových úsecích komunikací, naopak následky lehčího rázu na intravilánových úsecích. Je zde zřejmá přímá souvislost rostoucí závažnosti následků nehod s vyššími rychlostmi.

Podrobnější obraz nabízí následující tabulka.

Tabulka 11 Přehled nehodovosti v Kroměříži v letech 2009–2019 dle jednotlivých komunikací

komunikace	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
D1	1	0	7
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	1	0	7
I/47	2	11	91
z toho intravilán	0	5	63
z toho extravilán	2	6	28
II/367	0	9	114
z toho intravilán	0	7	91
z toho extravilán	0	2	23
II/428	0	1	4
z toho intravilán	0	1	3
z toho extravilán	0	0	1
II/432	0	8	47
z toho intravilán	0	7	47
z toho extravilán	0	1	0
II/435	0	0	3
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	3
III/36726	0	0	0
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	0
III/36731 ⁶	0	0	12
z toho intravilán	0	0	10
z toho extravilán	0	0	2
III/36733	0	4	52
z toho intravilán	0	4	52
z toho extravilán	0	0	0
III/36734	0	0	5
z toho intravilán	0	0	3
z toho extravilán	0	0	2
III/36735	0	4	10
z toho intravilán	0	2	2
z toho extravilán	0	2	8
III/36736	0	0	0
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	0
III/36738	0	0	0
z toho intravilán	0	0	0
z toho extravilán	0	0	0
III/43215	0	4	34
z toho intravilán	0	4	34

⁶ Tato komunikace byla přečíslována, v současné době pod tímto číslem neexistuje.

z toho extravilán	0	0	0
III/43220	0	2	11
z toho intravilán	0	1	1
z toho extravilán	0	1	10
místní komunikace	1	26	225
z toho intravilán	1	24	217
z toho extravilán	0	2	8
účelové komunikace	0	1	4
z toho intravilán	0	0	3
z toho extravilán	0	1	1

Z pohledu výskytu nehod s osobními následky je třeba podtrhnout, že v přímé kompetenci města je možno aktivně ovlivnit pouhou jednu třetinu výskytu osobních následků nehod na síti místních komunikací, které jsou ve správě města. Podstatnou část mohou účinně ovlivnit správci silnic I., II. a III. třídy. Pro účinné řešení nehodovosti ve městě Kroměříž je proto naprosto nezbytné vytvořit podmínky pro jejich úzkou spolupráci s vedením města a pro přijetí spoluzodpovědnosti za vytvoření bezpečnějšího dopravního prostoru ve městě.

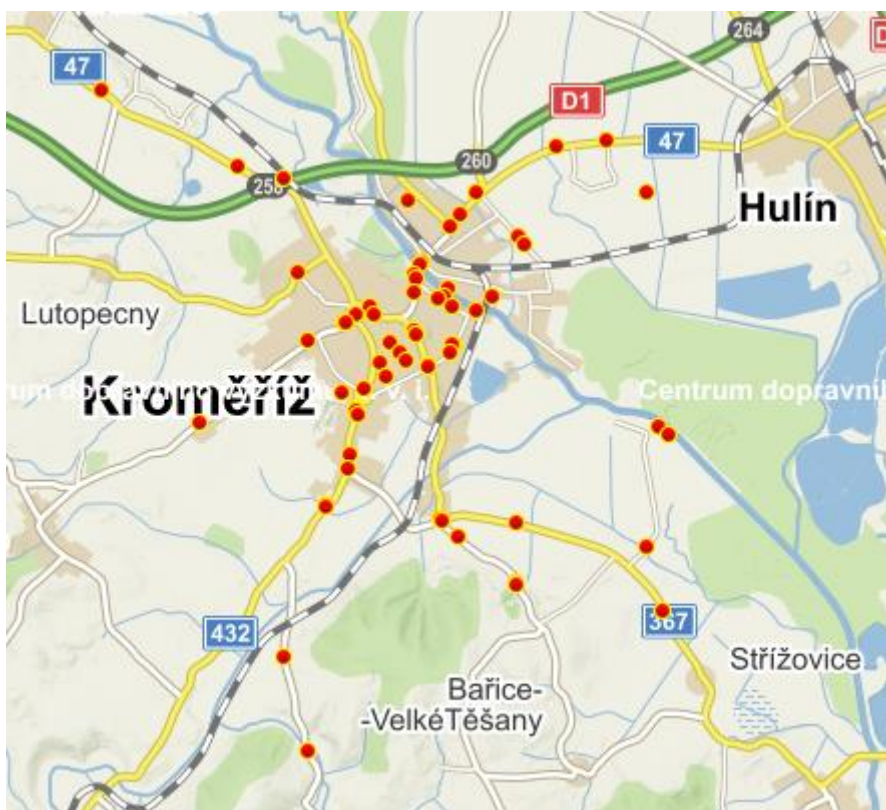
Lokalizace osobních následků nehod v letech 2009–2019 je dokumentována v následujících mapách, zvláště pro smrtelné následky, pro těžká a lehká zranění.

Ve sledovaném období došlo ke 4 nehodám se smrtelnými následky. Při porovnání s výskytem dalších nehod s osobními následky žádnou z nich nelze přiřadit k systémově kritickému místu, kde by docházelo k častějšímu výskytu nehod, a to ani v celém sledovaném období.



Obrázek 6 Nehody s usmrcením (2009-2019)

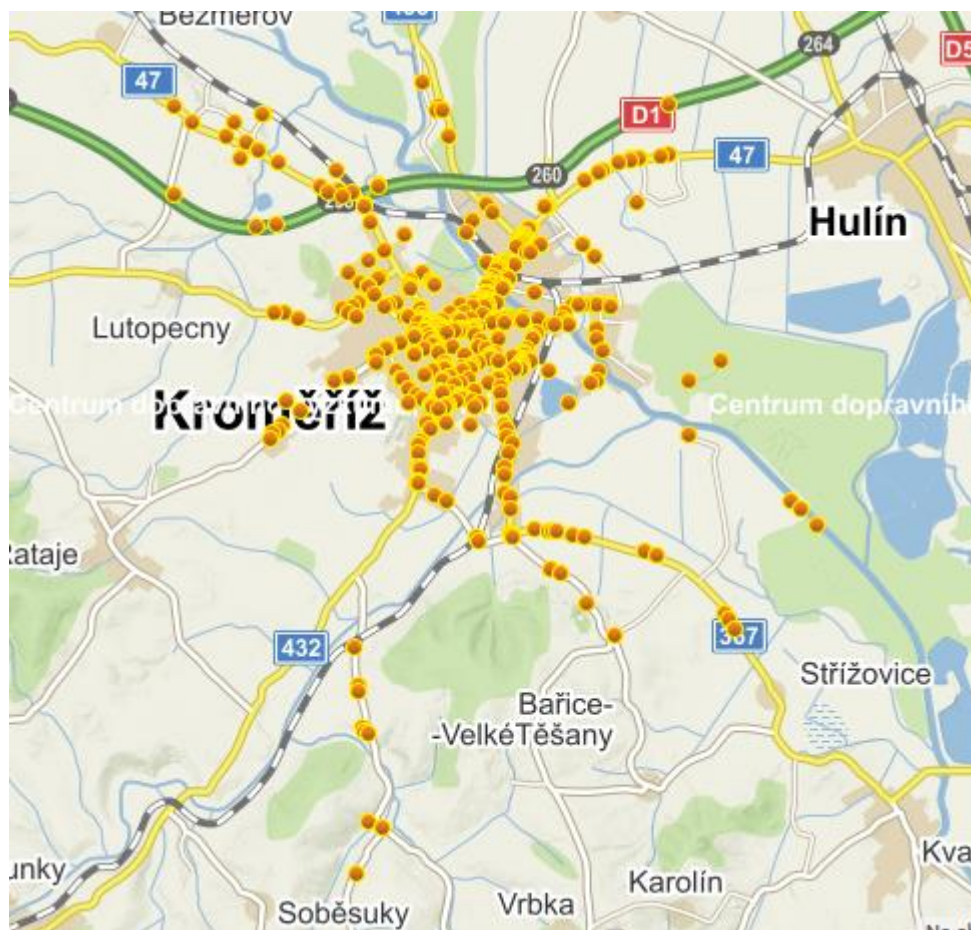
Zdroj: <https://nehody.cdv.cz>



Obrázek 7 Nehody s těžkým zraněním (2009-2019)

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

Většina nehod s těžkými následky na zdraví se vyskytuje v lokalitách s vyšší frekvencí nehod s lehkým zraněním a je třeba posoudit jejich okolnosti společně.



Obrázek 8 Nehody s lehkým zraněním (2009-2019)

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

2.1.10 Okolnosti dopravních nehod

V letech 2009–2019 došlo na pozemních komunikacích v katastru Kroměříže k 598 nehodám se zraněním. Tyto nehody se zraněním lze rozčlenit následujícím způsobem: nehody s usmrcením, s těžkým zraněním a s lehkým zraněním.

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

Tabulka 122 Celkové počty nehod v Kroměříži 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	1	54	455
extravilán	3	14	71
podle druhu komunikace			
dálnice	1	0	6
silnice 1. třídy	2	10	68
silnice 2. třídy	0	18	145
silnice 3. třídy	0	14	97
místní komunikace	1	25	206
účelová komunikace	0	1	4
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	1	33	268
~ čelní	1	7	29
~ boční	0	7	74
~ z boku	0	17	116
~ zezadu	0	2	49
srážka se zaparkovaným, odstaveným vozidlem	1	2	27
srážka s pevnou překážkou	0	1	54
~ strom	0	0	12
~ sloup (telefonní, elektrický, osvětlení)	0	0	8
~ odrazník, patník, sloupek	0	0	13
~ svodidlo	0	0	1
~ překážka vzniklá provozem jiného vozidla	0	0	1
~ zeď, pevná část mostu, podjezdu, tunelu apod.	0	1	10
~ překážka vzniklá stavební činností	0	0	1
~ jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, ostrůvek apod.)	0	0	8
srážka s chodcem	2	20	94
srážka s lesní zvěří	0	0	1
srážka s domácím zvířetem	0	1	0
srážka s vlakem	0	0	1
havárie	0	10	69
jiný druh nehody	0	1	12
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	3	54	380
řidič nemotorového vozidla	0	9	112
chodec	1	2	29
lesní zvěř, domácí zvíře	0	2	1
technická závada vozidla	0	0	3
jiné zavinění	0	1	1
podle hlavní příčiny			
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	0	0	2
nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	1	1	1
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	0	1	3
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	1	15

nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1	4	20
jiný druh nepřiměřené rychlosti	0	1	1
předjíždění bez dostatečného bočního odstupu	0	1	3
při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče	0	0	2
při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče	0	1	7
předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	0	0	2
přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla	0	1	0
jízda na červené světlo	0	0	10
nedání přednosti na dopravní značku "Stůj, dej přednost v jízdě"	0	2	16
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	13	68
nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	0	0	2
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	7	41
nedání přednosti při zařazování do proudu jedoucích vozidel	0	0	1
nedání přednosti při vjíždění na silnici	0	1	15
nedání přednosti při otáčení nebo couvání	0	1	3
nedání přednosti při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	0	0	2
nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	0	9	42
nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	0	0	2
jiné nedání přednosti	0	0	6
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	1	12
vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	4
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	2	29
nesprávné otáčení nebo couvání	0	4	11
chyby při udání směru jízdy	0	0	3
bezohledná, agresivní, neohledupná jízda	0	0	1
nevěnování se řízení vozidla	0	6	89
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	0	0	1
vjetí na nezpevněnou krajnici	0	0	2
nezvládnutí řízení vozidla	0	5	66
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	0	1	10
upadnutí, ztráta kola vozidla	0	0	1
lom závěsu kola, pružiny	0	0	1
jiná technická závada	0	0	1
nezaviněno řidičem	1	5	31
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	1	49	407
obsah alkoholu v krvi do 0,25 ‰	0	2	14
obsah alkoholu v krvi 0,25 - 0,5 ‰	0	0	8
obsah alkoholu v krvi 0,5 - 0,8 ‰	0	0	2
obsah alkoholu v krvi 0,8 - 1,0 ‰	0	1	1
obsah alkoholu v krvi 1,0 - 1,5 ‰	0	4	6
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	0	0	38
pod vlivem drog	0	0	1
nezjišťováno	3	12	49
podle směrových poměrů			
přímý úsek	3	30	224
přímý úsek po projetí zatáčkou	0	4	20
zatáčka	1	3	42
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	17	133
křižovatka styková - 3ramenná	1	13	113
křižovatka 5- a víceramenná	0	1	0
kruhový objezd	0	0	14

Převážná většina nehod se stává v intravilánu, na silnicích I. třídy. Nejčastějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, ale nejzávažnější následky má srážka s chodcem. Viníci nehod jsou převážně řidiči motorového vozidla, nejčastější příčinou je nevěnování se řízení vozidla, nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“ a nezvládnutí řízení vozidla. Nejzávažnější následky vznikají kromě nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“ také nedáním přednosti chodci na vyznačeném

přechodu. Nehod s přítomností alkoholu u viníka byl jen menší počet, přestože se vyskytly i nehody s obsahem alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více. Podle směrových poměrů nastávají nehody nejen na přímém úseku, ale také často na průsečných (čtyřramenných) a stykových (trojramenných) křižovatkách.

2.1.11 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.

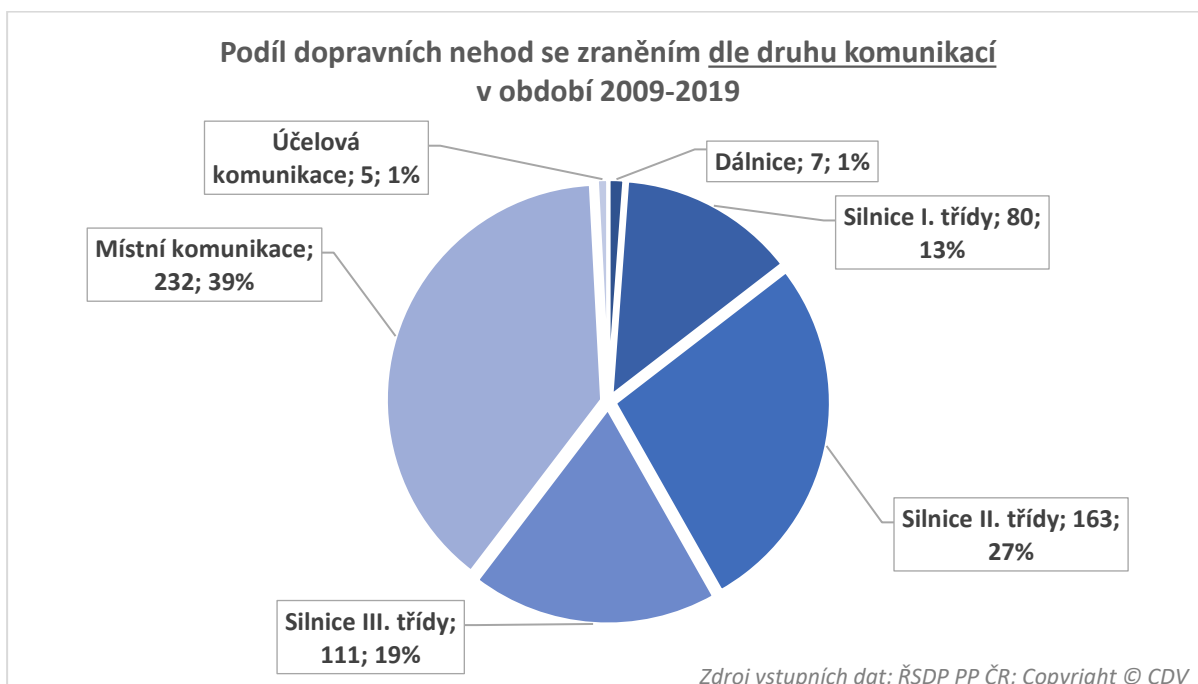
Pro místní strategii města Kroměříž se jedná o 4 hlavní klíčové ukazatele:

- *DLE KOMUNIKACE*
- *DLE VĚKU*
- *DLE PŘÍČINY DOPRAVNÍ NEHODY*
- *DLE ÚČASTNÍKA SILNIČNÍHO PROVOZU*

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

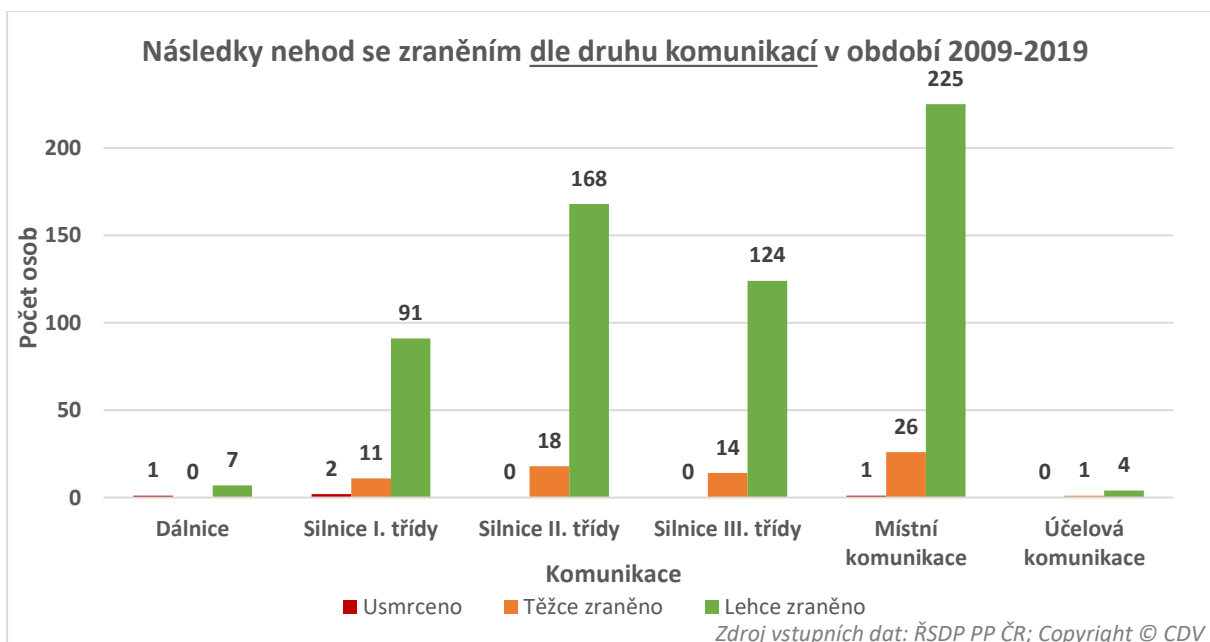
KOMUNIKACE

K největšímu počtu nehod se zraněním došlo na místních komunikacích, které jsou ve správě města Kroměříž (celkem 232 nehod a 39% podíl na všech nehodách se zraněním). Je zde tedy velký potenciál pro zlepšení dopravní situace ve městě, realizace aktivit z akčního programu může významně přispět ke snížení nehodovosti a závažných následků dopravních nehod. Vysoký počet dopravních nehod se zraněním byl evidován i na silnicích II. třídy (163 nehod) a III. třídy (111 nehod), které jsou ve správě ŘSZK. Celkem 80 dopravních nehod se zraněním se stalo na silnicích I. třídy a 7 těchto nehod na dálnicích, které jsou ve správě ŘSD ČR.



Graf 1 Podíl dopravních nehod se zraněním dle druhu komunikací

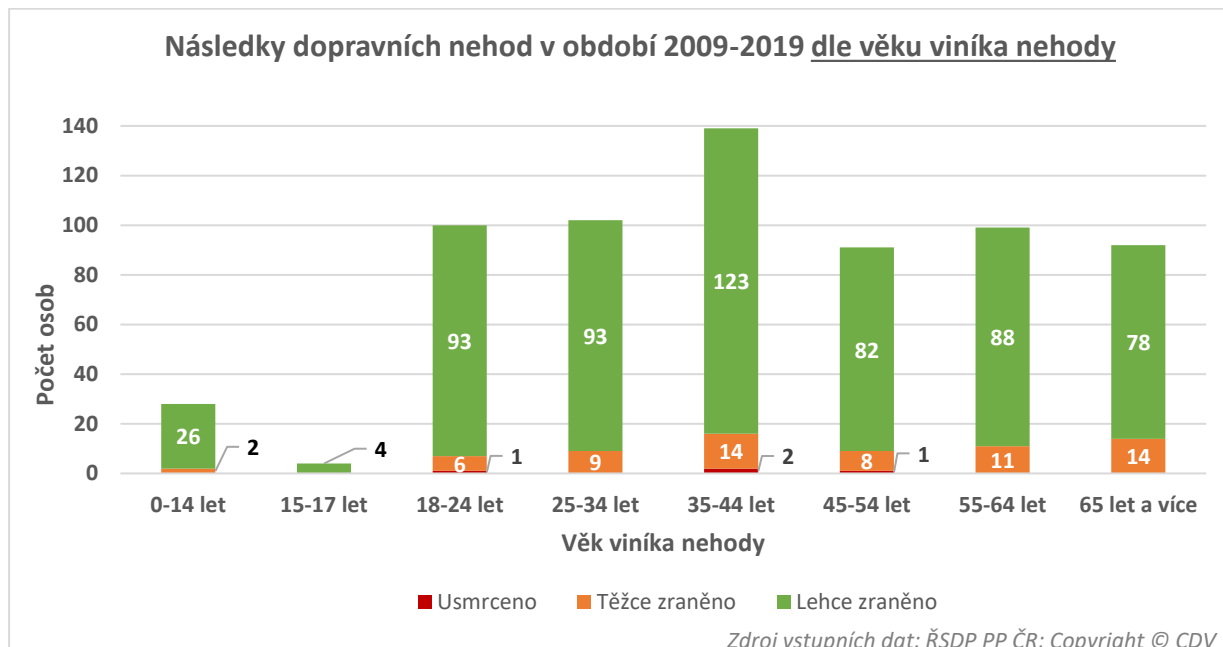
V dalším grafu jsou již uvedeny konkrétní následky dopravních nehod se zraněním. **Největší počet zraněných osob byl evidován na místních komunikacích** (26 těžce zraněných osob a 225 lehce zraněných osob). Na silnicích I. třídy byl nejvyšší počet usmrcených osob při dopravních nehodách (2 osoby), na místních komunikacích a na dálnici byla usmrcena jedna osoba.



Graf 2 Následky nehod se zraněním dle druhu komunikací

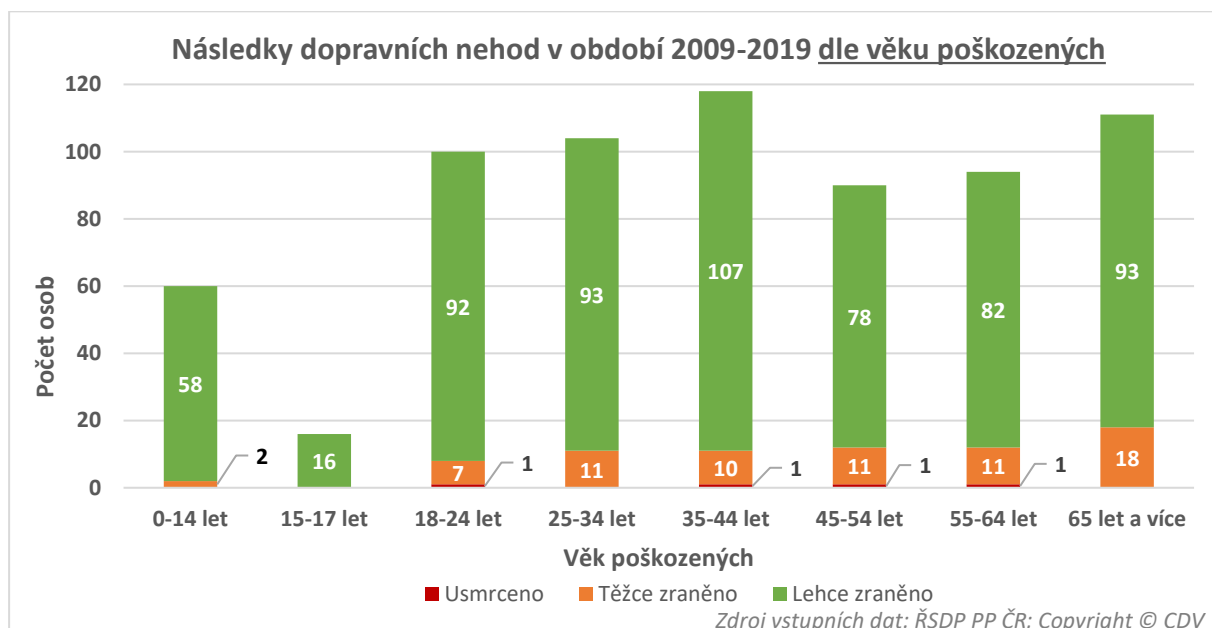
VĚK VINÍKŮ A POŠKOZENÝCH

K největšímu počtu závažných následků (2 usmrcené osoby, 14 těžce a 121 lehce zraněných osob) došlo při nehodách, které zavinili viníci ve věku 35 až 44 let.



Graf 3 Následky nehod dle věku viníka nehody

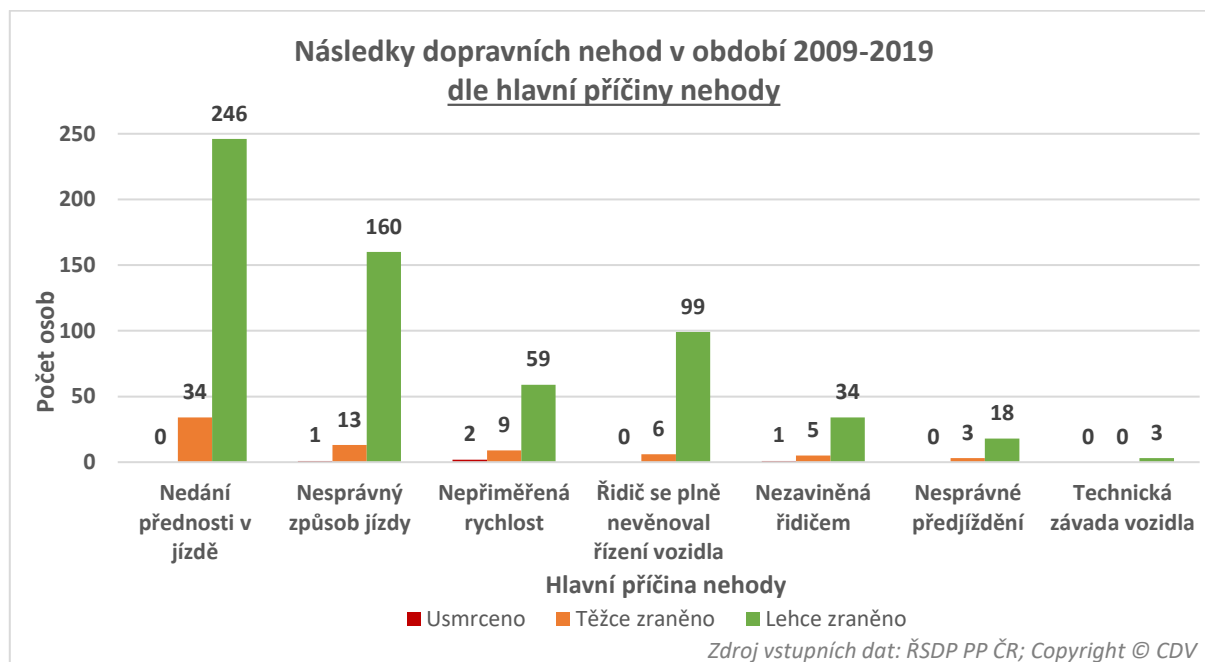
V kategorii poškozených osob dominuje rovněž věková skupina 35-44 let, ve které byla usmrcena jedna osoba, těžce zraněno 10 osob a 107 osob zraněno lehce. **Nejvíce osob bylo těžce zraněno ve věkové kategorii 65 let a více** (celkem 18 těžce zraněných osob).



Graf 4 Následky nehod dle věku poškozených

PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Nejvíce osob bylo ve městě Kroměříž při dopravních nehodách zraněno v důsledku **nedání přednosti v jízdě** (34 osob bylo těžce zraněno a 246 osob bylo zraněno lehce). **Dvě osoby byly usmrceny v důsledku nepřiměřené rychlosti**, jedna osoba byla usmrcena v důsledku nesprávného způsobu jízdy a jedna osoba nebyla usmrcena vinou řidiče, jednalo se o chodce, který na dálnici náhle vstoupil do vozovky.

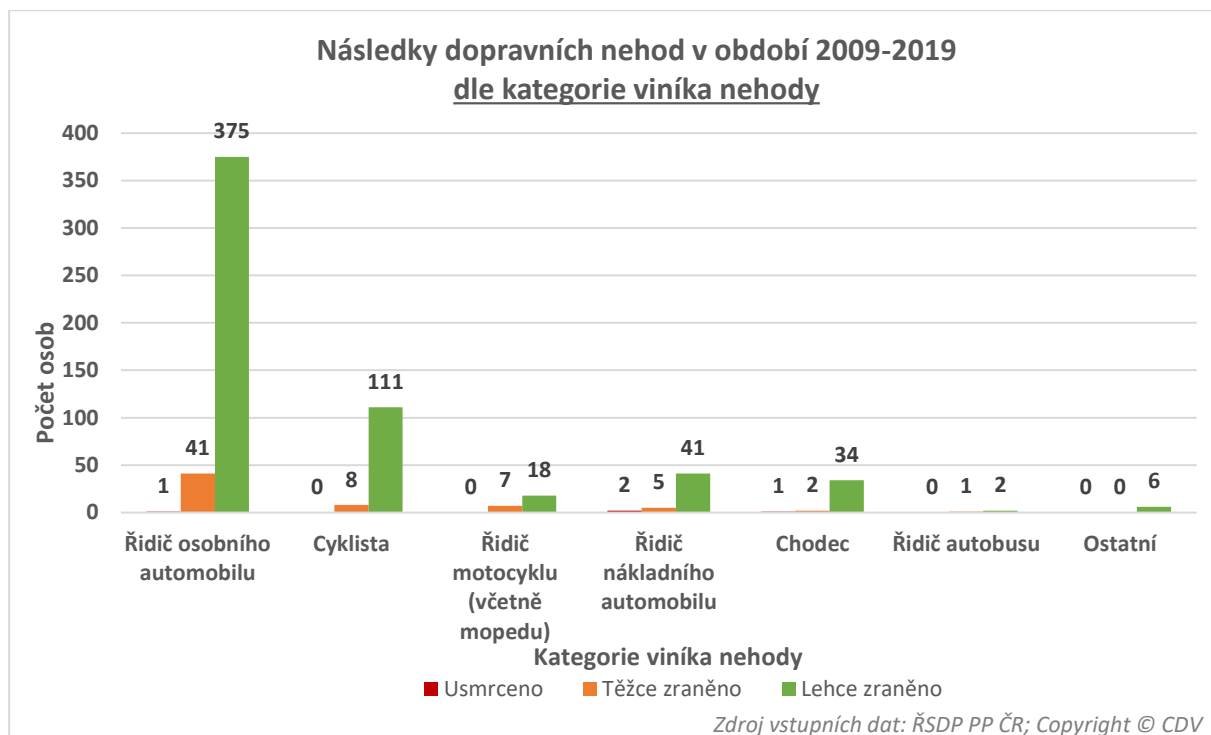


Graf 5 Následky nehod dle hlavní příčiny nehody

DOPRAVNÍ NEHODY DLE KATEGORIE ÚČASTNÍKA SILNIČNÍHO PROVOZU

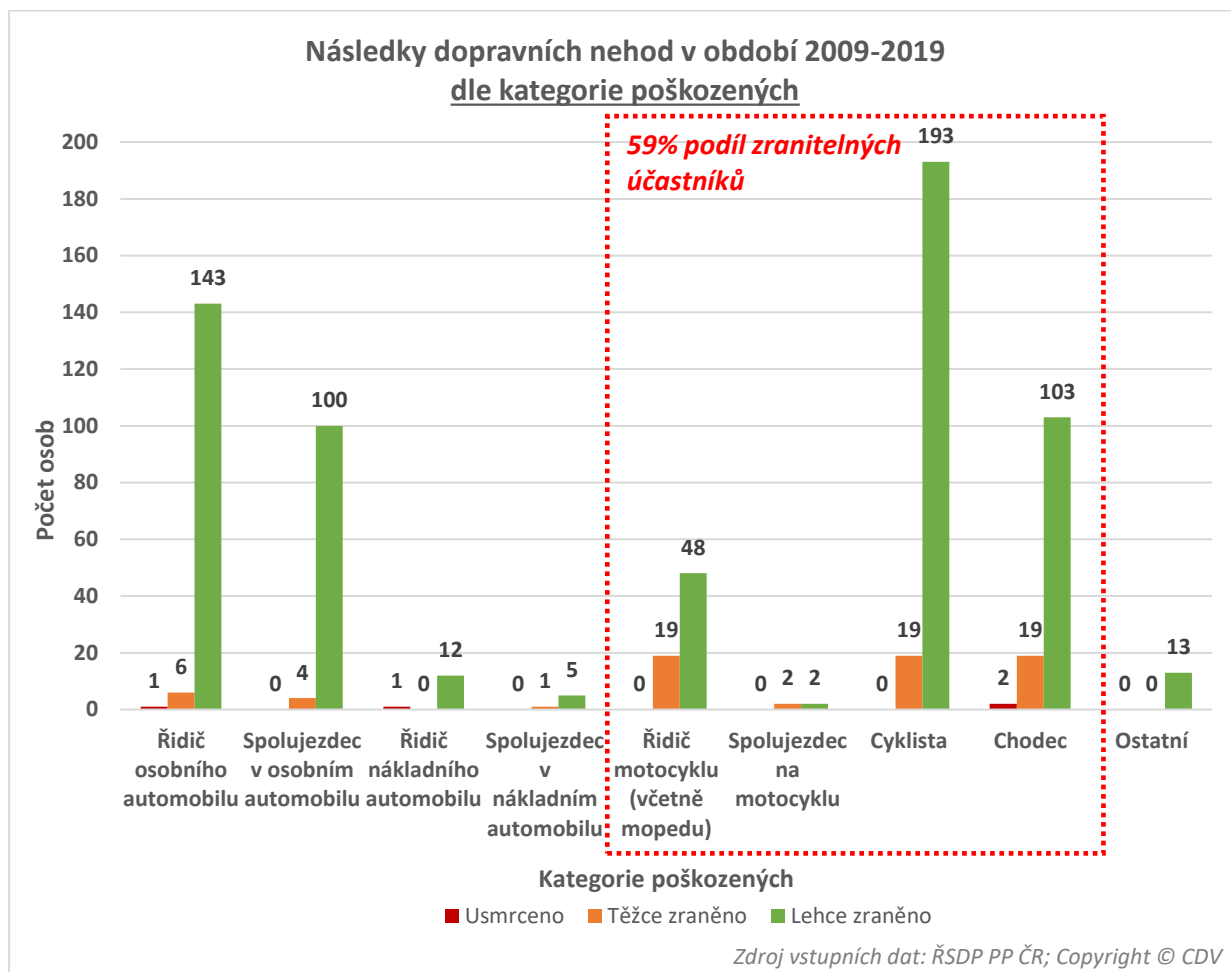
(VINÍCI A NÁSLEDKY)

Podrobnější specifikace viníků dopravních nehod ve městě Kroměříži je uvedena v grafu níže. **Řidiči osobních automobilů způsobili nehody s nejvyšším počtem zraněných osob:** 41 osob bylo při těchto nehodách těžce zraněno, 375 osob bylo zraněno lehce a jedna osoba byla usmrcena. Nejvíce usmrcených osob bylo evidováno u nehod, které zavinili řidiči nákladních vozidel (2 usmrcené osoby).



Graf 6 Následky nehod dle kategorie viníka nehody

Z analýzy následků dopravních nehod ve městě Kroměříž vyplývá, že **dle kategorie účastníků silničního provozu byly co do počtu zraněných nejvíce zastoupeni cyklisté** (19 těžce a 193 lehce zraněných cyklistů). Obecně, co se týká závažnosti následků (usmrcené a těžce zraněné osoby), dopadla nejhůře skupina zranitelných účastníků silničního provozu – tedy kromě cyklistů ještě chodci a motocyklisté. **Pokud se zaměříme pouze na těžce zraněné osoby, tak celkem 59 osob z celkových 70 bylo z kategorie zranitelných účastníků, což představuje 84% podíl.**



Graf 7 Následky nehod dle kategorie poškozených

Nehody s vážnými následky zranitelných účastníků silničního provozu jsou podrobněji rozebrány níže, protože tvořily drtivou většinu ze všech dopravních nehod s těžkým zraněním.

SENIORI

V období 2009–2019 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno celkem 18 osob ve věkové kategorii 65 let a více, což představuje 26% podíl na všech těžce zraněných při dopravních nehodách. **Z těchto 18 těžce zraněných osob bylo 9 chodců, 5 cyklistů a 1 motocyklista.** Nutno podotknout, že v případě chodců byl ve všech případech viníkem řidič osobního vozidla, chování chodců bylo až na jeden případ správné a přiměřené, v sedmi případech z devíti chodci přecházeli po vyznačeném přechodu, v jednom případě chodec přecházel před nebo za parkujícím vozidlem. V případě pěti těžce zraněných zraněných cyklistů – seniorů se ve dvou případech jednalo o havárii, v jednom případě viník nehody z místa ujel, v dalším případě

se jednalo o srážku s osobním automobilem, kdy byl viníkem nehody cyklista a v posledním případě byl viníkem nehody řidič motorového vozidla. **Celkem 4 z pěti těžce zraněných cyklistů neměli na hlavě přilbu.** V uvedeném období bylo lehce zraněno 93 seniorů, z toho **35 cyklistů – pouze 4 z nich měli přilbu.**

Konkrétní místa nehod, kde došlo ke zranění seniorů jsou zobrazena v aplikaci nehody.cdv po rozkliknutí obrázku výše. Jak je vidět, nehody jsou rozprostřeny na celém území města Kroměříže, vyšší koncentrace nehod je v centru města, na náměstí Míru, křižovatka ulic Obvodová a U Rejdiště. Více než polovinu ze všech zraněných (těžce i lehce) tvořili chodci spolu s cyklisty.

CHODCI

Ve sledovaném období byli při dopravních nehodách usmrceni 2 chodci, z nichž v jednom případě byl viníkem nehody sám chodec. Ve druhém případě se jednalo o nehodu na silnici I. třídy č. 47, kde byl nákladním automobilem usmrcen chodec, nehoda se stala na přímém



úseku, večer za deště při zhoršené viditelnosti. Těžce zraněno bylo ve sledovaném období 19 chodců, z toho 9 bylo z kategorie seniorů (popsáno výše), těžce zraněno bylo také jedno dítě při nehodě, která se stala v červenci 2018, viníkem nehody byl právě chodec, rep. chodkyně, která náhle vstoupila do vozovky (mimo přechod). Ostatní těžce zranění chodci byli zranění vinou řidiče motorového vozidla, z toho 2 při přecházení na vyznačeném přechodu, ve dvou případech šel chodec po nesprávné straně vozovky, v jednom případě

stál chodec na chodníku a ve dvou případech chodci přecházeli mimo přechod.

V Kroměříži bylo v letech 2009 až 2019 **lehce zraněno celkem 103 chodců, z toho 31 lehce zraněných chodců (tedy 30 %) bylo viníkem dopravní nehody.** Jako v případě seniorů, všechny nehody, při kterých byli usmrceni nebo zraněni chodci jsou zobrazeny včetně detailních informací o nehodě po rozkliknutí obrázku níže. Vyšší koncentrace nehod je v blízkosti centra města, zejména pak ulice 1. máje a Tovačovského.

CYKLISTÉ

Co se týká těžce zraněných cyklistů, v období 2009–2019 bylo v městě Kroměříži těžce zraněno 19 cyklistů, **z toho 16 cyklistů nemělo na hlavě přilbu, tedy 84 %. Osm cyklistů bylo těžce zraněno vlastní vinou** (způsobili dopravní nehodu), sedm cyklistů bylo těžce



zraněno vinou řidiče motorového vozidla, v jednom případě byla vina na straně chodce. Pozitivně lze chodnotit, že počet nehod, kdy došlo k těžkému zranění cyklisty/ů, se v posledních letech drží na nízkých hodnotách (od roku 2016 do roku 2019 byl každoročně evidován jeden těžce zraněný cyklista, naopak v roce 2009 a 2010 byli zraněni v každém roce 3 cyklisté). Lehce zraněno bylo ve sledovaném období celkem 193 cyklistů, z toho 164 cyklistů nemělo přilbu (tedy 85 %). Nehody se

zraněnými cyklisty jsou zobrazeny na obrázku níže, po kliknutí na obrázek se zobrazí v aplikaci nehody.cdv, kde jsou k dispozici detailní informace o konkrétní nehodě. Jak je vidět z obrázku, nehody jsou také rozprostřeny po celém území města.

MOTOCYKLISTÉ

Motocyklisté tvořili nemalý podíl na všech těžce zraněných osobách při dopravních nehodách. Ve sledovaném období bylo evidováno ve městě Kroměříži 19 těžce zraněných řidičů motocyklů (včetně jednoho mopedu) a 2 těžce zranění spolujezdci na motocyklu. Všichni těžce zranění motocyklisté na sobě měli přilbu. V jednom případě byl viník nehody pod vlivem alkoholu 0,8 až 1,0 ‰ a těžce zranil jak sebe, tak svou spolujezdkyni. Další 5 těžce zraněných motocyklistů bylo zraněno vlastní vinou (byli viníkem dopravní nehody), **nejčastější příčinou nehod, při kterých došlo k těžkému zranění motocyklistů, bylo nedání přednosti v jízdě**. Opět lze pozitivně hodnotit, že v posledních letech ubývá nehod, při kterých by byli těžce zraněni motocyklisté (v roce 2019 byl těžce zraněn 1 motocyklista, v roce 2018 žádný, v roce 2017 jeden). Lehce zraněno bylo v uvedeném období 50 motocyklistů. Jak je vidět na obrázku níže, nehody, při kterých byli zraněni motocyklisté jsou rozprostřeny po celém území města, vyšší koncentrace nehod byla především na silnici I. třídy č. 47. Po rozkliknutí obrázku se opět otevře aplikace nehody.cdv, ve které jsou k dispozici další informace o těchto nehodách.

2.1.12 Ekonomické dopady nehodovosti

Dopravní nehody nejsou jen humánním problémem, ale znamenají ve svých dopadech mimořádně vysoké ekonomické ztráty. Platí to na celostátní úrovni a stejně tak pro město Kroměříž.

Tabulka 13 Ekonomické ztráty z dopravních nehod v Kroměříži za rok 2019

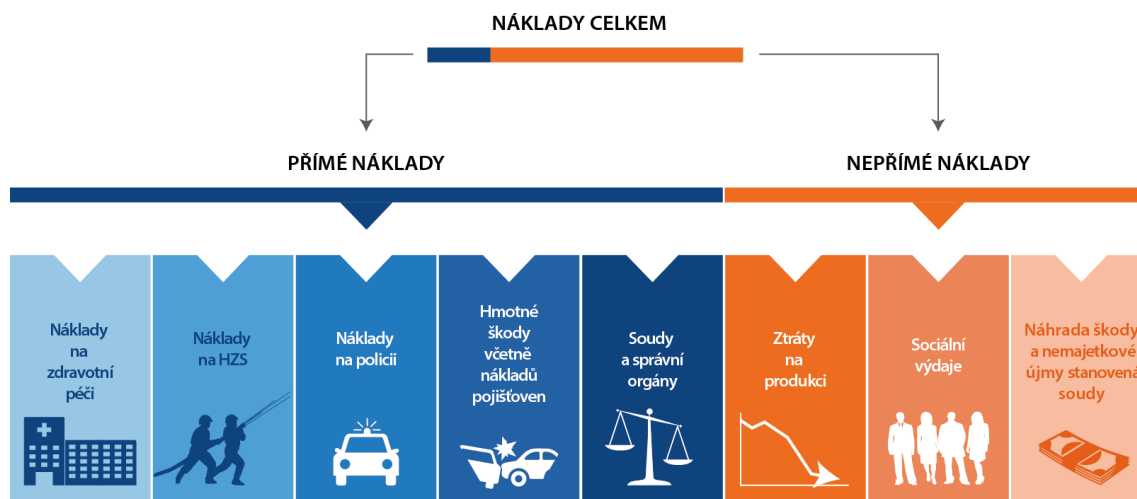
	Počet	Jednotkové náklady (Kč)	Ekonomické ztráty (Kč)
Smrtelné zranění	0	22 534 000	0
Těžké zranění	5	5 983 000	29 915 000
Lehké zranění	56	739 700	41 423 200
Jen hmotné škody	170	389 800	66 266 000
Celkem			137 604 200

Za sledovaných 10 let od roku 2010 do roku 2019 tato ztráta činí 1 078 mil. Kč.

Roční ztráta 137,6 mil. Kč v roce 2019 i desetiletá ztráta téměř 1,1 mld. Kč je seriózním impulzem 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

ROZDĚLENÍ NÁKLADŮ PRO VÝPOČET CELOSPOLEČENSKÝCH ZTRÁT



obyvatel, např. při realizaci výstavby nových dětských hřišť, sportovišť a dalších míst pro aktivní trávení volného času dětí a mládeže.

Obrázek 9 Rozdělení nákladů pro výpočet celospolečenských ztrát

2.1.13 Shluky dopravních nehod za období 2015–2019

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+. 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 (<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=kj>)

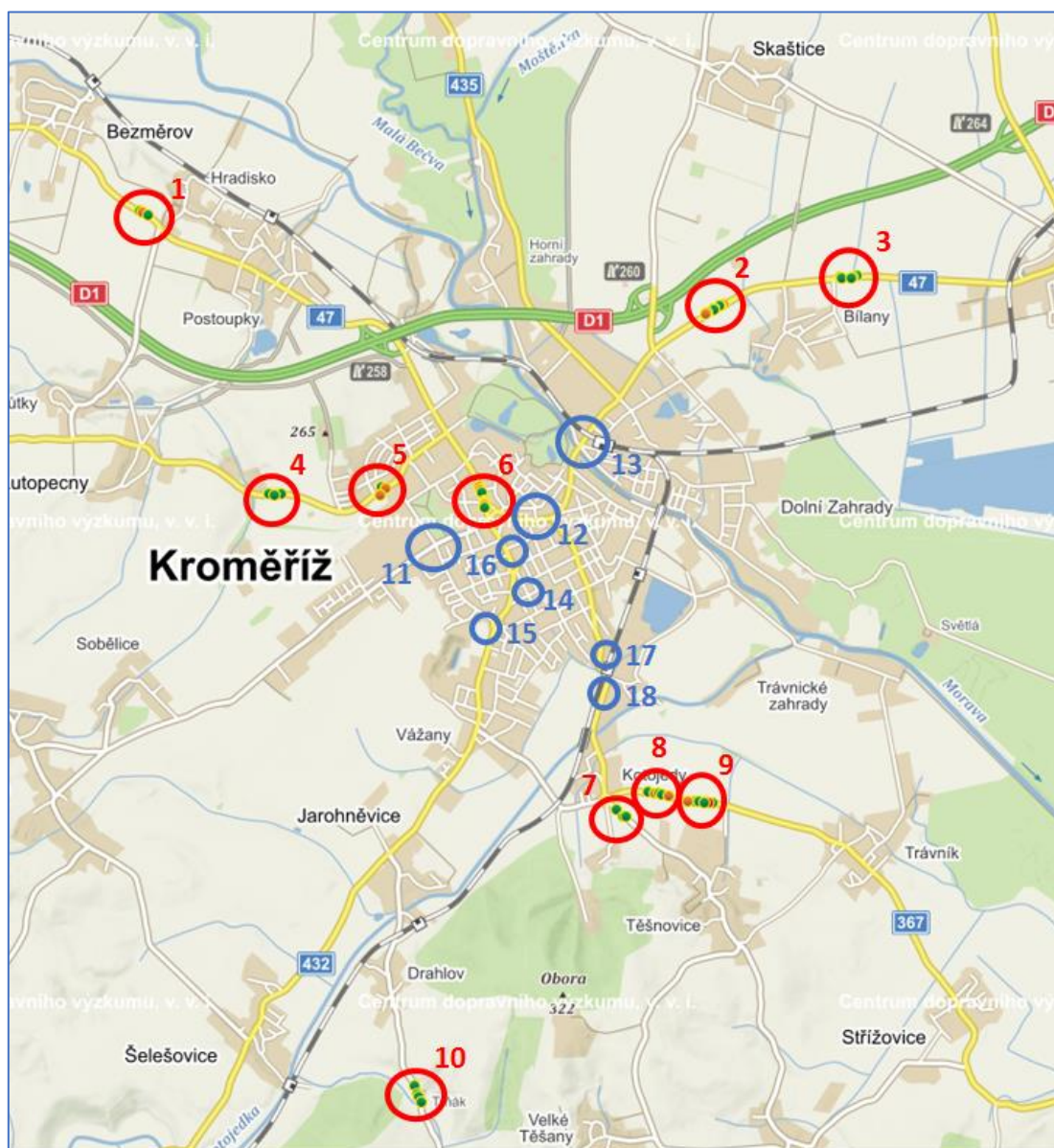
Zobrazení shluků dopravních nehod vychází z portálu Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>). Na základě výše uvedeného bylo vytipováno za období let 2015–2019 celkem 18 shluků dopravních nehod. Tyto shluky byly projednány se zainteresovanými subjekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu (správci místních komunikací, I., II. a III. třídy), krajským úřadem, PČR, městskou policií a zástupci města vč. dopravní komise a BESIP).

Tyto shluky dopravních nehod (jedná se o 10 shluků, v mapě zobrazeny červenou barvou) byly projednány na pracovní schůzce se zástupci města, správci komunikací, policií a dalšími kompetentními subjekty dne 14.2.2020 na Městském úřadě v Kroměříži. Z jednání vyplynulo dalších 8 nehodových lokalit na území města, které byly vzájemně diskutovány a zapracovány do dokumentu (v mapě zobrazeny modrou barvou).

U jednotlivých shluků dopravních nehod jsou blíže popsány nehody, které se v daném shluku udály a další související informace. Univerzální řešení lokalit neexistuje, každou nehodovou lokalitu je nutné posoudit individuálně z pohledu místních podmínek. 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.

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



Obrázek 10 Shluky dopravních nehod 2015-2019

Charakteristika jednotlivých shluků

DOPRAVNÍ SHLUK 1

Silnice I/47 Postupky – Hradisko

Jedná se o silnici I. třídy. V současnosti daná trasa představuje alternativní spojení k souběžné dálnici D1. Jde o shluk dopravních nehod, kde došlo za posledních 5 let (od 1. 1. 2015 – 31. 12. 2019) ke třem nehodám, a to k nehodě s lehkým zraněním 4 osob, která se stala vlivem nepřizpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky. Další nehoda se stala v daném úseku při předjíždění osobních automobilů, jednalo se o nehodu pouze s hmotnou škodou. Třetí nehodou byla srážka se zvěří. Z místního pohledu se jedná o úsek komunikace, který svádí k rychlé jízdě. Řidiči nepřizpůsobí rychlost před blížící se zatáčkou.



Obrázek 11 Silnice I/47 Postupky - Hradisko

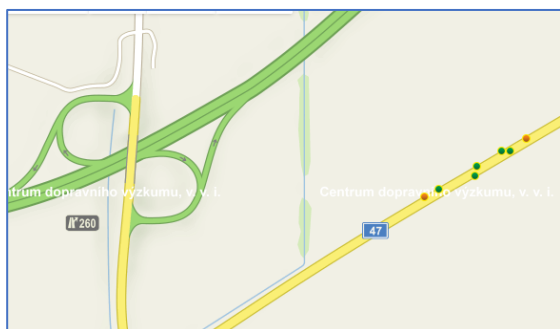
Od poslední rekonstrukce v minulých letech je povrch komunikace stále ve velmi dobrém stavu. Nově obnoveno je vodorovné dopravní značení a směrové sloupky, doplněny byly dopravní knoflíky pro lepší optické vedení. Celkový charakter i vybavení odpovídá původnímu významu. Není aktuálně plánována další stavební činnost.

Okolí komunikace má otevřený charakter. Silnice je lemována travnatým pásem, širší okolí tvoří rozlehlá pole. Dostatečný rozhled navozuje nepříznivý psychologický efekt, který může přispívat k vyšší rychlosti. Pro případné úpravy zde nejsou výrazné překážky vyjma vlastnictví okolní půdy, postačující řešení však nabízí dopravní značení.

DOPRAVNÍ SHLUK 2

Silnice I/47 za nájездem na dálnici Kroměříž-východ

Jedná se o přímý úsek silnice I. třídy tvořící alternativní spojení k dálnici D1. Před pěti lety komunikace prošla celkovou opravou povrchu včetně nového dopravního značení a zařízení. Nově osazeny byly dopravní knoflíky, které přispívají k lepšímu vedení. Před dvěma lety byly směrové sloupky opatřeny odražeči proti zvěři.



Obrázek 12 Silnice I/47 za nájездem na dálnici Kroměříž-východ

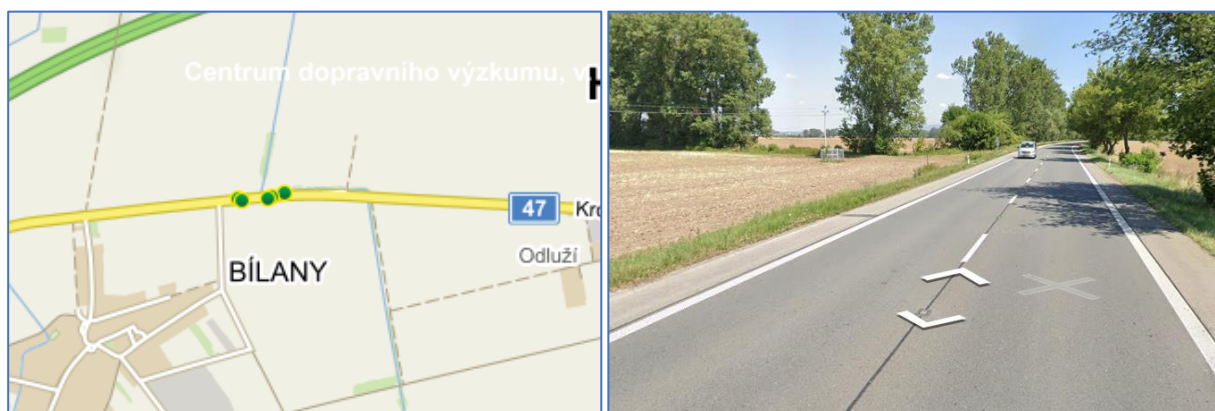
V tomto shluku došlo v posledních pěti letech k sedmi nehodám. Nejčastěji se jednalo o srážku s lesní zvěří (5 nehod), se zaparkovaným nebo odstaveným vozidlem (1 nehoda s lehkým zraněním) a srážka dvou osobních automobilů vlivem nepřizpůsobení rychlosti (1 nehoda s lehkým zraněním). Z místního pohledu se jedná o koridor pro zvěř ve směru k dálnici, nejsou zde umístěny pachové ohradníky (je třeba apelovat na myslivecké sdružení) a je třeba doplnit výstražnou dopravní značku „Zvěř“ upozorňující na zvýšený výskyt (volně žijící) zvěře. Pohyb zvěře je vázán na liniovou zeleň podél vodotečí (směrem k mostu D1-310 a potok Stonač k D1-311), migrační trasu zvěře lze tedy připustit pouze u drobných živočichů (liška, zajíc apod.).

DOPRAVNÍ SHLUK 3

Silnice I/47 za Bílany

Jedná se o silnici I. třídy. V uvedeném shluku došlo v posledních pěti letech k 5 dopravním nehodám bez zranění. U všech dopravních nehod s osobním automobilem byla shodně příčinou srážka s lesní zvěří. V daném úseku silnice I. třídy nejsou rozmístěny pachové ohradníky a je třeba doplnit výstražnou dopravní značku „Zvěř“ upozorňující na zvýšený výskyt (volně žijící) zvěře. Pohyb zvěře je jednoznačně vázán na liniovou zeleň od objektu D1-313. Souvislost s migračními profily na D1 lze připustit pouze u drobnějších živočichů (liška, zajíc apod.).

Před pěti lety proběhla oprava povrchu a bylo provedeno nové značení. Pro lepší optické vedení za snížené viditelnosti byly osazeny dopravní knoflíky. Před dvěma lety směrové sloupky osazeny odražeči proti zvěři. V současnosti je stav komunikace bez závad stavebně-technického charakteru. Na další období není aktuálně plánována žádná stavební aktivita kromě běžné údržby.

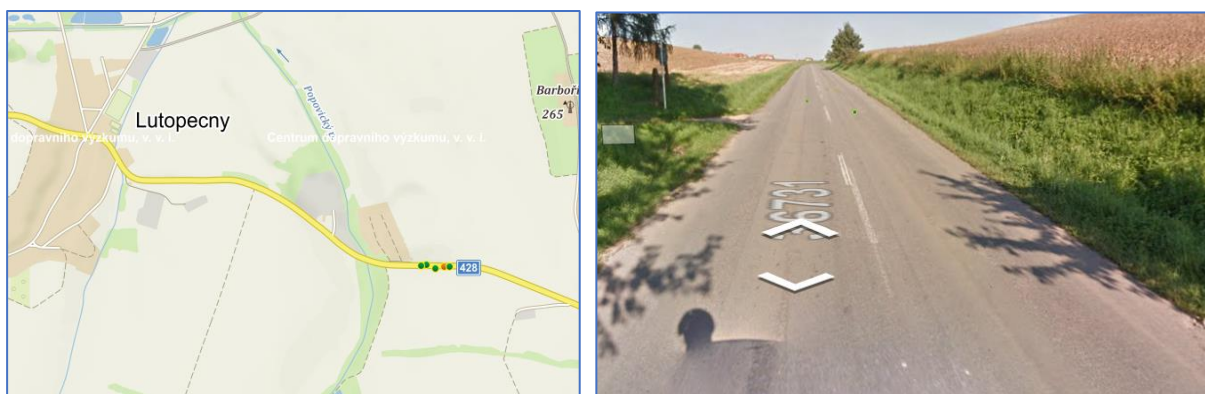


Obrázek 13 Silnice I/47 za Bílany

DOPRAVNÍ SHLUK 4

Silnice II/428 u Lutopecen

Jedná se o silnici II. třídy (krátký přímý úsek trasy mezi dvěma směrovými oblouky v klesání), kde v pětiletém intervalu došlo ke shluku pěti dopravních nehod. Dvě dopravní nehody byly na přímém úseku po projetí zatáčkou, v obou případech byl účastníkem nehody nákladní automobil. 4 z 5 nehod byly srážky se zvěří, příčinou jedné nehody bylo nezvládnutí řízení vozidla nákladního automobilu (1 lehce zraněný). Z místního pohledu je třeba doplnit výstražnou dopravní značku „Zvěř“ upozorňující na zvýšený výskyt (volně žijící) zvěře. Nejsou instalovány pachové ohradníky.



Obrázek 14 Silnice II/428 u Lutopecen

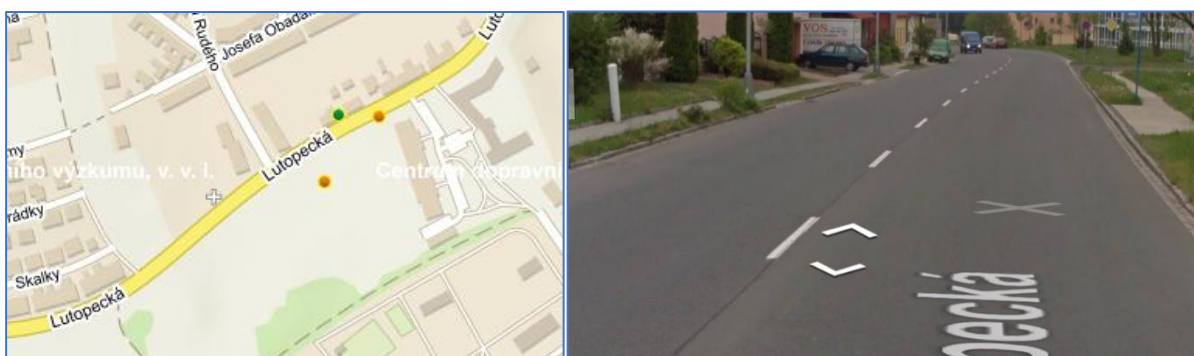
Komunikace v průběhu posledních let nedoznala ze stavebně-technického pohledu jakýchkoli změn. Současný stav povrchu je zachovalý s běžným opotřebením vlivem provozu a času, vyskytují se pouze jednotlivé trhliny. Charakter komunikace odpovídá dané kategorii i významu. V dalším výhledu není na komunikaci plánována žádná stavební činnost kromě běžné údržby. V případě větších úprav je třeba počítat s dílčími terénními úpravami. S ohledem na charakter nehod však bude postačující osazení pachových ohradníků ev. dopravního značení.

DOPRAVNÍ SHLUK 5

Silnice II/428 ulice Lutopecká

Jedná se o silnici II. třídy. Okolí komunikace má zčásti otevřený charakter. Jednu stranu tvoří úzký chodník a zástavba rodinných domů. Druhou stranu představuje rozlehlá travnatá plocha.

V tomto shluku došlo ke třem dopravním nehodám v posledních pěti letech. Ve dvou případech se jednalo o srážku se zaparkovaným vozidlem. V prvním případě byl lehce zraněn cyklista při nárazu do zaparkovaného osobního automobilu a ve druhém případě došlo ke srážce nákladního automobilu s osobním vozidlem (bez zranění). Příčinou třetí nehody s lehkým zraněním bylo nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu. Z místního pohledu je rovněž v tomto místě problémem chybějící přechod pro chodce a špatná přehlednost před zatáčkou. V brzké době bude v tomto místě vybudován chodník podél komunikace. Projekt by měl řešit i propojení navazujících pěších tras včetně návazností na zastávky.



Obrázek 15 Silnice II/428 ulice Lutopecká

Případné rozsáhlejší úpravy jsou dány stávajícím šířkovým uspořádáním komunikace. Dle ŘSZK je možným opatřením zúžení vozovky mezi obrubami – stávající šířka kolem 10 m (musí být koordinováno s městem). Od poslední opravy je povrch komunikace dlouhodobě v dobrém stavu. Dílčí projekt představuje výstavbu chodníků. Dle vývoje nehodovosti s parkujícími vozidly je případně vhodné dílčí DI řešení (zklidnění, usměrnění provozu).

DOPRAVNÍ SHLUK 6

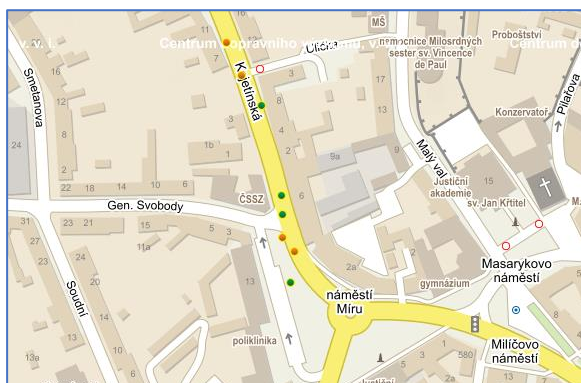
Silnice II/367 ulice Kojetínská

Uvedený úsek se nachází na průtahu, který je v dané části exponovaný nejen z pohledu intenzit, ale také kombinací dopravních pohybů (průjezd, odbočení, parkování) i účastníků. V dílčím mezikřižovatkovém úseku byl již dříve vybudován dělicí pás zahrnující také přechod pro chodce. Dopravní značení u přechodu pro chodce má zvýrazněné provedení. V dalším výhledu není uvažováno s větší úpravou, příp. je možné dílčí DI opatření.

Jedná se o silnici II. třídy se shlukem osmi dopravních nehod za období let 2015–2019.

Ve dvou případech se jednalo o srážky osobních automobilů s chodcem (2 lehce zranění), kdy řidič nedal přednost přecházejícím chodcům, dále tři střety se zaparkovaným odstaveným vozidlem (bez zranění) a jeden střet osobních automobilů zapříčiněný nevěnováním se řízení vozidla (bez zranění). Dále zde došlo ke srážce třech nákladních automobilů (1 lehce zraněný), příčinou bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Příčinou další nehody čtyř osobních automobilů s dvěma lehkými zraněními bylo nerespektování dopravní značky „Dej přednost v jízdě“. Další nehoda osobního a nákladního automobilu byla v této lokalitě bez zranění, příčinou bylo nevěnování se řízení.

Dle ŘSZK jde o přechod pro chodce přes frekventovaný příjezd/výjezd do města od dálnice s odbočovacím pruhem. Dopravní nehody jsou zaviněné nepozorností řidičů. Možným opatřením je zvýraznění přechodu odrazkami (blikačkami).



Obrázek 16 Silnice II/367 ulice Kojetínská

DOPRAVNÍ SHLUK 7

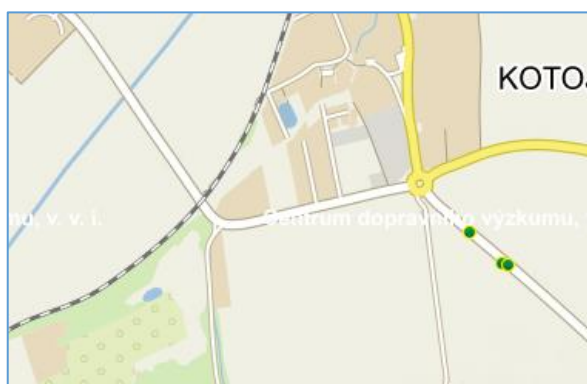
Silnice III/36735 za kruhovým objezdem ve směru na Těšnovice

Jedná se o přímý úsek na silnici III. třídy se shlukem třech dopravních nehod bez zranění. Dvě nehody osobních automobilů nebyly zaviněny řidiči osobních automobilů, ale srážkou se zvěří. Třetí nehodou byla srážka dvou osobních automobilů, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a narazil do odstaveného vozidla. Z místního pohledu zde chybí umístění výstražné dopravní značky „Zvěř“ upozorňující na zvýšený výskyt (volně žijící) zvěře a pachové ohradníky, a to i s ohledem na blízkost lesa u komunikace.

Před dvěma lety na komunikaci proběhla celková oprava povrchu, čímž byly odstraněny dřívější lokální závady povrchu. Ve druhé polovině trasy bylo pokáceno také starší stromořadí a nahrazeno novou výsadbou. Aktuální stav komunikace odpovídá nedávno provedené opravě povrchu. Podoba úseku celkově odpovídá danému charakteru i významu. V dalším období není předpokládána další stavební aktivita.

Okolí komunikace tvoří rozlehlé polní plochy v rovinatém terénu. V druhé části komunikace se nachází také jednostranné stromořadí malého vzrůstu. Pro případné úpravy tak nejsou žádné překážky kromě vlastnictví okolních pozemků. V případě pachových ohradníků bude třeba pouze osazení sloupků – nutné vyvolat jednání města s mysliveckým sdružením.

Dle ŘSZK je možným opatřením osazení výstražné dopravní značky A14 „Zvěř“ (1x osazeno, 1x bude doplněno), vhodné bude i osazení pachových ohradníků (nepřísluší správci silnice).



Obrázek 17 Silnice III/36735 za kruhovým objezdem ve směru na Těšnovice

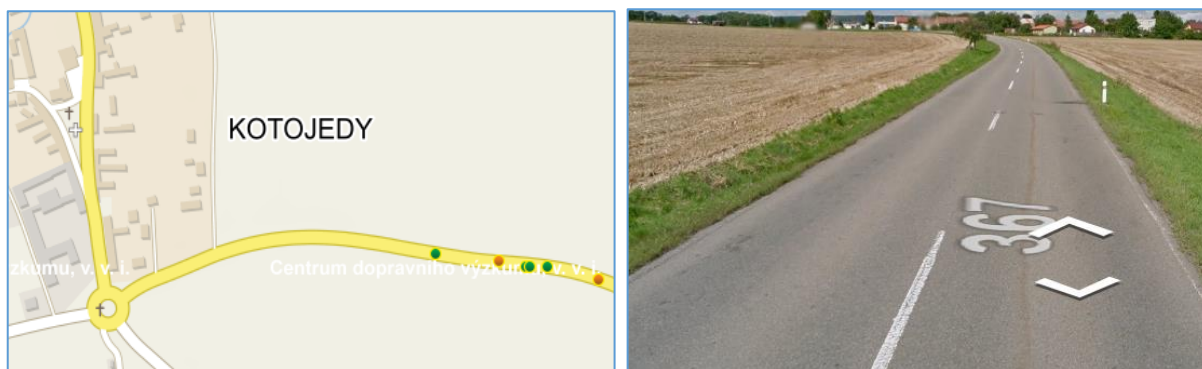
DOPRAVNÍ SHLUK 8

Silnice II/367 za kruhovým objezdem ve směru na Trávník

Jedná se o směrově zvlněný úsek na silnici II. třídy složený několika navazujícími směrovými oblouky. Před pár lety v celé trase proběhla celková oprava povrchu. Aktuálně je tedy povrch bez závad stavebně-technického charakteru. Z pohledu trasy přetrvává určitý deficit, kdy řidiči nedostatečně vnímají členité směrové vedení, resp. toto podceňují. Úsek je opatřen příslušným vodorovným dopravním značením a směrovými sloupky. V dalším výhledu není počítáno s dalšími stavebními aktivitami.

Jedná se o shluk šesti dopravních nehod, z toho dvě dopravní nehody si vyžádaly po dvou lehce zraněných osobách. Dopravní nehoda se dvěma lehce zraněnými osobami se stala při předjíždění, kdy došlo k ohrožení protijedoucího řidiče v zatáčce. Další nehoda se dvěma lehce zraněnými osobami se stala vlivem nepřizpůsobení rychlosti na přímém úseku po projetí zatáčkou. Příčinou další dopravní nehody bylo ohrožení předjížděného řidiče na přímém úseku po projetí zatáčkou, dále dvě srážky se zvěří a srážka s pevnou překázkou, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Z místního pohledu řidiči v tomto úseku nedodržují maximální povolenou rychlost s ohledem na zatáčky, je nutné upravit dopravní značení vč. umístění pachových ohradníků.

ŘSZK navrhuje osazení výstražné dopravní značky A14 „Zvěř“, vhodné osazení pachových ohradníků případně odrazek proti zvěři na směrové sloupky (nepřísluší správci silnice).



Obrázek 18 Silnice II/367 za kruhovým objezdem ve směru na Trávník

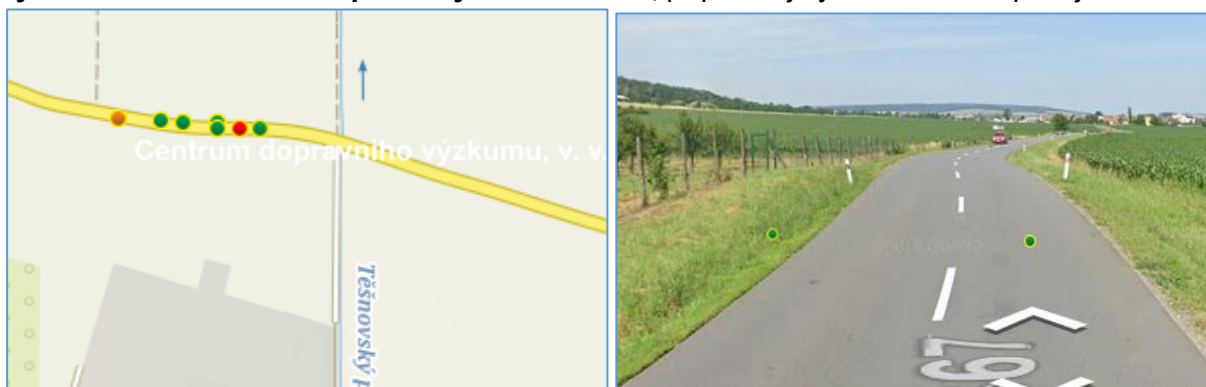
DOPRAVNÍ SHLUK 9

Silnice II/367 ve směru na Trávník

Další úsek na silnici II. třídy se nachází v bezprostředně navazující části za shlukem 8, a to se stejným charakterem trasy. Rovněž i zde byla realizována celková oprava povrchu s obnovou dopravního značení i směrových sloupků. Vzhledem k pokračování směrově zvlněného vedení trasy zde může docházet k nedostatečnému vnímání informace o vedení trasy zejména ve vztahu k předjíždění.

Okolí tvoří rozlehlá pole a ovocný sad. Výraznější pevné překážky, které by bránily případným úpravám se zde nevyskytují. Pro zpřesnění informace o nepřímém vedení trasy však je možné využít i dopravního značení zajišťujícího lepší optické vedení a opatření odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

Jedná se o shluk sedmi dopravních nehod. Dvě nehody byly vážnějšího charakteru s následkem dvou lehce a jedné těžce zraněné osoby. U první nehody se zraněním se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Příčinou druhé nehody dvou osobních automobilů s lehkým a těžkým zraněním bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky v zatáčce (čelní srážka). Další čtyři nehody bez zranění byly zaviněny srážkou s lesní zvěří. Sedmá nehoda byla srážkou dvou osobních automobilů zezadu bez zranění, kdy při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče vozidla (vynucené zařazení, předjížděný řidič musel prudce brzdit, měnit směr jízdy). Z místního pohledu se jedná o úzkou silnici ve vlnitém terénu, kdy není vidět kam komunikace pokračuje. **Řidiči nepřizpůsobí rychlost s ohledem na zatáčky a nebezpečně předjíždí. Je nutné dopravním značením upravit rychlost včetně umístění pachových ohradníků, případně jiných zařízení odpuzujících zvěř.**



Obrázek 19 Silnice II/367 ve směru na Trávník

DOPRAVNÍ SHLUK 10

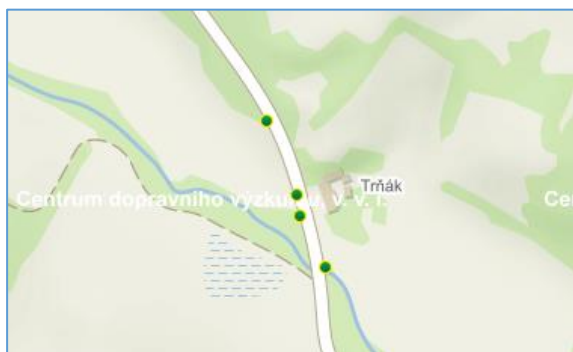
Silnice III/43220 u samoty za obcí Drahlov

Řešený úsek silnice III. třídy se nachází v klesání a zahrnuje směrový oblouk, který vede na most, za kterým přechází do protisměrného oblouku. V roce 2012 zde byla provedena celková oprava povrchu včetně vodorovného dopravního značení a rekonstrukce mostu, na kterém byl dříve zúžený provoz s úpravou přednosti dopravní značkou a snížením rychlosti. Od dokončení rekonstrukce je povrch stále ve velmi dobrém stavu bez jakýchkoli závad. V dalším výhledu je předpokládána pouze běžná údržba včetně prořezu zeleně.

Komunikace je lemována vegetací se stromořadím a polem, v blízkosti mostu příčně prochází pás stromů podél toku. Vzhledem k provedené rekonstrukci komunikace i charakter nehod se však bude jednat spíše o instalaci ochranného bezpečnostního zařízení pro odrazení zvěře, ev. dopravní značky.

ŘSZK navrhuje osazení výstražné dopravní značky A14 „Zvěř“, vhodné osazení pachových ohradníků (nepřísluší správci silnice), úsek husté vegetace ve směru na Drahlov bude prověřen a v případě potřeby prořezán.

Tři nehody se staly v tomto úseku při střetu se zvěří bez zranění. U jedné nehody došlo k havárii vlivem nezvládnutí řízení vozidla na přímém úseku po projetí zatáčkou. Úsek komunikace je označen dopravním značením omezující rychlost a zakazující předjíždění, avšak je nutné **upravit dopravní značení upozorňující na zvěř vč. umístění pachových ohradníků** (jedná se o úsek v těsné blízkosti lesního porostu). Rovněž je nutné řešit zeleň v těsné blízkosti u komunikace (ve směru na Drahlov).



Obrázek 20 Silnice III/43220 u samoty za obcí Drahlov

Další nehodové lokality na území města:

LOKALITA 11

Silnice III/43215 ul. Havlíčkova × MK ul. Albertova

Jedná se o nehodovou křižovatku silnice III. třídy a místní komunikace ul. Albertova a jednosměrné ulice, kde je současně i provoz vozidel záchranné služby, pěší a cyklistický provoz. Dle sdělení ŘSZK k dopravním nehodám došlo v období před zjednosměrněním ulice Za Květnou zahradou. V současné době se situace zklidnila (možný je i vliv opatření proti koronaviru). Město připravuje projekt stavebních úprav křižovatky.

V současné době je rozpracován návrh úpravy vodorovným dopravním značením, řeší se ve spolupráci s Krajským úřadem ZK (správcem silnice III. třídy). Za posledních 5 let došlo na křižovatce k devíti registrovaným dopravním nehodám, z toho sedm nehod bylo s lehkým zraněním. V jednom případě se jednalo o srážku s chodcem, kdy došlo k lehkému zranění dvou osob přecházející komunikaci. Chodci přecházeli mimo křižovatku na přímém úseku v jízdním pruhu, kde není vyznačen přechod pro chodce. U dalších šesti nehod dochází ke kumulaci nehod osobního automobilu a cyklistů. Z místního pohledu je nyní vytvářena projektová dokumentace na překreslení křižovatky a současně bude řešeno parkování vozidel naproti pizzerie, kde vznikne parkovací plocha, aby auta nepřekážela ve výhledu.



Obrázek 21 Silnice III/43215 ul. Havlíčkova × MK ul. Albertova

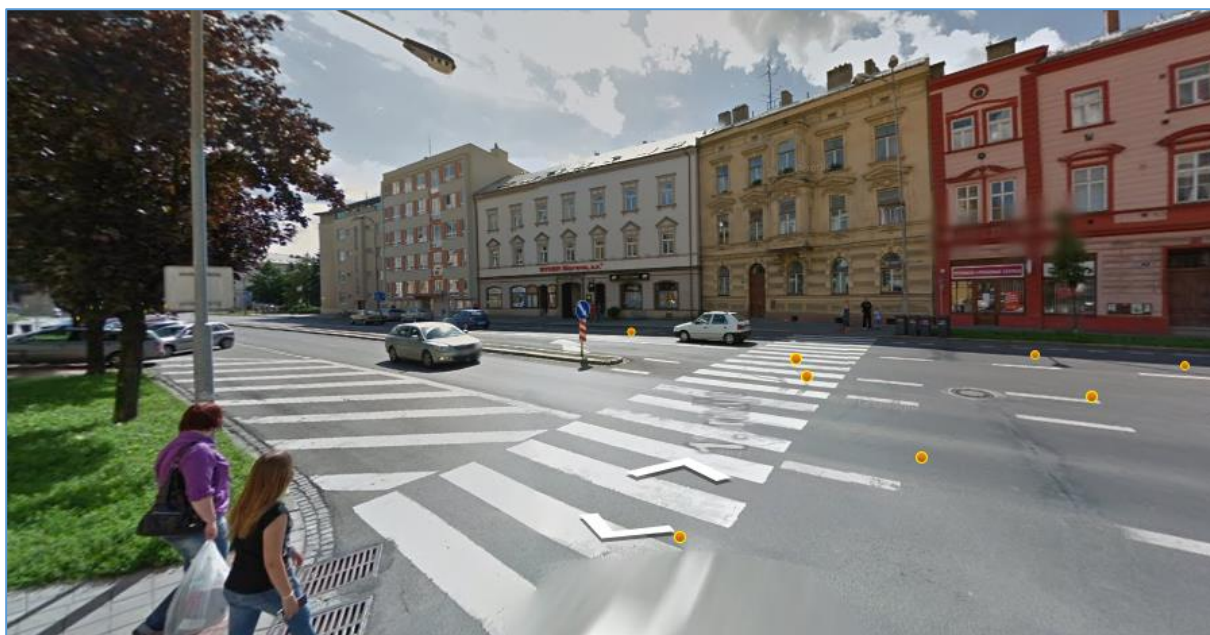
LOKALITA 12

Silnice II/367 (přechod pro chodce ul. 1. máje a ul. Šafaříkova)

Ulicí je vedena silnice II/367 s intenzitou 14,8 tis. voz/24 hod. (z toho 10 % těžkých vozidel). V úseku ulice 1. máje tvoří komunikace páteřní silnici procházející intravilánem města. Komunikace je směrově rozdělena úzkým ostrůvkem, avšak přechod je vedený mimo ostrůvek (délka přechodu je 20 m). Přechod je v těsné blízkosti křižovatky s místní komunikací ulice Šafaříkova. V jízdním pruhu ve směru jízdy na Hulín je přechod veden přes průběžný jízdní pruh, levý připojovací pruh s náběhem na záliv autobusové zastávky. V jízdním pásu ve směru na Brno je přechod veden přes dopravní stín a průběžný jízdní pruh. Před dopravním stínem ve směru jízdy je navíc umístěn parkovací pruh. Přechod pro chodce je označen svislým a vodorovným značením, nasvětlen a vybaven bezbariérovými vstupními chodníky.

Za posledních 5 let došlo na tomto úseku k 11 dopravním nehodám, při kterých bylo lehce zraněno 9 osob. V pěti případech se jednalo o srážku s chodcem (5 lehce zraněných osob). K většině těchto nehod došlo na mokřém povrchu a ve dne. Problémem tohoto shluku dopravních nehod je délka a uspořádání přechodu na vytížené komunikaci. Dalším typem nehod je nedodržení bezpečné vzdálenosti (2 lehce zraněné osoby). Navrženým nízkonákladovým opatřením s rychlou možností realizace (pouze stanovením) je umístění flexibilních regulačních sloupků v okolí přechodu, aby auta neparkovala před přechodem.

Analýza shluků dopravních nehod na této lokalitě je součástí Strategie BESIP, která byla průběžně projednávána se zástupci města a následně bude na jednání projednána radou a zastupitelstvem města. Poté bude v návaznosti na rozvojové záměry města navržen systematický postup řešení této nehodové lokality se správcem silnice II. třídy vč. provázanosti s krajskou a národní strategií bezpečnosti silničního provozu. Po zjištění postoje a aktivit správce komunikace v dané lokalitě bude nutné zpracování bezpečnostní inspekce. Bezpečnostní inspekce posoudí dopady stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu.

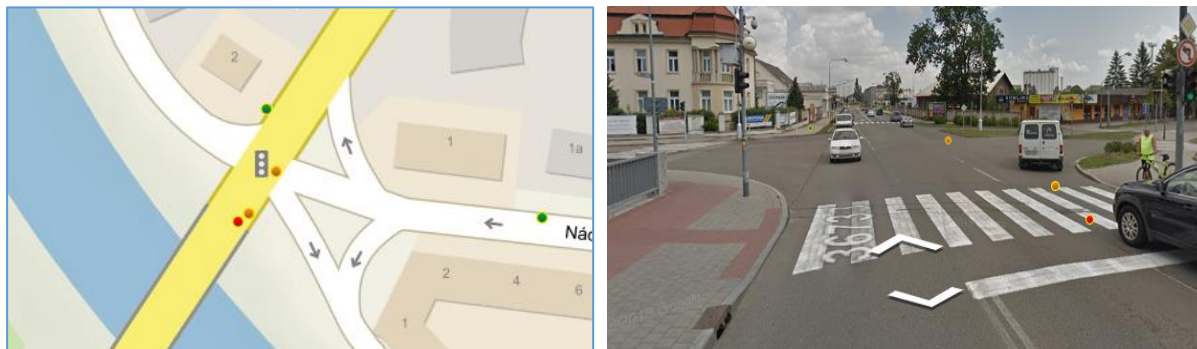


Obrázek 22 Silnice II/367 (přechod pro chodce ul. 1. máje a ul. Šafaříkova)

Na základě doporučení z provedené inspekce budou následovat další kroky ke zvýšení bezpečnosti v lokalitě, pravděpodobně příprava projektové dokumentace k realizaci stavebně technických opatření. Dle ŘSZK je *možným řešením* zvýraznění přechodu odrazkami (blikačkami), ŘSZK zajistí bezpečnostní inspekci. ŘSZK navrhuje zrušení přechodu z důvodu jeho délky větší než 7 m.

LOKALITA 13

Křižovatka sil. III/36733 a ul. Nádražní



Obrázek 23 Křižovatka sil. III/36733 a ul. Nádražní

Jedná se o pětiramennou křižovatku na silnici III. třídy s přechodem pro chodce. Na této křižovatce, konkrétně na přechodu došlo za posledních 5 let k jedné nehodě s těžkým zraněním v noci, kdy řidič vozidla nedal přednost chodci na přechodu. U druhé nehody došlo k lehkému zranění při boční srážce osobního vozidla a motorkáře, kdy příčinou byla srážka s pevnou překážkou. Další nehoda s lehkým zraněním se stala při odbočování vlevo, kdy došlo ke srážce osobního automobilu a motorkáře. Dále došlo k nehodám bez vážných zranění, kdy došlo ke srážce dvou osobních automobilů při odbočování vpravo vlivem chyby při udání směru jízdy. Z místního pohledu je problematická situace při výjezdu z Nádražní ulice, kdy při odbočování automobilů vlevo naskočí chodcům zelená. Navíc nejsou na této křižovatce řešení cyklisté, v současné době probíhá návrh na řešení cyklopruhu s předpokladem dokončení v 06/2020. ŘSZK navrhuje zvýraznění přechodu odrazkami (blikačkami), příp. zvýraznění svislým dopravním značením „Přechod pro chodce“. V návaznosti na předložení projektu cyklopruhu nechá ŘSZK zpracovat bezpečnostní inspekci.

LOKALITA 14

Křižovatka ulic Sokolovská × Vrobelova

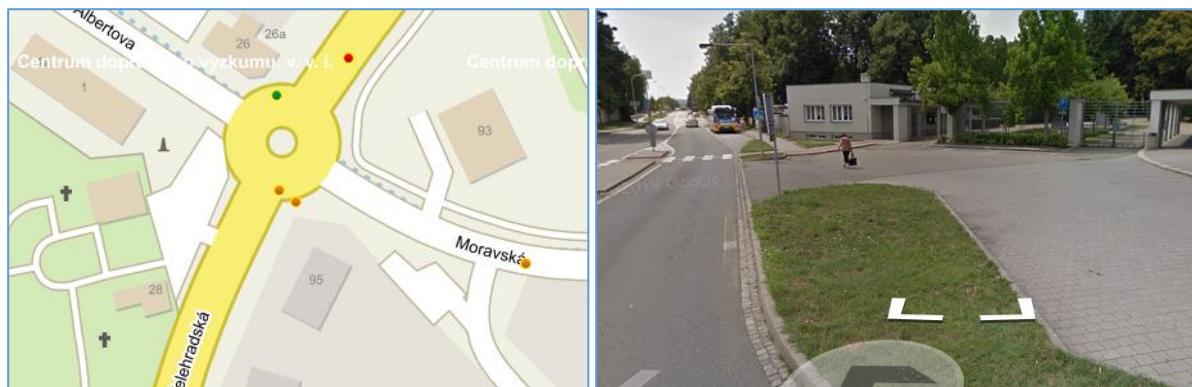


Obrázek 24 Křižovatka ulic Sokolovská × Vrobelova

Z místního pohledu zde dochází k dopravním nehodám, přestože se jedná o křižovatku s dobrým rozhledem. Dochází zde k častým kolizím a vozidla končí převrácená na střeše. Často se zde tvoří námraza, která mohla být příčinou několika nehod. Je možný nástřik povrchu vozovky. Za posledních 5 let zde došlo k i k nehodě s dvěma lehce zraněnými osobami, kdy řidič přijíždějící na hlavní komunikaci nerespektoval dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě“.

LOKALITA 15

U kruhového objezdu od hřbitova parkování aut brání ve výhledu



Obrázek 25 Kruhový objezd od hřbitova

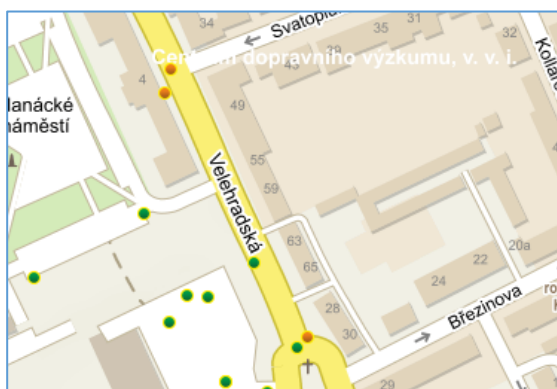
Jedná se o místní komunikaci, a to výjezd z frekventovaného parkoviště u hřbitova přímo do výjezdového pruhu z kruhového objezdu na silnici II/432. Z místního pohledu se jedná o místo nehod s hmotnou škodu nepřesahující zákonem stanovenou výši (nehlášené nehody PČR). Vážnější nehody nebyly v tomto úseku hlášeny. Možným řešením města je upravení (zúžení a nakolmení) výjezdu z kapacitně nedostatečného parkoviště u hřbitova.

LOKALITA 16

Autobusová zastávka u kruhového objezdu u Lidlu

Jedná se o silnici II/432, na které je situována autobusová zastávka. Z místního pohledu se jedná o rizikovou lokalitu, kde po zastavení autobusu v místě vyznačené autobusové zastávky již další auta neprojedou a při riskantním předjíždění dochází ke střetu s protijedoucími vozidly. Za sledované pětileté období se jednalo o nehody pouze s hmotnou škodou.

Dle ŘSZK se jedná o dopravní nehody způsobené nepozorností řidičů. Řešením by byl pouze přesun nebo zrušení zastávky (nižší četnost linek).



Obrázek 26 Autobusová zastávka u kruhového objezdu u Lidlu

LOKALITA 17

Napojení cyklistů a chodců od satelitních domků na ulici Kotojedskou

Jedná se o silnici II/367. Problematické je napojení cyklistů přijíždějících od satelitních domků ve směru na cyklostezku ke Kotojedům. V místě železničního přejezdu je zúžená vozovka a chybí úprava pro bezpečný přejezd cyklistů a přechod chodců. Navíc chodci a cyklisté v tomto místě se zatáčkou přecházejí a přejíždějí vozovku.

V tomto místě došlo v pětiletém období k dopravní nehodě s lehkým zraněním. Jednalo se pouze o srážku s pevnou překážkou a nehodou pod vlivem alkoholu, kdy řidič nezvládl řízení vozidla.

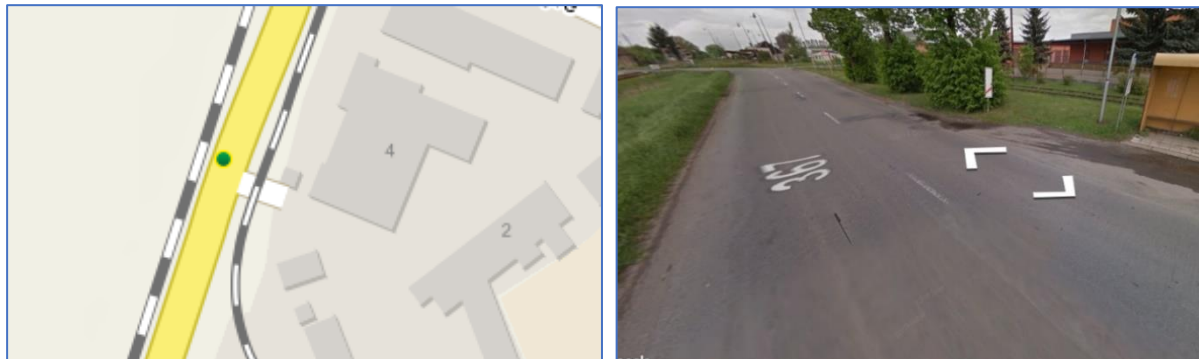
Jedná se o velmi nepřehledný úsek v zatáčkách při výjezdu z města II/367 v kombinaci s přejezdem trati ČD s vysokým provozem pěších a cyklistů. V současné době existuje projektová dokumentace na propojení s chodníkem.



Obrázek 27 Napojení cyklistů a chodců od satelitních domků na ulici Kotojedskou

LOKALITA 18

U autobusové zastávky v Kotojedech



Obrázek 28 U autobusové zastávky v Kotojedech

Jedná se o silnici II/367. V lokalitě autobusové zastávky chybí chodník s napojením na satelitní část města a přechod pro chodce v místě autobusových zastávek. Za uplynulé pětileté období zde nedošlo k vážnému zranění chodců, avšak lokalita bez přilehlého chodníku je pro chodce velmi riziková. Obecně chybí v KM propojení chodníků a cyklostezek. Cyklisté jezdí po chodníku, cítí se nebezpečně a porušují zákon, který umožňuje jízdu po chodníku je osobám do 10 let.

Chybí propojení chodníku ve směru na Kotojedy, přechod pro chodce u AZ chybí propojení chodníků a cyklostezek. ŘSZK připravuje opravu silnice II/367 (obnova krytu vozovky a její odvodnění), u žel. trati bude vybudováno nové nástupiště v místě stávající neupravené zastávky. Propojovací chodník by se měl stát prioritou města.

3 STRATEGICKÁ ČÁST

Strategický rámec

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

ZÁKLADNÍ CÍL VIZE NULA:

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

Problematika bezpečnosti silničního provozu však nezůstává řešena pouze na národní úrovni, naopak je velmi žádoucí a efektivní, pokud se bezpečnost silničního provozu s důrazem na konkrétní nehodové lokality řeší na co nejnižších úrovních (tedy co nejbližše místům, kde dané problémy vznikají) – v rámci krajských a místních strategií. Strategie BESIP 2021–2030 města Kroměříž tak navazuje jak na Strategii BESIP 2021-203 ČR, tak na Strategii BESIP Zlínského kraje. Dále je také v souladu se strategickými dokumenty města Kroměříž – s Plánem udržitelné městské mobility Kroměříž a s Územním plánem města.



Ministerstvo dopravy

**STRATEGIE
BESIP
2021-2030**



Zlínský kraj

**STRATEGIE
BESIP
2021-2030**

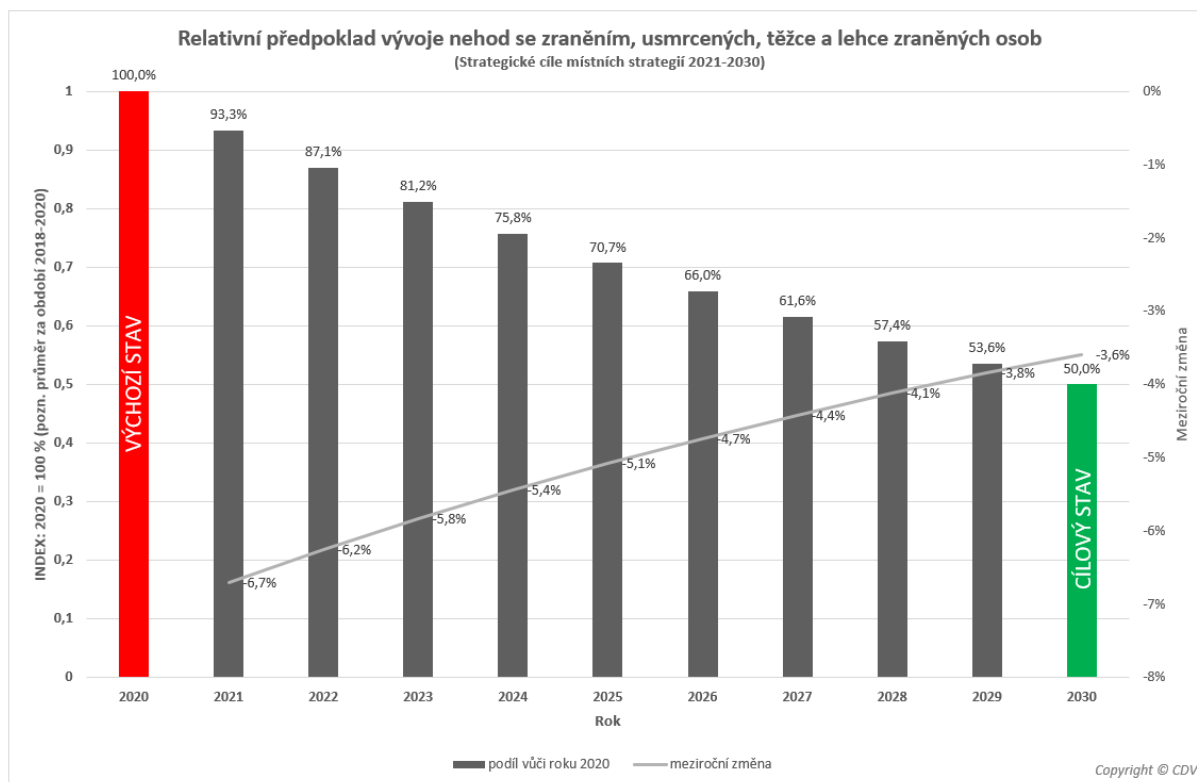


**MĚSTO
KROMĚŘÍŽ**

**STRATEGIE
BESIP
2021-2030**

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 rozděleny 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

Vzhledem k dosavadnímu vývoji nehodovosti a následků dopravních nehod ve městě Kroměříž byl výše uvedený cíl modifikován a zpřísněn tak, aby se město Kroměříž 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).

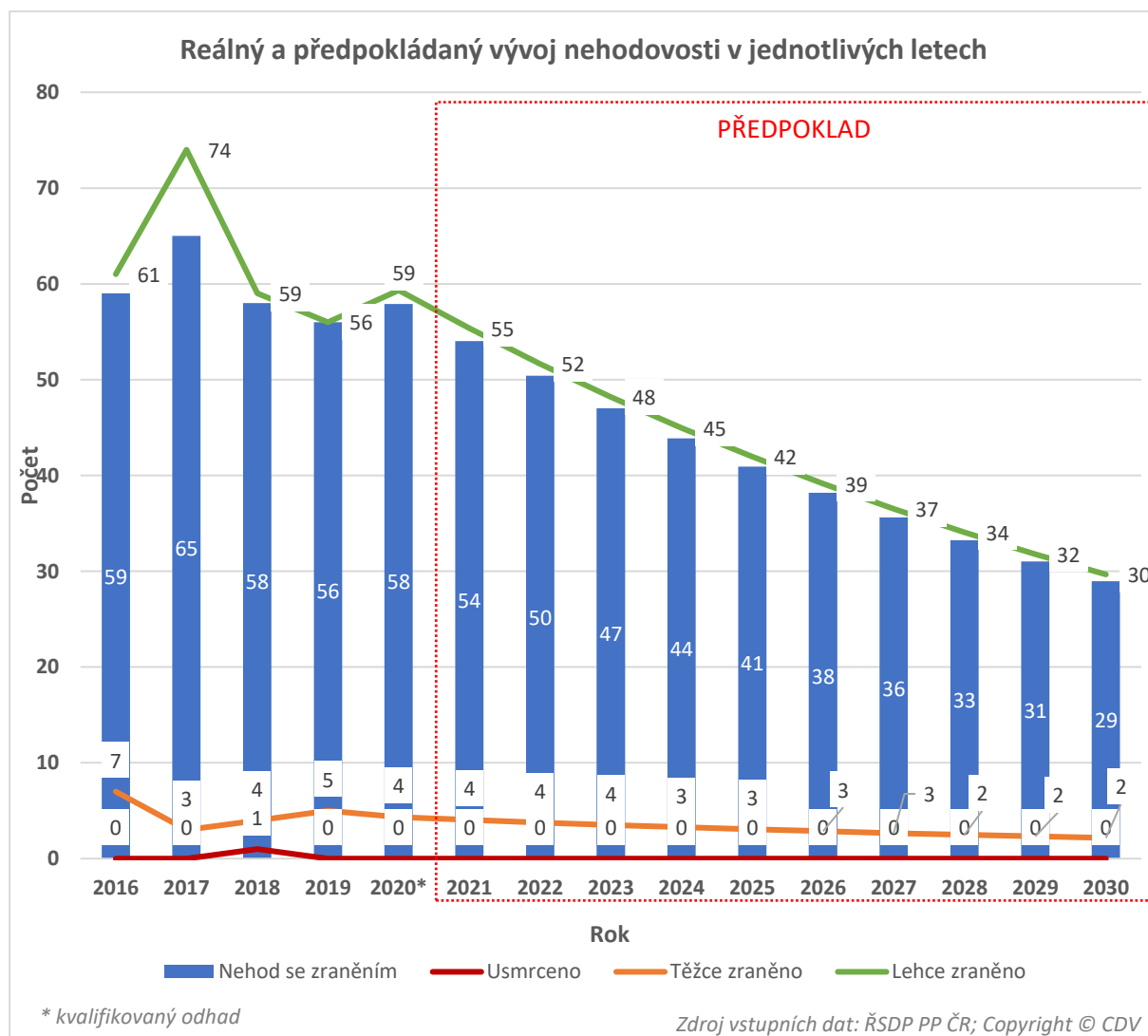
ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021–2030 MĚSTA KROMĚŘÍŽ:

V OBDOBÍ 2021–2030 NEBUDE VE MĚSTĚ KROMĚŘÍŽ NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY USMRCEN ŽÁDNÝ ČLOVĚK, POČET TĚŽCE A LEHCE ZRANĚNÝCH V ROCE 2030 KLESNE NA POLOVINU OPROTI ROKU 2020.

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

V období 2011-2015 došlo k nárůstu počtu lehce zraněných z 273 na 313 v období 2016-2020 (hodnota 2020 je kvalifikovaný odhad). U kategorie lehce zraněných osob je stanovený předpoklad snížení více ambiciózní než u dalších kategorií.

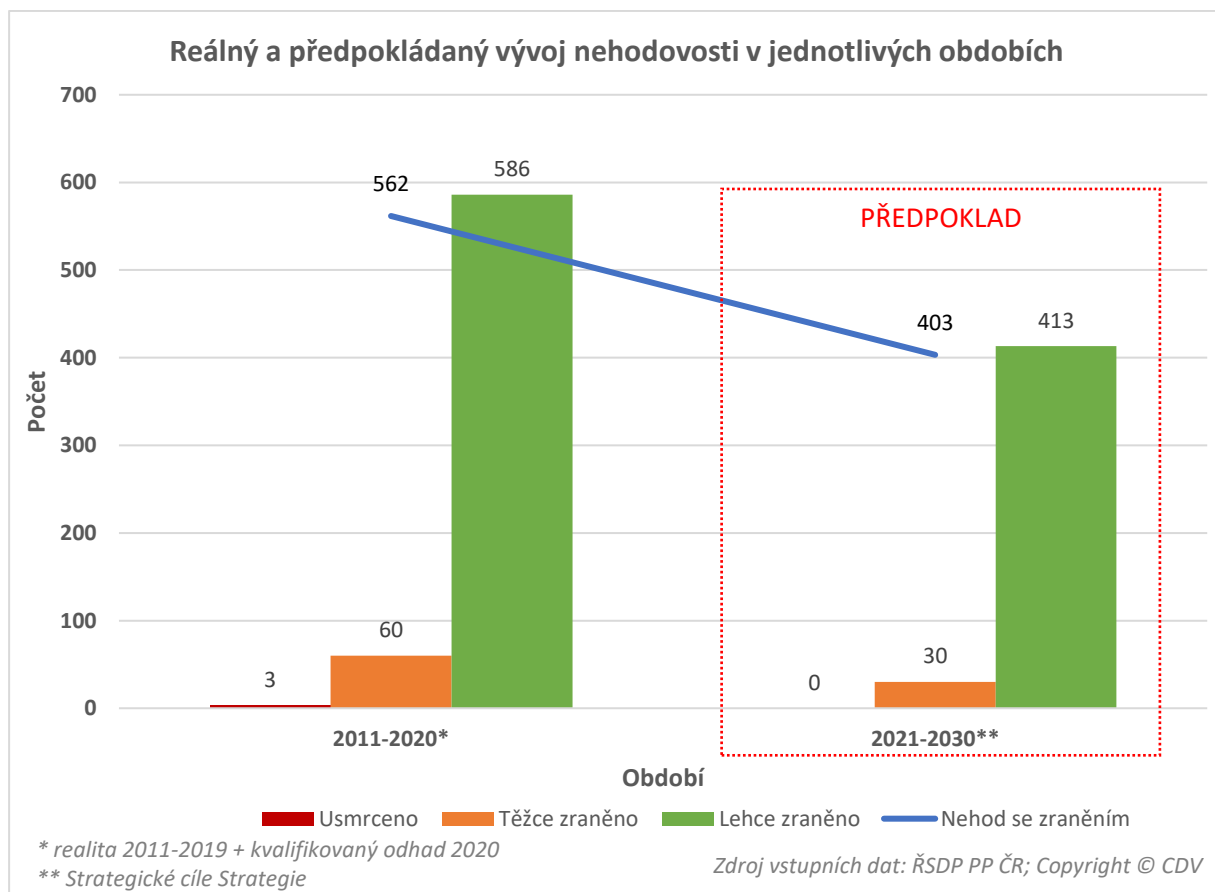
Následující graf zobrazuje kromě dosavadního vývoje nehodovosti i předpokládaný vývoj nehodovosti v období let 2021 až 2030, který splňuje stanovené cíle Strategie (v roce 2030 bude počet těžce a lehce zraněných poloviční oproti roku 2020 a nebude usmrcena žádná osoba při dopravních nehodách).



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

Graf 9 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti

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 Kroměříž žádná osoba, nejvýše 30 osob by mělo být při nehodách těžce zraněno a 413 osob lehce zraněno. Celkový počet nehod se zraněním by v tomto období neměl být vyšší než 403.



Graf 10 Reálný a předpokládaný vývoj nehodovosti v jednotlivých dekádách

4 AKČNÍ PROGRAM

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

Účinnost Akčního programu je stanovena v souladu s AP definovaným na národní úrovni, tedy na 2 roky. 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 měst Kroměříž byl vytvořen na základě níže uvedených a vzájemně provázaných činností:

1. AP města Kroměříž vychází z AP Strategie BESIP 2021 – 2030, ze kterého transponuje 2 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.
4. Z vlastní výzkumné činnosti zpracovatele Strategie.
5. Ze závěru zpracovaného Plánu udržitelné městské mobility města Kroměříž.

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 18 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 jsou 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 Kroměříže 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
- Nepřiměřená rychlost

Dle kategorie viníka nehody:

- Řidič osobního automobilu
- Cyklista
- Řidič nákladního automobilu (z pohledu nedání přednosti v jízdě a nesprávného způsobu jízdy)

K úspěšnému naplnění vytyčených strategických i klíčových ukazatelů je nutné zapojení všech zainteresovaných subjektů zodpovědných za bezpečnost a jejich vzájemnou spolupráci. Jednotlivé navržené činnosti a aktivity zainteresovaných subjektů jsou konkrétně uvedeny ve 43 opatřeních AP. Komunikace s občany města a dalšími subjekty je navržena v AP, konkrétně se jedná o „Systémová opatření (Aktivity 41, 42 a 43).

AP města Kroměříž je uveden v samostatné Příloze 1.

V rámci plnění AP je nutné rozvíjet spolupráci města s těmito subjekty:

Krajský manager Besip Zlínského kraje, Krajský koordinátor SO BESIP, Policie ČR, Městská policie, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství silnic Zlínského kraje, NNO – Myslivecké sdružení, Sbor dobrovolných hasičů, mateřské školy, základní školy, SVČ Šipka, autoškoly a další zainteresované subjekty.

3.1 Orientační vyčíslení finanční náročnosti navrhovaných opatření

V průběhu 10 let (2010 – 2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Kroměříže 1 078 mil. Kč, za rok 2019 činily 137,6 mil. Kč. Aby k těmto zbytečným ztrátám nedocházelo, je třeba vhodného a zodpovědného posouzení nezbytných investic do preventivních, dopravně-bezpečnostních a dalších systémových opatření, které by tyto ztráty eliminovaly.

Součástí Strategie BESIP města Kroměříž 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 (8,6 % v roce 2016, 7 % v roce 2017 a 8,1 % v roce 2018)**. 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. Uvedené částky v Tabulkách 15, 16, 17 jsou orientační.

Dle závěrečného účtu města Kroměříže za rok 2018 (rok 2019 není prozatím na webu dostupný) dosáhly výdaje k 31.12.2018 výše 592 915 000 Kč. V průběhu roku 2018 došlo k investičním výdajům na stavební úpravy lávky pro pěší (4,2 mil. Kč), parkovacího domu (199 tis. Kč) a bezpečnostních úprav přechodu pro chodce (177 tis. Kč). K nejvýznamnějším neinvestičním výdajům města patřila projektová činnost na chodníky, vozovky, mosty a dopravní značení (1 620 tis. Kč), čištění komunikací (8 643 tis. Kč), opravy mostů (3 074 tis. Kč), opravy vozovek a chodníků (22 090 tis. Kč), dopravní obslužnost (2 900 tis. Kč) atd. Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tabulce 15, 16 a 17.

Finanční náročnost plnění Strategie BESIP 2021-2030 města Kroměříž je uvedena v Tab. 14.

Tabulka 14 Finanční náročnost plnění Strategie BESIP 2021-2030 města Kroměříž

Strategické pilíře Akčního plánu	2021	2022
Účastníci provozu	1 500 000 Kč	1 600 000 Kč
Infrastruktura (vč. stávajících výdajů)	51 000 000 Kč	52 000 000 Kč
Systémové opatření	200 000 Kč	200 000 Kč
CELKEM	52 700 000 Kč	53 800 000 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 15 Výdaje města do dopravy v roce 2018

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše investiční/neinvestiční výdajů zaměřené na DOPRAVU
2018	592 915 000	<p>Investiční</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ přechody pro chodce-realizace zvýšení bezpečnosti 177 tis. Kč ○ parkovací dům 199 tis. Kč ○ stavební úpravy lávky pro pěší přes Moravu 4 293 tis. Kč <p>Běžné</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ projekt BESIP 30 tis. Kč ○ provoz DDH 130 tis. Kč ○ posudky 21 tis. ○ projektová činnost – vozovky, chodníky, mosty a dopravní značení 1620 tis. Kč ○ nájemné, parkoviště, cyklo stojany 50 tis. ○ odborné prohlídky mostů 110 tis. Kč ○ čištění komunikací 8 643 tis. Kč ○ zimní údržba komunikací 147 tis. Kč ○ stojany na kola, půjčovny 47 tis. Kč ○ odstavné plochy pod kontejnery 490 tis. Kč ○ diagnostika lávky 587 tis. Kč ○ provoz DDH 36 tis. Kč ○ opravy vozovek 3 134 tis. Kč ○ opravy mostů 3 074 tis. Kč ○ světelná signalizace 132 tis. Kč ○ opravy čekáren 224 tis. Kč ○ bezbariérové přechody 12 tis. Kč ○ opravy vozovek a chodníků 22 090 tis. Kč ○ projekt BESIP 19 tis. Kč ○ provoz DDH 19 tis. Kč ○ dopravní obslužnost 2 900 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2018: 592 915 000 Kč

VÝŠE VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2018: 48 184 000 Kč

PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2018: 8,1%

Tabulka 16 Výdaje města do dopravy v roce 2017

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše investiční/neinvestiční výdajů zaměřené na DOPRAVU
2017	533 045 000	<p>Investiční</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ parkovací dům Velehradská-Havlíčková 1 138 tis. Kč ○ cyklostezka Postoupky 206 tis. Kč <p>Běžné</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ dětské dopravní hřiště 68 tis. Kč ○ stojany na kola 93 tis. Kč ○ dětské dopravní hřiště-voda 9 tis. Kč ○ dětské dopravní hřiště-el. Energie 27 tis. Kč ○ světelná signalizace 210 tis. Kč ○ el. energie orientační značení 12 tis. Kč ○ dětské dopravní hřiště-nájemné 36 tis. Kč ○ posudky odbor dopravy 73 tis. Kč ○ Projekt Besip 1 tis. Kč ○ provoz dětského dopravního hřiště 185 tis. Kč ○ nájemné lávky, parkoviště, cyklo stojany 50 tis. Kč ○ odborné prohlídky mostů 110 tis. Kč ○ čištění komunikací a likvidace plevele 8 509 tis. Kč ○ čištění komunikací a likvidace plevele v MČ 327 tis. Kč ○ zimní údržba vozovek, chodníků, veř. prostr. a zastávek MHD 4314 tis. Kč ○ zimní údržba voz., chodníků, veř. prostr. a zastávek MHD v MČ 240 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – vozovky 320 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – chodníky 632 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – mosty 261 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost - dopravní značení 235 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost- čekárny 5 tis. Kč ○ orientační značení 20 tis. Kč ○ stojany na kola, půjčovné 62 tis. Kč ○ odstavné plochy pod kontejnery na tříděný odpad 451 tis. Kč ○ opravy vozovek 2987 tis. Kč ○ opravy mostů z revizí 887 tis. Kč ○ oprava mostu nově zařazených do evidence 475 tis. Kč ○ opravy chodníků 1 223 tis. Kč ○ dopravní značení 472 tis. Kč ○ světelná signalizace 231 tis. Kč ○ opravy čekáren 237 tis. Kč ○ bezbariérové přechody 181 tis. Kč ○ jmenovité akce - vozovky, chodníky 9 283 tis. Kč ○ oprava chodníku Na Hrázi 999 tis. Kč ○ dopravní obslužnost 2 907 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2017: 533 045 000 Kč

VÝŠE VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2017: 37 476 000 Kč

PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2017: 7%

Tabulka 17 Výdaje města do dopravy v roce 2016:

Rok	Celkové výdaje rozpočtu města (v Kč)	Orientační výše investiční/neinvestiční výdajů zaměřené na DOPRAVU
2016	479 805 000	<p>Běžné</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ materiál odbor dopravy DDH 54 tis. Kč ○ světelná signalizace 209 tis. Kč ○ projekt BESIP 16 tis. Kč ○ provoz dětského dopravního hřiště 20 tis. Kč ○ posudky odbor dopravy 51 tis. Kč ○ služby odbor dopravy 220 tis. Kč ○ nájemné lávky, parkoviště, cyklostojany 50 tis. Kč ○ odborné prohlídky mostů 148 tis. Kč ○ čištění komunikací a likvidace plevele 7 809 tis. Kč ○ čištění komunikací a likvidace plevele v MČ 302 tis. Kč ○ zimní údržba vozovek, chodníků, veř. prostr. a zastávek MHD 4 457 tis. Kč ○ zimní údržba voz., chodníků, veř. prostr. a zastávek MHD v MČ 311 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – vozovky 200 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – chodníky 410 tis. Kč ○ projekční a inženýrská činnost – mosty 191 tis. Kč ○ orientační značení 8 tis. Kč ○ stojany na kola, půjčovné 30 tis. Kč ○ opravy a udržování odbor dopravy 24 tis. Kč ○ opravy vozovek 3 766 tis. Kč ○ opravy mostů z revizí 318 tis. Kč ○ oprava mostu přes Kotojedku 855 tis. Kč ○ opravy chodníků 1 700 tis. Kč ○ dopravní značení 631 tis. Kč ○ světelná signalizace 1 168 tis. Kč ○ opravy čekáren 287 tis. Kč ○ bezbariérové přechody 200 tis. Kč ○ vozovka chodníky 14 855 tis. Kč ○ náklady řízení odbor dopravy 10 tis. Kč ○ dopravní obslužnost 2 904 tis. Kč

CELKOVÉ VÝDAJE MĚSTA ZA ROK 2016: 479 805 000 Kč

VÝŠE VÝDAJŮ MĚSTA DO DOPRAVY ZA ROK 2016: 41 204 000 Kč

PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH MĚSTA ZA ROK 2016: 8,6%

ZÁVĚR

Strategie BESIP 2021-2030 města Kroměříž 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. **Jedná se o podpůrný dokument pro oddělení dopravy města a zastupitelstvo, který by měl sloužit jako podklad pro systémové řešení nehodovosti na pozemních komunikacích a oblasti dopravy ve městě Kroměříž.**

Při tvorbě dokumentu byly zohledněny socioekonomické charakteristiky města, rozpočet, klíčové koncepční dokumenty (PUMM) a provázanost s Strategii BESIP 2021–2030 ČR a krajskou strategií BESIP.

V Kroměříži došlo v období 2009–2019 ke čtyřem dopravním nehodám se smrtelnými následky. Při dalších nehodách bylo 70 osob zraněno těžce a 619 osob lehce. Během 10 let (2010–2019) dosáhly ekonomické ztráty v důsledku dopravních nehod na území města Kroměříž 1 078 mil. Kč.

Cílem předkládaného dokumentu je systematický přístup k řešení bezpečnosti silničního provozu a nehodovosti na území města jako celku a předchází tak nahodilému řešení individuálních iniciativ, které nejsou systémové. Dokument identifikuje problémová místa v dopravě ve městě z komplexního pohledu, prostřednictvím Akčního programu pak 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. Při plnění AP je velmi důležitá spolupráce všech zainteresovaných subjektů, které mohou ovlivňovat BESIP na území města, včetně občanů.

Vize NULA znamená město bez jakýchkoliv smrtelných a těžkých zranění v souvislosti s dopravní nehodou. Nejpozději v roce 2030 by neměl být v Kroměříži nikdo usmrcen ani těžce zraněn. Střednědobým cílem je vytvořit podmínky pro to, aby **v roce 2030 nebyla na území města Kroměříže 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:

KROMĚŘÍŽ - 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, <https://scitani2016.rsd.cz>
- [8] Poskytnuté materiály zadavatelem - Město Kroměříž
- [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] Centrální registr vozidel
- [12] Webové stránky města Kroměříž, <https://mesto-kromeriz.cz>
- [13] Norma ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací

ZÁKLADNÍ CÍL STRATEGIE BESIP 2021-2030 MĚSTA KROMĚŘÍŽ

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

