



# GENEREL DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

## Návrhová část – Střednědobý plán rozvoje

**Objednatel:** Statutární město Zlín  
Náměstí Míru 12, 761 40 Zlín  
IČ: 00283924

**Zhotovitel:** UDIMO, spol. s r.o.  
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava  
IČ: 44740069

Ostrava, červen 2016

# 1 STŘEDNĚDOBÝ PLÁN ROZVOJE DOPRAVY

Kapitola obsahuje soubor doporučených opatření k realizaci v nejbližším období 10 let, tedy do roku 2025. Především se jedná o záměry zaměřené na bezpečnost a plynulost provozu a provozní stabilitu, na rozvoj veřejné dopravy a zlepšení její dostupnosti v území, na odstranění nedostatků a rizik v parkování a odstavování vozidel, na zklidňování dopravy a zlepšování podmínek cyklistické a pěší dopravy, včetně opatření pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Návrh střednědobého plánu rozvoje dopravy představuje opatření a aktivity se zřetelnou orientací k podpoře veřejné dopravy, dopravy pěší a dopravy cyklistické, která je nutná pro naplnění cílů změny dopravního chování ve směru k udržitelné dopravě. Pouze kvalitní a bezpečná infrastruktura udržitelných druhů dopravy je základem k jejich vyššímu využívání. Rovněž revitalizace systému parkování v synergii s kvalitou služeb veřejné dopravy jsou důležitým základem využívání udržitelné dopravy na úkor dopravy automobilové. Rozvoj komunikační sítě považujeme za velmi střízlivý, odpovídající základním potřebám automobilové dopravy.

Návrh střednědobého plánu je dokladován v příslušné grafické příloze.

## 1.1 Individuální automobilová doprava

Prioritně jsou pro stabilizaci provozu doporučeny k realizaci záměry reagující na rozvoj nadřazené komunikační sítě reprezentovaný stavbou D49 Hulín-Fryšták-Lípa. Dalším prioritním okruhem jsou stavby a záměry navázané na rekonstrukci železniční tratě Otrokovice-Vizovice. Důležité jsou rovněž aktivity a opatření ke zklidňování dopravy v obytných oblastech a zvyšování bezpečnosti na komunikacích Základního komunikačního systému města.

Prioritní dostavba základního komunikačního systému města obsahuje tyto záměry:

- D49 v úseku Hulín-Fryšták-Lípa
- přivaděč D49 Fryšták
- obchvat Zálešné, včetně zákazu průjezdné dopravy v ulicích Padělky IX, Padělky VI, Padělky II
- Prštenská příčka a zaslepení ulice Přímá
- Propojení ulice Broučkova a Vizovická v lokalitě Boněcké příčky
- Nový propoj ulic Vizovická a Cecilka východně od ul. Pekárenská a uzavření ulice Pekárenská pro IAD v místě mostu přes řeku Dřevnice.

Číslo	Název	Horizont	Kategorie
1	D49 Hulín - Lípa	2025	D
2	Obchvat Zálešné	2025	S II
3	Uslepení ulic Padělky IX, Padělky VI, Padělky II pro IAD	2025, navazuje na obchvat Zálešné	MK
4	Přivaděč D49 Fryšták	2025	S II
5	Pravobřežní Čepkov - Prštne	2025	MK
6	Přeložka I/49, přivaděč D49 východ 1)	2025	S I
7	Nový propoj ulic Vizovická a Cecilka	2025	MK
8	Boněcká příčka	2025, propoj Broučkova - I/49	MK
9	Přeložka III/4911 u ZOO	2025	III/4911
10	Obslužná komunikace Příluky	2025	MK
11	Levobřežní komunikace	2025, (obslužná+cyklo)	MK
12	Propoj Chlumu a Luk	2025	MK
13	Propoj Podlesí V - Okružní 2)	2025, pouze provoz MHD	MK
14	Prodloužení ul. Šedesátá	2025	MK
15	Snížení počtu pruhů na ul. Gahurova	2025	III/49016
16	Most Podvesná XVII	2025	MK/S II

**Tabulka 1: Navrhované stavby IAD do roku 2025**

**Poznámka:**

- 1) *Není dořešen průchod Želechovicemi nad Dřevnicí, doporučujeme motiv ZÚR prověřit*
- 2) *Doporučujeme pouze provoz MHD, průjezd individuální dopravy vyloučen*

Pro provozní stabilitu je důležitá doprovodná přestavba křižovatek, řada z nich je řešena v rámci komunikačních staveb. V případě jednotlivých dopravních uzlů se jedná o křižovatky doložené v následující tabulce.

Číslo	Křižovatka	Stav/Typ	Návrh úpravy
17	Gahurova-Vavrečkova	Neřízená styková	Zákaz levých odbočení
18	Vodní-Bartošova	Neřízená průsečná	Přestavba na OK se spojovacími větvemi z a do ulice Trávník
19	Benešovo nábreží-Dlouhá	SSZ průsečná	Úprava řazení z Vodní na přímo/vpravo+vlevo
20	Sokolská-obchvat Zálešné	SSZ styková	Úprava na průsečnou, řazení z obchvatu vpravo+přímou/vlevo, od centra přímo/vpravo+přímou+vlevo, od Fryštáku vpravo+přímou+vlevo
21	2. května-Zálešná XII	Není křižovatka	SSZ, řazení sever - jih přímo/vpravo+vlevo, východ - západ sdružené pruhy
22	Broučkova-Vizovická	Není křižovatka	Průsečná SSZ řazení přímo/vpravo + vlevo
23	Pančava-Vizovická	SSZ průsečná	SSZ styková, zrušení ramene přes Dřevnici
24	Vizovická-propoj PZ Cecilka	Není křižovatka	Styková řízená SSZ - řazení samostatné pruhy
25	Cecilka-propoj Vizovická	Není křižovatka	OK jednopruhová
26	Nábřeží-Šedesátá	Není křižovatka	Styková sdružené pruhy, na Nábřeží samostatný pruh vlevo
27	Nábřeží-Prštenská příčka	Není křižovatka	OK jednopruhová
28	Třída T. Bati-Prštenská příčka	Není křižovatka	MUK Prštenská příčka

**Tabulka 2: Navrhované křižovatky do roku 2025**

Důležitý pro kvalitu provozu je trvalý proces modernizace v rozvoji telematických systémů města. Předně se jedná o problematiku řízení silničního provozu prostřednictvím řídicí ústředny a světelně signalizačního zařízení, jehož nedílnou součástí je uživatelský informační systém týkající se úrovně kvality provozu na ZAKOS. Další výraznou oblastí, která úzce souvisí s řízením silničního provozu, je podpora MHD ve formě upřednostnění (preferencí) vozidel v dopravním proudu, včetně dispečerského řízení a informačního systému pro cestující. K této problematice přináší také podpůrná opatření, jako jsou vyhrazené jízdní pruhy a využití tzv. světelných závor. Samostatnou oblastí je pak organizace statické dopravy ve formě

integrovaného navigačního a informačního systému a různých technologických vybavení ploch a prostor dopravy v klidu.

Vhodným příspěvkem k provozní stabilitě na ZAKOS může být podpora systému carsharing – spoluvlastnictví a sdílení osobního vozidla. Možná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech a v centru města nebo zajištěním celé služby, včetně vozidel. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Odhad pro město Zlín k horizontu roku 2035 vychází na 30-40 sdílených vozidel, počet potřebných parkovacích a odstavných stání může dosáhnout zhruba 50-70 míst v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, dopravním terminálu a dalších dopravně exponovaných lokalitách jako např. Baťova nemocnice a UTB.

Další opatření a aktivity doporučujeme směřovat do rozvoje zklidněných oblastí a zón, což přináší snížení emisí hluku v obytné zástavbě a současně zvyšuje bezpečnost dopravy, především u cyklistické a pěší dopravy. Zklidněné zóny (zóny 30, obytné zóny, cyklistické zóny) se navrhuje na souborech místních komunikací s obslužnou a pobytovou funkcí.

## **1.2 Veřejná hromadná doprava**

Řešení je výrazně zaměřeno na rozvoj VHD, zvýšení kvality nabídky, zlepšení dostupnosti v území s motivací zvýšení počtu cestujících do roku 2035 až o zhruba 12,5% oproti stavu roku 2014. Jedná se o ambiciózní plán, který vyžaduje synergii řady opatření, včetně kvalitativní změny integrovaného dopravního systému Zlínského kraje, případně jeho regionální podoby ve spádovém území statutárního města Zlína.

Doporučujeme upřednostnit následující opatření:

- Kvalitativní kroky v rozvoji integrovaného dopravního systému (IDS) jak ve vnějším spádovém území města Zlína, tak i na jeho vlastním území – harmonizace a spolupráce nabídky, sjednocení a zjednodušení tarifního systému, včetně jízdného pro krátké cesty, koordinovaný rozvoj technických prvků, včetně odbavovacího a informačního systému, marketingová podpora veřejné dopravy a IDS
- Modernizace železniční tratě 331 Otrokovice-Vizovice, včetně multimodálního terminálu Zlín střed
- Zlepšení dopravní obsluhy území Baťova areálu v souvislosti s jeho rozvojem a výstavbou terminálu Zlín střed, dále v lokalitách Jižní svahy, Lhotka, Chlum, Malenovice, Prštné, Rybníky, Mladcová, Boněcko a Příluky; jedná se o rozšíření sítě MHD na území města Zlína o trasy, na kterých se předpokládá vybudování nebo přemístění celkem 24 zastávek
- Změny a úpravy organizace provozu linek MHD s cílem zvýšení efektivity a hospodárnosti nabídky a zlepšení dopravní obsluhy území MHD, podpora systému D+R pro oblasti rodinného bydlení
- Obměnu vozového parku s motivací bezbariérovosti, v omezeném rozsahu i komfortu klimatizace, s postupnou orientací na trolejbusová hybridní vozidla s akumulátorem, na postupné vyrovnávání podílu kloubových a standardních vozidel s omezeným uplatněním autobusů délky 8-10m (midibus)
- Zvyšování kvality upřednostnění vozidel MHD na hlavních trasách formou aktivní preference, na vybraných křižovatkách a úsecích formou „světelných závor“ a vyhrazených jízdních pruhů

- Aktivity v oblasti rozvoje systému P+R v dopravním terminálu Zlín střed, dále v železničních stanicích Malenovice zastávka, Příluky a na obratišti MHD Vršava; systém P+B pak budovat ve všech železničních stanicích na území města a na vybraných konečných a dalších zastávkách MHD situovaných kolem hlavních cyklistických tras
- Pokračování v rozvoji informačního systému (inteligentní zastávky, informace ve vozidlech, dispečerské řízení), marketingová opatření na podporu využívání MHD.

Číslo	Název	Rámcový popis záměru
1	Modernizace železniční tratě 331 Otrokovice-Vízovice	vyšší četnost spojů, zrychlení
2	Lokalita Prštné, prodloužení linky 11	4 zastávky, vč. obratiště, obsluha území
3	Lokalita Rybníky, nová linka 105	3 zastávky, obsluha území
4	Území Bařova areálu, změny linek 2, 11, 13, nová linka 102	3 zastávky, obsluha území
5	Lokalita Mladcová, úprava linky 32	1 zastávka, obsluha území
6	Lokalita podlesí, úprava linek 9, 10, 13	2 zastávky, obsluha území
7	Lokalita Havlíčkovo a Peroutkovo nábřeží, úprava linky 2	5 zastávek, obsluha území
8	Lokalita Malenovice, nová linka 102	5 zastávek, obsluha území
9	Lokalita Louky, úprava linky 52	1 zastávka, obsluha území

**Tabulka 3: Prioritní kroky rozvoje sítě VHD; jedná se pouze o výčet staveb**

Číslo	Název	Rámcový popis záměru
10	Dopravní terminál Zlín střed	50-60 míst IAD; 60-70 stojanů pro kola
11	Železniční stanice Malenovice zastávka	10-20 míst IAD; do 20 stojanů pro kola
12	Železniční stanice Příluky	10-20 míst IAD; do 20 stojanů pro kola
13	Obratiště MHD Vršava	10-20 míst IAD; do 20 stojanů pro kola
14	Železniční stanice Malenovice, Prštné, Dlouhá, Podvesná	do 20 stojanů pro kola
15	Obratiště MHD Příluky, Bartošova čtvrť, Kocanda	do 20 stojanů pro kola
16	Zastávky MHD Prštné náves, Louky střed	do 20 stojanů pro kola

**Tabulka 4: Prioritní kroky rozvoje systémů P+R, B+R; jedná se pouze o výčet staveb**

Poznámka:

Rozvoj trolejbusové sítě MHD představuje provozování tras hybridními trolejbusovými vozidly. Nepředpokládá se tedy výstavba trolejového vedení a kabelových tras. Doporučená výstavba měnirny byla odvozena z nových trolejbusových tras, ve své podstatě se však jedná o navýšení výkonu z titulu dobíjení hybridních vozidel.

### 1.3 Doprava v klidu (statická doprava)

Probíhající růst stupně automobilizace bude i přes jeho zpomalení, v důsledku změny demografie obyvatel, dále pokračovat. Na tento vývoj je nezbytné reagovat novými koncepcemi v přístupu k mobilitě a aktivními formami řízení a organizování mobility společně s podporou udržitelných systému dopravy. Rovněž řešení, řízení a organizování dopravy v klidu vyžaduje zavádění nových prvků jak v technologiích, tak i telematice.

Zkušenosti ukazují, že problematika dopravy v klidu vyžaduje trvalé hledání optimálního řešení. Uvedené návrhy budou muset být zpřesněny dalšími projekty, které vyžadují průběžné korekce podle výsledků realizace a fungování systému.

Z pohledu plánování a koncepcí je potřebné již ve střednědobém horizontu řešit problematiku dopravy v klidu v obou základních úrovních:

- organizační a ekonomická úroveň; management strategie a plánování
- technická a provozní úroveň; technické koncepce řešení.

Důležité aktivity a činnosti managementu dopravy v klidu jsou například:

- vytváření územních předpokladů pro realizaci zařízení dopravy v klidu v rámci územně plánovací činnosti
- příprava nezbytných ekonomických a legislativních podmínek motivujících rozvoj zařízení pro dopravu v klidu
- příprava a tvorba modelu financování zařízení pro dopravu v klidu.

Na území centra města Zlína a v navazujícím území navrhujeme zahájit proces zklidňování dopravy a současně zlepšování podmínek pro uživatelskou skupinu „obyvatel“. Podporu uživatelské skupiny „obyvatel“ doporučujeme realizovat jednak zavedením lokálních rezidentních zón v ulicích Zarámí, Bartošova, Soudní, Sadová, Vodní (obslužné komunikace), Kvítková, Santražiny, Lešetín I, Lešetín II, Lorencová, třída T. Bati, Potoky, Hluboká a Na Požáře, dále vymezením „nárazníkových“ rezidentních oblastí navazujících na území centra města na severu (území Tyršova nábřeží) a na východě (území vymezené ulicemi Benešovo nábřeží, Lešetín VI, Díly II, Příkrá, Pod Vodojemem, Prlovská a Hluboká) a „nárazníkových“ území zón zákazu stání mimo vyznačená parkoviště na západě (prostor Baťova areálu) a jihu (území přibližně vymezeno ulicemi Růmy, Nad Ovčírnou a Březnická) od centra města.

Tato revitalizace veřejného prostoru přináší snížení počtu parkovacích míst pro krátkodobé parkování (parkovací automaty). Proto důležitým předpokladem kroků, týkajících se zavádění rezidentních zón, je doplnění nabídky pro krátkodobé parkování a nabídky na řešení dlouhodobého parkování pro skupinu uživatelů „zaměstnanec“.

Krátkodobé parkování vozidel na stávajících zpoplatněných veřejných plochách, ulicích a veřejných i neveřejných parkovacích domech se předpokládá v lokalitách

- Prior, Městské kino, Divadlo, Krytý bazén, revitalizovaná plocha Gahurova
- třída T. Bati, Kvítková, Hradská,
- Zlínstav, KUC, OC Zlaté Jablko, Vodní, Krajský úřad (Svit budova 11), Svit budova 14, 15
- nové lokality UTB, Dopravní terminál Zlín střed, Zarámí, Štefánikova.

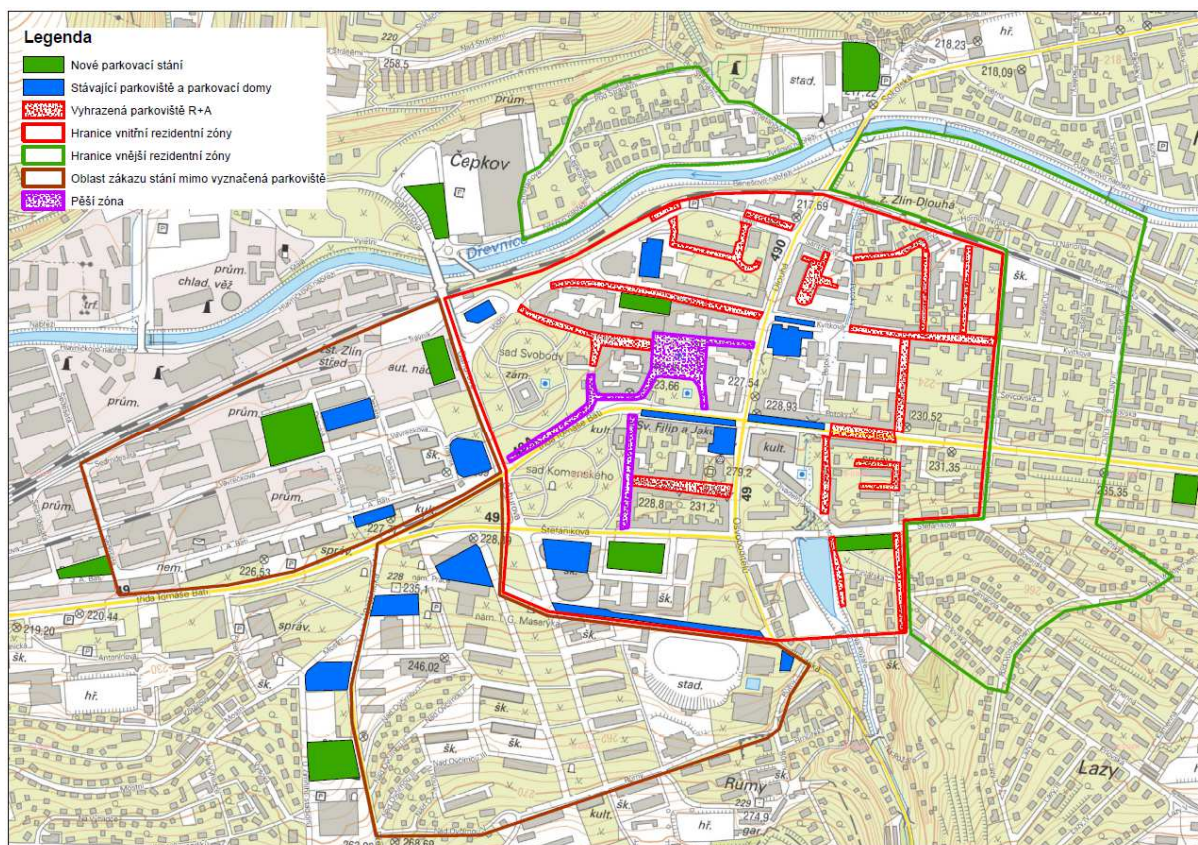
Pro uživatelské skupiny zaměstnanci a dlouhodobé parkování jsou navrženy lokality

- Březnická, Čepkov (vymezená část)
- nové lokality Zimní stadion, Čepkov (zvýšení kapacity vymezené části), Sokolská (stadion Letná) a Malá scéna na třídě T. Bati; souhrnný objem kolem 460 stání.

K zajištění dostupnosti území Baťova areálu jsou navrženy lokalita nového obchodního centra na ulici Vavrečkova a prostor podél třídy T. Bati kolem ulic J. A. Bati a Šedesátá.

Obecně jsou při řešení dopravy v klidu ve vymezeném území centra města a v navazujících oblastech uplatněny zejména tyto prvky:

- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G)
- vyhrazená stání K+R (Kiss and Ride) u terminálů veřejné dopravy
- nezpoptatelná krátkodobá stání ve veřejném dopravním prostoru
- parkovací a odstavná stání v objektech s různými režimy regulace.



**Obrázek 1: Koncepce dopravy v klidu v centru města Zlína a navazujícím území**

Problematika dopravy v klidu v obytných oblastech je v rámci střednědobého plánu výrazně orientována na postupné řešení nevyhovujícího odstavení vozidel, což zajistí potřebnou dopravní dostupnost území, včetně vozidel IZS. Základní přehled o nejvíce problematických lokalitách dává následující tabulka výhledové bilance poptávky.

Oblast	Vymezení území	Počet obyvatel		Poptávka		Nabídka stav		Bilance
		Stav 2011	Výhled 2035	Stav 2015	Výhled 2035	Vyhovující	Nevyhovující	
A	Nad Stráněmi, Družstevní	2625	2441	584	612	484	263	-128
B	Luční, Středová	4088	3802	964	1010	789	247	-221
C	Česká	4214	3793	1126	1141	883	312	-258
D	Podlesí, Valachův žleb	4663	4336	1050	1100	1003	99	-97
E	Na Honech, Budovatelská	5076	4721	1230	1288	932	313	-356
F	Padělký	3599	3347	633	663	547	150	-116
G	Benešovo nábřeží	1385	1247	365	370	283	112	-87
H	Ševcovská, Díly	4312	3881	785	796	946	57	150
I	Bartošova čtvrť	1386	1247	472	478	535	26	57
J	Obeciny	1935	1800	450	471	341	158	-130
K	Podhoří	1785	1660	265	278	158	112	-120
L	Husova, Mlýnská	1852	1759	330	353	382	64	29
M	Chelčického, Zahradní	3154	2933	754	790	743	46	-47
	<b>Celkem</b>	<b>40074</b>	<b>36967</b>	<b>9008</b>	<b>9350</b>	<b>8026</b>	<b>1959</b>	<b>-1324</b>

Poznámka: bilance představuje rozdíl mezi výhledovou poptávkou v roce 2035 a vyhovující nabídkou ve stavu; záporná bilance = nedostatek

**Tabulka 5: Výhledová bilance poptávky po odstavení vozidel ve sledovaných obytných oblastech**

Mezi nejvíce problematické lokality nejen z pohledu uvedených bilancí, ale také z hlediska organizace provozu, intenzity dopravy, provozu MHD, případně také pohybu cyklistů a chodců patří všechny oblasti s výjimkou oblastí I (Bartošova čtvrť), L (Husova, Mlýnská) a M (Chelčického, Zahradní).

Řešení předpokládá, že nevyhovující odstavná stání na komunikacích a mimo komunikace budou přednostně řešena za pomoci dopravně organizačních opatření, případně stavebně

technickou činností v rámci řešení uličního profilu komunikace. Využitelnými návrhy a opatřeními, které mají úsporný charakter a řeší i dopravně organizační a regulační nedostatky, mohou být například:

- jednosměrné komunikace se zklidňujícími prvky ke snížení rychlosti nebo případným provozem cyklistů v obou směrech
- obytné ulice nebo zóny a úsporné komunikace (jednopruhové obousměrné), kde se předpokládá pohyb chodců ve vozovce
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště s využitím v oblastech s vysokým rizikem v dostupnosti území a objektů
- oblasti rezidentního stání, kde je možné riziko parkování dalších zákaznických skupin, které omezuje kvalitu bydlení.

Uplatnění uvedených příkladů a dalších řešení je zcela individuální, návrhy musí vycházet z konkrétních místních podmínek.

Dále je nezbytné přednostně řešit lokality Zálešná, Letná, Podvesná a další formou např. obytná zóna nebo zóna 30.

Číslo	Název	Rámcový popis záměru
1	Revitalizace centra města a navazujících oblastí	Realizace lokálních rezidentních zón, vymezení nárazníkových navazujících oblastí, revize krátkodobého a zaměstnaneckého parkování
2	Oblast A - ulice Nad Stráněmi, Družstevní, včetně prostor kolem UTB	Rozšíření/jednosměrný provoz/výhybny, rezidentní oblast, provoz cyklistů Nad Stráněmi, Družstevní
3	Oblast B - ulice Jílová, Středová	Výhybny/obytná ulice, nová plocha, rozšíření/zábor chodníku
4	Oblast C - ulice Česká	Rozšíření/jednosměrný provoz, nová plocha
5	Oblast D - ulice Podlesí I, V	Rozšíření pro MHD, zákaz stání, výhybny, nová plocha
6	Oblast E - ulice Na Honech	Rozšíření/výhybny, nová plocha
7	Oblast F - ulice Kúty	Rozšíření/jednosměrný provoz
8	Oblast G - ulice Podvesná IV	Výhybny/jednosměrný provoz, obytná ulice
9	Oblast H - ulice Ševcovská	Revitalizace vnitrobloků, rezidentní oblasti
10	Oblast J - lokalita Obeciny	Revitalizace oblasti, obytná zóna, ulice, úpravy organizace provozu
11	Oblast K - lokalita Podhoří, ulice K. Světlé, L. Váchy, S. Čecha	Rozšíření, organizace parkování, nová plocha, rozšíření/výhybny/jednosměrný provoz
12	Lokality Zálešná, Letná a podobné	Obytné zóny, obytné ulice, jednosměrný provoz, nové plochy

Tabulka 6: Prioritní kroky rozvoje dopravy v klidu

## 1.4 Cyklistická doprava

Střednědobý plán rozvoje je tvořen přednostními ucelenými trasami cyklistické dopravy, včetně souvisejících přejezdů pro cyklisty, případně úseků zajišťující návaznosti do území. Je tak dobudována bezpečná a ucelená síť cyklistické dopravy, která reflektuje potřeby nejsilnějších cyklistických vazeb dopravní poptávky v území. Důraz je kladen na oddělení pěší dopravy a cyklistické dopravy tam, kde je to možné. Tím je dosaženo synergie řešení problémů cyklistické a pěší dopravy. V místech, kde to intenzita dopravy, rychlost a skladba dopravního proudu dovoluje, je cyklistická síť integrována s dopravou automobilovou.

Významné cyklistické trasy přenášející rozhodující zátěže cyklistické dopravy jsou tyto:

- trasa od Otrokovic po levém břehu řeky Dřevnice, levobřežní komunikace, ulice Jateční, Hlavníčkovo nábřeží, Tyršovo nábřeží, Fügnerovo nábřeží, Havlíčkovovo nábřeží,



- Peroutkovo nábřeží, trasa po levém břehu řeky Dřevnice, ulice Pekárenská, trasa po pravém břehu řeky Dřevnice s návazností na Lůžkovice a Želechovice nad Dřevnicí
- trasa odpojící se od ulice Jateční, ulice Přímá, v jižní poloze podél třídy T. Bati, průchod přes prostor náměstí Práce, ulice Štefánikova, Osvoboditelů, třída T. Bati, Podvesná XVII s napojením na trasu Havlíčkovo nábřeží
  - ulice Pasecká, K Pasekám, Nábřeží s napojením na trasu Hlavníčkovu nábřeží
  - ulice Okružní, Nad Stráněmi, Družstevní, Gahurova, Výletní s napojením na trasu Tyršovo nábřeží
  - ulice Středová v úseku Podlesí I-Okružní, ulice Nad Vývozem, Na Výsluní, Sokolská s napojením na trasu Tyršovo/Fügnerovo nábřeží
  - trasa od Lukova, podél ulic Štípská, přes Lázně Kostelec, podél Fryštáckého potoka s napojením na trasu Havlíčkovu nábřeží, pokračování v ulici Fügnerovo nábřeží, Dlouhá s napojením na trasu podél třídy T. Bati
  - propojení mezi trasami v ulici Dlouhá a v prostoru náměstí Práce, ulicemi Vodní s propojem na Tyršovo nábřeží, Trávník přes dopravní terminál Zlín střed a ulicí Desátá s pokračováním přes podchod do prostoru náměstí Práce
  - trasy navazující na pěší zónu, ulice Bartošova, Soudní, Rašínova, třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá, ulice Školní a prostor náměstí Míru a sadu Svobody
  - trasa Gahurova od ulice Trávník, přes dopravní terminál Zlín střed s napojením na trasu Štefánikova, včetně odpojení do ulice J.A. Bati na trasu v ulici Desátá.

Jednotlivé stavby pro realizaci ve střednědobém plánu rozvoje cyklistické dopravy na území města Zlína jsou uvedeny v následující tabulce.

Číslo	Název	Rámcový stav	Rámcový návrh
1	Stezka podél řeky Dřevnice, úsek Otrokovic-Želechovice	Stezka pro chodce a cyklisty společná, komunikace pro pěší	Stezka pro chodce a cyklisty dělená
2	Přímá, náměstí Práce, Štefánikova, Osvoboditelů, třída T. Bati	Komunikace pro pěší, stezka pro chodce a cyklisty dělená- omezené úseky	Stezka pro chodce a cyklisty dělená
3	Pasecká, K Pasekám, Nábřeží	Komunikace, komunikace pro pěší, stezka pro chodce a cyklisty společná- omezené úseky	Stezka pro chodce a cyklisty dělená
4	Okružní, Družstevní, Gahurova, Výletní	Komunikace, komunikace pro pěší, stezka pro chodce a cyklisty společná- omezené úseky	Pruhy pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty dělená, společná, trasa na komunikaci
5	Podlesí, Středová, Nad Vývozem, Na Výsluní, Sokolská	Komunikace, komunikace pro pěší	Stezka pro chodce a cyklisty dělená, společná, trasa na zklidněné komunikaci
6	Lukovská, Štípská, Lázně Kostelec, Fryštácký potok	Stezka pro chodce a cyklisty společná	Stezka pro chodce a cyklisty společná a dělená
7	Benešovo nábřeží, Trávník, terminál Zlín střed, Desátá, náměstí Práce	Komunikace, komunikace pro pěší	Stezka pro chodce a cyklisty dělená, stezka pro cyklisty, zklidněná komunikace, chodník
8	Bartošova, Soudní, Rašínova, třída T. Bati, pěší zóna	Komunikace, komunikace pro pěší, provoz v pěší zóně	Stezka pro chodce společná, dělená, zklidněná komunikace, provoz v pěší zóně
9	Gahurova kolem terminálu Zlín střed	Komunikace, komunikace pro pěší, stezka pro chodce a cyklisty společná, dělená-omezené úseky	Stezka pro chodce a cyklisty dělená, zklidněná komunikace

**Tabulka 7: Prioritní kroky rozvoje základní sítě cyklistických tras na území města Zlína**

Celková síť cyklistické dopravy bude v synergii s řešením automobilové dopravy dotvořena zónami zklidnění dopravy v podobě obytných či cyklistických ulic nebo zón 30 dle návrhu IAD.

Velmi přínosná k rozvoji cyklistické dopravy může být podpora systému bikesharingu – půjčování, sdílení jízdních kol. Možná podpora ze strany města může spočívat až ve vlastním

provozování tohoto systému, případně jeho zařazení do služeb dopravce MHD. V případě veřejného poskytovatele se konkurenční výhodou stává rozsáhlá síť zastávek MHD, důležitým prvkem je jednotný rozvoj systému, včetně marketingové podpory. Přednosti veřejného poskytovatele se výrazněji projeví v případě rozšiřování provozu elektrokol.

Na základě odborného odhadu doporučujeme pro střednědobý horizont sledovat orientační nabídku 50 jízdních kol a zhruba kolem 30 stanovišť.

## 1.5 Pěší doprava

Podstatou koncepce pěší dopravy je návrh základní sítě pěších tras, které budou v maximální možné míře zajišťovat podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Jedná se o základní síť pěších tras, které propojují rozhodující zdroje a cíle cest v území, přičemž vlastní problematika pěší dopravy se přednostně zaměřuje na zmapování bezpečnostních rizik chodců ve vybraných trasách s cílem zajištění užívání infrastruktury všemi osobami.

Mezi přednostně sledované oblasti řešení pěší dopravy byly zařazeny území centra města s navazujícími trasami k aktivitám v Baťově areálu, prostory náměstí Práce a náměstí T.G. Masaryka, vazby na univerzitní park s komplexem UTB, vazby na lokalitu Čepkov nebo do ulice Dlouhá. Dále jsou zřetelné pěší aktivity v lokalitě Krajské nemocnice T. Bati a kolem rozhodujících železničních stanic a zastávek MHD. Např. v oblasti Jižních svahů se jedná zejména o prostor zastávek MHD Družstevní a Slunečná s vazbou na lokální aktivity a sídlo UTB, o prostor zastávek MHD Křiby s návaznostmi na místní aktivity. Výraznější pěší trasa spojující oblast Jižních svahů s centrem města je patrná v ulicích Nad Vývozem, Na Výsluní, Sokolská, Dlouhá. Významná je harmonizace pěší a cyklistické dopravy podél řeky Dřevnice.

V následně vymezených oblastech a lokalitách je navržena komplexní homogenizace základních pěších tras, včetně řešení přechodů pro chodce a potřebné harmonizace s trasami cyklistické dopravy, která přestavuje vzájemné oddělování provozu pěší a cyklistické dopravy na těchto základních trasách.

Číslo	Název/lokalita	Poznámka
1	Centrum města a hlavní přístupové trasy	úrovňový přechod přes ulici Gahurova do ulice Vavrečkova
2	Prostor Baťova areálu, vazby na centrum města a okolí	terminál Zlín střed, obchodní centrum Dvacátá, přechod Čiperova
3	Lokalita Krajské nemocnice T. Bati, přístupové trasy	obchvat Zálešné, přestavba ulice Podvesná XVII
4	Trasy v oblasti Jižních svahů, navaznosti na centrum	
5	Malenovice	
6	Významné železniční stanice a zastávky MHD, přístupové trasy	
7	Trasa podél řeky Dřevnice	společné trasy s cyklistickou dopravou řešit ve formě odděleného provozu

Tabulka 8: Prioritní kroky rozvoje základní sítě pěších tras v horizontu 2025

Obecně důležitými předpoklady k dosažení větší bezpečnosti a většího využívání pěší dopravy jsou další podpůrné prvky jako např.:

- samostatné přechody pro chodce řízené světelnou signalizací, kde by mohlo dojít k přehodnocení priorit upřednostnění ve prospěch pěší dopravy oproti automobilům
- zóny 30, kde se pěší doprava stává díky nejvyšší dovolené rychlosti bezpečnější
- obytné zóny, kde pěší doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu; zde je důležité dodržet kritéria intenzity automobilové dopravy pro bezpečný pohyb chodců
- pěší zóny, kde je pěší dopravě poskytnuta nejvyšší možná bezpečnost
- problematika sjezdů k nemovitostem.

## **1.6 Grafické přílohy**

- Střednědobý plán rozvoje dopravy pro období +10 let, do roku 2025
- Střednědobý plán 2025 – cyklistická doprava
- Střednědobý plán 2025 – pěší doprava

V Ostravě, srpen 2016