

ÚZEMNÍ STUDIE

VEDENÍ KAPACITNÍ SILNICE TZV. PRAVOBŘEŽNÍ KOMUNIKACE A ŘEŠENÍ
DOPRAVNÍCH UZLŮ A PŘÍČEK NAVRŽENÝCH ÚP

Průvodní zpráva

.....

Ing. arch. Mgr. Monika Boháčová

.....

Ing. Václav Starý

1. Identifikační údaje

Název projektu:

Územní studie – Vedení kapacitní silnice, tzv. pravobřežní komunikace a řešení dopravních uzlů a příček navržených ÚP

Zpracovatel dokumentace:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94, 186 00 Praha

IČ: 45797170

DIČ: CZ45797170

Kancelář: Černopolní 39, 613 00 Brno

Zodpovědný projektant:

Ing. arch. Mgr. Monika Boháčová, tel.: 725 573 841, monika.bohacova@rhdhv.com

člen ČKA, autorizovaný architekt, obor architektura, číslo autorizace 3709

Ing. Václav Starý, tel. 545 425 237, vaclav.stary@rhdhv.com

člen ČKAIT, autorizovaný inženýr, obor dopravní stavby, č. autorizace 1004756

Vedoucí projektu: Ing. Viktor Nohál, tel. 545 425 238, viktor.nohal@rhdhv.com

Spolupracovali: Ing. Michal Jonáš

Mgr. Kamila Chaloupková

Mgr. Tom Vrtek

Stupeň:

Územní studie

Datum:

Srpen 2016

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2.	POUŽITÉ ZKRATKY	4
ÚVOD.....		5
3.	ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	5
3.1	Důvody pro pořízení územní studie	5
3.2	Účel územní studie.....	6
3.3	Rozsah územní studie (vymezení řešeného území)	6
4.	POSTUP ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE (GENEZE)	7
5.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	8
5.1	Mapové podklady.....	8
5.2	Technické podmínky a normy	8
5.3	Ostatní	9
NÁVRHOVÁ ČÁST		10
6.	ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY	10
6.1	Význam silnice pro širší území aglomerace.....	10
6.2	Význam silnice ve struktuře města	11
7.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NÁVRHU VEDENÍ SILNICE	12
7.1	Geneze řešení	12
7.2	Finální návrh pravobřežní komunikace.....	26
7.3	Finální návrh Boněcké rybníky.....	35
8.	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÉ PRAVOBŘEŽNÍ KOMUNIKACE VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	36
8.1	Požadavek na rozvoj území obce	36
8.2	Požadavek na řešení veřejné infrastruktury	38
8.3	Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území	40
8.4	Požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů	41
8.5	Požadavky a pokyny pro řešení hlavních střetů a zájmů a problémů v území (limity v území)	42
8.6	Požadavky na vyhodnocení vlivů na životní prostředí.....	45
8.7	Požadavek na zpracování konceptu, včetně zpracování variant.....	45
8.8	Požadavky na technické řešení	45
9.	VYHODNOCENÍ NÁVRHU VEDENÍ SILNICE Z HLEDISKA DOKUMENTŮ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ	48
9.1	Plochy pro pravobřežní komunikaci dle ÚP.....	48
9.2	Plochy změn dle ÚP.....	52
10.	VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	53
10.1	Zemědělský půdní fond	53
10.2	Pozemky určené k plnění funkce lesa.....	54
ZÁVĚR		55
11.	ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ A DOPORUČENÍ	55
12.	DOPORUČENÍ K REALIZACI	56
13.	PROJEDNÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE.....	57
PŘÍLOHY		58
14.	KAPACITNÍ VÝPOČTY KŘÍŽOVATEK	58
15.	DOKLADY A ZÁPISY Z JEDNÁNÍ.....	59

2. Použité zkratky

ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
DS	označení plochy v územním plánu – silniční doprava
DZ	označení plochy v územním plánu – železniční doprava
k.ú.	katastrální území
MD	Ministerstvo dopravy
MK	místní komunikace
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MMZ	magistrát města Zlína
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ORP	obec s rozšířenou působností
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RURÚ	rozbor udržitelného rozvoje území
STL	středotlak (středotlaký plynovod)
TP	technické podmínky
ÚAP ORP	Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚS	územní studie
ÚSES	územní systém ekologické stability
VN	vysoké napětí
VTL	vysokotlak (vysokotlaký plynovod)
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR ZK	Zásady územního rozvoje Zlínského kraje

Úvod

3. Zadání územní studie

O zadání veřejné zakázky „Zpracování územní studie – vedení kapacitní silnice tzv. pravobřežní komunikace a řešení dopravních uzlů a příček navržených územním plánem“ bylo rozhodnuto usnesením Rady města Zlína č. 85/9R/2015 ze dne 27.4.2015.

V zadávací dokumentaci byly popsány důvody pro pořízení územní studie, účel územní studie a vymezení řešeného území. Zadání obsahovalo i určení formální stránky zpracování územní studie, podle kterého byla tato územní studie vypracována.

3.1 Důvody pro pořízení územní studie

Pozn.: v této kapitole zmiňované dokumenty vznikly před změnou označování silnic a dálnic. Označování komunikací je zde ponecháno v souladu se zněním jednotlivých dokumentů tj. nynější dálnice D55 je značena jako R55 a dálnice D49 je v původním označení silnice R49.

Dne 31.12. 2011 nabyl účinnosti nový územní plán Zlína, který pro spojení R55 s rozvojovým záměrem koridoru R49 vymezuje plochu pro kapacitní komunikaci, tzv. pravobřežní. Toto propojení vycházelo jak z Politiky územního rozvoje ČR 2008 (PÚR ČR 2008), tak ze Zásad územního rozvoje Zlínského kraje (ZÚR ZK).

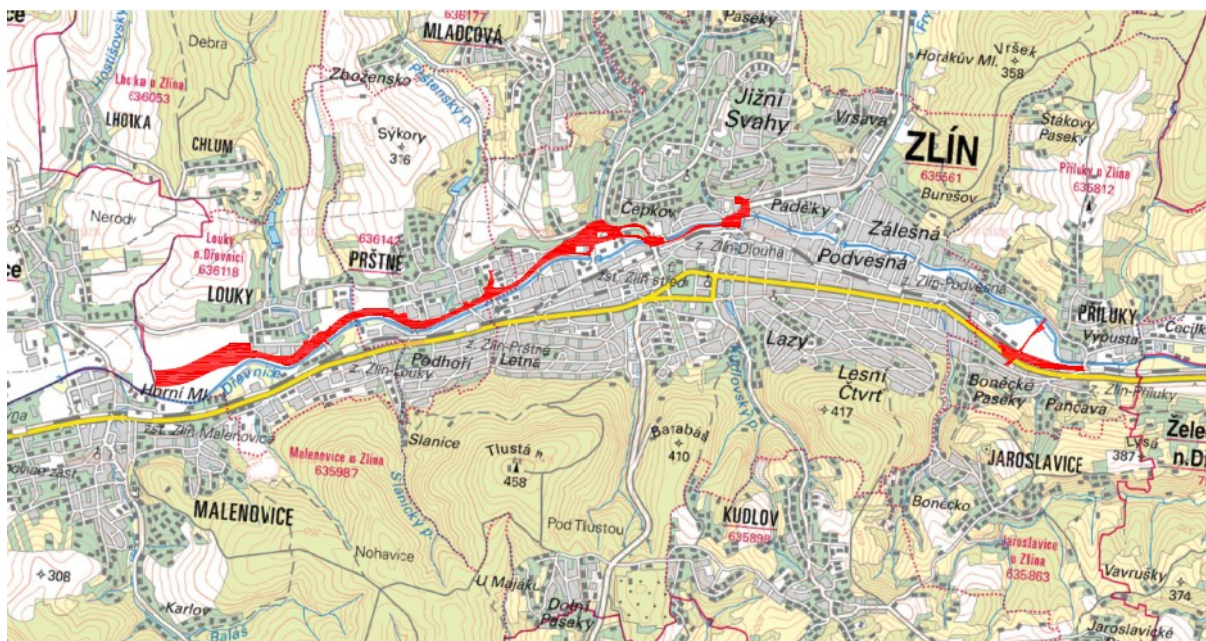
V **PÚR ČR 2008** byla tato komunikace vymezena z důvodu nového propojení R55 s rozvojovým záměrem koridoru R49. Toto propojení je označeno jako S9 s vymezením Otrokovice (R55)-Zlín-R49. Dne 15.4.2015 byla schválena Aktualizace č.1 PÚR ČR, kde je vypuštěn článek 118, který toto propojení řešil s odůvodněním, že bylo studií prověřeno, že případná realizace pozemní komunikace S9 nebude mít žádný významný vliv přesahující hranice kraje a že koridor pro vedení tohoto záměru je stabilizován ve vydaných ZÚR Zlínského kraje.

V **ZÚR ZK**, které byly formou opatření obecné povahy vydány Zastupitelstvem Zlínského kraje 12.9. 2012 s účinností 5.10.2012 usnesením č. 0749/Z21/12, je propojení R55 s R49 řešeno v úseku Otrokovice (R55) – Zlín, Nivy návrhem koridoru kapacitní silnice, která je navržena jako veřejně prospěšná stavba s označením PK04. K prověření možnosti vedení komunikace ze Zlína východním směrem a jejího napojení na R49 v Zádveřicích je v ZÚR ZK vymezen koridor územní rezervy.

ÚP Zlína řeší kapacitní komunikační propojení R55 a R49 plochami dopravy v trase pravobřežní komunikace podél řeky Dřevnice až do křižovatky Čepkov, tj. v trase, která byla stabilizovaná již v dříve platném územním plánu města a je bezproblémová. V ÚP Zlína je trasa dále vedena v souběhu se železniční tratí podél Benešova nábřeží do křižovatky Cigánov (nově vymezené plochy v trase stávající místní komunikace), ulicí Sokolskou do křižovatky Burešov a úpravou stávající silnice II/490 – přivaděčem k R49. Komunikace je v ÚP Zlína navržena v celém průběhu jako kapacitní komunikace bez uvedení kategorie, což byl požadavek MD jako dotčeného orgánu s odůvodněním, že kategorie této komunikace doposud nebyla stanovena a že MD nepředpokládá její zařazení do sítě silnic I. třídy.

3.2 Účel územní studie

Územní plán stanovil jako podmínku pro rozhodování v této ploše zpracovat územní studii. Ta by měla prověřit jednak funkci komunikace a její kategorii, navrhnout šířkové a výškové uspořádání a tím zpřesnit vymezenou plochu pro dopravu a uvolnit tak soukromé i městské pozemky blokové návrhem plochy pro dopravu. Upřesněné řešení plochy dopravy územní studií bude sloužit jako podklad pro zpracování změny územního plánu.



Obrázek 1 - rozsah řešeného území

3.3 Rozsah územní studie (vymezení řešeného území)

V hlavním výkrese územního plánu jsou plochy, pro které má být studie zpracována vyznačeny jako DS 72, 95, 96, 97, 112, 114, 115, 137, 138, 141, 142, 143, 144, a 158.

V souvislosti s vedením kapacitní silnice musí být prověřeny a zpřesněny i další plochy, které jsou podmíněny zpracováním územní studie a mají těsnou návaznost na vedení komunikace. Jsou to plochy dopravy vymezené v územním plánu jako DS 158 – dopravní uzel Cigánov a DS 180, 181 – příčka Boněcký rybník a v souvislosti s ní DZ 178, 179.

Pro jednotlivé plochy DS jsou územním plánem stanoveny tyto doplňující podmínky:

Pro plochu **DS 72 k.ú. Louky nad Dřevnicí:**

- nutná podmínka řešení protipovodňové ochrany, řešit souběh s nadregionálním biokoridorem 2152, řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače, řešit riziko negativních vlivů viz. kap. B.2.2 územního plánu.

Pro plochu **DS 97 k.ú. Louky nad Dřevnicí:**

– nutná podmínka řešení protipovodňové ochrany, respektovat v maximální míře vzrostlou zeleň podél řeky, zajistit přístup k údržbě koryta řeky, řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače, řešit riziko negativních vlivů (protihluková zeď).

Pro plochu **DS 112 k.ú. Prštné:**

Rekonstrukce VTL na STL, řešení protipovodňové ochrany.

Pro plochu **DS 137 k.ú. Louky nad Dřevnicí:**

Řešení protipovodňové ochrany, přeložit VTL plynovod, řešit riziko negativních vlivů.

Pro plochu **DZ 179 k.ú. Příluky:**

Řešit riziko negativních vlivů dopravy - viz. kap. B2.2 územního plánu.

Řešit protipovodňovou ochranu.

Pro plochu **DZ 178 k.ú. Příluky:**

Řešit přechod přes ochrannou hráz, řešit riziko negativních vlivů dopravy - viz. kap. B2.2 územního plánu.

4. Postup zpracování územní studie (geneze)

V prvotní fázi zpracování proběhla analýza stávajících podkladů, které byly k pravobřežní komunikaci vytvořeny, a byl učiněn také širší pohled na celé zájmové území.

Varianty vedení komunikace mimo koridor vymezený územním plánem mají zásadní nedostatek v průchodnosti daného území. Buď by procházely zástavbou ať už pro bydlení nebo průmyslovou, což by v obou případech znamenalo potřebu rozsáhlých demolic anebo by varianty vedení byly mimo zástavbu, avšak v nepříznivých sklonových poměrech. V územním plánu je s pravobřežní komunikací dlouhodobě počítáno, proto se ve vymezeném koridoru nenacházejí žádné architektonicky hodnotné stavby nebo soubory budov a i sklonové poměry s ohledem na vedení komunikace podél toku řeky Dřevnice jsou příznivé. Proto bylo vyhodnoceno, že nejvhodnějším územím pro vedení pravobřežní komunikace je právě v územním plánu vymezený koridor pro dopravu. Územní studie se proto v dalším soustředila již na optimalizaci pravobřežní komunikace v rámci tohoto koridoru.

Na základě prostudovaných podkladů a dle vymezeného koridoru v územním plánu byla navržena první verze vedení pravobřežní komunikace. Koridory na styku katastru města Zlín (k.ú. Louky nad Dřevnicí) a Tečovic, respektive koridory vyznačené v územním plánu Zlína a Tečovic si zcela neodpovídají, začátek byl proto určen na překryvu obou koridorů, aby bylo možno vést pravobřežní komunikaci v souladu s oběma územními plány. Navržená první varianta začínala v Loukách (tento začátek zůstal po celou dobu zpracování studie nezměněn), dále pokračovalo vedení komunikace po pravém břehu Dřevnice proti proudu

toku řeky po jejím břehu do Prštného a dále podél průmyslového areálu ve stopě stávající komunikace, následně obcházela severně objekt rozvodny a teplárny a pokračovala dále podél řeky k OC Čepkov. V oblasti Čepkova přecházela řeku na levý břeh a ulicí Benešovo nábřeží pokračovala k ulici Dlouhá, kde končila útvarovou křižovatkou a mimoúrovňovými větvemi.

Tento prvotní návrh byl konzultován se zástupci města a do posouzení byla zahrnuta i varianta průchodu svahem pod Jižními svahy částečným tunelem. Byly konzultovány varianty řešení v prostoru mezi ul. Nábřeží, Gahurovou, OC Čepkov a řekou Dřevnicí. Se zpracovatelem modernizace železniční trati bylo konzultováno řešení v prostoru Prštnenské příčky.

Při návrhu byl zohledněn i dopravní model města, který zpracovala společnost UDIMO spol. s r.o.

Na základě projednání a analýzy jednotlivých podkladů byla navržena výsledná varianta A vedení pravobřežní komunikace, která začíná v místní části Louky na hranici s katastrem Tečovic a končí napojením na ulici Gahurovu. Další pokračování pravobřežní komunikace směrem k ulici Sokolské není z pohledu intenzit dopravy potřebné, lokalita Cigánov tak bude dopravně obsloužena po stávajících komunikacích bez přímého napojení na pravobřežní komunikaci. Z důvodu možné variability průchodu pravobřežní komunikace územím průmyslového areálu Rybníky byla do řešení přidána varianta B, která vede pravobřežní komunikaci po severním okraji průmyslové zóny a ústí do okružní křižovatky, která přímo napojuje ulici Mladcovskou, zatímco Varianta A se více přimyká k řece Dřevnici a i umístění následné křižovatky s napojením ul. Šedesáté je v jižní poloze (ulice Mladcovská je ve variantě A napojena na pravobřežní komunikaci stykovou křižovatkou s řadícími pruhy). Prověřované varianty vedení pravobřežní komunikace, které byly v průběhu zpracování územní studie posuzovány, jsou uvedeny níže.

V zadání územní studie bylo i prověření příčky Boněcký rybník, která nemá přímé napojení na pravobřežní komunikaci a byla řešena samostatně.

Pro jednotlivé navrhované křižovatky pravobřežní komunikace byly zpracovány také kapacitní posudky na uvažované intenzity dopravy pro roky 2020, 2030 a 2040.

5. Podklady pro zpracování územní studie

5.1 Mapové podklady

- Geodata RÚIAN
- DTM

5.2 Technické podmínky a normy

ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích ed. 2

ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

TP65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích

TP133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích

TP189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)

TP225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (2. vydání)

TP234 Posuzování kapacity okružních křižovatek

TP235 Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek

5.3 Ostatní

- Český statistický úřad [online], 2014. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR [online], 2012. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/>
- Správa železniční dopravní cesty [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>

Návrhová část

6. Širší územní vztahy

6.1 Význam silnice pro širší území aglomerace

Zájmové území se nachází ve střední části Zlínského kraje, v území mezi městy Otrokovice (ORP Otrokovice) a Zlín (ORP Zlín). Kapacitní silnice uvažovaná v zásadách územního rozvoje se dotýká správního území obcí Otrokovice (k.ú. Otrokovice), Tečovice (k.ú. Tečovice) a Zlín (k.ú. Louky nad Dřevnicí, Malenovice u Zlína, Prštné, Zlín). Východní část trasy od křížení se silnicí II/490 až po obec Zádveřice – Raková je v zásadách územního rozvoje vedena jako koridor územní rezervy. Předmětem řešení US je úsek této pravobřežní komunikace pouze na území města Zlína. Uvažovaným úkolem kapacitní silnice mělo být propojení dálnic D55 a D49 přes Zlín, údolím řeky Dřevnice.

V současné době je doprava v území mezi Otrokovicemi a Zlínem vedena po silnici I. třídy I/49, jejíž trasa kopíruje železniční trať propojující obě města. V západovýchodním směru se jedná o jediné přímé silniční propojení Otrokovic a Zlína.

Z pohledu širších dopravních vztahů je silnice I/49 na západě v oblasti Otrokovic napojena na silnici I/55, která směrem na jih zprostředkovává napojení měst Uherské Hradiště, Hodonín, Břeclav. V severním směru jsou prostřednictvím silnice I/55 propojeny se Zlínem města Přerov a Olomouc (u Olomouce se pak I/55 napojuje na D35). Z Otrokovic vede severním směrem též dálnice D55, která zprostředkovává u Hulína napojení Zlína na dálnici D1.

Na východ od Zlína vede silnice I/49 přes Vizovice a dále pokračuje až na Slovensko do Púchova. Na silnici I/49 jsou napojeny silnice I/69 a I/57, které zprostředkovávají spojení Zlína se Vsetínem a dalšími městy na východě Zlínského kraje.

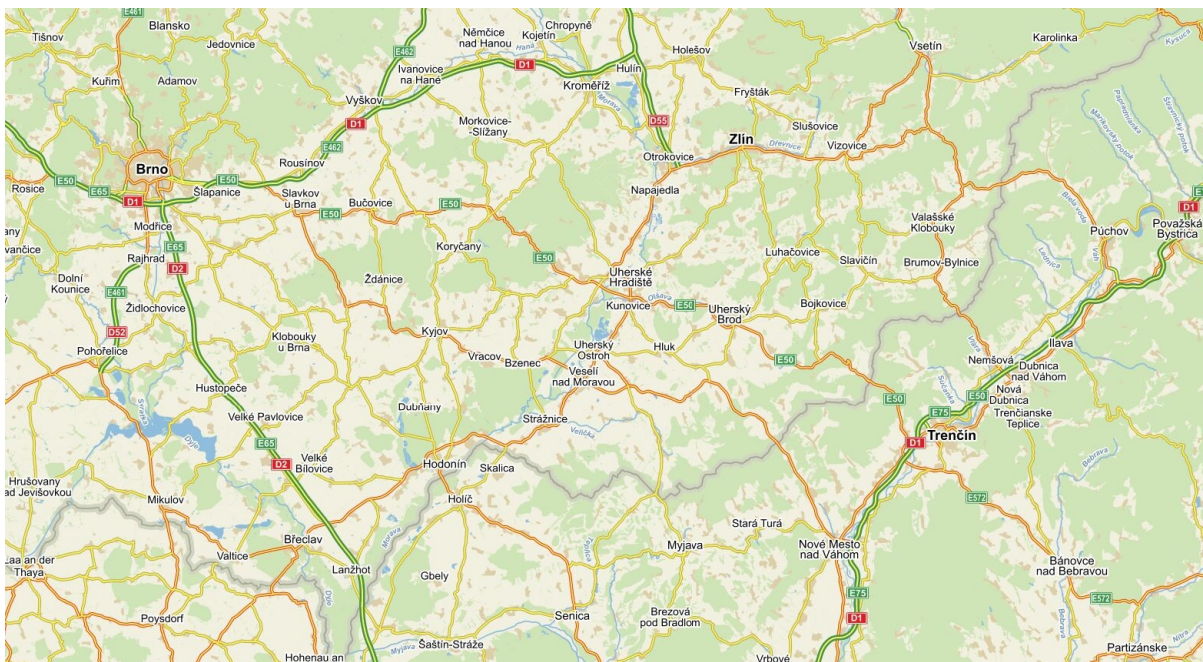
V severojižním směru v oblasti Zlína protínají silnici I/49 silnice II. a III. třídy. Nejvýznamnější z nich je silnice II/490, která vede z Říkovic přes Holešov a Fryšták do Zlína a dál na jih do Uherského Brodu a končí v Dolním Němčí. Úsek silnice II/490 mezi Fryštákem a Zlínem bude sloužit jako přivaděč dopravy z dálnice D49 (I. etapa výstavby, úsek Hulín – Fryšták).

Silnice I/49 byla v nedávných letech rozšířena na čtyřpruhovou komunikaci i v úseku Malenovice sídliště po napojení silnice I/49 na D55 (uvedení posledního rozšiřovaného úseku do provozu proběhlo v červenci 2013) a celá komunikace od Otrokovic až po Bartošovu čtvrť ve Zlíně je nyní provedena jako čtyřpruhová komunikace. Zvláště úpravou úseku mezi Otrokovicemi a místní částí Malenovice došlo k výraznému zlepšení plynulosti dopravy. Přidáním jednoho pruhu v každém směru se zvýšila propustnost křižovatek a již se zde netvoří dopravní kongesce.

S vybudováním D49 v severní poloze nad Zlínem s přímou vazbou na nejvýznamnější českou dálnici D1 lze předpokládat snížení nutné kapacity komunikací pro tranzit na relaci Otrokovice – Zlín. Tranzit v západo-východním směru (z dálnice D1) převezme nově budovaná D49, příjezd do centra Zlína lze předpokládat po D49 a následně od Fryštáku po silnici II/490. Od Otrokovic západním směrem žádná významná komunikace nepokračuje,

proto se na relaci Otrokovice – Zlín bude vyskytovat převážně meziměstská doprava mezi Otrokovici a Zlínem a doprava příježdějící do Zlína z jihu po I/55.

Průjezd tranzitní dopravy ve směru západ – východ v širším měřítku bude tedy severně od Zlína realizován po D49 s napojením na D1 a u Púchova na slovenskou dálnici D1, jižně od Zlína je tranzitní doprava realizována po silnici I/50 Brno - Uh. Hradiště – Uh. Brod – Slovenská hranice a dále Trenčín s napojením na slovenskou dálnici D1.



Obrázek 2 - Širší zájmové území navržené kapacitní silnice (zdroj: mapy.cz)

6.2 Význam silnice ve struktuře města

Město Zlín je z dopravního hlediska napojeno převážně na páteřní komunikaci silnici I/49. Ve východní části města je silnice I/49 (od křižovatky s ulicí Osvoboditelů) doplněna souběžnou komunikací ulicí Štefánikova (přechází v ulici Příluckou a Pančava). V západní části města přímá paralelní komunikace ke tř. T. Bati chybí. K dalším dopravně důležitým městským tepnám patří silnice II/490 směrem na Fryšták a průjezd přes Jižní Svahy, silnice III/49018 ulice Okružní.

Koncentrace dopravy na jednu dopravní tepnu sebou přináší problémy v podobě zvýšených intenzit dopravy v jednom místě a s tím související vyšší nároky na propustnost křižovatek, dále se koncentrací dopravy zvyšuje lokálně hluková zátěž a zvyšují se lokálně i imise vyvolané dopravou. Uvedenými hygienickými problémy se snižuje hodnota území pro bydlení a další městotvorné prvky. Vhodným řešením je rozmělnění dopravy do větší plochy, na více komunikací, aby jednak bylo dopravní propojení blíže potřebě obyvatel města, a dále aby se snížily negativní dopady dopravy na dané území.

Nová kapacitní silnice doplňující stávající silnici I/49 je vedena po pravém břehu řeky Dřevnice, kde z části využívá stávající komunikace a z části vede v nové stopě (zejména v místní části Louky). Od Prštného vede komunikace po jižní hraně zástavby a u teplárny se odklání od řeky Dřevnice a směřuje severovýchodně k Jižním Svahům, kde je zaústěna do ulice Gahurova. Vzhledem k hustotě zastavění celého území kolem nově navrhované

kapacitní komunikace a jeho městskému charakteru je navržená trasa z hygienického hlediska nejméně konfliktní, navíc s možností nežádoucí imisní a hlukovou zátěží řešit realizací vhodných protihlukových opatření.

Území, kterým navržená komunikace prochází, je ze značné části zastavěno průmyslovými areály až k břehu Dřevnice, se zachováním pouze úzkého pásu zeleně. Mimo zástavbu trasa silnice kříží pozemky zemědělské půdy. Významným přínosem návrhu je zajištění prostupnosti celého území po pravém břehu Dřevnice i pro nemotorovou dopravu, prostřednictvím paralelní stezky pro pěší a cyklisty.

Tranzitní dopravu v západovýchodním směru v širším okolí přebírají zejména komunikace D49 a I/50, nově navrhovaná pravobřežní komunikace souběžná se silnicí I/49 bude mít tedy zvláště městotvorný charakter, charakter městské sběrné komunikace. Význam komunikace pro město je v úseku od Prštenské příčky po křižovatku s ulicí Gahurovou v komfortním napojení Jižních Svahů na silnici I/49 a ulehčení dopravním uzlům v centru Zlína. Ve směru od Prštenské příčky západním směrem má pravobřežní komunikace význam zejména pro rozvoj místních částí Louky a Prštné, a dále dojde ke snížení intenzit dopravy na silnici I/49 a tím i ke snížení hlukové a imisní zátěže podél této silnice.

Dopravní uzel Cigánov na nové části pravobřežní komunikace přímo napojen nebude, tato dopravní plocha je však podstatná z hlediska řešení statické dopravy v dané lokalitě.

Součástí řešení je propojení na východní straně města, tzv. příčka Boněcký rybník. Nová komunikace v této poloze je vymezena za účelem propojení obou břehů Dřevnice a zlepšení omezeného přístupu do místní části Příluky na pravém břehu řeky. Trasa příčky je navržena mimo zastavěné území, přes pozemky ZPF.

7. Technické řešení návrhu vedení silnice

Zadání studie požaduje prověření umístění pravobřežní komunikace a lokalitu Boněckých rybníků ve vztahu k plochám pro dopravu specifikovaných v územním plánu. V současnosti nemají tyto dvě lokality na sebe přímou vazbu, proto jsou pro účely územní studie řešeny samostatně.

Jednotlivé řešené varianty dílčích úseků pravobřežní komunikace jsou popsány v následující části studie „7.1 Geneze řešení“. Jsou zde popsány varianty, které byly v průběhu zpracování studie prověřovány než se dospělo k výslednému řešení, a to je popsáno v samostatné kapitole „7.2 Finální návrh pravobřežní komunikace“. Samostatnou kapitolu má i výsledný návrh příčky Boněcký rybník.

7.1 Geneze řešení

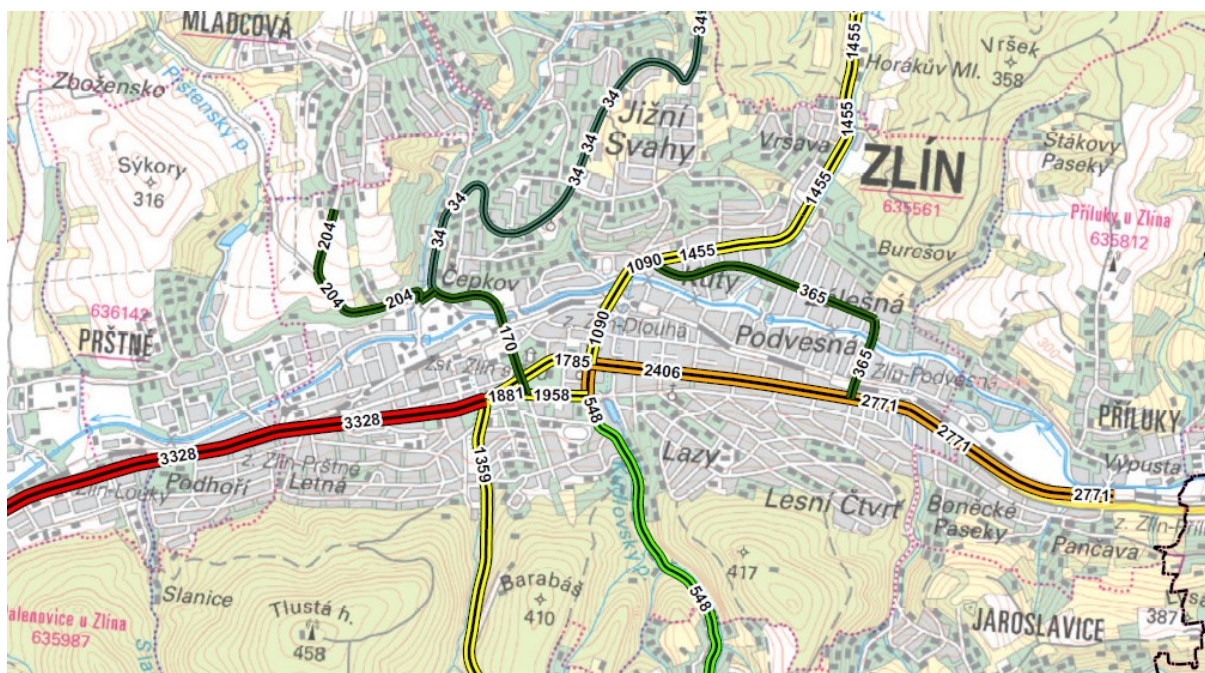
Dopravní model

Pro město Zlín byl zpracován společností UDIMO, spol. s r.o. generel dopravy (analytická část 11/2015, model dopravy 2016). Pro výpočet kapacity jednotlivých navrhovaných křižovatek město poskytlo data z modelu dopravy pro návrhový rok 2035.

Tato data byla upravena v souladu s příslušnými TP a byly přepočítány intenzity dopravy na posuzovaných křižovatkách pro roky 2020 až 2040.

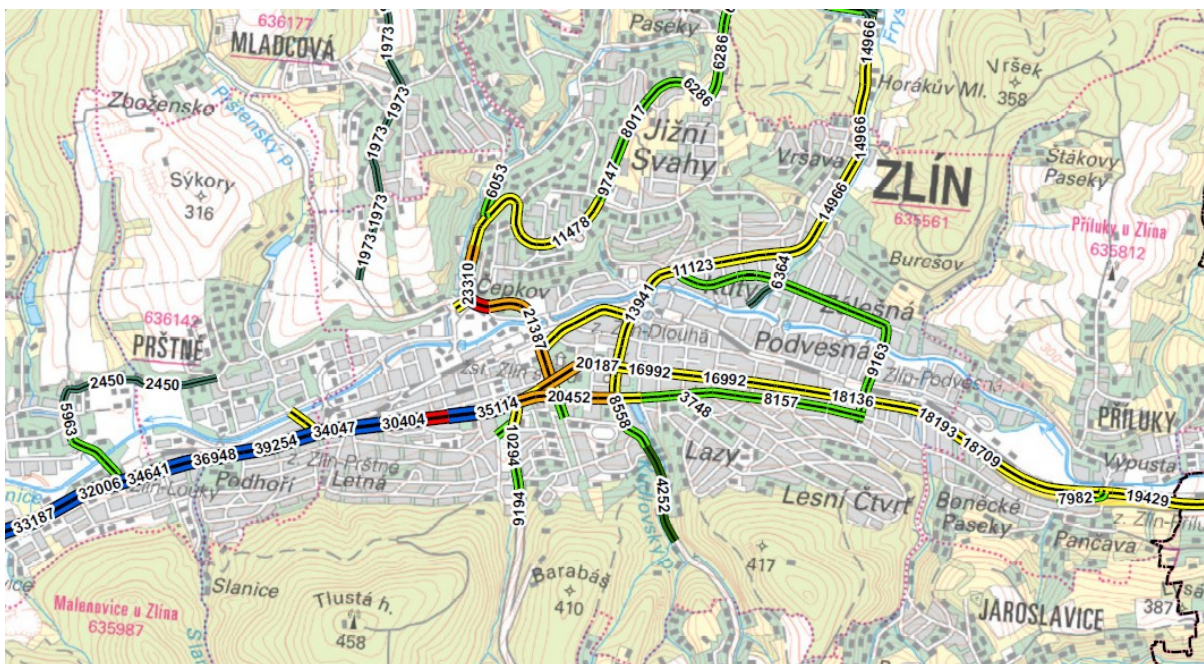
Z generelu dopravy plyne, že tranzitní doprava na průtahu městem na tř. T. Bati se ve stávajícím stavu pohybuje cca na 10% celkových denních intenzit (tranzit 3328 voz./24 hod.). Na relaci Zlín – Fryšták je intenzita tranzitní dopravy na ulici Sokolská vyčíslena na 1455 voz./24 hod. a ve směru na Vizovice po silnici I/49 je tranzit dle generelu 2771 voz./24 hod.

Výsledky generelu ukazují, že pro dopravu Zlína není podstatný další průtah městem, který by řešil převedení tranzitní dopravy, ale je nezbytné řešení dopravy vnitroměstské, kde je důležité řešit vazby mezi jednotlivými místními částmi a komplexně řešit jednotlivé dopravní uzly.



Obrázek 3 - intenzita tranzitní dopravy, voz./24 hod. (zdroj: UDIMO, spol. s r.o.)

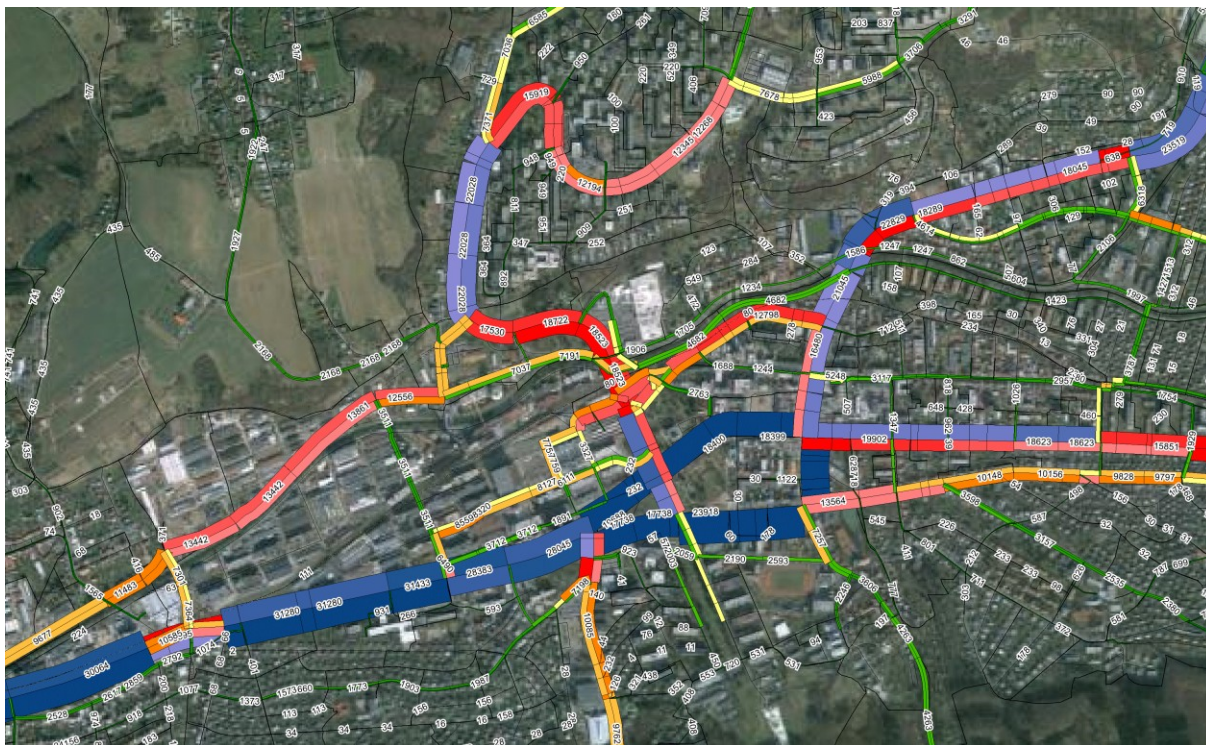
V územním plánu zanesená územní rezerva pro tunel pod Dřevnicí z prostoru ulice Výletní na třídu T. Bati je z dopravního hlediska neopodstatněná. Převážná část intenzit dopravy je tvořena vnitroměstskou dopravou, která do centra města směřuje, kde pak nastává rozpad do jednotlivých směrů, nikoliv že by tato doprava centrum města míjela.



Obrázek 4 -intenzita dopravy, voz./24 hod. (zdroj: UDIMO, spol. s r.o.)

Tento tunel měl primárně řešit převedení intenzit tranzitní dopravy přes centrum města. Přímý tranzit není významný (cca 3000 voz./24hod.) a z pohledu vnitroměstské dopravy by tunel řešil pouze jednu relaci Výletní – tř. T. Bati, jejíž řešení výrazný pokles intenzit v centru města nezajistí. Idea tunelu mezi ulicemi Výletní a tř. T. Bati byla z výše popsanych důvodů opuštěna a studie se jejím řešením již dále nezabývá.

Generel dopravy se zabýval i modelováním dopravy na základě připravovaných staveb. Byl zpracován model dopravy s pravobřežní komunikací vedenou od Tečovic (resp. Otrokovic) až po ulici Sokolskou, kde pravobřežní komunikace končí. Vedení v prostoru Čepkova je mimo ulici Gahurovu, z ulice Nábřeží prochází podél řeky Dřevnice po ulici Výletní, kříží Dřevnici a pokračuje ulicí Benešovo nábřeží. Intenzity v prostoru ulice Výletní jsou na profilu v hodnotách cca 7200 voz./24 hod. a modelové intenzity na profilu ulice Benešovo nábřeží jsou cca 4700 voz./24 hod. Vyšší intenzity dopravy na ul. Výletní jsou způsobeny OC Čepkov, které je silným zdrojem dopravy. Model však ukazuje, že se s intenzitami dopravy pohybujeme v intencích stávajícího stavu a k žádnému markantnímu přerozdělení dopravy výstavbou pravobřežní komunikace nedojde. Z tohoto pohledu je stávající silniční síť dopravně stabilizovaná.



Obrázek 5 - intenzita dopravy, modelový stav pravobřežní komunikace pro rok 2020, voz./24 hod. (zdroj: UDIMO, spol. s r.o.)

Varianty řešení dílčích úseků

Vzhledem k délce pravobřežní komunikace je možná vysoká variabilita řešení, změna řešení v jedné části většinou nevyvolá zásadní změny v celé délce, proto je celá pravobřežní komunikace rozdělena na jednotlivé logické celky. Změny v řešení se odehrávají především v rámci křižovatek a v návazných úsecích komunikace. Dělení pravobřežní komunikace je založeno na rozdělení dle jednotlivých příček, které propojují nově navrhovanou komunikaci se stávající silnicí I/49.

V tomto odstavci jsou popsány varianty řešení, které byly prověřovány, v následujících dvou kapitolách „7.2 Finální návrh pravobřežní komunikace“ a „7.3 Finální návrh Boněcké rybníky“ je následně popsáno konečné navrhované řešení pravobřežní komunikace a lokality Boněcký rybník.

Staničení pravobřežní komunikace jde proti proudu řeky Dřevnice, tj. ve směru od Otrokovic do Zlína. Jednotlivé příčky / úseky jsou:

začátek pravobřežní komunikace, na k.ú. Louky nad Dřevnicí	km 0,000
příčka Louky, ul. Dlouhé díly	km 0,807
stávající napojení Louky, ul. U Dřevnice	km 1,669
MK vedoucí severně ke komunikaci Louky-Prštné (ul. Pod Strání)	km 2,330
stávající napojení Prštné, ul. Přímá	km 3,114

Prštenská příčka	km 3,356
napojení Jižní svahy	km 4,405
napojení Čepkov	cca km 4,900
napojení Dlouhá - Sokolská	cca km 5,750

Dílčí úseky jsou řešené samostatně a jednotlivé dílčí varianty jsou vzájemně zaměnitelné bez vlivu na předešlý nebo následující úsek pravobřežní komunikace. První úseky v místní části Louky a Prštné prochází nezastavěným územím a jsou tu méně významné dopravní uzly, a tudíž je zde i méně omezujících požadavků na výsledné řešení.

Čím blíže k centru se pravobřežní komunikace dostává, tím jsou dopravní vztahy komplikovanější a logicky je kladen i větší důraz na správné fungování dopravy.

Příčka Louky, ul. Dlouhé díly

V úseku od začátku pravobřežní komunikace na území města Zlína po stávající napojení místní části Prštné ulicí Přímou bylo po první konzultaci se zástupci města doplněno řešení do jeho finální podoby. Bylo zkorigováno řešení severní části příčky Louky, ul. Dlouhé díly, kdy vedení příčky bylo posunuto tak, aby se zmenšil počet dotčených pozemků (z původně dotčených 12 na 3). Součástí navrhované komunikace je i jednostranný chodník. Jižní část příčky Louky, ul. Dlouhé díly je zaústěna do směrového oblouku na příjezdu k OC Terno. Tato část příčky byla umístěna do polohy určené územním plánem. Z důvodu požadavku na vedení cyklo je však nutné plochy pro dopravu rozšířit, aby odpovídaly požadovaným parametrům příčky včetně rezervy na drobnou korekci směrového a výškového řešení.

Popisované řešení viz. hlavní výkres, A.1.1.

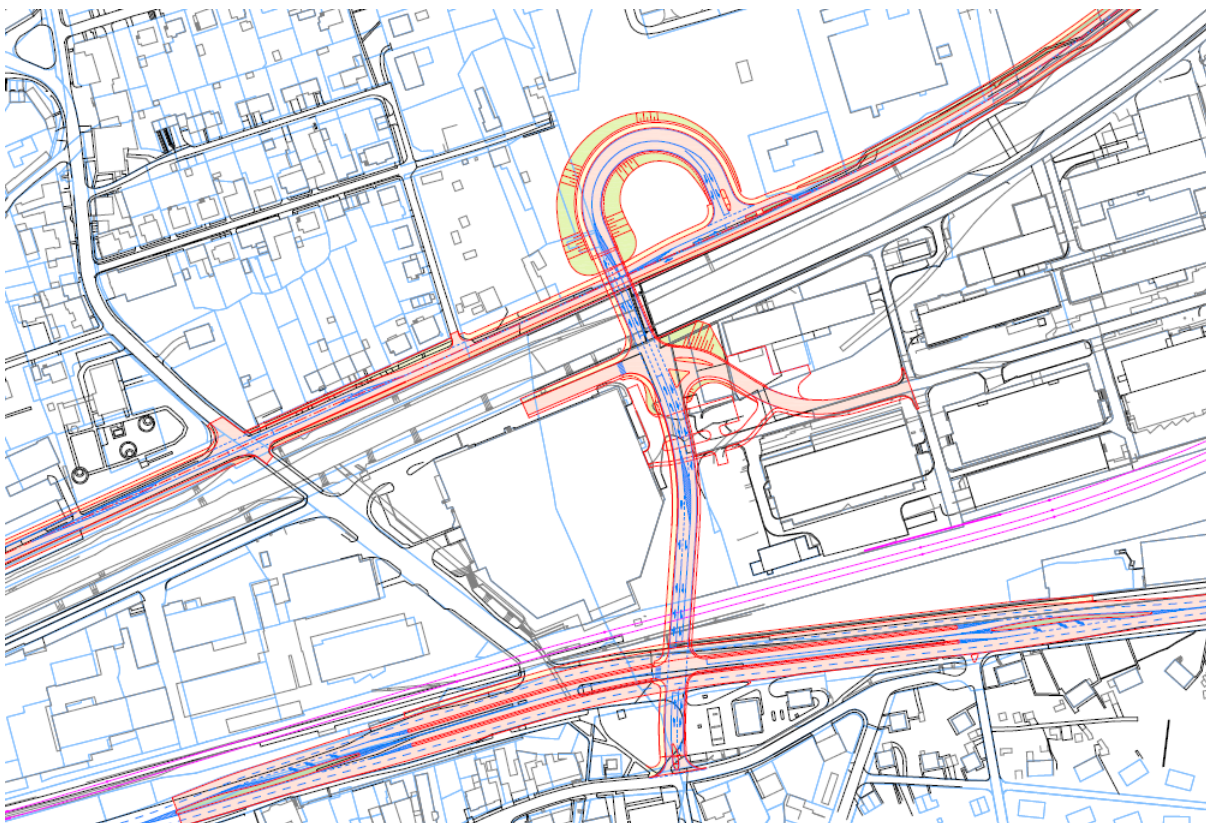
Příčka Louky-Prštné

Ve staničení km 2,330 93 byla po úvodní konzultaci doplněna příčka propojující navrhovanou pravobřežní komunikaci s MK, ul. Pod Strání. Příčka respektuje téměř v celé délce koridor pro dopravu určený územním plánem, v místě před napojením do ulice Pod Strání však vymezené plochy přesahuje. Plochy pro dopravu je doporučeno v patřičném rozsahu v územním plánu rozšířit, aby i svahování komunikace bylo v rámci těchto ploch.

Popisované řešení viz. hlavní výkres, A.1.1.

Prštenská příčka

Řešení Prštenské příčky má dvě základní varianty, které se liší napojením na pravobřežní komunikaci. První variantou je mimoúrovňové křížení příčky a pravobřežní komunikace a následné zaústění příčky do pravobřežní komunikace stykovou křižovatkou (provedení křížení tvarem připomíná křižovatku trubkovitou). Druhým řešením je čtyřramenná okružní křižovatka s průměrem D40 m, která zajišťuje mimo napojení vlastní Prštenské příčky i napojení průmyslového areálu na pravém břehu Dřevnice.

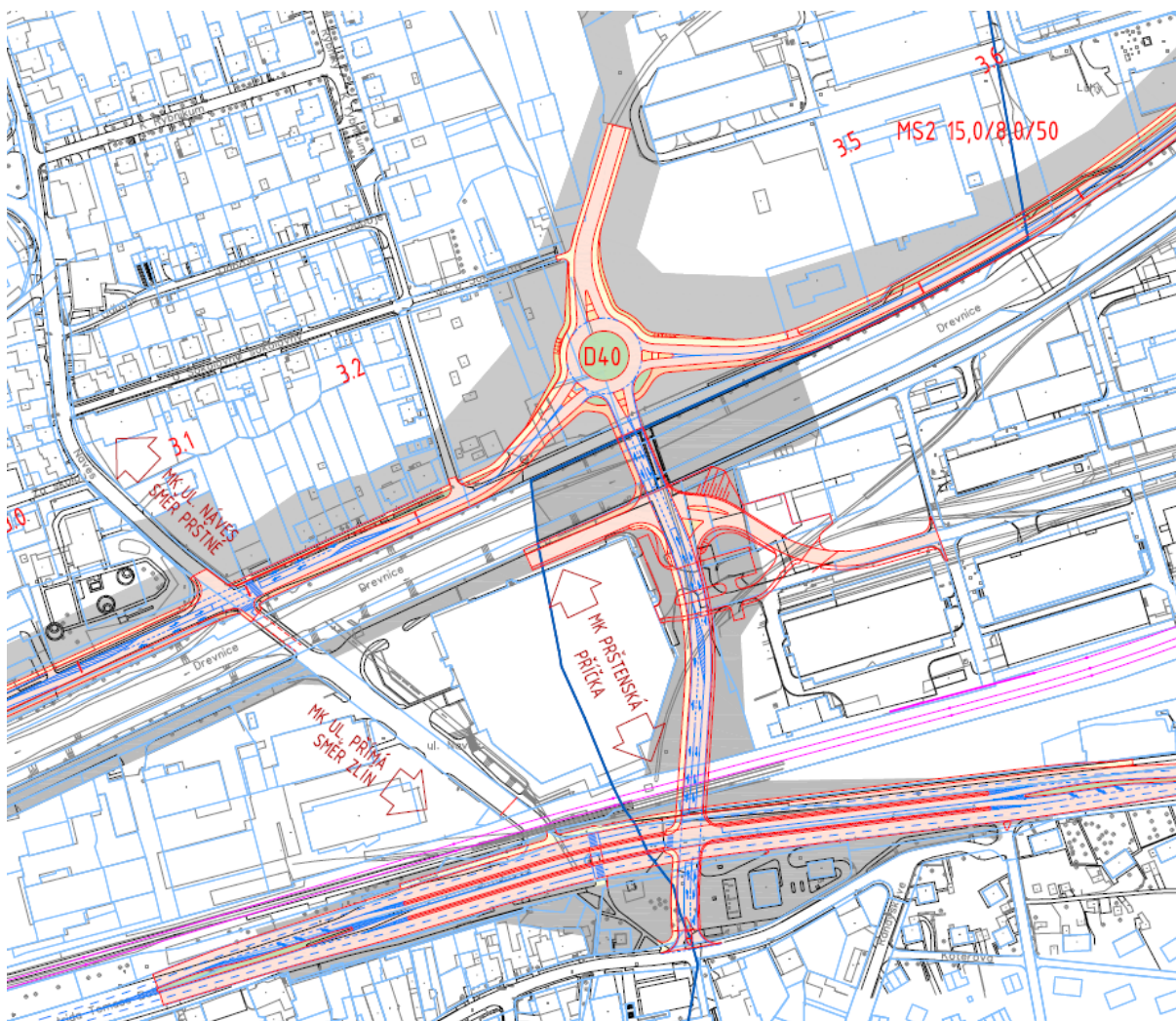


Obrázek 6 - Prštenská příčka, varianta se stykovou křižovatkou

Řešení na jižní straně v napojení na ulici L. Váchy a nápojně rampy na silnici I/49, tř. T. Bati jsou pro obě varianty shodné. V průběhu zpracování byly v této části Prštenské příčky provedeny jen nepatrné úpravy směrového řešení. Celkový koncept vychází z předešlých řešení této příčky. Napojení na ulici L. Váchy je provedeno stykovou křižovatkou, dřívější studie zde uvažovaly s okružní křižovatkou, ale z důvodu velkých sklonů svahu a požadavku na zachování čerpací stanice pohonných hmot je provedení okružní křižovatkou v tomto místě nereálné.

Pro obě varianty je též společné, že bude zaslepeno stávající napojení místní části Pršté - ulice Přímá. Zaslepení je provedeno z důvodu modernizace a elektrifikace železniční trati a zrušení úrovněového přejezdu přes trať. Převedení vozidel přes trať je řešeno mimoúrovňově Prštenskou příčkou. Převedení pěších přes trať a přes silnici I/49 je uvažováno podchodem, který bude navazovat na rekonstruovaná nástupiště železniční zastávky.

Prštenská příčka ve variantě se stykovou křižovatkou zdůrazňuje vedení pravobřežní komunikace jako hlavní sběrné komunikace, není zde zpomalení vozidel v přímém směru. Zásadní nevýhodou tohoto řešení je problematické napojení průmyslového areálu. V průběhu zpracování jednotlivých variant bylo řešeno napojení areálu i z jiných míst, ale všechna se ukázala jako nevhodná a pro fungování areálu je kvalitní připojení na nadřazenou silniční síť nezbytnou podmínkou. V konečném řešení byla proto tato varianta řešení opuštěna a zůstalo pouze řešení s okružní křižovatkou.



Obrázek 7 - Prštenská příčka, varianta s okružní křižovatkou

Varianta Prštenské příčky s okružní křižovatkou je řešení, které je na základě výsledků územní studie doporučeno ke zpracování. Okružní křižovatka tvoří sice zpomalovací prvek na pravobřežní komunikaci, která má být kapacitní silnicí, ale vzhledem ke skutečnosti, že je charakter zástavby od místní části Prštné v podstatě městského/intravilánového charakteru, je zpomalení dopravy žádoucí. Přes okružní křižovátku lze bezproblémově napojit přilehlý průmyslový areál, aniž by to negativně ovlivnilo dopravu na pravobřežní komunikaci.

Křižovatka Nábřeží x Gahurova

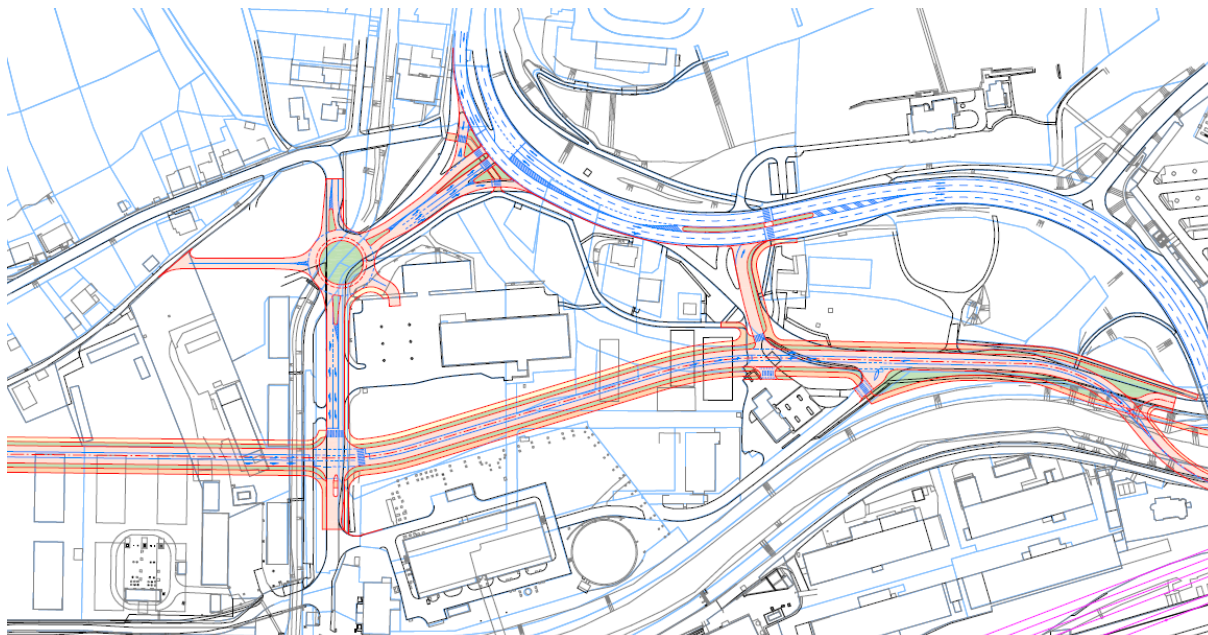
Řešení dopravního uzlu Nábřeží – Gahurova s ohledem na počet jednotlivých dopravních vazeb v dané lokalitě bylo nejsložitější. Nachází se zde křižovatka s ulicí Gahurova, křižovatka s ulicí Mladcovská (napojení místní části Mladcová), supermarket Lidl a napojení jeho parkoviště, příjezd k teplárně a uvažované vedení pravobřežní komunikace. Variantně bylo v této lokalitě uvažováno i s napojením průmyslového areálu Rybníky.

V úvodu je třeba zmínit, že vedení pravobřežní komunikace ve stopě stávající ulice Nábřeží v prostoru kolem rozvodny (mezi rozvodnou a řekou Dřevnice) je z důvodu šířkového uspořádání a jejího směrového řešení nevyhovující a v dalším řešení se s touto variantou již

neuvažuje. Požadované šířkové uspořádání kapacitní silnice totiž v tomto místě nedovoluje průchod mezi rozvodnou a řekou Dřevnicí bez toho, aniž bychom zasáhli do břehové hrany. Pro vedení kapacitní silnice tímto místem by bylo nutné rozšířit plochu pro dopravu min. o 5 m na úkor průtočného profilu řeky Dřevnice. Vzniklo by tak v toku Dřevnice užší hrdlo, které by mělo negativní vliv na odtokové poměry a došlo by ke zhoršení stavu při povodních. Problematické by bylo i propojení na ulici Šedesátou mostním objektem, při požadavku na řadící pruhy v křižovatce by byl zásah do toku řeky ještě výraznější.

Provedení napojení ulice Šedesátá tímto místem však možné je, při použití užšího profilu komunikace s chodníkem v minimální šířce a bez zajištění samostatného vedení cyklistické dopravy.

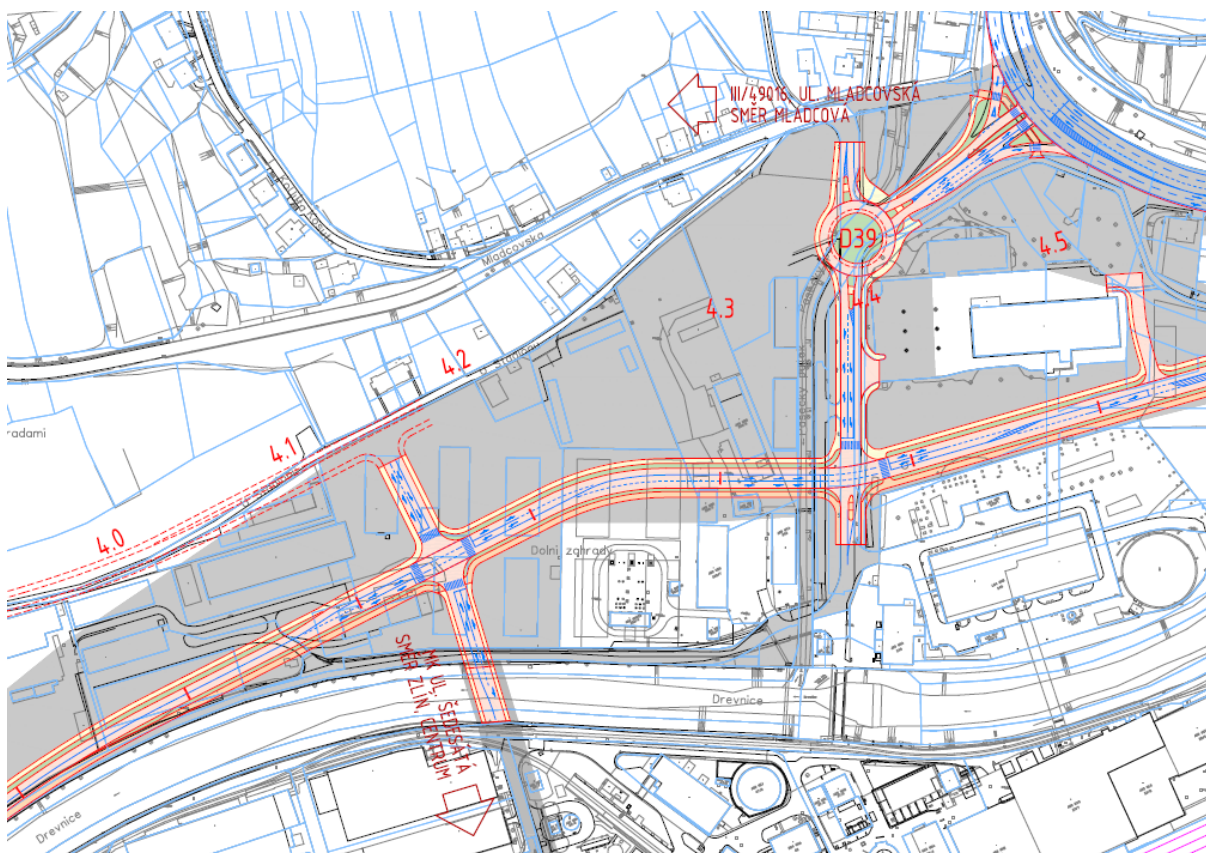
Prvotní varianta řešení pravobřežní komunikace počítala s průsečnou křižovatkou na pravobřežní komunikaci, severní větev této křižovatky by byla zaústěna o okružní křižovatky, která by napojovala průmyslový areál Rybníky, ulici Mladcovskou, supermarket Lidl a pokračovala by k ulici Gahurova. Problémem tohoto řešení bylo především výškové zaústění ulice Mladcovské do okružní křižovatky a dále vzájemné vzdálenosti navržených tří křižovatek a organizace dopravy na jednotlivých větvích. Na křižovatce Výletní – Gahurova bylo v tomto řešení vypuštěno levé odbočení z/na ulici Gahurovu. Vazba na ul. Výletní by byla realizována pouze pravým odbočením. Levá odbočení by byla realizována přes ulici Nábřeží. Toto řešení bylo vyhodnoceno jako nevhodné, pro složité výškové poměry na ul. Mladcovské, problematické soustavě tří křižovatek na ulici Nábřeží a závleku ve vazbě na ulici Výletní.



Obrázek 8 - ulice Nábřeží, varianta s průsečnou křižovatkou a napojení Mladcové pomocí okružní křižovatky

Alternativou prvního řešení byla změna způsobu napojení průmyslového areálu Rybníky. Napojení by nebylo realizováno z okružní křižovatky na Mladcovou, ale samostatným napojením pomocí průsečné křižovatky v místě vyústění ulice Šedesátá Baťova

areálu. Nevýhodou řešení je rozdělení areálu Rybníky příjezdovou komunikací, krátká délka přípojně komunikace v areálu k další křižovatce a díky tomu možné riziko tvorby dopravních problémů na pravobřežní komunikaci. Toto řešení bylo uvažováno v souvislosti s návrhem stykové křižovatky na vyústění Prštenské příčky na pravobřežní komunikaci. Pro fungování průmyslového areálu Rybníky je vhodnější napojení z okružní křižovatky v oblasti Prštenské příčky, kdy se vozidla z areálu plynule zapojují do průběžného dopravního proudu a není třeba vytvářet další křižovatku na pravobřežní komunikaci. Napojení ulice Šedesáté v této variantě je problémem zejména urbanistickým, protože toto napojení dělí malou část průmyslového areálu na dvě ještě menší části, které již nelze vhodně dopravně napojit a zmenšují se tak využitelné plochy.



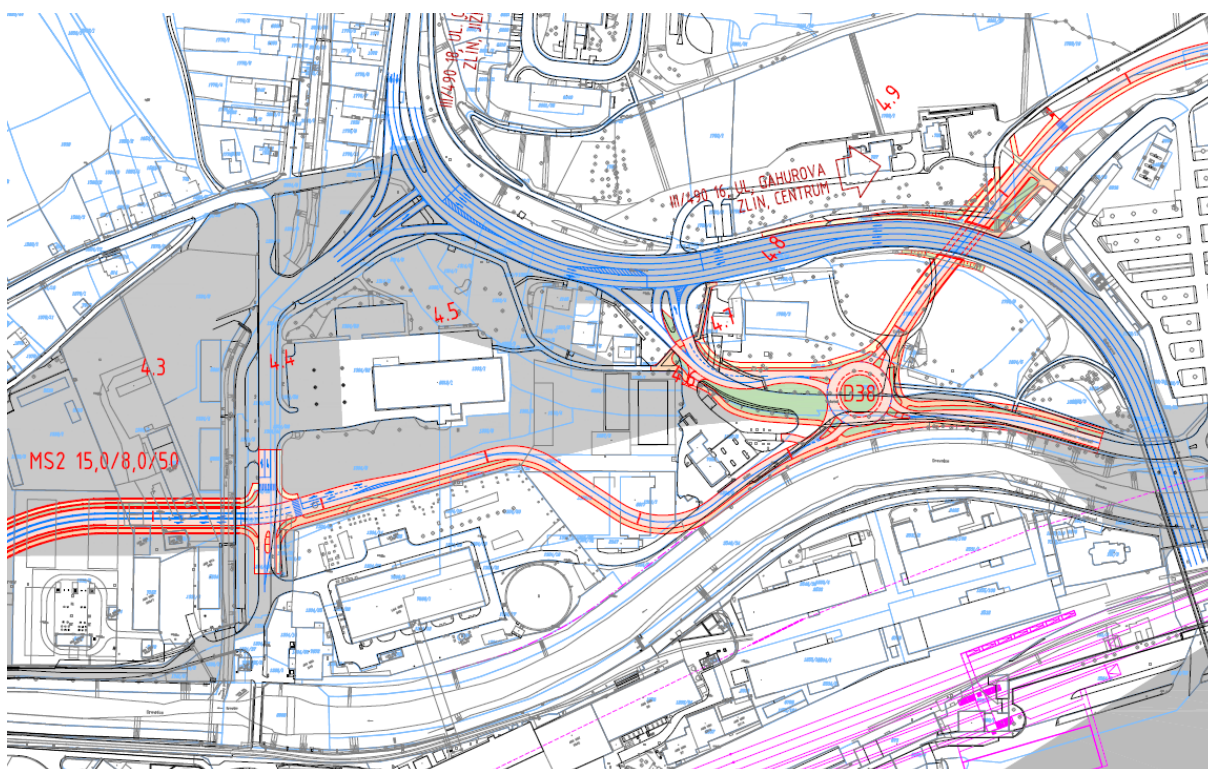
Obrázek 9 - samostatné napojení průmyslového areálu Rybníky v poloze ulice Šedesáté

Další řešení se ubíralo směrem prověření možnosti vést pokračování pravobřežní komunikace v prostoru za OC Čepkov pod svahem Jižních svahů. Pro napojení komunikace pod svahem byla na ulici Výletní navržena okružní křižovatka, z důvodu snahy o zachování čerpací stanice pohonných hmot a také z důvodu odsunutí této nové okružní křižovatky co nejdále od ulice Gahurovy bylo dosud přímé vedení trasy pravobřežní komunikace upraveno tak, že se pravobřežní komunikace přimyká k řece Dřevnici a do okružní křižovatky se napojuje z jihozápadu.

V tomto řešení byla též vypuštěna okružní křižovatka na křížení Mladcovská a Nábřeží. Varianta se stykovou křižovatkou je v daném místě při daném uspořádání organizace dopravy (mezilehlá křižovatka mezi okružní a světelně řízenou křižovatkou) nejlepším

řešením. Malá okružní křižovatka v místě napojení ul. Mladcovská není vhodná z důvodu blízkosti světelně řízené křižovatky Nábřeží – Gahurova z jedné strany a okružní křižovatky z druhé strany. Dvě okružní křižovatky blížící se svými rozměry velké okružní křižovatce jdoucí hned za sebou jsou nevhodné z prostorových důvodů, mimo to intenzity dopravy v návrhovém období z Mladcovské převede i prostorově daleko úspornější styková křižovatka (ve finálním návrhu varianty A je tato křižovatka mírně upravena v souvislosti s úpravami na ulici Nábřeží).

Popsaná varianta, pokud se na ni budeme dívat z pohledu dopravního uzlu, bude fungovat a z kapacitního hlediska není třeba navrhovat pokračování pod Jižními Svahy, z tohoto důvodu také postrádá smysl navržená křižovatka na ulici Výletní.

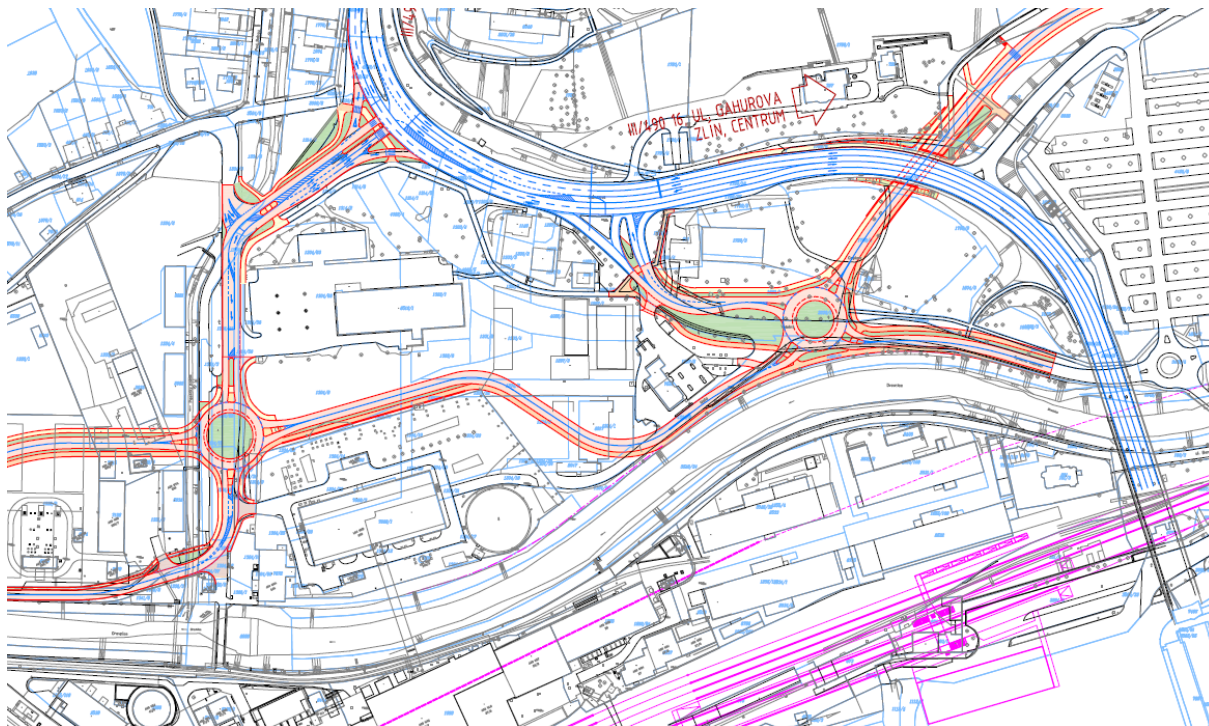


Obrázek 10 - varianta průsečné křižovatky na ul. Nábřeží a okružní křižovatky před Čepkovem

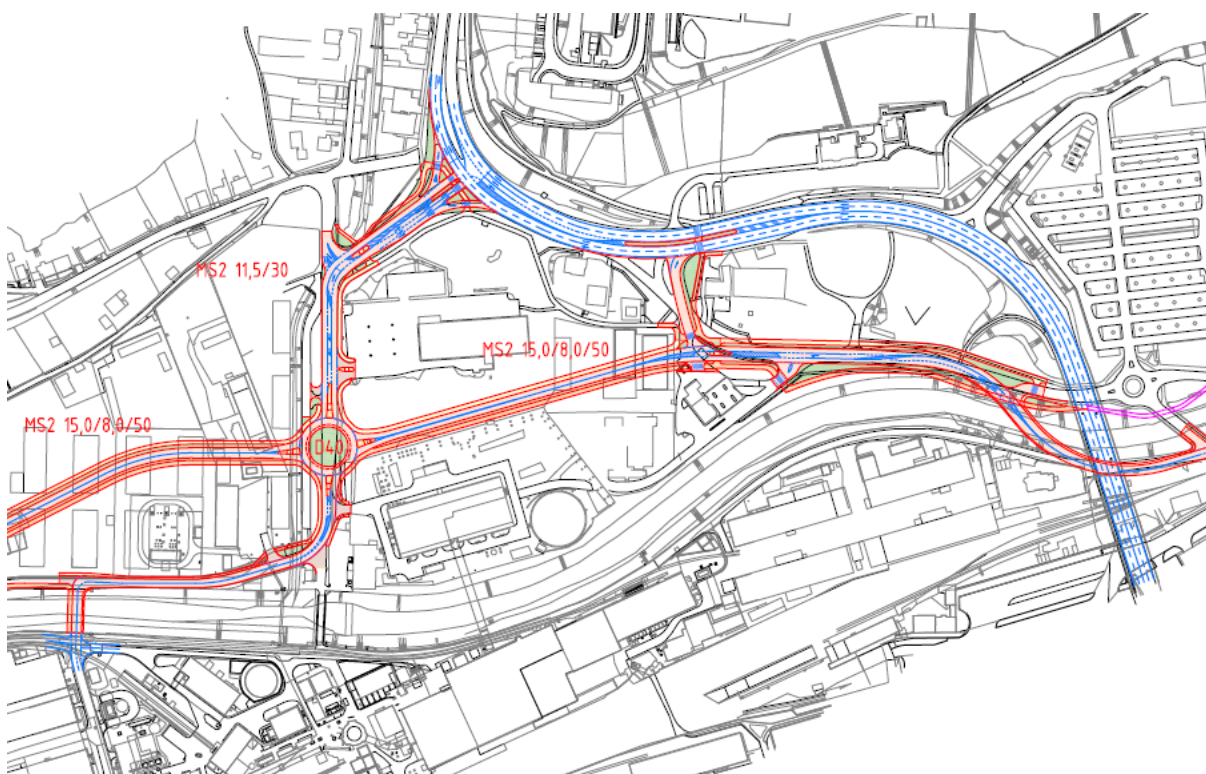
Obdobou předchozí varianty je řešení s doplněnou okružní křižovatkou na ulici Nábřeží. Okružní křižovatka v tomto místě zajistí plynulé vyklízení spojky OK Nábřeží – ul. Gahurova a případné kongesce se nebudou přenášet na ulici Gahurovu. Také z modelu vyplívá, že silnější pohyb bude na relaci Prštné – ul. Gahurova než na přímém průjezdu po pravobřežní komunikaci směrem k Čepkovu a okružní křižovatka toto propojení lépe přenáší. Stávající komunikace na ulici Nábřeží kolem rozvodny bude ponechána pro napojení ulici Šedesáté Baťova areálu, toto napojení tvoří jižní větev navrhované okružní křižovatky.

Varianty propojení Čepkova a ul. Sokolské jsou popsány v další kapitole, avšak v závislosti na poloze vedení těchto komunikací je řešena i podoba křižovatky před Čepkovem. V případě, že nebude realizováno propojení Čepkov – ul. Sokolská severní trasou pod Jižními Svahy, postrádá okružní křižovatka před Čepkovem smysl a je zde pouze propojka napojení ulice Výletní na ulici Gahurovu. Pro zjednodušení řízení dopravy na ulici

Gahurově je napojení ulice Výletní v této variantě pouze na pravé oblouky a levé odbočení z/na ulici Gahurovu není umožněno. Zrušené dopravní vazby budou realizovány i za cenu závleku na následující křižovatce Nábřeží – Gahurova.



Obrázek 11 - varianta okružní křižovatky na ul. Nábřeží a okružní křižovatky před Čepkovem



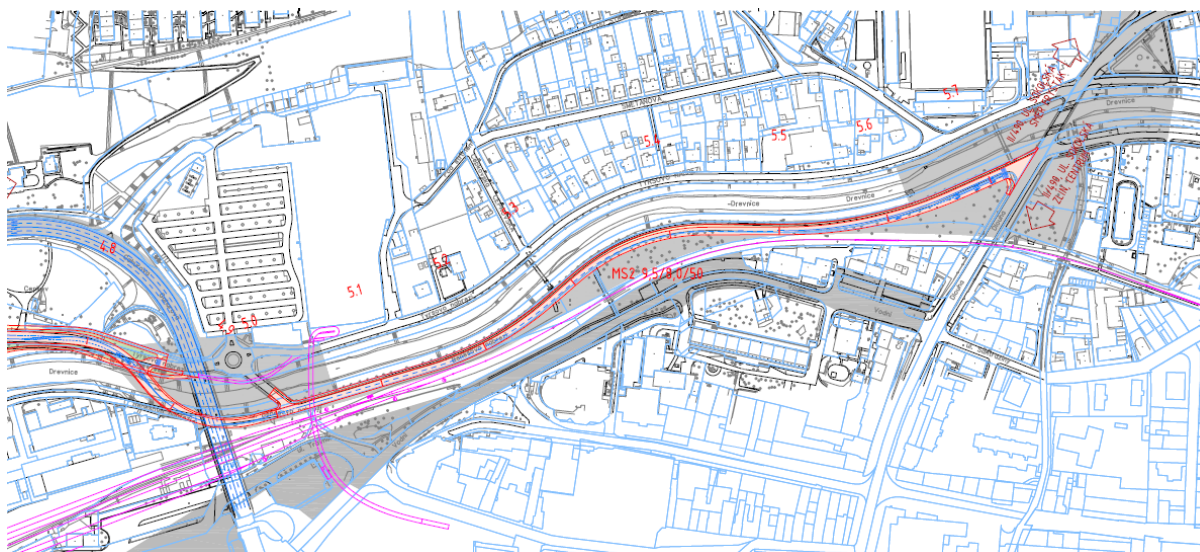
Obrázek 12 - varianta okružní křižovatky na ul. Nábřeží a styková křižovatka před Čepkovem

Úsek Nábřeží - Sokolská

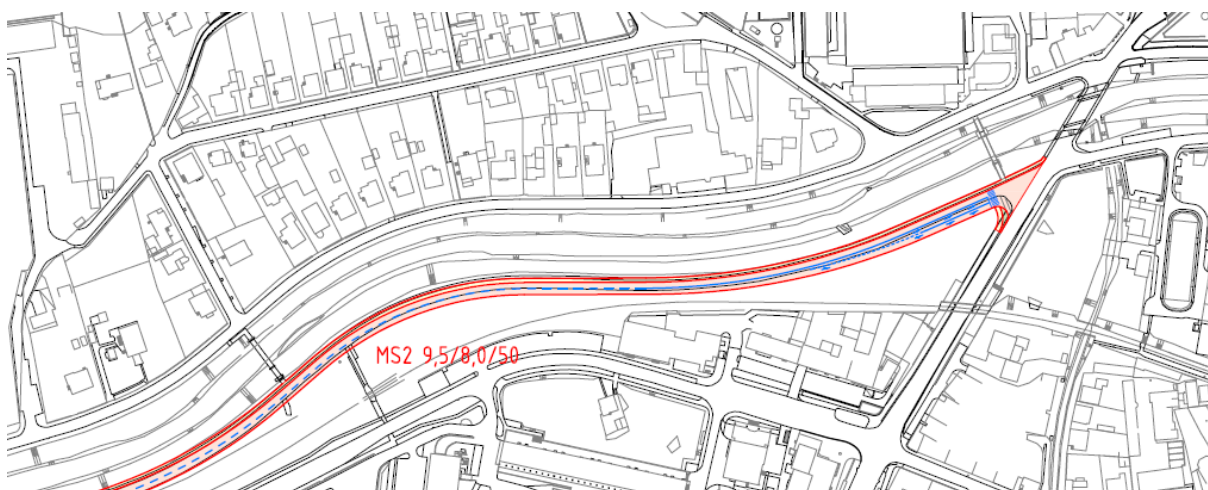
Propojení ulice Nábřeží, potažmo ul. Výletní s ulicí Sokolskou je možno realizovat dvěma trasami, buď severní pod Jižními Svahy nebo jižní v trase vedení stávající ulice Benešovo nábřeží. Varianta, že by propojení Výletní a Sokolské/ Dlouhé vedlo až v poloze ulice Vodní byla zavržena z důvodu úrovněového křížení s železniční tratí, které je vhodné z důvodu bezpečnosti nepoužívat, pokud to lze.

Jižní varianta vedení propojení ul. Výletní s ul. Sokolskou je realizováno v poloze stávající ulice Benešovo nábřeží. V této variantě je před Čepkovem navržen mostní objekt přes Dřevnici a dále je již využito stávající komunikace. Pro napojení Benešova nábřeží na ulici Sokolskou byla navržena dvě řešení – stykovou křižovatkou (rozšíření o řadící pruhy na stávající komunikaci) a velkou okružní křižovatkou s mimoúrovňovými větvemi a současným přemostěním řeky Dřevnice.

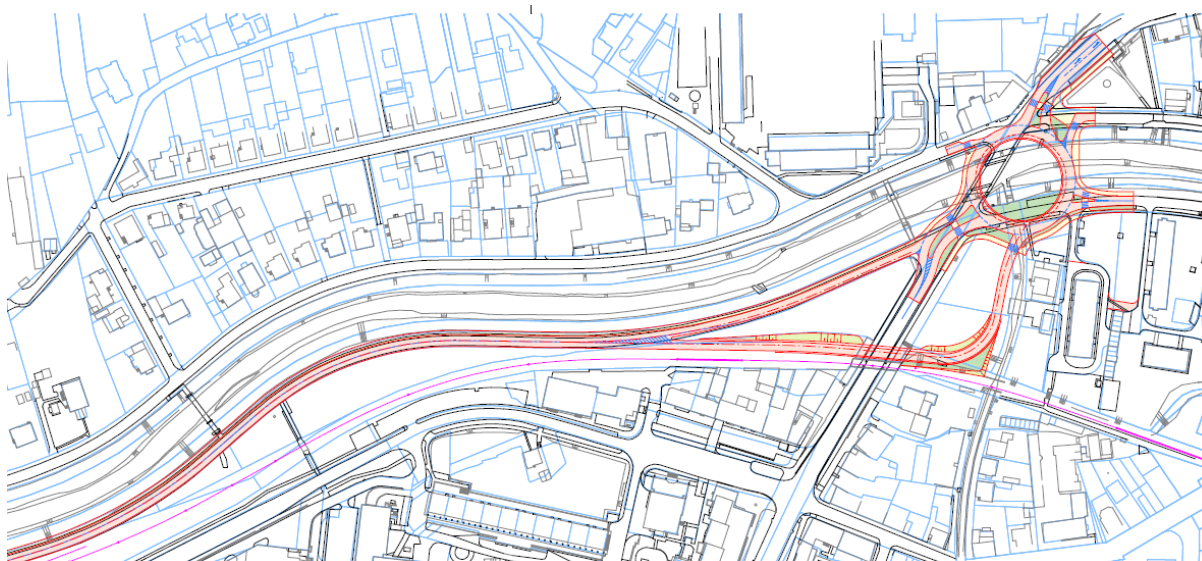
Dle modelu nejsou intenzity dopravy na Benešově nábřeží natolik vysoké, aby byla opodstatněná výstavba velké okružní křižovatky. Z tohoto pohledu je vhodnější úsporné řešení pomocí úpravy stávající průsečné křižovatky rozšířením ulice Benešovo nábřeží a vytvořením řadících pruhů.



Obrázek 13 - jižní trasa vedení napojení ulice Sokolské

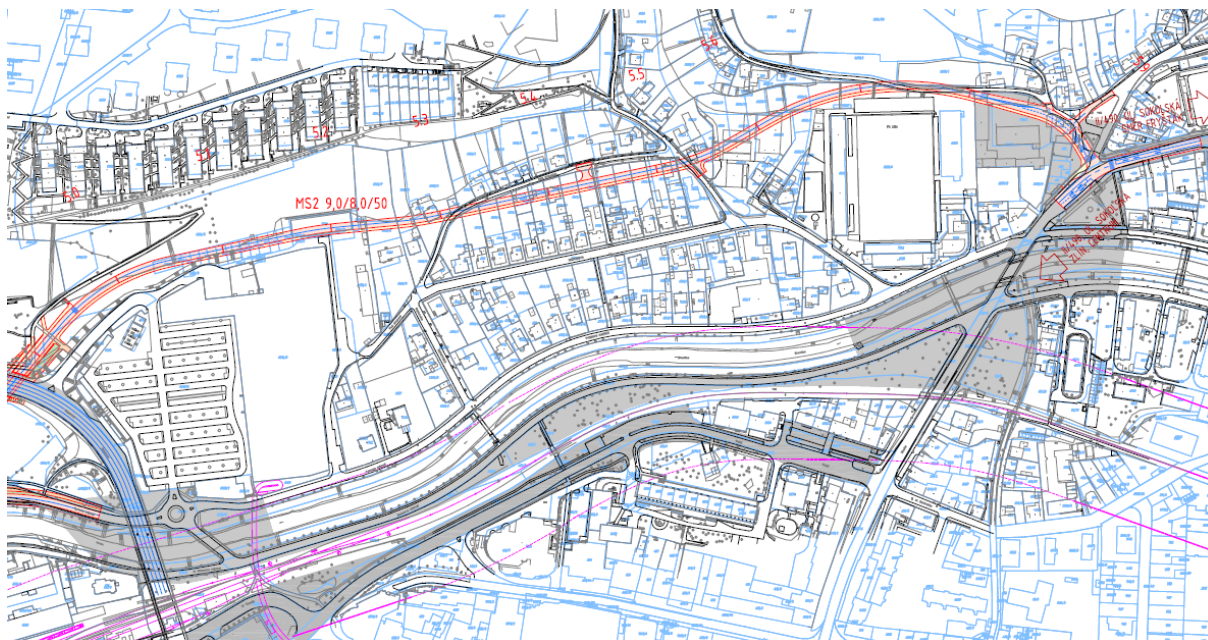


Obrázek 14 - jižní trasa vedení napojení ulice Sokolské, detail



Obrázek 15 - jižní trasa vedení napojení ulice Sokolské se zakončením velkou okružní křižovatkou

Poslední prověřovanou částí je propojení Čepkova a ulice Sokolské severní trasou. Toto propojení technicky realizovatelné je, ale z pohledu intenzit dopravy nepřináší žádné významné benefity. Pro směřování dopravy tato propojka nemá význam a i z urbanistického hlediska představuje značný zásah do zklidněné zóny rodinného bydlení. Vedení propojení v této trase není doporučeno.



Obrázek 16 - severní trasa vedení napojení ulice Sokolské

V územním plánu jsou vymezeny dopravní plochy v lokalitě Cigánov, tyto plochy pro vedení pravobřežní komunikace využity nebudou, je však vhodné ponechat tyto plochy alokované pro statickou dopravu. Vybudování parkoviště nebo parkovacího domu bude

sloužit jednak pro parkování vozidel při konání sportovních akcí na stadionu a dále může sloužit jako druhé záchytné parkoviště při příjezdu po II/490 od D49 (parkovací dům by tak doplnil kapacity parkování uvažované v oblasti OC Kaufland, na ulici Sokolské směrem na Fryšták).

Příčka Boněcký rybník

Pro lokalitu Boněckých rybníků s ohledem na její velikost jsou dostačující stávající dopravní plochy vymezené v územním plánu a není nutno tyto plochy dále zvětšovat. Polohově je příčka Boněcký rybník určena a dále budou řešeny již detaily přesahující podrobnost územní studie. Ve směru na ulici Pančava/Příluckou kolem oční kliniky jsou nepříznivé sklonové poměry terénu. Na vzájemné vzdálenosti ulic Vizovická a Přílucká/Pančava, která činí cca 110 m je výškový rozdíl 18 m, sklon tak přesahuje 16 %. Z důvodu sklonových není příčka Boněcký rybník v prostoru kolem oční kliniky navrhována. Maximální podélné sklony povolené normou jsou pro sběrné komunikace 9 % pro úsek do 150 m a pro obslužné komunikace je maximum 15 % na úseku do 50 m. Sklonové poměry nesplňuje propojka ani pro jednu kategorii místních komunikací. Napojení ulice Přílucká a Pančava tak zůstane ve stávající poloze.

Situace na křižovatce Vizovická x Pančava x Pekárenská se po převedení napojení místní části Příluku do nové stopy a uzavření napojení ulice Pekárenské do křižovatky s ulicí Vizovickou a Pančava výrazně zlepší (z průsečné křižovatky bude pouze křižovatka styková).

7.2 Finální návrh pravobřežní komunikace

Finální návrh vedení koridoru pravobřežní komunikace vznikl na základě multikriteriálního posouzení s ohledem na limity dané územím a s ohledem na předpokládané dopravně-inženýrské parametry (výhledová intenzita dopravy, možnosti směrového řešení a další).

Pro potřebu územního plánu je navržen **koridor** vedení pravobřežní komunikace. Tento koridor vznikl návrhem vedení pravobřežní komunikace v parametrech dvoupruhové místní sběrné komunikace v základní šířce MS2 20,25/11,25/50 v úseku Louky – začátek průmyslového areálu v Prštném ve staničení km 2,500. Dále se parametry komunikace z důvodu přilehlé zástavby zužují na kategorii MS2 15,0/8,0/50, ve které pokračují až po okružní křižovatku na ulici Nábřeží ve staničení km 4,404 97 a zbývající úsek po napojení s ulicí Gahurovou je v uspořádání MS2 11,5/30.

V části, kde se do pravobřežní komunikace napojuje ulice Mladcovská a OC Lidl, je pravobřežní komunikace řešena variantně. Ve variantě A je okružní křižovatka napojující ulici Šedesátou posunuta jižním směrem a křižovatka s Mladcovskou je realizována stykovou křižovatkou. Ve variantě B se pravobřežní komunikace přimyká k severnímu okraji průmyslového areálu Rybníky, okružní křižovatka je realizována severně od OC Lidl a jsou do ní zaústěny jak ulice Mladcovská, tak i napojení ulice Šedesáté.

Ve variantě A je větší akumulací prostor pro vozidla vjíždějící do okružní křižovatky od ulice Gahurova, a tudíž i menší riziko zahlcení této křižovatkové větve s následným

přenesením dopravní kongesce na ulici Gahurovu. Ve variantě B je vzdálenost křižovatek menší a riziko ovlivnění provozu na ulici Garurova tudíž větší, kapacitně však křižovatky vycházejí i v návrhovém období roku 2040 a při předpokládaných intenzitách dopravy a při vhodném signálním plánu (tj. levé odbočení z ulice Gahurovy do Nábřeží bude mít signál volno po fázi vyklizení přechodů pro chodce na rameni ulice Nábřeží, což poskytne čas na vyklizení této křižovatkové větve na vjezdu do okružní křižovatky) se křižovatky vzájemně ve větší míře ovlivňovat nebudou.

Součástí pravobřežní komunikace je v celé její délce navrhovaná cyklostezka v šířce 3 m a pro pěší je navrhován jednostranný chodník také v šířce 3 m, který začíná první příčkou na trase v řešeném území – příčkou Louky, Dlouhé díly. Na všech navrhovaných křižovatkách je řešen pohyb pěších buď přechodem pro chodce, nebo místem pro přecházení. Návrh nové pravobřežní komunikace dbá na to, aby byly zajištěny všude po trase bezpečné pěší vazby.

V rámci vymezeného koridoru bude možno provést případné svahování komunikace a také drobné úpravy trasy s umístěním autobusových zastávek, vedením sítí technické infrastruktury a další. V oblasti mezi místní částí Louky a Prštné jsou v trase pravobřežní komunikace navrženy inundační mosty, které umožní zaplavení plochy polí a zpomalí tak povodňovou vlnu.

Hlavní trasa

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	1,00 m	---
oblouk (1)	km 0,001 00	392,57 m	R 545 m
přímá	km 0,393 57	238,06 m	---
oblouk (2)	km 0,631,63	359,38 m	R 490 m
přímá	km 0,991 01	248,58 m	---
oblouk (3)	km 1,239 59	162,01 m	R 170 m
přímá	km 1,401 60	500,0 m	---
oblouk (4)	km 1,901 60	533,20 m	R 445 m
přímá	km 2,434 80	69,64 m	---
oblouk (5)	km 2,504 44	247,57 m	R 262 m
přímá	km 2,752 02	376,72 m	---
přímá	km 3,128 73	24,70 m	---
přímá	km 3,153 43	96,03 m	---
oblouk (6)	km 3,249 45	43,19 m	R 96,5 m
přímá	km 3,292 64	64,13 m	---
přímá	km 3,356 77	67,70 m	---

oblouk (7)	km 3,424 47	60,87 m	R 156,5 m
přímá	km 3,485 33	11,78 m	---
oblouk (8)	km 3,497 11	252,13 m	R 836,5 m
přímá	km 3,749 24	200,30 m	---
oblouk (9)	km 3,949 55	214,65 m	R 500 m
přímá	km 4,164 19	125,56 m	---
oblouk (10)	km 4,289 76	53,59 m	R 180 m
přímá	km 4,343 35	61,71 m	---
(KÚ)	km 4,405 06		

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	1442,37 m	0,29 %	200,70	---
km 1,491 70	199,35 m	0,56 %	204,97	22000m (dl. 58,66m)
km 1,671 05	166,42 m	-0,69 %	206,08	800 m (dl. 10,00m)
km 1,837 47	631,32 m	0,39 %	204,92	8000 m (dl. 86,60m)
km 2,468 79	797,85 m	-0,16 %	207,37	---
km 3,266 64	89,85 m	0,89 %	208,68	5000 m (dl. 36,14m)
km 3,356 49	76,82 m	-0,24 %	209,48	800 m (dl. 9,02m)
km 3,433 31	143,57 m	0,62 %	209,29	4000 m (dl. 34,50m)
km 3,576 88	172,50 m	-0,14 %	210,19	10000m (dl. 75,82m)
km 3,749 38	136,65 m	0,50 %	209,95	8000 m (dl. 50,98m)
km 3,886 03	257,81 m	0,95 %	210,64	10000m (dl. 44,42m)
km 4,143 84	122,60 m	-0,46 %	213,08	4500 m (dl. 63,26m)
km 4,266 44	99,60 m	0,48 %	212,52	4000 m (dl. 37,76m)
km 4,366 05	39,01 m	1,59 %	213,00	1800 m (dl. 19,88m)
km 4,405 06	---	--- %	213,62	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	začátek trasy na katastrálním území města Zlína
km 0,807 47	průsečná křižovatka příčka Louky, ul. Dlouhé díly
km 1,621 00	most přes Chlumecký potok, dl. 15 m, š. 17,25 m

km 1,669 04	průsečná křižovatka s místní komunikací ul. U Dřevnice, Louky
km 1,850 00	inundační most, dl. 30 m, š. 17,25 m
km 1,978 00	most přes bezejmenný potok, dl. 12 m, š. 17,25 m
km 2,230 00	inundační most, dl. 30 m, š. 17,25 m
km 2,330 93	styková křižovatka s MK vedoucí ke komunikaci Louky-Pršténé
km 3,113 80	průsečná křižovatka s ul. Náves a s ul. Přímá, Pršténé
km 3,356 47	okružní křižovatka s Prštenskou příčkou
km 4,382 00	most přes Pasecký potok, dl. 12 m, š. 18-32 m
km 4,404 97	okružní křižovatka s ul. Nábřeží

Příčka Louky, ul. Dlouhé díly (jih)

Příčka Louky, ul. Dlouhé díly – jih zpřístupňuje z pravobřežní komunikace obchodní centrum TERNO a hobby market UNI HOBBY. Navržené vedení příčky respektuje územní rezervu stávajícího územního plánu, ale z důvodu požadovaných šířkových parametrů je třeba tuto územní rezervu rozšířit v souladu s navrženým koridorem (rozšíření o 10 m). Součástí příčky je i vedení cyklostezky.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	22,04 m	---
oblouk (1)	km 0,022 04	20,45 m	R 26 m
přímá	km 0,042 49	179,02 m	---
oblouk (2)	km 0,221 52	174,12 m	R 357 m
KÚ (oblouk 2)	km 0,332 80		

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	37,35 m	-2,50 %	203,04	---
km 0,037 35	287,04 m	0,50 %	202,11	700 m (dl. 21,00 m)
km 0,332 80 (KÚ)				
km 0,324 39		3,97 %	203,54	850 m (dl. 29,54 m)

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	průsečná křižovatka s pravobřežní komunikací

km 0,121 00	most přes řeku Dřevnici, dl. 35 m, š. 12 m
km 0,305 75	styková křižovatka MK ul. Dlouhé díly

Příčka Louky, ul. Dlouhé díly (sever)

Příčka Louky, ul Dlouhé díly – sever napojuje místní část Louky. V této části nebyl respektován původní návrh územní rezervy z důvodu nevhodného vedené přes pozemky vlastníků, které dělí pod ostrým úhlem, což by následně velmi ztížilo projednání a odkup dotčených pozemků. Ani z pohledu dopravního zaústění rezervy do točny autobusů není vhodným řešením, proto byla provedena změna vedení této propojky, která respektuje směr dělení pozemků (předpokládá se zábor pouze tří pozemků) a napojení stykovou křižovatkou je z dopravního hlediska vhodnější než uvažovaný stav v územním plánu. Zde je nutno změnit vymezení plochy pro dopravu. Součástí této plochy bude i prostor pro chodník pro pěší. Provoz na této propojce je dle modelu dopravy minimální, proto není navrhována samostatná stezka pro cyklisty. Cyklisti budou využívat komunikaci společně s vozidly.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	286,13 m	---
(KÚ)	km 0,286 13		

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	8,23 m	2,50 %	203,04	---
km 0,008 23	51,84 m	-1,38 %	203,25	---
km 0,060 07	162,37 m	0,35 %	202,53	2000 m (dl. 34,52 m)
km 0,222 44	50,35 m	4,66 %	203,10	1000 m (dl. 43,08 m)
km 0,272 79	13,34 m	-2,00 %	205,45	250 m (dl. 16,64 m)
km 0,286 13 (KÚ)	---	--- %	205,18	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	průsečná křižovatka s pravobřežní komunikací
km 0,286 13	styková křižovatka MK ul. Zadní luhy

Příčka Louky-Prštne

Příčka Louky-Prštne propojuje pravobřežní komunikaci a místní komunikaci ulici Pod Strání. Příčka respektuje stávající vymezené plochy pro dopravu v územním plánu. V rámci dopravních ploch je možno realizovat pouze příčku, není zde zahrnut žádný odstup, žádná rezerva pro drobnou úpravu směrového vedení trasy. Jedná se o napojení místní části Prštne od západu. Při realizaci této příčky bude nutné upravit stávající účelovou komunikaci napojující jednotlivé rodinné domy a doplnit propojení chodníku pro pěší.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	23,58 m	---
oblouk (1)	km 0,023 58	20 m	R 39 m
přímá	km 0,043 59	111,80 m	---
oblouk (2)	km 0,155 38	17,18 m	R 400 m
přímá	km 0,172 56	75,35 m	---
(KÚ)	km 0,247 91		

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	6,07 m	2,50 %	206,83	---
km 0,006 07	49,56 m	-3,32 %	206,98	---
km 0,055 63	111,76 m	0,40 %	205,34	1000 m (dl. 37,22 m)
km 0,167 39	75,39 m	8,25 %	205,78	1300m (dl. 102,02m)
km 0,242 78	5,09 m	2,50 %	212,00	---
km 0,247 91 (KÚ)	---	--- %	212,13	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	průsečná křižovatka s pravobřežní komunikací
km 0,249 91	styková křižovatka MK ul. Pod Strání

Prštenská příčka (větev B)

Prštenská příčka – větev B je propojení mezi pravobřežní komunikací a ulicí L. Váchy. Z této příčky je mimoúrovňově napojena tř. T. Bati pomocí sjezdových a nájezdových ramp (Prštenská příčka – větev C). Prštenská příčka mimoúrovňově překonává železniční trať a je uvažováno i s její elektrifikací. Je zajištěna dostatečná výška průjezdného profilu pro

elektrifikovanou trať – výška spodní hrany mostu Prštenské příčky je ve výšce 6,7 m nad temenem kolejnice. Součástí příčky je i jednostranný chodník, který překonává tř. T. Bati.

Druhým místem křížení pěší dopravy s tř. T. Bati je uvažovaný podchod pro chodce v místě prodloužení stávající ulice Přímá v návaznosti na železniční zastávku.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	7,46 m	---
oblouk (1)	km 0,007 46	24,54 m	R 114,25 m
přímá	km 0,032 00	108,42 m	---
oblouk (2)	km 0,140 42	94,54 m	R 178,25 m
přímá	km 0,234 96	103,12 m	---

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	10,19 m	2,52 %	214,35	---
km 0,010 19	90,99 m	5,26 %	214,60	220 m (dl. 6,04 m)
km 0,101 18	160,34 m	-5,21 %	219,39	650 m (dl. 68,08 m)
km 0,261 52	51,71 m	-3,41 %	211,03	2000 m (dl. 36,10 m)
km 0,313 23	24,79 m	0,86 %	209,27	180 m (dl. 7,68 m)
km 0,338 02 (KÚ)	---	--- %	209,48	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	styková křižovatka s MK ul. L. Váchy
km 0,030-0,221	8polový most přes sil. I/49 a železniční trať, dl. 191 m, š. 16,0 m
km 0,067 74	křižovatka most rampy sil. I/49
km 0,268-0,290	most přes Dřevnici, dl. 22 m, š. 15,3 m
km 0,338 02	okružní křižovatka s pravobřežní komunikací

Prštenská příčka (větev C)

Prštenská příčka – větev C napojuje mimoúrovňově tř. T. Bati, sil. I/49 na Prštenskou příčku – větev B.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	68,35 m	---
oblouk (1)	km 0,068 35	112,51 m	R 642 m
přímá	km 0,180 87	140,02 m	---
(KÚ)	km 0,320 89	---	---

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	19,31 m	0,49 %	210,17	---
km 0,019 31	107,20 m	6,00 %	210,27	700m (dl. 38,54 m)
km 0,126 54	27,17 m	3,43 %	216,70	450 m (dl. 11,58 m)
km 0,153 67	26,02 m	-0,78 %	217,63	---
km 0,179 69	92,66 m	-6,00 %	217,42	450 m (dl. 23,50 m)
km 0,272 35	48,54 m	1,00 %	211,86	1000 m (dl. 70 m)
km 0,320 89 (KÚ)	---	--- %	212,35	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00 (ZÚ)	napojení na ul. tř. T. Bati, sil. I/49, směr Otrokovice
km 0,153 67	křižovatka most Prštenská příčka
km 0,320 89 (KÚ)	napojení na ul. tř. T. Bati, sil. I/49, směr centrum

Prštenská příčka (větev D)

Prštenská příčka – větev D je severním ramenem okružní křižovatky, která napojuje průmyslový areál na pravém břehu Dřevnice na pravobřežní komunikaci a na Prštenskou příčku. Řešení napojení Prštenské příčky na pravobřežní komunikaci pomocí okružní křižovatky je v souladu se stávajícím návrhem zaneseným v územním plánu.

Na této křižovatkové větvi je navržen oboustranný chodník, který bude jednak napojovat průmyslový areál Rybníky a také bude přes ulici U Sokolovny napojovat místní část Prštné.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	40,77 m	---

oblouk (1)	km 0,040 77	29,39 m	R 57,80 m
přímá	km 0,070 16	59,90 m	---
(KÚ)	km 0,130 06	---	---

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	21,91 m	-1,89 %	209,48	---
km 0,021 91	108,15 m	0,40 %	209,07	---
km 0,130 06 (KÚ)	---	---	209,50	---

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00 (ZÚ)	okružní křižovatka s pravobřežní komunikací
km 0,130 06 (KÚ)	napojení průmyslového areálu

Napojení ul. Šedesátá

V trase stávající ulice Nábřeží je navrhována propojka na ulici Šedesátou v Baťově areálu. Propojka se napojuje na okružní křižovatku na pravobřežní komunikaci ve variantě A ve staničení km 4,404 97, jako její jižní rameno. Tato propojka zpřístupňuje objekty teplárny a objekt rozvodny a dále pokračuje západním směrem a v úrovni ulice Šedesáté přechází řeku Dřevnici a je zaústěna do ulice Šedesáté. Toto propojení není uvažováno pro příjezd nákladních vozidel do Baťova areálu, proto je navrhováno v úsporném šířkovém uspořádání. Průjezd nákladních vozidel tímto místem je však s omezením zajištěn. Součástí tohoto propojení je i úzký chodník v šířce 1,5m. Cyklistická stezka tímto směrem vedena není.

Stejné řešení je i v případě varianty B, pouze okružní křižovatka je oproti předcházející variantě posunuta o 115 severněji.

Napojení ul. Mladcovská

Napojení ulice Mladcovské na ul. Nábřeží je realizováno ve variantě A stykovou křižovatkou. Z důvodu výškového vedení ulice Mladcovské její poloha odpovídá poloze ve stávajícím stavu. Na ulici Mladcovské bude před křižovatkou krátké rozřazení do jízdních pruhů, plnohodnotný řadící pruh pro levé odbočení je navržen i na ul. Nábřeží. Pro pravé odbočení z ul. Nábřeží samostatný pravý odbočovací pruh není potřeba. Provoz pěších je zajištěn systém chodníků v daném místě.

Ve variantě B je napojení ulice Mladcovské řešeno zaústěním do okružní křižovatky, úpravy na této křižovatkové větvi jsou provedeny pouze v nezbytné míře pro napojení do křižovatky. Rozsáhlejší úpravy křižovatkové větve ul. Mladcovské nejsou z důvodu nepříznivé konfigurace terénu navrhovány.

7.3 Finální návrh Boněcké rybníky

Příčka Boněcké rybníky propojuje stávající silnici I/49 s ulicí Peroutkovo nábřeží. Příčka zlepší příjezd k Baťově nemocnici z východního směru, zachování nebo zrušení propojení do místní části Příluky není úkolem územní studie, propojení v této části ve stávajícím stavu existuje a není třeba pro něj vymezovat územní rezervu. Po realizaci bytového komplexu Boněcký rybník lze uvažovat i s napojením této lokality z propojky Boněcký rybník (napojení by bylo realizováno jednou stykovou křižovatkou uprostřed příčky).

Příčka Boněcký rybník ve směru na ulici Příluckou nepokračuje z důvodu výškových parametrů lokality. Pro provedení průsečné křižovatky se zachováním vjezdu na čerpací stanici pohonných hmot v místě není dostatečný prostor a pro intenzity dopravy na ulici Přílucké (5362 voz./24hod. na profilu) stavba mimoúrovňového křížení příčky Boněcký rybník se silnicí I/49 není opodstatněná.

Příčka Boněcký rybník je navrhována v parametru dvoupruhové místní sběrné komunikace MS2 8,0/50 a je vedena od napojení na silnici I/49 (v silničním staničení km 13,210) severovýchodním směrem a končí zaústěním do ulice Peroutkovo nábřeží, délka komunikace je 417 m.

Podél komunikace je navržen jednostranný chodník v šířce 2,25m, který končí na křižovatce se silnicí I/49. Příčka kříží ve staničení km 0,042 nově navrhovanou přeložku železniční tratě úrovnovým přejezdem se závorami. Křížení je navrženo v místě posunu železniční trati od silnice I/49 tak, aby bylo možno vytvořit vyčkávací prostor pro vozidla mezi tratí a křižovatkou, a aby čekající vozidla nebránila průjezdu vozidel na hlavní komunikaci – silnici I/49.

Směrové vedení trasy

směrový prvek	staničení	délka	poloměr
přímá (ZÚ)	km 0,000 00	82,79 m	---
oblouk (1)	km 0,082 79	157,33 m	R 900,0 m
přímá	km 0,240 12	177,31 m	---
(KÚ)	km 0,417 43		

Výškové vedení trasy

st. lomu sklonu	délka	sklon	výška	oblouk
km 0,000 00 (ZÚ)	14,12 m	-2,50 %	228,72	---
km 0,014 12	59,47 m	0,00 %	228,49	---
km 0,073 59	245,76 m	-0,53 %	228,48	---
km 0,319 35	93,87 m	3,88 %	227,19	800 m (dl. 35,28m)
km 0,413 22	4,21 m	2,02 %	230,83	---

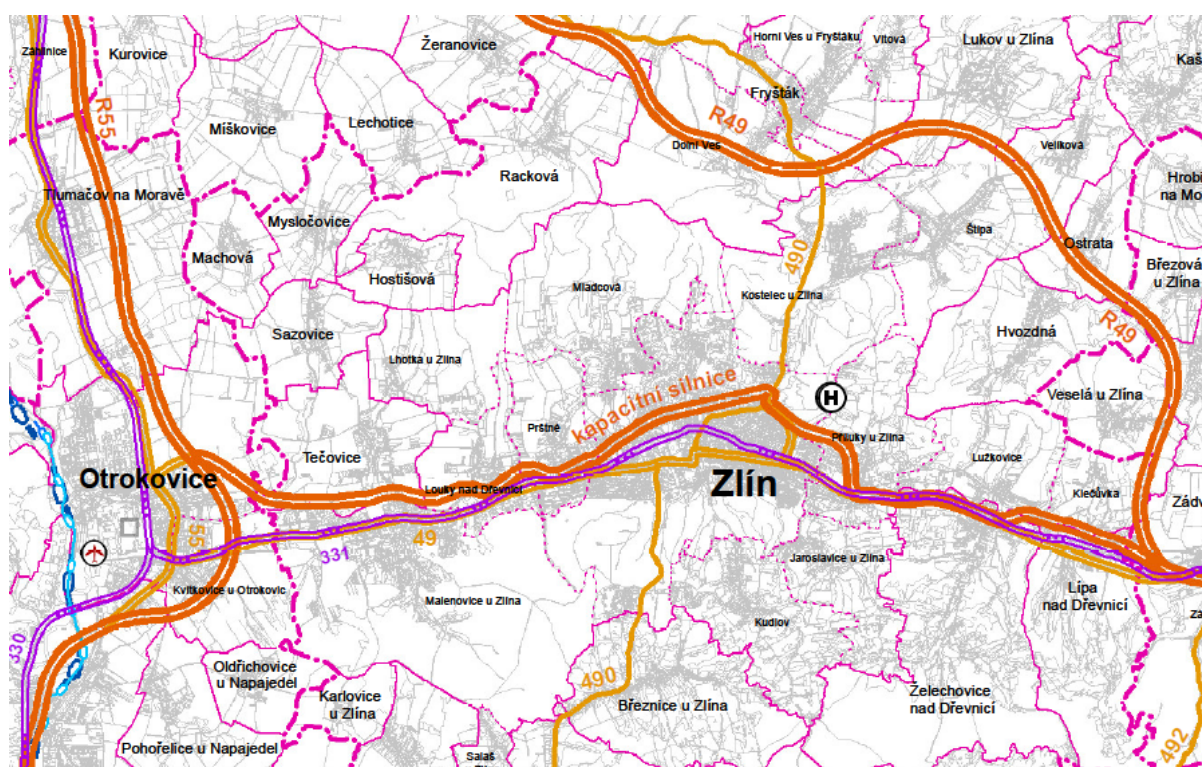
km 0,417 43 (KÚ) - - - - - - % 230,91 - - -

Objekty a křížení

staničení	popis
km 0,000 00	styková křižovatka se sil. I/49, ul. Vizovická
km 0,042 07	úrovňové křížení s železniční tratí - výhled
km 0,391 50	most přes Dřevnici, dl. 42 m, š. 11,5m
km 0,417 43	styková křižovatka s místní komunikací ul. Peroutkovo nábřeží

8. Zhodnocení navržené pravobřežní komunikace ve vztahu k požadavkům zadání územní studie

8.1 Požadavek na rozvoj území obce



Obrázek 17 - Právní stav ZÚR ZK po aktualizaci č. 1 (2012) - Koncepce dopravy – cílový stav

Pravobřežní komunikace má ve východní části svého vedení význam pro rozvoj místních částí Louky a Pršténé, zkvalitní přístup do těchto místních částí. V úseku od Prštenské

příčky po ulici Gahurovu má pravobřežní komunikace význam pro napojení na sídliště Jižní Svahy a zajištění přímé dopravní vazby mezi silnicí I/49 a ulicí Gahurova, čímž dojde k odlehčení na průjezdu centrem Zlína v oblasti nám. Práce. Další posuzovaná lokalita příčka Boněcký rybník má význam pro rozvoj území na východně města v oblasti Příluku.

Hlavní trasa pravobřežní komunikace respektuje plochy pro dopravu vymezené v územním plánu a těchto ploch využívá. Odchytky od vymezených dopravních ploch jsou na některých navrhovaných příčkách.

Hlavní trasa pravobřežní komunikace je pro účely územní studie navržena od vstupu na katastrální území Louky nad Dřevnicí na východě po křížení s ulicí Gahurova. Je uvažováno s napojením pravobřežní komunikace na východě na dálnici D55, ale úsek mezi napojením na D55 a místní částí Louky nespadá pod správu města Zlína. Tyto úseky řeší město Otrokovice a obec Tečovice. Na západní straně je pravobřežní komunikace zaústěna do ulice Gahurova pod Jižními Svahy. Pokračování komunikace dále na východ od Čepkova po Cigánov nemá z pohledu intenzit dopravy význam. Dle modelu dopravy pro návrhový rok 2020 bude na průjezdu po Benešově nábřeží na profilu 4682 vozidel/24 hod. Pro předpokládané intenzity dopravy je dvoupruhová komunikace dostačující. Při koeficientu růstu dopravy v souladu s TP225 je uvažovaný nárůst dopravy za 20 let 27% do roku 2040, předpokládaná intenzita dopravy v roce 2040 je na Benešově nábřeží cca 5950 voz./24 hod. Omezujícím faktorem na této komunikaci je tak křížení s ulicí Sokolskou/Dlouhou. Není potřeba zde vést kapacitnější komunikaci, ale je doporučena úprava křižovatky Benešovo nábřeží x Sokolská přidáním řadících pruhů na ulici Benešovo nábřeží.

Dopravní plocha DS158 pro vedení pravobřežní komunikace není potřebná, ale má význam v rozvoji území kolem fotbalového stadionu. Plochu DS158 je doporučeno v územním plánu ponechat pro řešení statické dopravy.

Prostor příčky Boněcký rybník respektuje dopravní plochy vymezené územním plánem. Příčka od silnice I/49 po Peroutkovo nábřeží má význam ve zkvalitnění příjezdu k Baťově nemocnici a obsluze rozvojové plochy pro bydlení Boněcký rybník, realizace je doporučena. Úrovňové propojení ulice Přílucké/Pančava kolem oční kliniky se silnicí I/49 je z důvodu výškového řešení nemožné. Při přímém propojení v plochách vymezených územním plánem by na propojující komunikaci bylo dosaženo sklonů 16% a vyšších. V kolmém napojení na frekventovanou silnici I/49 je toto řešení nevhodné nejen z pohledu vysokých sklonů, ale v souvislosti s tím z pohledu bezpečnosti dopravy (vysoké riziko kolizí by nastávalo ve zhoršených povětrnostních podmínkách). Mimoúrovňové řešení tohoto dopravního uzlu z pohledu intenzit dopravy není opodstatněné. Dle modelu je na profilu ulice Přílucká 5362 voz./24hod.

Po realizaci pravobřežní komunikace v celé délce dojde k odlehčení intenzit dopravy na tř. T. Bati a převedení části dopravy na novou pravobřežní komunikaci. Vzhledem k návrhovým parametrům zůstane silnice I/49, ul. tř. T. Bati hlavní komunikací a pravobřežní komunikaci ji bude doplňovat a částečně odlehčovat.

8.2 Požadavek na řešení veřejné infrastruktury

Územní studie prověřila, že umístění pravobřežní komunikace do dopravních ploch vymezených v územním plánu je možné. Vymezené plochy pravobřežní komunikace jsou ve stávajícím územním plánu navrženy velkoryse, kdy se ještě uvažovalo se stavbou silnice vyšší kategorie. Pravobřežní komunikace je v současné době navrhována jako místní sběrná komunikace a je předpoklad, že jako taková bude i zatříděna. Zatřídění mezi silnice II. třídy nelze vyloučit, i když je tato varianta málo pravděpodobná. S ohledem na blízké vedení souběžné silnice I. třídy (silnice I/49), která byla vysokým nákladem opravena a zkapacitněna, bude kategorie pravobřežní komunikace ve vztahu k I/49 vždy alespoň o jednu třídu nižší a jako nadřazená komunikace bude vždy zachována stávající silnice I/49. Navržená šířka koridoru pro pravobřežní komunikaci vychází z ochranného pásma silnic II. a III. tříd, případně místních komunikací II. třídy, tj. koridor pro pravobřežní komunikaci je primárně navrhován v šířce 15 m od osy komunikace. Koridor je na jižní straně vymezen šířkou 15 m od osy komunikace nebo břehovou hranou řeky Dřevnice, na začátku trasy je koridor rozšířen z důvodu napojení na úsek vedený na katastru k.ú. Tečovice. Koridor podél severní strany pravobřežní komunikace je v navrhován v šířce 15 m od osy komunikace mimo staničení hlavní trasy km 1,2 – 1,4 a staničení km 2,5 – 2,8, kde je koridor rozšířen pro možnost návrhu komfortnějších směrových oblouků na pravobřežní komunikaci. Ke zúžení koridoru pod 15 m dojde v průchodu kolem zástavby pro bydlení v místní části Prštné.

Územní studií je upřesněna poloha jednotlivých příček, návrh umístění vycházel z dopravních ploch vymezených územním plánem. Ne všechny vymezené plochy však byly dostatečné pro vedení požadovaných komunikací. Mimo hranice ploch DS jsou:

- km 0,8 – severní část příčné komunikace (Příčka Louky) až k napojení do ul. K Luhám překračuje hranici plochy DS 75 a prochází východně navazující plochou SO 79 (plochy smíšené obytné městské), změna vedení příčky je z důvodu nevhodného křížení pozemků a z dopravního hlediska nevhodného zaústění do točny autobusů MHD.
- km 0,8 – jižní část příčné komunikace (Příčka Louky) s novým přemostěním Dřevnice k obchodní zóně Terno / Hobby market (směr ul. Dlouhé díly) překračuje hranici plochy DS 105 do východně navazující plochy OK.1 386 (plochy občanského vybavení – komerční zařízení), zásah do ploch občanského vybavení je z důvodu nutného rozšíření koridoru dopravních ploch. Do vymezené plochy ve stávajícím ÚP není možno šířkově umístit komunikaci a požadovanou cyklistickou stezku.
- km 2,3 – severní příčné napojení do ul. Pod Strání (silnice Prštné – Louky) překračuje hranici plochy DS 112 do západně navazujících ploch P116 a P247 (plochy přírodní). Rozšíření dopravních ploch je potřebné z důvodu návrhu místní komunikace, která vede v souběhu s komunikací pro obsluhu rodinných domů. Mezi oběma komunikacemi je ponechán pás pro zeleň nebo chodník, který by obě komunikace oddělil.
- km 3,3 – Prštenská příčka s mimoúrovňovým křížením trati a napojením tř. T. Bati překračuje hranici ploch DS 122 a DS 1013 do jižně navazující plochy P* (plocha veřejných prostranství). Tento přesah je dán odsazením vymezených ploch pro dopravu od stávající místní komunikace, ulice L. Váchy. Rozšíření ploch určených explicitně pro dopravu je navrhováno pouze z důvodu charakteru vymezených ploch v územním plánu. Zaústění Prštenské příčky do ulice L. Váchy je přípustné i za

stávajícího stavu bez změny využití ploch. Plocha ulice L. Váchy je vedena v územním plánu jako plocha veřejných prostranství (P*), kde je přípustné využití i stavba ulic.

- km 4,2 – přemostění Dřevnice do Baťova areálu na ul. Šedesátá překračuje hranici plochy DS 145 do východně navazujících ploch WT (plochy vodní) a P* (plochy veřejných prostranství). Změna ploch je dána úpravou přemostění řeky Dřevnice. Původně byla dopravní plocha vedena šikmo přes vodní tok, nově je navrhováno přemostění kolmé. Vymezení ploch WT a P* umožňuje výstavby propojení na ulici Šedesátou podmíněně i ve stávajícím stavu bez změny využití ploch v územním plánu. Je však doporučeno změnu ve využití ploch v územním plánu provést.
- km 4,3 – okružní křižovatka pro napojení obchodního zařízení Lidl překračuje hranici plochy DS 142 do východně navazující plochy V (plochy výroby a skladování). Přesah do výrobní plochy je plochou cyklostezky, která se přimyká k okružní křižovatce.

(pozn. ÚP byl v rozsahu plochy DS 142 zrušen)

Vymezení příčky Boněcký rybník v ÚP:

V ÚP je vymezena plocha dopravní infrastruktury za účelem propojení ul. Přílucká/Pančaca – ul. Vizovická (I/49) – Peroutkovo nábřeží. Z této dopravní plochy se uplatní pouze část mezi ulicí Vizovickou (I/49) a Peroutkovým nábřežím. Část vymezených ploch směrem k ulici Přílucká nebude využita, protože v daném koridoru z důvodu sklonových poměrů není propojovací komunikace navrhována.

Plochy vymezené pro dopravu, které lze v územním plánu výrazně zmenšit nebo úplně vypustit jsou:

DS72 – na začátku řešeného území je šířka koridoru 150 m. Tuto šířku má význam zachovat pouze na překryvu katastrálních území, aby bylo možno části pravobřežní komunikace, které řeší různé obce na sebe navázat. V dalším pokračování taková šířka koridoru již není nezbytná.

DS141, 142 – tyto plochy zabíraly velkou část průmyslového areálu Rybníky. Územní studií byl zpřesněn průběh pravobřežní komunikace a je proto možné nadbytečné plochy využít jako plochy smíšené výrobní (SP).

(pozn. ÚP byl v rozsahu plochy DS 141 a DS 142 zrušen)

P*143, DS144 – plocha veřejného prostranství a dopravní plocha nebudou pro vedení pravobřežní komunikace využity a je možno je upravit aktuálním potřebám územního plánu.

DS158 – tato dopravní plocha v sobě zahrnuje část ulice Výletní, prostor před NC Čepkov, ulici Benešovo nábřeží a vlastní uzel Cigánov u ulice Sokolská. Studie nepotvrdila nutnost tohoto koridoru pro pravobřežní komunikaci, ale je doporučeno tuto dopravní plochu v územním plánu ponechat, protože dílčí části této dopravní plochy jsou využitelné samostatně. Ulice Výletní pro úpravu dopravního řešení a návrh vedení cyklostezky, Benešovo nábřeží pro úpravu křížení s ulicí Dlouhou/Sokolskou a vlastní uzel Cigánov je doporučeno v územní plánu ponechat pro možnost využití pro statickou dopravu.

DS180 – jižní část této plochy v prostoru mezi ulicí Prštenskou/Pančava a ulicí Vizovickou kolem oční kliniky lze z ÚP vypustit. Propojka výše zmíněných ulic z důvodu nepříznivé konfigurace terénu není navrhována.

8.3 Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

Kulturní hodnoty

Jako kulturní hodnoty jsou v ÚP Zlína vymezeny zejména:

- urbanistická kompozice a lineární struktura města
- městská památková rezervace a nemovité kulturní památky
- území s archeologickými nálezy
- historické a stavební dominanty
- městské kompoziční osy – osy městotvorných vazeb

Území, kterým prochází navržená kapacitní komunikace, je vedeno po pravém břehu řeky Dřevnice a z hlediska ochrany kulturních hodnot je téměř nekonfliktní vzhledem k vedení trasy v zastavěném území v podstatě pouze s novodobějšími průmyslovými areály bez urbanistické či architektonické hodnoty a bez významných dominant. Většina vymezených kulturních hodnot se nachází v centrální části města na levém břehu Dřevnice a v historické či urbanisticky kvalitní obytné zástavbě ostatních městských částí.

Ve východní části navržené trasy je vymezena **osa městotvorné vazby Březnická–Baťův areál – křižovatka Pasecká**, směřující od křížení ul. Nábřeží a ul. Gahurova jižně k dominantě budovy Krajského úřadu Zlínského kraje na levém břehu Dřevnice. Lze konstatovat, že tato hodnota je respektována, navržená komunikace využívá v této části trasy stávající komunikaci – ul. Nábřeží, čímž nemění strukturu území a nevnáší novou (dopravní) osu.

Další hodnotou dotčenou řešeným záměrem je **území s archeologickými nálezy**, vymezené v rozsahu celého území města, lze jej tedy respektovat pouze minimalizací stavebních zásahů souvisejících s výstavbou navržené komunikace.

Přírodní hodnoty

Jako přírodní hodnoty jsou v ÚP Zlína vymezeny zejména:

- severní hrana Podřevnického údolí
- významné plochy krajinné zeleně – zelené klíny
- krajina s pasekářským osídlením
- vodní osa území
- místa panoramatických rozhledů
- významné linie ve městě - zeleň

- ÚSES a prostupnost krajiny

Z hlediska přírodních hodnot lze navrženou trasu kapacitní komunikace i příčky Boněcký rybník rovněž označit za nekonfliktní, vně zastavěného území komunikace prochází téměř v celém rozsahu pozemky ZPF. Žádná z vymezených přírodních hodnot není vedením dotčena, s výjimkou toku Dřevnice jako **vodní osy území**. Navržená komunikace do této osy zasahuje jen v nezbytně nutné míře, v místech navrženého přemostění Dřevnice.

Protipovodňová opatření

Územní studie respektuje protipovodňová opatření, která jsou stanovena v ZÚR ZK a další zásadní protipovodňová opatření nenavrhuje. Protipovodňová ochrana Zlína je v ZÚR ZK provedena suchým poldrem v Zádveřicích.

Návrh pravobřežní komunikace nemění charakter území, v maximální možné míře je snaha vést komunikaci po terénu. Mezi místní částí Louky a Prštné je břehová hrana snížena, v tomto místě prochází komunikace na nízkém náspu. Pro zachování rozlivu povodňových vod do prostoru polí mezi Loukami a Prštným jsou v trase pravobřežní komunikace navrženy inundační mosty.

8.4 Požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů

Vyhodnocení vlivu na zdraví obyvatelstva

Komunikace je navržena mimo přímý průchod obytnou zástavbou, proto nejsou navrhována ani žádná speciální protihluková opatření. Pouze v místě příčky Louky, ul. U Dřevnice je doporučena protihluková stěna pokud nedojde při výstavbě k asanaci budovy mateřské školy a v místní části Prštné prochází komunikace v těsné blízkosti skupiny rodinných domů. V tomto místě je doporučena výměna oken s vyšší hlukovou neprůzvučností.

Po dokončení celé pravobřežní komunikace od Otrokovic, lze předpokládat převedení části dopravy ze silnice I/49 na novou pravobřežní komunikaci a s úbytkem intenzit dopravy lze předpokládat i snížení hlukové zátěže podél stávající silnice I/49, tř. T. Bati.

Civilní ochrana, obrana a bezpečnost státu

Pravobřežní komunikace je navrhována jako místní komunikace, nemá významnější přesah katastru města Zlína. Vzhledem k lokálnímu charakteru komunikace se s využitím pro přesun vojenské techniky nepočítá.

V trase komunikace však nejsou navrhovány žádné podjezdné mosty, které by průjezdu vojenské techniky bránily a její průjezd je po této komunikaci tedy možný.

Stavba komunikace nemá nároky na potřebu civilní ochrany obyvatelstva. Stavbou komunikace dojde ke zlepšení prostupnosti území v případě krizových situací.

Ochrana ložisek nerostných surovin a sesuvná území

V území dotčeném záměrem se nenachází ložiska nerostných surovin a nejsou zde evidována chráněná ložisková území ani dobývací prostory. Trasa navržené komunikace se nedotýká žádného sesuvného či poddolovaného území. Z uvedeného důvodu tedy řešení případných střetů s těmito hodnotami a limity využití území není předmětem územní studie.

Protipovodňová opatření

Komunikace je navrhována ve výšce stávajících břehových hran řeky Dřevnice. Výška spodní hrany mostů je navrhována ve výšce minimálně na úrovni $Q_{100} + 0,5$ m.

Území mezi místní částí Louky a Prštné je v současnosti využíváno pro rozliv povodňové vlny. Tento stav bude zachován výstavbou dvou inundačních mostů ve staničení km 1,850 a km 2,230.

Ochrana přírody a krajiny

Navržená pravobřežní komunikace vede podél řeky Dřevnice. Návrh této komunikace respektuje vzrostlou zeleň podél vodního toku a v maximální možné míře se snaží o její zachování. V délce trasy pravobřežní komunikace se nacházejí čtyři potoky, které se vlévají do řeky Dřevnice. Přemostění všech těchto toků (včetně inundačních mostů), které jsou rozděleny rovnoměrně po délce celé pravobřežní komunikace, budou sloužit i pro průchod drobných živočichů územím. Většina z těchto živočichů je vázána právě na tyto lokální vodní toky, proto další místa průchodu nejsou navrhována. Největší vzdálenost mezi mosty, pod kterými by se mohli živočichové pohybovat, je cca 2 km. V oblasti místní části Louky a Prštné, kde lze předpokládat větší pohyb živočichů i s vazbou na přilehlá pole je četnost průchodů – mostních objektů častější.

8.5 Požadavky a pokyny pro řešení hlavních střetů a zájmů a problémů v území (limity v území)

Území s archeologickými nálezy

Je vymezeno v celém správním území města, nelze vyloučit střet. Územní studie záměr zpřesňuje a vymezuje pouze plochy nezbytně nutné pro realizaci komunikace, čímž dojde k redukci případných negativních dopadů na toto území.

ZPF – nejkvalitnější půda I. třídy ochrany

Nejkvalitnější půdy jsou evidovány téměř v celém území podél toku Dřevnice. Záměr je vymezen v poloze, která je nejvhodnější z urbanistického a dopravního hlediska a s ohledem na ochranu všech identifikovaných hodnot území. Poloha těsně podél toku

Dřevnice i mimo zastavěné území nezpůsobuje zbytečnou a nežádoucí fragmentaci krajiny a souvislých pozemků a ZPF a omezuje možnost zemědělského využívání těchto pozemků v minimální míře.

Vodní útvar povrchových, podzemních vod

Vodní toky a plochy jsou zároveň významnými krajinnými prvky ze zákona. Navržená komunikace se kříží s tokem Dřevnice a jeho severními přítoky v části Louky a Prštné, v místech střetu je navrženo vhodné přemostění, čímž budou vymezené hodnoty území plně zachovány.

Lokální ÚSES

Podél toku Dřevnice a jeho přítoků jsou vymezeny lokální biokoridory s navazujícími biocentry lokální úrovně na Dřevnici v blízkosti části Louky a Prštné. Navržená komunikace do těchto ploch zasahuje pouze v míře nezbytné pro zajištění prostupnosti území, jedná se o liniový záměr, tedy s minimálním plošným zásahem do systému. Realizace záměru nesníží spojitost ÚSES.

Nadregionální ÚSES

V západním úseku trasy se navržená komunikace dotýká nadregionálního koridoru vedeného podél bezejmenného vodního toku mezi Tečovicemi a částí Louky a dále podél toku Dřevnice s odklonem jižně pod částí Louky podél bezejmenného přítoku Dřevnice.

Při průchodu územím pod částí Louky navržená komunikace přiléhá ke stávajícímu průmyslovému areálu a v západním směru se pak na hranici zástavby odklání od toku a vymezeného biokoridoru a sleduje jeho severní hranu. Díky tomu plocha biokoridoru není zasažena způsobem, aby došlo k narušení jeho celistvosti a funkčnosti. Křížení s tímto biokoridorem je realizováno mostním objektem přes bezejmenný potok na hranici řešeného území.

Území zvláštní povodně pod vodním dílem

Území zvláštní povodně pod vodním dílem je vymezeno podél celého toku Dřevnice a zasahuje i zastavěné území částí Prštné a Louky. Střet při vedení podél břehu Dřevnice je tedy nevyhnutelný. Případné ohrožení území havárií je řešeno v Plánu ochrany území pod vodním dílem. Realizací záměru nedojde k žádné změně ve způsobu ochrany území.

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q₁₀₀

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q₁₀₀ jsou vymezeny podél toku Dřevnice a v jeho bezprostřední blízkosti. Západně od přemostění Dřevnice ulicí Přímá se záplavové území rozšiřuje severně až do zástavby částí Prštné a Louky. Navržená kapacitní

Vodovod, kanalizace, plynovod NTL a STL, vedení VN, komunikační vedení

Koordinace s dalšími záměry v území – elektrizace a zkapacitnění železniční trati

V případě Prštenské příčky je navrženo mimoúrovňové křížení se železniční tratí s ponecháním průjezdného profilu s výškou i pro trakční napájení. Řešení bylo konzultováno i s generálním projektantem modernizace železniční trati, společností SUDOP. Prštenská příčka bude v místní části Prštné jedinou spojnici pro motorovou dopravu mezi pravobřežní komunikací a stávající silnicí I/49, ul. tř. T. Bati. Stávající průjezd po ulici Přímá bude po zprovoznění nové Prštenské příčky zaslepen a bude zde vytvořen pouze podchod pro pěší, který bude součástí nástupiště zdejší vlakové zastávky.

V lokalitě Boněcký rybník dochází k odklonu železniční trati od její stávající stopy. Odklon je připravován v souvislosti s možností vytvořit v tomto místě stykovou křižovatku. Odklonem železniční trati vznikne mezi tratí a silnicí I/49 cca 40 m dlouhý prostor pro čekání vozidel před železničním přejezdem.

Navrhované řešení komunikací v obou lokalitách je plně v souladu s připravovanou elektrifikací a zkapacitněním železniční trati.

8.6 Požadavky na vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Posouzení vlivu na životní prostředí nebylo zadavatelem požadováno, protože posouzení z hlediska SEA bylo již součástí územního plánu.

8.7 Požadavek na zpracování konceptu, včetně zpracování variant

Výsledkem územní studie je jedna finální navrhovaná varianta vedení pravobřežní komunikace, územní studie neuvažuje s variantním řešením. V průběhu zpracování byly však prověřovány různé varianty a subvarianty dílčích částí pravobřežní komunikace, z nichž pak byla seskládána varianta finální - návrhová. Vývoj řešení pravobřežní komunikace je popsán podrobně v kapitole „7.1 Geneze řešení“.

8.8 Požadavky na technické řešení

Kapacitní posouzení vychází z podkladů poskytnutých objednatelem, podkladem byla data z Generelu dopravy města Zlína – část dopravní model, jehož zpracovatel byla společnost UDIMO, spol. s r.o. v roce 2016.

Křižovatky byly posouzeny pro požadované roky 2020, 2030 a 2040. Posouzení pro rok 2020 je spíše jen pro srovnání vývoje intenzit dopravy na křižovatkách, protože s ohledem na připravenost záměru, je zvláště u západní části pravobřežní komunikace od hranice s katastrem Tečovic po Prštenskou příčku malá pravděpodobnost realizace a zprovoznění záměru do roku 2020.

Výsledky kapacitního posouzení jsou součástí přílohové části. Minimální požadovaná úroveň kvality dopravy (ÚKD) pro místní komunikace a silnice III. třídy je stupeň „E“. Všechny vedlejší komunikace napojující se na pravobřežní komunikaci spadají do kategorie místních komunikací nebo silnic III. třídy. Pravobřežní komunikace bude zaříděna nejvýše jako silnice II. třídy (spíše však jako místní komunikace), proto je v posouzení uvažován vyšší minimální stupeň úrovně kvality dopravy – stupeň „D“.

K1 – Louky, Dlouhé díly, neřízená křižovatka

Křižovatka Dlouhé díly napojuje na pravobřežní komunikaci místní část Louky ze západu a zpřístupňuje NC Terno a UNI HOBBY. Křižovatka kapacitně vyhovuje jako neřízená s úrovní kvality dopravy pro rok 2020 a 2030 na nejvyšším stupni „A“. Pro výhledový rok 2040 dojde ke snížení ÚKD na vedlejší větvi pro levé odbočení z ulice Dlouhé díly od místní

části Louky na pravobřežní komunikaci na stupeň „B“. Křižovatka kapacitně vyhovuje s dostatečnou rezervou ve všech sledovaných obdobích.

K2 – Louky, U Dřevnice, neřízená křižovatka

Pro křižovátku v Loukách v křížení s ulicí U Dřevnice je určujícím ramenem neřízené křižovatky levé odbočení z místní části Louky směrem na centrum Zlína. V předpokládané době zprovoznění záměru bude tato křižovátková větev na stupni „B“ společně s levým odbočením z jihu směrem na Otrokovice. V dalším období, rok. 2030, klesne na levém odbočení směrem do Zlína ÚKD na stupeň „C“ a v návrhovém období roku 2040 se dostane na mez kapacity křižovatky, na stupeň „E“. Jedná se o ÚKD na místní komunikaci a zde je dovoleno dosažení stupně „E“, proto křižovatka kapacitně vyhovuje i v návrhovém období 20 let od uvažovaného zprovoznění záměru.

K3 – Louky, Pod Strání, neřízená křižovatka

Neřízená křižovatka napojující ulici Pod Strání kapacitně vyhovuje ve všech sledovaných obdobích (roky 2020, 2030 i 2040) a ve všech vyhovuje se stupněm úrovně kvality dopravy „A“.

K4 – Pršténé, Přímá x Náves, neřízená křižovatka

Stávající křižovatka ulic Přímá x Náves x Nábřeží je v současné době světelně řízená. Po zprovoznění pravobřežní komunikace a Prštenské příčky se dopravy z ulice Přímé přesune na Prštenskou příčku a intenzity společně se směřováním dopravy se změní natolik, že světelně řízená křižovatka v tomto místě již nebude potřeba. Je zde navrhována křižovatka světelně neřízená a pro ni v návrhovém období let 2020 a 2030 je vypočtená ÚKD na stupni „B“. Určujícím ramenem je křižovátková větev ulice Náves, řadící pruhy zde nejsou navrhovány. V roce 2040 dojde na zmiňované větvi o snížení ÚKD ještě o jeden stupeň na „C“. Kapacitně však křižovatka vyhovuje v celém návrhovém období od roku 2020 po rok 2040.

K5a – Pršténé, Prštenská příčka x Nábřeží, okružní křižovatka

Napojení Prštenské příčky na pravobřežní komunikaci je realizováno okružní křižovátkou s průměrem 40 m. Po zprovoznění záměru i včetně příjezdu vozidel směrem od Otrokovic okružní křižovatka kapacitně vyhovuje ve všech návrhových obdobích se stupněm „A“ ÚKD. Tato křižovatka se bude i v návrhovém roce 2040 vyklízet plynule a žádné fronty se nebudou přenášet na Prštenskou příčku.

K5b – Pršténé, Prštenská příčka x tř. T. Bati, světelně řízená křižovatka

Modelové zatížení Prštenské příčky – mimoúrovňové křižovatky nad tř. T. Bati uvažuje s průjezdem vozidel v přímém směru přes rampy v objemu cca 10 % intenzit vozidel jedoucích ve spodní úrovni po tř. T. Bati. Tento manévr je pro řidiče nesmyslný a v posouzení

proto není uvažován. I v případě kongescí tř. T. Bati je rychlejší projet v přímém směru v koloně vozidel ve spodní úrovni po tř. T. Bati než učinit manévr vyřazení z dopravního proudu, výjezd po rampě na světelnou křižovatku, čekat v křižovatce na signál volno a po přímém průjezdu křižovatkou opět po rampě sjet dolů a řadit se opět do průběžného dopravního proudu.

V posouzení bylo tedy uvažováno v případě příjezdu po rampách od tř. T. Bati pouze pravé a levé odbočení. Rampy jsou součástí silnice I/49, proto pro splnění požadavku kapacity komunikací dle normy musí být dosaženo na silnicích I. třídy minimálně stupně „C“.

Za těchto předpokladů světelná křižovatka kapacitně vyhovuje ve všech sledovaných obdobích. V letech 2020 a 2030 bude úroveň kvality dopravy maximálně na stupni „B“, v roce 2040 klesne na rameni od Zlína na stupeň „C“. Požadavek na kapacitu křižovatky je tedy v požadovaném výhledovém období splněn. Délka fronty na nájezdových rampách od silnice I/49, tř. T. Bati je na obou ramenech shodně 19 m v návrhovém období roku 2040. Délka nájezdové rampy je cca 160 m, k ovlivnění dopravy na tř. T. Bati vlivem provozu světelné křižovatky v horní úrovni nedojde.

K7 – Zlín, napojení Šedesáté a OC Lidl, okružní křižovatka, varianta A

Okružní křižovatka na ulici Nábřeží zprostředkovávající napojení ulice Šedesáté a OC Lidl kapacitně vyhovuje ve všech návrhových obdobích, ÚKD je v celém návrhovém období od roku 2020 po rok 2040 na nejvyšším stupni „A“.

K8 – Zlín, Nábřeží x Mladcovská, neřízená křižovatka, varianta A

Křižovatka Nábřeží x Mladcovská je navržena jako světelně neřízená. Problematickým směrem je levé odbočení z ulice Mladcovské na ulici Nábřeží směrem k Jižním Svahům. Ve návrhovém stavu roku 2020 bude na této komunikaci dosaženo stupně „C“, v návrhovém období roku 2030 a 2040 klesne ÚKD na této větvi, v tomto směru až na mez kapacity na stupeň „E“. Ostatní křížné směry jsou i v návrhovém období roku 2040 na stupni „A“. Délka fronty při stupni „E“ je 52 m, fronta tak bude dosahovat až ke směrovému oblouku směrem na Mladcovou. Lze očekávat ovlivnění i pravého odbočení z ulice Mladcovské.

K8 – Zlín, Nábřeží x Mladcovská, okružní křižovatka, varianta B

Ve variantě B je křižovatka Nábřeží x Mladcovská navržena jako okružní křižovatka. Je do ní mimo ulici Mladcovskou zaústěna jak pravobřežní komunikace, tak i napojení ulice Šedesáté. Problémovým faktorem je blízkost světelně řízené křižovatky na ulici Gahurova, proto je třeba vždy úpravy na těchto dvou křižovatkách dělat ve vzájemné shodě – např. návrh signálního plánu na světelně řízené křižovatce s ulicí Gahurova je třeba podřídit provozu na okružní křižovatce, aby nedocházelo dávkováním dopravy světelnou křižovatkou k zahlcení a vzdutí dopravy na rameni okružní křižovatky.

Kapacitně křižovatka vyhovuje do posuzovaného roku 2030 s ÚKD na stupni „A“ na všech ramenech, v návrhovém období roku 2040 dojde na ramenech pravobřežní komunikace a napojení ul. Šedesáté ke snížení na stupeň „B“, na křižovatkové větvi ul.

Mladcovské zůstane ÚKD i ve výhledu roku 2040 na stupni „A“. I přes pokles o jeden stupeň ÚKD na třech ramenech křižovatky křižovatka stále kapacitně vyhovuje s velkou rezervou.

Z důvodu vzájemné blízkosti křižovatek je třeba vždy tuto okružní křižovatku posuzovat i s ohledem na sousední světelně řízenou křižovatku s ulicí Gahurova.

K9 – Zlín, Nábřeží x Gahurova, světelně řízená křižovatka

Křižovatka pod Jižními Svahy, Nábřeží x Gahurova vyhovuje v celém návrhovém období od roku 2020 až po rok 2040. V roce 2020 je dosažen minimální stupeň ÚKD „B“, ve výhledu roku 2040 dojde ke snížení ÚKD ještě o jeden stupeň na stupeň „C“. Rozhodujícími směry jsou křižná levá odbočení z ulice Nábřeží na Gahurovu směrem na Jižní Svahu a levé odbočení z Gahurovy od centra města na ulici Nábřeží. Posouzení bylo provedeno na cyklus délky 90 s.

Vypočtené délky front na křižovatkách K7-K9 nebudou ovlivňovat provoz na sousedních křižovatkách.

9. Vyhodnocení návrhu vedení silnice z hlediska dokumentů územního plánování

9.1 Plochy pro pravobřežní komunikaci dle ÚP

Územní plán stanovuje v jednotlivých částech plochy pro kapacitní komunikaci následující úkoly:

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocení splnění
DS 72	pravobřežní komunikace mimo zastavěné území	řešit křížení s nadregionálním biokoridorem 2152	bude proveden nízký most přes potok v koordinaci s částí na k.ú. Tečovice, pro možnost migrace drobných živočichů
		řešit souběh s navrženým kanalizačním sběračem	komunikace vede mimo trasu kanalizace
		řešit protipovodňovou ochranu	komunikace je vedena ve stávající výšce břehového tělesa
		řešit riziko negativních vlivů z dopravy	komunikace nevede v blízkosti obytné zástavby, nejsou zvýšené požadavky na ochranu
DS 95	pravobřežní komunikace v zastavěném	řešit v souběhu kanalizační sběrač	komunikace vede mimo trasu kanalizace
		řešit přemostění nad hladinou	je řešeno výškou mostu nad

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocen splnění
	území	Q100	Q ₁₀₀
P* 96	křížení Dřevnice s pravobřežní komunikací	řešit přemostění nad hladinou Q100	je řešeno výškou mostu nad Q ₁₀₀
DS 97	pravobřežní komunikace v zastavěném území	řešit protipovodňovou ochranu	na komunikaci jsou navrženy inundační mosty
		respektovat v maximální míře vzrostou zeleň podél řeky	je respektována odsunutím pravobřežní komunikace od břehového tělesa
		zajistit přístup k údržbě koryta řeky	bude řešen vytvořením sjezdu na komunikaci
		řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače	část vedení bude přeložena
		řešit riziko negativních vlivů z dopravy (protihluková zeď)	bude řešeno protihlukovou stěnou
DS 112	pravobřežní komunikace po zástavbu	rekonstruovat VTL na STL	vedení bude rekonstruováno a přeloženo do souběhu s pravobřežní komunikací
		řešit protipovodňovou ochranu	na komunikaci jsou navrženy inundační mosty
DS 114	pravobřežní komunikace	v souběhu řešit obslužnou komunikaci a parkování před areály	napojení průmyslového areálu je zajištěno účelovou komunikací, na kterou je napojeno i stávající parkoviště
		řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače	komunikace vede mimo trasu kanalizace
		přeložit kabelosvod	bude přeložen
		řešit protipovodňovou ochranu	komunikace je vedena ve stávající výšce břehového tělesa
		řešit riziko negativních vlivů dopravy	komunikace neprochází v blízkosti obytné zástavby, nejsou zvýšené nároky na ochranu
DS 115	pravobřežní	v souběhu řešit obslužnou	souběžná obslužná komunikace

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocen splnění
	komunikace v ul.Nábřeží včetně křižovatky s Prštenskou příčkou	komunikaci a navržený kabel VN	navrhována není, obytné domy budou napojeny na pravobřežní komunikace přímo, návrh komunikace neovlivní umístění sloupů VN
		řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače	zesílení ochrany kanalizačního sběrače
		řešit nadzemní vedení VN	vedení nebude pravobřežní komunikací dotčeno
		řešit protipovodňovou ochranu	komunikace je vedena ve stávající výšce břehového tělesa
		řešit riziko negativních vlivů dopravy (protihluková zeď)	komunikace vede územím s převážně průmyslovou zástavbou, u stávajících obytných budov bude provedeno zmírnění účinků od dopravy výměnou oken
DS 137	pravobřežní komunikace	řešit protipovodňovou ochranu	komunikace je vedena ve stávající výšce břehového tělesa
		přeložit VTL plynovod	bude polohově upraveno vedení VTL
		řešit riziko negativních vlivů z dopravy	není v blízkosti obytné zástavby, nejsou zvýšené požadavky na ochranu
DS 138	pravobřežní komunikace	řešit protipovodňovou ochranu	komunikace je vedena ve stávající výšce břehového tělesa
		asanace školky a části sportovního zařízení	pro pravobřežní kom. není nutno provádět asanaci budov
		řešit riziko negativních vlivů dopravy	při ponechání objektu MŠ a sportoviště nutno provést opatření na snížení hlukové zátěže a emisí stavbou protihlukové stěny
DS 143	zrušení křižovatky Výletní - Gahurova	řešit protipovodňovou ochranu	plocha není navrženou pravobřežní komunikací dotčena

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocení splnění
DS 144	propojení ul. Výletní do uzlu Čepkov	řešit protipovodňovou ochranu	plocha není navrženou pravobřežní komunikací dotčena
DS 158	distribuční uzel Cigánov	řešit rozšíření a prodloužení ul. Dlouhá	pravobřežní komunikace končí křižovatkou Nábřeží – Gahurova, ulice Dlouhé se v návrhu již nedotýká
		řešit křížení komunikací - ul. Sokolská, ul. Dlouhá, Benešovo, Fugnerovo a Tyršovo nábřeží a ul. Na výsluní	pravobřežní komunikace končí křižovatkou Nábřeží – Gahurova, jednotlivých ulic se v návrhu již nedotýká
		řešit plochy pro parkování - systém P+R	plochy jsou mimo řešenou část pravobřežní komunikace
		respektovat v max. možné míře vzrostlou zeleň	v této části není pravobřežní komunikace navrhována
		asanovat plochy smíšené výrobní	plochy jsou mimo řešenou část pravobřežní komunikace
		respektovat podmínky ochrany území zásadního významu pro charakter města kap. B)2. ÚP	v této části není pravobřežní komunikace navrhována
		řešit riziko negativních vlivů dopravy	v této části není pravobřežní komunikace navrhována
		řešit protipovodňovou ochranu	v této části není pravobřežní komunikace navrhována

Územní plán stanovuje v jednotlivých částech plochy pro příčku Boněcký rybník a v navazujícím území následující úkoly:

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocení splnění
DZ 178	elektrizace železnice od hranice k.ú. po křižovatku s příčkou Boněcký rybník	řešit přechod přes ochrannou hráz	samostatný projekt železniční trati již přechod hráze řeší jejím přeložením
		řešit riziko negativních vlivů dopravy	elektrifikace železnice nezvyšuje negativní vlivy od dopravy

označení plochy v ÚP	specifikace využití	úkol	vyhodnocení splnění
DZ179	elektrizace železnice	řešit riziko negativních vlivů dopravy	elektrifikace železnice nezvyšuje negativní vlivy od dopravy
		řešit protipovodňovou ochranu	řeší již samostatný projekt, protipovodňová hráz bude částečně přeložena
DS 180	křižovatka příčka Boněcký rybník - tř.T.Bati – Štefánkova	řešit obsluhu benzinového čerpadla	obsluha čerpací stanice pohonných hmot je řešena v rámci nově navrhované křižovatky
		řešit parkovací plochy	v souvislosti se severní částí příčky Boněcký rybník parkovací plochy navrhovány nejsou, jižní část příčky na ul. Příluckou není navrhována
		řešit riziko negativních vlivů dopravy	nebude realizováno propojení na ulici Příluckou, doprava zůstane na silnici I/49
DS 181	příčka - propojení tř. T. Bati a Peroutkova nábřeží	komunikaci řešit podél protipovodňové hráze	Navržená příčka je vedena podél protipovodňové hráze
		zrušit odbočku do Příluk a křižovatku se Štefánikovou ul.	propojení na ulici Příluckou není navrhováno, zrušení propojení příčky Boněcký rybník do Příluku je otázkou dalšího stupně PD, v návaznosti na realizaci zmíněné příčky

9.2 Plochy změn dle ÚP

Záměr kapacitní komunikace respektuje rozsah plochy vymezené pro tento účel v platné ÚPD města, tj. plochy dopravní infrastruktury. V několika případech se z této plochy vychyluje a zasahuje do vymezených zastavitelných ploch či ploch přestavby:

kód plochy	k.ú.	specifikace využití	vyhodnocení
SO 79	Louky nad Dřevnicí	využití území pro bydlení	záměr do vymezené zastavitelné plochy zasahuje pouze okrajově; pro vymezenou plochu je stanovena podmínka zpracování územní studie, ve které budou oba záměry prostorově a funkčně koordinovány

OK.1 386	Louky nad Dřevnicí	využití území pro občanské vybavení	záměr do vymezené zastavitelné plochy zasahuje pouze okrajově; oba záměry lze koordinovat, protože navržený způsob využití (komerční areál) předurčuje využití významné části plochy pro potřeby dopravní infrastruktury
P116	Prštne	plocha přírodní – návrh biocentra	záměr do vymezené plochy zasahuje pouze okrajově a v nezbytně nutné míře, realizace záměru nebude mít vliv na funkčnost navrženého biocentra
P247	Prštne	plocha přírodní – návrh biocentra	záměr do vymezené plochy zasahuje pouze okrajově a v nezbytně nutné míře, realizace záměru nebude mít vliv na funkčnost navrženého biocentra
P*1062	Zlín	využití pro obsluhu území	záměr je v souladu s navrženým způsobem využití vymezené plochy přestavby

10. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa

10.1 Zemědělský půdní fond

Vyhodnocení z hlediska záboru zemědělského půdního fondu je provedeno v souladu s metodickým pokynem MMR a Odboru ochrany horninového a půdního prostředí MŽP „VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND V ÚZEMNÍM PLÁNU“ (srpen, 2013).

Záměr kapacitní komunikace je vyhodnocen jako dvě samostatné stavby:

- pravobřežní komunikace
- příčka Boněcký rybník

Zdrojem pro učení druhu pozemku byla katastrální mapa.

Katastrální území	Celkový zábor ZPF (ha)	Zábor ZPF dle druhu pozemku (ha)						Zábor ZPF dle třídy ochrany (ha)					Investice do půdy
		orná půda	chmelnice	vinice	zahrada	ovocný sad	trvalý travní porost	I.	II.	III.	IV.	V.	
PRAVOBŘEŽNÍ KOMUNIKACE													
Zlín	0,140	0,007	0,000	0,000	0,133	0,000	0,000	0,140	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Katastrální území	Celkový zábor ZPF (ha)	Zábor ZPF dle druhu pozemku (ha)						Zábor ZPF dle třídy ochrany (ha)					Investice do půdy
		orná půda	chmelnice	vinice	zahrada	ovocný sad	trvalý travní porost	I.	II.	III.	IV.	V.	
Louky nad Dřevnicí	6,421	6,421	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	6,421	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Prštné	1,340	1,051	0,000	0,000	0,113	0,000	0,176	1,340	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
celé správní území města	7,901	7,479	0,000	0,000	0,246	0,000	0,176	7,901	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PŘÍČKA BONĚCKÝ RYBNÍK													
Přiluky u Zlína	0,639	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000
celé správní území města	0,639	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000
OBĚ STAVBY	8,540	8,118	0,000	0,000	0,246	0,000	0,176	7,901	0,639	0,000	0,000	0,000	0,000

Zábor půdy ZPF je nezbytný pro realizaci kapacitní komunikace, která je veřejným zájmem a která zajistí zkvalitnění dopravních vazeb uvnitř města i v širším území a zlepšení hygienických a životních podmínek obyvatel. Trasa navržené komunikace byla převzata ze závazné nadřazené ÚPD a dále zpřesněna, na základě posouzení z urbanistického, dopravního a krajinářského hlediska. V souladu s výsledky tohoto posouzení a vzhledem k vysoké kvalitě půdy téměř v celém území není možné vést trasu v jiné poloze a zábor půdy I. a II. třídy je tedy nevyhnutelný.

10.2 Pozemky určené k plnění funkce lesa

Žádná z navrhovaných staveb (Pravobřežní komunikace ani Příčka Boněcký rybník) nepředstavuje zábor pozemků určených k plnění funkce lesa a nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Závěr

11. Závěrečné hodnocení a doporučení

Pravobřežní komunikace je navržena v celé své délce v kategorii dvoupruhové místní sběrné komunikace s jednostranným chodníkem a jednostrannou obousměrnou cyklostezkou. Na západní části pravobřežní komunikace jsou navrženy i postranní dělící pásy, které oddělují chodník a cyklostezku od komunikace. Ve východní části pravobřežní komunikace od Prštenské příčky tyto postranní pásy zeleně nejsou navrhovány v celé délce z důvodu šířkových.

Návrhová kategorie komunikace je od začátku řešené části pravobřežní komunikace od hranice s katastrem Tečovic po křížení s ulicí Přímost v místní části Prštné v kategorii MS2 20,25/11,25/50, následující úsek po okružní křižovatce napojující ulici Šedesátou je v parametrech MS2 15,0/8,0/50 a zbývající část mezikřižovatkového úseku od okružní křižovatky po napojení na ulici Gahurovu odpovídá kategorii MS2 11,5/30.

Výškové vedení hlavní trasy respektuje tok řeky Dřevnice, nejsou navrhovány žádné vysoké náspy, sklony vedení komunikace se pohybují do +/- 1,0 % podélného sklonu. Sklonové poměry na příčkách jsou vyšší, největší sklony v hodnotě 6,0 % jsou navrhovány na Prštenské příčce.

Z dopravního modelu města Zlína vyplývá, že pravobřežní komunikace nemá charakter dopravní tepny jako silnice I/49, tř. T. Bati. Modelové intenzity dopravy na pravobřežní komunikaci dosahují zhruba třetinových intenzit silnice I/49. Každopádně se jedná o vhodnou alternativní trasu, která je doporučena k realizaci v dílčích částech (od Prštenské příčky na východ a od Prštenské příčky na západ). Význam komunikace spočívá v lepší obsluze místních částí Louky a Prštné, dále v částečném odlehčení intenzit dopravy ze silnice I/49 (při snížení intenzit je předpoklad i snížení hlukové a imisní zátěže na hlavním tahu Zlínem), propojení Jižních Svahů na silnici I/49 západně od centra Zlína.

Pokračování pravobřežní komunikace dále východním směrem nemá dle modelových intenzit dopravy své opodstatnění. Dle modelu dopravy bude v roce 2020 intenzita dopravy na Benešově nábřeží na profilu 4682 voz./24 hod. Proto je pravobřežní komunikace ukončena v křižovatce s ulicí Gahurova, kde poptávka po nové dopravní vazbě s pravobřežní komunikací existuje, dále na východ poptávka po nové komunikaci už není.

Nejvyužívanější úsek pravobřežní komunikace je od Prštenské příčky po křižovatku s ulicí Gahurova. Tento úsek je doporučeno realizovat bez ohledu na další pokračování pravobřežní komunikace směrem na Otrokovice. Stávající vedení komunikace po ulici Nábřeží je dopravně nevyhovující a bez kompletní přestavby zde není možno vést ani cyklisty, ani pěší.

Prioritně je tedy doporučeno realizovat úsek pravobřežní komunikace od Prštenské příčky po ulici Gahurovu, což lze očekávat v krátkodobém až střednědobém horizontu. Realizací tohoto úseku se vyřeší území kolem části Rybníky a umožní to rozvoj a zkulturnění tohoto území (přestavba průmyslového areálu, možnost osazení městské zeleně, propojení pro cyklistickou dopravu).

Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu lze očekávat realizaci pravobřežní komunikace od Prštenské příčky západním směrem. Realizace je doporučena z důvodu lepší dopravní obslužnosti místních částí Louky a Prštné a po propojení na D55 i pro odlehčení dopravy na stávajícím průtahu městem po I/49.

Propojení od okružní křižovatky Nábřeží směrem k ulici Sokolské nemá své opodstatnění v intenzitách dopravy, ať už se jedná o vedení trasy v severní nebo v jižní poloze. Výstavba nového mostu u Čepkova přes řeku Dřevnici není nutná, zlepšení dopravy na ulici Benešovo nábřeží by však pomohla úprava napojení na ul. Sokolskou rozšířením výjezdu z Benešova nábřeží a zřízením řadicích pruhů.

Plocha pro dopravu DS158 – uzel Cigánov – není potřebná pro vedení pravobřežní komunikace, ale v územním plánu ji doporučujeme ponechat pro řešení dalších dopravních potřeb v území (řešení statické dopravy, úprava křižovatek a další).

Lokalita příčky Boněckého rybníka byla řešena samostatně, je zde navržena příčka spojující silnici I/49 s Peroutkovým nábřežím. Napojení na silnici I/49 bude provedeno úrovnovou křižovatkou s jednotlivými řadicími pruhy. Napojení ulice Přílucké/Pančava na příčku Boněcký rybník není z důvodu nepříznivých výškových poměrů doporučeno a navrhováno. Přímé propojení mezi ulicí Příluckou a Vizovickou dosahuje sklonů přes 16 %, což přesahuje sklony normou maximálně přípustné. Část dopravní plochy DS 180 v územním plánu však musí zůstat zachována z důvodu úpravy napojení severní části příčky Boněcký rybník. Příčku Boněcký rybník je doporučeno realizovat, má význam pro dojezdové časy záchranné služby do nemocnice T. Bati, pro propojení silnic I/49 a II/490 přes ulici 2.května a pro rozvoj plochy Boněcký rybník – obytná zástavba. Časový horizont realizace není stanoven, lokalita není příliš velká a realizace bude odvislá od finančních možností a aktuálních potřeb města (zvláště s ohledem na výstavbu obytného souboru budov Boněcký rybník).

12. Doporučení k realizaci

Stanovení priorit pro realizaci úseků pravobřežní komunikace a předpokládaná doba realizace:

<i>Etapa</i>	<i>úsek</i>	<i>časový horizont realizace</i>
I. etapa	Prštenská příčka – ul. Gahurova	krátkodobý až střednědobý
II. etapa	Prštenská příčka – hranice s k.ú. Tečovice	střednědobý / dlouhodobý
III. etapa	příčka Boněcký rybník	není stanoven
(III. etapa bude realizována dle aktuálních potřeb města)		

13. Projednání územní studie

K územní studii byla pořádána koordinační jednání, na kterých byla pravobřežní komunikace konzultována se zástupci magistrátu města Zlína (středisko územního plánování a odbor koncepce a realizace dopravních staveb).

Koordinačních jednání se zúčastnili i další zainteresované subjekty – SŽDC, ŘSD ČR, SUDOP.

Bylo svoláno i jednání se zástupci místních částí Louky, Prštné a Malenovice, na toto jednání se však nikdo ze zástupců místních částí nedostavil.

Záměr pravobřežní komunikace byl předložen a konzultován se zástupci společnosti CREAM uzavřený investiční fond, a.s, která vlastní část pozemků v průmyslovém areálu Rybníky.

Vyjádření Povodí Moravy, s.p. k záměru je součástí příloh.

Zápisy z jednání jsou také součástí příloh.

Ing. Viktor Nohál

Přílohy

14. Kapacitní výpočty křižovatek

K1 – Louky, Dlouhé díly, neřízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K2 – Louky, U Dřevnice, neřízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K3 – Louky, Pod Strání, neřízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K4 – Prštné, Přímá x Náves, neřízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K5a – Prštné, Prštenská příčka x Nábřeží, okružní křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K5b – Prštné, Prštenská příčka x tř. T. Bati, světelně řízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K7 – Zlín, napojení Šedesáté a OC Lidl, okružní křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K8 – Zlín, Nábřeží x Mladcovská, neřízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

K9 – Zlín, Nábřeží x Gahurova, světelně řízená křižovatka

posouzení pro rok 2020, 2030, 2040, pentlogram intenzit dopravy

15. Doklady a zápisy z jednání

Vyjádření Povodí Moravy s.p.

Zápis z jednání na MMZ ze dne 18.1.2016

Zápis z jednání na MMZ ze dne 10.2.2016

Zápis z jednání na SUDOP Brno ze dne 11.3.2016