



GENEREL DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

Návrhová část – Manažerské shrnutí

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

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

Ostrava, červen 2016

1 ÚVOD

Generel dopravy (GD), jako základní dopravně-inženýrský dokument v oblasti rozvoje dopravních sítí a rozvoje dopravy, identifikuje hlavní problémy dopravy, mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a navrhuje opatření na jejich řešení.

Předmětný dokument vytváří základní podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití vlastností jednotlivých druhů dopravy a jejich vzájemné integrace, s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Generel dopravy časově rozlišuje řešení střednědobá do roku 2020/2025 a řešení dlouhodobá pro výhledové období do roku 2035. Tento výhledový rok, odlišný od zadání, byl projednán a dohodnut s objednatelem.

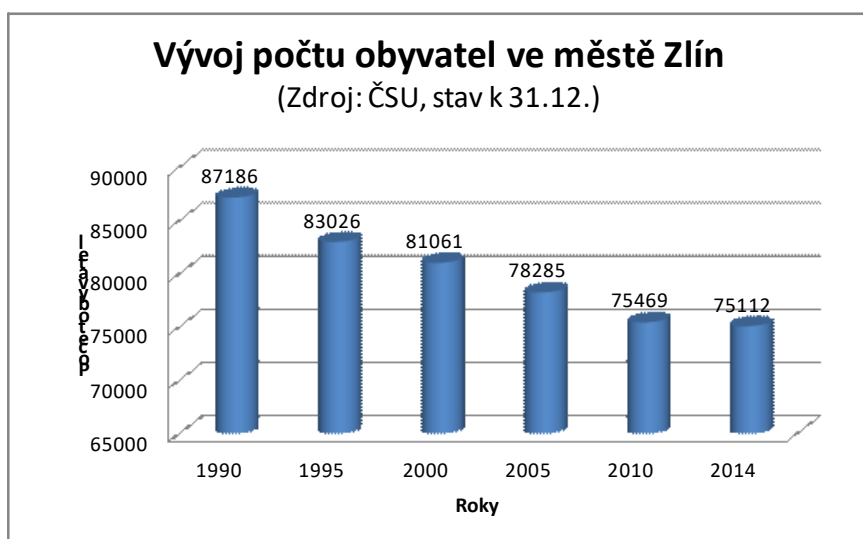
Zadáním byly definovány tyto požadované zásady:

- Úkolem GD je analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravy v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné, avšak pro samotný územní plán a navazující dokumentace potřebné. GD musí v co největší míře respektovat územní plán (UP). Po řádném odůvodnění a projednání s objednatelem je však možné navrhnout řešení odchýlná od UP a po schválení GD pak bude UP dle navržených řešení změněn.
- Z hlediska budoucího rozvoje širšího centra města objednatel usiluje o homogenní propojení centra (nám. Míru) s bývalým areálem Svitů a náměstím Práce.
- Vzhledem k budoucímu rozvoji a možnému dopravnímu potenciálu areálu Svit, generel bude řešit jeho adekvátní napojení (zavedení městské hromadné dopravy, nové napojení areálu, optimalizace křižovatek aj.).
- Zhotovitel celoplošně zohlední zejména rozvoj veřejné hromadné dopravy (vyhrazené jízdní pruhy, pěší zóna s přístupem městské hromadné dopravy, nové městské linky, přestupní terminály apod.), dále preferenci chodců a cyklistů.
- V širším centru města Zlína se bude ve vztahu k automobilové dopravě zpracovatel GD soustředit na taková řešení, která přinesou výrazné snížení, v ideálním případě úplné vymístění, dopravy z centra města a redistribuci na okolní stávající případně navrženou nadřazenou komunikační síť za předpokladu reálných investičních nákladů.
- Statická doprava bude podle místních podmínek regulována. Základními nástroji regulace parkování jsou organizace dopravy, zpoplatnění a časové omezení.
- Objednatel preferuje řešení, která povedou ke zvýšení podílu na dělbě přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy a hromadné dopravy.

2 INFORMACE Z ANALYTICKÉ ČÁSTI

Cílem analytické části je zjištění stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility a definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů v jednotlivých oblastech mobility. Analyzovány jsou také konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility (SWOT analýza).

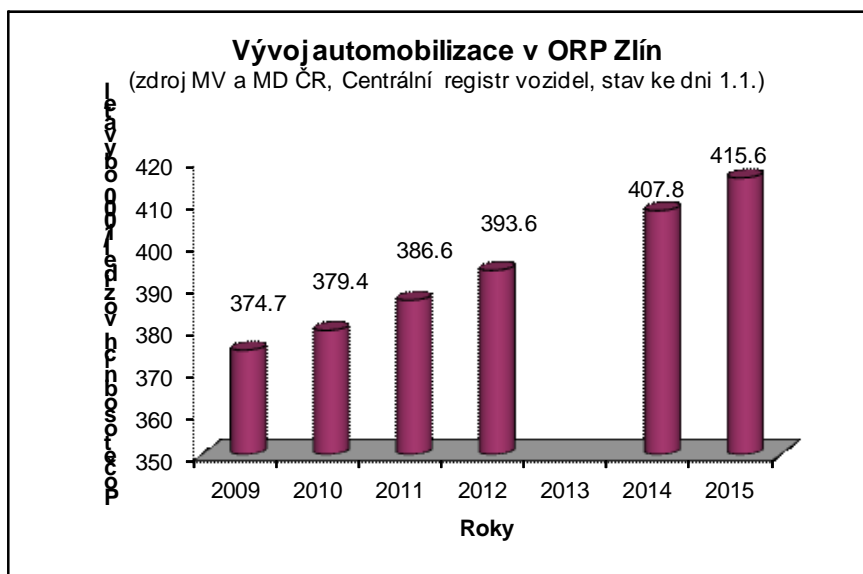
Obyvatelstvo



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městě Zlín; zdroj ČSÚ

Za období 24 let klesl počet obyvatel o celkových 12074. Tento pokles je z cca 20% způsoben přirozeným úbytkem, z 35% migračním úbytkem a ze 45% územním úbytkem. Za uvedené období 1990-2014 dosáhl průměrný přirozený a migrační úbytek 276 obyvatel za rok.

Automobilizace, registrovaná vozidla



Graf 2: Vývoj automobilizace v ORP Zlín za období 2009-2015; zdroj MV, MD ČR

Poznámka: Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel MV a MD ČR, stav k 1.1. daného roku. Data za rok 2013 nejsou k dispozici z důvodu převodu registru vozidel z MV na MD ČR

Druh motorových vozidel	ORP Zlín	Město Zlín
Osobní automobily	41115	30393
Nákladní automobily	5999	4139
Autobusy, trolejbusy	101	85
Motocykly	5886	3835
Ostatní motorová vozidla	1887	433
Motorová vozidla celkem	54988	38885

Tabulka 1: Počet registrovaných motorových vozidel v ORP Zlín a ve Statutárním městě Zlín, stav k 1.1.2015 (zdroj: CRV MD)

Poznámka: Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel ministerstva dopravy (CRV MD), stav k 1.1.2015; druh ostatní motorová vozidla obsahuje speciální automobily, tahače a traktory

Dopravní bezpečnost

Vývoj nehodovosti na území města Zlína za období 2010-2014, resp. do 31.7.2015 dokládá následující tabulka. Z tabulky je patrný trvale zvyšující se počet nehod daný pravděpodobně trvalým růstem automobilizace. Varující je však zvyšující se počet nehod se zraněním i přesto, že číslo závažnosti dopravních nehod podle Reinholda bylo v roce 2014 v uvedeném období nejnižší.

Město Zlín	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015
Celkem nehod	267	281	501	528	563	345
Nehody se zraněním	177	163	145	152	160	98
Usmrceno osob	4	3	1	1	2	1
Zraněno těžce osob	26	28	21	29	16	10
Zraněno lehce osob	190	172	150	143	176	111
Závažnost následků dle Reinholda	3380	3328	2706	3251	2663	1632

Tabulka 2: Vývoj závažnosti dopravních nehod ve městě Zlín za období 2010-2014, resp. do 31.7.2015 (zdroj: Policie ČR)

Zajímavá je analýza dopravních nehod s účastí cyklistů a chodců. U dopravních nehod s účastí cyklisty jsou ve zhruba 94% viníkem právě cyklisté a hlavní příčinou je jejich vlastní nekázeň, tedy nevěnování se řízení nebo nepřizpůsobení rychlosti aktuálním podmínkám. Stejně nepříznivé je také zjištění, že u 21% dopravních nehod, kdy viníkem byl cyklista, byl u řidiče zjištěn alkohol.

Dopravní nehody cyklistické dopravy Zlín (období 1.1.2010-31.7.2015)		Počet	Viníkem cyklista
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob		106	100
Následek nehody - smrt		3	3
Následek nehody - těžké zranění		23	21
Následek nehody - lehké zranění		80	76
Zdroj: Policie ČR, JDVM			

Tabulka 3: Dopravní nehody cyklistické dopravy za období 1.1.2010-31.7.2015

V případě chodců je rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 67% nehod. Důležité je zjištění, že v přibližně 37% případů, kdy došlo k usmrcení nebo těžkému zranění osoby, byl místem dopravní nehody vyznačený přechod pro chodce. Zajímavé také je, že zhruba 54% dopravních nehod, kdy došlo k usmrcení nebo těžkému zranění, se stalo za mokra, deště a v noci.

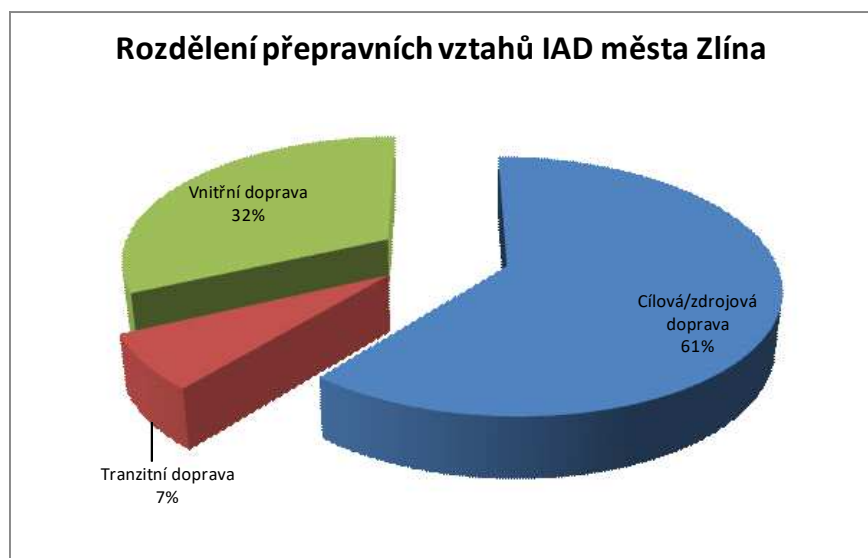
Dopravní nehody pěší dopravy Zlín				
(období 1.1.2010-31.7.2015)				
		Počet	Viníkem chodec	Podíl chodců
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob		177	55	31.1%
Následek nehody - smrt		4	0	0.0%
Následek nehody - těžké zranění		37	14	37.8%
Následek nehody - lehké zranění		136	41	30.1%
Zdroj: Policie ČR, JDVM				

Tabulka 4: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků za období 1.1.2010-31.7.2015

Přepravní vztahy IAD, skladba dopravního proudu

Analýzou přepravních vztahů automobilové dopravy bylo zjištěno, že cesty zdrojové a cílové, tzn. dojíždka a vyjíždka vzhledem k území města vykazuje podíl cca 61% ze všech vykonaných cest. Tranzitní cesty, tj. cesty napříč vymezeným územím města pak přibližně 7% a zbývajících cca 32% představují cesty zaznamenané pouze na stanovištích uvnitř řešeného území.

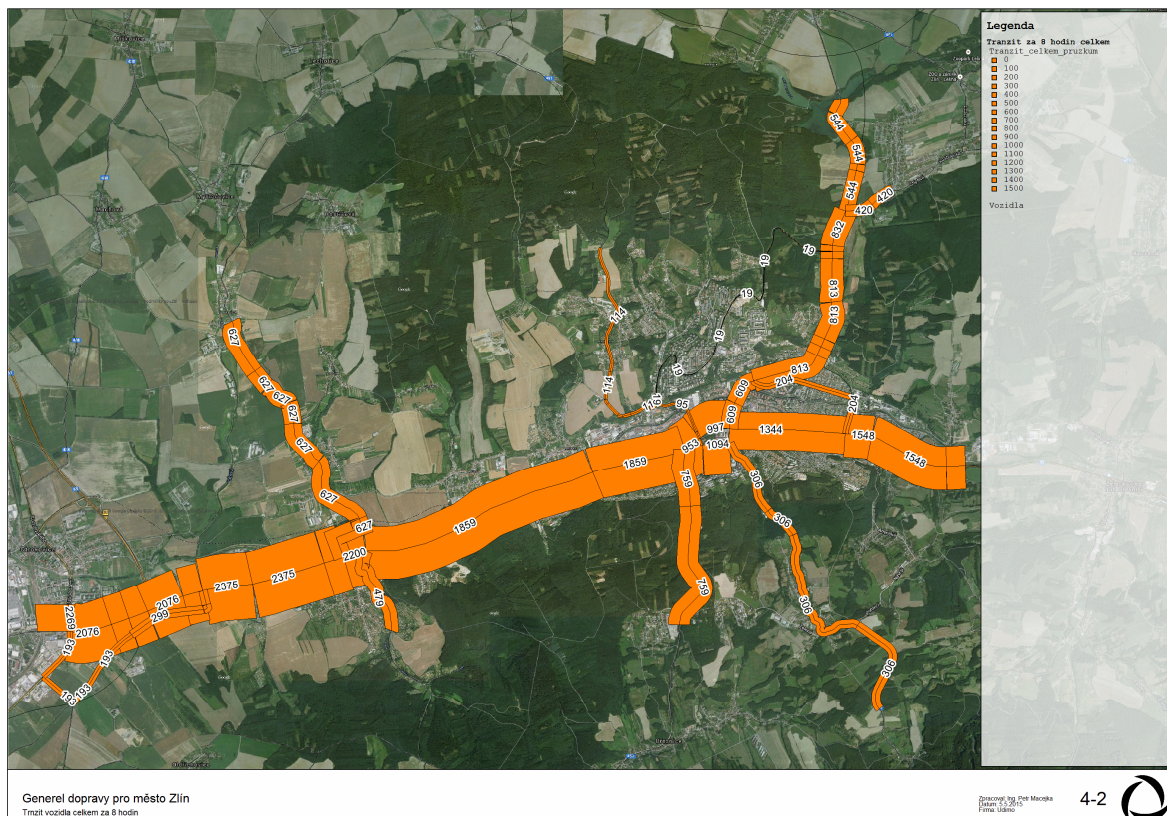
Následující obrázky a grafy dokládají rozdělení zjištěných přepravních vztahů vůči území města Zlína a skladbu dopravního proudu na sledovaných stanovištích.



Graf 3: Rozdělení přepravních vztahů IAD, výsledky směrového průzkumu z roku 2014



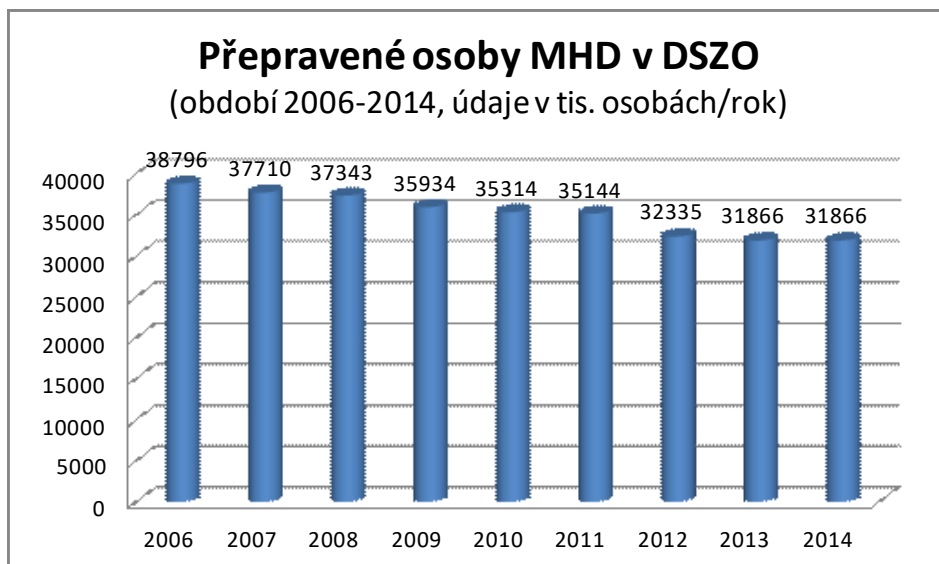
Graf 4: Skladba dopravního proudu, výsledky směrového průzkumu z roku 2014



Obrázek 1: Kartogram zatížení tranzitní dopravy ve vozidlech za 8 hodin průzkumu

Vývoj přepravených osob v MHD

Z podkladů dopravce, společnosti DSZO s.r.o., lze odvodit dlouhodobý trend vývoje přepravených osob v městské hromadné dopravě (MHD) na celém obsluhovaném území. Dokládá to následující graf, ze kterého je zřejmý trvalý pokles přepravených osob, za období 2006 – 2014 a to o téměř 18%. Demografické změny v obsluhovaném území, jako např. úbytek obyvatel (cca 2%), se na tomto poklesu podílí velmi malou měrou.

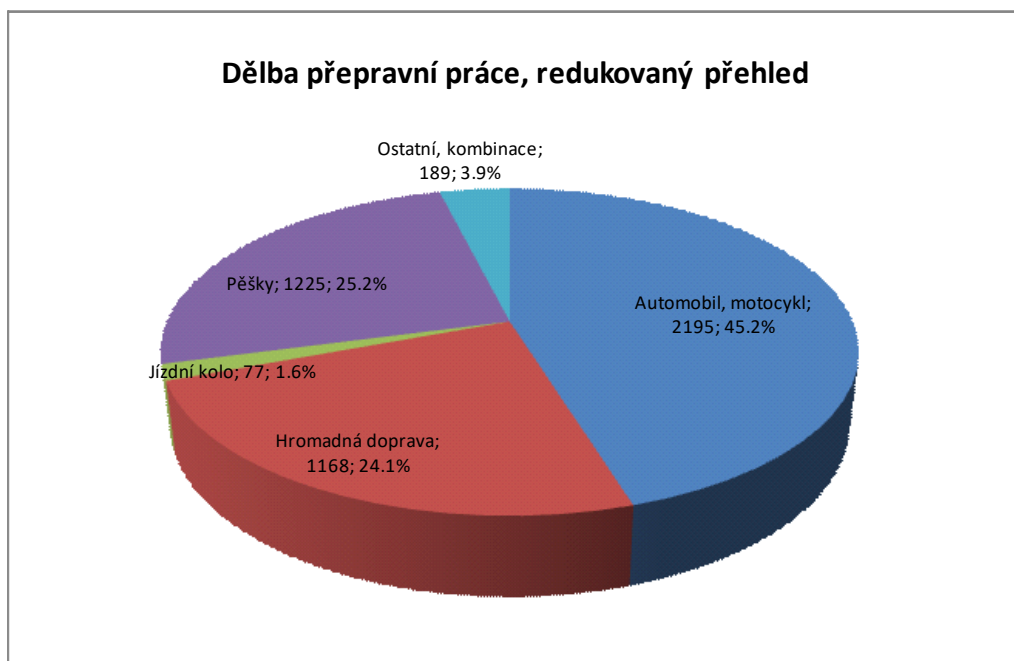


Graf 5: Vývoj přepravených osob v městské hromadné dopravě za období 2006-2014 (zdroj: DSZO s.r.o.)

Dělba přepravní práce obyvatel města, hodnocení kvality MHD

Zjištěná dělba přepravní práce v řešeném území, s proporcemi 45% individuální automobilová doprava a 51% pěší, cyklistická a hromadná doprava dohromady, je odrazem trvalého růstu automobilizace, územní migrace obyvatel a nedostatečné podpory udržitelných druhů dopravy ve smyslu jejich dlouhodobého a systematického rozvoje. Přestože se podmínky těchto systémů stále zlepšují, stupeň automobilizace se dlouhodobě zvyšuje a počet přepravených osob ve veřejné dopravě klesá. Dlouhodobě je stabilizován pouze podíl pěší dopravy, který činí kolem 25%.

Mezi základní výstupy průzkumu patří také hybnost obyvatel (mobilita). Ve městě Zlín byla zjištěna celková hybnost 2,47 cest na osobu za 24 hodin, hybnost dopravními prostředky pak 1,75 cest na osobu za 24 hodin, přičemž hybnost IAD činí 1,12 cest na osobu za 24 hodin.



Graf 6: Dělbá přepravní práce dopravními prostředky, agregovaný přehled, údaje z průzkumu domácností

Otázka		Zcela spokojen	Spiše spokojen	Spiše nespokojen	Zcela nespokojen	Neodpovědělo	Celkem
1.	Uvedte prosím, jak jste celkově spokojeni s úrovní městské hromadné dopravy (MHD) na území města Zlína?	142	406	88	7	69	712
2.	Uvedte prosím, jste spokojeni s tím jak často spoje jezdí?	96	281	248	18	69	712
3.	Uvedte prosím, jste spokojeni s dodržováním jízdního řádu?	197	328	104	12	71	712
4.	Uvedte prosím, jste spokojeni s pohodlím ve vozidle daným jeho obsazením?	126	294	203	19	70	712
5.	Uvedte prosím, jste spokojeni s návazností linek a kvalitou přestupu?	94	265	212	69	72	712
6.	Uvedte prosím, jste spokojeni s tím jaké druhy jízdenek se dají koupit?	165	269	178	28	72	712
7.	Uvedte prosím, jste spokojeni s rozsahem a kvalitou informací o MHD?	260	322	48	12	70	712
8.	Uvedte prosím, jste spokojeni s čistotou a pohodlím ve vozidle?	135	300	190	18	69	712
9.	Uvedte prosím, jste spokojeni s čistotou a vybavením zastávek?	95	286	225	35	71	712

Tabulka 5: Přehled hodnocení spokojenosti s kvalitou městské hromadné dopravy, údaje z průzkumu domácností

3 DOPRAVNÍ STRATEGIE MĚSTA, ODHAD VÝVOJE

Rozvoj městské dopravy je řešen koncepčně a komplexně jako soubor dílčích částí dopravního systému tvořený veřejnou hromadnou dopravou, pěší a cyklistickou dopravou, individuální automobilovou dopravou dynamickou a v klidu (statickou) s vazbou na vzdálenější cíle regionálního, celostátního a mezinárodního významu. Výraznější podpora je směřována do udržitelných/ekologických druhů dopravy, jako jsou veřejná hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava, je rozvíjen managementem mobility, který bude ovlivňovat budoucí dopravní chování a změny v mobilitě obyvatel města a regionu.

Zvyšování kvality veřejné hromadné dopravy, především pak železniční osobní dopravy a městské hromadné dopravy je hlavním cílem sledované koncepce. Motivací je zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Systémové řešení veřejné

hromadné dopravy je založeno na kvalitativním rozvoji integrovaného dopravního systému se zapojením železniční dopravy. Předpokládá se rozvoj nových tras MHD ke zlepšení obsluhy území, jsou rozvíjeny a podporovány systémy P+R, B+R a také další druhy obsluhy. Důležitou oblastí je také marketingová práce s cílem vyzdvihnout ekonomický a ekologický přínos veřejné dopravy.

Výrazná podpora cyklistické dopravy je zaměřena na doplnění a kompletaci základní sítě cyklistických tras. Podpora sleduje vytváření podmínek pro bezpečný provoz cyklistické dopravy zejména v její denní dopravní funkci, ale také i rekreační funkci na cykloturistických trasách v navazujícím území. V atraktivních lokalitách se jako součást základní sítě předpokládá vybudování zařízení pro rychlé a bezpečné uložení jízdních kol. Rozvíjen a aktivně podporován je systém B+R, včetně úschoven jízdních kol a sdílení (půjčování) jízdních kol (bikesharing).

U pěší dopravy jsou zlepšovány podmínky, základní pěší trasy včetně pěších a obytných zón jsou budovány jako co nejvíce bezbariérové. Přednostně jsou řešena riziková a nebezpečná místa, kde dochází ke křížení základních pěších tras s intenzivní silniční dopravou, týká se to zejména základního komunikačního systému. Jsou zlepšovány podmínky pěší dopravy ve smyslu dostupnosti budov a zařízení, včetně zastávek VHD osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako součást zlepšení podmínek pěší dopravy jsou prosazovány koncepce plošného dopravního zklidňování. Jedná se především o městské centrum a koncentrované obytné oblasti s cílem omezit nežádoucí silniční dopravu.

Individuální automobilová doprava sleduje především intenzivní využívání stávajících kapacit komunikací a zařízení. Doplnění sítě o nové komunikace musí splňovat kapacitní opodstatněnost, urbanistické potřeby v území a ekologické podmínky. Významný infrastrukturní rozvoj komunikační sítě je podmíněn redukcí nabídky ve formě zklidňování území nebo snižování počtu jízdních pruhů. Podporováno je sdílení osobních vozidel ve formě carsharingu.

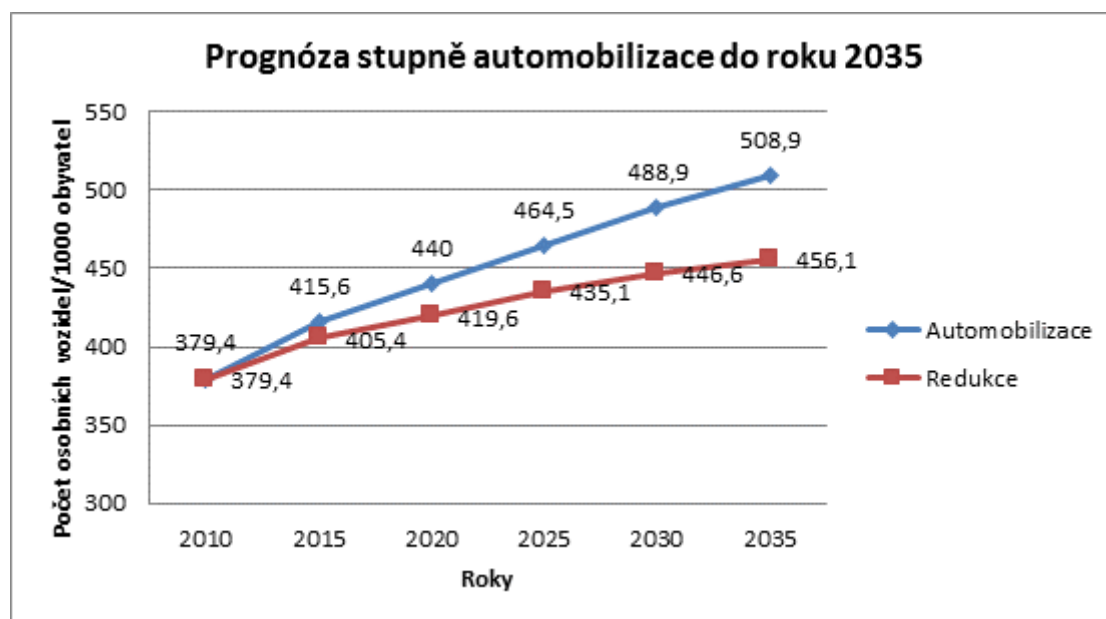
Řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí celkových nároků na odstavení vozidel v obytných oblastech s vícepodlažní zástavbou. Přednostně se jedná o řešení nabídky pro nevyhovujícím způsobem odstavená vozidla, kde je důležitou součástí zajištění dostupnosti vozidel IZS. Podstatou návrhů jsou dopravně organizační opatření a stavebně technická řešení komunikací. Pro případné vybudování objektů hromadných rezidentních stání doporučujeme využívat stávající plochy na terénu, které se obvykle nacházejí v přijatelných docházkových vzdálenostech. Parkování vozidel v centru města a jeho navazujícím území je řešeno rozvojem a přestavbou stávající regulované oblasti. Při uspokojování nároků na parkování je kladen důraz na diferencovaný přístup s cílem snížit dopravní zatížení komunikací. Upřednostněnými skupinami uživatelů jsou obyvatelé a krátkodobí návštěvníci, zaměstnanci a dlouhodobí návštěvníci jsou organizováním dopravy v klidu situováni za hranice regulované oblasti. Nezbytnou součástí řešení dopravy v klidu je systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i dlouhodobého /zaměstnaneckého parkování.

Ochrana životního prostředí je naplňována cílevědomými opatřeními v dopravě. K omezování dopravního hluku a snižování emisí přispívá jak koncepční a komplexní přístup na úrovni dopravního a územního plánování, tak i technická a stavební opatření při realizaci projektů.

Důležitým podpurným prvkem dopravní strategie je výchova a osvěta občanů ve smyslu jejich informovanosti a jejich zapojení do procesu plánování a řešení dopravních problémů města. Dlouhodobým cílem je pak zejména zvýšení povědomí občanů o městské mobilitě a udržitelné dopravě. Prostřednictvím managementu mobility jako např. výchovou na školách, veřejnými diskusemi a dalšími marketingovými a komunikačními opatřeními může být pozitivním způsobem ovlivněno budoucí dopravní chování občanů. Cílové skupiny jsou v zásadě 3, veřejnost (děti do 18 let, dospělí, senioři, sdružení a iniciativy), podnikatelský sektor (malé a střední podniky, velké podniky, logistické firmy) a veřejný sektor (municipality a IZS). Mezi standardní komunikační nástroje pak patří např. dotazníková šetření, internet, články a tiskové zprávy, rozhlas a televize, workshop, veřejná jednání, informační letáky, citylight vitríny nebo plakátovací a reklamní plochy.

Odhad vývoje a změna dělby přepravní práce

Projekce vývoje individuální automobilové dopravy je zpracována na základě zjištěného stupně automobilizace v rámci obce s rozšířenou působností Zlín ke dni 1.1.2015, resp. k 31.12.2014 a „italské křivky“ růstu automobilizace, která zohledňuje obecnou závislost mezi počtem osobních vozidel a vývojem hrubého domácího produktu. Při stanovování výhledového stupně automobilizace byly také zohledněny demografické změny ve „stárnutí“ populace – redukce prognózy.

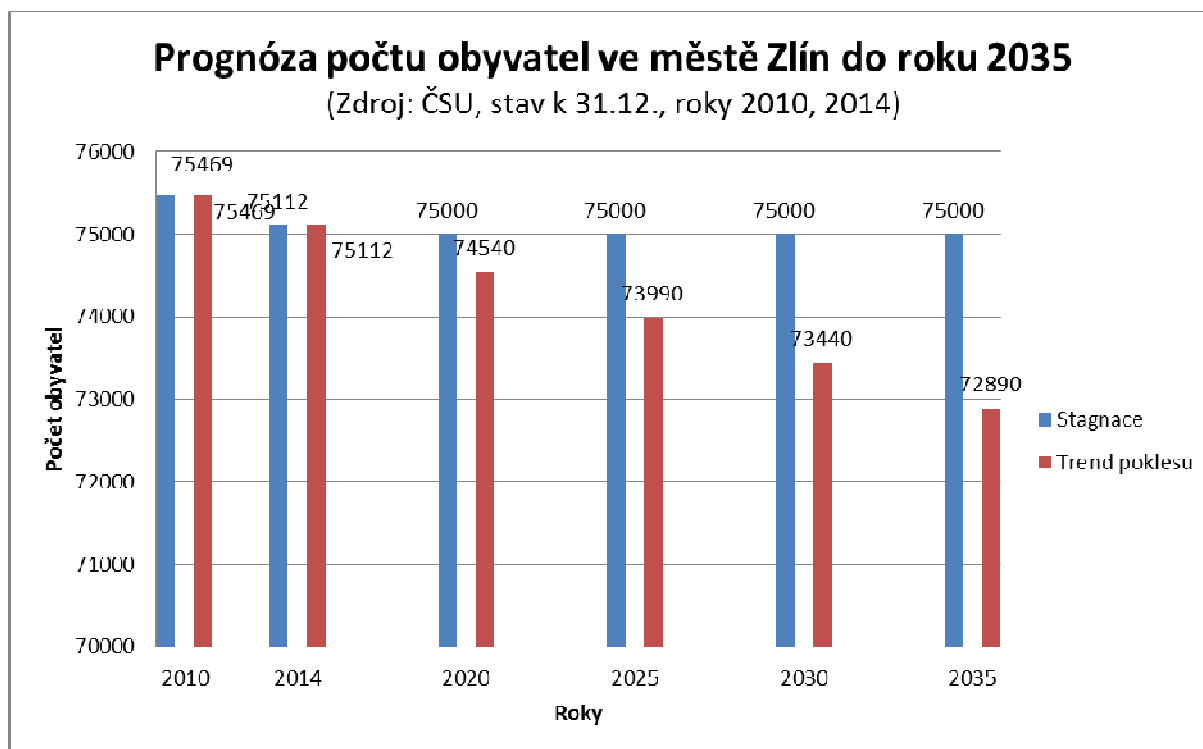


Graf 7: Odhad vývoje automobilizace pro ORP Zlín

Předpokládáme, že výhledový stupeň automobilizace, bez ovlivňování dělby přepravní práce, se bude pohybovat mezi uvedenými trendy.

Vývoj počtu obyvatel a jeho struktura v rámci města Zlína byl odhadován dle trendu od roku 2010. Pro plánování dopravy byl dohodnuta vývojová křivka „Stagnace“, počet obyvatel se výrazněji nezmění, výhledově pro rok 2035 se předpokládá počet obyvatel na úrovni 75 tis. Změny v demografické struktuře obyvatelstva budou odpovídat republikovým předpokladům, bude docházet ke stárnutí populace. Rovněž bude i nadále probíhat migrace obyvatel, kdy dochází k jejich odlivu z oblastí vícepodlažní zástavby. Předpokládá se, že tento

trend bude v menší míře pokračovat i nadále, proto byl zapracován do výhledových dopravních proudů pro období do roku 2035.



Graf 8: Odhad vývoje obyvatel ve městě Zlín do roku 2035; odborný odhad zpracovatele

Věkové složení obyvatelstva Zlínského kraje k 1.1.; období 2015-2036					
Věková kategorie/Rok	2015	2021	2026	2031	2036
0-14 let	14,4%	14,3%	13,1%	12,2%	11,6%
15-64 let	67,2%	64,0%	63,1%	61,8%	60,7%
65+ let	18,4%	21,7%	23,8%	26,0%	27,7%
Průměrný věk	42,3	44,0	45,5	46,9	48,1

Zdroj: ČSÚ, Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050

Tabulka 6: Odhad změny věkového složení obyvatel Zlínského kraje; Zdroj ČSU

Generel dopravy nenavrhuje pouze rozvoj infrastruktury pro pokrytí budoucích potřeb jednotlivých druhů dopravy. Cíleným výběrem opatření je ovlivňována také dělba přepravní práce. Souhrnem opatření pro jednotlivé druhy dopravy vzniká synergický efekt podporující změnu dělby přepravní práce ve prospěch udržitelné dopravy.

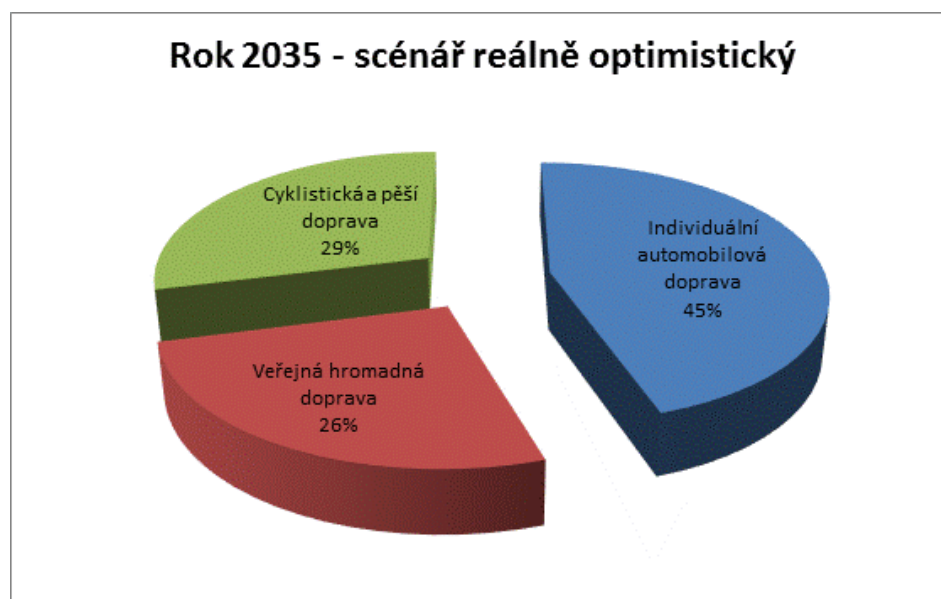
Ze zjištěné celkové dělby přepravní práce obyvatel města Zlína připadá na veřejnou dopravu poměrně příznivý podíl kolem 24%. Je to dáno podporou a dobrou kvalitou především sítě MHD, naproti tomu je zde zaznamenán nízký podíl kolem 2% u cyklistické dopravy, který je odrazem kvality nabídky. Je tedy zřejmé, že kvalita infrastruktury, podpořena dopravní bezpečností je velmi důležitá. Společně s touto podmínkou hraje významnou úlohu výchova a propagace příznivých druhů dopravy, jako jsou veřejná, cyklistická a pěší doprava. Důsledkem synergie rozvoje infrastruktury příznivých druhů dopravy a „výchovy“ ke změně dopravního chování může být postupné snižování využívání osobních automobilů a udržení funkčnosti automobilové sítě s příznivým dopadem na území a životní prostředí.

Na základě SWOT analýzy jednotlivých druhů dopravy byly pro rok 2035 sestaveny původně 3 scénáře vývoje dělby přepravní práce. Z těchto scénářů bylo s objednatelem dohodnuto sledovat jeden výchozí, reálně optimistický, kdy se u udržitelných druhů dopravy zvyšuje objem uživatelů o zhruba 3,7 tis. cest za 24 hodin. Při volbě scénáře byl rovněž zohledněn nedobrá stav u dopravní nehodovosti chodců a cyklistů, kdy v roce 2014 došlo ke zranění nebo usmrcení 51 osob, v roce 2015 dokonce 57 osob.

Následuje tabulka srovnávající objemy dopravy podle jednotlivých dopravních systémů a scénáře vývoje dělby přepravní práce, přičemž scénář mírně optimistický představuje udržení stávající dělby přepravní práce.

Objemy dopravy obyvatel Zlína podle scénářů dělby přepravní práce pro rok 2035						
Systémy dopravy/Scénáře dělby	Stav/Mírně optimistický		Optimistický		Reálně optimistický	
	Individuální automobilová doprava	47%	87,2	42%	77,9	45%
Veřejná hromadná doprava	25%	46,4	28%	51,9	26%	48,2
Cyklistická a pěší doprava	28%	51,9	30%	55,7	29%	53,8
Celkem cest v tisících za 24 hodin	100%	185,5	100%	185,5	100%	185,5
Poznámka: Scénáře jsou vyjádřeny v procentech a v počtech cest v tisících za 24 hodin pracovního dne; Odhady jsou zpracovány pro stávající hybnost a současný počet obyvatel města Zlína						

Tabulka 7: Odhad objemu dopravy podle scénářů vývoje dělby přepravní práce pro rok 2035



Graf 9: Výhledová dělba přepravní práce v roce 2035, scénář reálně optimistický

Výsledný scénář pro území města Zlína a obyvatelé města představuje pro sledovaný rok 2035 následující základní cíle:

- vylepšit podíl pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce ze současných 53% na 55-58% (podle vývoje demografie a automobilizace)
- snížit počet zraněných a usmrcených osob na polovinu roku 2014, tedy snížit počet usmrcených a zraněných při dopravních nehodách ze 194 osob na méně než 100 osob
- v případě cyklistů a chodců dosáhnout snížení počtu zraněných a usmrcených osob na 1/3 stavu roku 2014, tedy z 51 osob na 17 osob.

4 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Návrh řešení automobilové dopravy z hlediska infrastruktury představuje úpravu koncepce danou Územním plánem města. Stávající koncepce napojení Zlína na nadřazenou silniční síť D49 a D55 ve 3 směrech tj. východ, sever a západ byla potvrzena jako vyhovující. Bylo doporučeno opustit koncepci napojení města Zlína na nadřazený skelet D55 v Otrokovicích, prostřednictvím pravobřežní komunikace v úseku Čepkov-Otrokovice. Část pravobřežní komunikace Čepkov-Prštné je vhodné realizovat jako kapacitní komunikaci pro odlehčení ulice Gahurova v centru města.

Ve své podstatě je základní komunikační systém rozvíjen ve dvou základních rovinách.

- 1) Přednostně se jedná o aktivity spojené s rozvojem nadřazené komunikační sítě D49, včetně přivaděče Fryšták a aktivity navázané na modernizaci železniční tratě 331 Otrokovice-Vizovice. Důležitými stavbami jsou například:
 - Obchvat Zálešné; vliv na zklidnění ulic Padělky
 - Prštnská příčka; vliv na zklidnění ulice Gahurova
 - Propojení ulic Vizovická, Cecilka; vliv na křižovatku Pekařská-Pančava
 - Most Podvesná XVII a napojení ulice Broučkova na I/49
 - Přeložka I/49 (budoucí I/69), přivaděč D49 východ, MUK Lípa.
- 2) Druhou rovinu představují stavby, které výrazněji přispívají ke zklidnění území centra města, případně dalších lokalit. Zde je rozhodující stavbou krátký silniční tunel v délce zhruba 1 km v ose silnice I/49. Stavba zajistí možnost zklidnění centra města a vyloučení IAD z ulice třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá. Součástí řešení jsou také náměty na přestavbu křižovatek v centru města.

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

Tabulka 8: Navrhované stavby IAD do roku 2025

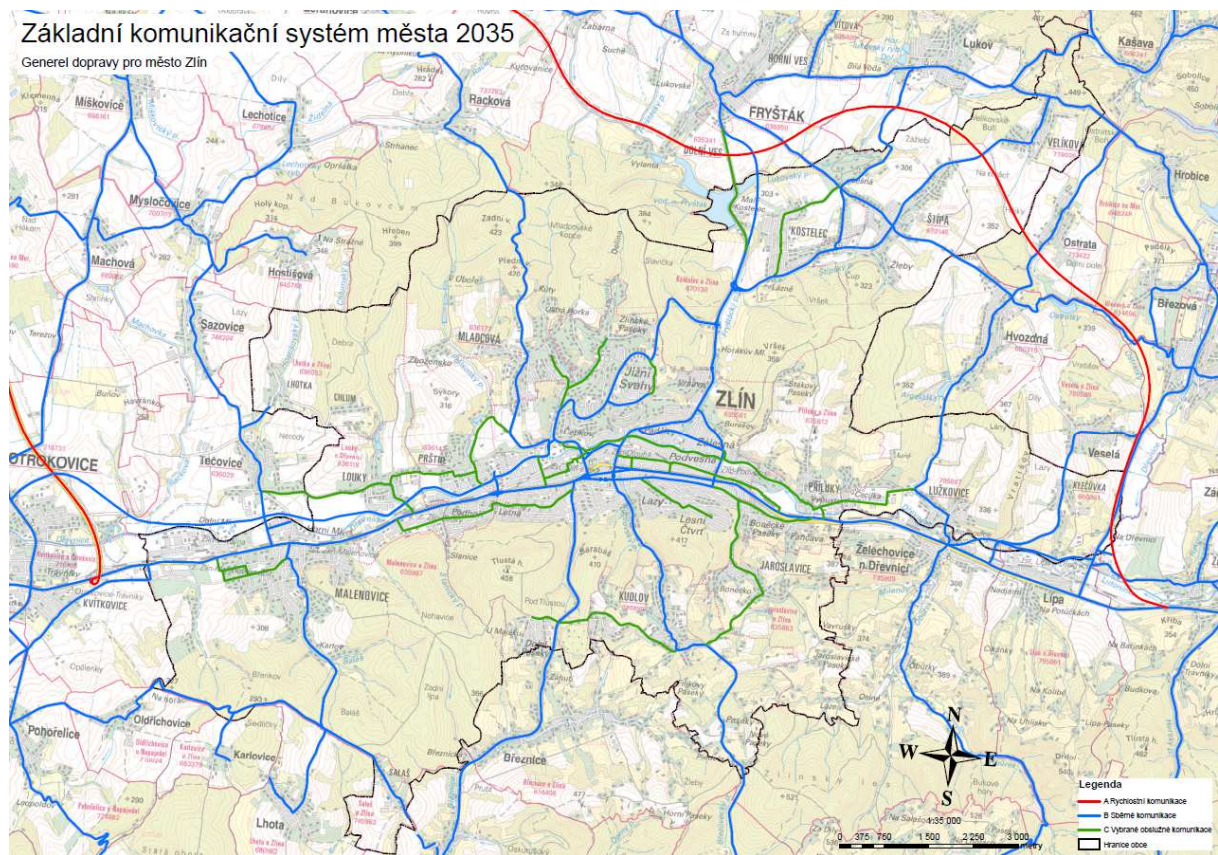
Poznámka:

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

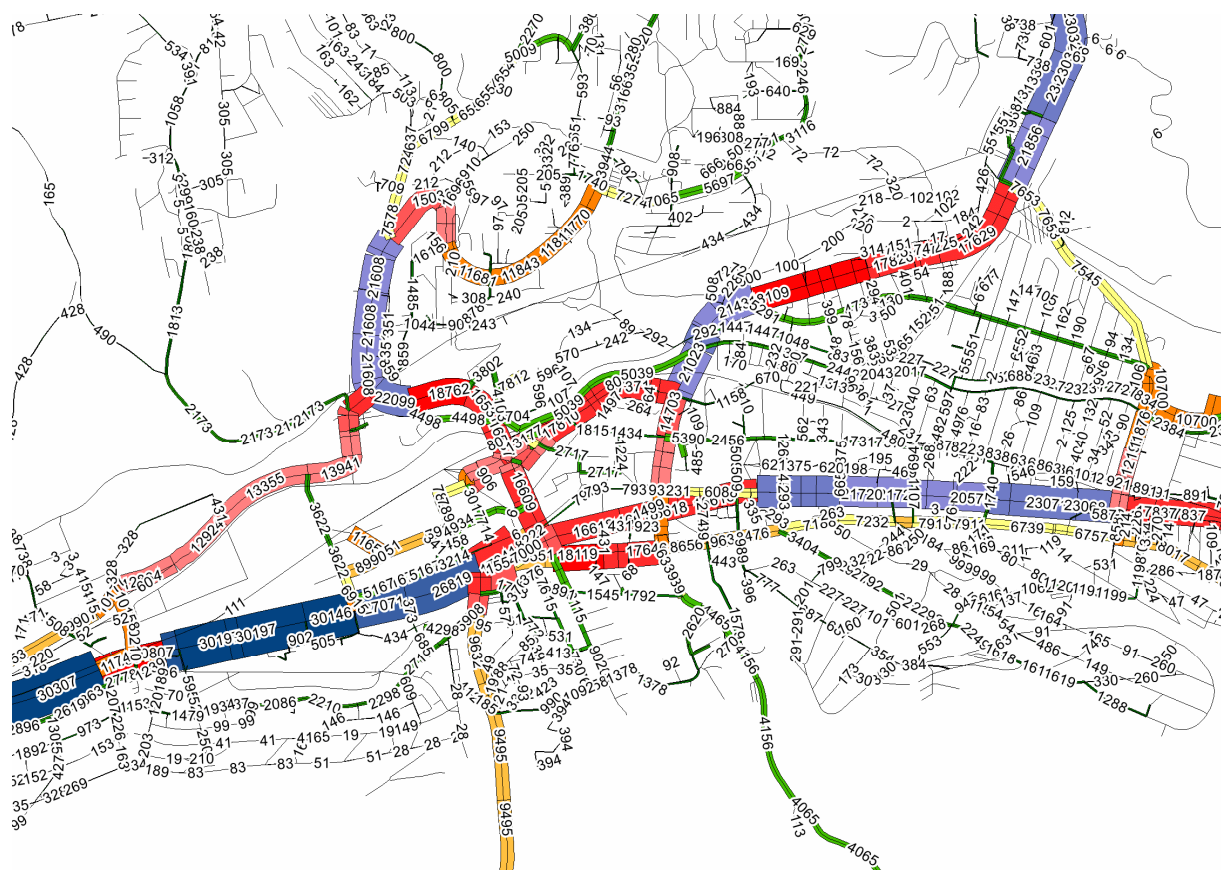
Číslo	Název	Horizont	Kategorie
17	Tunel pod centrem v ose stávající silnice I/49	2035	S I
18	Zobousměrnění ulice Štefánikova	2035	S II/III
19	Zobousměrnění ulice Osvoboditelů	2035	S II/III
20	2035	MK	
21	Tečovická příčka	2035	III/43829
22	Pravobřežní komunikace Pršténé - Otrokovice	2035	MK

Tabulka 9: Navrhované stavby IAD do roku 2035

V horizontu roku 2035 je pro řešení dopravy v centru města navrhován krátký tunel v délce cca 1 km v ose silnice I/49. Tento infrastrukturní rozvoj zajistí možnost zklidnění centra města a vyloučení IAD z ul. třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá. V této souvislosti dochází také ke změně organizace provozu, na ulicích Štefánikova a Osvoboditelů se předpokládá obousměrný provoz, včetně přestavby dotčených křižovatek. Návrhem je nahrazen uvažovaný tunel dle ÚP mezi ulicemi třída T. Bati a Nábřeží.

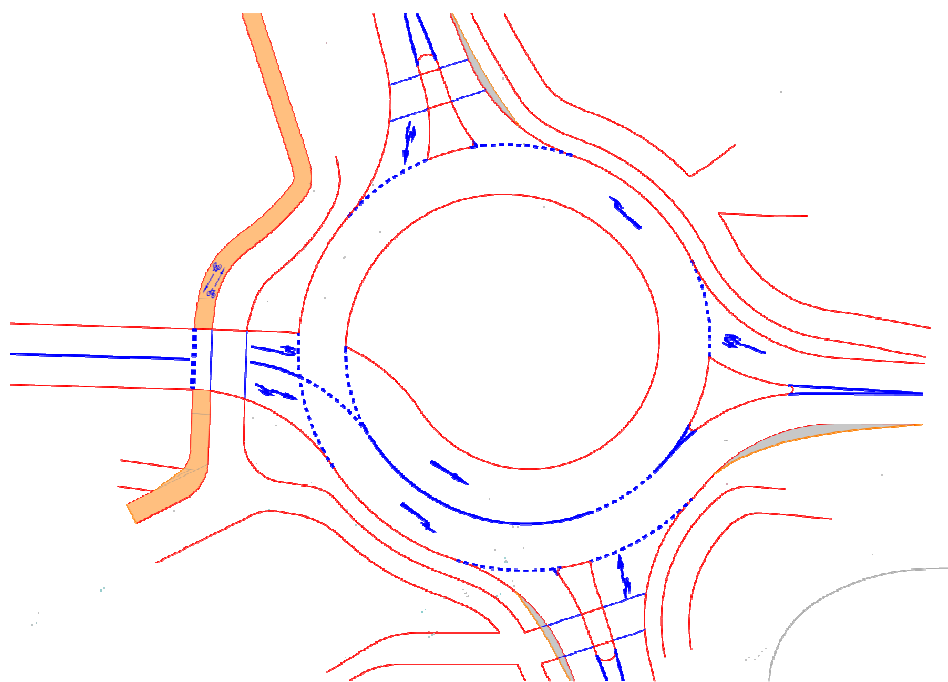


Obrázek 2: Základní komunikační systém města Zlína, výhled roku 2035

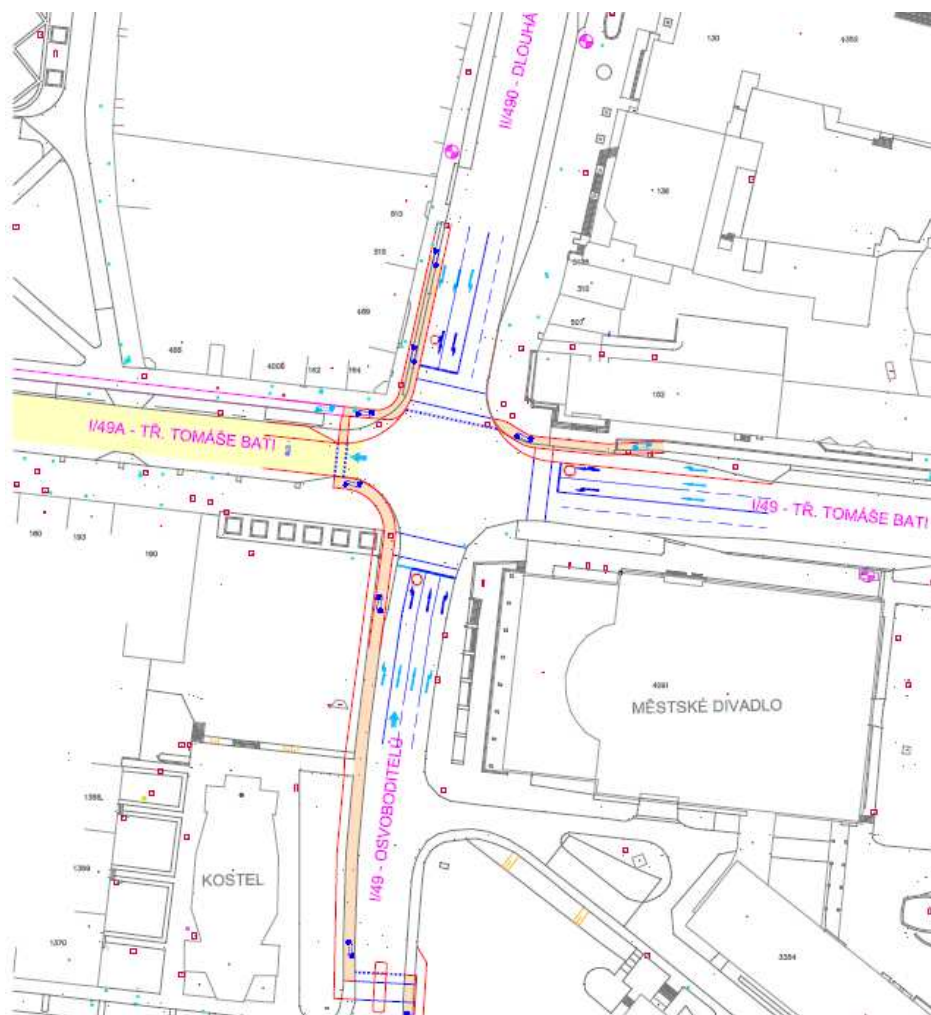


Obrázek 3: Výřez modelového zatížení IAD pro rok 2035, údaje ve vozidlech za 24 hodin

Návrh obsahuje také náměty na přestavbu křižovatek, přičemž zvyšování výkonnosti komunikačního skeletu není prioritním záměrem. Důležité je zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy, což se může také projevit u řešení některých křižovatek.



Obrázek 4: Námět na řešení křižovatky ulic Štefánikova-Gahurova; horizont roku 2035



Obrázek 5: Námět na řešení křižovatky ulic třída T. Bati-Dlouhá; horizont roku 2035

5 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Koncepce řešení, návrhy opatření a aktivit v oblasti veřejné hromadné dopravy vycházejí z optimistického přístupu k vývoji dělby přepravní práce s motivací nejen zastavit pokles, ale dosáhnout zvýšení poptávky ze současných 24% na podíl kolem 26-27%. Uvedená změna podílu na dělbě přepravní práce představuje zvýšení průměrného stavu zákazníků o zhruba 11,4 tis. za 24 hodin (výsledky modelování dopravy). Návrhy opatření jsou proto zaměřeny především na rozvoj a zvýšení kvality nabídky a zlepšení dostupnosti území. Důležitá je podpora nových forem obsluhy území využívající více druhů dopravy, včetně veřejné. Stejně tak důležitá je i výrazná aktivita kraje při rozvoji IDS v souvislosti se zjištěním, že denní dojízdka do Zlína do zaměstnání a školy dle SLDB 2011 činila zhruba 13,5 tis. osob.

Kapitola se zabývá přednostně těmito okruhy veřejné hromadné dopravy:

- integrace veřejné dopravy, tarifní podmínky
- organizace provozu městské hromadné dopravy
- železniční doprava a veřejná linková doprava
- infrastrukturní podmínky a další předpoklady rozvoje.

Rozhodující záměry řešení jsou následující:

- zlepšení obsluhy území Baťova areálu v souvislosti s jeho rozvojem a výstavbou terminálu Zlín střed

- zlepšení dopravní obsluhy v lokalitách Jižní svahy, Lhotka, Chlum, Malenovice, Prštné, Rybníky, Mladcová, Boněcko a Příluky
- úprava tras linek s cílem zvýšení provozní efektivity.

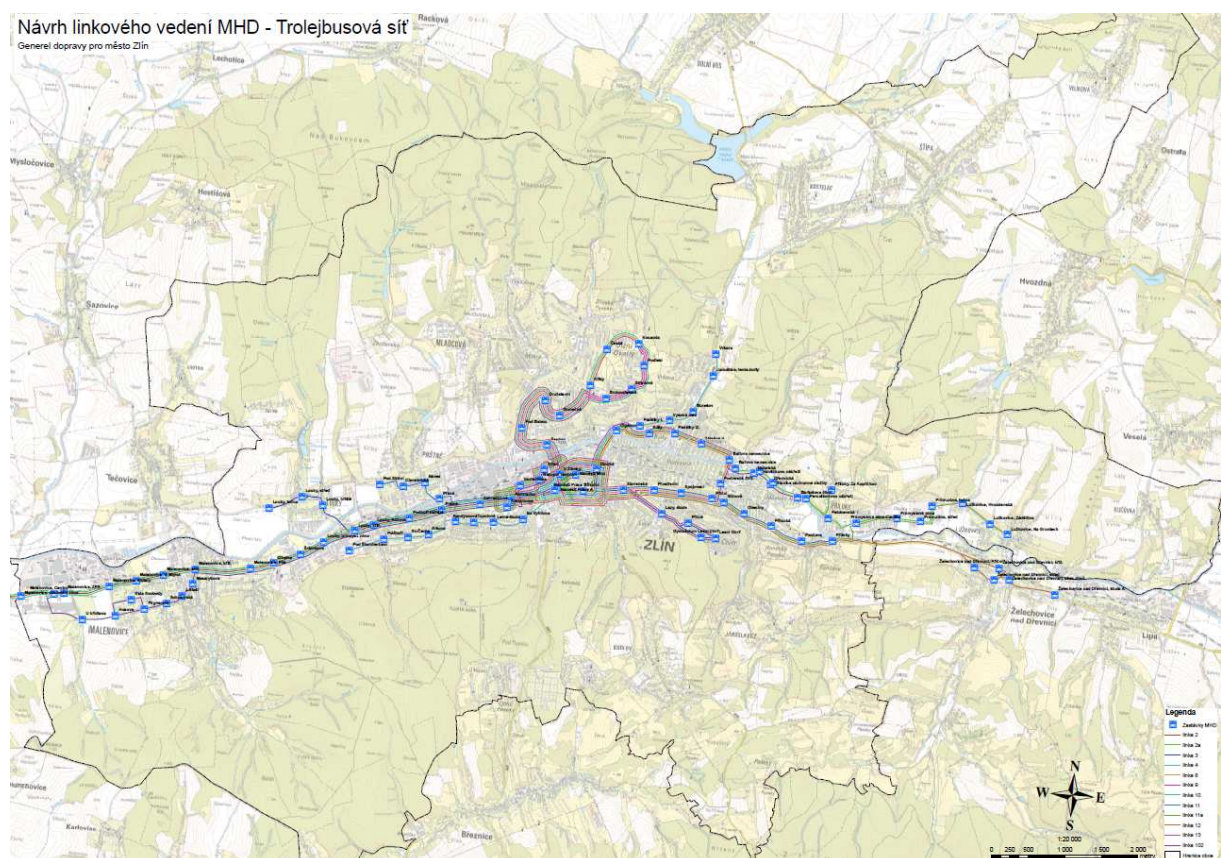
Trolejbusové linky MHD

Návrh trolejbusové sítě MHD zachovává stávající trasy pouze u linek 2, 3, 8 a 12. Z důvodu nízké poptávky byly zrušeny linky 1 a 7. Část linky 2a je vedena z průmyslové zóny Příluky po ulicích Peroutkovo nábřeží, Havlíčkovo nábřeží, přes Baťovu nemocnici a Terminál Zlín střed s ukončením na ulici Antonínova. Realizace komunikačního propojení ulic Středová a Okružní prostřednictvím ulice Podlesí I vyvolává zrušení obratiště Středová a přesunutí linek na přebudované obratiště Kocanda. V oblasti Jižních svahů je navrženo provozování dvou protisměrných linek, jeden směr je tvořen spojením linek 10/6 a opačný směr spojením linek 13/14 (7). Trolejbusová linka 4 je v Podhoří prodloužená na ulici Pod Štenberkem, spoje linky 11 ukončené na ulici Antonínova jsou prodlouženy do lokality Prštné a další část linky je vedena přes Terminál Zlín střed s ukončením na ulici Antonínova. Nová trolejbusová linka 102 je vedena od OC v Malenovicích po ulicích Tyršova, třída Svobody a Jaroslava Staši s ukončením na Terminálu Zlín střed.

Upozornění:

Rozvoj trolejbusové sítě MHD mimo stávající trolejbusové trasy se v převážné míře předpokládá formou provozování trolejbusových hybridních vozidel. Není tedy potřebná rozsáhlá výstavba trakčního a napájecího vedení.

Následuje obrázek trolejbusové sítě MHD.

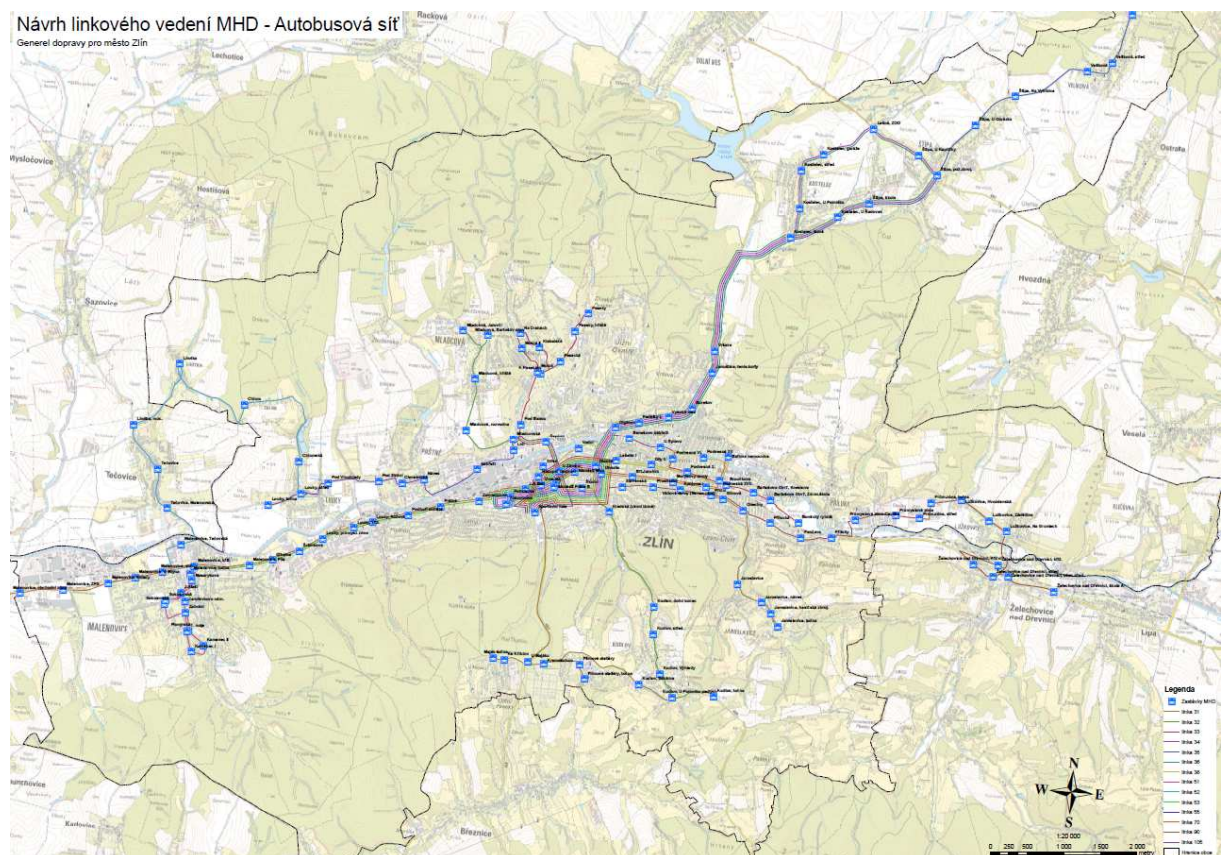


Obrázek 6: Návrh linkového vedení trolejbusové sítě MHD

Autobusové linky MHD

Návrh autobusové sítě MHD zachovává stávající trasy u linek 31, 34, 35, 38, 51, 53, 55, 70 a 90. Z důvodu nízké poptávky byla zrušena linka 37. Drobné úpravy jsou navrženy u linky 32, kdy vybrané spoje zajiždějí do lokality Mladcová, Jalovčí a u linky 33, která je v oblasti Bartošova čtvrti prodloužená ze zastávky Zdravotnická škola do nové bytové oblasti Boněcký rybník. Změny jsou navrženy v městských částech Kostelec a Štípa, linka 36 je vedena jako okružní, protisměrná k lince 34, současně linka 35 se stává rozhodující pro spojení Velíkova-Štípa-Antonínova. Novým prvkem je prodloužení linky 52 z Chlumu na zastávku Louky, střed s garantovaným přestupem na trolejbusovou linku 3. Nová autobusová linka 105 je vedena ze zastávky Louky, točna po ulicích Náves Louky-Pod Vinohrady-Pod Strání-Nábřeží a Gahurova s ukončením na obratišti Sportovní hala.

Následuje obrázek autobusové sítě MHD. Další obrázky dokládají schémata a popis linek, které jsou návrhem upraveny nebo změněny.



Obrázek 7: Trasy linkového vedení autobusové sítě MHD

Výhledový odhad počtu přepravených cestujících MHD za rok vychází na přibližně 32,8 mil. osob, což mírně převyšuje stav v roce 2014. Výsledek lze považovat za velmi příznivý, protože díky rozvoji železniční dopravy se převažující část cestujících přesouvá právě z MHD na železnici.

Návrh 2035 za 24 hodin				
Srovnání MHD celkem				
Ukazatel		MHD/Stav	MHD/Návrh	Změna
Počet linek		26	24	0.923
Vozokilometry		14966.8	16754.3	1.119
Spoje		1750	1726	0.986
Cestující		91034	102429	1.125
Osobokilometry		304415.7	283653.9	0.932
Vypravenost		72	79	1.097
V mil. Kč/rok		MHD/Stav	MHD/Návrh	Změna
Provozní náklady		216.9	235.0	1.084
Tržby		108.5	115.9	1.069
Ztráta		108.4	119.1	1.099

Tabulka 10: Provozní a ekonomický propočet návrhu MHD pro rok 2035 v mil. Kč za rok (ceny roku 2014)

Železniční doprava a veřejná linková doprava

Ambiciózní záměry železniční dopravy v modernizaci železniční tratě 331 Otrokovice-Zlín-Vizovice výraznou měrou ovlivňují rozdělení trhu veřejné dopravy i celkovou dělbu přepravní práce. Nová provozní schémata vlaků, očekávané zkrácení jízdních doby v průměru o 20% a zvýšení nabídky na následný špičkový interval 15 minut v úseku Otrokovice-Zlín a 30 minut v úseku Zlín-Vizovice oslovuje především cestující na delší vzdálenosti. Železniční doprava přednostně přebírá dlouhé cesty uživatelů MHD, výpočty prokazují také přesuny z individuální automobilové dopravy. Výhledové modelové zatěžovací výpočty pro rok 2035 signalizují přibližně 3,2 násobné zvýšení poptávky při zatížení až 8,6 tis. cestujících za 24 hodin v obou směrech. Rozhodující železniční stanicí je stanice Zlín střed s obratem kolem 6 tis. osob/24 hodin. Železniční stanice Prštné vykazuje obrat cca 0,9 tis. osob, stanice Podvesná cca 1,1 tis. osob, stanice Dlouhá cca 1,8 tis. osob, stanice Malenovice cca 0,1 tis. osob, stanice Malenovice zastávka cca 1,2 tis. osob a stanice Příluky cca 0,3 tis. osob za 24 hodin.

Veřejná linková doprava v dostatečné kvalitě zabezpečuje obsluhu území a tím i službu v dojíždě osob do města Zlína. Předpokládá se zachování tras, linek a zastávek veřejné linkové dopravy bez větších změn s ukončením na dopravním terminálu Zlín střed. Doporučujeme zvážit námět na výrazně větší dopravní obsluhu zastávky Náměstí Míru v souvislosti s vyhrazením výše uvedeného úseku třídy T. Bati veřejné dopravě. Veřejná linková doprava, vykazuje mírný růst poptávky, příčinou je zejména probíhající migrace obyvatel města do lokalit rodinného bydlení na okraji města nebo v těsném sousedství. Také u veřejné linkové dopravy je rozhodující zastávkou Zlín, autobusové nádraží s obratem kolem 9,4 tisíc osob za 24 hod (bez vlivu případné zastávky náměstí Míru).

Infrastrukturní podmínky a další předpoklady rozvoje

Zastávky (obrátiště) MHD

Ke zlepšení dopravní obsluhy města Zlína je navrženo celkem 26 nových zastávek, včetně přemístění stávajících v oblastech a lokalitách Prštné, Louky, Rybníky, Podhoří, Baťův areál, Mladcová, Bartošova čtvrť, Podlesí, Havlíčkovo a Peroutkovo nábřeží a Malenovice.

Preference MHD, uplatnění systému D+R

Z hlediska nedostatečné výkonnosti komunikačního skeletu nastává složitá dopravní situace pro provoz vozidel MHD na ulicích Sokolská a Dlouhá v úseku Tyršovo nábřeží-Vodní. Upřednostnění vozidel MHD v tomto prostoru doporučujeme řešit kombinací omezených vyhrazených autobusových pruhů před uvedeným úsekem a detekce a komunikace vozidel s řadiči SSZ. Jedná se o tzv. „světelné závory“ před křižovatkou nebo zastávkou MHD pro umožnění přednostního průjezdu vozidel MHD křižovatkou nebo výjezdu ze zastávky. Obdobným způsobem doporučujeme řešit prostor zastávky Školní s vazbou na křižovátku Štefánikova-Osvoboditelů.

Nedílnou součástí podpory VHD, resp. MHD je rovněž tvorba informačního systému pro cestující (inteligentní zastávky) a marketingová činnost propagující přednosti, výhody a přínosy veřejné hromadné dopravy, resp. městské hromadné dopravy zejména pro životní prostředí a kvalitu života.

Systém obsluhy D+R představuje pravidelnou nabídku veřejné dopravy, která se realizuje na vymezených trasách a zastávkách až na základě individuální telefonické poptávky. Služba oslovuje omezený okruh zákazníků z okrajových oblastí města, její potřebnost vyžaduje cílený průzkum poptávky. Na území města Zlína se může jednat například o lokality Kocanda, Klábalka, Příluky, Horní dědina nebo okrajové oblasti Prštného, Louk a Zahradní čtvrti.

Vozidla a technologické podmínky

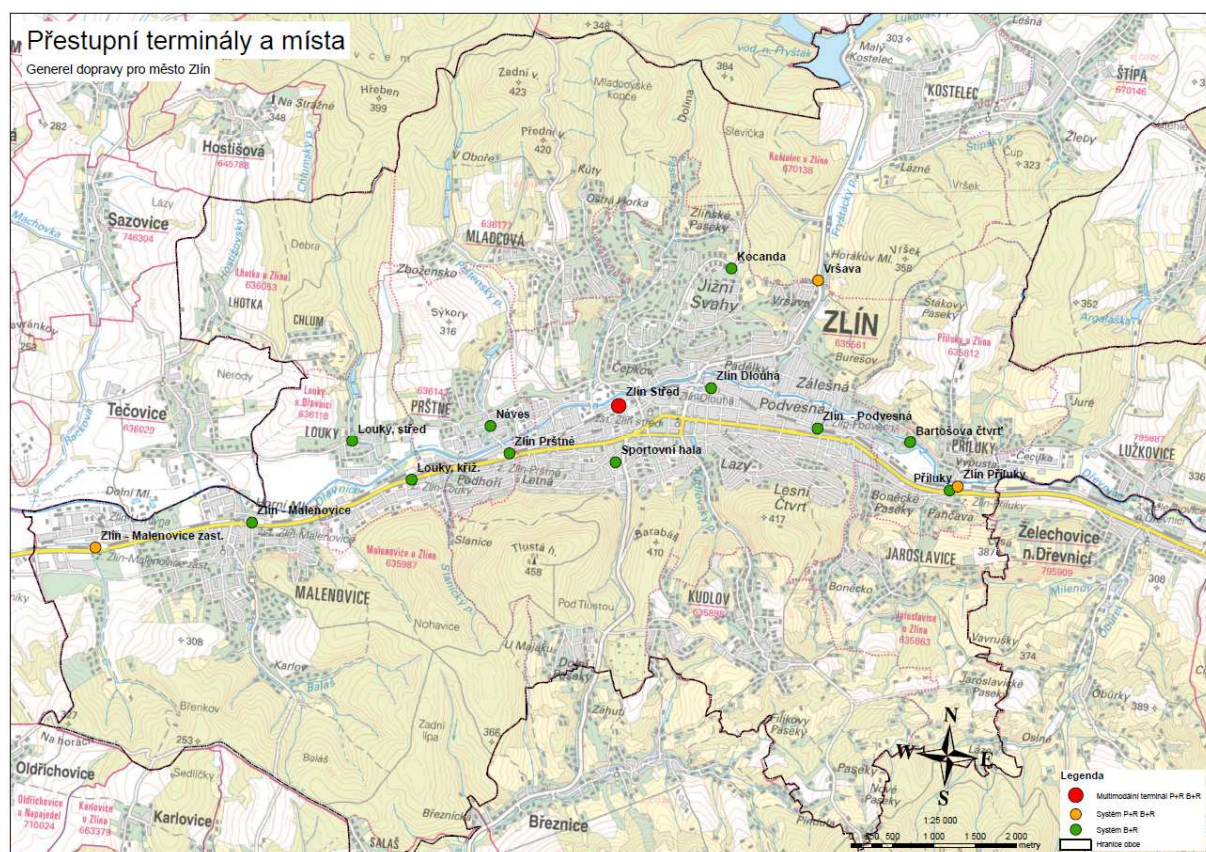
Výhledový návrh trolejbusové dopravy obsahuje záměry na obsluhu dalších území města. V této souvislosti dochází k růstu dopravního výkonu trolejbusové dopravy, resp. i energetického výkonu o zhruba 1 MW s potřebou výstavby 1 nové měřírny. Návrh také rozvíjí trolejbusovou síť mimo základní trolejbusové trasy, ve většině případů nebude hospodárné budovat trolejové a napájecí vedení, proto se předpokládá zvýšené provozování hybridních vozidel. Doporučujeme pokračovat v další obnově trolejbusových vozidel, včetně současných hybridních vozidel s dieselaagregátem za vozidla hybridní s akumulátorem. Tyto vozidla mohou být využita kromě stávajících oblastí Louky, Příluky, Lůžkovice a Želechovice nad Dřevnicí také při obsluze lokalit Prštné, Podhoří nebo Malenovice. Rozvoj trolejbusové sítě mimo základní trolejbusové trasy a očekávaný nárůst poptávky u železniční osobní dopravy může přivodit také snížení potřebnosti kloubových trolejbusových vozidel. Odhadujeme, že stávající 42% podíl standardních vozidel se postupně může zvýšit až na 55%. Vozidla velikosti 7-10m (midibus) s počtem kolem 25 míst k sezení bude vyhovovat trasám se zatížením kolem 1 tisíc cestujících za 24 hodin v obou směrech při špičkovém intervalu 20-30 minut. Uvedené parametry vykazují autobusové linky 31, 32 a také soubor linek 34, 35 a 36, které obsluhují oblasti Kostelec a Štípa. V úhrnu se jedná o odhadovanou výhledovou potřebnost 13 vozidel. Vozidla délky kolem 6m s počtem přibližně 12 míst k sezení se uplatní na linkách, kde se zatížení bude pohybovat kolem 500 osob a méně za 24 hodin v obou

směrech při intervalu 20-30 minut. Tyto ukazatele se týkají linek 38, 51 a 52, kdy potřebnost dosahuje celkem 5 vozidel.

Park and Ride a Bike and Ride

Systém Park and Ride znamená použití automobilové a veřejné hromadné dopravy a systém Bike and Ride pak využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy při realizaci jedné cesty. Všechny tyto formy dopravy jsou svým pojetím multimodální cesty, kdy je podporována veřejná hromadná doprava. Systém Park and Ride navrhujeme realizovat v prostoru dopravního terminálu Zlín střed. Dále na západní straně města v železniční stanici Malenovice zastávka a na východě města v železniční stanici Příluky. Ve vazbách od severu se nabízí vhodná lokalita obřatiště MHD Vršava. V prostoru dopravního terminálu Zlín střed doporučujeme vytvořit nabídku kolem 50-60 parkovacích míst pro IAD v systému P+R, dalších 10-20 parkovacích míst pak na každou ze zbývajících 3 uvedených lokalit, případně až 30 míst při odlišném vývoji dělby přepravní práce.

Systém Park and Bike doporučujeme situovat na všechny železniční stanice na území města Zlína. Dále na vybraných konečných zastávkách MHD, které jsou situovány kolem hlavních cyklistických tras – Vršava, Příluky, Bartošova čtvrť, Kocanda, Prštné náves, (Sportovní hala), případně na vhodných zastávkách MHD jako např. Louky, střed nebo Louky, křižovatka. Také v tomto případě rozhodující část nabídky v objemu kolem 60-70 stojanů pro kola doporučujeme situovat do dopravního terminálu Zlín střed.



Obrázek 8: Přehledná situace terminálu a přestupních míst systému P+R a B+R

6 ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

Doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy s významnou prostorovou náročností a má nezastupitelnou roli při souhrnném řešení mobility. Jako služba nabídkového charakteru vyžaduje komplexní organizovanost a systémové přístupy, včetně řízení a financování. Jedná se o segment dopravní soustavy, který umožňuje ovlivňovat mobilitu, nicméně výrazná restriktivní opatření zde nejsou namístě.

Řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí potřebných nároků na parkování a odstavování vozidel, v návrhu jsou sledovány tyto rozhodující cíle:

- zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- udržení kvality života, kvality území a bydlení
- snížení negativních vlivů na životní prostředí.

Při hledání podoby vyváženého, funkčního a ekonomicky efektivního modelu dopravy v klidu doporučujeme naplňovat následující prvky:

- ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
 - finanční prostředky získané regulací dopravy v klidu investovat do rozvoje městského systému dopravy v klidu, výnosy rovněž využívat na řešení dopravy v klidu v obytných oblastech
 - záměry, které by zakládaly dlouhodobé ekonomické závazky města spíše podporovat finančními nebo jinými pobídkami
 - zajistit kvalitu bydlení a pobytové funkce v celém prostoru centra města.
- Zajištění nabídky pro všechny uživatele systému dopravy v klidu
 - pro obyvatele sledovat beze zbytku zabezpečení odstavných stání, nutným předpokladem je jejich územní a dopravně organizační garance, odstavná stání v rámci zastupitelnosti dále využívat pro parkování firem a živnostníků
 - atraktivitu centra města podpořit komplexním řešením krátkodobého parkování, nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a za akceptovatelného zpoplatnění.

6.1 Odstavování vozidel v obytných souborech

Předpokládáme, že při nezměněné demografické struktuře by se stupeň automobilizace nadále zvyšoval a k výhledovému roku 2035 by dosáhl úrovně kolem 509 osobních vozidel/1000 obyvatel. Avšak změny demografické struktury (stárnutí) obyvatel povede pravděpodobně ke korekci růstu počtu vozidel, předpokládáme výsledný nárůst objemu osobních vozidel o zhruba 13%.

Řešení problému nedostatečných kapacit odstavování vozidel ve vícepodlažní zástavbě musí obsahovat především dostavbu v uličních profilech a návrh nových odstavných ploch, doplňkově pak výstavbu omezeného počtu objektů pro odstavování vozidel. Problém se týká zejména vícepodlažní panelové zástavby, která vznikala v 70. až 90. létech minulého století. V lokalitách rodinného bydlení je tento problém patrný v lokalitách „Baťových domků“, kde nejsou dostatečné prostory ani na soukromých pozemcích ani v rámci uličního profilu.

Celkovou výhledovou bilanci odstavování vozidel pro jednotlivé sledované oblasti města dokládá následující tabulka.

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

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

Tabulka 11: Výhledová bilance poptávky po odstavování vozidel ve sledovaných obytných oblastech

Poznámka:

Bilance byla sestavena podle následujících předpokladů:

- *automobilizace se k roku 2035 zvyšuje na přibližně 509 vozidel/1000 obyvatel*
- *stárnutím obyvatel se nárůst počtu odstavených vozidel redukuje na přibližně 12,5%*
- *počet obyvatel v oblastech se migrací snižuje do roku 2035 v průměru o 8%*

Celková výsledná poptávka ve sledovaných oblastech města k výhledovému roku 2035 činí 9350 odstavných stání. Tuto poptávku navrhujeme uspokojit stávající nabídkou 8026 vyznačených a vyhovujících stání na terénu a řešením nevyhovujícího odstavování vozidel (nevyhovujícím způsobem je v současnosti odstaveno 1959) formou dopravně organizačních opatření a stavebně technickými úpravami uličního profilu komunikací. Protože ale navrhovaná opatření nemusí pokrýt beze zbytku počet nevyhovujících stání, doporučujeme možný nedostatek řešit omezenou výstavbou odstavných stání na terénu, případně pak výhledovou výstavbou vícepodlažních objektů hromadných garáží. Pro objekty hromadných garáží doporučujeme přednostně využívat plochy stávajících parkovišť nebo garáží s kapacitou 20-50 míst. Budování větších kapacitních objektů hromadných garáží na obvodech obytných zón není v současnosti již doporučováno.

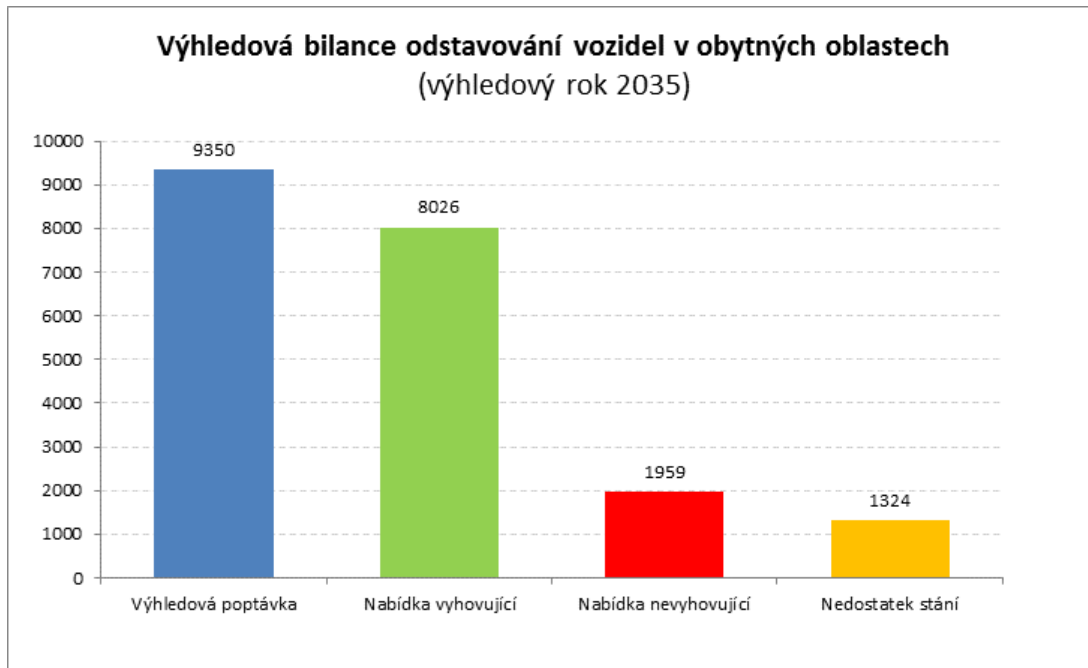
Využitelnými návrhy a opatřeními, které mají úsporný charakter a řeší i dopravně organizační a regulační nedostatky, mohou být například:

- jednosměrné komunikace; jejich využití pro dopravu v klidu je zřejmé, nejsou však vhodné v případech, kdy dochází k výraznému růstu společenských nákladů, musí být doprovázeny zklidňujícími opatřeními ke snížení rychlosti
- obytné ulice nebo zóny a úsporné komunikace, např. jednopruhové obousměrné; uplatní se v lokalitách s intenzitou do 500 vozidel/24 hod., kde se dá předpokládat pohyb chodců ve vozovce, bude upřednostněna pobytová funkce v území
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště; využívá se v oblastech, kde se ve větších objemech realizuje nevyhovující parkování a odstavování vozidel, kde je možné riziko v nevyužívání garážových objektů
- oblasti rezidentního stání; uplatní se v lokalitách, kde je možné riziko parkování dalších zákaznických skupin, které omezuje kvalitu bydlení, obvykle se jedná o obytná území v těsném sousedství dopravně atraktivního území,

jejich uplatnění je zcela individuální, řešení musí vycházet z konkrétních místních podmínek. Důležitým aspektem koncepce a následného řešení dopravy v klidu je vymezení požárních

ploch pro nástup IZS. Tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, tyto plochy zhoršují výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

Celkovou výhledovou bilanci odstavování vozidel za všechny sledované oblasti města dokládá následující graf. Další obrázky ukazují možnosti řešení uličního profilu nebo jednoduchého objektu hromadné garáže.



Graf 10: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035, sledované oblasti Zlína



Obrázek 9: Příklad oboustranného kolmého stání v obytných souborech



Obrázek 10: Příklad malé polozapuštěné hromadné garáže v místě původního parkoviště

Problematika oblastí Zálešná, Letná a podobných

Popis dopravní situace

- intenzita dopravy nepřesáhne 500 vozidel/24 hod., je možné použít úsporné kategorie komunikací, s ohledem na neexistující chodníky a pohyb chodců na vozovce je žádoucí snížit dovolenou rychlost na 20 km/hod.
- komunikace šířky cca 4m s obousměrným nebo jednosměrným provozem nedovoluje stání vozidel, tedy není možné parkování a odstavování vozidel, šířka komunikace ani různé režimy provozu neumožňují při parkování zásah vozidel IZS.

Možnosti řešení

- legalizace dopravní situace představuje odstranění parkování na komunikaci, vozidla budou odstavena pouze na soukromých pozemcích
- s ohledem na pohyb chodců (neexistují chodníky) je řešením obytná zóna bez možnosti parkování vozidel (s jednosměrným provozem), lze předpokládat, že forma obytné ulice umožní realizovat omezený počet parkovacích stání v souladu s legislativou
- nabízí se chybějící nabídka realizovat parkovacími plochami na koncích ulic, v místech navazující na stávající garáže v případě oblasti Zálešná
- v oblasti Letná lze komplikace v obsluze území řešit pouze novými kapacitami v okrajových prostorách území.



Obrázek 11: Stávající dopravní situace na ulici Zálešná IV



Obrázek 12: Stávající dopravní situace na ulici Kotěrova

6.2 Parkování vozidel na území centra města

Organizování statické dopravy, regulace parkování, by mělo být chápáno jako přiřazení vhodné parkovací kapacity veřejného prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny zákazníků, jako jsou obyvatelé, návštěvníci (krátkodobé parkování) a zaměstnanci (dlouhodobé parkování). Při uspokojování požadavků doporučujeme sledovat princip vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin

- obyvatelé bydlící v oblasti (zachování obytné funkce území)
- právnické osoby se sídlem v oblasti (podpora podnikání)
- návštěvníci (zachování dostupnosti území pro veřejnost).

Za těmito skupinami pak doporučujeme zařadit skupinu zaměstnanci, kteří by měli mít „nejméně příznivé“ podmínky v dostupnosti území. Obecně však platí podmínka, že regulace statické dopravy vyžaduje dostatečnou kapacitu nabídky, což obvykle v našich městech nebývá naplněno.

Vlastní řešení parkování v centru města vychází z následující bilance dopravy v klidu dopravy pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2035, sledovaný počet obyvatel a jeho demografické složení a výhledový reálně optimistický scénář dělby přepravní práce.

Konstrukce výhledové poptávky pro automobilizaci 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (oblasti centra, mimo areál Svitů a Čepkova)						
Druh nabídky/poptávky	Krátkodobé parkování	Dlouhodobé parkování	Zaměstnanci	Obyvatelé	Obyvatelé po 18 hod.	Suma
Komunikace a plochy (průzkum)	302	197	663	909	1585	2070
Zpoplatněné parkoviště (databáze)	259	41	109	47	62	456
Parkovací domy (databáze)	132	62	144	0	0	337
Celkem	692	301	916	956	1648	2864

Tabulka 12: Konstrukce výhledové poptávky pro rok 2035 podle uživatelských skupin a způsobu parkování, max. počet vozidel v hodině

Následující tabulka dokládá bilanci pro výhledové období roku 2035, odvozená maximální poptávka, která akceptuje úplné zabezpečení potřeb rezidentního stání je zhruba o 460 vozidel vyšší než odhad nabídky.

Konstrukce výhledové nabídky pro automobilizaci 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (oblasti centra, mimo areál Svitů a Čepkova)				
Druh nabídky	Stanovená poptávka	Maximální poptávka	Odhad nabídky	Poznámka k nabídce
Komunikace a plochy (průzkum)	2070	2747	1892	
Zpoplatněné parkoviště (databáze)	456	471	681	Gah 100 stání
Parkovací domy (databáze)	337	337	520	bez Svitů
Celkem	2864	3556	3093	

Maximální poptávka představuje stav, kdy dojde k úplnému zajištění rezidentních stání

Tabulka 13: Výsledná bilance poptávky a odhad nabídky pro výhledový rok 2035, max. počet vozidel v hodině

Základní koncepce řešení

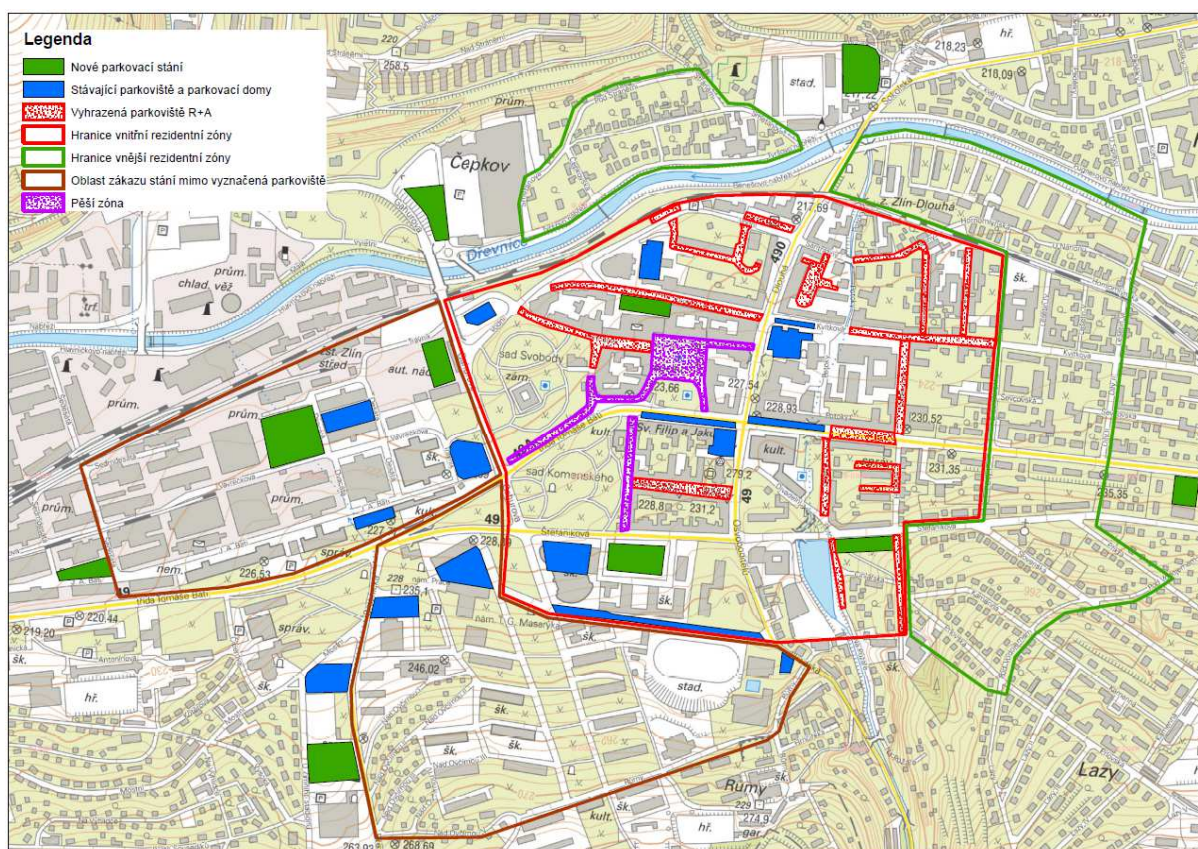
Motivací koncepcí je zklidnění dopravy v návaznosti na pěší zónu, zřízení lokálních rezidentních oblastí výrazně snižuje obrátkovost parkujících vozidel s dopadem na nižší intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Záměr je podpořen návrhem na zklidnění ulice třída T. Bati v úseku Dlouhá-Gahurova v rámci řešení IAD.

Principy řešení

- Stávající systém sdružené (společné) nabídky, která zajišťuje vyšší zastupitelnost a využití parkovací infrastruktury je modifikován na více segregovaný systém podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Je využívána regulace územní i cenová.
- Pro tuto ochranu jsou na území centra města zřízeny lokální rezidentní oblasti, jedná se o lokality, kde byla zjištěna největší poptávka obyvatel, patří k nim i místa kde již v současnosti je kromě dopravní obsluhy vjezd zakázán. Rovněž v rámci pěší zóny lze připustit omezený počet vyhrazených stání pro obyvatele.

- Na rozhraní centra města a navazujícího území jsou navrženy tzv. nárazníkové zóny, resp. rozsáhlejší rezidentní zóny a zóny se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště. Součástí těchto oblastí jsou také koncentrované parkovací kapacity pro skupiny uživatelů zaměstnanec a dlouhodobě parkující.
- Uživatelská skupina krátkodobého parkování využívá stávající systém zpoplatněných veřejných ploch a lokalit, předpokládá se vyšší využití nabídky soukromých parkovacích objektů. Pro bilanční rovnováhu je navrženo doplnění nabídky.
- Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ regulací za hranice centra města, kde se předpokládá doplnění koncentrované nabídky s bezplatným provozem, případně s omezeným zpoplatněním ve výši části provozních nákladů. Lze uvažovat také s víceúčelovým využitím této nabídky pro obyvatele i podnikatele.
- Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky. Právě dodržování pravidel regulace zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává nevhodný provoz i následný rozvoj. Domníváme, že zjištěné vysoké počty zaměstnanců a dlouhodobě parkujících jdou právě na vrub kvalitě dohledu.
- Nutným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Z tohoto titulu je upřednostněna koncentrace těchto kapacit před roztříštěností.

Systémovost a regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromých ploch a parkování na nich. Pozitivem je také podpora dalších udržitelných druhů dopravy. Podmínkou pro fungování systému je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky a cenovou regulací.



Obrázek 13: Koncepce dopravy v klidu v centru města Zlína a navazujícím území

Carsharing a systém K+R

Problematiku parkování a odstavování vozidel lze alternativně podpořit systémem spoluvlastnictví a sdílením osobního vozu, tzv. carsharingem. Carsharing je spoluvlastnictví auta mezi více osobami, je dovoleno také vlastnictví vozidla třetím subjektem, který zajišťuje servis a údržbu.¹ Do systému mohou být zapojeny fyzické osoby, korporace i veřejné organizace. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech a v centru města nebo zajištěním celé služby, včetně vozidel. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Tento systém však může ve výhledovém období pokrýt pouze velmi omezený objem poptávky. Na základě stavu v České republice a vývojových trendů v západní Evropě, včetně rozvoje tzv. plovoucích vozidel, odhadujeme pro výhledové období roku 2035 a město Zlín počet sdílených vozidel kolem 30-40 a počet potřebných parkovacích a odstavných stání zhruba 50-70 míst v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, dopravním terminálu a dalších dopravně exponovaných lokalitách jako např. Baťova nemocnice a UTB.



Obrázek 14: Příklad vyhrazeného parkoviště pro vozidla carsharingu; zdroj Bundesverband Carsharing (BCS)

Systém K+R (Kiss and Ride) je uplatnitelný pro potřeby dopravního terminálu Zlín střed. Jedná se o vyhrazená krátkodobá stání v trvání do 10 minut za účelem vyložení nebo naložení osob a zavazadel v návaznosti na železniční a autobusovou veřejnou dopravu. V podmínkách města Zlína odhadujeme potřebnost v rozmezí 10 až 20 vyhrazených stání. Systémy P+R a B+R jsou popsány v kapitole Veřejná hromadná doprava.

¹ Subjekt vlastní vozidla může být 100% vlastněn městem, či soukromým subjektem.

7 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

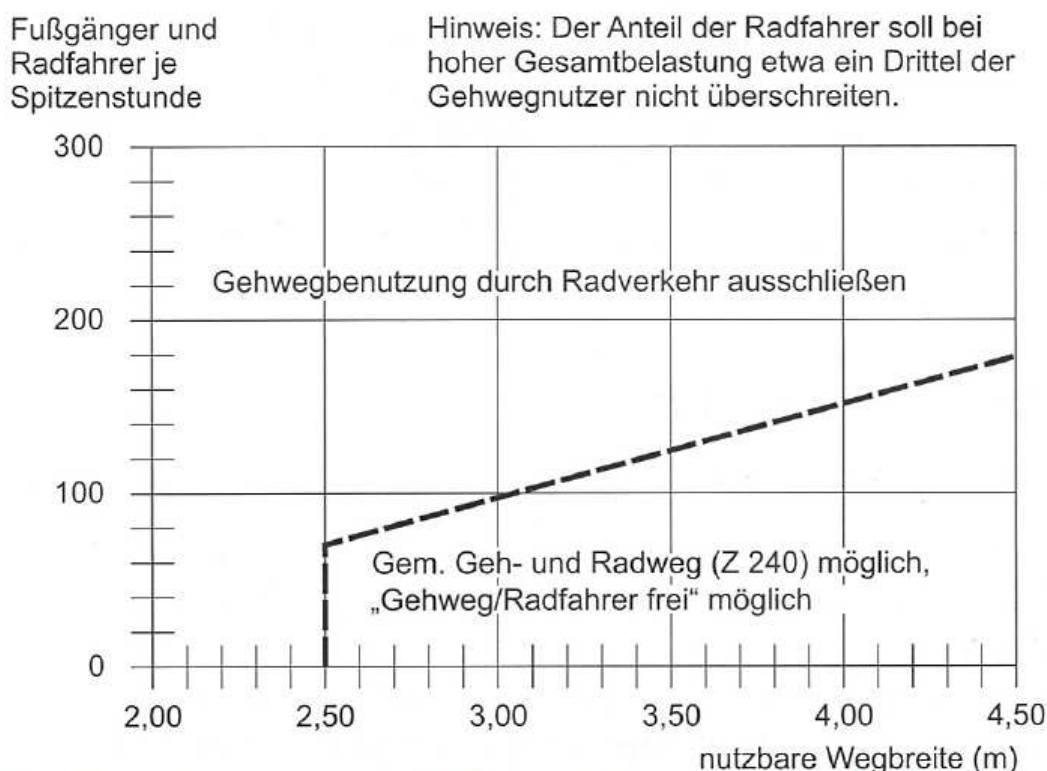
7.1 Cyklistická doprava, návrh základní sítě cyklistických tras

Cyklistická doprava se stává významnou součástí mobility, záměrem je zjištěný podíl na dělbě přepravní práce 1,6 % zvýšit na dvojnásobek až trojnásobek, což představuje přibližně 6 tis. cest za 24 hodin vykonaných obyvateli města. Největším problémem dnešní cyklistické dopravy je nedobudovaná ucelená cyklistická síť umožňující bezpečný a plynulý pohyb po městě.

Návrh cyklistické dopravy rozpracovává původní dokumenty města, vlastní koncepce řešení a přednostní kroky dostavby sítě jsou založeny na definování základní kostry cyklistických tras podle používaných spojení a zjištěných intenzit cyklistické dopravy. Takto definovaná kostra byla promítnuta do území, kde by měla splňovat požadované úrovně segregace ve vztahu k automobilové dopravě a současně harmonizovat s podmínkami pro základní trasy pěší dopravy, u kterých by měly být uplatněny max. možné prvky bezbariérového provedení.

V návrzích byly rovněž zohledněny zvyklosti ve tvorbě cyklistické infrastruktury a jejího využívání cyklistickou dopravou. Návrh představuje dostavbu chybějících rozvojových úseků pro dosažení celistvosti sítě pro denní používání. Návrh rovněž dokládá soupis přednostních kroků v rozvoji základní cyklistické sítě, včetně rizikových lokalit a nebezpečných míst. Tato problematika by měla být dále rozpracována do studijní úrovně řešení.

Důležitým východiskem je doporučená použitelnost společného vedení cyklistického a pěšího provozu, což je doloženo na následujícím obrázku.



Obrázek 15: Funkčně závislé hranice použitelnosti společného vedení pěšího a cyklistického provozu souběžně s vozovkou

Obrázek 15: Příklad z připravované novely TP 179 inspirované doporučeními ERA

Dalšími uplatněnými podpůrnými prvky k dosažení ucelenosti sítě cyklistických tras a plošného efektu pro komfortnější využívání cyklistické dopravy jsou například:

- vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací všude tam, kde to místní podmínky dovolují
- integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy nebo piktogramy
- zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější
- cyklistická ulice ve smyslu novely zákona 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 39a
- obytné zóny, kde cyklistická doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu
- pěší zóny, kde může být cyklistické dopravě povolen vjezd nebo dovolen např. ve stanovených trasách nebo oblastech, případně v omezené době.



Bicycle boulevard on Ankeny Street in [Portland, Oregon](#)

Obrázek 16: Příklad cyklistické ulice v USA, Portland, Oregon; Zdroj: Wikipedia

Na základě více hodnotové analýzy, kdy byly brány v úvahu intenzity silniční dopravy, intenzity cyklistické dopravy, základní trasy pěší dopravy, územní podmínky, zavedené zvyklosti a další, bylo vypracováno posouzení základní sítě cyklistických tras v současné podobě a navržena její přestavba a dostavba.

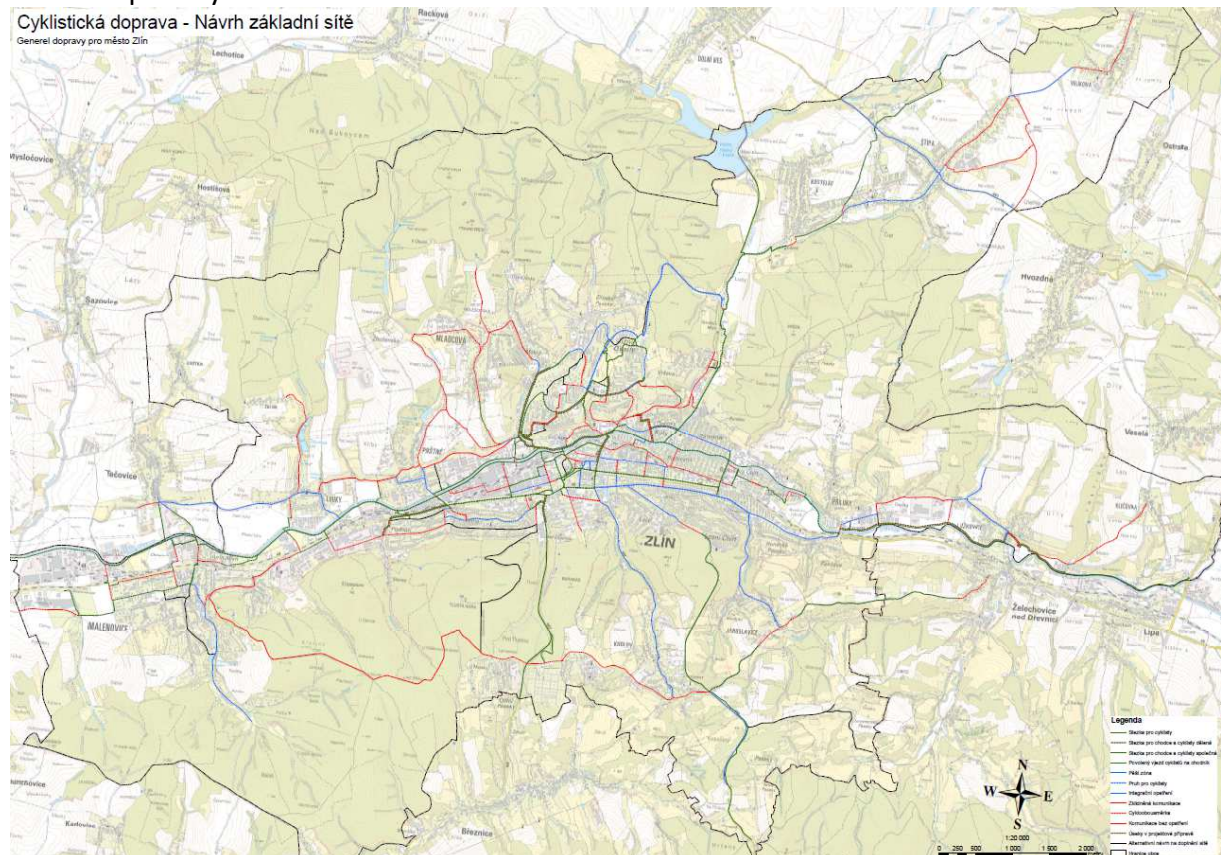
Posouzení komunikací základní sítě cyklistické dopravy Zlín		
	Km	Podíl v %
Stávající vyhovující úseky	53.6	31.2
Úseky navržené k dostavbě	106.5	62.0
Úseky v projektové přípravě	11.7	6.8
Celkový rozsah výhledové základní sítě	171.8	

Tabulka 14: Rozsah základní sítě cyklistické dopravy podle kvality trasy, stav roku 2016

Návrh základní sítě komunikací cyklistické dopravy Zlín, výhled 2035		
	Km	Podíl v %
Stezka pro cyklisty	21.8	12.7
Stezka pro chodce a cyklisty dělená	28.2	16.4
Stezka pro chodce a cyklisty společná	17.3	10.1
Povolený vjezd cyklistů na chodník	0.4	0.2
Pěší zóna	0.7	0.4
Pruh pro cyklisty	5.5	3.2
Integrační opatření	30.7	17.9
Zklidněná komunikace	15.4	9.0
Cykloobousměrka	1.9	1.1
Komunikace bez opatření	37.3	21.7
Alternativní trasy	12.6	7.3
Celkový rozsah výhledové základní sítě	171.8	

Tabulka 15: Rozsah základní sítě cyklistické dopravy podle druhu komunikace, výhled roku 2035

Návrh základní sítě cyklistických tras dokládá následující obrázek, barevně jsou rozlišeny vhodné způsoby řešení tras a úseků.



Obrázek 17: Návrh základní sítě tras cyklistické dopravy, výhled roku 2035

Bike Sharing, systémy B+R

Systém půjčování (sdílení) jízdních kol, který je ve velkých zahraničních městech běžný, se postupně rozvíjí také v ČR. Rozhodujícími zákazníky jsou obyvatelé města pro krátkodobé využití za různými účely a turisté, kteří systém využívají obvykle na delší dobu. Jedná se další vhodný prvek zajištění mobility osob a to i přesto, že přínos systému bude na okraji podílu na mobilitě.

Na rozdíl od carsharingu, kdy je služba poskytována soukromým sektorem, doporučujeme bikesharing zajišťovat spíše veřejným poskytovatelem, např. městem nebo dopravcem MHD. V případě poskytovatele v osobě dopravce MHD se konkurenční výhodou stává rozsáhlá síť zastávek MHD, které mohou sloužit jako stanoviště. Právě rozsáhlá síť stanovišť je podmínkou úspěšnosti, stejně důležitý je také jednotný rozvoj systému, včetně marketingové podpory. Stanoviště musí být situována ve významných oblastech bydlení, dále v důležitých uzlech veřejné dopravy a atraktivních společenských, kulturních, sportovních nebo komunálních lokalitách.



Obrázek 18: Stanoviště bikesharingu v Lyonu (Francie); autor: Camila Santos Ferreira/Mario Durán Ortiz

V podmínkách města Zlína doporučujeme pro střednědobý horizont sledovat nabídku kolem 50 jízdních kol a zhruba 30 stanovišť. Ve své podstatě systém bikesharing vyžaduje stanoviště, jízdní kola, včetně servisního zázemí a SW vybavení podle způsobu provozování. V případě elektrokol se již jedná o složitější technické zázemí – nabíječkové stojany, bezpečnostní a odbavovací prvky.

Systém dopravy B+R (Bike and Ride) je podrobněji popsán v kapitole Veřejná hromadná doprava.

7.2 Pěší doprava, návrh základní sítě

Pěší doprava má významný podíl na dělbě přepravní práce, který činí kolem 25% a výhledovou motivací je tento podíl udržet. Je však potřebné zmínit, že za „znevýhodněnou“ skupinu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace je možné označit kolem 29% populace města. Tento podíl se bude se stárnutím obyvatel dále zvyšovat.

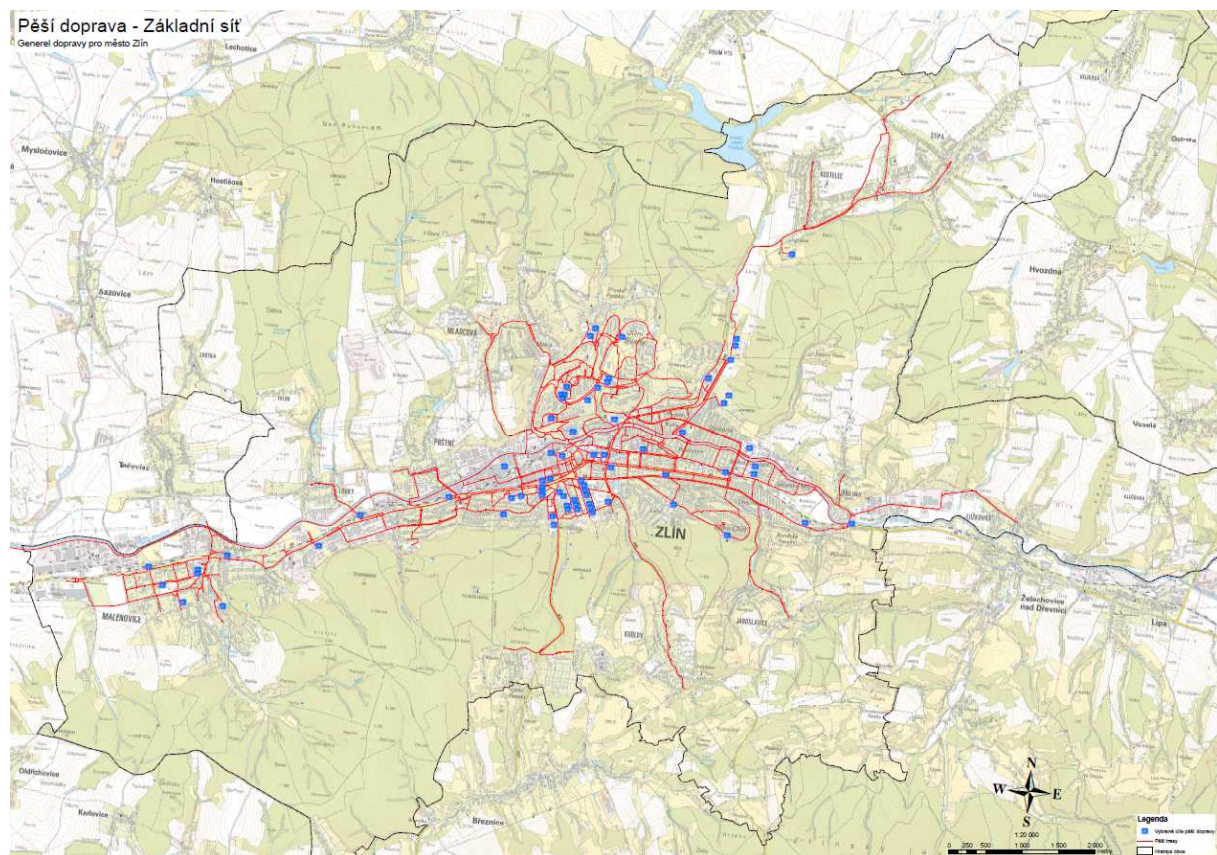
Bezpečnost a bezbariérovost pěší infrastruktury je důležitým faktorem kvality života, přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomického a

společenského uplatnění. Za osoby se sníženou schopností pohybu či orientace se nepovažují jen zdravotně handicapovaní lidé, ale spadá sem také početná skupina seniorů, rodičů s malými dětmi, osoby, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod. Ti všichni mohou mít problémy s bezpečným pohybem a orientací v území. Jedná se o nejvíce zranitelnou část uživatelů dopravního systému vyžadující ochranu před motorovými vozidly, ale i cyklisty.

Průzkum intenzity pěší dopravy potvrdil komplikovanost a rizikovost běžně provozovaných společných stezek pro chodce a cyklisty. Např. zjištěné zatížení na společné stezce pro chodce a cyklisty podél Fryštáckého potoka – 997 chodců a 1334 cyklistů za 24 hodin, špičková hodina 103 chodců a 108 cyklistů, celkem pak 211 uživatelů stezky. Návrh nových TP 179 (podle ERA) definuje při tomto zatížení stezky výhradně dělené, přičemž základní šířka pouze cyklistické stezky dle tohoto předpisu je stanovena na 2,5-3m. V praxi to musí znamenat, že koncepce cyklistické dopravy musí být harmonizována s podmínkami pro základní síť pěších tras.

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

Následující obrázek dokládá základní výhledovou síť pěší dopravy, která byla podrobně zkoumána v terénu. Podrobné grafické přílohy (mapové listy) jsou doloženy pouze na CD.



Obrázek 19: Základní síť pěší dopravy, výhled 2035

Komunikace základní sítě pěší dopravy, výhled 2035		
	Km	Podíl v %
Vyhovující úseky komunikací	70.6	45.1
Vyhovující úseky komunikací s úpravou	38.1	24.3
Nevyhovující úseky komunikací	25.7	16.4
Úseky komunikací k doplnění	21.1	13.5
Úseky komunikací k doplnění, alternativní	1.0	
Úseky komunikací v rekonstrukci	1.2	0.8
Celkový rozsah výhledové základní sítě	156.7	
Zastávky MHD, základní síť pěší dopravy, stav 2015/2016		
	Počet	Podíl v %
Vyhovující zastávky	98	43.4
Vyhovující zastávky s úpravou	108	47.8
Nevyhovující zastávky	20	8.8
Celkový počet zastávek na základní síti	226	

Tabulka 16: Rozsah základní sítě pěší dopravy, hodnocení kvality komunikací

Příklady nevyhovujícího stavu



Obrázek 20: Nevyhovující délka přecházení na ulici Podvesná XVII, neúplnost prvků



Obrázek 21: Nevyhovující společný provoz chodců a cyklistů podél řeky Dřevnice, vysoké intenzity, neoddělený provoz



Obrázek 22: Nejasné pěší trasy v prostoru Krajské nemocnice T. Bati, nesnížená obruba, chybějící prvky



Obrázek 23: Nevýhovující stavební stav zastávky VHD Věžové domy



Obrázek 24: Praktický příklad správného uspořádání stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, Zlín-stezka podél ulice třída T. Bati



Obrázek 25: Návrh základních tras pěší dopravy, podrobné mapové listy pouze na CD

Další opatření k podpoře pěší dopravy

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

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

8 STŘEDNĚDOBÝ PLÁN ROZVOJE DOPRAVY

Kapitola obsahuje soubor doporučených opatření k realizaci v nejbližším období 10 let, tedy do roku 2025. Jedná se o opatření a aktivity se zřetelnou orientací k podpoře veřejné dopravy, dopravy pěší a dopravy cyklistické, která jsou nutná pro naplnění cílů změny dopravního chování ve směru k udržitelné dopravě. Pouze kvalitní a bezpečná infrastruktura udržitelných druhů dopravy je základem k jejich vyššímu využívání. Rovněž revitalizace systému parkování v synergii s kvalitou služeb veřejné dopravy jsou důležitým základem využívání udržitelné dopravy na úkor dopravy automobilové. Rozvoj komunikační sítě lze považovat za velmi střízlivý, odpovídající základním potřebám automobilové dopravy.

Individuální automobilová doprava

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

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

Vhodným příspěvkem k provozní stabilitě na ZAKOS může být podpora systému carsharing – spoluvlastnictví a sdílení osobního vozidla.

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

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

Tabulka 17: Navrhované stavby IAD do roku 2025

Poznámka:

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

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

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

Tabulka 18: Navrhované křižovatky do roku 2025

Veřejná hromadná doprava

Řešení je výrazně zaměřeno na rozvoj VHD, zvýšení kvality nabídky, zlepšení dostupnosti v území s motivací zvýšení počtu cestujících do roku 2035 až o zhruba 11,4 tis. za 24 hodin (výsledky modelování dopravy) oproti stavu roku 2014. Jedná se o ambiciózní plán, který vyžaduje synergii řady opatření, včetně kvalitativní změny integrovaného dopravního

systemu Zlínského kraje, případně jeho regionální podoby ve spádovém území statutárního města Zlína.

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

Tabulka 19: Prioritní kroky rozvoje sítě VHD; jedná se pouze o výčet staveb

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

Tabulka 20: Prioritní kroky rozvoje systémů P+R, B+R; jedná se pouze o výčet staveb

Poznámka:

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

Další doporučená opatření:

- Kvalitativní kroky v rozvoji integrovaného dopravního systému (IDS) jak ve vnějším spádovém území města Zlína, tak i na jeho vlastním území – harmonizace a spolupráce nabídky, sjednocení a zjednodušení tarifního systému, včetně jízdného pro krátké cesty, koordinovaný rozvoj technických prvků, včetně odbavovacího a informačního systému, marketingová podpora veřejné dopravy a IDS
- Obměnu vozového parku s motivací bezbariérovosti, v omezeném rozsahu i komfortu klimatizace, s postupnou orientací na trolejbusová hybridní vozidla s akumulátorem, na postupné vyrovnávání podílu kloubových a standardních vozidel s omezeným uplatněním autobusů délky 8-10m (midibus)
- Zvyšování kvality upřednostnění vozidel MHD na hlavních trasách formou aktivní preference, na vybraných křižovatkách a úsecích formou „světelných závor“ a vyhrazených jízdních pruhů
- Pokračování v rozvoji informačního systému (inteligentní zastávky, informace ve vozidlech, dispečerské řízení), marketingová opatření na podporu využívání MHD.

Doprava v klidu (statická doprava)

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

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

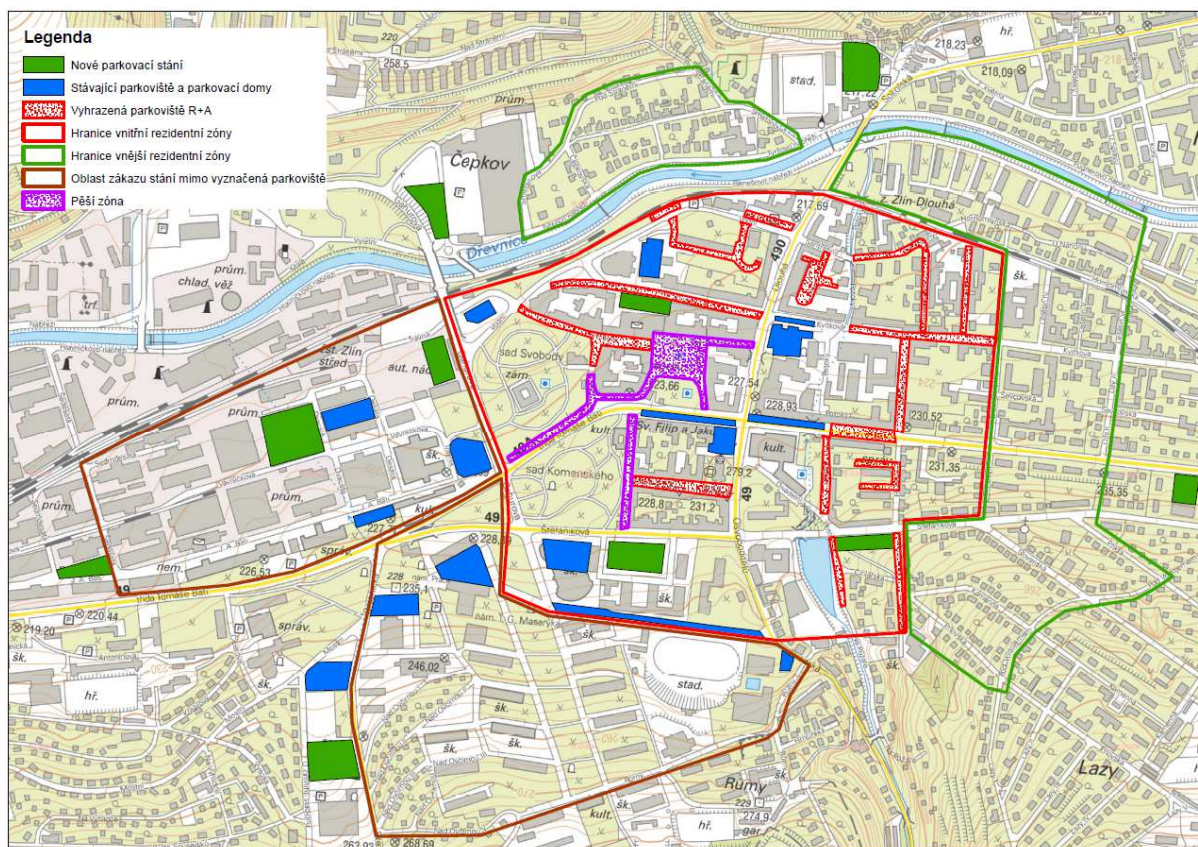
- organizační a ekonomická úroveň; management strategie a plánování
- technická a provozní úroveň; technické koncepce řešení.

Důležité aktivity a činnosti managementu dopravy v klidu jsou například:

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

Na území centra města Zlína a v navazujícím území navrhujeme zahájit proces zklidňování dopravy a současně zlepšování podmínek pro uživatelskou skupinu „obyvatel“. Podporu uživatelské skupiny „obyvatel“ doporučujeme realizovat jednak zavedením lokálních rezidentních zón, dále vymezením „nárazníkových“ rezidentních oblastí navazujících na území centra města na severu a na východě a „nárazníkových“ území zón zákazu stání mimo vyznačená parkoviště na západě a jihu od centra města. Tato revitalizace veřejného prostoru přináší snížení počtu parkovacích míst pro krátkodobé parkování (parkovací automaty). Proto důležitým předpokladem kroků, týkajících se zavádění rezidentních zón, je doplnění nabídky pro krátkodobé parkování a nabídky na řešení dlouhodobého parkování pro skupinu uživatelů „zaměstnanec“.

Samostatnou oblastí je pak organizace statické dopravy ve formě integrovaného navigačního a informačního systému a různých technologických vybavení ploch a prostor dopravy v klidu.



Obrázek 26: Koncepce dopravy v klidu v centru města Zlína a navazujícím území

Problematika dopravy v klidu v obytných oblastech je v rámci střednědobého plánu výrazně orientována na postupné řešení nevyhovujícího odstavení vozidel, což zajistí potřebnou dopravní dostupnost území, včetně vozidel IZS.

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

Tabulka 21: Prioritní kroky rozvoje dopravy v klidu

Řešení předpokládá, že nevyhovující odstavňá stání na komunikacích a mimo komunikace budou přednostně řešena za pomoci dopravně organizačních opatření, případně stavebně technickou činností v rámci řešení uličního profilu komunikace. Využitelnými návrhy a opatřeními, které mají úsporný charakter a řeší i dopravně organizační a regulační nedostatky, mohou být například:

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

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

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

Cyklistická a pěší doprava

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

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

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

Tabulka 22: Prioritní kroky rozvoje základní sítě cyklistických tras na území města Zlína

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

Velmi přínosná k rozvoji cyklistické dopravy může být podpora systému bikesharingu – půjčování, sdílení jízdních kol. Možná podpora ze strany města může spočívat až ve vlastním provozování tohoto systému, případně jeho zařazení do služeb dopravce MHD. Na základě odborného odhadu doporučujeme pro střednědobý horizont sledovat orientační nabídku 50 jízdních kol a zhruba kolem 30 stanovišť.

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

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

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

Tabulka 23: Prioritní kroky rozvoje základní sítě pěších tras v horizontu 2025

