



GENEREL DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

Návrhová část – Vypořádání připomínek

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, prosinec 2016

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

Magistrát Města Zlína
MUDr. Miroslav Adámek

Děkuji Vám za vynikající práci pro Zlín – proto jsem Vás nevolil na hejtmana, abyste i s týmem zůstal na magistrátu, a dál pracoval pro Zlín, protože Vám to jde ... ☺

Věc: Připomínky k záměru budování obchvatu Zálešné – podle Generelu.

Je nutno vzít v úvahu širší kontext obchvatu, než jak je pojatý v záměru.

Plánovaných zhruba 500 milionů korun využít ke smysluplnému zlepšení stavu vozovek ve Zlíně, dostat lidi do MHD, vlaků a na kola.

Dosud není vydáno stavební povolení, je tedy čas stavbu zastavit a peníze použít smysluplněji.

1. Navrhuji zrušení záměru výstavby obchvatu Zálešné, protože není důvod k jeho výstavbě. osobně jsem se informoval na odboru investic a zjistil jsem následující

- a) nedojde k odlehčení dopravy na křižovatce u Sokolovny ani na ulici Dlouhá
- b) obchvat je místní komunikací, nemá návaznost na R49

2. Navrhuji využít peníze na přenesení kanálů mimo vozovku a použití tichého asfaltu, jak jsem uvedl na setkání s občany 09.09.2013:

- a) snížit rychlost na ulici 2. května a rekonstruovat ulici 2. května tak, aby byl hluk projíždějících aut minimální. Rekonstruovat povrch „tichým asfaltem“ který na polovinu snižuje hladinu , jak slyšíme při jízdě od restaurace Myslivna směrem ke Komerční bance.

Kanály ve vozovce přemístit mimo vozovku, tak jak je to například na ulici Slovenská.

- b) peníze z Obchvatu Zálešné použít na přenesení kanálů mimo vozovku na co nejvíce místech po celém Zlíně. Propadlé kanály **ničí významným způsobem trolejbusy a autobusy**, stačí se projet například linkami 33 po Benešově nábřeží, nebo linkou 1 a 11.

- c) tichý asfalt použít na všech vozovkách ve Zlíně, zvláště na Sokolské, Tr. T. Bati a Slovenské.

Ve Zlíně dne 02.11.2016

S pozdravem, Jan Svačina,

Vypořádání:

Obchvat Zálešné jako i další rozvojové komunikační stavby byly posuzovány jednotlivě i společně na výhledové dopravní objemy za pomoci vyhotoveného modelu dopravy. Výsledky zatěžování, v reakci na stavbu D49, prokázaly obecnou společenskou výhodnost rozdělení hlavních dopravních proudů. Potvrzujeme, že obchvat Zálesně nesnižuje dopravu na ulici Sokolské, ale odvádí dopravu z ulice 2. května a především pak z ulice Padělky IX, které již dnes představují lokální „obchvat“.

Dotazy a připomínky – Pavel Genzer, 3.11.2016

1. Jakým způsobem bude město řešit dopravní situaci v ulici Sokolské po otevření dálnice D49 do Fryštáku?

Již dnes je zde situace v ranní špičce kritická a kolona vozidel nezřídka dosahuje od Cigánova až po zastávku Vysoká mez – zdržení trolejbusové linky 4 zde dosahuje až 7 minut oproti jízdnímu řádu a také linky 2 a 9 přijíždějící z tř. 2. května jsou denně zpožděny. Doufám, že město udělá všechno pro to, aby nedošlo k situaci, kdy by se otevřela dálnice D49 bez dokončeného obchvatu Zálešné, protože v takovém případě by nastal v této oblasti totální kolaps dopravy. A k tomuto scénáři, jak se zdá, spěje současná situace, protože u D49 je avizováno dokončení do roku 2019 (reálně tedy tak do 2021, pokud se neobjeví další komplikace), zatímco obchvat Zálešné nemá ještě ani detailní stavební dokumentaci (jak bylo včera zmíněno – 99 problémů k řešení, jestli se nepletu). V této souvislosti se také zeptám, jaký je momentálně optimistický a realistický plán dokončení obchvatu Zálešné, pokud se neobjeví nějaké komplikace a budou zajištěny finanční prostředky.

2. Byly zmíněny rezidenční zóny v centru města; nebylo by vhodné zvážit vznik rezidenčních zón také na Jižních Svazích, příp. na Kůtčech a v dalších čtvrtích, kde je nyní problém s parkováním? Je totiž zřejmé, že aut zde bude neustále přibývat s rostoucím počtem parkovacích míst. Neznám situaci v městských garážích, co se týče počtu míst a jejich obsazenosti a využitosti (která asi ani nejde ověřit), ale několikrát jsem byl svědkem situace, kdy jsem u otevřené garáže v různých částech města viděl, že je používána jako skladiště a nikoli k odstavení aut. Můj názor je, že garáže často nejsou tak dostupné jako parkování „před domem“, a proto je lidé často ani nevyužívají k parkování, i když je reálně mají pronajaté.

Na sídlištích by dle mého názoru nemělo přibývat parkovacích míst – když se vybudují nová parkovací stání, mělo by se začít striktně vymáhat dodržování zákona 361/2000 Sb. v oblasti, kde se dříve odstavoval odpovídající počet vozidel, protože jinak se nestane nic jiného než to, že bude více lidí jezdit autem, protože bude jednodušší zaparkovat.

Podle mě je logické – když lidé parkují své auto na cizím pozemku (tedy pozemku města), který navíc byl za městské peníze upraven pro tento účel – aby za užívání tohoto pozemku platili, byť nějaký symbolický poplatek (např. 500 Kč ročně) – vydávání rezidenčních karet by pak samozřejmě bylo omezeno dle počtu parkovacích míst v dané oblasti. Další stupeň by potom byl, aby každé druhé a další auto v jedné domácnosti mělo vyšší poplatky, ale nevím, jak by bylo možné toto ověřovat a jestli by to vůbec bylo technicky možné realizovat, protože trvalý pobyt je hlášený podle čísla domu a ne podle jednotlivých domácností, takže nevím, jestli je možné z hlediska úřadu rozlišit jednu domácnost. Jedině snad v případě městských bytů: jedna nájemní smlouva – jedno auto.

U tohoto bodu je mi jasné, že jde o nepopulární opatření, možná hraničící až s politickou sebevraždou, vzhledem k počtu voličů žijících v těchto oblastech, ale platí to, co jsem napsal v předchozím odstavci. Když např. někdo parkuje na svém pozemku, také musel za tento pozemek kdysi někomu zaplatit a nyní má právo k jeho užívání, naproti tomu lidé na sídlištích parkují na cizím – veřejném pozemku, a zadarmo. Kdyby se to lidem dobře vysvětlilo, tak by to snad alespoň někteří pochopili.

Nyní ke zmíněným návrhům realizovatelným v krátkém časovém horizontu (ty s pořadím 4., 5. a 6. jsem již před časem zaslal panu radnímu Novákovi, ale pro jistotu je ještě zopakují a poprosil bych o odborné vyjádření):

3. Pokud město není schopné ve špičkových hodinách (a teď mám na mysli především ranní špičku okolo 7:30) pojmout přijíždějící množství aut, navrhuji bych opatření podobné fungování dopravy ve švýcarském Curychu. To znamená pomocí SSZ zdržet vnější (cílovou i tranzitní) dopravu přijíždějící do Zlína ještě před tím, než přijede do centra. Problémem Zlína je ale absence vyhrazených pruhů pro MHD, proto by toto opatření bylo možné realizovat jen omezeně a jen na některých komunikacích.

Jako první možnost se nabízí křižovatka silnic II/490 a III/4911 mezi Kostelcem a Zlinem, kde by bylo možné o něco zkrátit délku zeleného signálu ve směru od Fryštáku, což by mohlo pozitivně ovlivnit dopravní situaci v ulici Sokolské, o níž jsem již psal.

Další možnost se naskytá v Březnické ulici, kde ovšem nyní neexistuje použitelné SSZ. Proto navrhuji ke zvažování možnost výstavby semaforu s detekcí projíždějících vozidel na příjezdu od Březnice před kruhovým objezdem, který by ve špičkách omezoval vnější dopravu. Po dosažení určitého limitu počtu aut za určitou časovou jednotku by jednoduše nechal ostatní auta stát na červené mimo zastavěné území Zlína, čímž by toto opatření také mohlo výhledově převést část vozidel na jinou – méně zatíženou – komunikaci. V odpolední špičce často dochází k dlouhým kolonám ve spodní části Březnické ulice, čímž je negativně ovlivňována především autobusová linka 31, jejíž zpoždění (v kombinaci s dalšími faktory) někdy dosahují až 15 minut.

Dalším místem, které by připadalo v úvahu, jsou Příluky, ale zde se tvoří kolony již nyní i bez omezení provozu, takže bych do provozu více nezasahoval. Navíc je zde vysoký provoz VHD, která by byla ještě více omezována. Rovněž ve směru od Otrokovic je tento návrh asi nere realizovatelný.

4. Na třídě Tomáše Bati v místě před křižovatkou s Gahurovou ulicí navrhuji provést úpravu dopravního značení tak, aby vozidla MHD mohla využít pravý jízdní pruh (určený nyní pouze k odbočení na Jižní Svahy) pro jízdu přímo, tj. na zastávku Náměstí Práce. Zvláště v ranních a dopoledních hodinách je tento pravý pruh často zcela volný, zatímco se trolejbus snaží přejet do kolony v prostředním pruhu, aby mohl jet přímo. Tímto způsobem se opět může o něco zrychlit doprava MHD, přičemž ostatní účastníci provozu nebudou téměř nijak omezeni.
5. Další úpravu bych navrhuval na Štefánikově ulici, a to vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD v úseku mezi zastávkami Náměstí Práce a Skolní. Toto opatření by výrazně omezilo zpoždění vozů MHD v tomto úseku ráno okolo 7:30 a odpoledne okolo 16. hodiny, kdy se v tomto pruhu každodenně tvoří kolony. Chápu, že by toto opatření omezilo prostor pro ostatní silniční dopravu, ale podle mého názoru je to jenom věc priorit, zda chceme více preferovat IAD, nebo MHD. Na protisměrné třídě Tomáše Bati jsou pro ostatní dopravu vyhrazeny také jen dva pruhy a funguje to. Jestli se nepletu, kdysi jste mi do diskuze na stránkách města odepisoval, že dle informací z vozidel MHD a radičů křižovatek tento problém není tak významný jako např. vyjíždění vozidel ze zastávek, ale

doporučoval bych Vám jít se podívat přímo na místo, jak vypadá situace ve zmíněných hodinách. Případně Vám můžu i pořídit časosběrné video, abyste se mohl přesvědčit, o kolik by se MHD vytvořením BUS-pruhu zrychlila.

Kdyby Vám něco nebylo úplně jasné, určitě napište a pokusím se to bližší vysvětlit, nebo Vám udělám náskres do fotomapy.

6. Poslední návrh je meziodborový a neřeší přímo problémy s dopravou, ale jejich příčinu. Týká se úpravy začátků vyučování na některých základních školách: Navrhoval bych, aby bezprostředně sousedící základní školy (např. 4. a 5., 1. a 9.) měly výrazněji odlišný začátek vyučování (o 15 nebo 20 minut), čímž by se rozložila přepravní špička jak v MHD, tak především v IAD a mohlo by to vést ke zlepšení průjezdnosti dotčených oblastí v období ranní špičky okolo 7:40, kdy je situace v našem městě již celkem kritická, zvláště v ulici Štefánikově a Sokolské.

Dále by ještě bylo vhodné v koordinaci s Dopravní společností Zlín-Otrokovice upravit začátky vyučování v některých základních školách mimo centrum Zlína tak, aby za nynějšího stavu zvyšujícího se počtu žáků nebylo nutné pořizovat nová vozidla, ale bylo možné využít dvakrát jedno vozidlo – uveďu příklad: pokud by se začátek vyučování na 16. ZŠ (Okružní) posunul na 8:20, bylo by možné pro svoz žáků ze spádové oblasti ulice Sředové a okolí využít stejná vozidla, která předtím vezla žáky do centra města, a ušetřil by se jeden vypravený trolejbus, který dnes zajišťuje posilový spoj v 7:41. Obdobně by to mohlo fungovat i pro jiné základní školy (např. 3. ZŠ Slovenská a 10. ZŠ Dřevnická).

Vypořádání:

Ad1) Věcná a časová koordinace výstavby D49 a obchvatu Zálešné nepřísluší Generelu dopravy, obě stavby byly po diskusi s objednatelem zařazeny do časové etapy roku 2025 a takto i posuzovány. V rámci vyhotovených zatěžovacích stavů nebyla hodnocena varianta existence D49 bez obchvatu Zálešné. Přestože nebyl tento modelový stav zpracován dovolíme si předpokládat, že pokud nastane bude dopravní „zmatek“ trvat pouze několik dní a pak se ustálí přibližně v současné podobě. I za tohoto předpokladu doporučujeme tyto stavby časově koordinovat.

Ad2) Generel dopravy ve své části Doprava v klidu předpokládá zavádění rezidentních oblastí (zón) také do lokalit bydlení. Tento nástroj regulace je uplatněn např. v lokalitách Nad Stráněmi, Družstevní, Padělký, Benešovo nábřeží a dalších. Prakticky ve všech oblastech s vícepodlažní zástavbou je navržena regulace parkování formou zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště. Těmito opatřeními je sledováno omezení „živelného“ odstavení vozidel a lepší kontrola nastavených pravidel. Návrh nepředpokládá zvyšování nabídky pro odstavení vozidel, variantní náměty řešení mají za cíl především odstranění nevyhovující nabídky a koordinaci s ostatními druhy dopravy.

Ad3), Ad4), Ad5) Uvedené návrhy ke zlepšení dopravy se dají považovat svých charakterem spíše za operativní opatření, tedy mimo rámec generelu dopravy. V případě návrhu ad3) nemáme s tímto opatřením žádné zkušenosti, s velkou pravděpodobností by vnější doprava hledala náhradní alternativní trasy, lze předpokládat krátkodobý efekt u vnitřní dopravy na úkor té vnější. Návrh ad5) lze vyhodnotit za pomoci modelu dopravy, rozhodující budou provozní a organizační opatření křižovatek.

Ad6) Návrh je mimo zaměření generelu dopravy.

From: Nová Dagmar



Dobrý den,

zasíláme vyjádření k presentaci návrhu Generelu dopravy:

Konstatujeme, že k návrhu Generelu dopravy Zlína je obtížné se kompetentně vyjádřit, neboť v průběhu prací neprobíhaly pravidelné schůzky, diskuze a konzultace, kterých bychom mohli být účastní, tedy není možné k tak rozsáhlému materiálu zaujmout odborné stanovisko bez podrobnější znalosti tvorby dokumentu.

Zasíláme ještě jednu naše připomínky k analýze generelu (viz. příloha), kdy máme za to, že návrh byl zpracován pouze z hlediska dopravního, tedy toků dopravy a návrhů různých variant přeměrování toků, bez urbanisticko-architektonických, sociologických a kulturně historických aspektů, tak jak bylo požadováno v urbanisticko-architektonické soutěži MMZ v roce 2005. Proto naše zásadní připomínka k analýze trvá:

Zásadní připomínka :

Od generelu dopravy města očekáváme, že bude pojmenována příčina nynějších dopravních problémů nejenom ve městě, ale logicky v podřevnickém údolí, že nebude jenom popsán současný stav a navrhovány čistě dopravní zásahy a úpravy, ale budou definovány důsledky příčin zobrazené v nynějším stavu, a to se stane také podkladem pro návrh. Tedy, že nebudou jenom analyzovány křižovatky, jejich průjezdnost, šířky komunikací, počty aut, pěších, cyklistů apod., a navrhováno zlepšení pouze dopravními opatřeními.

Je nutné, aby byla provedena precizní analýza příčin stavu dopravy ve Zlíně, a to i z historických souvislostí, jedině tak může být pak proveden kvalitní návrh.

Koncepční připomínky k návrhu z hlediska naší odbornosti :

Z návrhu se jeví, že doprava od Otrokovic, Březnice a Fryštáku je neustále přiváděna přímo do centra, nejsou dostatečně řešeny možné dopravní trasy, které by alespoň částečně odkláněly toky mimo centrum (např. pravobřežní komunikace s napojením pod Jižními Svahy a dále na obchvat Zálešné, který by měl být klasickým městským obchvatem a ne chápán jenom jako dálniční přivaděč, komunikace přes Růmy apod.), není dostatečně posíleno dopravní napojení továrního areálu ze západu (aby vnitroareálová doprava nemusela užívat především křižovatku Antonínovu) i jeho východní části, jehož funkční i kapacitní náplň se mění (napojení pouze křižovatkou Antonínova a a z ul. Vodní s navrženým dopravním opatřením, opět z centra města), město s 25 000 obyvateli – Jižní Svahy je pro potřeby místní přepravy stále napojeno přímo do centra, chybí napojení na východní část (v původních návrzích sídliště bylo také přes Vršavu, dnes by to bylo v místě biokoridoru, doporučujeme prověřit), není přesvědčivě vyřešeno připojení Zlína na sever k Fryštáku na budoucí dálnici - ponechány hlavní dopravní přístupy přes ul. Dlouhou a Sokolskou (tento směr asi nepřevezme obchvat Zálešné).

Snaha o zklidnění centra je chvályhodná, ovšem nedokážeme vyhodnotit dopady náročného dopravního zásahu – tunelu v nejcennější části města, v Baťovském centru, ležícím v samotné srdci MPZ a jeho dopady na kulturně - historické hodnoty města, které jsou památkově chráněné. A jestli takový zásah je důvodný, když zůstanou značné dopravní toky po povrchu (na Jižní svahy přes ul. Gahurovu, na ul. Dlouhé, na ul. Březnické). Navíc není zřejmé, jak by doprava po dobu případné výstavby tunelu byla městem vedena, jaké jsou náhradní trasy.

Co se týká pěší a cyklistické dopravy zdůrazňujeme, že by měly být v centru dostatečně řešeny počty a nová místa přechodů pro pěší

(tedy „ město pro lidi“) a smíšené cyklostezky bez náročnějších stavebních úprav, čisté cyklostezky bez pěších realizovat především v hlavních liniích, mezi sídly.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

Parkování v centru se jeví jako nekonceptně pojaté. Do parkovacích kapacit jsou zaznamenána jak stávající tak nutná parkoviště pro chod objektů a jejich uživatelů a návštěvníků (KUC, UTB, Bařův institut, Zimní stadion, Zlaté jabko, Penny market aj.), či na nevhodných místech (bývalý starý hřbitov u přehrady), které nemohou dostatečně řešit další rozvoj města a rehabilitaci veřejných prostranství. Máme za to, že chybí koncepční řešení parkování ve městě pro obyvatele a také podnikající (měl by být zájem posílit počet obyvatel v samotném centru a také umožnit zde dobré podmínky pro podnikání). Posilování parkování se soustředilo především na plochy hromadného bydlení na sídlištích. Upozorňujeme, že v centru nejsou zohledněny např. poměrně kapacitní bytové domy na ul. Dlouhá, Santrážiny, Vodní, Zarámí atd., není uvažováno např. s posílením parkování pro kapacitní objekty bývalých internátů mimo Gahurův prospekt. Nadzemní parkovací objekty v typu a velikosti města Zlína na úkor veřejných prostranství jsou nežádoucí. Jednoznačně by měly být vytypovány do budoucího místa pro hromadné parkování v podzemí (všechna náměstí a volná veřejná prostranství, zelené plochy na ul. Vodní, Farská louka, ul. Soudní atd.), tedy umožnit především obyvatelům a podnikatelům parkovat v centru, samozřejmě s ohledem na možnosti daných lokalit, a až poté provádět represe v oblasti parkování.

Dopravu ve centru se MMZ zabývalo již dříve, upozorňuji na urbanisticko-architektonickou soutěž v r. 2005, kdy předmětem soutěže bylo zpracování ideového návrhu urbanisticko-architektonického řešení centra Zlína s detailním návrhem lokalit náměstí Práce a okolí Gahurovy ulice **a s důrazem na dopravní řešení vyplývajícího z širších vazeb.**

Tedy cílem budoucího řešení bylo nalézt nejhodnější koncepci komplexního urbanisticko-architektonického řešení centra města a koncepci dopravy města.

Z této soutěže vítězný návrh byl rozpracován jako Regulační plán centra Zlína, **doporučujeme výsledky soutěže i rozpracovaného návrhu RP do Generelu dopravy zohlednit, neboť stavební, urbanisticko – architektonické i kulturní hodnoty Zlína jsou a budou stejné, tedy i cíl by měl být tentýž.**

>s pozdravem

Ing. arch. **Dagmar Nová**

vedoucí oddělení

Vypořádání:

Zásadní připomínka

Souhlasíme s přístupem, odhalit příčiny, pojmenovat jejich důsledky a hledat řešení. Nesouhlasíme však s tím, že toto má řešit primárně generel dopravy jako odvětvový dokument. Tyto analýzy přísluší územnímu plánování ve spojitosti s dopravním plánováním. Pokud tato zásadní připomínka směřovala k tomu, že generel dopravy měl definovat limity území v souvislosti s podmínkami dopravy, pak se tak v omezeném rozsahu stalo. Prognóza dopravy a výhledové objemy a vazby vycházely mimo jiné také z územní prognózy, tedy předpokládaného rozvoje území, včetně možných demografických změn. Nicméně tento dokument nedokázal reagovat na všechny změny a záměry v urbanizaci území, klasickým příkladem s negativním dopadem na dopravní situaci je rozvoj UTB, včetně podzemního parkoviště na ulici Štefánikova.

Koncepční připomínky

Zaměření a obsah připomínek se z velké části koncentruje na nedostatečná řešení hlavních dopravních tras. Provedené analýzy řady modelových zatěžovacích stavů, kapitola 2.2 Variantní návrhy silniční sítě, obrázky 12, 15, 18 a 21, dokládají dopady možných řešení na odvedení dopravy z centra města. Srovnáním vlivu jednotlivých řešení lze dovést doporučenou verzi, přičemž není vyloučeno náhradní řešení v případě nezvládnutelné proveditelnosti záměru.

Námět na propojení oblasti Jižních svahů a Vršavy, přestože není zanesen do ÚP, se z dopravního hlediska jeví jako přínosný, doporučujeme jej doplnit do příslušné kapitoly, včetně doprovodné analýzy. Dopravní napojení Baťova areálu je v návrhu posíleno z ulice Nábřeží a od Prštenské příčky.

Hlavní cyklistické a pěší trasy jsou v návrhu reprezentovány základními sítěmi, ty jsou vzájemně koordinovány s ohledem na převažující význam tras a intenzitu dopravy. V případě bezbariérové pěší trasy a vysoké intenzity cyklistické dopravy jsou trasy segregovány. Na základních trasách pěší dopravy jsou definovány bezpečnostní závady, případně i absence přechodu jako v případě trasy podél ulice Kvítkové a dříve zrušeného přechodu přes ulici Dlouhou.

Řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel) není v žádném případě pojato jako represivní. Pro území centra města a jeho navazující oblasti byla zvolena koncepce posilující pozici bydličního, regulace parkování upřednostňuje rezidentní stání před ostatními. Z tohoto důvodu jsou pro doplnění nabídky navrženy vhodné lokality, vesměs se jedná o již stávající parkovací plochy. Do systému jsou také zapojeny soukromé kapacity, což je v západní Evropě zcela běžné (v současné době např. KUC nabízí veřejné parkování). V obytných oblastech se vůbec nejedná o posilování nabídky, návrhy představují nahrazení míst pro nevyhovujícím způsobem odstavená vozidla.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

Dobrý den,

posílám Vám zkráceně připomínky ke Generelu dopravy.

- nepřehledné číslování názvu opatření v porovnání s barevným vyznačením, legendou a rozdělení v tabulkách ve výkresu střednědobého plánu. Lépe zpřehlednit, např. barevným sjednocením tabulek, symbolů s názvy, v legendě a symbolů s čísly v mapě.
- v pěší dopravě se neuvažuje s trasou podchodem Dlouhá, především v souvislosti se zrušeným přechodem pro chodce pod křiž. s ul. Zarámí a Kvítková. Zrušený přechod je v trasách definován, avšak označen jako nevyhovující, což by mohlo vyvolávat tendence k jeho znovuzprovoznění s odůvodněním žádné alternativy.
- ve střednědobém plánu doplnit v seznamu priorit, jaká je mezi nimi vzájemná vazba v případě realizace. Tzn. že navrhované opatření nelze bez jiných dalších zahájit realizovat, nebo zprovoznit, protože by bez nich vyvolávalo nějaký jiný negativní efekt.
- ve větším rozsahu řešit systém P+R na okrajích Zlína, především ve směru od Fryštáku, Vizovic a Březnice. Na krajské město s cílovou dopravou je z tohoto pohledu stávající návrh v počtu 10-20 míst pro IAD v oblastech ŽS Příluka (ID č.12) a Obratiště MHD Vršava (ID č.13) nedostatečný. Prověřit a navrhnout vhodné lokality s ohledem na ÚP, MHD, cyklotrasy a jiné cíle, jako např. u OC, hřbitova, prům. zóny.
- ujasnění potřeby ID č.10 - Obslužná komunikace Příluka (zřejmě dle ÚP) a její priority ve střednědobém plánu – vyvstalo s diskuzí k připomínce k návrhu úplného uzavření ul. Pekárenská přes Dřevnici (ID č.3) pro IAD, kterou neuplatňuji, ačkoli by stálo za zvážení, zda napojení na I/49 stavebně nezachovat v rezervě a ve spojitosti s realizací jiných priorit a zaslepení neřešit nějakým dopravním opatřením.

H. Strunz

Vypořádání:

Základní síť pěší dopravy obsahuje trasu podél ulice Kvítkové s pokračováním v přechodu přes ulici Dlouhou, červená barva v tomto případě představuje absenci přechodu. Do návrhu bude doplněna alternativní vedení trasy prostřednictvím podchodu pod ulicí Dlouhou.

Generel dopravy ani střednědobý plán neposuzoval vliv a dopad jednotlivých staveb na dopravní situaci města. Zadáním byly definovány dva sledované časové horizonty, rok 2025 a rok 2035.

Multimodální systém P+R byl přednostně situován do významných železničních stanic a na vybraná obratiště MHD, kde je k dispozici rozsáhlejší nabídka v četnosti spojů i v přepravních relacích. Při výběru lokalit byla rovněž zohledněna navržená základní síť cyklistické dopravy. V rámci dopracování budou prověřeny další vhodné lokality. Při stanovení nabídky byly výchozím podkladem údaje ČSU ze SLDB 2011, přičemž rozhodujícím byl odborný odhad vývoje dělby poptávky. Uvedených 10-20 míst pro IAD bylo odvozeno pro odhad dělby 50/50, v případě odlišného vývoje např. na 30/70 by nabídka pro IAD představovala zvýšení na zhruba 30 parkovacích míst. Do návrhu lze doplnit další vhodná místa pro tento systém dopravní obsluhy jako např. OC Malenovice, Sportovní hala/Zimní stadion Březnická a další.

Obslužná komunikace Příluka (v ÚP i.d. 609); jedná se zajištění nového dopravního napojení rozvíjející se oblasti individuálního bydlení na základní komunikační systém mimo ulici Pekárenská. Řešení reaguje na nové dopravní napojení průmyslové oblasti Cecilka na silnici I/49 (Vizovická) východně stávající křižovatky Vizovická-Pekárenská-Pančava, která patří mezi nejvíce problematické z hlediska nedostatečné výkonnosti a dalších územních podmínek.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

Dobrý den pánové,

mám dvě malé holčičky a bydlím v ulici Podlesí III. 4944. Podávám tímto protest proti rozhodnutí propojit Podlesí s Kocandou, tato úvaha je zcela zcestná a proti selskému rozumu.

Libor Mynařík

----- Přeposlaná zpráva -----

Od: **Bytový dum Podlesí 4944** [redacted]

Datum: 24. listopadu 2016 6:57

Předmět: FW: Generel dopravy - zprovoznění nového trolejbusového terminálu na Kocandě a vybudování propojky z Kocandy na Podlesí I

Komu: [redacted]

Kopie: [redacted]

Vážení obyvatelé vchodu 4944,

Obdržel jsem od pana Hubíka informaci, že má dojít k dopravnímu propojení ulice Okružní (u točny trolejbusu) s ulicí Podlesí I (kolmá ke stávajícímu kopci), čímž se tato komunikace stane průjezdnou.

Podle odhadu MMZ dojde k 10tinásobnému zvýšení počtu projíždějících automobilů.

Kdo s tímto řešením nesouhlasí, ať prosím podá písemnou námitkou nejpozději do středy 30.11.2016 na emailové adresy karelriha@zlin.eu a michalkoci@zlin.eu.

S pozdravem

Ing. Rostislav Bajza



Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

From: Tomáš Hubík [mailto:tomahubik@zlin.eu]
Sent: Wednesday, November 23, 2016 9:55 PM
To: Hubík Tomáš-Google [mailto:tomahubik@zlin.eu]
Subject: Generel dopravy - zprovoznění nového trolejbusového terminálu na Kocandě a vybudování propojky z Kocandy na Podlesí I

Dobrý den,
obracím se na vás jako na obyvatele domů sousedících přímo s ulicemi Podlesí I až V. V roce 2006 jsme s některými z vás probírali změnu územního plánu uvažující s dopravním propojením ulic Podlesí a Okružní (Kocanda). Nyní byl tento plán oživen a doplněn představením generelu dopravy města Zlína. Názory se mohou lišit, komu se ale tento záměr nelíbí, může svůj postoj vyjádřit podáním připomínky k návrhu generelu dopravy města Zlína - viz. text dále.

Dobrý večer,

prosím všechny, kteří jsou ochotni vyjádřit svůj nesouhlas s návrhem Generelu dopravy v oblasti Jižní svahy - vybudováním nového trolejbusového terminálu na Kocandě a vybudování propojky z Kocandy na Podlesí I, abyste zaslali za sebe svůj nesouhlas / své připomínky zpracovatelům generelu nejpozději do středy 30. 11. 2016 na emailové adresy karelriha@zlin.eu a michalkoci@zlin.eu.

Kontakty:

Ing. Karel Říha – vedoucí Odboru koncepce a realizace dopravních staveb MMZ
kontakt: karelriha@zlin.eu; [+420577630728](tel:+420577630728)

Michal Kočí – referent Odboru koncepce a realizace dopravních staveb MMZ
kontakt: michalkoci@zlin.eu; [+420577630719](tel:+420577630719)

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

Bližší informace o záměru a návrh **Generelu dopravy pro město Zlín** najdete zde: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-cl-2238.html>

O záměru pro oblast Jižních svahů - Podlesí se lze dočíst mj. v dokumentech [Manažerské shrnutí záměru](#) a [GDZ_Návrhová část_Doprava v klidu](#) - jedná se o stavbu:

Číslo	Název	Horizont	Kategorie
13	Propoj Podlesí V - Okružní 2)	2025	MK (místní komunikace)

V příloze zasílám koncept dopisu (20161123_DG Zlín_připomínky.docx), který tvoříme s několika zástupci domů a který navazuje na naše dřívější kroky a dokumenty (petici z r. 2006 a připomínky ke změně územního plánu z r. 2008).

S tím, že město respektive Odbor dopravy již tuto akci připravuje a chystá se ji po etapách realizovat najdete na stránkách MMZI projekty v přípravě:

<http://www.zlin.eu/zlin-jizni-svahy-propojeni-podlesi-kocanda-cl-2665.html>

Děkuji všem za případnou podporu.

Tomáš Hubík



Vypořádání:

Komunikační propojení ulic Okružní-Podlesí figuruje v Územním plánu města Zlína jako i.d. 221 ulice Okružní-Podlesí, křižovatka a terminál. Bylo úkolem zpracovatele záměr sledovaný Územním plánem vyhodnotit a zaujmout odborný názor. Propoj s provozem MHD byl zařazen do základního komunikačního systému města (ZAKOS), na základě modelování dopravy byla odvozena dopravní zátěž kolem 2,2-2,7 tisíc vozidel za 24 hodin. Tato nová doprava představuje značný zásah do kvality bydlení v dotčené lokalitě Podlesí, z tohoto důvodu zpracovatelé doporučili řešení s vyloučením veřejného provozu automobilové dopravy, pouze s povoleným provozem MHD (strana 51 Generelu IAD). V případě návrhu MHD lze jednoznačně prokázat vyšší provozní efektivnost a hospodárnost při okružním řešení linek, také ze zvyšuje provozní variabilita systému. Z modelového zatěžování je zřejmé rozdělení dopravního zatížení (na propojení se předpokládá zatížení zhruba 2,6 tis. osob za 24 hodin), rovněž dochází ke zlepšení dostupnosti území MHD. Na základě stanoviska DSZO, s.r.o. budou potřebné podrobnější provozně technické analýzy záměru.

Odbor koncepce a realizace dopravních staveb MMZ
Ing. Karel Říha
náměstí Míru 12
761 40 Zlín

Ve Zlíně, 23.11.2016

**Věc: Připomínky k představenému dopravnímu generelu města Zlína -
návrh IAD stavby č. 13 - propoj Podlesí V – Okružní – místní komunikace**

Dobrý den,
zasíláme připomínky k představenému dopravnímu generelu města Zlína (dále jen GDZ), konkrétně k připravovanému návrhu stavby č.13 - propojení ulic Okružní a Středová přes ulici Podlesí I.

Představené propojení by dle návrhu mělo znamenat:

1. Propojení ulic Kocanda – Okružní přes areál nynějších stavebnin s ulicí Podlesí I
2. Vyjmutí ulice Podlesí I ze „zóny 30“ vč. zrušení přednosti zprava
3. Vybudování nové zastávky MHD Podlesí I a s tím spojený zákaz stání na této ulici
4. Obousměrný provoz trolejbusových linek
5. Zrušení opravené točny Středová

Nyní k jednotlivým bodům podrobněji:

Ad 1. Propojení ulic Kocanda – Okružní přes areál nynějších stavebnin s ulicí Podlesí I

Propojení by mělo za následek:

- zrušení posledních klidových zón a zón pro odpočinek a relaxaci
- zrušení napojení na velmi obyvateli využívanou tzv. fit stezku situovanou v přilehlém lese
- zrušení napojení na probíhající a využívanou cyklostezku
- zrušení laviček a pískoviště v horní části ulice Podlesí I vč. zrušení vyhlídkového místa na město Zlín. V tomto místě se má nová propojka napojovat na stávající komunikaci.
- zrušení poslední klidové části v oblasti Podlesí, kdy v říjnu 2016 zde byla zrušena poslední fotbalová hřiště s volným přístupem všech obyvatel.
- velmi citelný nárůst dopravy. Sami autoři generelu hovoří o nárůstu dopravního zatížení oblasti z 300 aut/24 hodin na cca 3000 aut/24 hodin. Což je nárůst o hrozivých 1000 %. Navíc se dá hovořit s velkou jistotou o časovém úseku nikoliv 24 hodin, ale o období od 6 do 21 hodin, tedy úsek 15 hodin.

Ad 2. Vyjmutí ulice Podlesí I ze „zóny 30“ vč. zrušení přednosti zprava

Dle informací v představeném GDZ má být ulice Podlesí I vyjmuta z tzv. „zóny 30“ doprovázené zrušením přednosti zprava. Toto bude zcela jistě doprovázeno zrychlením dopravy v ulici vč. zvýšení nehodovosti, hluku a exhalací z projíždějících vozidel. Ulice Podlesí I-V již nebudou využívána jenom obyvateli zde žijícími, ale stanou se ulicemi průjezdními. Vozidla najíždějící z bočních (vedlejších) cest a kolmých parkovacích stání budou jednak omezena a také ohrožena vozidly přijíždějící po hlavní ulici nově s omezením rychlosti do 50 km/hod. A to ještě pouze za předpokladu, že tato rychlost bude dodržována. **Chodci přecházející ulici budou velmi citelně omezováni a ohroženi. V zimě navíc je ulice Podlesí I v případě sněžení či námrazy sjízdná pouze velmi problematičky.** Ptáme se - jak se asi na tomto stavu projeví zvýšení povolené rychlosti a zahuštění dopravy, byť třeba jenom o těžká vozidla MHD?

Obdobné problémy se již vyskytly v městské části Obeciny, která již trpí obdobnými problémy a došlo zde také již ke zranění způsobeným kolizí chodce s automobilem.

Ad 3. Vybudování nové zastávky MHD Podlesí I a s tím spojený zákaz stání na této ulici

Dle prezentace GDZ má vzniknout na ulici Podlesí I nová zastávka. Kde s ní autoři GDZ uvažují? Celá ulice Podlesí I je situována ve velmi svažitém terénu, navíc jsou po jejích okrajích vybudována parkoviště. Tato parkoviště by se musela zrušit, pokud by po okrajích ulice měly vzniknout zastávky MHD, po každé straně vždy jedna zastávka. Toto opatření by mělo být dále spojeno se zákazem stání a pravděpodobně i se zrušením či citelnou redukcí rozsahu chodníků podél této cesty, a to velmi pravděpodobně bez náhrady. Souhrn všech těchto opatření by měl za následek zvýšení již tak nedostačujícího počtu parkovacích míst v oblasti, dopravní chaos a ucpání ulice Podlesí I. Vozy ze zrušených parkovacích míst by se přesunuly do sousedních ulic. Zastavující a rozjíždějící vozy MHD by velmi citelně blokovaly stávající dopravu sestávající do dnešní doby pouze a jenom z vozidel o hmotnosti do 3,5 t.

Ad 4. Obousměrný provoz trolejbusových linek

V GDZ je uvažováno s obousměrným provozem trolejbusových linek č. 8, 9, 10, 13.

To vše na stávající úzké cestě, na které mají problém se vyhnout dvě dodávková vozidla jedoucí proti sobě.

Jak již bylo zmíněno v předchozích bodech, silnice Podlesí I je umístěna ve svahu s vysokým stoupáním, které mají problém vyjet někdy i osobní auta se zimními pneumatikami. Jak se s touto situací vypořádají vozy MHD, které mají problém vyjet i po ulici Okružní?

Protážení provozu MHD na ulici Podlesí I bude znamenat i další negativní prvek, a to podstatný nárůst hluku a exhalací od průjezdu vozů MHD či ostatní dopravy. Řada domů podél silnice Podlesí I je situována těsně vedle této cesty příp. i pod její úroveň. Tyto domy a obyvatelé v nich budou těmito nepříznivými vlivy ovlivněni nejvíce, a to bez jakékoliv ochrany, varování a možnosti obrany! Nemluvě o možnosti tuto silnici přejít pěšky, což je kolikrát problém i nyní se stávající dopravní zátěží. Stávající šířkové poměry sotva umožňují obousměrný provoz pro osobní vozidla. Míjení vozů MHD, příp. vozu MHD a osobního automobilu je zcela nereálné.

Ad 5. Zrušení opravené točny Středová

Stávající točna s opraveným povrchem a novými chodníky bude zrušena nebo bude nadále využívána jako zastávka? Znamená to, že se zde vůz MHD vždy otočí dokola a bude pokračovat dále směr Podlesí I? Nebo dokonce bude jinde vybudována nová zastávka Středová? Kde ?

Závěr:

Autoři GDZ během jeho prezentace hovořili o výhodách, které by měl nový dopravní GDZ přinést obyvatelům dotčených oblastí.

Z výše uvedených bodů v případě tohoto záměru převažují bohužel negativa, a to hluk, vysoká dopravní zátěž, ohrožení zdraví a klidu obyvatel žijících v dotčené části Podlesí.

V poslední době je bohužel patrné upřednostňování zájmů dopravy všem ostatním potřebám. Parkovací místa jsou umísťována na úkor pěších a cyklistů. Jsou navrhována opatření zvyšující již tak vysokou dopravní zátěž. Je nutno si uvědomit, že opatření jsou prováděna v již obydlených a jistým způsobem zformovaných územních celcích s vysokou hustotou zastavění budovami a s vysokou hustotou osídlení. Není sporu o tom, že právě část Podlesí je obydlena z velké části mladými rodinami s dětmi. **Tyto rodiny se rozhodly obývat tuto část Zlína právě s ohledem na klid v oblasti a možnost pohybu dětí bez jejich ohrožení dopravou.** Uvažuje se navíc s provozem v oblasti, která na tuto zátěž nebyla a není dimenzována. Stávající provoz zakončená na točně Středová je naopak veden po dostatečně široké komunikaci schopné tuto zátěž pojmout.

Již v roce 2006 se cca 450 lidí vyjádřilo svým podpisem pod petici právě proti tomuto dopravnímu propojení. Byly vzneseny námitky proti úpravě Územního plánu města Zlína, v kterém se tento záměr objevil. Ze strany Magistrátu města Zlína bylo přislíbeno, že formou vyhledávacích studií budou hledány další možnosti řešení dopravy v této lokalitě. Při prezentaci GDZ bylo ovšem sděleno, že jiné varianty řešení v této lokalitě nebyly zkoumány. **Stávající situování zastávek Středová a Kocanda toto území obslouží stejně kvalitně, v porovnání s jinými městskými částmi rozhodně i lépe.**

Dle našeho pohledu je návrh nešťastný a k danému území necitlivý a nerespektuje již zformované území se stávající výstavbou. Byli bychom rádi, kdyby se autoři GDZ znovu nad prezentovanými úpravami zamysleli, přezkoumali záměr a provedli kroky ve změně Územního plánu tak, aby citlivě postihoval skutečné potřeby obyvatelů této hustě obývané lokality. Uvítali bychom, kdybychom mohli být společně s ostatními obyvateli této oblasti více zapojeni do plánování těchto úprav, které se bezprostředně týkají kvality našeho bydlení a našeho života.

S pozdravem

Ing. Tomáš Hubík, [redacted]
Petr Zavadil, [redacted]

Přílohy (pouze elektronicky) :

1. Petice k zamítnutí změny ÚP č 94-I Dopravní propojení ulic Podlesí I a Okružní z [24.10.2006](#)
2. Odpověď [MMZL](#) na Petici – podepsaná náměstkem primátora Ing. M. Šenkýřem z [9.11.2006](#)
3. Vyjádření ke konceptu Územního plánu města Zlína -oblasti č. 221 – z [5.11.2008](#)

Vypořádání:

Dílčí část je uvedena u předešlého vypořádání, k tomu doplňujeme následující.

Předpokládaný provoz MHD na ulici Podlesí představuje v úhrnu 235 vozidel za 24 hodin v obou směrech. Uvedený počet vozidel nemůže zhoršit kvalitu bydlení ani hlukové nebo emisní zatížení oblasti, jedná se o provoz trolejbusových, případně hybridních vozidel. Záměr by měl v některých úsecích komunikace dopad na její šířku a tím i na část parkovacích ploch podél komunikace. Vzhledem k vyloučenému veřejnému provozu automobilové dopravy by se nemusely budovat zastávkové zálivy ani nemusí být zrušena zóna 30, pouze by došlo ke zrušení přednosti zprava. Pěší a cyklistické trasy a koridory jsou přizpůsobeny územním podmínkám, ve své podstatě jsou zachovány.

Za zpracovatele dokumentace se přikláníme k variantě řešení pouze s provozem MHD, přínosy v kvalitě dostupnosti území převyšují negativa z provozu MHD.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvika Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Ing. Antonín Zelinka

Zlín

Email:

Váš dopis značky / ze dne /	Naše značka 547/2016-910-UPR/5	Vyřizuje / linka Zelený Filip, Ing. / 225131337	Praha 30.11.2016
--------------------------------	-----------------------------------	--	---------------------

Vše: Problematika zlínské dopravy

Vážený pane inženýre,

z pověření pana náměstka, kterého jste informoval o Vašem diskuzním příspěvku předneseného na seznámení občanů s Generelem dopravy města Zlína, Vám sděluji následující.

Především děkuji za Váš zájem o problematiku řešení dopravy ve Zlíně.

Ministerstvo dopravy bylo s připravovaným generelem města Zlína seznámeno a uplatní k němu své připomínky. Zahĺoubení trasy stávající silnice I/49 v centru města Zlína resort dopravy neplánuje.

Ing. Josef Kubovský
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu

Reakce zpracovatele:

Na základě dlouholetých zkušeností s obdobnými koncepčními odvětvovými dokumenty jsme přesvědčeni, že reakce Ministerstva dopravy na záměr přeložky I/49 podle předlohy pana Zelinky by byla obdobná.

Ing. Karel Říha
Odbor koncepce a realizace dopravních staveb MMZ
Statutární město Zlín
náměstí Míru 12
761 40 ZLÍN

Zlín, 30. listopadu 2016

Věc: Připomínky k návrhové části Generelu dopravy pro město Zlín

Vážený pane vedoucí odboru,

za celé Společenství jednotek vlastníků Slunečná 4562, Zlín bychom chtěli připomínkovat návrh GDZ Návrhová část Doprava v klidu pro sektor A. Doprava v klidu na ulicích Slunečná, Nad Stráněmi a Družstevní.

Chceme tímto vyjádřit **ZÁSADNÍ NESOUHLAS** s návrhem na vytvoření jednosměrek na ulicích Slunečná, Nad Stráněmi, Družstevní.

Vysvětlení našeho nesouhlasu

Současný stav v těchto ulicích:

- zajiždějí sem pouze místní obyvatelé nebo obsluha. Kvůli popelářům na ul. Slunečná již před lety vzniklo omezení parkování a pro potřeby svozového vozu jsou dostačující. Záchraná služba díky vybudování nájezdových chodníků má již také dobrý přístup. Měli jsme i incident s hořením v bytě a hasiči si také poradili.
- ulice jsou slepé a tudíž je zde na konci ulic klid, zeleň, prostor pro hrani dětí, procházky se psem apod.
- tím, že je obousměrný provoz, řidiči musí jet pomaleji, aby se v případě protijedoucího vozu mohli vedle sebe vyhnout (přirozené zpomalení jízdy).
- lidé tuto lokalitu na Jižních Svazích považují za lukrativní oblast a nemovitosti jsou zde drahé – klid, bezpečí, prostor mezi domy je dostačující (není zde tzv. králikárna), výhled na město, blízko do centra, dostupnost služeb, školy, školky apod.
- ulice Slunečná-slepá část byla již rozšířena a upravena tak, aby se zvětšil počet parkovacích míst a zároveň se dvě protijedoucí vozidla dokázala minout. V současnosti již není možnost jak těchto cca 200 metrů cesty rozšířit. Navrhujeme Obytnou zónu, případně dostavbu parkoviště nad domem 4556.
- ulice Nad Stráněmi má výhybná místa, kde si dávají auta přednost. Navrhujeme Obytnou zónu, případně rozšíření ulice se šikmým parkováním (již v minulosti město o této variantě hovořilo).
- ulice Družstevní má dlouhé a přehledné úseky s výhybnými prostory. Navrhujeme Obytnou zónu, případně v některých místech rozšíření cesty.
- v případě uzavření např. ul. Družstevní (např. jeřáb naváží materiál apod.), obyvatelé mají možnost dvou výjezdů (křižovatky Družstevní x Okružní nebo Slunečná x Okružní).
- mezi domy Slunečná 4562 a 4556 vede chodník k domu 4566 a dále je jako hlavní chodník směrem k fotbal stadiónu.

V případě realizace jednosměrek v ulicích Slunečná, Nad Stráněmi, Družstevní by nastalo:

- znehodnocení klidného a čistého bydlení – trasa se mnohonásobně prodlouží. Navýšení emise a hluku z aut. Navýšení počtu projíždějících aut. V některých místech, kde byl nulový průjezd aut, vznikne průjezd 500 aut za den, což je absolutní změna k horšímu. Dvojnásobné zhoršení emisí, protože by se zdvojnásobil počet aut vůči současnému stavu.
- znehodnocení bezpečného bydlení – při snaze vyjet jednosměrkou do nebo ven a tudíž všechno objíždět = projíždějící auta, která prokazatelně zvýší svou rychlost. Zvýšením rychlosti se zvýší nebezpečí pro parkující, chodce a hlavně pro děti – děti si zde hrají na ulici, přebíhají mezi domy přes ulici. Na ulici Družstevní je školka a ASTRA.
- absolutní zrušení a zničení lukrativní bytové oblasti, kde byl předností klid a málo aut.

- pokud by kvůli jednosměrce vznikla propojka Slunečná x Nad Stráněmi, kudy by chodili obyvatelé domu 4566 ke svým dveřím? Došlo by k přetrhnutí hlavního chodníku z této části směrem dolů do města a přece chceme, aby lidé více chodili, než používali auta.
- sklon propojky je nereálný - auta by musela „túrovat“ do kopce nebo by naopak tzv. sjížděli při náledí někdy i doslovně terasovým domům do kuchyně. Propojka v případě ulic Slunečná a Nad Stráněmi je nereálná.
- v případě uzavření např. ul. Družstevní a navedení jednosměrky jen na jeden výjezd z těchto ulic, nebudou mít obyvatelé žádnou jinou možnost výjezdu
- pokud by jednosměrky znamenaly (nebylo v generelu ani pořádně zakreslen směr jednosměrek), že se např. Slunečnou budou pouze zajíždět do obytných ulic a pouze Družstevní se bude vyjíždět, ve špičce se ul. Družstevní musí absolutně zahltit auty – není zde ani semafor, křižovatka je v zatáčce. Je to absolutně nereálné mít pouze jeden výjezd z oblasti cca 50 velkých bytových domů a desítek řadových nebo terasových domů. Toto je sídliště ve městě a ne vesnice do 300 obyvatel.
- jednosměrkami by nedošlo k navýšení počtu parkovacích míst, ale pouze k jejich „legalizaci“

Po skutečných zkušenostech při zavedení špatně koncipovaných jednosměrek v jiných částech města (Lesní čtvrť, Malenovice) by se náš domov stal dalším místem, který slouží autům a tzv. legalizaci parkování aut, ale už ne k bydlení lidí.

Při velké negativní reakci většiny místních obyvatel by bylo vhodné se návrhem na jednosměrky nezabývat (nevyhazovat další peníze za tvorbu projektu, který nebude realizován) a zaměřit se na ostatní návrhy s racionálním řešením, které by hlavně mělo být projednáno ve veřejné diskusi a ku prospěchu místních lidí.

Žádáme o zvážení našich připomínek a zaslání stanoviska.

Děkujeme

S pozdravem

za obyvatele domu Slunečná 4562 (27. bytových jednotek)
Výbor SVJ Slunečná 4562
Ing. Jarmila Šimová – předsedkyně
Adam Kubát – místopředseda
Jiřina Podešvová – člen

Vypořádání:

Při řešení problematiky dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel) bylo s objednatelem dohodnuto, že v případě oblastí s vícepodlažní bytovou zástavbou bude vhodné navrhnout více alternativ opatření, které povedou k odstranění závad, především pak nevyhovujícího způsobu odstavování vozidel. Pak právě diskuse nad variantami bude nápomocná k výběru nejvhodnější, která bude dále rozpracována. To je i případ předmětné lokality. S vaším názorem zčásti souhlasíme a připomínka bude částečně zapracována. Za zpracovatele doporučujeme přestavbu diskutovaných úseků s nízkou intenzitou dopravy (do 500 vozidel/24 hod.) na obytné ulice. Dovolujeme si upozornit, že obslužné komunikace Družstevní, Nad Stráněmi, Slunečná, které napojují předmětné území na ulici Okružní, nemohou být, s ohledem na intenzitu dopravy, řešeny formou obytné ulice.



Obec Želechovice nad Dřevnicí, ul. 4. Května 68, PSČ 763 14 Želechovice nad Dřevnicí

Statutární město Zlín

Pan

MUDr. Miroslav Adámek

Primátor města

Nám. Míru 12

761 40 Zlín

V Želechovicích nad Dřevnicí dne 2. 11. 2016

Věc : Připomínka obce Želechovice nad Dřevnicí k návrhu GENERELU DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

Na základě návrhu Generelu dopravy pro město Zlín, zveřejněného na stránkách www.zlin.eu a dále na základě emailu zasláního dne 27. 10. 2016 starostovi obce Želechovice nad Dřevnicí uplatňuje obec Želechovice nad Dřevnicí (dále jen obec) následující připomínky:

1. Generel dopravy města Zlína navrhuje a předjímá dopravní řešení, trasu silnice I/49 pro obec Želechovice nad Dřevnicí a její samostatné katastrální území, což je v rozporu se zák. č. 128 /2000 Sb. o obcích. Rozhodování o území obce spadá do výhradní kompetence zastupitelstva obce, dle zákona č. 128/2000 Sb. a zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon. V žádné z fází zpracování tohoto Generelu (schvalování záměru, zadání, pracovní výbory aj.) nebyla obec přizvána k projednání a ani s tímto záměrem seznámena. Obec Želechovice nad Dřevnicí neměla ze strany Statutárního města Zlína žádnou informaci o přípravě dokumentu, který přitom v rozporu se zákonem předjímá řešení dopravní situace na území samostatné obce.
2. Přijetí takového dokumentu navíc nápadně znevýhodňuje postavení obce z hlediska rovného principu, v návaznosti na rozsudky Nejvyššího správního soudu, kdy by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají šanci být v budoucnu realizovány (např. jak z pohledu samotné technické proveditelnosti, tak i z pohledu budoucího zatížení území) a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nerealizovatelné, nesmyslné nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik. Na vymezování jednotlivých záměrů je třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem, záměr elektrizace železnice aj.).
3. Dochází zde k zásadnímu rozporu v samotných základních cílech a důvodech pro pořízení tohoto dokumentu městem Zlín – návrhová část str. 4, kde mezi základními cíli pro město Zlín jsou uvedeny – zlepšení mobility a dostupnosti města, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel, zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží, zvýšení kvality života ve městě, ekonomický a společenský rozvoj města a zlepšení image města. Generelem navržené řešení představuje pro budoucí rozvoj obce Želechovice nad Dřevnicí naprostý opak výše zmíněných cílů.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

4. Přestože obec dlouhodobě upozorňuje na nutnost hledat řešení dopravy mimo zastavěné území (viz. přílohy k návrhům aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje, uplatňování ZUR aj.) zhotovitel návrhu Generelu dopravy města Zlína pracuje s variantou, která by měla devastující dopad právě na zastavěnou část obce a potažmo i na společenské vazby v obci s výrazně negativním vlivem na základní funkce samosprávného území. Firma UDIMO, s.r.o., je zároveň i zpracovatelem Generelu dopravy Zlínského kraje a měla by být s těmito stanovisky a problematikou seznámena.
5. Obec v minulosti – viz. příloha č.1. stanovisko obce ze dne 24.5. 2010 – podávala Krajskému úřadu Zlínského kraje nesouhlasné stanovisko k projednání konceptu návrhové části aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje .
6. Dne 12.9.2011 obec podávala další nesouhlasné stanovisko k veřejnému projednání návrhu koncepce aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje – viz. příloha č.2.
7. Jako přílohu č.3. přikládáme nesouhlasné stanovisko obce, podávané v zastoupení advokátní kancelář Frank Bold advokáti k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Zlínského kraje pro období 2012 – 2016.
8. Dopravní situace není v naší obci vyřešena, stabilizována a ukotvena. V nadřazené územně-plánovací dokumentaci Zásady územního rozvoje Zlínského kraje je pro řešení dopravy vymezena dostatečná územní rezerva pro budoucí řešení trasy silnice I/49. Generel dopravy města Zlín musí respektovat i platný územní plán obce Želechovice nad Dřevnicí .
9. Navrhování dopravních řešení na katastru samostatné obce je ze strany města Zlín zcela nepřijatelné a mimo jeho kompetence. Požadujeme **okamžité vypuštění veškerých návrhů na řešení dopravy v naší obci** z projednávaného Generelu dopravy pro město Zlín a podání informace, jak bylo naloženo s naší připomínkou.

Stanovisko obce bylo projednáno a schváleno radou obce Želechovice nad Dřevnicí na svém 45. zasedání usnesením č. 2.

S přátelským pozdravem

Bc.Michal Špendlík
Starosta obce
Ul. 4. Května 68
763 11 Želechovice na



ŽELECHOVICE NAD DŘEVNICÍ
PSČ 763 11
okr. Zlín
☺

Rozdělovník :

- Statutární město Zlín – pan Josef Novák – dopravní komise
- Magistrát města Zlína, odbor koncepce a realizace dopravních staveb- ing. Karel Říha
- Krajský úřad Zlínského kraje – odbor dopravy a silničního hospodářství
- Krajský úřad Zlínského kraje – odbor územního plánování
- UDIMO, spol. s r.o., Sokolská 8, 702 00 Ostrava

IČO : 75158094
DIČ : CZ75158094
E-mail: obec@zelechovice.net

č.ú. 1424150349 / 0800
Česká spořitelna, a.s.

Vypořádání:

Následující výtah z konceptu návrhu Generelu dopravy jasně hovoří i informativním charakteru vazeb v území přesahující hranici města Zlína.

1. ZADÁNÍ DOKUMENTACE

1.1. Úvod a cíle dokumentace

Vypracování dokumentace „Generel dopravy pro město Zlín“ bylo sjednáno s objednatelem, statutárním městem Zlín, smlouvou o dílo ze dne 30.9.2014.

Generel dopravy, 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. Návrhová část Generelu dopravy pro město Zlín má závaznou platnost pouze pro územní obvod statutárního města Zlína. Veškeré další uváděné vazby, přesahující hranici města, mají pouze informativní charakter.

V konceptu návrhové části, týkající se individuální automobilové dopravy, je akceptován stav daný platnými Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje s tím, že při modelování dopravy bylo předpokládáno pouze 2 pruhové uspořádání komunikace. Na straně 13, tabulka 3, je formulován názor zpracovatele na rozšíření I/49 na východě Zlína se závěrem nedoporučeno. V kapitole 2.2.16, strana 41, 42, obrázek 45, je doložen pouze motivační zatěžovací stav severního obchvatu Želechovic, který není zanesen v žádné územně plánovací dokumentaci ani jinak územně rozpracován, což zpracovatel zdůrazňuje. Z prostudování motivačního stavu je patrné, že obchvatová trasa nepřebírá pouze dopravní zatížení z průtahu I/49, ale také ze stávající alternativní trasy přes území Lůžkovic a průmyslové oblasti Cecilka. Zpracovatelé z připomínek nedokázali odvodit jakým způsobem se má koncept návrhu upravit nebo přepracovat.

Dobrý den,

na základě prezentace "Představení Generelu dopravy pro město Zlín" bych chtěla podat několik k připomínek k navrhovanému dokumentu - části, která se týká Bartošovy čtvrti.

1) výstavba tzv. Boněcké příčky - propojení ulice Broučkova - Vizovická

- na základě znalostí poměrů v místní části, výstavba této příčky nejspíše způsobí přivedení hustější automobilové dopravy (i nákladní) do blízkosti obytné lokality v prostoru Střední a Vyšší odborné zdravotnické školy, a Pensionu pro seniory a zároveň bude jedinou zásobovací komunikací pro firmy v průmyslovém areálu (dnes jsou některé přímo zásobovány od přejezdu z I49 - u firmy Eurocar, který má být elektrifikací trati zrušen). V areálu nejsou jen firmy, které jsou zásobovány nákladní dopravou, ale také firmy, které bude navštěvovat mnoho lidí osobními automobily (např. autoservis Daniček) a pro ty nebude jediná možnost využít napojení I49

- toto propojení nejspíše ovlivní také vyšší hlučností a prašností některé domy na

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

FW: KaMČ Bartošova čtvrť - Připomínky ke Generelu dopravy p...

Zborovské ulici a také plánovanou výstavbu na Boněckém rybníku (čímž se také zhustí osobní automobilová doprava v celé čtvrti).

- je všeobecně známou skutečností, že mnoho řidičů si nyní zkracuje cestu do centra města okolo Baťovy nemocnice, nebo přes pozemek firmy Eurocar, kde je značka Průjezd zakázán. V případě vybudování Boněcké příčky si budou nejspíše cestu zkracovat přes Bartošovu čtvrť.

- chtěla bych se zeptat, zda se v generelu počítá s vybudováním parkovacích míst na ulici Broučková či rozšíření cesty, která je již nyní celodenně ucpaná parkujícími auty pro Pension, Zdravotnickou školu, firmy a v letních měsících návštěvníky koupaliště či jak je cesta vyprojektovaná aby zvládla zátěž hlavně z nákladní dopravy - tato navazující cesta odpovídá stavem a rozměry plánovanému zvýšení dopravy?

- toto propojení jde proti záměru Generelu - zklidnění dopravy v obytných oblastech a zvýšení bezpečnosti na komunikacích atd., kdy dojde k zhuštění nákladní i osobní automobilové dopravy přímo v obytné zóně

- dále bych se chtěla informovat konkrétně na propojení na Boněckou příčku - zda bude řešeno železničním přejezdem (se závorami či bez) a zda bude možné na Boněckou příčku odbočit jak ze směru od Vizovic, tak ze směru od Zlína

- zda se počítá s nějakým protihlukovým opatřením v části mezi Boněckou příčkou a ulicí Broučková (hluk určité ovlivní část ulice Zborovská a Boněcký rybník - plánovaná výstavba, okolí připojení je občany využíváno k aktivnímu trávení volného času)

2) křižovatka u Lidlu

- zrušení možnosti odbočení na ulici Broučková

- ti, kteří budou mířit na Bartošovu čtvrť a Podvesnou XVII a směr centrum ze směru od Vizovic budou využívat Boněcké příčky, čímž se doprava také zahustí minimálně na Broučkově ulici

- chtěla bych se informovat, zda s tímto bylo počítáno ve výhledovém automobilovém zatížení pro Bartošovu čtvrť

Chtěla bych Vás upozornit, že Bartošova čtvrť je poslední opravdu klidnou sídlištní čtvrtí ve Zlíně. Lidé se sem stěhují právě i z důvodu nezatížení automobilovou dopravou. Bohužel mi toto řešení připadá, že Bartošovu čtvrť z hlediska hlučnosti a prašnosti, která automobilová doprava přináší může poškodit a snížit kvalitu života ve čtvrti.

Předem moc děkuji za Vaše odpovědi pro občany Bartošovy čtvrti, kteří se na mne obrátili

FW: KaMČ Bartošova čtvrť - Připomínky ke Generelu dopravy p...

s dotazy po zveřejnění generelu.

S pozdravem

Kateřina Jurášová
Kancelář místní části, Bartošova čtvrť
Odbor kanceláře primátora
Magistrát města Zlína
Úřední hodiny: PO 9 - 11 hod
ST 14 - 16 hod
tel. 575 570 750
e-mail: kancelar_bartosovactvrt@zlin.eu
www.zlin.eu/bartosovactvrt/

Vypořádání:

Ad1) Boněcká příčka, napojení ulice Broučkova na silnici I/49 Vizovická byla do konceptu návrhu generelu dopravy zapracována ze 2 hlavních důvodů. Prvním důvodem je skutečnost, že připravovaná modernizace železniční tratě 331 Otrokovice-Vizovice prakticky ruší křižovatku Podvesná XVII-Broučkova. Je zachován pouze podjezd ve směru Broučkova-Hornomlýnská, což vyvolává zvýšení dopravy na jednosměrných ulicích Dukelská a M. Knesla s průjezdem na ulici Dřevnickou. Druhým důvodem je rozvoj hromadného bydlení v lokalitě Boněcký rybník (v ÚP i.d. 242 Boněcký rybník, využití území pro bydlení), které zvýší průjezd přes uvedené komunikace Bartošovi čtvrti. Napojení ulice Broučkovy na silnici I/49 Vizovická zčásti eliminuje uvedené negativní dopady obou sledovaných záměrů. Předpokládané výhledové modelové dopravní zatížení pro rok 2035 na ulici Broučkova 1,2-2 tis. vozidel/24 hodin odpovídá přibližně současné intenzitě dopravy 0,8-2,9 tis. vozidel/24 hod. Dopravní zatížení na ulici Zborovské se sledovanými záměry nijak nemění.

Problematika zabezpečení železničního přejezdu napojení ulice Broučkovy na silnici I/49 není předmětem generelu dopravy, ta bude řešena další projektovou přípravou na základě stanoviska SŽDC. S ohledem na záměry modernizace železniční trati se dá předpokládat, že by se mohlo jednat o zabezpečený přejezd se závorami. Křižovatka Broučkova-Vizovická (I/49) je v konceptu návrhu řešena jako plnohodnotná, průsečná s vybavením světelným signalizačním zabezpečením (SSZ).

V návrhu dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel) se v lokalitě Bartošova čtvrť předpokládá vybudování nových parkovacích kapacit v prostoru stávající smyčky MHD na ulici Broučkova. Další potenciál nabídky je v přestavbě komplexu garáží na ulici Broučkova a na ulici Dřevnické.

Ad2) Ve své podstatě je odpovězeno v předcházejících odstavcích. Přestavba křižovatky Podvesná XVII-Broučkova zamezuje připojení ulice Broučkova na ulici Podvesná XVII, jako dílčí náhrada bylo zvoleno komunikační napojení na ulici Vizovická (I/49). Tento stav je také zapracován do modelu dopravy a následně analyzovány dopady na území.

Generel dopravy pro město Zlín – Vypořádání připomínek

From: Martin Sebesta [redacted]
Sent: Thursday, December 08, 2016 10:04 AM
To: Říha Karel <KarelRiha@zlin.eu>
Cc: Kočí Michal <MichalKoci@zlin.eu>; Michálková Monika <MonikaMichalkova@zlin.eu>; JKvetakova@seznam.cz; Kancelář MČ Louky <UradovnaLouky2@zlin.eu>; Bednařík Leopold <LeopoldBednarik@zlin.eu>
Subject: Pripominky ke GDZ

Dobrý den pane Řího,

Ozývám se Vám jako zástupce komise místní části Louky s připomínkami ke Generelu Dopravní situace ve Zlíně.

Jak jsme se bavili i osobně na schůzce, rádi bychom měli do GDZ zapracovány následující připomínky:

1. Vlaková zastávka v Loukách
2. Záchytné parkoviště pro kamiony
3. Vyjmutí ulice 'pod Vinohrady' z objízdného plánu města Zlína

Ad 1) – Vlaková zastávka v Loukách

FW: Připomínky ke GDZ

Vzhledem k zamýšlené preferenci IDS v rámci města Zlína nám přijde zrušení vlakové zastávky v Loukách kontraproduktivní. Chápeme požadavek na zrychlení průjezdu vlaku na trati Otrokovice-Zlín ale na druhé straně bychom přivítali, pokud by alespoň některé vlaky v Loukách zastavovat mohly. Pro cestující s objemnými zavazadly je vlak výrazně pohodlnější a pokud jim vezmeme tuto variantu, je vysoký předpoklad, že místo trolejbusu použijí automobil což je varianta, kterou se GDZ z principu snaží omezit.

Ad 2) – Záchytné parkoviště

Vhledem k tomu že v katastru místní části Louky pozorujeme odstavené kamiony (zvláště v ulici 'Pod Šternberkem') které z dlouhodobého hlediska mohou poškozovat 'normální' komunikace výrazně více než osobní automobily. Navrhujeme tedy zřídit záchytné parkoviště pro kamionovou dopravu.

Ad 3) – situace v ulici 'Pod vinohrady'

Dopravní situace v této ulici je dlouhodobě neúnosná. Ulice je řidiči používána jako 'zkratka' pro cestu do Otrokovic pomocí níž se vyhnou několika semaforům na hlavní cestě. Podle toho také vypadá jejich styl jízdy – bezohledný a nebezpečný.

Dle provedeného měření (které je k dispozici na magistrátu města Zlína) je průměrná rychlost projíždějících aut 60km/h. Vzhledem k tomu, že ulice má velmi úzký chodník (v některých místech méně než 40cm) který používají všichni obyvatelé ulice včetně matek s kočárky a dětí (není jiná možnost jak se dostat do centra obce, případně na trolejbus na hlavní cestě), je vysoká pravěpodobnost, že dojde k závažnému úrazu. Dalším problémem je hluk z velmi frekventované dopravy (v některých částech dne není téměř možné ulici ani přejít) který negativně působí na obyvatele, kteří mají své domy v bezprostřední blízkosti komunikace (ve vzdálenosti jednotek metrů).

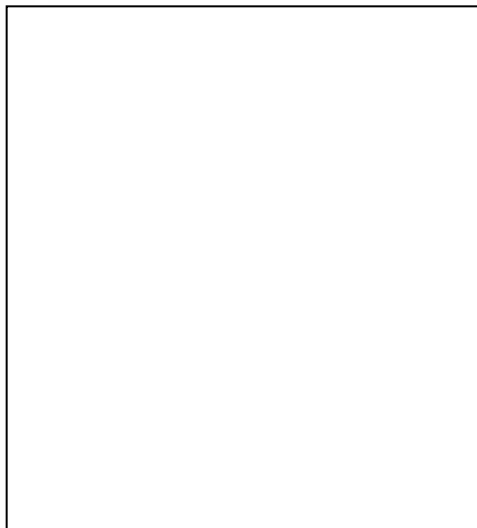
Preferovaným řešením této situace by bylo snížení rychlosti na 30km/h a instalace zpomalovacích retardéru (do úvahy přichází buď zpomalovací polštáře jako v ulici 'Jaroslava Staší' v Malenovicích nebo 'puky', které se montují v řadách a zajistí účinné zpomalení projíždějících automobilů). Toto řešení naráží na administrativní překážku v podobě zařazení ulice 'Pod vinohrady' do tzv. Objízdného plánu, ve kterém tato ulice složí jako záložní komunikace pro případ problémů na hlavní cestě. Dle našeho názoru je pro tento účel lepší komunikace přes ulici 'Pod Šternberkem' – vede částečně průmyslovou zónou a je výrazně širší. Navíc je i vhodnější pro daný účel – kryje delší úsek hlavní cesty.

Prosíme tedy o vynětí ulice 'Pod Vinohrady' z objízdné trasy.

Děkuji a jsem s pozdravem,

FW: Připomínky ke GDZ

Ing. Martin Šebesta,



Vypořádání:

Ad1) Návrh modernizace železniční trati 331 Otrokovice-Vizovice byl jedním z mnoha podkladů, které generel dopravy dle zadání převzal. Nebylo jeho úkolem tento konkrétní projekt hodnotit z technického ani provozního hlediska, bylo potřebné vyhodnotit jeho dopad na celkovou dopravní situaci ve městě Zlín, zejména pak ve vztahu k MHD a individuální automobilové dopravě.

Ad2) Řešení nákladní dopravy v rámci generelu dopravy se soustředilo na vymezení průjezdných koridorů nákladní dopravy bez omezení, dále na ulice, oblasti a lokality, kde bude nákladní doprava regulována tonáží nebo zcela vyloučena s výjimkou dopravní obsluhy. Ulice Svatopluka Čecha, Pod Šternberkem, Šternberská, U Dřevnice, Hasičská, Náves Louky, K Luhám, Zadní luhy, Chaloupky, Pod Vinohrady a další jsou v návrhu řešeny jako komunikace se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 3,5t mimo dopravní obsluhy. Pokud na ulici Pod Šternberkem parkují nebo jsou zde odstavována nákladní vozidla měla by být ze strany města učiněna operativní opatření, které by tomuto zamezily a vykázaly nákladní vozidla na soukromé pozemky firem. Záchytná parkoviště pro nákladní dopravu nebyla generelem dopravy řešena.

Ad3) Ulice Pod Vinohrady byla do základního komunikačního systému (ZAKOS) zahrnuta z důvodu, že je zde navržen provoz autobusové linky MHD. Současně je na této komunikaci navržena regulace nákladní dopravy, viz. předchozí odstavec. Ve výhledovém období převezme zásadním způsobem dopravní zatížení na ulici Pod Vinohrady komunikace Pravobřežní, která je koncipována jako sběrná s omezenou obslužnou funkcí v území. Podle modelu dopravy se výhledová intenzita dopravy pro rok 2035 snižuje ze současných zhruba 4,2 tis. na 0,3 tis. vozidel za 24 hodin a to díky úroňové křižovatce Pravobřežní-U Dřevnice.



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

UDIMO, spol. s r. o.

Sokolská tř. 8

702 00 Ostrava

Váš dopis značky / ze dne IL-1.2/19/2015/253	Naše značka 839/2016-910-UPR/2	Vyřizuje / linka Zelený Filip, Ing. / 225131337	Praha 21.12.2016
--	--	---	----------------------------

Věc: Generel dopravy pro město Zlín

Na základě Vaší žádosti Vám k předloženému konceptu dokumentace „Generel dopravy pro město Zlín“ sdělujeme.

Rezort dopravy nesleduje zahloubení silnice I/49 na průtahu Zlínem v ulici Třída Tomáše Bati. Prioritou je především realizace dálnice D49, která by měl ve městě ulehčit od tranzitní dopravy.

Z hlediska železniční dopravy požadujeme, aby Generel dopravy města Zlína respektoval schválenou studii proveditelnosti Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Zlín - Vizovice (SUDOP BRNO, spol. s r.o., 11/2014).

Další připomínky ke Generelu dopravy města Zlína nemáme.

Ing. Josef Kubovský
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu



Vypořádání:

Realizace dálnice D49 odvede část tranzitní dopravy z trasy silnice I/49 přes území města Zlína, neumožní však naplnit jedno ze zadání dokumentace a tím je zklidnění centra města. Ve vztahu k železniční dopravě byly veškeré dopravní koncepce, záměry a opatření koordinovány s poskytnutými podklady objednatele, včetně zmíněné studie proveditelnosti.

----- Původní zpráva -----

Předmět:	Generel dopravy pro město Zlín
Datum:	Mon, 12 Dec 2016 10:57:50 +0100
Od:	brachtl@koved.cz
Komu:	firma@udimo.cz

Dobrý den,

k předloženému materiálu máme z pohledu veřejné dopravy následující připomínky:

- vedení linky 2 jako páteřní z Otrokovic nepovažujeme za šťastné - v případě modernizace trati bude kopírovat trasu vlaku, naopak obsluha největšího sídliště Jižní Svahy bude vyžadovat přestup, navrhujeme tedy jako páteřní vést spíše současnou linku 6;
- za nesystémově považujeme zachování zastávek Sportovní hala i Antonínova - dvě obratiště v centru města v blízkosti sebe považujeme za zbytečné - doporučujeme zaměřit se na zachování jednoho obratiště;
- je zřejmé, že označování linek konkrétními čísly je nutno brát jako pracovní, přesto bychom doporučovali navrhovat systém v číslování bez zbytečných vynechávek čísel, není zřejmé, proč dvě linky mají mít stovkovou řadu a nenavazují číslováním na žádné linky existující;
- zajímavou myšlenkou je částečné nahrazení linek MHD na výpadových trasách autobusy VLD, obdobně jako je to řešeno např. v Praze, v rámci systému IDS. Tato problematika by ale zasloužila hlubší propracování, např. navržení nezbytného rozsahu zachování linek MHD.

S pozdravem

Ing. František Brachtl
KOVED

Vypořádání:

Ad1) Návrh předpokládá zabezpečení vazby mezi Zlínem a Otrokovicemi trolejbusovými linkami 2 a 10, která vznikla jako spojení linek 6 a 10. Takto je také zpracován model dopravy. Motivací návrhu je zajištění přímého spojení obytné oblasti Jižní svahy i Baťovy nemocnice s Otrokovicemi.

Ad2) Podle našeho názoru každé ze zmiňovaných obratišť, tedy Sportovní hala a Antonínova, plní odlišnou dopravní a provozní funkci. Obratiště Sportovní hala umožňuje např. formu obsluhy P+R, odstavení vozidel MHD, vykazuje technické a provozní zázemí. Naopak obratiště Antonínova zajišťuje přímou dopravní obsluhu urbanisticky významné oblasti s vazbou na Baťův areál a umožňuje organizaci provozu, která vyrovnává vyšší dopravní objemy na východě a nižší objemy na západě města. Zpracovatelé neuvažovali se „sloučením“ uvedených obratišť.

Ad3) Označování linek je ryze pracovní a bylo nastaveno v rámci tvorby modelu dopravy, který je součástí dokumentace. Změny v označení linek by znamenaly rozdílnosti v textové a grafické části dokumentu a ve vyhotoveném modelu dopravy.

Ad4) Návrhy směřující do oblasti integrace představují pouze náměty, které mají za cíl zjednodušit a prohloubit integrační prvky nabídky. V textu je uvedeno „Z pohledu řešené problematiky a řešeného území se jedná pouze o doporučení zpracovatele směrem k organizátorovi a koordinátorovi IDS“. Z tohoto je zřejmé, že tato problematika vyžaduje další rozpracování.



? 21/12
 287
 11.-12/11/2017 Ro

Odbor dopravy a silničního hospodářství	UDIMO, spol. s r.o. Sokolská tř. 8 7002 00 Ostrava - Moravská Ostrava
--	--

datum 19. prosince 2016	oprávněná úřední osoba Ing. Bc. Pavel Kavan	číslo jednací KUZL 75018/2016
----------------------------	--	----------------------------------

Věc:

Generel dopravy pro město Zlín – stanovisko Zlínského kraje ke konceptu dokumentace.

na základě Vaší žádosti o vyjádření ze dne 10.11.2016 [č.j. II.-1.2./19/2014/253] vydává Zlínský kraj následující **stanovisko ke konceptu dokumentace „Generel dopravy pro město Zlín“ (GOZ)**.

Zlínský kraj vítá ambici Statutárního města Zlína nastavit tímto dokumentem základní podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití vlastností jednotlivých druhů dopravy, s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zlínský kraj uplatňuje v rámci projednání následující připomínky:

GOZ v Návrhové části IAD

- na str. 44 doporučuje vypustit záměr rozšíření stávající silnice I/49 na východě města Zlína a zároveň zapracovává přeložku I/49 jižně od Lužkovic a Klečůvky s navrženým propojením na stavbu D49 u Lípy. **Tento záměr doporučujeme projednat s obcí Želechovice a Lípa a zapracovat jejich stanovisko do dokumentu.** Zároveň v kapitole 2.4.2 Návrh úprav stávající koncepce na str. 47 je konstatováno: „Napojení D49 od MUK Lípa je vhodně koncipovat jako čtyřpruhové, stávající napojení na východě dvoupruhovou I/49 je kapacitně za hranici výkonnosti v úseku Pančava-D49“. **Pokud je úsek silnice I/49 mezi křižovatkami s ulicí Podvesná XVII a ulicí Pančava uvažován jako dvojpřuhový doporučujeme to takto přímo pojmenovat i v GOZ a doložit v modelu případné dopady na ulici Štefánikova a Přilucká;**
- na str. 45 konstatuje v odst. Dopravní napojení na D49 z křižovatky Fryšták, že: „Přivaděč D49 přes území Kostelce do prostoru Vršavy je navrhován ve 4 pruhovém uspořádání.“ Upozorňujeme, že část přivaděče jako přeložka silnice II/490 v úseku od Fryštáku ke křižovatce se silnicí III/4911 je ve **dvoupruhovém uspořádání se stoupacími pruhy** (stavba 4902.1 v gesci ŘSD Správa Zlín) a až navazující část od křižovatky II/490 a III/4911 na Vršavu ke křižovatce II/490 a MK Partyzánská je **ve čtyřpruhovém uspořádání** (v gesci ŘSZK). Následující úsek ulice Sokolské [silnice II/490] a obchvat Zálešné (v gesci SMZ) jsou v **dvoupruhovém uspořádání;**
- na str. 47 konstatuje, že: „Posílení železnice ve Zlíně a napojen na III. tranzitní koridor je podporováno.“ Upozorňujeme, že **se jedná o 2 tranzitní koridor** „Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien“. Železniční 3 tranzitní koridor je v úseku „Žilina – Ostrava – Přerov – Praha – Cheb – Nürnberg“. Podobně v kapitole 2.4.1. poslední věta;

Zlínský kraj
 tř. Tomáše Bati 21, PO Box 220
 761 90 Zlín

IČ: 70891320
 tel: 577 043 503, fax: 577 043 502
 e-mail: pavel.kavan@kr-zlinsky.cz;
 www.kr-zlinsky.cz



4. na str. 49 konstatuje: „V roce 2025 je důležitou komunikační stavbou obchvat Zálešné, který bude přeložkou silnice II/490.“ Požadujeme tuto větu upravit následovně: „V roce 2025 je důležitou komunikační stavbou obchvat Zálešné, kterou po dobudování bude možné převést do silnic II třídy jako silnici II/490“. V tomto smyslu požadujeme také upravit tabulku str. 51 a další odkazy předjímající budoucí investorství obchvatu Zálešné, které jsou v rozporu s „Memorandem o spolupráci na realizaci silničního propojení R49 – I/49“ ze dne 10. 6. 2004, kde jeho podpisem signatáři Zlínský kraj, ŘSD ČR a Statutární město Zlín vyjádřili „svou vůli podílet se na společném financování uvedené stavby“;
5. str. 49 **požadujeme vypustit** další větu „Stávající trasa silnice II/490 přechází do silnic III. tříd prodloužením silnice III/49026.“ a následující **věty o kategorizaci různorodých záměrů do silniční sítě Zlínského kraje** (např. Prštenskou příčku jako III/49018 apod.). Navrhujeme je nahradit větou: „Po dokončení jednotlivých dopravních záměrů, bude možné diskutovat o budoucím zařazení komunikací do jednotlivých kategorií a tříd po předchozí dohodě s vlastníkem a správcem komunikace.“ V tomto smyslu požadujeme upravit i tabulku na str. 51 a další odkazy v dokumentu.
6. na str. 49 čtvrtá věta konstatuje: „Vzniká D49 Lípa - Hulin a část silnice I/49 přechází do silnic II. tříd“, kde tato domněnka není ničím podložena a zpracovatel ji dále rozvádí ve smyslu „Tento dopravní koncept není vůbec dobrý, ...“. Upozorňujeme, že Ministerstvo dopravy ČR **neuvažuje s přeřazením stávající silnice I/49 do silnic II třídy** v úseku Otrokovice – Vizovice, ale naopak dále ji jako silnici I třídy přečísluje na **silnici I/69 Otrokovice – Vsetín**. Doporučujeme tento odstavec kompletně přepracovat. V tomto kontextu zároveň doporučujeme více rozpracovat a popsat širší dopravní vztahy nadřazené komunikační síti a její dopady na dopravní osnovu města Zlína.

Ve smyslu těchto připomínek požadujeme upravit i navazující dokumenty GDZ v Návrhové části ostatních druhů dopravy (veřejná atd.) a Návrhu střednědobého plánu apod.

S pozdravem



Ing. Emilie Slavíková

vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství


Na vědomí:

Ing. Karel Říha, Magistrát města Zlína, Odbor koncepce a realizace dopravních staveb

Vypořádání:

Jedná se o věcné a konkrétní připomínky k dokumentaci, které budou beze zbytku do dokumentu zapracovány.

Strana 1/3



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

V Brně dne:	5. 12. 2016	
Naše značka:	009857/11300/2016	UDIMO, spol. s r.o.
Vaše značka:	II.-1.2/19/2014/253	Ostrava – Moravská Ostrava Sokołská tř. 8 702 00 OSTRAVA
Vyřizuje:	Ing. Alena Juzová Ing. Petr Šebek tel.: 549 133 430, 549133 586 e-mail: alena.juzova2@rsd.cz	

Věc: Zlín, Zlínský kraj
Generel dopravy pro město Zlín – žádost o vyjádření ke konceptu

Na základě Vaší žádosti o vyjádření ke konceptu dokumentace „Generel dopravy pro město Zlín“ Vám jako majetkový správce dálnic a silnic I. třídy sdělujeme:

Předmětem generelu dopravy (dále jen GD) je návrh dopravního řešení pro město Zlín. V rámci generelu je zpracována problematika individuální automobilové dopravy (IAD), statické, pěší a cyklistické dopravy. Dále je řešena veřejná doprava, která je v daném území představována MHD a železniční dopravou.

Dle textové části je jedním z hlavních úkolů GD ve vztahu k IAD „snížení, popřípadě úplné vymístění dopravy z centra města a redistribuci na okolní stávající nebo navrženou komunikační síť, za předpokladu reálných investičních nákladů“. Cílem uvedeného je mj. snaha o propojení „starého“ centra (nám. Míru) s nově vznikajícím centrem města v bývalém areálu Svitu a s náměstím Práce“.

Jedním z úkolů GD je také návrh řešení, které povede ke zvýšení podílu na dělbě přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy a hromadné dopravy. Navrhovaná řešení jsou podložena dopravními výpočty z modelu dopravy, do kterého jsou zapracovány známé rozvojové záměry výstavby a navrhovaného rozvoje silniční sítě. Výhledový časový horizont generelu je rozdělen - do roku 2025, jako krátkodobá řešení a pro období do 2035 jako dlouhodobá řešení.

K vybraným částem generelu individuální automobilové dopravy Vám k návrhu dostavby silniční sítě sdělujeme:

Návrh krátkého silničního tunelu v ose silnice I/49

Cíl - zklidnění centra města a vyloučení IAD z ulice třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá. Součástí řešení je také obousměrný provoz v dotčených úsecích ulic Štefánikova, Osvoboditelů a náměstí na přestavbu křížovatek v centru města. Tunel je navržen pro komunikaci ve dvoupruhovém uspořádání pro odvedení tranzitující dopravy z centra města Zlína. Předpokládaná intenzita dopravy je cca 14 tis. voz./24 hod. Stavba je zařazena do časového období 2025-2035 s tím, že je zařazena do kategorie silnic II. třídy.

Navržené řešení, předpokládající vybudování tunelového úseku propojujícího náměstí Práce a ul. Bratří Jarošů (v ul. třída T. Bati), by plnilo svou zamýšlenou funkci pouze v případě, že by do této tunelem vedené komunikace byla převedena stávající silnice I/49. S tímto záměrem ŘSD ČR nesouhlasí, z těchto důvodů:

- » V současnosti je připravována trasa dálnice D 49 v úseku Hulín – Fryšták – Slušovice, která má společně s přivaděčem Fryšták (součást stavby 4902.1) zajistit odvedení tranzitní dopravy ze stávajícího průjezdního úseku silnice I/49 Zlínem. Tato trasa dálnice D 49 byla po odmítnutí trasy Pravobřežní komunikace vybrána, a je v současnosti také chápána jako přeložka silnice I/49. Na stávající silnici I/49 tak zůstane pouze zdrojová, cílová a vnitroměstská doprava. Výstavbou dálnice D49 bude zabezpečen základní požadavek – zajištění odpovídající komunikace pro převedení nadregionální a tranzitní dopravy. Úpravy stávající komunikace se zaměří do budoucna pouze na řešení lokálních dopravních závd.

Adresa pracoviště: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odd. koncepce a územního plánu Morava, Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno

Čerčanská 12 140 00 Praha 4	tel.: 241 084 111 fax: 241 084 575	IČO: 65993390 DIČ: C265993390
--------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------

- » Jedná se o řešení jednoho konkrétního úseku silniční sítě ve městě bez jakékoli návaznosti na komunikační systém jako celek, s vyjmutím části stávající trasy silnice I/49. ŘSD ČR žádný takový záměr nesleduje a nepovažuje jej za technicky proveditelný, bez odpovídajících průzkumů území. Současně je třeba upozornit na fakt, že komunikace vedené tunelovými úseky si vyžadují další plochy související se zabezpečením, technologiemi a únikovými a havarijními řešeními, včetně zvýšených územních nároků na dopravní řešení na obou koncích tunelu, což si může vyžádat značné zásahy do území.

S tím souvisejí předpokládané náklady stavby, které budou nepříznivě ovlivněny především faktem, že se vnáší nový, doposud nikdy neprověřovaný prvek dopravního řešení do silně urbanizovaného území. Právě fakt, že nově navržený úsek není součástí žádné ucelené tahové koncepce, bude negativním způsobem ovlivňovat ekonomické hodnocení záměru. Řešení soustředující se na jednu lokalitu na silnici I/49 nepřinese z hlediska tahu této silnice žádné zlepšení současné dopravní situace na stávající silnici I/49. Proto nelze, také s ohledem na připravovaný úsek dálnice D 49, takový záměr financovat z veřejných zdrojů, neboť jeho přínos pro rozvoj silniční sítě garantované státem není odůvodnitelný.

- » Dále upozorňujeme, že v materiálu je uvedena nepřesná informace, popisující, že tunelový úsek je veden ve stopě stávající I/49. Je třeba upozornit na fakt, že navržený tunelový úsek povede také územím mimo dnešní povrchovou stopu silnice I/49, se všemi z toho plynoucími dopady na stávající zástavbu nad tunelem.
- » Upozorňujeme, že z hlediska pasportního zatřídění silniční sítě nelze uvažovat o propojení dvou sousedních úseků silnice I. třídy úsekem silnice II. třídy (byť v tunelovém uspořádání).
- » Pro požadovaný záměr zklidnění centra, resp. přerozdělení vnitřní dopravy Zlína doporučujeme spíše využít v ZUR ZK sledovanou trasu kapacitní komunikace (bývalé PK) v území pod Jižními Svahy ve směru k obchvatu Zálešná. V parametrech pro silnice II. třídy by dle našeho názoru měla nová komunikace nižší nároky na technické řešení s vyšší mírou vlivu na přerozdělení dopravy ve městě.

Přeložka I/49 ve východní části řešeného území, přívaděč D 49 východ

Cíl – odvedení tranzitní dopravy ze stávající silnice I/49 v úseku Zlín – Želechovice nad Dřevnicí – Lípa a zajištění kapacitního komunikačního propojení Zlína s plánovanou dálnicí D 49 prostřednictvím MÚK Lípa. Předpokládaná intenzita je uváděna cca 14 tis. voz./24 hod. Stavba je uvedena jako přeložka silnice I/49 a dle textu a etapizace dostavby silniční sítě má být budována jako silnice II. třídy (uvedená kategorie „S II/490“). Uvedené řešení dopravy je navrženo k prověření v rámci ZÚR.

Upozorňujeme, že vedení čtyřpruhové komunikace v úseku Zlín-Želechovice-Lípa bylo v minulosti ŘSD ČR prověřováno v rámci původně uvažovaného vedení Přavobřežní komunikace v úseku Otrokovice – Zlín – Zádveřice, která byla nakonec pro převedení přeložky silnice I/49 celkově zamítnuta.

Trasa kapacitní komunikace byla pracovním označena jako rychlostní silnice R 69. Pro prověření její trasy byla zpracována „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R 69 Otrokovice – Zlín – Zádveřice, (zhot. MottMacDonald Praha, s.r.o., 2002).

Pozn. Po dostavbě D 49 v úseku Fryšták – Lípa byl předpoklad převedení stávající trasy silnice I/49 do tahu silnice I/69 jako pokračování ve směru od Vsetína a Vizovic.

Dále upozorňujeme, že dle našich podkladů je v ÚP Želechovice nad Dřevnicí pro vedení nové kapacitní komunikace vymezen koridor územní rezervy v návaznosti na plochy sledované v k.ú. Lůžkovice, Klečůvka.

- » Proti návrhu vedení kapacitní čtyřpruhové komunikace II. třídy východně Zlína nemáme zásadní námítky. Je však potom nutné neoznačovat ji v GD jako přeložku silnice I/49.
- » Územní rezervu pro případnou přeložku v prostoru Lůžkovic a Klečůvky doporučujeme územně chránit i nadále. Po dobudování nadřazené silniční sítě v prostoru Hulín – Fryšták – Slušovice (D49), včetně navazujících komunikací, bude možno záměr na případnou přeložku v tomto úseku znovu přehodnotit, ve vztahu k vývoji intenzity dopravy a jejího přerozdělení na nově vybudovanou nadřazenou síť.
- » Upozorňujeme také na zpracovanou Technicko – ekonomickou studii rychlostní silnice R 49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR (VIAPONT, 2015) – dále jen TES. V souvislosti s předpokládaným propojením přívaděče D49 východ s trasou připravované dálnice D49 v prostoru uvažované MÚK Lípa upozorňujeme na navrhované změny tvaru a polohy MÚK Lípa (v rámci navržených variant trasy D 49).

V současnosti je zpracovávána Technicko-vyhledávací studie D 49 4903-4905 Lípa – hranice ČR/SR (zprac. Pragoprojekt a.s.). V případě požadavku na připojení nové 4pruhové komunikace na trasu D 49 východně Zlína bude nutno zajistit prostor pro tuto možnost připojení.

Modernizace železniční tratě 331 Otrokovice – Vizovice

Obchvat Zálešná – plánovaná pro odvedení tranzitní dopravy mimo centrum města

- » Ve vztahu k uvažovanému zkapacitnění a zintenzivnění železniční dopravy na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice upozorňujeme na přímý dopad tohoto Vámi navrhovaného opatření na kapacitu a koordinaci řízení všech přilehlých křižovatek. Míru tohoto ovlivnění doporučujeme podrobně prověřit. Případně doporučujeme řešit křížení s tratí ČD mimoúrovňově.

Adresa pracoviště: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odd. koncepce a územního plánu Morava, Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno

Přeložka I/49 dle návrhu Zelinka varianta C, trasa osově navržena jižně zastavěného území s využitím plánované stopy „Pravoběžní komunikace v úseku Otrokovice-Louky a křížením stávající silnice I/49.

Cíl: „snížení intenzit tranzitní dopravy a vnější automobilové dopravy města Zlína“.

Odvedení tranzitní dopravy města Zlína je řešeno připravovanou trasou dálnice D 49 v úseku Hulín – Fryšták – Lípa. V souvislosti s charakterem území jižně zastavby Zlína, kterým je navrhovaná varianta trasy přeložky I/49 vedena, je reálný předpoklad neprůchodnosti případného takového řešení z důvodu vysoké náročnosti na kompenzace vlivů stavby na ŽP.

Pravoběžní komunikace

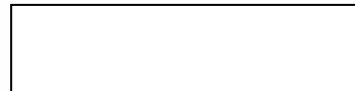
V rámci GD IAD je mj. doporučeno opustit záměr vedení plánované trasy PK v úseku Čepkov-Otrokovice (kap.2.4.2). V rámci návrhu etapizace dostavby SS a MK je nadále sledována jako budoucí MK.

- » V návaznosti na uvedené konstatujeme, že nejednotné popisy a doporučení např. „variantních návrhů silniční sítě“ (kap. 2.2) a „návrhu zákł. komunikačního systému města“ (kap. 2.4) způsobují nesrozumitelnost celého materiálu. Doporučujeme proto upravit textovou část GD IAD a uvádět jednotný popis záměrů. Je nutné rovněž odstranit rozpory v tvrzeních a návrzích, např. vidíme nesoulad v popisu záměru „návrh přeložky silnice I/49 jižně Lúžkovic a Klečůvky“ (kap. 2.3.2) a následně v popisu uvedenou kategorií stejné komunikace jako silnice II. třídy. Další rozpor vidíme mezi tvrzením, že záměr rozšíření stávající silnice I/49 v úseku křížení s ul. Podvesná XVII k východní hranici k.ú. Zlína“ je doporučeno na základě „výhledového zatěžování“ vypustit (kap. 2.3.2) a tvrzením, že stávající silnice I/49 v průjezdu obce Lípa, resp. Želechovice nad Dřevnicí je „kapacitně vyčerpána“. V obou případech se jedná o stejnou silnici I. třídy a dopravní zátěž navazujících úseků I/49 je obdobná.

Privaděč D49 Fryšták

- » Upozorňujeme, že přeložka silnice II/490 (přivaděč D49 Fryšták) je od připojení silnice III/4911 na stávající II/490 po plánovanou MÚK Fryšták součástí stavby 4902:1 Fryšták - Lípa, 1. etapa. Trasa přivaděče je dle DÚR Dálnice D 49 aktuálně připravována v kategorii S 9,5/80, dvoupruhová se zvětšením počtu jízdních pruhů ve stoupání.

S pozdravem



Ing. Michal Vojtíšek
vedoucí Odboru koncepce a technické přípravy



Na vědomí: MD - Odbor infrastruktury a územního plánu, Nábř. L. Svobody 12/1222, P.O.Box 9, 110 15 Praha 1

Si

Adresa pracoviště: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odd. koncepce a územního plánu Morava, Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno

Vypořádání:

Návrh krátkého silničního tunelu v ose silnice I/49

Nemůžeme souhlasit s tvrzením, že po vybudování dálnice D49 v úseku Hulín-Fryšták-Lípa zůstane na stávající silnici I/49 pouze zdrojová, cílová a vnitroměstská doprava. Rovněž nesdílíme názor, že se jedná o řešení konkrétního úseku silniční sítě bez jakékoli návaznosti na komunikační systém jako celek. Právě z důvodu značných širších dopravních souvislostí a dopadů do ZAKOS města byl součástí dokumentace také multimodální model dopravy, který pracoval nejen s územím města Zlína, ale s dotčeným územím Zlínského kraje. A právě model dopravy prokázal, že realizace dálnice D49 odvede pouze část tranzitní dopravy z trasy silnice I/49 přes území města Zlína. Důkazem je řada doložených zatěžovacích stavů a analýz, včetně původní Pravobřežní komunikace nebo dalších záměrů definovaných ÚP města Zlína a ZÚR Zlínského kraje. Právě krátký silniční tunel v ose silnice I/49 prokázal největší přínosy pro naplnění zadávacích podmínek. Je pouze nedopatřením, že z textu vyznělo, že se jedná o silnici II. třídy, nepřesnost bude napravena, od počátku se počítalo se silnicí I. třídy, ve smyslu stanoviska Zlínského kraje o trasu silnice I/69.

Naopak souhlasíme s názorem, že se jedná o nový prvek dopravního systému, doposud nijak neprověřený. Toho si jsou zhotovitel i objednatel vědomi a proto tento návrh prezentovali jako námět, který vyžaduje další předprojektovou přípravu s tím, že může nastat situace, že záměr bude odmítnut. Z tohoto důvodu objednatel vyžadoval již zmíněnou řadu zatěžovacích stavů s tím, že budou k dispozici další alternativní řešení.

Přeložka I/49 ve východní části řešeného území, přivaděč D49 východ

Ve východní části řešeného území byla zpracovatelem přijata koncepce 2 pruhového uspořádání stávající silnice I/49. Na straně 13, tabulka 3, je formulován názor zpracovatele na rozšíření I/49 na východě Zlína se závěrem nedoporučeno. V kapitole 2.2.16, strana 41, 42, obrázek 45, je doložen pouze motivační námět a zatěžovací stav severního obchvatu Želechovic, který není zanesen v žádné územně plánovací dokumentaci ani jinak územně rozpracován, což zpracovatel zdůraznil. Z prostudování motivačního námětu je patrné, že obchvatová trasa nepřebírá pouze dopravní zatížení ze stávajícího průtahu I/49, ale také z alternativní trasy přes území Lůžkovic a průmyslové oblasti Cecilka. Bude akceptována připomínka týkající se budoucí trasy I/69. Konstatování, že kapacita silnice I/49 v průtahu obcí Želechovice nad Dřevnicí je vyčerpána je namístě a platí pro stávající stav i výhledové zatěžování, které se výrazně neodlišuje. Nedobrou dopravní situaci dokládá již analytická část dokumentace.

Modernizace železniční tratě 331 Otrokovice-Vizovice, obchvat Zálešná

Zpracovatele prostudovali, vyhodnotili a zapracovali závazné dostupné podklady, které obdrželi od objednatele, včetně výše uvedených staveb.

Přeložka I/49 dle návrhu „Zelinka“ varianta C

Objednatel požadoval prověření všech námětů bez ohledu na náročnost a složitost řešení. Návrh vykázal přínosy, nicméně efekty jiných variant byly vyšší.

Přivaděč D49 Fryšták

Návrh bude akceptovat doložené šířkové uspořádání, S 9,5/80 v úseku III/4911-MÚK Fryšták.

Na základě obecného doporučení bude upravena textová GD IAD ve smyslu větší srozumitelnosti a nesouladu popisů.

Připomínky DSZO, s.r.o. – dotazy ke Generelu dopravy pro město Zlín:

Legenda :

černý text – připomínky DSZO, s.r.o.

Modrý text : kopírované stati z Generelu dopravy pro město Zlín

Souhlasíme s preferováním řešení podmínek pro zvyšování podílu veřejné hromadné a nemotorové dopravy. Podporujeme opatření, která povedou k vymístění dopravy z centra – vyhrazené jízdní pruhy s přístupem MHD.

Podporujeme rozvoj IDS - zde je však velmi důležitá tarifní politika – jako zásadní prvek vnímáme potřebu začlenění sousedních obcí do tarifu MHD – systémově – toto opatření následně pomůže snížení počtu cest IAD – pokud nabídka VHD bude adekvátní potřebám. VGD se hovoří o 61% podílu zdrojové a cílové dopravy – toto z velké části může souviset s absencí výhodné nabídky příměstské VHD s vazbou zapojení do systému MHD. Úbytky spojů VHD a neustálé zdražování vyvolává reakci v podobě nárůstu IAD. Toto dále vyvolává potřeby zkapacitnění parkovacích míst ve Zlíně (vč. nákladů na budování i údržbu). Jedná se tedy o celkovou koncepci VHD regionu – vytvoření nabídky a její profinancování, následně pak systém může nasát více cestujících – dopad do statické dopravy v centru – omezující opatření, ceny parkování „,atd.

Veřejná hromadná doprava:

Souhlasíme s podporou aktivit vedoucích km podpoře VHD a zvýšení jejího podílu na celkové dopravě osob.

1. Tarifní politika – návrhy tarifů , ať už IDS nebo MHD musí být podloženy dopady do financování DSZO – stanovení kdo uhradí ztráty z provozu MHD. Nutnost zapojení příměstských částí do městského tarifu – současný stav je nevyhovující – jedná se o začlenění příměstských cestujících do systému MHD (výhodnost tarifu následně může mít dopady na využívání os, vozidel). Zaměření tarifní politiky na mladé žáky a studenty – JUNIORPAS . Marketing zaměřený na využití MHD mladými, kteří si na MHD zvyknou. Celkově pak zlepšování image veřejné dopravy - reklama propagace.
2. Koncepce statické dopravy a individuální dopravy - jaká jsou opatření k omezení jejich růstu ?
3. Linkové vedení: nové trasování linek je vedeno po doposud nevybudovaných komunikacích zde je třeba důsledně dbát na parametry komunikací, po kterých má být provozována MHD s vymístěním statické dopravy.
4. Připomínky k navrhovaným linkám: (text z generelu je odlišen modře)

2a – ze současného pohledu se nejeví prodloužení trasy linky do Průmyslové zóny jako nutné. Navíc navrhované řešení neobsahuje Příluk Dolní Dědinu – perspektivnější se jeví navázání oblasti na linku 38 autobusovou (vozidlo 10.5m – vhodnější pro sklonové a směrové poměry. Provoz do Prům. zóny zajistí linky 11. Do přebrání kapacity železnicí cestujících nezajistí navrhované řešení přepravní požadavky...

4 zde není řešen souběh s linkami autobusů 34,35 a 36 – nový návrh dopravní obslužnosti pomocí „parciálních“ trolejbusů – vypracovala DSZO

8 a 9 zde je diskutabilní plánování provozu po K Podlesí. Sklon přesahuje 12% - rozpor s ustanovením vyhl. 177/1995 Sb část šestá § 66 odst. 3 – výhledové propojení možno plánovat po nové trase s příznivějšími sklonovými poměry .

u linky 13 přes Baťův areál – zde je na zvážení zda obě konečné mají vyváženou poptávku po MHD – a případně zda lze linku rozdělit na 2. (JS – areál a LČ – areál

102 zde nesoulad s autobusovou linkou 52

Celkově generel dopravy neobsahuje možnosti linkového změny vedení ve vazbě na možnosti využití parciálních trolejbusů – jedná se o možnost variability spojení trolejbusových a autobusových linek – výhodou je úspora energie – nafty – kromě zmínění linky č.4 se jeví další možnosti obsluhy místních částí Mladcová (spojení s Lesní čtvrtí, a další. Zde je důležité, aby obě části vykazovaly obdobnou vyváženou poptávku po službách MHD.

36/ Antonínova-(Sportovní hala)-Náměstí Práce-Kostelec, střed-Lešná, ZOO-Štípa, škola-Kostelec, lázně-Náměstí Práce-(Sportovní hala)-Antonínova

Viz připomínky k trolejbusové lince č. 4

38/ Baťova nemocnice-Díly II-U Zámku-Terminál Zlín, střed-J. A. Bati-Náměstí Práce-Díly II

Nesouhlasíme se návrhem jedná se o linku, která bude obsluhovat Příluk a nemocnici (viz připomínky k trolejbusové lince 2)

Propojení do Louk s přestupem v Loukách krizové místo, není vybudována komunikace, obeh vozidla linky 51 a52 je v současné době provozován i jako rezerva pro obsluhu městské části Salaš, která jako jedna z posledních městských částí není obsluhována MHD

Linka 52 Pokud bude linka vedena do Louk – jeví se vhodným propojení linky s páteřní trasou I/49 – s napojením na trolejbusovou páteřní dopravu Prštné – Louky - Lhotka Chlum - Malenovice spojení s linkou 105

55/ Kvitkovice, náves-Otrokovice, žel.st.-Společenský dům-Otrokovice, Štěrковиště

Jedná se o linku která je na území města Otrokovice –bez vyjádření odpovědných zástupců města nelze s linkou generelu dopravy pracovat

70/ Podvesná XVII/Baťova nemocnice-Náměstí Míru/Školní-Prštné-Louky-Malenovice-Otrokovice, žel.st.

Jedná se o linku, která bude mít význam při provádění rekonstrukce žel trati do Otrokovic. V reálním provozu je to zrychlené spojení mezi Otrokovicemi a Zlínem -,kde kapacitně není problém s přepravou cestujících linkami trolejbusů (2 a 6) nárůst spojů linky 70 vyvolá úbytek cestujících na trolejbusových páteřních linkách.

Sportovní hala. Z důvodu nízké poptávky byla zrušena linka 37.(upozorňujeme, že jedná se o linku financovanou obcí Hvozdná na základě jejich požadavků – nutno záměr projednat – přímá vazba na fungování IDS viz předchozí připomínky)

Zde možno pracovat s podílem parciálních trolejbusů (linky 31, 32 obsluha Mladcové, Kudlova, Jaroslavice)

Linky 34,35 a 36 Navrhované obslužnost Štípa Kostelce a Velikové neřeší souběh autobusových a trolejbusových linek a nevychází z možností využití elektrické trakce použití bat, trolejbusů DSZO má zpracovanou variantu.

V materiálu jsou chybně uvedeny trasy linek MHD 102 a 52.

Materiál uvažuje s vedením linek po doposud nevybudovaných komunikacích h- zde upozorňujeme na nutnost dodržení parametrů komunikací a vytvoření podmínek pro provozování MHD.

Organizace provozu městské hromadné dopravy

Návrhy opatření a náměty rozvoje jsou motivovány především závěry, které vyplynuly z analýzy současného stavu a motivace směrem ke zvýšení podílu městské hromadné dopravy na dělbě přepravní práce. Výhledový provozní a zatěžovací scénář MHD pro horizont roku **2035** je řešen v základní variantě, součástí hodnocení jsou dopravní, provozní a ekonomická data.

Obecně můžeme souhlasit, ale návrh je třeba rozpracovat detailně do konkrétních podob pro jednotlivé části města.

Rozhodující záměry řešení jsou následující:

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

Zde upozorňujeme na nutnost vybudování zázemí pro odstavování - parkování vozidel MHD mezi spoji. Pro zajištění MHD do areálu je třeba vytvořit podmínky.

Požadujeme posouzení vybudování samostatných pruhů pro MHD, VHD, IZS, Taxi v páteřních trasách provozované MHD. Zpracovatel musí řešit situaci v rámci zatížení komunikací v dobách dopravních špiček ve vazbě na preferenci MHD.

Jedná se o teoretický výklad – provozování malých vozidel V MHD problematiku neřeší vozidla nejsou využitelná v dopravních špičkách. Ekonomicky tento návrh není žádným přínosem. Vliv na kvalitu dopravy – přeprav invalidů kočárků atd. při malé kapacitě vozidla je negativní.

Vypořádání týkající se linkového vedení MHD:

Návrh uspořádání linek MHD v rámci Generelu dopravy nenahrazuje ani nemůže nahradit plán dopravní obslužnosti, který se zpracovává na výrazně kratší dobu a tak dokáže lépe precizovat konkrétní vývoj a podmínky, včetně finančních. Návrh lze chápat jako možné řešení v rámci výhledové koncepce celé dopravní soustavy podle předpokládaného scénáře vývoje dělby přepravní práce. Návrh linek MHD prokázal, že v komplexním pojetí je schopen vytvořit nabídku, která oslovuje i nové cestující. Protože se jedná o odhad dlouhodobého vývoje, který bude postupně naplňován v řadě dílčích kroků, je zcela namístě pravidelná aktualizace a korekce těchto dílčích kroků. V tomto kontextu také vnímáme jednotlivé připomínky k linkovému vedení, považujeme je za další náměty při přípravě zmíněného plánu dopravní obslužnosti. Výraznou předností Generelu je skutečnost, že obsahuje model dopravy, včetně modelu veřejné dopravy, pomocí kterého lze jednotlivé návrhy a rozvojové kroky hodnotit jak z hlediska nabídky, tak i poptávky. K preferenci a upřednostnění vozidel MHD a dalších je v kapitole 1.4 Infrastrukturní podmínky a další předpoklady rozvoje navrženo několik opatření, jejich konkrétnější podoba, případně další by měly být obsahem již zmíněného plánu dopravní obslužnosti.

Železniční doprava:

Jakým způsobem je generel dopravy provázán s koncepcí rekonstrukce železniční trati 331?

V rámci přípravy stavby DSZO vnesla i připomínky k plánované stavbě – konkrétně zastávka Podvesná – bude mít podstatně horší podmínky pro pohyb cestujících ve vazbě na KNTB.

Je zpracována analýza dopadů výstavby železniční trati na koncepci pěší dopravy - zahloubení trati vytvoří překážku, která podstatně ovlivní docházkové vzdálenosti v severo-jihním směru a to v různých částech Zlína ?

Jak se generel zabývá možností zřízení tramvajové trati místo klasické železnice – toto řešení umožní zkrácení zastávkových vzdáleností, navýšení počtů zastávek ?

Další připomínka se týká prověření vlivu výstavby železniční trati na dopravu na přejezdech, kde není realizováno mimoúrovňové křížení – frekvence železniční dopravy podstatně ovlivní průjezdnost, do jaké míry bude omezena průjezdnost linek MHD? Jaký bude dopad na následné využití pravobřežní komunikace?

Řešení dopravy v klidu:

Požadavek DSZO na vymístění parkování z komunikací kde je provozována MHD pokud zde parkující vozidla stojí v jízdním pruhu

Carsharring – možnost snížení počtů provozovaných vozidel IAD v budoucnu podpora elektromobility - možnost DSZO spravování infrastruktury nabíjecích stanic.....

Rezidentní zóny (viz Praha...).

Omezení parkovacích stání v centru – nepopulární opatření ale s dopadem na snížení dopravní zátěže v centru města – (P+R s vazbou na MHD)

Cyklistická doprava:

Podpora cyklistické dopravy - - co půjčovna kol, možno řešit v souběhu se službami MHD – DSZO

Pozn. Jak vše lze koordinovat s vývojem populace která stárne – v tomto případě ani elektrokola situaci moc nevyřeší – co v zimních podmínkách – nutná vazba na rezervu v kapacitě vozidel MHD

Přeprava kol v MHD.

Bikesharring, elektrokola na půjčování – správce infrastruktury DSZO

Vazba na tarif MHD

Pěší doprava:

Požadavek na analýzu pěších koridorů ve vazbě na koncepci výstavby železniční trati 331.

Vypořádání k ostatnímu:

Zaslané připomínky obsahují mimo jiné řadu otázek, které Generelu dopravy nepřísluší a ani je nedokáže řešit. Patří mezi ně např. dopady modernizace tratě 331 Otrokovice-Vizovice na provoz dotčených dopravních systémů, což by mělo být řešeno v rámci příslušné PD.

Řešení dopravy v klidu v centru města je založeno na výrazné podpoře rezidentů (bydlících), dochází ke změně postavení uživatelů, což by mohlo přispět k využívání dalších systémů, včetně MHD. Koncepce dopravy v klidu je zařazena mezi přednostní realizační kroky v rámci střednědobého pránu rozvoje. Cyklistická doprava i přes navrhovanou výraznou podporu, se bude na dělbě přepravní práce podílet objemem do 10% cest, přičemž je nezbytné vnímat její velmi proměnné variace v rámci roku.

Závěr: generel dopravy dokumentuje následném období nárůst individuální dopravy. Proti tomu navrhuje opatření, která vliv nárůstu dopravy eliminují – výstavby komunikací, tunelů) Skutečností je, že k nárůstu dopravy bude docházet jaká se tedy garance postupných kroků k eliminaci vlivu dopravy (harmonogram výstavby nových komunikací, harmonogram organizace statické dopravy,...) ve vazbě na financování těchto opatření. Je zde riziko, že nárůst dopravy nebude korespondovat s realizací navrhovaných opatření.

V závěru stanoviska je položena otázka garancí postupných kroků k eliminaci vlivu automobilové dopravy. Tato otázka nepřísluší zpracovatelům Generelu dopravy, k dlouhodobému naplňování obsahu dokumentu budou muset zaujmout jasná stanoviska jak současná reprezentace města, tak i několik reprezentací budoucích.

UDIMO, spol. s r.o.

Ostrava dne 12.12.2016, dopracováno 2.1.2017

Zpracoval: Ing. P. Roháč