



SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility

NÁVRHOVÁ ČÁST

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility

NÁVRHOVÁ ČÁST

Březen 2018

Závěrečná zpráva

Zpracovatel:



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

OBSAH NÁVRHOVÉ ČÁSTI

1	ÚVODNÍ KAPITOLA	4
2	SCÉNÁŘE VÝVOJE	5
2.1	SCÉNÁŘE VÝVOJE DOPRAVNÍ POPTÁVKY	5
2.1.1	Scénář A – bez aktivní politiky	5
2.1.2	Scénář B – s aktivní politikou zaměřený na využívání udržitelných forem dopravy.....	7
2.1.3	Scénář C – s aktivní politikou zaměřený na komplexní změnu dopravního chování.....	8
2.2	VYHODNOCENÍ VARIANTY DOPORUČENÉ K DALŠÍMU SLEDOVÁNÍ.....	9
3	NÁVRHOVÁ ČÁST	11
3.1	SPECIFIKACE CÍLŮ A PRIORIT	12
3.1.1	ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	13
3.1.2	DOSTUPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA	14
3.1.3	FUNKČNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	14
3.1.4	KVALITNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	15
3.2	ROZBOR NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	16
3.2.1	A1 Rychlost a plynulost vozidel MHD v síti.....	16
3.2.2	A2 Moderní vozový park MHD s důrazem na ekologickou dopravu.....	16
3.2.3	A3 Moderní infrastruktura	18
3.2.4	A4 Optimalizace linkového vedení MHD	25
3.2.5	A5 Provozní parametry linek MHD	28
3.2.6	A6 Integrace veřejné dopravy	29
3.2.7	D1 Zlepšení dostupnosti MHD	31
3.2.8	D2 Cenová dostupnost	33
3.2.9	D3 Odstraňování stávajících bariér	34
3.2.10	F1 Inteligentní dopravní systém	34
3.2.11	F2 Modernizace odbavovacího systému.....	35
3.2.12	K1 Zvýšení participace občanů na dopravním plánování.....	35
3.2.13	K2 Marketing a propagace udržitelných forem dopravy	35
3.2.14	K3 Zvyšování bezpečnosti cestujících.....	35
3.2.15	K4 Kvalita míst bezprostředně souvisejících s veřejnou dopravou.....	36
3.2.16	K5 Vytvoření koncepce dopravy a cyklodopravy v Otrokovicích.....	36
4	REALIZACE STANOVENÝCH CÍLŮ	37
4.1	SOUHRN AKTIVIT.....	37
4.2	VYHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	40
5	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH	48
5.1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	48
5.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	49
5.3	SEZNAM TABULEK	49
5.4	SEZNAM PŘÍLOH.....	49

1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Tuto závěrečnou zprávu, týkající se návrhové části dokumentu „SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility“, vytvořenou pro Statutární město Zlín a město Otrokovice, vypracovala konzultační, inženýrská a projektová společnost HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o.

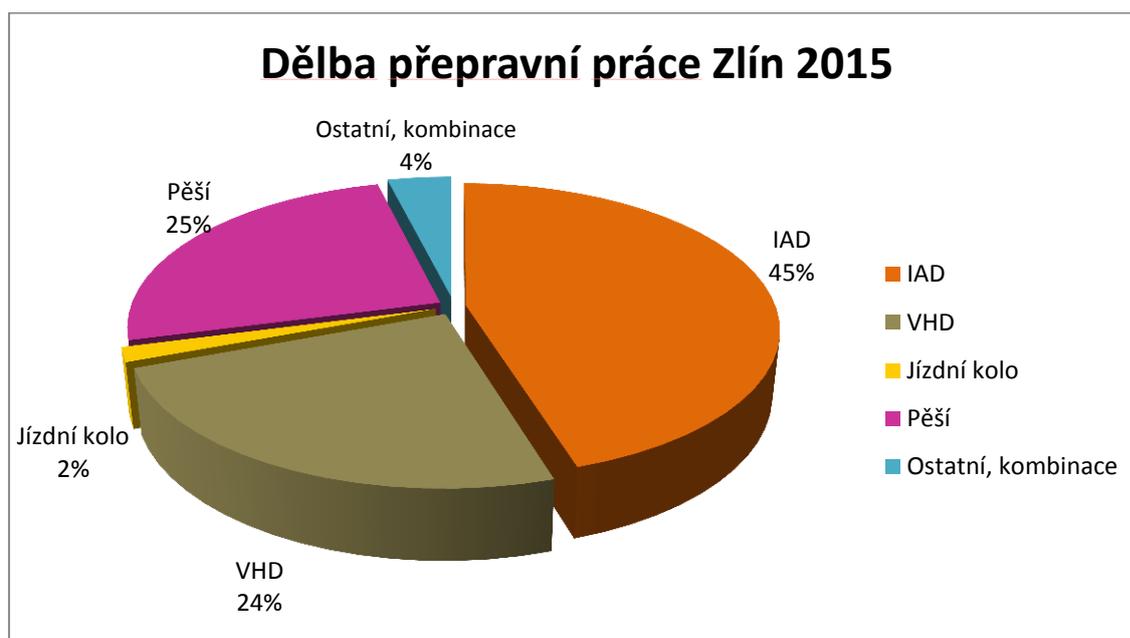
Závěrečná zpráva návrhové části je jednou z částí dokumentace SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility pro Zlín a Otrokovice. Návrhová část se věnuje strategické koncepci rozvoje systému hromadné dopravy na území městské aglomerace Zlína, Otrokovic a dalších přilehlých obcí obsluhovaných zdejší městskou hromadnou dopravou. Na základě analytické části projektu, výchozích strategií z nadřazených dokumentů a pracovních jednání se snaží navrhnout strategii vývoje hromadné dopravy v následujícím období. Ve zprávě jsou definovány vize, cíle, opatření a aktivity, které by měly napomoci vyřešit problémy a nedostatky, které dnes systém hromadné přepravy osob trápí, podpořit, zatraktivnit a rozvinout městskou a veřejnou hromadnou dopravu v území. Vize, cíle, opatření i aktivity jsou navrženy s důrazem na dostupnost, bezpečnost, ekologičnost, ekonomičnost, plynulost a kvalitu.

Výstupem této části projektu je souhrn aktivit, které jsou následně rozděleny do několika variant. V souhrnu aktivit jsou prezentovány příklady aktivit, kterými bude možné ve výhledových horizontech plnit stanovaná opatření a cíle. Minimalistická varianta obsahuje pouze ty aktivity, na které je možné získat finanční prostředky z dotačních zdrojů či dotačních titulů. Maximalistická varianta obsahuje maximální možný počet aktivit, které se podařilo sestavit, avšak bez ohledu na způsoby financování. Kromě možného financování z dotačních zdrojů by tak bylo nutné na určité aktivity najít finanční prostředky ve vlastních či jiných zdrojích.

2 SCÉNÁŘE VÝVOJE

2.1 SCÉNÁŘE VÝVOJE DOPRAVNÍ POPTÁVKY

Poměr využívání různých dopravních módů při každodenních cestách obyvatel je prezentován dělbou přepravní práce. Dělbou přepravní práce byla zjištěna pomocí dopravně-sociologického průzkumu domácností v roce 2015, který byl zaměřen na zjištění dopravního chování obyvatel města Zlína v běžný pracovní den. Rozdělení dělby přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravních prostředků zobrazuje graf na **Obrázek 1**.



Obrázek 1 Dělbou přepravní práce ve městě Zlín (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Na základě znalosti území lze konstatovat, že celou řešenou oblast lze i díky propojení městskou hromadnou dopravou brát jako jednu sídelní aglomeraci s jednotným dopravním chováním a interpretovat tak zjištěnou dělbou přepravní práce na celé řešené území Zlína, Otrokovic a okolních obcí obsluhovaných systémem MHD.

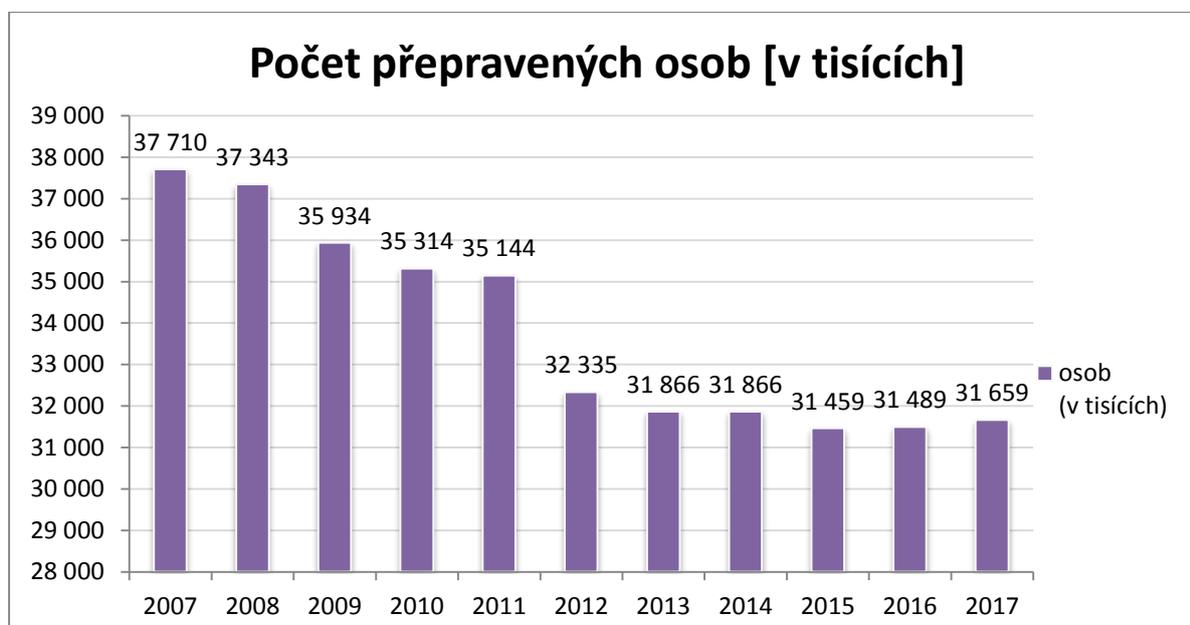
2.1.1 Scénář A – bez aktivní politiky

Scénář A prezentuje vývoj dopravy bez aktivní politiky. V případě nezasahování do vývoje dopravy hrozí zejména:

- pokračování trendu růstu intenzit automobilové dopravy (viz trend CSD 2010-2016)
- nepříznivý vývoj dělby přepravní práce ve prospěch individuální automobilové dopravy
- úbytek počtu přepravených cestujících v MHD
- stagnace či pokles podílů pěší a cyklistické dopravy.

Očekávaný růst automobilizace do budoucna povede ke stále většímu využívání automobilů ke každodenním cestám, zejména z důvodů vyšší cestovní rychlosti i pohodlnosti. Přitom již teď jsou některé městské komunikace na hranici své propustnosti a ani možnosti parkování ve městě nejsou příznivé. Vedle vzniku kongescí na úzkých hrdlech sítě by tak nárůst automobilové dopravy znamenal také růst hluku a emisí, přičemž inovace automobilů eliminují emise pouze částečně s ohledem na emise z otěrů.

Pokud nedojde ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a k její atraktivizaci, lze očekávat opětovný propad a úbytek počtu přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou. Stávající trend v počtech přepravených cestujících ve spojích MHD Zlína a Otrokovic dokládá **Obrázek 2**. V posledních několika letech se situace v trendu přepravených cestujících začíná obracet ve prospěch MHD, kdy se počty přepravených cestujících pohybují kolem ustálené hodnoty a neklesají. Bylo by tedy k neprospěchu věci tento trend zastavit.



Obrázek 2 Vývoj počtu přepravených osob v letech 2007 až 2017 (Zdroj: SDP ČR a DSZO)

V rámci cyklistické dopravy, která se v současnosti podílí na dělbě přepravní práce zcela minimálně až zanedbatelně (2%) také nelze očekávat bez aktivní politiky její pozitivní vývoj, nedojde-li k budování nových cyklistických tras (segregovaných komunikací, stezek společných s chodci nebo k integračním opatřením v hlavním dopravním prostoru).

Bez aktivní politiky v podpoře pěší dopravy bude její konkurenceschopnost, zejména vůči automobilové dopravě, nízká a taktéž hrozí stagnace či pokles podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce.

2.1.2 Scénář B – s aktivní politikou zaměřený na využívání udržitelných forem dopravy

Scénář B počítá s aktivní dopravní politikou zaměřenou na udržitelné formy dopravy. Smyslem scénáře je podpora využívání veřejné hromadné dopravy, pěší dopravy a cyklistické dopravy pro každodenní cesty obyvatel. Zásadními kroky k podpoře veřejné dopravy jsou zejména atraktivizace a zlepšení kvality hromadné dopravy a integrace MHD, VLD a železnice do jednoho dopravního systému. V rámci cyklistické a pěší dopravy je na místě aktivní politika podporující i tyto dopravní módy. Při cíleném budování nových cyklistických tras a další navazující infrastruktury a zabezpečení vyšší bezpečnosti cyklistů lze očekávat významnější nárůst podílu cest na dělbě přepravní práce. V pěší dopravě je cílem zvýšit její bezpečnost a zlepšit bezbariérovost pěších tras. Pěší doprava je nejpřirozenějším pohybem na krátké vzdálenosti a s ohledem na moderní trendy zdravého životního stylu lze také postupně očekávat poptávku po delších docházkových trasách. Zcela žádoucí a potřebná je vzájemná provázanost navrhovaných opatření pro veřejnou hromadnou dopravu s projekty pro cyklistickou a pěší dopravu.

Očekávané dopady:

- zastavení růstu intenzity automobilové dopravy a její stagnace
- zachování počtu přepravených cestujících v prostředcích MHD, optimisticky pokračování trendu nárůstu přepravených osob
- nárůst podílu cyklistické dopravy při každodenních cestách
- stagnace podílu pěší dopravy.

Omezování vjezdů a parkování nejen v centru města bude u automobilové dopravy probíhat ve stejném pomalém trendu jako v současnosti. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude pro mnoho tras automobil stále minimálně stejně časově výhodný jako veřejná doprava. Ve vztahu k intervenci dopravní politiky vedoucí k atraktivizaci a zvyšování kvality veřejné, pěší a cyklistické dopravy se zastaví růst intenzit automobilové dopravy.

Ve veřejné dopravě se předpokládá realizace vyjmenovaných projektů a aktivit navržených v následujících kapitolách. Nejvýznamnějším prvkem bude integrace systémů veřejné dopravy do jednoho celku, aktivní navyšování moderních prvků ve veřejné dopravě, přizpůsobování systému rozvoji města, zavedení obsluhy doposud neobsluhovaných částí území a rozvoj stávající infrastruktury. V pěší a cyklistické dopravě se předpokládá aktivní zvyšování bezpečnosti těchto dopravních módů, modernizace a rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury. Problematice pěší a cyklistické dopravy se věnuje část „Generel bezmotorové dopravy“. V souvislosti s potřebnou intermodalitou se předpokládá realizace aktivit, u kterých bude možno kombinovat různé dopravní módy. Těmito intervencemi by měl být podpořen rostoucí trend v počtu přepravených cestujících a podpořena změna podílů

jednotlivých dopravních módů na dělbě přepravní práce ve prospěch udržitelných forem dopravy.

2.1.3 Scénář C – s aktivní politikou zaměřený na komplexní změnu dopravního chování

V tomto scénáři se předpokládá aktivní politika zaměřená komplexně na všechny druhy dopravy. Cílem je pomocí synergických opatření v jednotlivých dopravních módech dosáhnout změny v dopravním chování ve všech druzích dopravy (v individuální automobilové, hromadné, pěší a cyklistické dopravě). Nabízí se vhodnými restrikcemi omezovat automobilovou dopravu v centru města a pobytový prostor na úkor vozovky pro automobily přeměnit ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Vhodné je také omezit kapacity a zpoplatnit parkování automobilů, najít vhodná místa pro záchytná parkoviště na okrajích měst a na ně navázat a důrazně preferovat veřejnou dopravu. Důležitá je podpora udržitelných forem dopravy, zcela žádoucí a potřebná je vzájemná provázanost navrhovaných opatření pro veřejnou hromadnou dopravu s projekty pro cyklistickou a pěší dopravu.

Očekávané dopady v dopravním systému:

- pokles intenzit automobilové dopravy
- nárůst počtu přepravených cestujících v prostředcích hromadné dopravy
- progresivní růst využívání cyklistické dopravy pro každodenní cesty
- mírný růst podílu pěší dopravy

Omezování vjezdů a parkování nejen v centru města bude u automobilové dopravy probíhat velmi intenzivně. Tato opatření by měla způsobit změnu při rozhodování ve volbě dopravního prostředku. Pro mnoho tras by mělo být vhodnější použití jiného dopravního prostředku než automobilu a ve výsledku by tak mělo dojít k významnému poklesu podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce.

V rámci veřejné dopravy se předpokládá stejný vývoj jako ve scénáři B „s aktivní politikou zaměřený na využívání udržitelných forem dopravy“. Stěžejní bude realizace vyjmenovaných projektů a aktivit navržených v následujících kapitolách. Nejvýznamnějším prvkem bude integrace systémů veřejné dopravy do jednoho celku, aktivní navyšování moderních prvků ve veřejné dopravě, přizpůsobování systému rozvoji města, zavedení obsluhy doposud neobsluhovaných částí území a rozvoj stávající infrastruktury.

V rámci pěší a cyklistické dopravy je žádoucí postupně budovat nové trasy pro cyklisty i pěší, rekonstruovat stávající do bezbariérové podoby a vytvářet atraktivnější a bezpečnější prostředí pro pobytový prostor ve městech. Dělbá přepravní práce cyklistické dopravy by

měla růst na úkor dopravy automobilové. Žádoucí je poté vzájemná provázanost navrhovaných opatření pro veřejnou hromadnou dopravu s projekty pro cyklistickou a pěší dopravu.

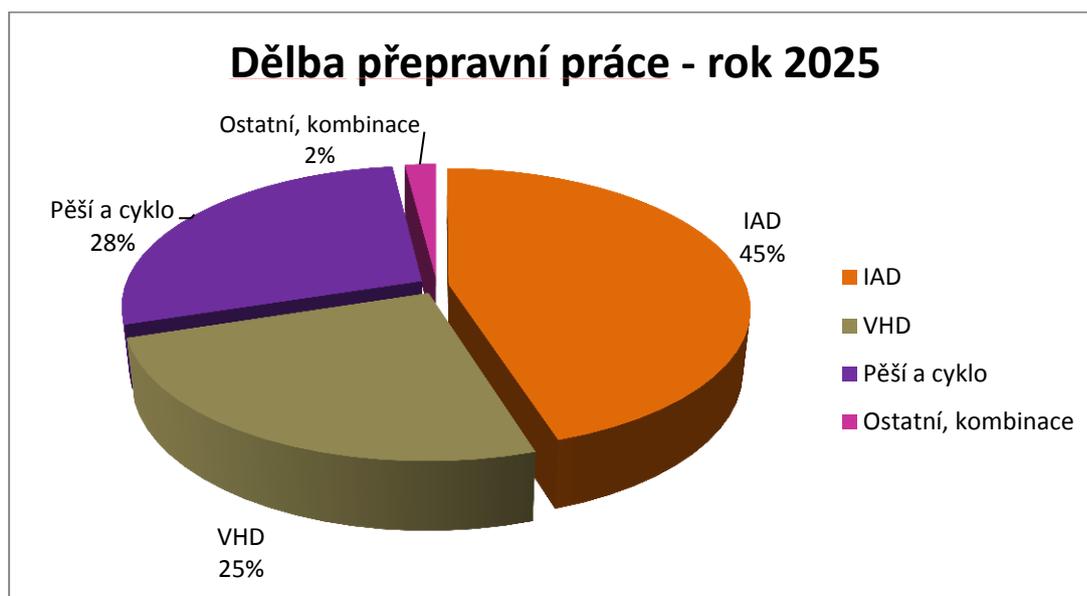
Těmito intervencemi v souvislosti s relevantním omezením automobilové dopravy lze očekávat nárůst podílu cest konaných udržitelnými formami dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

2.2 VYHODNOCENÍ VARIANTY DOPORUČENÉ K DALŠÍMU SLEDOVÁNÍ

Ze všech třech výše uvedených reálně uvažovaných variant vývoje dopravní poptávky pro následující období vyplývá pro účely dokumentu SUMF jako nejvhodnější scénář B – „Scénář s aktivní politikou zaměřený na aktivní podporu využívání udržitelných forem dopravy“. Ve výhledovém období stanoveném na + 7 let (do roku 2025) je možné realizovat krátkodobá a střednědobá opatření, mezi něž jistě patří aktivity vedoucí k integraci veřejné dopravy do jednoho systému, zvyšování atraktivity veřejné dopravy a jejímu rozvoji, aktivity vedoucí k podpoře a zvýšení bezpečnosti pěší i cyklistické dopravy a aktivity podporující intermodalitu.

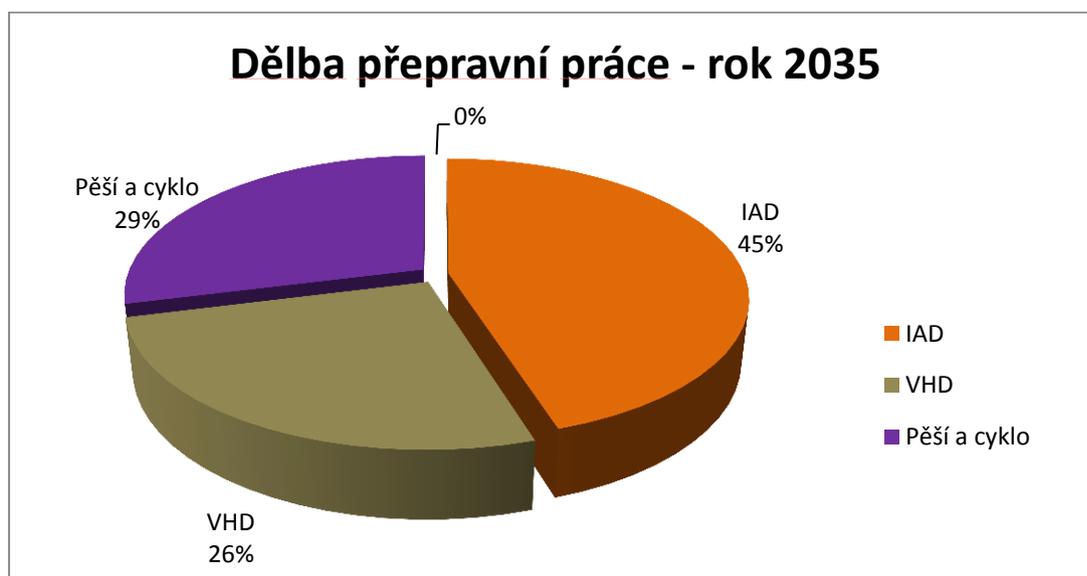
Bylo by rizikem nezačít s aktivní dopravní politikou podporující nemotorovou dopravu a sledovat vývoj dopravního chování dle scénáře A. Proti scénáři C pak hovoří zejména nezbytnost realizace dlouhodobých opatření, které však bude řešit až nadřazený dokument PUMM – Plán udržitelné městské mobility, který bude na dokument SUMF zcela jistě navazovat. Tato dlouhodobá opatření musí přinést v dalších časových horizontech zcela zásadní změny pro udržitelný dopravní systém v řešeném území. Pro výhledové období + 17 let (do roku 2035) je tak v dokumentu SUMF nastíněn pouze koncepční směr vývoje.

V dalších kapitolách návrhové části je tak podrobně rozpracován scénář B pro hromadnou dopravu, v příloze Generel bezmotorové dopravy pak pro pěší a cyklistickou dopravu. Scénář B předpokládá aktivní politiku zaměřenou na podporu udržitelných forem dopravy. Pomocí této aktivní politiky se předpokládá změna dělby přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy. Při optimistické predikci bude pro krátkodobý horizont + 7 let (do roku 2025) výsledkem stagnace podílu individuální automobilové dopravy (45% jako v současnosti) a naopak nárůst podílů u nemotorové dopravy. Cílem je navýšení podílu pro veřejnou hromadnou dopravu o 1% oproti současnosti na 25% a společného podílu pěší a cyklistické dopravy rovněž o 1% oproti současnosti na 28%. Uvažovanou dělbu přepravní práce pro výhledový rok 2025 zobrazuje **Obrázek 3**. Predikce se uvažuje pro celé řešené území aglomerace.



Obrázek 3 Predikce dělby přepravní práce pro rok 2025

Pro dlouhodobý horizont + 17 let (do roku 2035) je predikováno při optimistickém vývoji zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy z dnešních 24% na podíl cca 26%. Změna o 2% u veřejné dopravy představuje průměrný nárůst poptávky o cca 10,4%, což představuje navýšení současného počtu uživatelů o cca 9,5 tisíc za 24 hodin. V kontextu s touto predikcí tak musí být cílem návrhů a opatření rovněž rozvoj, zvýšení kvality nabídky spojů a zlepšení dopravní obslužnosti území¹. Uvažovanou dělbu přepravní práce pro výhledový rok 2035 zobrazuje **Obrázek 4**.



Obrázek 4 Predikce dělby přepravní práce pro rok 2035

¹ Dle Generelu dopravy pro město Zlín; UDIMO, spol. s r.o.; 2016

3 NÁVRHOVÁ ČÁST

V návaznosti na analytickou část dokumentu, proběhlé dopravní průzkumy a nadřazené dokumenty předkládá tato návrhová část projektu návrhy, optimalizační opatření a projekty, které podpoří, zvýší atraktivitu a povedou k rozvoji systémů hromadné dopravy osob v řešeném území. Navržené cíle, opatření a aktivity jsou pak přiřazeny do jednotlivých variantních souhrnů aktivit.

System hromadné dopravy v zájmovém území je nutné řešit komplexně a koncepčně jako soubor dílčích částí dopravního systému, který tvoří veřejná hromadná doprava, cyklistická a pěší doprava, ale i automobilová doprava (statická i dynamická). Podporu je pak nutné směřovat výhradně do udržitelných druhů dopravy – veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. Správný management dopravní politiky dokáže ovlivňovat budoucí dopravní chování obyvatel a návštěvníků města i celého regionu. Cílem je změnit podíly na dělbě přepravní práce ve prospěch udržitelných forem dopravy na úkor automobilové dopravy.

Výstupem návrhové části projektu je příklad aktivit vhodných k plnění navržených opatření a cílů. Seznam aktivit je prezentovaný v několika variantách. Minimalistická varianta obsahuje pouze aktivity, na které je možné získat finanční prostředky z dotačních titulů. Maximalistická varianta pak obsahuje maximální možný počet všech navržených aktivit, avšak bez ohledu na způsoby financování. Kromě možného financování z dotačních titulů a zdrojů, by tak bylo nutné v této variantě na určité aktivity najít finanční prostředky ve vlastních či jiných zdrojích.

3.1 SPECIFIKACE CÍLŮ A PRIORIT

Hlavním cílem navržené koncepce, předkládaných cílů, opatření a aktivit je dosáhnout atraktivního, kvalitního a funkčního systému veřejné dopravy na území zlínské aglomerace. Tento systém musí dobře sloužit obyvatelům, pravidelně dojíždějícím a pravidelným i nepravidelným návštěvníkům v zájmovém území. Hlavními vlastnostmi takového systému budou kvalita, atraktivita, dostupnost, rychlost, bezpečnost, pohodlnost, konkurenceschopnost, ekologičnost a finanční přijatelnost pro všechny skupiny obyvatel.

VIZE:

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA V AGLOMERACI ZLÍN – OTROKOVICE NABÍZÍ VYSOKOU ÚROVEŇ KVALITY SLUŽEB PŘI SOUČASNÉM DOSAŽENÍ NADPRŮMĚRNÉ EFEKTIVITY V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY, PRO UŽIVATELE JE ATRAKTIVNÍ A PŘEDSTAVUJE OBLÍBENOU VOLBU ZPŮSOBU DOPRAVY. ÚZEMÍ AGLOMERACE JE JEJÍMI SLUŽBAMI VHODNĚ POKRYTO A ZAJIŠTĚNA JE TAKÉ VHODNÁ PROVÁZANOST SE SYSTÉMEM PĚŠÍCH A CYKLISTICKÝCH TRAS. TAKOVÁ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA VÝZNAMNĚ PŘÍSPÍVÁ KE TVORBĚ ATRAKTIVNÍHO MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ A POSILUJE KONKURENCESCHOPNOST AGLOMERACE.

Předkládaná vize je prezentována těmito čtyřmi strategickými cíli:

- ➔ **ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA**
- ➔ **DOSTUPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA**
- ➔ **FUNKČNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA**
- ➔ **KVALITNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA**

Pro splnění těchto cílů jsou ke každému z nich navržena opatření. Jejich celkový souhrn a detailní popis je obsahem následujících kapitol. Opatření jsou označena vždy počátečním písmenem daného cíle a pořadovým číslem (A1 až A6, D1 až D3, F1 až F2, K1 až K5).

3.1.1 ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA

V rámci strategického cíle „atraktivní veřejná doprava“ je důležité hledat možnosti, jak zatraktivnit systém veřejné dopravy, podporovat jej a zlepšovat služby pro cestující. Cílem je udržet stávající cestující a oslovit nové, modernizovat stávající a rozvíjet novou infrastrukturu, nastavit pravidla pro dosažení maximální kvality poskytovaných služeb, zvýšit konkurenceschopnost veřejné dopravy tak, aby se co nejvíce cest za prací, do školy, případně za kulturou, zábavou, zdravotními službami, sociálními službami či za sportem odehrávalo pomocí veřejné hromadné dopravy. Prostředky veřejné hromadné dopravy, ale i místa, s nimiž její provoz bezprostředně souvisí, musí navíc cestujícím vždy dodávat pocit bezpečí.

Navržená opatření pro strategický cíl „atraktivní veřejná doprava“:

- **A1 Rychlost a plynulost vozidel MHD v síti**
 - ✓ Preference vozidel MHD v síti, vč. její modernizace
 - ✓ Úprava kritických míst pro plynulejší a bezpečnější provoz vozidel MHD
- **A2 Moderní vozový park MHD s důrazem na ekologickou dopravu**
 - ✓ Modernizace stávajícího vozového parku MHD
 - ✓ Částečná náhrada vozidel MHD se vznětovými motory
 - ✓ Moderní vybavení vozidel
 - ✓ Zvyšování podílu elektrické trakce v MHD
- **A3 Moderní infrastruktura**
 - ✓ Rozšiřování trolejbusové dopravy
 - ✓ Výstavba přestupních míst a terminálů
 - ✓ Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, nabíjecí stanice
 - ✓ Modernizace stávajících trolejbusových tratí a doplňující infrastruktury
 - ✓ Doplnění zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
 - ✓ Modernizace stávajících zastávek a doplnění jejich inventáře
 - ✓ Výstavba záchytných parkovišť P+R, K+R, B+R vč. zajištění návazné hromadné dopravy
 - ✓ Modernizace železniční trati 331
 - ✓ Zvyšování potenciálu železniční dopravy pro cesty v zájmovém území
- **A4 Optimalizace linkového vedení MHD**
- **A5 Provozní parametry linek MHD**
 - ✓ Pravidelný intervalový provoz na všech linkách
 - ✓ Koordinace linek jedoucích ve stejných úsecích
 - ✓ Návaznosti jednotlivých linek v dopravních uzlech
- **A6 Integrace veřejné dopravy**
 - ✓ Vytvoření integrovaného dopravního systému
 - ✓ Integrace na území měst Zlína a Otrokovic
 - ✓ Integrace ve vnějším spádovém území

3.1.2 DOSTUPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Strategický cíl „dostupná veřejná doprava“ se zaměřuje na dostupnost veřejné dopravy. Cílem je rozšířit dostupnost veřejné dopravy většímu počtu obyvatel území i jeho návštěvníkům, a to nejen v souvislosti s dostupností zastávek vzdálenostně, ale i s dostupností spojů časově či cenovou dostupností veřejné dopravy obecně.

Navržená opatření pro strategický cíl „dostupná veřejná doprava“:

- **D1 Zlepšení dostupnosti VHD**
 - ✓ Rozvoj sítě MHD do dosud neobsluhovaných území
 - ✓ Rozvoj sítě MHD do rozvojových lokalit
 - ✓ Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby
- **D2 Cenová dostupnost**
 - ✓ Cenová konkurenceschopnost s IAD
 - ✓ Nastavení tarifu integrovaného systému
- **D3 Odstraňování stávajících bariér**
 - ✓ Odstraňování bariér v přístupnosti zastávek
 - ✓ Odstraňování bariér zastávkových nástupišť

3.1.3 FUNKČNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Ve strategickém cíli „funkční veřejná doprava“ je kladen důraz na projekty podporující správné fungování nejen systému MHD, ale i celého systému hromadné dopravy v regionu. Zaměřuje se zejména na vytvoření integrovaného dopravního systému propojujícího různé druhy hromadné dopravy. V rámci tohoto cíle jsou řešeny i další okruhy týkající se inteligentního dopravního systému či odbavovacího systému.

Navržená opatření pro strategický cíl „funkční veřejná doprava“:

- **F1 Inteligentní dopravní systém**
 - ✓ Preference vozidel MHD v síti
 - ✓ Vybavení zastávek hardware pro online informování
- **F2 Modernizace odbavovacího systému**
 - ✓ Zavedení elektronického odbavovacího systému v MHD
 - ✓ Sjednocení odbavovacích zařízení u dopravců v rámci IDS
 - ✓ Zavedení dalších telematických systémů v MHD (řídící a informační systémy ad.)
 - ✓ Propojení dispečinků DSZO a KOVED

3.1.4 KVALITNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Strategický cíl „kvalitní veřejná doprava“ klade důraz na zvyšování kvality veřejné dopravy pomocí různých prostředků. Těmi je jednak odstraňování bariér ve všech podobách, přítomnost moderního vozového parku, jeho kvalitního vybavení, moderní infrastruktury, ale i navržení a dodržování standardů kvality či důraz na kvalitní marketing a propagaci veřejné dopravy.

Navržená opatření pro strategický cíl „kvalitní veřejná doprava“:

- **K1 Zvýšení participace občanů na dopravním plánování**
- **K2 Marketing a propagace udržitelných forem dopravy**
- **K3 Zvyšování bezpečnosti cestujících**
 - ✓ Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech a na zastávkách
 - ✓ Zajištění vzdělávání řidičů a dalších provozních pracovníků
- **K4 Kvalita míst bezprostředně souvisejících s veřejnou dopravou**
 - ✓ Údržba přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře
 - ✓ Vytvoření standardů v souvislosti s údržbou, vymezení kompetencí zúčastněných subjektů, jejich přijetí a kontrola dodržování
- **K5 Vytvoření koncepce dopravy a cyklodopravy v Otrokovicích**

3.2 ROZBOR NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

V rámci jednotlivých strategických cílů byla navržena opatření, díky kterým se budou tyto cíle postupně realizovat. Tato kapitola je věnována rozboru a detailnímu popisu těchto navržených opatření.

3.2.1 A1 Rychlost a plynulost vozidel MHD v síti

Preference vozidel MHD v síti, vč. její modernizace

Preference vozidel MHD je důležitou součástí celého dopravního systému a je nezbytná pro její správné a kvalitní fungování. V současnosti je na území Zlína i Otrokovic fungující systém preference vozidel. V roce 2012 byl v území uskutečněn projekt „Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně“, který zahrnuje systém dopravně závislého koordinovaného dynamického řízení světelných signalizačních zařízení, který aktivně preferuje vozidla městské hromadné dopravy na jejích hlavních trasách. Systém dokáže reagovat na aktuální dopravní proud, zohledňuje aktuální dopravní situaci v daném místě, detekuje okamžitou poptávku po preferenci ze strany vozidel MHD a dokáže dynamicky upravit signální plány na jednotlivých světelných signalizačních zařízeních ve prospěch vozidel MHD. Systém však nepřiděluje vozidlům volno absolutně, ale vždy vyhodnocuje aktuální situaci a rozhoduje o přidělení či nepřidělení preferenčního opatření (v závislosti na intenzitách, zpoždění vozidla, atd.). Systém i dnes funguje bez problémů, spolehlivě a pro systém MHD je vyhovující.

Ve výhledovém období je však zapotřebí včas reagovat na případné změny linkového vedení, intenzity dopravního proudu, nově vybudovaná světelná signalizační zařízení a aktivně tak přizpůsobovat preferenci na světelných signalizačních zařízeních nově vzniklým poměrům.

Ve výhledových horizontech se také počítá s modernizací celého preferenčního systému.

Úprava kritických míst pro plynulejší a bezpečnější provoz vozidel MHD

Společně s preferencí vozidel na světelných signalizačních zařízeních je žádoucí zajišťovat plynulý a bezpečný průjezd vozidlům MHD i na dalších kritických místech na komunikační síti.

3.2.2 A2 Moderní vozový park MHD s důrazem na ekologickou dopravu

Modernizace stávajícího vozového parku

Pro udržení kvalitní a atraktivní podoby dopravní obslužnosti je zapotřebí trvalá a kontinuální modernizace vozového parku. Modernizovat vozový park se daří DSZO průběžně. I pro návrhová období + 7 a + 17 let však bude potřeba pořizovat nová vozidla splňující moderní požadavky, zejména bezbariérovost a další prvky pro cestující (klimatizace, wifi).

Počty disponibilních vozidel vykazují v současné době dostatečnou základnu pro vypravování vozidel na linky i pro případnou rezervu. Propočty vozidel potřebných k zajištění navrhovaného linkového vedení po proběhlé optimalizaci poukazují na dostatečnost vozového parku i pro tato výhledová období.

Částečná náhrada vozidel MHD se vznětovými motory

I s ohledem na aktuální trendy v zajišťování dopravní obslužnosti a s ohledem na vývoj dopravních prostředků se však do budoucna bude měnit skladba vozového parku. Předpokládá se rozšiřování vozového parku trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem na úkor autobusů se vznětovými (dieselovými) motory, případně částečná náhrada těchto autobusů elektrobusey.

Ve výhledovém období + 17 let (do roku 2035) se také předpokládá náhrada trolejbusů s pomocným dieselagregátem za trolejbusy s pomocným bateriovým pohonem, které jsou šetrnější k životnímu prostředí a vykazují lepší jízdní i ekonomické vlastnosti.

Ve výhledovém období + 17 let (do roku 2035) bude nutné věnovat zvýšenou pozornost stárnocímu vozovému parku, vytvářet finanční rezervy či hledat nové možnosti financování obnovy vozidel.

Moderní vybavení vozidel

Současně s obnovou vozového parku nelze zapomínat na aktuální moderní trendy ve vybavování vozidel. Již dnes je standardem nízkopodlažnost a bezbariérovost vozidla. Dalšími již zaběhlými standardy ve vybavení vozidel DSZO jsou informační systémy pro cestující (vnější i vnitřní tabla se zobrazováním provozních informací), akustické hlásiče (vnější i vnitřní), celovozová klimatizace vozidla nebo možnost připojení k wifi síti ve vozidle. Tyto standardy by ve výhledovém období, v souvislosti s výběrovými řízeními na dopravce ve veřejné linkové dopravě a s budováním nového integrovaného systému, měly být součástí obnovy vozového parku i ostatních dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v regionu.

Zvyšování podílu elektrické trakce v MHD

Zvyšování podílu elektrické trakce v městské hromadné dopravě se předpokládá především rozvojem trolejbusové dopravy, a to buď výstavbou trolejového vedení ve vybraných lokalitách a provozem klasických trolejbusů, nebo ve formě provozování hybridních trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem na trolejbusových tratích bez trolejového vedení. Zvyšování podílu elektrické trakce se předpokládá také formou provozování elektrobuseů.

3.2.3 A3 Moderní infrastruktura

Rozšiřování trolejbusové dopravy

Zásadním předpokladem pro atraktivní dopravní systém je podpora ekologických forem dopravy. Jednou z těchto forem se jistě rozumí i trolejbusová doprava. V rámci trolejbusové traktce se předpokládá rozšiřování trolejbusového provozu, a to buď formou provozu standardních trolejbusů s nově vybudovaným trolejovým vedením, či ve formě provozu trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem (bez trolejového vedení).

Předpokládané nové trolejbusové tratě:

- prodloužení k ZOO Lešná přes Štípu a Kostelec
 - prodloužení trolejbusové dopravy ze současné konečné zastávky Vršava k ZOO Lešná
- ul. Podlesí I
 - propojení stávajících konečných zastávek Jižní Svahy, Středová a Jižní Svahy, Kocanda trolejbusovou dopravou po ul. Podlesí I
 - podmíněno vybudováním propojky ulice Podlesí I s ul. Okružní
- ul. Zarámí, část ul. Vodní
 - vedení trolejbusové dopravy v těchto ulicích
- průjezd terminálem Zlín střed a Baťovým areálem
 - vedení trolejbusové dopravy budoucím terminálem Zlín-střed a Baťovým areálem
- ul. Pod Šternberkem
 - prodloužení trolejbusové dopravy ze stávající konečné Podhoří na západní okraj ul. Pod Šternberkem, vč. výstavby obratiště
- Malenovice
 - prodloužení trolejbusové dopravy do zástavby Malenovic, po ul. Masarykova, J. Staši, Tyršova, resp. tř. Svobody s vyústěním na třídě 3. května u obchodního centra
- Otrokovice
 - výstavba trolejového vedení mezi stávajícími zastávkami Pošta a Nadjezd (po tř. Osvobození, nám. 3. května, ul. Komenského, ul. Nadjezd)

- Příluky – průmyslový areál
 - prodloužení trolejbusové trati po ul. Pekárenská, Cecilka a U Tescomy
- případně v dalších vhodných lokalitách

Výstavba přestupních míst a terminálů

Do budoucna je žádoucí sledovat možnou modernizaci či výstavbu přestupních uzlů umožňujících kombinaci různých dopravních módů, ať již v rámci hromadné dopravy, či v kombinaci s dalšími módy (cyklistická, pěší, individuální automobilová doprava). V současné době se připravuje realizace multimodálního přestupního terminálu u železniční stanice Zlín-střed a vytipováno je několik míst pro výstavbu dalších přestupních uzlů či míst se systémy P+R a B+R.

Multimodální terminál Zlín-střed

Multimodální terminál Zlín-střed je plánován v místech dnešního autobusového nádraží, v těsné blízkosti železniční stanice. Terminál umožní kombinaci drážní osobní dopravy, veřejné linkové dopravy a městské hromadné dopravy v jednom místě. Zároveň nabídne i neméně důležité vazby na pěší, cyklistickou a individuální automobilovou dopravou. Předpokládá se výstavba parkoviště P+R i parkovacích míst pro jízdní kola B+R.

Přestupní místa se systémy P+R a B+R

Intermodalita v dopravním prostředí je velmi důležitá pro udržitelný dopravní systém území. Je žádoucí společně podporovat nejen jeden specifický dopravní mód, ale podporovat a vzájemně propojovat všechny druhy dopravy, s důrazem na ty udržitelné. Proto jsou na několika místech navržena přestupní místa mezi automobilovou, hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou.

Systém Park and ride (P+R), česky Zaparkuj a jeď, kombinuje automobilovou dopravu s veřejnou hromadnou dopravou. Smyslem tohoto systému je přivedení řidiče IAD do místa na okraji území (většinou na okraji města či u kapacitní komunikace), kde je mu umožněno bezproblémové zaparkování automobilu a pokračování v jízdě do centra města, resp. do cíle jeho cesty, pomocí prostředku návazné hromadné dopravy. Doplnkovým benefitem by zároveň měla být zvýhodněná cena na návaznou hromadnou dopravu, případně jízdenka v ceně zaplaceného parkovného. Kombinace automobilové a hromadné dopravy se systémem P+R má význam především pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti. Vytipováno a navrženo k realizaci přestupního místa se systémem P+R bylo několik míst v rámci celého území.

Systém Bike and ride (B+R) kombinuje cyklistickou dopravu s veřejnou hromadnou dopravou. Smyslem tohoto systému je přivedení cyklisty do místa s kapacitní a frekventovanou hromadnou dopravou, kde je mu umožněno bezproblémové a bezpečné zaparkování jízdního kola a pokračování v jízdě do cíle jeho cesty pomocí hromadné dopravy. Zásadním předpokladem pro fungování systému B+R je vybudování míst či zařízení k bezpečnému uložení jízdního kola (parkovací cyklověž, cykloboxy, úschovny kol, stojany pro kola, ad.). Místa s parkovišti pro jízdní kola B+R je navrženo situovat ke všem železničním zastávkám a stanicím v zájmovém území a na vybrané konečné či vhodné nácestné zastávky městské hromadné dopravy poblíž hlavních cyklistických tras. Systém B+R je navržen i jako součást všech přestupních míst se systémem P+R a jako součást multimodálního dopravního terminálu Zlín-střed.

Navržená přestupní místa se systémem P+R a B+R:

- Zlín-střed
 - Místo pro parkoviště je navrženo jako součást multimodálního terminálu Zlín-střed. Bude zde možnost přestupu na železniční, veřejnou linkovou i městskou hromadnou dopravu s vazbami na pěší a cyklistickou dopravu.
- Příluky
 - Místo pro parkoviště je navrženo na východním příjezdu do Zlína v místě poblíž železniční stanice Zlín-Příluky. V tomto místě bude zajištěn přestup na železniční, veřejnou linkovou i městskou hromadnou dopravu s vazbami na pěší a cyklistickou dopravu.
- Malenovice zastávka
 - Místo pro parkoviště je navrženo poblíž železniční zastávky Zlín-Malenovice zast. Místo se nachází na západním příjezdu do Zlína a je nejbližším místem od dálnice D55. V místě bude umožněn přestup na železniční, veřejnou linkovou i městskou hromadnou dopravu s vazbami na pěší a cyklistickou dopravu a s vazbou na Zlín i na Otrokovice.
- Sportovní hala
 - Místo pro parkoviště je navrženo na příjezdu do Zlína od jihu. Poblíž zastávky Sportovní hala bude umožněn přestup na linky městské hromadné dopravy s vazbami na pěší a cyklistickou dopravu.
- Vršava
 - Místo pro parkoviště je navrženo na příjezdu do Zlína od severu. Poblíž obratiště Vršava bude možnost přestupu na linky městské hromadné dopravy s vazbami na pěší a cyklistickou dopravu.

- Otrokovice,žel.st.
 - Místo pro parkoviště je navrženo v bezprostřední blízkosti železniční stanice v Otrokovicích se silnou vazbou na železniční dopravu, linky městské hromadné dopravy, pěší i cyklistickou dopravu.

Navržená přestupní místa se systémem B+R:

- žst Zlín-Malenovice
- Louky, střed
- Louky, křiž.
- Prštné, Náves
- Zlín-Prštné
- Zlín-Dlouhá
- Zlín-Podvesná
- Jižní Svahy, Kocanda
- Bartošova čtvrť
- Příluky
- Otrokovice, Štěrkořišče
- případně v dalších vhodných lokalitách

Navržená místa je zapotřebí podrobit detailnější analýze z pohledu dostupnosti, vlivu na okolní komunikace, pěších vazeb, bezkolizního a bezbariérového přístupu k přestupním místům.

Mapový podklad se zakreslenými navrženými přestupními terminály a místy je součástí **PŘÍLOHY 1.**

Výstavba doplňující infrastruktury – měnirny, nabíjecí stanice

Předkládané návrhy obsahují záměry k rozšiřování trolejbusových tratí i k rozšiřování dopravních výkonů trolejbusové dopravy. V souvislosti s rozšiřováním bude nutné přizpůsobit i stávající energetickou infrastrukturu a předpokládá se tak výstavba nových měniren. Navrženo je doplnění sítě měniren novými, odpovídajícími jak současným potřebám provozu trolejbusů, tak i pro připravované projekty rozšiřování trolejbusových tratí. Nové měnirny jsou navrženy v těchto lokalitách:

- Otrokovice
- Malenovice Centro
- Ul. Vodní

Měnična Otrokovice bude sloužit pro napájení nově navržené trolejbusové trati v Otrokovících. Měnična Centro doplní napájení trakčního vedení mezi Zlínem a Otrokovicemi, umožní jeho rozdělení na více úseků a tím zabezpečení stabilního napájení. Zároveň bude sloužit k napájení vozů na navržených trolejbusových linkách v Malenovicích. Měnična na ul. Vodní umožní napájení trolejbusových linek vedených přes terminál Zlín-střed a Baťův areál a zajistí také napájení trakčního vedení v prostoru ulic tř. T. Bati, Gahurova, Pasecká (zlepšení zkratových poměrů a bezpečnosti narůstající dopravy v centru města a na Jižní Svahy).

Při náhradě klasických autobusů elektrobusey se předpokládá na vhodných místech výstavba nabíjecích stanic potřebných pro jejich provoz.

Modernizace stávajících trolejbusových tratí a doplňující infrastruktury

Ve výhledových obdobích (+ 7 let i + 17 let) bude nutné přistoupit též k rekonstrukcím či modernizacím stávajících trolejbusových tratí, trolejového vedení a doplňující infrastruktury (měničny, nabíjecí stanice, ad.).

V rámci měnění se předpokládá modernizace zastaralých měnění Cigánov a Podvesná. Obě měničny jsou technicky odepsané a kladou zvýšené nároky na údržbu. Každá drobná závada představuje velký problém. Měnična Podvesná hraje hlavní úlohu při výjezdu trolejbusů z vozovny na jednotlivé linky. Poruchou je ohrožen výjezd všech trolejbusů. Při modernizaci bude navýšen počet napáječů ze čtyř na šest z důvodu rozdělení úseku vozovny na dvě části (problémy při výjezdu v zimních měsících). Měnična Cigánov po provedení modernizace bude schopna částečně doplnit měničnu Školní napájející střed města a zvýšit tak spolehlivost napájení.

Doplnění zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit

Důležitou podmínkou pro rozvoj sítě hromadné dopravy do doposud neobsluhovaných lokalit je výstavba nových zastávek. Dle návrhů na obsluhu těchto lokalit a na základě znalostí rozvojových oblastí ve městech je potřeba zajistit výstavbu nových zastávek a obratišť. Zároveň s případnými změnami linkového vedení či realizacemi akcí třetích stran může vyvstat potřeba přesunu či rekonstrukce stávajících zastávek. Předpokládá se výstavba nových zastávek v těchto oblastech:

- na území města Zlína
 - lokalita Prštné
 - lokalita Louky
 - lokalita Rybníky
 - lokalita Podhoří

- lokalita centrum
 - lokalita Mladcová
 - lokalita Bartošova čtvrť, Boněcký rybník
 - lokalita Jižní Svahy
 - lokalita Havlíčkova a Peroutkova nábřeží
 - lokalita Malenovice
 - lokalita Lešná
 - lokalita Pindula
 - lokalita Salaš
 - lokalita Klečůvka
- na území města Otrokovice
 - lokalita Bahňák
 - případně dalších, v závislosti na rozšiřování sítě MHD

Modernizace stávajících zastávek a doplnění jejich inventáře

Aktivity souvisí s postupnou modernizací stávajících zastávek a jejich rekonstrukcí do normové podoby. Důležitý je bezbariérový přístup na zastávku a bezbariérová podoba samotné zastávky (zastávkové hrany) pro bezproblémový nástup cestujícího do vozidla. Nepřípustný je nástup do vozidla z úrovně vozovky. Na každou zastávku MHD musí být zabezpečen bezpečný přístup. Nutné je přivedení cestujících pomocí chodníku a ve vhodných případech je žádoucí zřízovat v blízkosti zastávek přechody pro chodce či místa pro přecházení.

Zastávka zároveň musí ctít technické a právní předpisy (s ohledem na provozní parametry, typ vozidel, místní poměry) a být vybavena i prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu (signální a varovné pásy). Nedílnou součástí každé zastávky je také její inventář (např. zastávkový sloupek s jízdními řády a základními informacemi, odpadkový koš, přístřešek).

Modernizace železniční trati 331²

V budoucím období se předpokládá výrazná modernizace železniční trati č. 331 v úseku z Otrokovic do Vizovic. Díky modernizaci, elektrifikaci a nasazení nových dynamičtějších vozidel se předpokládá výrazné zkrácení jízdních dob (až o 20% oproti současnosti). Tyto

² Dle Generelu dopravy pro město Zlín; UDIMO, spol. s r.o.; 2016

aspekty zároveň umožní zvýšit nabídku spojů a zkrátit tak špičkový interval až na 15 minut v úseku Otrokovice – Zlín a na 30 minut v navazujícím úseku do Vizovic. Předpokládá se, že tyto záměry výrazně ovlivní rozdělení trhu veřejné dopravy i celkovou dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy. Především pro cestující na delší vzdálenosti a pro cestující na trase železnice bude tato nabídka zcela jistě velmi atraktivní. Dle výpočtů z Generelu dopravy pro město Zlín bude železnice přebírat dlouhé cesty uživatelů MHD a budou probíhat i přesuny z individuální automobilové dopravy. Výhledové modelové zatěžovací výpočty signalizují pro rok 2035 přibližně 3,2násobné zvýšení poptávky po železniční dopravě a zatížení až 8,6 tisíc cestujících za 24 hodin v obou směrech. Stanicí s největšími obraty cestujících zůstávají Otrokovice a Zlín střed (6 tisíc osob/24 hodin), následuje zastávka Zlín-Dlouhá (1,8 tisíc osob/24 hodin), Zlín-Malenovice zast. (1,2 tisíc osob/24 hodin), Zlín-Podvesná (1,1 tisíc/24 hodin), Zlín-Prštné (0,9 tisíc osob/24 hodin), Zlín-Příluky (0,3 tisíc/24 hodin) a Zlín-Malenovice (0,1 tisíc osob/24 hodin).

Zvyšování potenciálu železniční dopravy pro cesty v zájmovém území

Modernizace a elektrifikace železniční trati č. 331, která přinese zkrácení jízdních dob, zásadní zkvalitnění jízdy a možnost zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji až na polovinu oproti současnosti, zcela jistě osloví nové cestující, kteří pro svoje cesty využijí nového potenciálu železniční trati.

Kartogram modelového dopravního zatížení sítě veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy za 24 hodin pro výhledový rok 2035 je součástí **PŘÍLOHY 4**.

PŘÍLOHOU 2 je mapový podklad se zakreslenými navrženými infrastrukturními projekty s předpokládanou realizací ve výhledovém období + 7 let (do roku 2025).

3.2.4 A4 Optimalizace linkového vedení MHD³

V návaznosti na závěry Přípravné a analytické části projektu SUMF a zejména v návaznosti na návrhovou část Generelu dopravy pro město Zlín jsou v této kapitole prezentovány náměty a návrhy k optimalizaci linkového vedení. Optimalizace linkového vedení je jedním z nástrojů, jak MHD zatraktivnit, nabídnout přívětivější a komfortnější nabídku spojů. I přes to, že analytická část dokumentu vyzdvihla stávající linkové vedení, které je ustálené a reflektuje hlavní přepravní proudy, lze najít v systému určité nedostatky. Při jejich odstranění lze získat ještě kvalitnější a atraktivnější systém veřejné dopravy. Veškeré změny by však měly být citlivé a měly by být pouze ku prospěchu drtivě většině cestujících veřejnosti i obyvatel. Motivací navržených změn je zejména zvýšení podílu dělby přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy.

Optimalizace linkového vedení se řídí několika zásadami:

- definování páteřní sítě
 - kategorizace jednotlivých linek
 - stanovení standardů kvality
 - ohodnocení dle nastavených standardů kvality a návrh linek dle standardů
- přizpůsobení přepravní nabídky poptávce
 - stanovení optimálního stavu, intervalu provozu, návrh počtu vozidel
 - zhodnocení maximální obsazenosti spojů a zastávkových obrátů
 - přizpůsobení linkového vedení
- aplikace vyhodnocení směrových dopravních vztahů
 - přizpůsobení přímého linkového vedení dle silných směrových vztahů
 - přizpůsobení návrhu cílům, účelům, pravidelnosti apod. (školní a účelové spoje)
- reflektování rozvojových záměrů a projektů.

Hlavní důvody pro optimalizaci linkového vedení:

- zlepšení obsluhy Baťova areálu v souvislosti s jeho rozvojem a výstavbou terminálu Zlín-střed
- zlepšení dopravní obsluhy v lokalitách neobsluhovaných MHD nebo v lokalitách s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
 - Jižní Svahy, Lhotka, Chlum, Malenovice, Prštné, Rybníky, Mladcová, Boněcko, Příluky, Salaš, Klečůvka, Pindula, Bahňák
- úprava tras linek s cílem zvýšení provozní efektivity

³ Dle Generelu dopravy pro město Zlín; UDIMO, spol. s r.o.; 2016

Páteřní linkové vedení

Páteřní síť MHD ve Zlíně a Otrokovicích tvoří úseky s největšími přepravními proudy. V těchto relacích se předpokládá provoz páteřních linek s krátkým atraktivním intervalem. V pracovní dny se předpokládá špičkový interval zhruba 10 – 12 minut (ranní i odpolední špička, cca 5 – 6 provozních hodin), v ostatních obdobích pracovních dní a v nepracovní dny interval zhruba 20, resp. 30 minut.

- Náměstí Práce/U Zámku – Malenovice,kříž. – Otrokovice,žel.st.
- Náměstí Práce/U Zámku – Dlouhá – Baťova nemocnice – Bartošova čtvrť
- Náměstí Práce/U Zámku – Slovenská – Baťova nemocnice
- Náměstí Práce/U Zámku – Jižní Svahy,Středová
- Náměstí Práce/U Zámku – Jižní Svahy,Kocanda
- Náměstí Práce/U Zámku – Příluky
- Náměstí Práce/U Zámku – Lesní čtvrť
- Náměstí Práce/U Zámku – Paseky
- Náměstí Práce/U Zámku – Zdravotnická škola
- Otrokovice,žel.st. – Otrokovice,nám. – Otrokovice,Štěrковиště

Doplňkové linkové vedení v městském území

Doplňkovými směry lze označit ostatní směry v hustě zastavěných městských oblastech. Do těchto směrů jsou vedeny doplňkové linky se špičkovým intervalem cca 20 minut a sedlovým intervalem cca 30 minut, případně celodenním intervalem cca 30 minut. V nepracovních dnech je zaveden interval 30 až 60 minut. Doplňkovými směry v městském území jsou směry z centra města Zlína do oblastí:

- Prštné
- Louky,točna
- Vršava
- Podhoří
- Filmové ateliéry
- Průmyslová zóna
- Lešná, Kostelec, Štípa

Doplňkové linkové vedení v navazujícím území

Doplňkovými směry v navazujícím území lze označit ostatní směry do okrajových částí území. Do těchto směrů jsou vedeny doplňkové linky se špičkovým intervalem cca 20 – 60 minut a sedlovým intervalem cca 30 – 60 minut, případně celodenním intervalem cca 30 – 60 minut, dle linky. V nepracovních dnech je zaveden interval 30 až 120 minut. Doplňkové směry zahrnují zejména oblasti:

- Jaroslavice
- Kudlov
- Mladcová
- Velíková
- Malenovice
- Chlum
- Kvítkovice
- ostatní obsluhované obce mimo území Zlína a Otrokovic

Na základě výše definovaných zásad a definovaných lokalit byl vytvořen dopravní model veřejné hromadné dopravy vztažený k výhledovému roku 2035. Model předpokládá kromě změny trasování vybraných linek také realizaci všech podmiňujících projektů (nákup alternativních vozidel, rozšiřování trolejbusových tratí, doplňkové infrastruktury, zastávek a komunikačních propojek). Na základě komplexní analýzy byl posouzen návrh optimalizačních opatření pro síť hromadné dopravy. Počty spojů, dopravní výkony i vypravenost použité v dopravním modelu byly zjištěny formou odborného odhadu. Hodnoty se mohou měnit dle řešení a délky přepravních špiček, posilových spojů, přejezdů mezi linkami, nájezdů a výjezdů z vozovny, řešení bezpečnostních přestávek řidičů apod.

Kartogram modelového dopravního zatížení navrhované sítě MHD za 24 hodin pro výhledový rok 2035 je součástí **PŘÍLOHY 3**.

Kartogram modelového dopravního zatížení sítě veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy za 24 hodin pro výhledový rok 2035 je součástí **PŘÍLOHY 4**.

3.2.5 A5 Provozní parametry linek MHD

Pro zachování kvality a atraktivity MHD je potřebné dbát určitých pravidel při tvorbě jízdních řádů.

Pravidla pro definování provozních parametrů:

- Pravidelný intervalový provoz

Je vhodné zajistit pravidelný intervalový provoz na všech linkách ve všech dnech a ve všech provozních obdobích. Intervaly na linkách doporučujeme volit dle intervalových rodin.

- *Intervalová rodina I – 3; 6; 12; 24 minut*
- *Intervalová rodina II – 3,75; 7,5; 15; 30; 60; 120 minut*
- *Intervalová rodina III – 5; 10; 20; 40 minut*

Každá intervalová rodina obsahuje skupinu násobků intervalů, které se každých 60 (resp. 120) minut opakují a lze je mezi sebou vhodně prokládat. Odjezdy spojů ze zastávek se při použití takovýchto intervalů pravidelně každou hodinu opakují a jízdní řády jsou poté pro cestující snadno zapamatovatelné.

- Koordinace linek jedoucích ve stejných úsecích

Při použití pravidelného intervalového provozu a při využití stejných intervalových rodin lze využít i synergického efektu ve formě možného vzájemného poskládání více linek jedoucích ve stejném úseku do vzájemných časových prokladů a získat tak souhrnný, např. poloviční či třetinový, interval mezi spoji. Na aspekt prokladu jednotlivých linek na společných úsecích je nutné brát důrazný zřetel při tvorbě jízdních řádů.

- Návaznosti jednotlivých linek v dopravních uzlech

V dopravních uzlech, kde se sjíždějí linky z různých směrů, je velmi vhodné seskládat jízdní řády tak, aby jednotlivé spoje různých linek na sebe navazovaly a cestující získali pohodlný přestup bez zbytečných časových ztrát.

3.2.6 A6 Integrace veřejné dopravy

Vytvoření integrovaného dopravního systému

Integrovaný dopravní systém je systém hromadné dopravy, ve kterém je cestující přepravován různými druhy dopravních prostředků a různými dopravci, avšak podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. Do systému integrované dopravy by měla být zařazena městská, regionální i železniční doprava, a to napříč dopravci, přičemž cestující není nucen tyto aspekty rozlišovat. V současné době v řešeném území sice existuje integrovaný dopravní systém „Zlínská integrovaná doprava“, jak však bylo popsáno v analytické části projektu, tento systém nelze považovat za plnohodnotný. Zlínská integrovaná doprava představuje pouze tarifní integraci pro určitý segment cestujících, a to v rámci městské hromadné dopravy, železniční dopravy na trati č. 331 a ve velmi omezené míře ve vybraných spojích veřejné linkové dopravy.

Pro správné fungování systému je však zcela zásadní rozvoj integrovaného systému, kompletní propojení městské hromadné dopravy, veřejné linkové dopravy i veřejné drážní osobní dopravy. Je nutné v co nejkratší době zahájit kroky a jednání vedoucí k prohloubení integračních prvků, společné nabídky, organizování a financování celého systému. Jelikož je v místě již zřízen organizátor a koordinátor stávajícího dopravního systému, společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., budou výše popsané kroky realizovány prostřednictvím této společnosti.

Integrace hromadné dopravy nejen v řešeném území, ale i v širší oblasti Zlínského kraje je zcela nezbytná i z pohledu objemu pravidelně dojíždějících/vyjíždějících obyvatel Zlínského kraje. Dle SLBD v roce 2011⁴ dojíždělo do města Zlína 17387 osob a do města Otrokovic 6484 osob. Naopak osob vyjíždějících ze Zlína bylo 6265 a z Otrokovic 2635. Mezi Zlínem a Otrokovicemi denně dojíždí (oběma směry) 3121 osob.

Neexistence integrovaného dopravního systému, a s tím související nízká atraktivita veřejné linkové dopravy i veřejné drážní osobní dopravy, velmi negativně ovlivňuje i celkové dopravní chování dojíždějících do Zlína a Otrokovic z regionu a s tím související dopravní situaci na příjezdových komunikacích do těchto měst. Velké množství obyvatel z regionu dojíždí do zájmového území pomocí individuální automobilové dopravy, což má zcela zásadní negativní dopad i na městskou hromadnou dopravu, její plynulost, rychlost a ve výsledku i atraktivitu. Je tedy na místě řešit nejen městskou hromadnou dopravu, ale i ostatní regionální dopravu do Zlína a Otrokovic. Ve výhledovém období + 17 let je potřeba se zaměřit i na celkovou změnu dopravního chování obyvatel a dojíždějících v neprospěch individuální automobilové dopravy.

⁴ Sčítání lidu, domů a bytů, Český statistický úřad, 2011

Integrace ve vnějším spádovém území⁵

První rovinou správně fungujícího IDS je územní integrace. V řešeném území se jeví jako nejvhodnější koncept dopravní obslužnosti takový, kdy železniční stanice či zastávky budou tvořit multimodální přestupní místa, ve kterých budou navázány další dopravní módy, jako je veřejná linková doprava, městská hromadná doprava, cyklistická a automobilová doprava. Tato místa budou tvořit multimodální přestupní terminály s kapacitními parkovišti P+R a B+R.

Při velmi nízké poptávce v určitých relacích pak lze použít systém soukromé smluvní dopravy na zavolání (D+R), navázané na linky železniční, veřejné linkové či městské dopravy. Na území města Zlína je i s ohledem na objemy cestujících sledován zejména multimodální dopravní terminál Zlín-střed, do kterého bude přivedena železniční, linková, městská, cyklistická i automobilová doprava. Na území města Otrokovic se jedná o multimodální terminál u železniční stanice se shodným využitím. V rámci celého řešeného území se poté počítá i s několika dalšími menšími lokálními přestupními místy. Všechna přestupní místa jsou detailně popsána v kapitole 3.2.3.

Jakákoli změna v koordinované nabídce regionálních i městských linek a spojů musí být koncipována vždy tak, aby došlo ke zvýšení atraktivity a zvýšení kvality přemístění pro dotčené zákazníky.

Druhou rovinou správně fungujícího IDS je tarifní integrace. Ta musí být řešena koordinovaně a komplexně pro všechny zapojené subsystemy i pro všechny dopravce. Harmonizací všech současných tarifních systémů se docílí jednotného tarifního systému bez ohledu na dopravní prostředek a dopravce, čímž dojde ke zpřehlednění, zjednodušení a zkvalitnění poskytovaných služeb. Důležité je však nejenom správné nastavení tarifního systému (cen jízdenek), ale i jeho technické zajištění.

Pro správné fungování integrovaného systému je nezbytnou podmínkou aplikace těchto bodů u všech dopravců zapojených do systému. Přesnou specifikaci tarifního systému již řeší projekt „Komplexní odbavovací, řídicí a informační systém veřejné dopravy ve Zlínském kraji (KORIS)“, realizovaný společností KOVED.

Integrace na území měst Zlína a Otrokovic

Problematiku mobility obyvatel města však zásadním způsobem nemůže řešit přepravní nabídka vyplývající z vnějšího prostoru řešeného území. Přednostním úkolem dopravní obslužnosti pomocí VLD i VDOD je dosažení rozhodujících cílů cestujících ze spádového

⁵ Dle Generelu dopravy pro město Zlín; UDIMO, spol. s r.o.; 2016

území v řešeném území. Tento úkol VLD i VDOD splňuje dostatečně. V zájmovém území zastavují spoje VLD na 84 zastávkách a spoje VDOD ve 12 stanicích a zastávkách rozestých v celém území.

Současný systém „Zlínská integrovaná doprava“ se soustřeďuje pouze na linky městské hromadné dopravy, železniční trať č. 331 a několik málo vybraných spojů VLD. Zaintegrované jsou pouze v omezené míře spoje linkové dopravy na vybraných relacích, kde tyto spoje „suplují“ spoje MHD v okrajových částech dne či jim kapacitně vypomáhají (převážně při návozu cestujících do Zlína v ranní špičce). Takováto integrace je však naprosto nedostačující a neodpovídající. V první fázi je proto doporučeno rozšířit integraci na všechny spoje VLD tam, kde jsou vedeny shodně s linkami MHD. V tomto případě je nutná zejména tarifní integrace tak, aby cestující mohli ve spojích VLD využívat tarifů MHD. Rozšířením integrace na všechny spoje VLD se razantně zvýší kvalita poskytovaných dopravních služeb zejména v okrajových částech Zlína – Mladcové, Kudlově, Kostelci, Štípě nebo v Salaši. Zároveň se zaintegrováním spojů VLD je možné redukovat souběžně jedoucí spoje, případně koordinovat nabídku do vzájemných prokladů. Integrace zajisté zvýší finanční náročnost pro objednavatele, protikladem však mohou být ušetřené finance z odstraněných souběžných spojů.

Z principů fungování integrovaných dopravních systémů je také zřejmé, že pro financování regionálních spojů podílejících se na obsluze území, bude zcela nezbytná a potřebná finanční spoluúčást měst v zájmovém území.

3.2.7 D1 Zlepšení dostupnosti MHD

V analytické části projektu byla provedena analýza docházkových vzdáleností na nejbližší zastávky MHD, a to pro celé zájmové území. Zjištěno bylo několik lokalit, které mají buď dlouhou, nebo velmi dlouhou (až neakceptovatelnou) docházkovou vzdálenost. Z těchto lokalit tak bylo vytipováno několik, u nichž by bylo vhodné již v současnosti zvážit možnosti zavedení obsluhy. U některých lokalit je, v souvislosti s rozšiřováním výstavby a naplňováním rozvojových plánů, zavedení obslužnosti pomocí MHD do budoucna nevyhnutelné.

V případě rozvojových lokalit je zapotřebí reflektovat a dynamicky reagovat na potřebu obsluhy pomocí veřejné dopravy již v prvotních fázích projektů. I při výstavbě v rozvojových lokalitách je nutné vždy brát zřetel na docházkové vzdálenosti na zastávky a při velkých docházkových vzdálenostech ke stávajícím zastávkám je potřebné podmiňovat výstavbu projektů výstavbou dostatečné silniční infrastruktury pro provoz vozidel hromadné dopravy, výstavbou zastávek, případně výstavbou obratišť.

Rozvoj sítě MHD

V rámci neobsluhovaných lokalit MHD na území Zlína a Otrokovic bylo vytipováno několik lokalit, u kterých by měl být rozvoj sítě a dopravní obslužnosti prioritní. Zcela prioritně je třeba řešit obsluhu lokality Prštné, kde dopravní obslužnost zcela chybí. Další lokality s žádnou dopravní obslužností či lokality s dlouhými docházkovými vzdálenostmi na nejbližší zastávku MHD by měly být řešeny následně, a to rozvojem sítě městské dopravy do těchto lokalit.

Lokalitami s chybějící dopravní obslužností MHD jsou:

- Prštné
- Klečůvka
- Salaš
- Pindula

Lokalitami s dlouhými docházkovými vzdálenostmi na MHD jsou:

- Rybníky
- Mladcová-Stráně
- Horní Vršava
- Podhoří
- Malenovice
- Kocanda
- oblast Baťovy nemocnice
- Trávníky
- Újezdy
- Bahňák

Rozvojovými lokalitami s předpokládaným rozvojem sítě MHD jsou:

- centrum Zlína
- lokalita Bartošova čtvrť, Boněcký rybník
- lokalita Jižní Svahy

Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby

Do méně či řidčeji obydlených a do vzdálenějších lokalit, případně míst, kde stávající infrastruktura neumožňuje provoz standardních vozidel, doporučujeme prověřit možnosti obsluhy nízkokapacitními vozidly (autobusy délky 10,5 m; případně minibusy).

Alternativou obsluhy těchto lokalit by pak mohla být obsluha pomocí poptávkové dopravy (D+R). Systém D+R představuje alternativní typ veřejné dopravy, která má pravidelný jízdní řád, trasu i zastávky, ale jednotlivé spoje na lince se realizují až na základě telefonické (či jiné) objednávky od cestujícího. Systém může být separovaný od ostatních linek, může však být koncipován i jako sdružený, kdy v režimu D+R budou vedeny pouze určité spoje na dané lince, např. v obdobích s nízkou poptávkou. Na spojích D+R se většinou provozují dodávková vozidla pro přepravu cestujících, příp. minibusy.

3.2.8 D2 Cenová dostupnost

Cenová konkurenceschopnost s IAD

Podpurným prostředkem pro zvýšení atraktivity a využívání veřejné hromadné dopravy může být i zavedení různých výhodných jízenek platných pro určitou skupinu cestujících či platných v určitém časovém období. Příkladem může být jízdenka na MHD platná pro celou rodinu (2 dospělí a 2 děti), která bude cenově zvýhodněná a pro skupinu cestujících se finančně vyplatí namísto použití osobního automobilu. Projekt je nutné důkladně zanalyzovat a zjistit možné varianty vhodné k realizaci. Taktéž je třeba se zaměřit na správné nastavení jízdného, resp. parkovného s jízdním dokladem v ceně v rámci realizace a spuštění provozu parkovišť P+R.

Nastavení tarifu integrovaného systému

Jak vyplývá z Generelu dopravy pro město Zlín, ani tarifní systém Zlínské integrované dopravy se v dnešní době nejeví jako ideální. Stávající tarifní koncepce, která je založená na pásmovém provozu, je ve svém základu správná, není však jasné její provázání s regionálním prostředím. Komplikované také může být vymezení vnější poptávky, která nepotřebuje využívat spojů MHD. Zásadním problémem je však dualita tarifů, která je v současné době zcela nevhodná. I přes existenci dokladu pro integrovanou dopravu tento doklad neumožňuje flexibilitu volby spojení a cestující se stále musí rozhodovat, jaký tarif je pro něj výhodnější. Problémem je i absence předplatného jízdného pro železniční dopravu ve Zlínské integrované dopravě, která by platila pouze ve vnitřní městské zóně A. Cestujícím tak není umožněna pravidelná výhodná přeprava v rámci 5 železničních stanic a zastávek na území města Zlína. Zcela zásadním úkolem tak bude v blízké budoucnosti přebudování tarifního systému MHD a ZID a později vytvoření zcela nového tarifního systému pro nový integrovaný dopravní systém. Tarifní koncepci, návrh odbavovacího

systému a jeho správu bude řešit společnost KOVED ve spolupráci s dotčenými obcemi a Zlínským krajem.

3.2.9 D3 Odstraňování stávajících bariér

Odstraňování bariér v přístupnosti zastávek

Na každou zastávku MHD musí být zřízen bezpečný přístup. Nutné je přivedení cestujících pomocí chodníku a ve vhodných případech zřizovat v blízkosti zastávek přechody pro chodce či místa pro přecházení. Zastávka musí být bezbariérově přístupná.

Odstraňování bariér zastávkových nástupišť

Zastávka musí splňovat bezbariérovost i z pohledu nástupu z ní do vozidla. Nepřípustné jsou zastávky bez zvýšené nástupní hrany, na kterých se do vozidla nastupuje z úrovně vozovky. Součástí vybavení zastávky musí být zvýšená nástupní hrana s bezbariérovými úpravami (např. Kasselský obrubník), signální a varovné pásy pro slabozraké, nevidomé a další hendikepované občany.

3.2.10 F1 Inteligentní dopravní systém

Preference vozidel MHD v síti

Viz opatření A1 preference vozidel v síti.

Vybavení zastávek hardware pro online informování

Zejména na zastávce je pro cestujícího velmi důležité mít možnost získat přesné informace o provozu MHD, tarifním systému a jízdních řádech. V současné době je pak trendem mít zastávky osazené inteligentními obrazovkami, které zobrazují reálnou polohu vozidla v síti a cestující tak má k dispozici informaci, kdy mu nejbližší spoj opravdu přijede.

DSZO má v současnosti důležité zastávky osazené zastávkovými tably zobrazující linku s pravidelným časem odjezdu, který se aktualizuje v závislosti na reálném příjezdu vozidla do zastávky (zpoždění). Zcela jistě tak doporučujeme pokračovat v trendu osazování dalších zastávek v síti moderními tably poskytující informace o reálném odjezdu spojů.

3.2.11 F2 Modernizace odbavovacího systému

Zavedení elektronického odbavovacího systému v MHD

Opatření řeší modernizaci odbavovacího systému, zavedení elektronického odbavovacího systému a další možnosti modernizace prodejních kanálů.

Sjednocení odbavovacích zařízení u dopravců v rámci IDS

V rámci nově navrhovaného IDS je třeba také řešit kompatibilitu odbavovacích zařízení u jednotlivých zapojených dopravců.

Zavedení dalších telematických systémů v MHD (řídící a informační systémy ad.)

V rámci opatření je možné také řešit zavedení telematických systémů vhodných pro provoz MHD. Jedná se o řídící, informační a další systémy.

Propojení dispečinků DSZO a KOVED

V rámci nově navrhovaného IDS je důležitá také problematika sdílení dat mezi dopravcem provozujícím MHD a koordinátorem ostatní regionální dopravy společností KOVED.

3.2.12 K1 Zvýšení participace občanů na dopravním plánování

Zvýšení participace občanů na dopravním plánování. Realizace veřejných projednání, besed, kulatých stolů.

3.2.13 K2 Marketing a propagace udržitelných forem dopravy

Vhodné je v průběhu realizovat marketingové akce podporující udržitelné formy dopravy a aktivně tyto dopravní módy podporovat.

3.2.14 K3 Zvyšování bezpečnosti cestujících

Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech a na zastávkách

Vybavení vybraných vozidel kamerovým systémem, větší přítomnost revizorů a preventistů ve vozidlech. Vybavení vybraných zastávek a okolních prostranství kamerovým systémem dle potřeby.

Zajištění vzdělávání řidičů a dalších provozních pracovníků

Zajištění interních vzdělávacích programů pro řidiče, revizory a další pracovníky pro zajištění větší bezpečnosti (cestujících i samotných pracovníků).

3.2.15 K4 Kvalita míst bezprostředně souvisejících s veřejnou dopravou

Údržba přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře, návrh standardů v souvislosti s údržbou, vymezení kompetencí zúčastněných subjektů, jejich přijetí a kontrola dodržování

Zlepšení údržby a stavu prostor přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře. Návrh a přijetí standardů souvisejících s údržbou. Stanovení kompetencí zúčastněných stran v otázce údržby zastávek, přestupních uzlů, mobiliáře a přístupových cest. Přijetí těchto standardů a zpětná kontrola jejich dodržování.

3.2.16 K5 Vytvoření koncepce dopravy a cyklodopravy v Otrokovicích

Cílem opatření je vytvořit koncepci dopravy a cyklodopravy na území města Otrokovice. Koncepce by měla komplexně řešit dopravní situaci ve městě se zaměřením na podporu udržitelných forem dopravy. V rámci koncepce bude řešena problematika nedostatku parkovacích míst, udržitelnost městské mobility, provázání cyklostezek, řešení problémových křižovatek, zklidňování dopravy a další.

4 REALIZACE STANOVENÝCH CÍLŮ

Kapitola Realizace stanovených cílů předkládá seznam aktivit, které se podařilo sestavit a které mohou být realizovány ke splnění navržených opatření a cílů. Seznam aktivit může být v průběhu výhledových horizontů do roku 2025 (+ 7 let) a do roku 2035 (+ 17 let) doplňován o další vhodné aktivity, které pomohou úspěšně plnit navržená opatření a cíle. V druhé části kapitoly jsou detailně popsána navržená opatření sloužící k realizaci stanovených strategických cílů. Jednotlivým opatřením jsou zde příkládány možné aktivity, horizont plnění opatření, odpovědnost za realizaci aktivity, její finanční náročnost a její dotační vazby.

4.1 SOUHRN AKTIVIT

Sestaveny byly dvě možné varianty předpokladu realizace navržených aktivit. Maximalistická varianta obsahuje maximální možný počet aktivit, které se podařilo sestavit, avšak bez ohledu na způsoby financování. Kromě možného financování z dotačních titulů či dotačních zdrojů by tak bylo nutné na určité aktivity najít finanční prostředky ve vlastních či jiných zdrojích. Maximalistická varianta dokáže zcela naplnit a splnit navržená opatření, cíle a vizi.

Minimalistická varianta obsahuje pouze aktivity, u kterých je možné financování z dotačních fondů a zdrojů. V minimalistické variantě však nelze očekávat výrazné naplnění strategických cílů a vize.

Následující **Tabulka 1** obsahuje příklad možných aktivit, které mohou být realizovány ke splnění navržených opatření a cílů. U každé aktivity je uveden příznak zařazení do maximalistické či minimalistické varianty.

Tabulka 1 Seznam navržených aktivit

Označení aktivity	Název navržené aktivity	Maximalistická var.	Minimalistická var.
A1.1	Udržování systému preference vozidel v síti, přizpůsobování systému aktuálním potřebám, modernizace systému	✓	
A1.2	Rozšiřovat preferenční opatření na dalších kritických místech sítě	✓	
A2.1	Modernizace stávajícího vozového parku MHD	✓	✓
A2.2	Částečná náhrada dieselových autobusů	✓	✓
A3.1	Trolejbusová trať k ZOO Lešná	✓	✓
A3.2	Trolejbusová trať na ul. Podlesí I	✓	✓
A3.3	Trolejbusová trať na ul. Zarámí a části ul. Vodní	✓	✓
A3.4	Trolejbusová trať v lokalitě Bařova areálu	✓	✓
A3.5	Trolejbusová trať na ul. Pod Šternberkem	✓	✓
A3.6	Trolejbusová trať v Malenovicích	✓	✓
A3.7	Trolejbusová trať v Otrokovicích	✓	✓
A3.8	Trolejbusová trať v Přílukách	✓	✓
A3.9	Rozšíření trolejbusové dopravy do dalších lokalit	✓	✓
A3.10	Výstavba multimodálního terminálu Zlín-střed	✓	✓
A3.11	Vybudování přestupního místa v Přílukách	✓	✓
A3.12	Vybudování přestupních míst se systémem P+R	✓	✓
A3.13	Vybudování přestupních míst se systémem B+R	✓	✓
A3.14	Výstavba doplňující infrastruktury pro provoz trolejbusů a elektrobusů	✓	✓
A3.15	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a doplňující infrastruktury	✓	✓
A3.16	Rekonstrukce uličního prostoru v ul. 2.května	✓	✓
A3.17	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Prštné	✓	✓
A3.18	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Louky	✓	✓
A3.19	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Rybníky	✓	✓
A3.20	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Podhoří	✓	✓
A3.21	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě centra města	✓	✓
A3.22	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Mladcová	✓	✓
A3.23	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Bartošova Čtvrť	✓	✓
A3.24	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Jižní Svahy	✓	✓
A3.25	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Havlíčkova a Peroutkova nábřeží	✓	✓
A3.26	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Malenovice	✓	✓
A3.27	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Lešná	✓	✓
A3.28	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Pindula	✓	✓
A3.29	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Salaš	✓	✓
A3.30	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Klečůvka	✓	✓
A3.31	Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Bahňák	✓	✓
A3.32	Výstavba zastávek v dalších vhodných lokalitách	✓	✓
A3.33	Modernizace stávajících zastávek do normové a bezbariérové podoby	✓	✓
A3.34	Podporovat modernizaci železniční trati 331	✓	✓
A4.1	Optimalizace linkového vedení	✓	

A5.1	Dodržování pravidel provozních parametrů linek při tvorbě jízdních řádů	✓	
A6.1	Podpora tvorby nového integrovaného dopravního systému	✓	
A6.2	Zapojení měst do financování regionální dopravy	✓	
D1.1	Zajištění obsluhy lokality Prštné linkou MHD	✓	
D1.2	Zajištění obsluhy lokality Louky (Chlumská ul.) linkou MHD	✓	
D1.3	Zajištění obsluhy lokality Rybníky linkou MHD	✓	
D1.4	Zajištění obsluhy lokality Mladcová-Stráně linkou MHD	✓	
D1.5	Zvýšení dostupnosti Baťovy nemocnice obsluhou Havlíčkova nábřeží	✓	
D1.6	Zajištění obsluhy lokality Boněcký rybník linkou MHD	✓	
D1.7	Zajištění obsluhy lokality Bahňák linkou MHD	✓	
D1.8	Zajištění obsluhy dalších vhodných lokalit linkou MHD	✓	
D1.9	Prověření možnosti provozu linek v systému D+R (poptávková doprava)	✓	
D2.1	Zavedení výhodných rodinných jízdenek či dalších bonusů	✓	
D2.2	Zavedení výhodných jízdenek na MHD při použití P+R a B+R	✓	
D2.3	Náhrada tarifních systémů MHD a ZID tarifem nového IDS	✓	
D3.1	Odstraňování bariér v přístupnosti stávajících zastávek	✓	✓
F1.1	Vybavení dalších zastávek tably pro zobrazování online informací	✓	✓
F2.1	Zavedení elektronického odbavovacího systému v MHD	✓	✓
F2.2	Sjednocení odbavovacích zařízení u dopravců v rámci IDS	✓	✓
F2.3	Zavedení dalších telematických systémů v MHD (řídící a informační systémy ad.)	✓	✓
F2.4	Propojení dispečinků DSZO a KOVED	✓	
K1.1	Zvýšení participace občanů na dopravním plánování	✓	
K2.1	Aktivní marketing podporující veřejnou hromadnou dopravu	✓	
K2.2	Zavedení a používání jednotné značky pro integrovaný dopravní systém v území	✓	
K3.1	Zajištění větší bezpečnosti cestujících ve vozidlech a na zastávkách	✓	
K3.2	Zajištění vzdělávání řidičů a dalších pracovníků pro zajištění větší bezpečnosti	✓	
K4.1	Zlepšení údržby a stavu prostor přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře	✓	
K4.2	Návrh a přijetí standardů souvisejících s údržbou	✓	
K5.1	Vytvoření koncepce dopravy a cyklo dopravy v Otrokovicích	✓	

4.2 VYHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

V této kapitole jsou detailně popsána navržená opatření sloužící k realizaci stanovených strategických cílů. Jednotlivým opatřením jsou zde přiřazeny možné aktivity, horizont plnění opatření, odpovědnost za realizaci aktivity, její finanční náročnost a její dotační vazby. Prioritizace jednotlivých aktivit je uvedena v příloze „Akční plán, monitorování a evaluace“, kapitola 2.

- **A1 Rychlost a plynulost vozidel MHD v síti**

Možné aktivity: ↪ Udržování systému preference vozidel v síti, přizpůsobování systému aktuálním potřebám, modernizace systému
 ↪ Rozšiřovat preferenční opatření na dalších kritických místech sítě

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: DSZO, SMZ, MO

Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 5 mil. Kč
 ▪ provozní náklady cca 30 tis. Kč ročně

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.3 – Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě

opatření 1.3.2 – Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů

▪ vazba na OP OPD

PO 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu

SC 2.3 – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu

- **A2 Moderní vozový park MHD s důrazem na ekologickou dopravu**

Možné aktivity: ↪ Modernizace stávajícího vozového parku MHD
 ↪ Částečná náhrada dieselových autobusů

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: DSZO

Finanční náročnost: dle typu vozidla, typu pohonu/nabíjení

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.1 – Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy

opatření 1.1.2 – Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy

- vazba na OP IROP 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- **A3 Moderní infrastruktura**

- Možné aktivity:*
- ↳ Trolejbusová trať k ZOO Lešná
 - ↳ Trolejbusová trať na ul. Podlesí I
 - ↳ Trolejbusová trať na ul. Zarámí a části ul. Vodní
 - ↳ Trolejbusová trať v lokalitě Baťova areálu
 - ↳ Trolejbusová trať na ul. Pod Šternberkem
 - ↳ Trolejbusová trať v Malenovicích
 - ↳ Trolejbusová trať v Otrokovicích
 - ↳ Trolejbusová trať v Přílukách
 - ↳ Rozšíření trolejbusové dopravy do dalších lokalit
 - ↳ Výstavba multimodálního terminálu Zlín-střed
 - ↳ Vybudování přestupního místa v Přílukách
 - ↳ Vybudování přestupních míst se systémem P+R
 - ↳ Vybudování přestupních míst se systémem B+R
 - ↳ Výstavba doplňující infrastruktury pro provoz trolejbusů a elektrobusů
 - ↳ Modernizace stávajících trolejbusových tratí a doplňující infrastruktury
 - ↳ Rekonstrukce uličního prostoru v ul. 2.května
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Prštné
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Louky
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Rybníky
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Podhoří
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě centra města
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Mladcová
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Bartošova Čtvrť
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Jižní Svahy
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Havlíčkova a Peroutkova nábřeží
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Malenovice
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Lešná
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Pindula
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Salaš
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Klečůvka
 - ↳ Výstavba nově navržených zastávek v lokalitě Bahňák
 - ↳ Výstavba zastávek v dalších vhodných lokalitách

↳ Modernizace stávajících zastávek do normové a bezbariérové podoby

↳ Podporovat modernizaci železniční trati 331

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: DSZO, SMZ, MO, SŽDC

Finanční náročnost: ▪ trolejbusová trať

- investiční náklady dle typu a délky
- trolejbusová trať v Otrokovicích cca 7 mil.

▪ terminál Zlín-střed

- investiční náklady cca 900 mil. Kč
- provozní náklady cca 20 tis. Kč ročně

▪ rekonstrukce uličního prostoru v ul. 2.května

- investiční náklady SMZ cca 21 mil. Kč
- investiční náklady DSZO cca 8 mil. Kč

▪ nová zastávka MHD

- investiční náklady à cca 1 mil. Kč
- provozní náklady à od cca 10 tis. Kč ročně

▪ rekonstrukce měnírny

- investiční náklady à cca 13 mil. Kč

▪ výstavba měnírny

- investiční náklady à cca 13 mil. Kč

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.1 – Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy

opatření 1.1.1 – Modernizace a výstavba dopravní infrastruktury za účelem zvýšení kvality a dostupnosti veřejné dopravy

podopatření 1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby

podopatření 1.1.1-2 – Rozšiřování trolejbusových tratí

▪ vazba na OP OPD SC 1.4 Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci

▪ vazba na OP IROP SC 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- **A4 Optimalizace linkového vedení MHD**
Možné aktivity: ↪ Optimalizace linkového vedení
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: DSZO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 3 mil. Kč
 ▪ provozní náklady cca 20 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb
- **A5 Provozní parametry linek**
Možné aktivity: ↪ Dodržování pravidel provozních parametrů linek při tvorbě jízdnicích řádů
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: DSZO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 1 mil. Kč
 ▪ provozní náklady cca 20 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb
- **A6 Integrace veřejné dopravy**
Možné aktivity: ↪ Podpora tvorby nového integrovaného dopravního systému
 ↪ Zapojení měst do financování regionální dopravy
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: KOVED, SMZ, MO, ZK, DSZO, ostatní dopravci
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 5 mil. Kč
 ▪ provozní náklady cca 20 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb
- **D1 Zlepšení dostupnosti VHD**
 Realizace aktivit je podmíněna výstavbou související infrastruktury, příp. zajištěním průjezdnosti komunikací splňující parametry pro provoz vozidel hromadné dopravy.
Možné aktivity: ↪ Zajištění obsluhy lokality Prštné linkou MHD
 ↪ Zajištění obsluhy lokality Louky (Chlumská ul.) linkou MHD
 ↪ Zajištění obsluhy lokality Rybníky linkou MHD
 ↪ Zajištění obsluhy lokality Mladcová-Stráně linkou MHD
 ↪ Zvýšení dostupnosti Baťovy nemocnice obsluhou Havlíčkova nábřeží
 ↪ Zajištění obsluhy lokality Boněcký rybník linkou MHD
 ↪ Zajištění obsluhy lokality Bahňák linkou MHD
 ↪ Zajištění obsluhy dalších vhodných lokalit linkou MHD
 ↪ Prověření možnosti provozu linek v systému D+R
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO

Finanční náročnost: dle konkrétní aktivity

- investiční náklady cca 0,5 mil. Kč až cca 5 mil. Kč
- provozní náklady cca 10 tis. Kč až cca 50 tis. Kč ročně

Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **D2 Cenová dostupnost**

Možné aktivity: ↪ Zavedení výhodných rodinných jízdenek či dalších bonusů
 ↪ Zavedení výhodných jízdenek při použití P+R a B+R
 ↪ Náhrada tarifních systémů MHD a ZID tarifem nového IDS

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO

Finanční náročnost: dle rozsahu a specifikace typu jízdenek a dalších bonusů

Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **D3 Odstraňování stávajících bariér**

Možné aktivity: ↪ Odstraňování bariér v přístupnosti stávajících zastávek

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO

Finanční náročnost: modernizace zastávky

- investiční náklady à cca 1 mil. Kč
- provozní náklady à cca 10 tis. Kč ročně

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.1 – Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy

opatření 1.1.1 – Modernizace a výstavba dopravní infrastruktury za účelem zvýšení kvality a dostupnosti veřejné dopravy

podopatření 1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby

- vazba na OP IROP SC 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- **F1 Inteligentní dopravní systém**

Možné aktivity: ➔ Vybavení dalších zastávek tably pro zobrazování online informací

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: DSZO

Finanční náročnost: ▪ investiční náklady à cca 0,5 mil. Kč
▪ provozní náklady à cca 10 tis. Kč ročně

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.3 – Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě

opatření 1.3.2 – Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů

▪ vazba na OP OPD

PO 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu

SC 2.3 – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu

- **F2 Modernizace odbavovacího systému**

Možné aktivity: ➔ Zavedení elektronického odbavovacího systému v MHD

➔ Sjednocení odbavovacích zařízení u dopravců v rámci IDS

➔ Zavedení dalších telematických systémů v MHD (řídící a informační systémy ad.)

➔ Propojení dispečinků DSZO a KOVED

Horizont plnění opatření: 2025, 2035

Odpovědnost: DSZO, ostatní dopravci

Finanční náročnost: ▪ investiční náklady à cca 15 mil. Kč
▪ provozní náklady à cca 10 tis. Kč ročně

Vazby na dotační tituly: ▪ IPRÚ Zlín

PO 1 – Udržitelná doprava

SC 1.1 – Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy

opatření 1.1.3 – Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě

▪ vazba na OP IROP 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- **K1 Zvýšení participace občanů na dopravním plánování**
Možné aktivity: ↪ Zvýšení participace občanů na dopravním plánování
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: SMZ, MO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 0,5 mil. Kč
▪ provozní náklady cca 10 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **K2 Marketing a propagace udržitelných forem dopravy**
Možné aktivity: ↪ Aktivní marketing podporující veřejnou dopravu
↪ Zavedení a používání jednotné značky pro integrovaný dopravní systém v území
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady cca 0,5 mil. Kč
▪ provozní náklady cca 10 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **K3 Zvyšování bezpečnosti cestujících**
Možné aktivity: ↪ Zajištění větší bezpečnosti cestujících ve vozidlech a na zastávkách
↪ Zajištění vzdělávání řidičů a dalších pracovníků pro zajištění větší bezpečnosti
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady od cca 0,5 mil. Kč
▪ provozní náklady od cca 20 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **K4 Kvalita míst bezprostředně souvisejících s veřejnou dopravou**
Možné aktivity: ↪ Zlepšení údržby a stavu prostor přestupních uzlů, zastávek, zastávkových hran a jejího mobiliáře
↪ Návrh a přijmutí standardů souvisejících s údržbou
Horizont plnění opatření: 2025, 2035
Odpovědnost: SMZ, MO, DSZO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady od cca 0,5 mil. Kč
▪ provozní náklady od cca 10 tis. Kč ročně
Vazby na dotační tituly: bez vazeb

- **K5 Vytvoření koncepce dopravy a cyklodopravy v Otrokovicích**
Možné aktivity: ➔ Vytvoření koncepce dopravy a cyklodopravy v Otrokovicích
Horizont plnění opatření: 2025
Odpovědnost: MO
Finanční náročnost: ▪ investiční náklady od cca 0,4 mil. Kč
Vazby na dotační tituly: bez vazeb

5 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK A PŘÍLOH

5.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ad.	a další
B+R	bike and ride
CSD	celostátní sčítání dopravy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
D+R	dial and ride
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IPRÚ	integrovaný plán rozvoje území
IROP	integrovaný regionální operační program
K+R	kiss and ride
Kč	koruna česká
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o.
kříž.	křížovatka
m	metr
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
mil.	milion
MO	město Otrokovice
OP	operační program
OPD	Operační program doprava
P+R	park and ride
PO	prioritní oblast
SC	specifický cíl
SDP	sdružení dopravních podniků
SLBD	sčítání lidu, domů a bytů
SMZ	statutární město Zlín
SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMF	Sustainable Urban Mobility Framework
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
tj.	to jest
tř.	třída
ul.	ulice
VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
zast.	zastávka
ZK	Zlínský kraj
žst	železniční stanice

5.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Dělna přepravní práce ve městě Zlín (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)	5
Obrázek 2 Vývoj počtu přepravených osob v letech 2007 až 2017 (Zdroj: SDP ČR a DSZO)	6
Obrázek 3 Predikce dělby přepravní práce pro rok 2025	10
Obrázek 4 Predikce dělby přepravní práce pro rok 2035	10

5.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Seznam navržených aktivit	38
---	----

5.4 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Mapa navrhovaných míst pro přestupní terminály a místa (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Příloha č. 2: Mapa rozvojových plánů Zlín – střednědobý plán (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Příloha č. 3: Kartogram modelového dopravního zatížení sítě MHD za 24 hodin (pro rok 2035) (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Příloha č. 4: Kartogram modelového dopravního zatížení sítě VLD a VDOD za 24 hodin (pro rok 2035) (Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

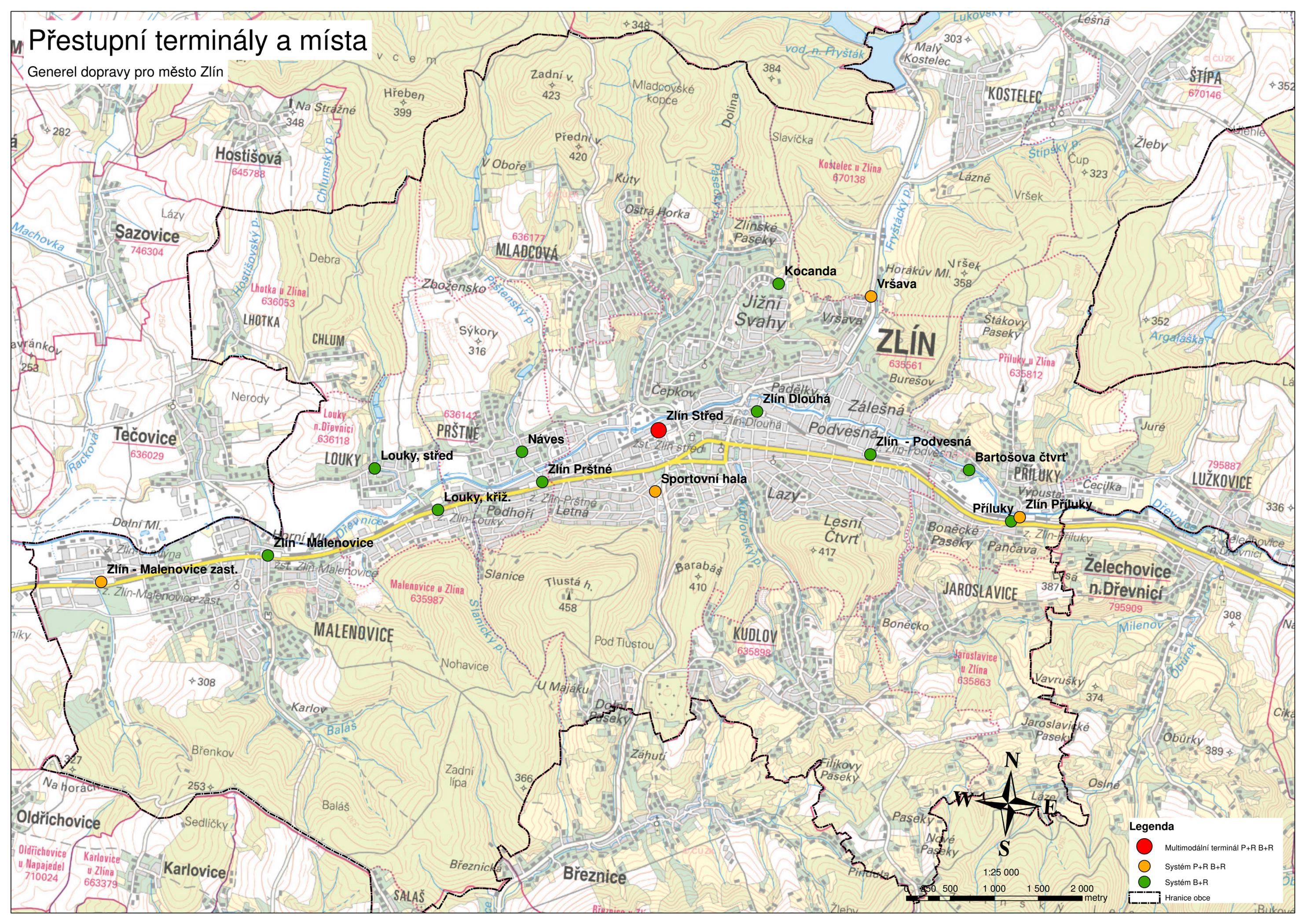
Příloha č. 1

Mapa navrhovaných míst pro přestupní terminály a místa

(Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Přestupní terminály a místa

Generel dopravy pro město Zlín



Legenda

- Multimodální terminál P+R B+R
- Systém P+R B+R
- Systém B+R
- Hranice obce

1:25 000
0 500 1 000 1 500 2 000 metry

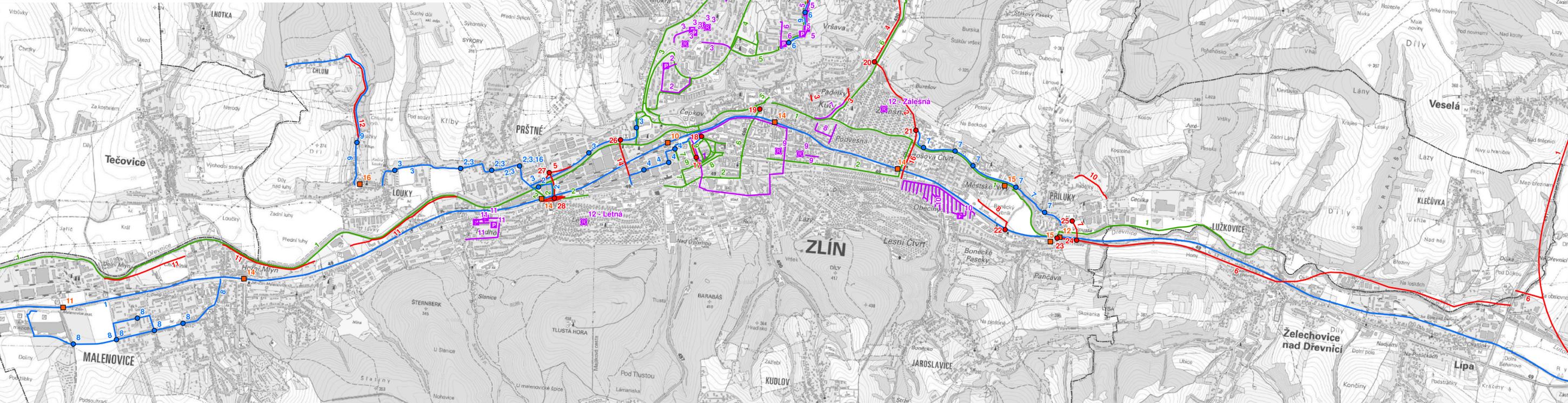
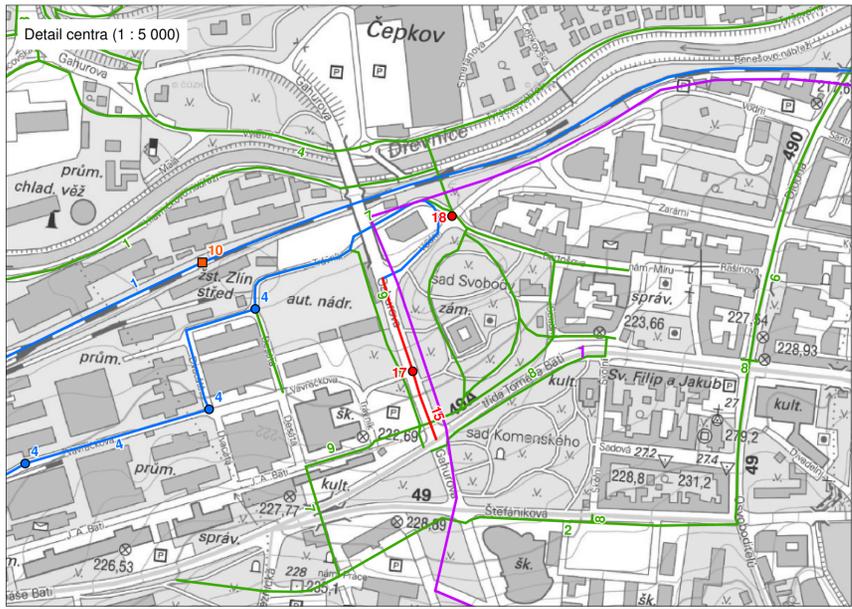
Příloha č. 2

Mapa rozvojových plánů Zlín – střednědobý plán

(Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Střednědobý plán

Generel dopravy pro město Zlín



ID	Název	Horizont	Kategorie
1	D49 Hlín - Lipa	2025	D
2	Obchvat Zálesné	2025	S II
3	Usplození ulic Paseky I a Paseky II pro IAD	2025; navazuje na obchvat Zálesné	MK
4	Přehled D49 Frýsták	2025	S II
5	Prácheňská přehled	2025	MK
6	Přehled D49 přehled D49 východ	2025	S I
7	Nový propoj ulic Vizovická a Cecelka	2025	MK
8	Benešova přehled	2025	MK
9	Přehled III/4911 u ZOO	2025	S III/4911
10	Objezdná komunikace Příluky	2025	MK
11	Lovčičská komunikace	2025; (obslužná-cykly)	MK
12	Propoj Chumy a Luk	2025	MK
13	Propoj Podolí V - Okružní	2025	MK
14	Prodloužení ul. Šedesátá	2025	MK
15	Snižení počtu pruhy na ul. Gahurova	2025	S III/4906
16	Most Poděnsná XVII	2025	MKS II

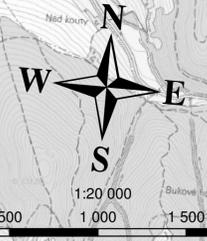
ID	Název	Stav typ	Návrh úpravy
17	Gahurova Vrančova	Nelízná styková	Zkázkový odbočení
18	Vodní-Bartošova	Nelízná průsečná	Přestavba na OK se sponovými větvemi z a do ulice Tránek
19	Benešova nářeží-Dřevnice	SSZ průsečná	Úprava řazení z Vodní na přímo-pravo-vlevo
20	Sokolovská-obchvat Zálesné	SSZ styková	Úprava na pravolevo, řazení z obchvatu pravo-vlevo-vlevo, od centra přímo-pravo-pravo-vlevo, od Frýstáku pravo-pravo-vlevo
21	2. května-Zálesná XII	Není křižovatka	Řazení sever - jih přímo-pravo-vlevo, východ - západ sdružené pruhy
22	Broučková-Vizovická	Není křižovatka	Průsečná SSZ řazení přímo-pravo - vlevo
23	Pančava-Vizovická	SSZ průsečná	SSZ styková, zrušení ramene přes Dřevnici
24	Vizovická-propoj PZ Cecelka	Není křižovatka	Styková řízení SSZ - řazení samostatné pruhy
25	Cecelka-propoj Vizovická	Není křižovatka	OK jednopružová
26	Nábreží-Šedesátá	Není křižovatka	Styková sdružené pruhy, na Nábreží samostatný pruh vlevo
27	Nábreží-Prácheňská přehled	Není křižovatka	OK jednopružová
28	Trída T. Bati-Prácheňská přehled	Není křižovatka	MJK Prácheňská přehled

ID	Název	Popis záměru, přílohy
1	Modernizace železniční trati 331 Okružnice-Vizovce	výšší četnost spojů, zrychlení
2	Lokalita Prácheň, prodloužení linky 11	4 zastávky, vč. obrátště obouha území
3	Lokalita Rybníky, nová linka 105	3 zastávky, obouha území
4	Území Bartova areálu, změny linek 2, 11, 13, nová linka 102	3 zastávky, obouha území
5	Lokalita Mladcová, úprava linky 32	1 zastávka, obouha území
6	Lokalita Podolí, úprava linek 9, 10, 13	2 zastávky, obouha území
7	Lokalita Havlíčkova a Peroučkova nářeží, úprava linky 2	5 zastávek, obouha území
8	Lokalita Malenovice, nová linka 102	5 zastávek, obouha území
9	Lokalita Loučky, úprava linky 52	1 zastávka, obouha území

ID	Název	Popis návrhu
10	Dopravní terminál Zlín střed	50-60 míst IAD, 60-70 státní pro kola
11	Železniční stanice Malenovice zastávka	10-20 míst IAD, do 20 státní pro kola
12	Železniční stanice Příluky	10-20 míst IAD, do 20 státní pro kola
13	Obraťovně MHD Vrána	10-20 míst IAD, do 20 státní pro kola
14	Železniční stanice Malenovice, Prácheň, Dřevnice, Poděnsná	do 20 státní pro kola
15	Obraťovně MHD Příluky, Bartošova čtř., Kocarda	do 20 státní pro kola
16	Zastávky MHD Prácheň náves, Loučky střed	do 20 státní pro kola

ID	Název	Rámecový popis záměru
1	Revitalizace centra města a realizace lokálních rezidenčních zón, vymezení „navazujících“ navazujících oblastí, revize krátkodobého a zaměstnaneckého parkování	rozšíření/jednosměrný provoz/výhybny, nová plocha, rezidenční oblast, provoz cyklistů Nad Stráněmi, Družstevní
2	Lokalita Prácheň, prodloužení linky 11	rozšíření/jednosměrný provoz/výhybny, nová plocha, rezidenční oblast, provoz cyklistů Nad Stráněmi, Družstevní
3	Území Bartova areálu, změny linek 2, 11, 13, nová linka 102	výhybny/obytná ulice, nové plochy, rozšíření/zábor chodníků, revitalizace
4	Oblast B - ulice Jilová, Sítědová	rozšíření/jednosměrný provoz, nové plochy
5	Oblast C - ulice Česká	rozšíření/jednosměrný provoz, nové plochy
6	Oblast D - ulice Podolí I, V	rozšíření pro MHD, zákaz stání, výhybny, nové plochy
7	Lokalita Havlíčkova a Peroučkova nářeží, úprava linky 2	rozšíření/výhybny, nová plocha
8	Oblast E - ulice Na Honěch	rozšíření/jednosměrný provoz
9	Oblast F - ulice Kůty	výhybny/jednosměrný provoz
10	Oblast G - ulice Poděnsná	výhybny/jednosměrný provoz, obytná ulice
11	Oblast H - ulice Ševcovská	revitalizace vnitrobloku, rezidenční oblasti
12	Oblast I - lokalita Obeciny	revitalizace oblasti, obytná zóna, ulice, úpravy organizace provozu, nová plocha
13	Oblast K - lokalita Pohodlí	rozšíření, organizace parkování, nové plochy, rozšíření/výhybny/jednosměrný provoz
14	Železniční stanice Malenovice, Prácheň, Dřevnice, Poděnsná	obytné zóny, obytné ulice, jednosměrný provoz, nové plochy, revitalizace
15	Obraťovně MHD Příluky, Bartošova čtř., Kocarda	obytné zóny, obytné ulice, jednosměrný provoz, nové plochy, revitalizace
16	Zastávky MHD Prácheň náves, Loučky střed	obytné zóny, obytné ulice, jednosměrný provoz, nové plochy, revitalizace

ID	Název	Rámecový stav	Rámecový návrh
1	Stežka podél řeky Dřevnice, úsek Okružnice-Zálesná	Stežka pro chodce a cyklisty společně, komunikace pro pěší	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená
2	Příma, náměstí Prácheň, Štefánikova, Osvoboditelův, třída T. Bati, Prácheňská přehled	Komunikace pro pěší, stežka pro chodce a cyklisty společně, omezené úseky	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená
3	Pasekák, K Pasekám, Nábreží	Komunikace, komunikace pro pěší, stežka pro chodce a cyklisty společně, omezené úseky	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená
4	Okružní, Družstevní, Vizovická, Vrána, Větrná, Sokolovská	Komunikace, komunikace pro pěší, stežka pro chodce a cyklisty společně, omezené úseky	Pruhy pro cyklisty, stežka pro chodce a cyklisty oddělená, společná, trasa na zklidněné komunikaci
5	Podolí, Sítědová, Nad Vyvozem, Na Větrném, Sokolovská	Komunikace, komunikace pro pěší	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená, společná, trasa na zklidněné komunikaci
6	Lukovská, Štěpánská, Lázně Kostelec, Frýstácký nábreží	Stežka pro chodce a cyklisty společně	Stežka pro chodce a cyklisty společně a oddělená
7	Vodní, Tránek, terminál Zlín střed, Desátá, náměstí Prácheň	Komunikace, komunikace pro pěší	Stežka pro chodce a cyklisty společně, oddělená, zklidněná komunikace, komunikace pro pěší
8	Bartošova, Soudní, Raškovy, třída T. Bati, pásí zóna	Komunikace, komunikace pro pěší, provoz v pásí zóně	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená, zklidněná komunikace, provoz v pásí zóně
9	Gahurova kolem terminálu Zlín střed	Komunikace, komunikace pro pěší, stežka pro chodce a cyklisty společně, oddělená, omezené úseky	Stežka pro chodce a cyklisty oddělená, zklidněná komunikace



- Legenda**
- Návrh úprav IAD
 - Návrh nových zastávek MHD
 - Nové kapacity P+R, B+R
 - Návrh úprav IAD
 - Lokalita návrhu úpravy statické dopravy
 - Revitalizace
 - Parkoviště
 - Lokalita návrhu úpravy statické dopravy
 - Návrh nových tras linek MHD
 - Návrh úprav sítě cyklistických tras
 - Hranice obce

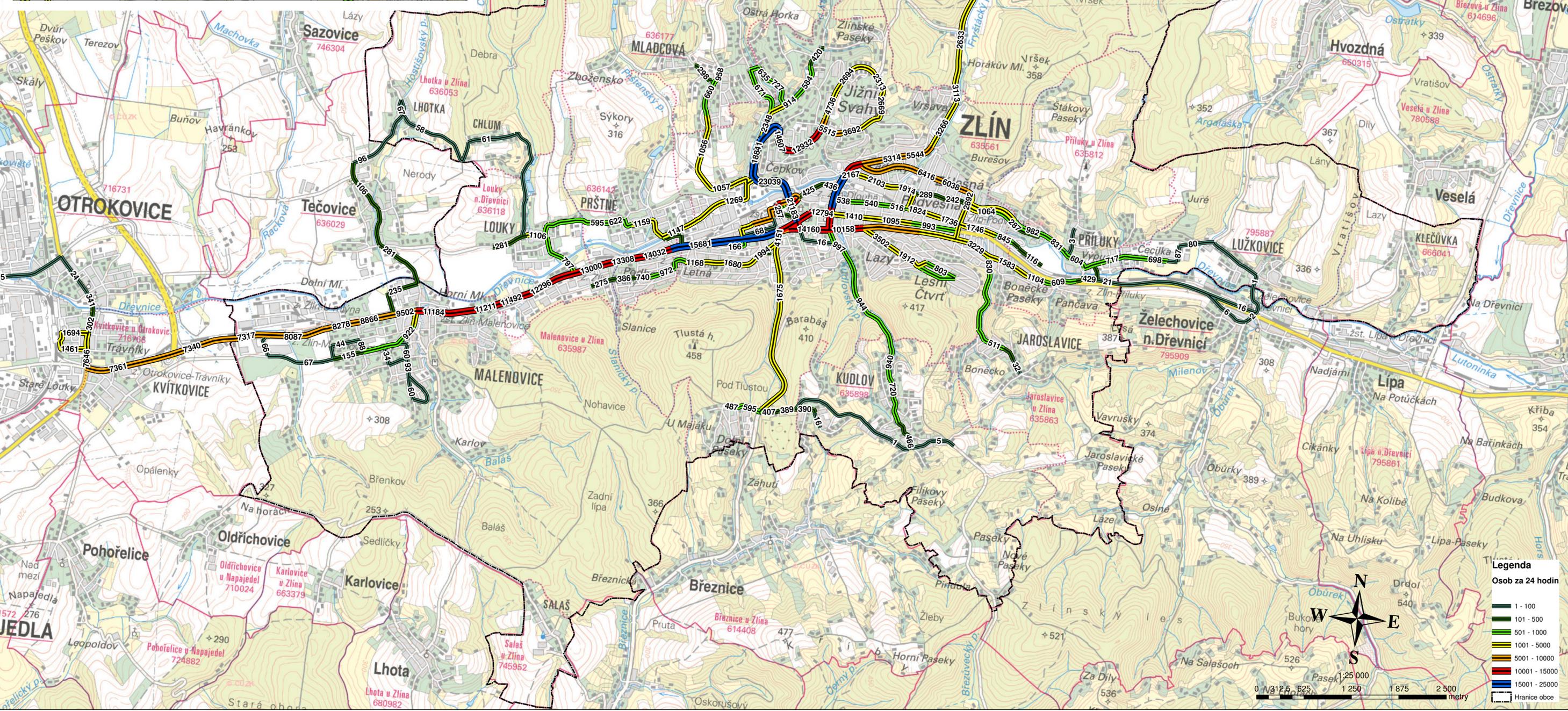
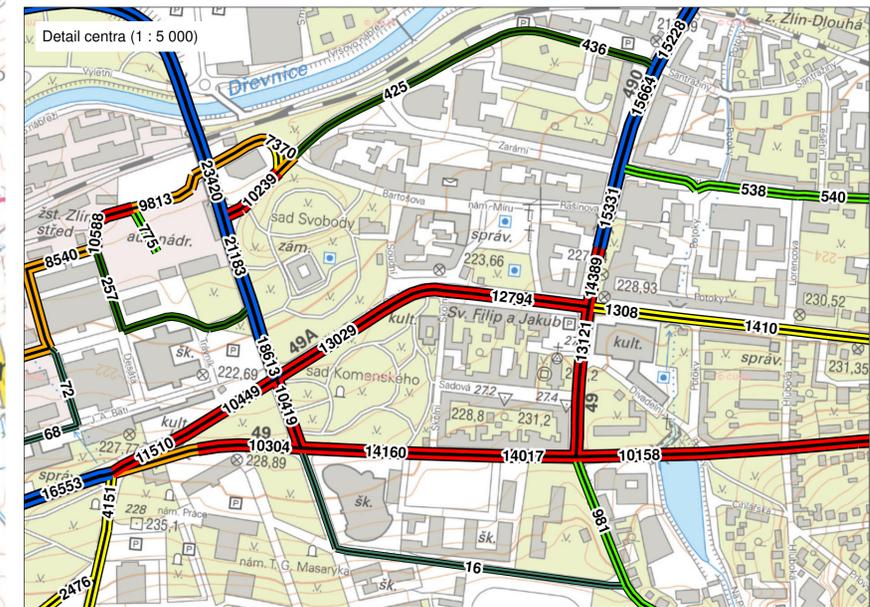
Příloha č. 3

Kartogram modelového dopravního zatížení sítě MHD za 24 hodin (pro rok 2035)

(Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Model zatížení městské hromadné dopravy za 24 hodin - rok 2035

Generel dopravy pro město Zlín



Příloha č. 4

Kartogram modelového dopravního zatížení sítě VLD a VDOD za 24 hodin (pro rok 2035)

(Zdroj: Generel dopravy pro město Zlín)

Model zatížení veřejné linkové a železniční dopravy za 24 hodin - rok 2035

Generel dopravy pro město Zlín

