



Technická zpráva 2.1.2

Vize a cíle

Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035

Technická zpráva 2.1.2

Vize a cíle

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno



**Autoři: Petr Daněk,
Jana Kočková,
Jitka Ondráčková,
Daniel Szabó,
Markéta Zvardoňová**

Verze 3

Datum zpracování: 28. února 2021

Obsah

1	Struktura návrhové části	4
2	Vize mobility.....	5
2.1	Vazby návrhu	5
2.2	Pracovní návrh Vize mobility pro SUMP Zlín 2035	7
2.3	Strategické a specifické cíle.....	7
2.4	Tematické oblasti opatření.....	11
2.5	Návrhové scénáře.....	21
2.5.1	Zlín A.....	21
2.5.2	Zlín B.....	22
2.5.3	Zlín C.....	22
2.6	Definice scénářů dle oblastí opatření	23

1 Struktura návrhové části

Strategický plán SUMP¹ Zlín je vypracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility a čerpá ze Strategie Zlín 2030.

Vize mobility představuje hlavní strategické směřování rozvoje mobility, rozvíjí dílčí vizi, zpracovanou v rámci Strategie 2030 a propojuje ji s dalšími tematickými oblastmi.

Strategické cíle vycházejí z průniku Vize, obecných principů udržitelné městské mobility a nadřazených strategických dokumentů a zabírají hlavní řešené oblasti vize a opatření.

Specifické cíle jsou konkrétní, měřitelné, dosažitelné, relevantní a časově vymezené (SMART), podrobněji specifikující rozsah a cílené dopady Plánu udržitelné městské mobility. Pro jednotlivé cíle jsou (resp. budou na základě modelované kvantifikace) stanoveny indikátory, které umožňují vyhodnocování naplňování SUMP.

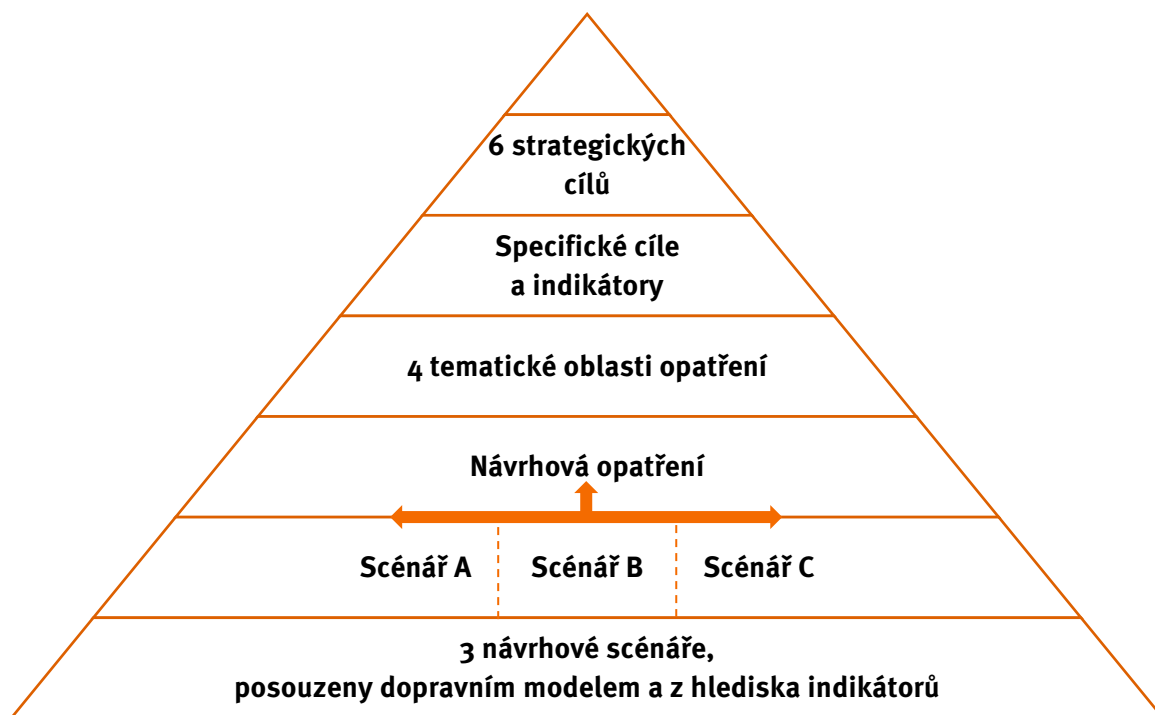
Tematické oblasti (pilíře) opatření jsou hlavní skupiny posuzovaných opatření.

Návrhová opatření jsou konkrétní infrastrukturní, organizační, nebo provozní opatření.

Návrhové scénáře jsou tři různé variace naplnění vize prostřednictvím kombinace opatření, nebo různé míry ambicí (skupin) opatření. Srovnání vyhodnocených návrhových scénářů umožňuje v součinnosti s veřejností stanovit preferované nastavení dopravní politiky města.

¹ z anglické zkratky *Sustainable urban mobility plan*, *Plán udržitelné mobility*.

Vize mobility



2 Vize mobility

2.1 Vazby návrhu

Vize mobility vychází z rozvinutí dílčí vize zpracované v rámci Strategie 2030: *Zlín – moderní město s přívětivou dopravou – bezpečná, ekologická, zklidněná doprava podporující rozvoj města.*

Vize mobility SUMP Zlín propojuje rovněž další tematické oblasti Strategie 2030, týkající se městské mobility a jejich dopadů, zejména:

<p>Tematická oblast Bezpečnost</p>	<p>Priorita C1: Bezpečnost na úrovni města Opatření C1.6 Zlepšení bezpečnosti silniční dopravy)</p>
<p>Tematická oblast Kvalita života</p>	<p>Priorita A4: Životní prostředí a městská zeleň</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření A4.1 Zlepšení stavu ovzduší ve městě ▪ Opatření A4.3 Snížení světelného znečištění (a monitoring elektronického smogu) ▪ Opatření A4.4 Snížení hlukové zátěže ▪ Opatření A4.5 Udržení a podpora trendu „zeleného města“
<p>Tematická oblast Územní plánování a urbanismus</p>	<p>Priorita E1: Urbanismus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření E1.1 Vytvoření dlouhodobé rozvojové urbanistické koncepce města ▪ Opatření E1.3 Vytváření podmínek pro rozvoj různých forem podnikání a bydlení <p>Priorita E2: Veřejná prostranství</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření E2.2 Rozvoj veřejných prostranství ▪ Opatření E2.3 Péče o zeleň ve městě
<p>Tematická oblast Vstřícné město</p>	<p>Priorita F2: Vstřícnost města vůči občanům a podnikatelům</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření F2.1 Podpora komunitního života

Hodnoty Strategie 2030, na které SUMP Zlín navazuje, se dotýkají hlavních společných témat:

- podpory a posílení významu udržitelné dopravy ve městě zejména prostřednictvím rozvoje infrastruktury a preference udržitelné dopravy;
- vyřešení dopravy v klidu na území celého města včetně návaznosti širších prostorových vazeb Zlínské aglomerace;
- propojení územního a dopravního plánování s cílem maximalizovat vhodné podmínky pro využití udržitelných modů dopravy;
- využití možností udržitelné dopravy pro rozvoj podnikání ve městě;
- snižování prostorových nároků dopravy a podpora aktivní dopravy s cílem rozvoje městské zeleně, veřejných prostranství a komunitního života;
- snižování dopadů dopravy a dopravní infrastruktury na zdraví a životní prostředí
- zásadní řešení bezpečnosti v dopravě: dosažení Vize Nula.

2.2 Pracovní návrh Vize mobility pro SUMP Zlín

Mobilita ve Zlíně je v roce 2035 efektivní a zároveň ekologická; rychlá a současně bezpečná a nenáročná na prostor.

Zlín je dobře dostupným centrem regionu i bez automobilu – navrácí se k ještě nedávné dominanci veřejné dopravy. Zlín je dobře propojeným městem krátkých vzdáleností v okolí uzlů hromadné dopravy, v němž funkční využití území přirozeně podporuje vznik nových místních center společenského, kulturního i vědeckého života. Vysoká kvalita života a veřejného prostoru je podpořena hojností zeleně a zklidněnou dopravou, která nevytváří nebezpečí a nefragmentuje městské prostředí. Plánování uličního prostoru je založeno na prioritizaci plynulé, bezpečné a komfortní pěší a cyklistické prostupnosti území podporující dostupnost služeb, podnikání a cestovní ruch. Integrace veřejné dopravy spolu s podporou mobility jako služby umožňují pohodlné kombinování prostředků. Přednost veřejné dopravy, sdílených služeb a spolupráce dopravního plánování s nástroji územního plánování společně přinášejí změnu v dopravním chování a snižují nutnost vlastnit automobil pro cesty v rámci města a tlak na parkování v uličním prostoru.

2.3 Strategické a specifické cíle

SUMP Zlín navrhuje 6 strategických cílů. Na jednotlivé cíle jsou navázány specifické cíle, pro něž budou stanoveny konkrétní indikátory a vyčísleny jejich hodnoty. Díky měřitelným indikátorům může vzniknout plán monitoringu a implementace. Cíle vycházející z indikátorů SUMI (sady indikátorů, harmonizované na evropské úrovni) jsou označeny hvězdičkou.

Strategický cíl 1

Vytvořit efektivně a chytře propojené město s rovným přístupem k mobilitě pro všechny

Strategický cíl je zaměřený na dosažení rovných příležitostí v dostupnosti města a regionu zejména prostředky veřejné, sdílené dopravy s podporou chytrých řešení. Páteřní VHD je frekventovaná a dobře dostupná pěšky a bezbariérově. Nová zástavba je plánována s prioritou dostupnosti veřejné dopravy na základě principů rozvoje, orientovaného na veřejnou dopravu² a města krátkých vzdáleností – ekonomická a společenská centra města se koncentrují v dobře dostupném a vybaveném okruhu uzlů veřejné dopravy. Je dosaženo krajské integrace, digitalizace odbavování a inovace vozového parku a zastávek pro zvýšení komfortu a efektivity VHD. Realizace sběru dat o cestách v souladu s GDPR, sběru dat ze senzorů vozidel a integrace se systémem mobility jako služby umožňuje efektivnější plánování obslužnosti a zároveň sledování indikátorů SUMP.

Specifické cíle:

- Zvyšuje se spolehlivost veřejné dopravy.

- Zlepšuje se dostupnost veřejné dopravy pro nejchudší skupiny obyvatel*.
- Zkracuje se doba dojížděky do práce pro všechny cesty*.
- Zlepšuje se propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvyšuje se počet pěších, cyklistických a linkových propojení městských částí.
- Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny: aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace*.
- Roste podíl bezbariérových zastávek VHD.

Strategický cíl 2

Optimalizovat podmínky pro udržitelný a vyvážený mix všech dopravních prostředků na dělbě přepravní práce

Strategický cíl je zaměřený na podporu volby prostředků udržitelné dopravy: rozvoje cyklistiky a pěšky dobře propojených, kompaktních, polyfunkčních městských oblastí. Takto uspořádané město umožňuje krátké a bezpečné cesty, podporuje zdraví obyvatel, společenský život a cestovní ruch.

Specifické cíle:

² Zdroj: Salat, Serge; Ollivier, Gerald. 2017. Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development: The 3V Approach. World

Bank, Washington, DC. © World Bank.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26405> License: CC BY 3.0 IGO.

- Jednotlivé městské části spolupracují na řešení specifických podob zklidňování dopravy a podpoře infrastruktury i zázemí pro aktivní mobilitu (Komise místních částí, participativní rozpočet Tvoříme Zlín).
- Revitalizace veřejných prostor vytváří prostor a příležitosti pro kulturní, společenské a sousedské aktivity.
- Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu*.
- Zvyšuje se absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65-75 %); snižuje se objem vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města.
- Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargo-kola, mikromobilita).
- Rozšiřuje se multimodální integrace (počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy)*.
- Roste spokojenost s veřejnou dopravou*.
- Město zapojuje do podpory aktivní mobility další aktéry se specifickými plány nebo kampaněmi: školy a univerzity, zaměstnavatele, či spolky.
- Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory

udržitelné firemní mobility – podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojíždku do práce.

Strategický cíl 3

Dosáhnout efektivní politiky parkování podporující dostupnost Zlína

Strategický cíl je zaměřený na zvýšení efektivity denního a odstavného využití parkovacích míst, zkracování doby hledání parkování a snižování tlaku na fond parkování (tzn. kapacitu parkovacích stání) prostřednictvím managementu poplatky a odstupňovaného režimu zpoplatnění. Klesající zatížení parkováním zdarma v ulicích uvolňuje prostor pro využití s vyšší hodnotou (veřejná doprava, pěší/cyklistická infrastruktura, podnikání, krátkodobé stání a zásobování, parkování ZTP a ZTP/P, mobiliář a městská zeleň).

Specifické cíle:

- Parkovací politika upřednostňuje parkování rezidentů v okolí bydliště před parkováním návštěvníků, zvyšuje ekonomickou návratnost systému a daňové příjmy na základě podpory přihlášení trvalého bydliště.
- Snižuje se podíl nelegálně parkujících vozidel.
- Snižuje se podíl plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel.
- Navrhování fondu parkování v rámci nových čtvrtí a projektů je

plánováno s ohledem na cíle udržitelné mobility a snižování míry automobilizace.

- Zavádí se telematické řešení části parkovacího fondu – chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst.
- Zkracuje se doba hledání parkovacích míst.

Strategický cíl 4

Zvýšit bezpečnost, snížit dopady dopravního systému na zdraví a životní prostředí

Strategický cíl je zaměřený na snížení negativních dopadů dopravy na zdraví, kvalitu života obyvatel a životní prostředí. Rezidenti jsou chráněni před dopady nákladní dopravy na ulicích s vysokou zátěží. Doprava se velkou měrou podílí na klimatické krizi, tento cíl míří na zodpovědnější způsob přepravy osob a zboží s ohledem na životní prostředí.

Specifické cíle:

- Snižuje se nehodovost (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030*.
- Snižuje se uhlíková stopa provozu dopravy o 50 % do roku 2030*.
- Městská hromadná doprava je plně bezemisní v roce 2035.
- Snižuje se hluková zátěž obyvatel v místě bydliště na hladinu hygienických limitů pro novou hlukovou zátěž*.

- Klesá míra automobilizace a motorizace ve městě.
- Snižuje se imisní zátěž a podíl dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města.
- Snižuje se míra vjezdu dovnitř obytných a centrálních zón města a snižuje se počet průjezdu městem a centrálním kordonem města.
- V rámci intravilánu města a technických služeb se testuje a podporuje vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a systém městské logistiky.
- Snižuje se fragmentační a bariérový dopad dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení).
- Zvyšuje se vnímaná (osobní) bezpečnost při cestování*.

Strategický cíl 5

Zvýšit odolnost a spolehlivost dopravního systému

Strategický cíl je zaměřený na zvýšení efektivity dopravního systému ve specifických podmínkách dopravní infrastruktury města, zejména prostřednictvím změny dopravního chování, podpory multimodality a chytrých a telematických řešení v dopravě.

Specifické cíle:

- Zvyšuje se plynulost dopravy a zlepšuje se průměrná a nejhorší úroveň služby na úsecích komunikací*.

- Zvyšuje se cestovní rychlost autobusů a trolejbusů VHD.
- Zvyšuje se cestovní rychlost kolejové dopravy.
- Infrastruktura a veřejný prostor jsou plánovány tak, aby byly odolné vůči klimatickým změnám.
- Snižují se intenzity tranzitní, zejména těžké nákladní dopravy, v součinnosti se státními institucemi a plány (rozvoj silniční sítě, mýtný systém, podpora nákladní kolejové dopravy aj.).

Strategický cíl 6

Dosáhnout finanční udržitelnosti a udržitelné správy městské dopravy

Strategický cíl je zaměřený na vyvážení nákladu a dopadů na rozvoj a údržbu dopravního systému. Negativní dopady dopravy na zdraví a životní prostředí jsou

snížovány a kompenzovány a podporují se efektivní, ekologické a zdraví šetrné formy dopravy.

Specifické cíle:

- Zvyšuje se efektivita vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic.
- Zlepšující se koordinace projektů pomáhá slučovat a snižovat náklady.
- Zvyšuje se návratnost investic do realizace a údržby parkovacího fondu a parkovacího systému.
- Zachovává se vyvážené rozložení nákladů a nároků dopravního systému (parkování, integrace veřejné dopravy aj.) v rámci aglomerace Zlín-Otrokovice.
- Časové a finanční externality ze zdržení (dopravních zácp) jsou primárně optimalizovány změnou dopravního chování.

2.4 Tematické oblasti opatření

Přehled tematických oblastí opatření, naplňujících oblasti strategických cílů. Tematické oblasti obsahují pracovní souhrn opatření, uvažovaných k posouzení, před rozřazením do scénářů. Opatření budou dále doplněna a specifikována prostřednictvím setkání odborných pracovních skupin.

Strategický cíl 1

Vytvořit efektivně a chytře propojené město s rovným přístupem k mobilitě pro všechny

Tematická oblast	Navrhovaná opatření
1. Zvýšení spolehlivosti, rychlosti a efektivity veřejné hromadné dopravy	<ul style="list-style-type: none"> ■ Modernizace propojení aglomerace kolejovou dopravou a navázání linkové a kolejové dopravy.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posílení trolejbusové dopravy: zvyšování frekvencí a snižování cestovních časů ode dveří ke dveřím (včetně rychlosti a spolehlivosti) VHD úpravou trasování a plynulosti dopravy a optimalizace jízdnicích řádů a umístění zastávek a přestupných uzlů. ■ Rozšíření preference hromadné dopravy: <i>udržování plynulého dopravního proudu v místech, kde nelze vyhradit veřejné dopravě samostatnou jízdnicí dráhu, a naopak držení kongescí v těch úsecích komunikační sítě, kde je zajištěno prostorové oddělení provozu veřejné dopravy od IAD³. Vymezení dynamické, chytré preference veřejné dopravy (např. dynamické, resp. časově omezené buspruhy).</i> ■ Propojení se systémem <i>mobility jako služby</i> pro rozptýlené a specifické dopravní proudy (periferní obce a městské části).
<p>2. Propojení páteřní VHD se záchytnými parkovišti a bezpečnými a rychlými pěšími a cyklistickými vazbami</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posouzení nových napojení pěších vazeb na zastávky MHD a cyklistických vazeb na velké přestupní uzly (P+R a B+R). ■ Změna linkového vedení s ohledem na pokrytí služby parkovišť P+R.
<p>3. Usnadnění přestupů v rámci systému veřejné dopravy</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zkrácení přestupních vazeb mezi kolejovou a linkovou dopravou: posouzení pěšího a cyklistického propojení terminálu Zlín-střed a ul. Výletní v koridoru Gahurova prospektu s přímým pěším napojením na vedení VHD tř. Gahurova; pěší vazby žst. Zlín-Malenovice, Zlín-Podvesná, Zlín-Prštné aj. na zastávky MHD, resp. přestup hrana-hrana. ■ Definice přestupných bodů a stanovení standardů zastávek IDZK a přímých,

³ ČVUT, 2017. Preferenční Osy Veřejné Dopravy. Dostupné z: <http://preferencvhd.info/index.php/projektovani/preferencni-osy/>

	<p>krátkých a bezbariérových přestupných vazeb mezi zastávkovými stanovišti.</p>
<p>4. Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posouzení plošného rozšíření systému cyklistických obousměrek. ■ Rozšíření ucelené cyklistické sítě vyhrazených a sdílených cyklostezek dle posouzení úprav návrhu Generelu Dopravy Zlín. ■ Prodloužení linek linkové dopravy, resp. integrované dopravy do rozvíjející se zástavby.
<p>5. Plánování rozvoje území s prioritou dostupnosti veřejné dopravy na základě principů <i>transit-oriented development</i> (rozvoje, orientovaného na veřejnou dopravu)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vyvážení hodnoty dopravní infrastruktury a hodnoty (atraktivity) místa v okolí dopravních uzlů. ■ Rozvoj čtvrtí a lokalit, založených na pěších (cyklistických) vzdálenostech. ■ Plánování území se smíšeným využitím podél hlavního dopravního koridoru. ■ Management poptávky po osobních automobilech má zásadní vliv na podporu udržitelné mobility a snižování míry automobilizace: development je motivován (např. územními regulativy) ke snižování počtu parkovacích míst na jednotku a preferenci nízko-automobilové podoby veřejného prostoru. Cena parkovacích míst je oddělena od ceny bydlení a domácnosti bez automobilu nedoplácí cenu parkování. Pokud je to možné, parkování je koncentrováno v hromadném garážovém stání a snižuje se parkování v ulicích.
<p>6. Plná krajská integrace, digitalizace odbavování a inovace vozového parku a zastávek</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozšíření IDZK, propojení digitalizovaného odbavení se systémy městské hromadné dopravy v aglomeraci. ■ Zavedení jednotných zón pro všechny módy VHD. ■ Zjednodušení tarifního systému.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zavedení společných mechanismů kontroly jízdného pro jednotlivé složky a dopravce – společný systém odbavení. ■ Zavedení mobilní aplikace pro nákup jízdenek a propojení se systémem P+R. ■ Zvýšení úrovně vybavení zastávek: chytré zastávky, budování přístřešků, bezbariérové úpravy zastávek.
7. Rozšíření podpory sdílených služeb mobility	<ul style="list-style-type: none"> ■ Podpora systémů sdílené mobility sníženými sazbami parkovného, nebo vyhrazením stání (parkovací zóny mikromobility). ■ Finanční podpora služeb sdílené mobility (kol/mikromobility). ■ Rozvoj fondu stání pro jízdná kola / ploch pro odstavení přibližovadel dle české metodiky Cyklistická doprovodná infrastruktura. ■ Testování a posouzení využití systému sdílených e-cargokol.
8. Posílení spolupráce institucí a aktérů v rámci aglomerace a kraje	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posílení role a kapacit manažera mobility, integrátora veřejné dopravy, cyklokoordinátora. ■ Zřízení komise pro cyklodopravu / udržitelnou dopravu.

Strategický cíl 2

Optimalizovat podmínky pro udržitelný a vyvážený mix všech dopravních modů na dělbě přepravní práce

Tematická oblast	Navrhovaná opatření
1. Podpora kompaktních, polyfunkčních městských oblastí, umožňujících krátké a bezpečné cesty.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aplikace stavebních a organizačních nástrojů ke zklidňování dopravy v rezidenčních čtvrtích. ■ Úprava pěších tras do bezbariérové podoby. ■ Spolupráce s městskými částmi na specifických podobách zklidňování dopravy a

	<p>podpory infrastruktury a zázemí pro aktivní mobilitu.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definice úrovně složek občanského vybavení městských částí dle Územně analytických podkladů a identifikace slabých míst s cílem podpory krátkých cest.
<p>2. Zlín se zaměřuje na zlepšování vybavení, komfortu a modro-zelené infrastruktury v uličním prostoru, poskytování většího prostoru pro kulturní, společenské, sportovní, či sousedské aktivity v rezidenčních oblastech.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zpracování plánu modro-zelené infrastruktury, využívajícího vzájemnou podporu snižování prostorových nároků dopravy, revitalizace veřejných prostor a ochrany zájmů životního prostředí. ■ Rozšíření kapitoly participativního rozpočtu pro vybavení veřejného prostoru ■ Standardy zelených parkovišť, umožňujících vsakování dešťové vody a vyšší podíl zeleně (stromů na PM); dodatečná přestavba existujících parkovacích ploch.
<p>3. Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny: aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozšíření metodiky Chodníky 300 do metodiky podoby veřejných prostor pro stanovení minimálních standardů pro usnadnění projektování (města i investorů) s ohledem na potřebu dalších oblastí vybavení a podoby prostoru pro pěší: laviček, sloupků, zábradlí a cyklostojanů, umístování košů, sběrných nádob a dopravního značení, regulace reklamních ploch atd.. ■ Zahrnutí ohledů zranitelných účastníků dopravy a genderových aspektů (šířka, vybavení, osvětlení, bezpečnost) do metodiky Chodníky 300. ■ Úprava křižovatek pro zvýšení bezpečnosti a komfortu zranitelných účastníků dopravy. ■ Bezbariérová a prostorová úprava a selektivní nahrazování podchodů úrovněnými křiženími. ■ Realizace „otevřených ulic“ - pěších zón/rezidenčních zón/sdílených prostorů.

<p>4. Aglomerace Zlín-Otrokovice poskytuje výbornou dostupnost cyklistickou dopravou v rámci regionu i uvnitř města</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Podpora při plánování a realizaci dalších páteřních propojení dle aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje. ■ Zamezení vzniku bariér při modernizaci a rekonstrukcích na státních a krajských komunikacích a při realizaci velkých staveb kolejové dopravy. ■ Vytvoření a průběžná aktualizace pasportu (mapování stavu) cyklistické infrastruktury, poskytnutí dat v rámci veřejné platformy.
<p>5. Zlín zapojuje do podpory aktivní mobility další aktéry se specifickými plány nebo kampaněmi: školy a univerzity, zaměstnavatele, spolky atd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizace Školních plánů mobility a opatření v nich navržených – plánů bezpečných cest do škol. ■ Realizace školních ulic s regulovaným režimem vjezdu a zklidněným okolím. ■ Realizace Institucionálních plánů mobility pro městské instituce. ■ Podpora firemních plánů mobility pro velké zaměstnavatele > 500 zaměstnanců.

Strategický cíl 3

Dosáhnout efektivní politiky parkování podporující dostupnost Zlína

Tematická oblast	Navrhovaná opatření
<p>1. Podpora efektivity využití stávajících parkovacích míst</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizace doplňkových odstavných a záchytných parkovišť pro zvýhodněné dlouhodobé stání a multimodalitu. ■ Realizace/vyhrazení fondu parkovišť K+R při uzlech veřejné dopravy a dalších nárazově vytižených cílů (školy). ■ Digitalizace systému objednání parkovacích míst s transparentní cenou za dobu stání.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Propojení systému automatizované kontroly parkování (mapování / snímání automobilem) a mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací. ■ Sběr dat o využití parkovacích míst na úrovni jednotek parkovacích míst a informační systém o dostupnosti parkování v lokalitách s rozlišením dle zpoplatnění pro druhy uživatelů. ■ Realokace nevyužitého parkování pro podnikání, mobiliář (např. tzv. parklety). ■ Zamezení parkování v rozhledech křižovatek (např. nahrazení dopravních stínů jednotkami stojanů pro kola) a v problematických lokalitách na chodnicích (instalace sloupků, mobiliáře aj.).
<p>2. Snižování míry vjezdu dovnitř obytných a centrálních zón města a snižování míry průjezdu městem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Selektivní modální filtrace a zjednosměrnování ulic. ■ Superbloky: vyhrazení fondu parkování na okrajích zklidněných a revitalizovaných sousedství. ■ Zavedení plošného systému rezidentního parkování s cílem definice a automatizované kontroly obsazení parkovacích míst a nastavení zpoplatnění s cílem dosažení podílu volných parkovacích míst vně jednotlivých zón (cca 15 % volných parkovacích míst pro redukci hledání PM).
<p>3. Zvyšování návratnosti investic do parkovacího fondu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zavedení poplatků za parkování na základě elasticity poptávky. ■ Dodržování principu návratnosti investic pro nově budována parkoviště.

Strategický cíl 4

Snížit dopady dopravního systému na zdraví a životní prostředí

Tematická oblast

Navrhovaná opatření

<p>1. Cílená redukce tranzitní těžké nákladní dopravy v součinnosti se státními institucemi a plány (rozvoj silniční sítě, mýtný systém, podpora nákladní železniční dopravy).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stavba I. a II. etapy dálnice D49 Hulín-Lípa a koordinace mýtného systému pro silnice nižších tříd na státní úrovni. ■ Posouzení systému UVAR – regulace vjezdu nákladních vozidel do částí města. ■ Selektivní omezení a zpoplatnění vjezdu v zónách s vysokou zátěží nákladní dopravy s cílem snížení intenzit, změn vozového parku a místní kompenzace (realizace zmírňujících opatření).
<p>2. V rámci intravilánu města a technických služeb testováno a podporováno vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a zavedení systému městské logistiky.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Testování a posouzení využití systému nákladních elektromobilů a/nebo e-cargokol v Technických službách a Oddělení městské zeleně. ■ Podpora bezemisních a lehkých nákladních vozidel / cargokol v citylogistice – výjimky v zónách se zpoplatněním / omezením vjezdu.
<p>3. Optimalizace doručování a zásobování se zvýšením podílu ekologických vozidel</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Podpora systémů komerčních/komunitních uloženek, snižování množství vjezdů LND do obytných čtvrtí a podpora doručovacích služeb s cílem redukce cest IAD za nákupy. ■ Testování a posouzení využití městského systému sdílených cargokol (např. Brno, Trnava).
<p>4. Snižování nehodovosti (Vize nula)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Řešení nehodových křižovatek a dalších nehodových míst s ohledem na prioritu bezbariérové pěší dopravy. ■ Řešení železničních přejezdů v rámci modernizace trati č. 331. ■ Průběžný monitoring stavu pozemních komunikací a preventivní řešení údržby vozovek ve vlastnictví města a obnovy dopravního značení, včetně cyklistické infrastruktury.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Jednotný systém dopravního značení se zaměřením na sjednocení umístění značek a redukci nadbytečného dopravního značení. ■ Vymáhání dodržování nejvyšší povolené rychlosti ve městě.
<p>5. Snižování fragmentačního a bariérového efektu dopravních staveb.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizace sítě přímých, úrovnových, bezbariérových propojení pro pěší a cyklisty dle návrhu základní sítě pěších tras. ■ Při budování nových dopravních staveb zajištění co nejlepší, bezbariérové průchodnosti pro pěší.
<p>6. Snižování dopadů dopravy na zdraví obyvatel v místě bydliště a centru města.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Snižování místního tranzitu: filtrovaná propustnost na zaslepených komunikacích, dodatečná místní zjednosměrnění. ■ Rekonstrukce povrchu a preference nízkohlukového asfaltu v rezidenčních čtvrtích. ■ Úprava infrastruktury pro alternativní paliva, odrážející změny vozového parku.

Strategický cíl 5

Zvýšit odolnost a spolehlivost dopravního systému

Tematická oblast	Navrhovaná opatření
<p>1. Telematická řešení kolizních míst pro snížení zdržení a citlivosti dopravního systému</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zřizování telematického řízení dopravy v místech s častým výskytem nehod a zdržení na základě detekce nehod (např. telematické kyvadlové řízení provozu v případě nehod pro podjezd Dlouhá-Sokolská). ■ Liniové řízení dopravy na silnici I/49. ■ Zřízení proměnného značení dynamických a/nebo časově omezených vyhrazených pruhů pro preferenci veřejné dopravy v dopravních zácpách.

<p>2. Řízení dopravy</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zvýšení účinnosti preference VHD na křižovatkách. ■ Řízení světelné signalizace na páteřní síti na základě dat o provozu.
<p>3. Externalita motorové dopravy – zdržení v zácpách, environmentální dopady (uhlíková stopa, emise, hluk) – primárně snižovány změnou dopravního chování a implementací technologií</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Podpora obnovy vozového parku veřejné dopravy s vyšším stupněm automatizace (adaptivní tempomaty aj.). ■ Nahrazování autobusové dopravy trolejbusy, parciálními trolejbusy a doplnění systému o kolejovou dopravu. ■ Zavádění nízkoemisních zón.
<p>4. Zvyšování plynulosti a snižování prostorových nároků dopravy v rámci města</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vybudování Prštenské přičky. ■ Vybudování I. etapy Pravobřežní komunikace v úseku Prštné- Louky a Prštné- Podbaba a II. etapy v úseku Louky-Ot- rokovice. ■ Vybudování Fryštáckého přivaděče k D49. ■ Vybudování obchvatu Zálešná. ■ Vybudování průtahu silnice I/49 (tunel pod centrem).
<p>5. Plánování infrastruktury a veřejného prostoru (klimatický komfort) odolné vůči klimatickým změnám.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizace Místní adaptační strategie na klimatickou změnu (riziko fyzického poškození, zatarasení, zaplavení, přerušování provozu na pozemních komunikacích). ■ Integrované plánování mitigace dopadů na zdraví a hygienu (zesílení jevu městského tepelného ostrovu, kvality ovzduší aj.).

Strategický cíl 6

Dosáhnout finanční udržitelnost a udržitelnou správu městské dopravy

Tematická oblast	Navrhovaná opatření
<p>1. Zvyšování efektivity rekonstrukcí místních komunikací</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vytvoření systému automatizované kontroly parkování (např. mapování / snímání automobilem)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Průběžné mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací. ■ Preventivní opravy průběžně monitorovaných komunikací.
2. Snižování časových a finančních externalit zdržení (kongesce), primárně snižováním intenzit IAD (změnou dopravního chování)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozšíření silniční infrastruktury, propustné pro veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu, nezávisle na kapacitě komunikací a dopravních zácpách (vyhrazené pruhy, ochranné/cyklopruhy, oddělené stezky, paralelní stezky).
3. Internalizace dopadů prostřednictvím managementu mobility.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zřízení Zeleného fondu mobility pro (spolu)financování projektů pro podporu veřejné, aktivní mobility (vybrané oblasti akcí) a participativního rozpočtu (revitalizace veřejného prostoru a zklidňování dopravy).
4. Plánování veřejné dopravy a sledování indikátorů SUMP	<ul style="list-style-type: none"> ■ Automatizovaný sběr dat o cestách v rámci vozů linkové dopravy.

2.5 Návrhové scénáře

Plán udržitelné mobility pracuje s třemi Návrhovými scénáři, založenými na Vizi mobility, které nastiňují různé přístupy k řešení identifikovaných problémů v dopravě a naplňování Vize. Na základě:

- participace veřejnosti (dotazníkové šetření),
- workshopů s pracovními skupinami a
- posouzení dopravním modelem, modelem produkce emisí, hlukové zátěže a rozptylové studie

bude zvolen vítězný scénář, který založí koncepci návrhových opatření SUMP Zlín.

2.5.1 Zlín A

Mobilita ve městě je založena na výrazném posílení významu **rychlé, frekventované a kapacitní kolejové dopravy a její integrace s městskou hromadnou dopravou, pěšími a cyklistickými vazbami**. Rozšiřován je význam jednotlivých přestupných uzlů a jejich plynulých (hrana-hrana) vazeb na autobusovou a trolejbusovou dopravu. Rychlý koridor kolejové dopravy umožňuje reorganizaci městské hromadné dopravy, založenou na systému kratších linek, navazujících na větší množství hlavních přestupných uzlů.

Přestupní uzly jsou přímo propojeny tak, aby přestupní vazby trvaly nejkratší možnou dobu – dochází k úpravám lokalit zastávek MHD a dalším podpůrným řešením pro zkrácení bezbariérových pěších vazeb (realizace přístupových ramp, lávek anebo eskalátorů).

Městská aglomerace se rozvíjí primárně podél kolejové trati, s koncepcí rozvoje města na pravém břehu řeky. Kolejová doprava je dobře integrována v městském prostoru a díky vysoké frekvenci a rychlosti slouží i pro cesty v rámci města. Vyšší spolehlivosti a rychlosti veřejné dopravy je docíleno doplněním základní kostry dopravního systému, lokálním odvedením nebo přemístěním individuální a nákladní dopravy, zkrácením linek MHD (nižší kumulativní zpoždění na delších trasách) a prostorovou a organizační preferencí MHD na stávající infrastruktuře. Záchytná parkoviště P+R a B+R slouží zejména pro dostupnost rychlého páteřního koridoru kolejové dopravy. V rámci města je automobilová doprava regulována prostřednictvím zavedení parkovací politiky, zejména na sídlišťích a v centru města.

2.5.2 Zlín B

Páteřní systém dopravy ve městě je založen na rychlé, spolehlivé, integrované, plně elektrifikované veřejné dopravě. Město je plánováno dle principů **rozvoje, orientovaného na veřejnou dopravu**: ekonomická a společenská centra města se koncentrují v dobře dostupném a vybaveném okruhu uzlů veřejné dopravy. Je dosaženo krajské integrace, digitalizace odbavování a inovace vozového parku a zastávek pro **zvýšení komfortu a efektivity VHD**.

Individuální automobilová doprava je preferována pro delší cesty za hranice města; městská hromadná doprava poskytuje v rámci města nejrychlejší a nejspolehlivější dostupnost díky síti preferenčních opatření, chytrým řešením pro zvýšení rychlosti a spolehlivosti a také díky rozšíření pokrytí v rozvojových částech města. V rámci města jsou záchytná parkoviště zřizována v propojení s integrovanou veřejnou dopravou anebo v pěší a cyklistické dostupnosti center (centrum města, areál Svit), primárně transformací existujících kapacit.

2.5.3 Zlín C

Mobilita ve Zlíně je založena na principech **zeleného města krátkých vzdáleností**, propojených zejména veřejnou a aktivní dopravou. Zlín je již v současnosti tzv. „**15minutové město**“, v němž je většina cílů dostupná do 15 minut na kole, pěšky, nebo veřejnou dopravou; v rámci aglomerace pak rychlou kolejovou dopravou. Založení společenského a ekonomického fungování města na krátkých časech a vzdálenostech díky zvyšování kompaktnosti, blízkosti, rozmanitosti a digitalizace umožňuje zásadním způsobem řešit nejenom velkou část současných dopravních a socio-ekonomických problémů (zdraví, dostupnost

práce, náklady domácností na dopravu), ale i budoucích výzev, zejména rizika výrazného zvyšování nákladů na dopravu a údržbu silniční infrastruktury.

Koncepce rozvoje městské mobility není založena na rozvoji dopravy, ale podpoře dostupnosti ve spojení s rozvojem služeb chytrého města. V rámci částí města dochází k výraznějšímu **zklidňování dopravy**, které umožňuje bezpečnou jízdu na kole. Obyvatelé a návštěvníci využívají služby sdílené mobility a **chráněnou páteřní cyklistickou infrastrukturu**.

Snižuje se pravidelnost a četnost jízd automobily díky lepší nabídce veřejné a aktivní dopravy, tlaku plošné regulace parkování a technologickému rozvoji. Parkování ve zklidněných rezidenčních zónách je částečně přemístováno na okraje rezidenčních zón, snižuje se podíl dlouhodobého parkování v uličním prostoru. Záchytná a odstavná parkoviště v pěší/cyklistické dostupnosti s vyšším podílem sdílených vozidel umožňují flexibilní volbu (vypůjčení) automobilů pro nárazové příležitosti.

2.6 Definice scénářů dle oblastí opatření

Kapitola představuje osy opatření s účelem rozlišení jednotlivých scénářů **pro účely dopravního modelování a zpracování navazujících modelů**.

Oblast opatření hlavní stavební a organizační opatření	Zlín A	Varianta opatření	Zlín B	Varianta opatření	Zlín C	Varianta opatření
Management poplatky						
Management parkování	X	Rozšíření parkovací politiky na sídlištích a v centru města s monitoringem projíždějícími vozidly. Realizace chybějících parkovacích míst v rámci města legalizací stávajícího parkování, selektivním zjednosměrňováním komunikací a parkovacími domy	X	Zaměření na propojení P+R a parkovací politiky odstupňovaného zpoplatnění s monitoringem projíždějícími vozidly. Využití primárně stávajících kapacit kapacitních parkovišť pro zvýhodnění dlouhodobého a záchytného odstavení vozidel v návaznosti na zvýhodnění jízdného MHD	X	Konektory parkování na okrajích zklidněných zón (ekvivalent bodů mobility pro sdílená vozidla/hromadné garáže). Parkovací politika odstupňovaného zpoplatnění uličního stání s monitoringem projíždějícími vozidly. Snižující se míra automobilizace, nahrazená řetězci cest se sdílenými vozidly
Záchytná parkoviště P+R	X	Nová záchytná parkoviště P+R v blízkosti přestupních uzlů integrované dopravy na okrajích města	X	Nová záchytná parkoviště P+R v blízkosti přestupních uzlů integrované dopravy na okrajích města	X	Transformace stávajících kapacit na okrajích města a městských zón s podporou sdílených vozidel (carsharing a ridesharing)

Regulace vjezdu ND, nízkoemisní/efektivní řešení zásobování			X	Časové omezení / finanční regulace vjezdu ND centra města dle emisní normy a váhy vozidla	X	Časové omezení / finanční regulace vjezdu ND do rezidenčních čtvrtí a centra města dle emisní normy a váhy vozidla
Nízkoemisní zóny (NEZ)			?	NEZ v centru města (navazuje na tunel pod centrem)	X	NEZ/bezemisní zóny v obytných čtvrtích, resp. centru města
Smart city Zlín	X	Telematická řešení navádění na parkování, řízení dopravy	X	Řešení preference veřejné dopravy, kontroly uličního parkování	X	Společné platformy sdílené mobility (MaaS), snižování nutnosti cestovat prostřednictvím digitalizace
Veřejná doprava						
Úprava vedení linek MHD	X	Posílení linek, propojených s kolejovou dopravou	X	Prodloužení linek do rozvojových částí města a zvýšení frekvence linek		
Přestupné uzly veřejné dopravy	X	Na jednotlivých žel. zastávkách podél trati	X	Na jednotlivých žel. zastávkách podél trati, významné přestupní místa (Nám. Práce) s definicí pěších vazeb	X	Na jednotlivých žel. zastávkách podél trati, významná přestupní místa (Nám. Práce) s definicí pěších vazeb
Obnova bezemisního vozového parku MHD	X		X		X	
Vyhrazené pruhy pro VHD	X	V centru města s převedením dopravy do tunelu; na silnici I/49 v návaznosti na realizaci Pravobřežné komunikace	X	V rozsahu širšího centra města a radiál. Dynamické nebo časově ohraničené buspruhy na silnici I/49.	X	V rozsahu širšího centra města a radiál. Dynamické nebo časově ohraničené buspruhy na silnici I/49
Aktivní doprava						
Cyklistická infrastruktura	X	Dostavba infrastruktury dle GDZ; posílení ochrany a propojení koridorů, navazujících na kolejovou dopravu (včetně parkovišť B+R)	X	Dostavba infrastruktury dle Generelu dopravy Zlína; posílení ochrany a propojení koridorů, navazujících na kolejovou dopravu; odstranění sdílených pruhů s MHD a nahrazení paralelním vedením tras s ekvivalentní ochranou	X	Doplnění o dodatečné lávky přes most Dřevnice; rozšíření pokrytí a stupně ochrany infrastruktury nad rámec návrhu GDZ

Cykloobousměrky		Stávající stav	X	Doplnění na (potenciálních) významných tazích cyklo dopravy	X	Plošné zavedení režimu dle prostorových možností
B+R	X	Při hlavních uzlech železniční dopravy	X	Při hlavních uzlech veřejné dopravy; napojení na vyhrazenou cyklistickou infrastrukturu	X	Při hlavních uzlech veřejné dopravy; napojení na vyhrazenou cyklistickou infrastrukturu
Ochrana a preference pěších tras			X	Realizace nových pěších propojení, zkracování tras a docházkových vzdáleností k zastávkám veřejné dopravy	X	Snižování aktivní rychlosti vozidel a zvyšování preference na přechodech a sjezdech z nemovitostí.
Úprava křižovatek	X	Úprava křižovatek, navazující na realizaci tunelu v centru, zobousměrnění ulic Štefánikova a Osvoboditelů	X	Úprava křižovatek, navazující na realizaci tunelu v centru	X	Vyšší preference na přechodech a křižovnách (stavební úpravy, přihlašování se do křižovatek)
Zklidněné zóny		Zklidněné zóny v centru města a v rezidenčních čtvrtích	X	Zklidněné zóny v centru města a v rezidenčních čtvrtích	X	Zklidněné zóny v centru města a v rezidenčních čtvrtích včetně tras MHD. Sdílené prostory v centrech místních částí.
Nová komunikační propojení						
Tunel pod centrem dle studie proveditelnosti	X		X			
Obchvat Zálešná	X		X		X	
Prštenská příčka a I. etapa Pravobřežní komunikace	X		X			
II. etapa Pravobřežní komunikace (Louky-Otrokovice)	X	Navazuje na plánovaný rozvoj města podél řeky Dřevnice				

Přivaděč Fryšták	X		X		X	
Přivaděč Příluky	X		X		X	
Dálnice D49	X		X		X	
Modernizace žel t. č. 331	X		X		X	