

Plán udržitelné mobility města Zlín do roku 2035

# Návrhová část



# Plán udržitelné mobility města Zlín

## Návrhová část

---

### Zpracovatel

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



---

### Zadavatel

Statutární město Zlín

---

### Autorský tým

Petr Daněk  
Jana Kočková  
Michal Bajgart

Jitka Ondráčková  
Daniel Szabó  
a další

---

### Datum zpracování

1. června 2022

**Verze 8**

# Obsah

1	Úvod .....	7
1.1	Rámec SUMP Zlín .....	9
1.2	Struktura Návrhové části .....	11
1.3	Spolupráce a odpovědnost .....	12
2	Návrh.....	14
2.1	Vize mobility pro SUMP Zlín.....	14
2.1.1	Východiska pro návrh vize .....	14
2.1.2	Vize mobility.....	16
2.2	Strategické a specifické cíle .....	17
2.3	Návrhové scénáře.....	25
2.3.1	Zlín rychlý.....	25
2.3.2	Zlín integrovaný (vítězný scénář) .....	25
2.3.3	Zlín zelený .....	26
2.3.4	Volba vítězného scénáře .....	26
2.4	Akční a implementační plán .....	27
2.4.1	Přehled návrhu.....	27
2.4.2	Implementační plán.....	29
A	Aktivní doprava .....	36
A.1	Bezpečná a bezbariérová infrastruktura.....	37
A.1.1	Program a akční plán úpravy pěších tras do bezbariérové podoby .....	39
A.1.2	Rekonstrukce chodníků .....	39
A.1.3	Realizace doplňující sítě přímých, úrovňových, bezbariérových propojení pro pěší.....	40
A.1.4	Realizace školních zón .....	40
A.2	Bezpečné křižovatky.....	40
A.2.1	Úprava křižovatek pro zvýšení bezpečnosti a komfortu zranitelných účastníků dopravy .....	41
A.2.2	Bezbariérová a prostorová úprava a doplňování podchodů úrovňovými kříženími.....	41
A.2.3	Zamezení parkování v rozhledech křižovatek.....	42
A.3	Cyklistická infrastruktura.....	42
A.3.1	Rozvoj čtvrtí a lokalit s ohledem na pohyb cyklistů.....	43
A.3.2	Rozšíření systému cyklistických obousměrek .....	44
A.3.3	Rozšíření ucelené cyklistické sítě .....	44
A.3.4	Podpora při plánování a realizaci dalších páteřních propojení podle aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje .....	45
A.3.5	Parkování kol .....	45
A.4	Dostupnost zastávek VHD .....	45
A.4.1	Pěší a cyklistický přístup na zastávky .....	46
A.4.2	Pěší, cyklistické vazby a přestupní vazby železničních stanic a linkové dopravy.....	47
A.5	Sdílení kol a elektrokol.....	47
A.5.1	Propojení se systémem mobility jako služby.....	48
A.5.2	Finanční podpora služeb sdílené mobility .....	48
A.5.3	Vymezení povolených stání (lokalit pro odstavení) prostředků sdílené mobility.....	49
A.6	Metodická podpora aktivní dopravy .....	49

A.6.1 Aktualizace a rozšíření metodiky Chodníky 300 .....	50
A.6.2 Vytvoření metodiky kvality cyklistických tras .....	50
A.6.3 Vytvoření metodiky kvality veřejného prostoru .....	50
A.6.4 Mapování cyklistické a pěší infrastruktury a sběr dat o pohybu cyklistů a chodců .....	50
A.6.5 Posílení plánu údržby.....	50
A.6.6 Zřízení pozice Koordinátora mobility.....	50
<b>B Veřejná doprava .....</b>	<b>52</b>
B.1 Rozvoj linkové dopravy .....	57
B.1.1 Realizace nových propojení a zastávek, změna organizace páteřního dopravního systému .....	58
B.1.2 Účelové linky MHD .....	59
B.1.3 Časová koordinace a intervalový provoz .....	60
B.2 Preference veřejné dopravy .....	61
B.2.1 Prioritní osy preference veřejné dopravy .....	62
B.2.2 Rozšíření preference VHD na SSZ se zahrnutím integrované dopravy a IZS .....	63
B.3 Integrace veřejné dopravy .....	63
B.3.1 Plná integrace veřejné dopravy Zlínského kraje .....	64
B.3.2 Tarifní integrace .....	64
B.3.3 Harmonizace podmínek přepravy .....	65
B.3.4 Modernizace odbavovacího systému .....	65
B.3.5 Aplikace IDZK.....	65
B.3.6 Propojení dispečinku a propojení aplikace MPVNET a Online přehledu vozidel DSZO.....	65
B.3.7 Sběr dat.....	65
B.3.8 Přeprava kol ve vozidlech veřejné dopravy.....	65
B.4 Kvalitní zastávky a přestupní body .....	66
B.4.1 Zřízení nových zastávek linkové dopravy .....	68
B.4.2 Rekonstrukce a modernizace zastávek linkové dopravy .....	68
B.4.3 Terminál Zlín-střed .....	69
B.5 Modernizace vozového parku a infrastruktury .....	69
B.5.1 Rekonstrukce a výstavba měníren.....	70
B.5.2 Zvýšení kapacity trakčního vedení.....	70
B.5.3 Výstavba dobíjecí infrastruktury pro veřejnou dopravu.....	71
B.5.4 Rekonstrukce a modernizace Vozovny Podvesná.....	71
B.5.5 Modernizace vozového parku.....	71
B.6 Rozvoj kolejové dopravy.....	71
B.6.1 Modernizace trati č. 331 .....	72
B.6.2 Rekonstrukce přejezdů a přechodů.....	72
B.6.3 Železniční zastávky a stanice.....	72
<b>C Veřejný prostor a organizace dopravy .....</b>	<b>74</b>
C.1 Management parkování .....	76
C.1.1 Zavedení plošného systému rezidentního parkování.....	78
C.1.2 Realokace nevyužitého parkování pro podnikání, mobiliář, městskou zeleň a vodní infrastrukturu (např. parklety) .....	78
C.1.3 Aktivní snižování nelegálního parkování .....	79
C.2 Chytré parkování .....	79
C.2.1 Chytré parkování .....	80

C.2.2	Propojení systému automatizované kontroly parkování a mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a parkovacích míst.....	80
C.3	Zklidňování dopravy .....	80
C.3.1	Program zřizování zklidněných zón v centru města a jádrech obytných čtvrtí.....	82
C.3.2	Superbloky, zklidněné a revitalizované vnitrobloky.....	82
C.3.3	Aplikace stavebních a organizačních nástrojů ke zklidňování dopravy.....	82
C.3.4	Spolupráce s městskými částmi na specifických podobách zklidňování dopravy a podpory infrastruktury a zázemí pro aktivní mobilitu .....	82
C.3.5	Podpora a realizace akcí „otevřených ulic“ .....	83
C.4	Podpora sdílené a bezemisní dopravy .....	83
C.4.1	Nízkoemisní vozidla Technických služeb města .....	84
C.4.2	Doplnění sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola .....	84
C.5	Systém citylogistiky .....	84
C.5.1	Podpora systémů komerčních/komunitních ‘Uloženek’ .....	85
C.5.2	Testování a posouzení využití městského systému sdílených cargokol.....	86
C.5.3	Vypracování celoměstské strategie ‘citylogistiky’ .....	86
C.5.4	Časová regulace vjezdu nákladních vozidel a zásobování.....	86
C.5.5	Podpora vzniku městských distribučních center .....	86
C.5.6	Vyhrazení parkovacích míst pro zásobování .....	87
C.5.7	Podpora bezemisních a lehkých nákladních vozidel (vč. cargokol) v citylogistice .....	87
C.6	Revitalizace veřejného prostoru .....	87
C.6.1	Zpracování plánu modro-zelené infrastruktury.....	88
C.6.2	Revitalizace městských tříd.....	88
C.7	Podpora udržitelné mobility zaměstnanců.....	88
C.7.1	Realizace Školních plánů mobility .....	89
C.7.2	Realizace institucionálních plánů mobility pro městské instituce.....	89
C.7.3	Podpora firemních plánů mobility pro velké zaměstnavatele .....	89
C.7.4	Zřízení fondu mobility a podpora participativního rozpočtu.....	90
D	Silniční infrastruktura .....	91
D.1	Řízení dopravy a ITS.....	92
D.1.1	Zřizování telematického řízení dopravy v místech s častým výskytem nehod a zdržení.....	93
D.1.2	Systém řízení dopravy v tunelu .....	93
D.1.3	Zřízení jednotného integrovaného systému řízení dopravy.....	93
D.1.4	Zřízení datové platformy o dopravě.....	93
D.2	Záchytná parkoviště P+R.....	94
D.2.1	P+R Příluky.....	95
D.2.2	P+R Malenovice.....	96
D.2.3	P+R Prštné .....	96
D.2.4	P+R Stadion.....	96
D.2.5	P+R Vršava.....	96
D.2.6	Parkoviště Malá scéna .....	96
D.3	Mapování a pasportizace infrastruktury .....	96
D.3.1	Průběžné mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a dopravního značení.....	97
D.3.2	Požizování informačních modelů dopravní infrastruktury .....	97
D.4	Opravy a rekonstrukce .....	97

D.4.1	Rekonstrukce .....	98
D.5	Infrastrukturní stavby .....	98
D.5.1	Přivaděč Příluky .....	100
D.5.2	Boněcká příčka .....	100
D.5.3	Křižovatka Podlesí – Okružní .....	101
D.5.4	Křižovatka Mostní – Březnická .....	101
D.5.5	Pršenská příčka .....	102
D.5.6	Pravobřežní komunikace (Prštné – Podbaba) .....	102
D.5.7	Pravobřežní komunikace (Prštné – Louky) .....	103
D.5.8	Pravobřežní komunikace (Louky – Otrokovice) .....	104
D.5.9	Levobřežní komunikace .....	104
D.5.10	Tunel pod centrem .....	105
D.5.11	Obchvat Zálešná .....	106
D.5.12	Dálnice D49 a Fryštácký přivaděč .....	106
3	Vyhodnocení Návrhu .....	108
3.1	Intenzity dopravy .....	108
3.2	Změny dopravního chování .....	110
3.3	Naplňování cílů Strategie Zlín 2030 .....	110
4	Zdroje a přílohy .....	112
4.1	Seznam zkratk .....	112
4.2	Seznam obrázků .....	113
4.3	Seznam tabulek .....	114
4.4	Seznam literatury .....	114



# 1 Úvod

Hlavním cílem strategických plánů udržitelné mobility (dále jen SUMP<sup>1</sup>) je změna dopravního systému měst ve všech jejich aspektech (tj. v infrastrukturních, organizačních, institucionálních a ekonomických) s cílem zlepšení kvality života a adaptace na rostoucí environmentální a společenské výzvy. **Zlín** je centrem inovací, českého průmyslu, kultury a sportu a de facto celého regionu, včetně dopravy. Zvyšující se stupeň automobilizace ve spojení se současným trendem stěhování se na okraje města, a vysoký podíl průmyslu, silně zatěžují centrum Zlína, kde se v úzkém údolí setkávají dopravní tahy v rámci regionálním, krajským i mezinárodním.

**Zlín má kvalitní síť veřejné dopravy a základy cyklistické infrastruktury v rámci společné aglomerace s městem Otrokovice a odvážné plány pro další projektové realizace. V městském dopravním systému ale stále silně dominuje individuální automobilová a nákladní doprava,** která si (mimo jiné kvůli nízké efektivitě spojené s vysokou hustotou ulic a krátkými cestami) nárokuje nejvíc městského prostoru. Vysoká míra závislosti na automobilové dopravě tak přináší celou řadu problémů. V první řadě přímo poškozují zdraví obyvatel, kvalitu života a veřejného prostoru, ze střednědobého hlediska pak představuje výrazné riziko, jelikož pro cíle snižování emisí životního cyklu z dopravy na národní a nadnárodní úrovni bude právě udržitelná doprava s nejnižšími energetickými a materiálními nároky ve městech prvořadým cílem. Přílišná závislost na automobilové dopravě představuje nepochybně velkou zátěž.

Jedním z hlavních cílů, které se objevují ve strategických koncepcích městské mobility (včetně Koncepce aktivní městské mobility 2021–2030) je **snížení poptávky po mobilitě ve městě, zároveň bez snížení dostupnosti.** Návrh dopravního systému je nutně ovlivněn podobou města, která určuje:

- odkud-kam,
- na jaké vzdálenosti a
- jakými prostředky

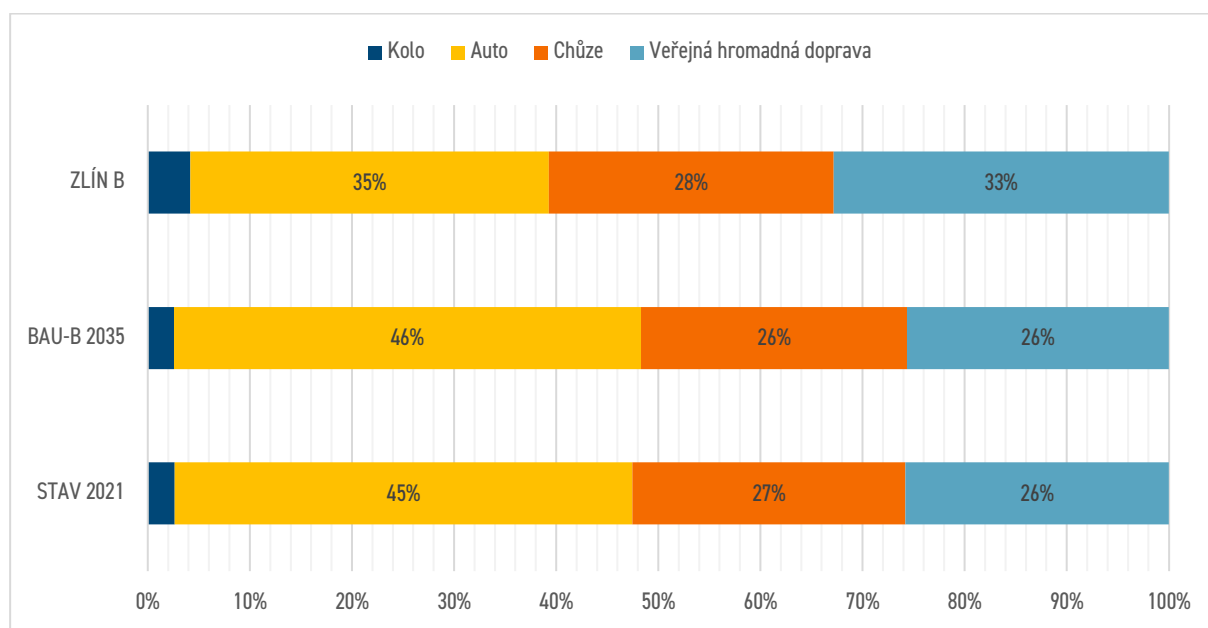
budou lidé cestovat. Součástí „pohybu“ se však stává i virtuální mobilita a virtuální přítomnost, které umožňují snižovat množství nutných cest. Současná **městská struktura Zlína** je založena na **funkčním dělení ploch.** Najdeme zde zóny obytné, průmyslové, rekreační či nákupní, propojené dopravními tepnami, které se setkávají v centru města. Tato struktura je zároveň citlivější na denní, týdenní a nárazové rytmy (společenské události – nebo dopravní nehody), což generuje přetěžování struktury. Tradičním řešením těchto problémů je zvyšování kapacity komunikací, toto řešení ale vede k problému tzv. dopravní indukce (Jevonsův paradox): zvyšování kapacity dopravního systému vede ke zvyšování využití celého systému. Většina přidané kapacity pro motorovou dopravu se téměř okamžitě naplní cestami, které by bez této kapacity nebyly realizovány, nebo by byly

---

<sup>1</sup> Z anglické zkratky Sustainable Urban Mobility Plan.

realizovány jinými způsoby a na jiná místa. Zatímco z teoretického dopravního hlediska by tento problém byl řešitelný neomezeným zvyšováním kapacity a efektivity až do úplné saturace, reálné zvyšování kapacity silnic a ulic pro individuální automobilovou dopravu by mělo za následek další paradox: v důsledku snižování kvality a hodnoty prostředí v centru města a zvyšováním dostupných vzdáleností by vznikla poptávka po zástavbě nových míst, čímž by byla prodloužena mimo jiné docházková vzdálenost, a potenciálně by došlo k vytvoření nových dopravních vazeb. Což by de facto zkomplikovalo obyvatelnost města Zlína. Teorie dopravní indukce však zahrnuje i další mobilní stránku – doba cestování automobilovou dopravou je v přímé vazbě na době přepravy ode dveří ke dveřím veřejnou dopravou. **Zvyšování úrovně služby pro veřejnou a aktivní dopravu, která je ekonomicky výhodná, komfortní a dostupná, tak může snížit počet aut na silnicích.**

**Dopravní chování** je primární oblastí změny Plánů udržitelné mobility. Ve srovnání s *Generellem dopravy Zlín*, **strategický Plán udržitelné městské mobility Zlín předpokládá** (a předpovídá) **výraznou změnu ve prospěch zejména veřejné dopravy** ve srovnání se současným stavem, i očekávaným vývojem, a dosahuje víceméně **vyrovnané využití veřejné a osobní automobilové dopravy**. Graf níže znázorňuje rozdíl modelovaných hodnot volby dopravních prostředků v roce 2021, ve scénáři obvyklého vývoje (BAU) v roce 2035 a na základě modelovaných opatření v návrhovém scénáři.



Obr. 1 Dělna přepravní práce v současném stavu, ve scénáři BAU a modelované hodnoty v navrhovaném scénáři v roce 2035.

Návrh SUMP Zlín tohoto cíle dosahuje zejména výraznou podporou veřejné dopravy (s cílem dosažení alespoň třetiny cest veřejnou dopravou), její rychlosti, spolehlivosti a integrace. Díky tomu budou podpořeny všechny délky a účely cest. Zároveň dojde k synergii s velkými investičními akcemi v rámci veřejné linkové i železniční dopravy. Další ambicí SUMPu Zlín je **stabilizace využití cyklistiky** (s cílem 5–9 %) a **chůze** (s cílem dosažení alespoň třetinového podílu cest) v rámci tzv. **města krátkých vzdáleností**, rozvíjeného v okolí dobře obslužených částí města.



Podnětem k vytvoření strategického dokumentu SUMP byl zejména dokument *Strategie Zlín 2030. Strategie stanovuje vizi pro tematickou oblast Doprava a technická infrastruktura: Zlín – moderní město s přívětivou dopravou – bezpečná, ekologická, zklidněná doprava podporující rozvoj města.*

Vize se konkretizuje v navazujícím strategickém cíli: **„Zlepšit dopravní dostupnost města a dopravu ve městě, docílit snížení intenzity dopravy preferencí odstavných parkovišť, zvýšením konkurenceschopnosti MHD, cyklodopravy, železniční dopravy aj. alternativních způsobů dopravy. Rozvinout a zefektivnit technickou infrastrukturu města v kontextu udržitelného rozvoje“**. Tohoto cíle má být dosaženo právě skrze realizaci doporučení SUMP. SUMP Zlín je připravován pro období let 2021-2035 s vyhodnocením implementace v roce 2030, a navazuje tak na programové období ESIF 2021-2027.

Zpracování SUMP Zlín je navazujícím krokem ke zpracování *Strategického rámce udržitelné mobility* (SUMF Zlín 2018), lze tedy předpokládat významný překryv či duplikaci ve vazbě na zjištění a směřování návrhu. **SUMP Zlín ale zároveň přináší nové principy analýz, na které se zaměřuje a prostředky k řešení, které hledá.** Zapojování širšího spektra oborů, datových podkladů, analytických rámců nebo postupů ale i perspektiv, přináší další návrhy řešení a témata, než na jaká jsme byli dosud v dopravě zvyklí.

Koordinované řešení funkční aglomerace Zlín a zároveň SUMP Otrokovice, včetně jejich vzájemně velmi úzce propojeného dopravního systému, umožní lepší řešení problematiky osobní dopravy v zázemí obou měst, která je v dopravních plánech bohužel často opomíjená a je redukována pouze na řešení parkování.

## 1.1 Rámec SUMP Zlín

SUMP Zlín je základním strategickým dokumentem pro oblast mobility. Je členěn na analytickou a návrhovou část. **Analytická část SUMP Zlín (září 2021)** je posouzením současného stavu a nastaveného vývoje podmínek pro mobilitu (cestování, setkávání se, využití veřejného prostoru), dopravní politiky, infrastruktury města, a vyhodnocuje dopady mobility. **Cílem Analytické části SUMP** je zhodnocení současné podoby mobility ve Zlíně a okolí, přístupu různých institucí k řešení, dopadů dopravy, ale také sumarizaci pravděpodobného vývoje, který není pouze záležitostí městské správy nebo rozhodování obyvatel (např. v rámci voleb). Analýza současného stavu – poptávky, nabídky a dopadů městské mobility – vychází z nutnosti vykonávat cesty za různými cíli (práce, vzdělání, rekreace, nákupy, úřady). Pro podrobnější příčiny současného stavu a možnosti změn je třeba podrobně zkoumat zdroje a cíle cest, jejich závislost na vzdálenosti a na funkční a občanské vybavenosti zón, v nichž lidé tráví pravidelně čas. Průzkum dopravního chování proto spolu s daty o využití území a dalšími zdroji informací o cestách vytváří obraz toho, jak vypadají běžné dny obyvatel různých částí Zlína, jak vypadají jejich běžné cesty, a jaké jsou faktory, které vstupují do jejich rozhodování. **Analytická část** neposuzuje ani nenavrhuje konkrétní řešení – **vytváří základní rámec** a podklady pro diskusi a participaci při tvorbě

Analytickým jádrem SUMP je **čtyřstupňový dopravní model**. Na základě podrobných dat o dopravním chování, využití a pravděpodobných změnách ve využití území, demografickém vývoji a dalších podkladů, umožňuje definovat makroskopické důsledky zejména velkých a dlouhodobých plánů rozvoje města. Dopravní model dále

matematicky modeluje, jak se změní cesty a volby dopravních prostředků na základě změn v dopravní infrastruktuře, demografii obyvatel, nebo organizačních a dalších řešeních.

Desítky let zkušeností s evropským plánováním udržitelné dopravy přispěly mimo jiné k vytvoření prostoru pro diskusi a reflexi navrhovaných opatření. Nicméně cíle, které se týkají **environmentálních dopadů**, zůstávají stejné, i když se jejich formulace a jejich řešení mění a rozšiřuje. Hlavním problémem zůstává otázka: **Jak vytvořit synergii mezi environmentálními dopady, dopady na zdraví, a jak řešit další společenské výzvy a nerovnosti?** Významným problémem je proto z hlediska plánování dopravy například vyvážení odpadů, a obecně řešení nerovností v přístupu k dopravě.

V roce 2019 byla na základě zkušeností se zpracováním evropských SUMP aktualizována *Metodika pro zpracování plánů udržitelné mobility*, na níž v roce 2022 navazuje i aktualizace české metodiky. Druhé vydání evropské *Metodiky pro tvorbu plánů udržitelné mobility* uvádí tři fáze v dlouhodobém plánování udržitelné mobility:

- transformace města, jehož rozvoj je primárně orientován na uspokojování potřeb (přizpůsobování se požadavkům automobilové dopravy),
- na město, v němž je automobilová doprava rovnocennou součástí dopravního systému, tzn. **město, které podporuje veřejnou dopravu, buduje chráněnou cyklistickou a pěší infrastrukturu**, pracuje se změnami využití „dopravního prostoru“;
- a finálně na město transformované na tzv. „**na místo, které je založené na městu**“; tento koncept pracuje s místotvorným charakterem veřejného prostoru města – **rozvívá kvalitu, bezpečnost, přitažlivost a rozmanitost** využití konkrétních míst, v nichž se lidé mohou věnovat ekonomickým, společenským, komunitním aktivitám, a primárně mohou a chtějí využívat udržitelné módy dopravy bez zdržení a ohrožení. V tomto konceptu je hlavním motivem změn spojených s **udržitelnou mobilitou** zdůrazňována **regenerace** původně „dopravního prostoru“ na místa pro setkávání, odpočinek a podnikání. Zároveň takový přístup k mobilitě klade důraz na lokální řešení a lokalizaci: přenos jakékoliv praxe je možný, jen pokud respektuje a vychází z vůle a energie místních obyvatel a uživatelů města (Rupprecht Consult, 2019).

Metodika zpracování SUMP rovněž přináší základní principy realizace – plánování v celém funkčním městském regionu, integrované rozvíjení dopravních modů, meziinstitucionální spolupráce, zapojení dotčených stran a veřejnosti a nastavení monitoringu a evaluace – příprava na pravidelnou aktualizaci (viz **Obr. 2**).



Obr. 2 Principy plánování udržitelné mobility (přeloženo z Eltis, 2021)

Podpora rozmanitosti, propojení a kompaktnosti multifunkčního městského prostoru nemusí být založena pouze na velkých (integrujících) stavbách. **Zlín je městem s aktivní komunitou veřejnosti, architektů, odborníků, či sdružení**, které pomocí malých zásahů – případně i absence zásahů pro zachování existujících hodnot – **utvářejí charakter města pro lidi.**

## 1.2 Struktura Návrhové části

*Strategický plán SUMP Zlín* je vypracován v souladu s *Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility*, s ohledem na nedávnou publikaci druhého vydání této metodiky pro česká města (2022). Návrh dopravního systému čerpá primárně z dokumentu *Strategie Zlín 2030, Strategického rámce udržitelné mobility města Zlín (SUMF<sup>2</sup>)* (2018) a z participace veřejnosti a stakeholderů. Strategie byla zpracována paralelně s *Integrovanou územní strategií Zlínské aglomerace pro období 2021-2027*, zejména s prioritní oblastí P01 Udržitelná doprava a jejími strategickými cíli.

Návrhová část sestává z:

<sup>2</sup> Z anglické zkratky Sustainable Urban Mobility Framework.

- Kapitoly **2 Návrh**, která představuje strategické zaměření SUMP Zlín a proces jeho vzniku (Vizi mobility, strategické a specifické cíle, tematické oblasti opatření, návrhové scénáře a jejich vyhodnocení a shrnutí akčního a implementačního plánu).
- Části **Navrhovaná opatření**, která ve čtyřech sektorech (A, B, C, D) představuje podrobný rozpis opatření a jejich oblastí.
- Kapitoly **3 Vyhodnocení**, která představuje vyhodnocení dopadů navrhovaných opatření a vítězného scénáře, a soulad Návrhu se *Strategií Zlín 2030*.

**Vize mobility** představuje hlavní strategické směřování rozvoje mobility, rozvíjí dílčí vizi, zpracovanou v rámci Strategie Zlín 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 SUMP. Pro jednotlivé cíle jsou stanoveny indikátory, které umožňují vyhodnocování naplňování SUMP.

**Tematické oblasti opatření** představují hlavní skupiny posuzovaných opatření, které vymezují obecný přístup k řešení konkrétních oblastí mobility. Tato jsou ošetřena návrhovými opatřeními. **Navrhovaná opatření** jsou konkrétně definována v těchto oblastech – infrastruktura, organizace, nebo provozní opatření.

**Návrhové scénáře** jsou definovány jako tři různé varianty naplnění vize prostřednictvím kombinace opatření. Srovnání vyhodnocených návrhových scénářů umožňuje i díky zapojení veřejnosti stanovit preferované řešení budoucích opatření v rámci dopravní politiky města.

## 1.3 Spolupráce a odpovědnost

Na realizaci plánu se podílelo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ve spolupráci s externím partnerem RADDIT consulting s.r.o.

Na zpracování se podíleli další zúčastněné strany:

- **řídící výbor**, složený ze zástupců jednotlivých politických stran z řad představitelů města Zlín a dalších zapojených institucí,
- **realizační tým**, složený ze zástupců zpracovatele, relevantních odborů Městského úřadu Zlín a supervizora určeného pro zpracování SUMP Zlín,
- **odborné pracovní skupiny** pro jednotlivá témata SUMP (pro jednotlivé oblasti dopravy), jejichž složení vyplývá z analýz *Strategie Zlín 2030*, a zahrnuje členy odborů a městských organizací z různých sektorů – městské úrovně, krajské úrovně, a dalších institucí a orgánů, kterých se řešená témata v oblasti dotýkají.

Odborné pracovní skupiny byly ustanoveny následně:

- Odborná pracovní skupina pro IAD (individuální automobilovou dopravu),
- Odborná pracovní skupina pro dopravu v klidu,
- Odborná pracovní skupina pro veřejnou hromadnou dopravu,
- Odborná pracovní skupina pro pěší a cyklistickou dopravu,
- Odborná pracovní skupina pro komunikaci s veřejností.

V rámci zpracování dokumentu SUMP Zlín byl vytvořen interní dokument *Komunikační strategie*, který je úzce provázán s harmonogramem řešení zpracování SUMP Zlín a stanovuje komunikační, participační a marketingový plán pro zapojení odborné veřejnosti i veřejnosti z řad obyvatel města. **Komunikační a participační aktivity** vycházejí z požadavku na **oboustrannou komunikaci a otevřený přístup** strategického plánování se zapojením široké veřejnosti ve všech etapách zpracování SUMP. Ke všem hlavním milníkům zpracování SUMP Zlín se uskutečnily participační aktivity se zapojením odborné veřejnosti i obyvatel města. Jednotlivým participačním aktivitám předcházely komunikační kampaně s cílem **zapojení veřejnosti do plánování rozvoje města**. Získané podněty byly průběžně zpracovatelským týmem vypořádávány a zohledňovány ve finálním dokumentu. Jednotlivé participační kroky v průběhu analytické a návrhové části SUMP Zlín:

- vytvoření webových stránek pro účely SUMP Zlín s online webovým formulářem pro podněty od veřejnosti a aktuálními příspěvky k zapojení se (květen 2021),
- setkání odborné veřejnosti z odborných pracovních skupin k identifikaci problémů v dopravě pro současný stav (průběžně v roce 2021 do září 2021),
- spuštění online mapy pro sběr podnětů v analytické části zaměřené na subjektivně vnímané problémy v dopravě (kategorizováno dle módů dopravy) – respondenty byly obyvatelé Zlína a zlínské aglomerace (do září 2021),
- projednání analytické části SUMP Zlín s veřejností (prezenční formou, září 2021).
- jednání s odbornou veřejností (odborné pracovní skupiny) k vizi a cílům mobility (prezenční forma září-listopad 2021),
- sběr podnětů v online dotazníku i tištěné verzi k návrhovým opatřením od obyvatel města a zlínské aglomerace (leden-březen 2022),
- uskutečnění online jednání s odbornou veřejností z odborných pracovních skupin k návrhovým scénářům mobility (říjen 2021-březen 2022),
- sběr podnětů v online dotazníku k návrhovým opatřením a návrhovým scénářům mobility od odborné veřejnosti z odborných pracovních skupin (březen 2022),
- jednání se zástupci Komise dopravy k návrhovým opatřením (prezenčně březen 2022),
- projednání návrhové části a výsledného návrhového scénáře se zastupiteli (prezenčně duben 2022),
- projednání návrhové části SUMP Zlín s veřejností (prezenčně duben 2022).



## 2 Návrh

### 2.1 Vize mobility pro SUMP Zlín

#### 2.1.1 Východiska pro návrh vize

Na **národní úrovni** se SUMP vztahuje k těmto strategickým dokumentům:

- Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Aktualizace 2021)
- Koncepce městské aktivní mobility 2021–2030 (2021)
- Koncepce veřejné dopravy 2021–2025 s výhledem do 2030
- Strategie BESIP 2021–2030
- Politika ochrany klimatu ČR (2017)
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (Aktualizace 2021)
- Politika územního rozvoje ČR 2008, ve znění Aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5 (2021)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021) a Operační program doprava 2021–2027
- Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky (2019)
- Národní akční plán čisté mobility (aktualizace z 2021)

Na **krajské úrovni** se SUMP vztahuje zejména ke strategickým dokumentům:

- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje v úplném znění po vydání Aktualizací č. 1, 2, 3 a 4 (2022)
- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 (2019)
- Územně analytické podklady Zlínského kraje - 5. úplná aktualizace (2021)
- Generel dopravy Zlínského kraje (2020)
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava – CZ07 (Aktualizace 2020)

Na **městské úrovni** se SUMP vztahuje zejména ke strategickým dokumentům:

- Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 - ZLÍN 2030 (2021)
- Územní plán města Zlína – Úplné znění po vydání změny č. 3B a 3D (2020)
- SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility (2018)
- Generel dopravy pro město Zlín (2016)

- Integrovaná územní strategie Zlínské aglomerace pro období 2021-2027 (2022).

Pro zajištění financování projektů z evropských nebo národních dotačních programů je zásadní, aby byl SUMP Zlín v souladu s podporou mobility v rámci ITI. Cíle a opatření SUMP Zlín pro rok 2035 jsou do značné míry ve shodě s cíli a opatřeními *Integrované územní strategie ITI Zlínské aglomerace pro období 2021-2027* v oblasti mobility. Strategie ITI se věnuje udržitelné dopravě hned v první ze čtyř prioritních oblastí, která se zaměřuje na řešení problematické dopravní situaci ve Zlínské aglomeraci. Strategickým cílem prioritní oblasti je „Podpořit rozvoj udržitelných forem dopravy a snížit negativní vlivy dopravy“, což je zcela v souladu s cíli SUMP. SUMP rozpracovává celou problematiku zevrubněji a má do určité míry odlišné členění, proto se jednotlivé specifické cíle *Strategie ITI* a jejich opatření řeší v rámci několika různých strategických cílů SUMP.

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

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

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

Tab. 1 Tematické oblasti Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030



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

- 1) **Podpory a posílení významu udržitelné dopravy ve městě zejména prostřednictvím rozvoje infrastruktury a preference udržitelné dopravy.**
- 2) **Vyřešení dopravy v klidu na území celého města včetně návaznosti širších prostorových vazeb Zlínské aglomerace.**
- 3) **Propojení územního a dopravního plánování s cílem maximalizovat vhodné podmínky pro využití udržitelných modů dopravy.**
- 4) **Využití možností udržitelné dopravy pro rozvoj podnikání ve městě.**
- 5) **Snižování prostorových nároků dopravy a podpora aktivní dopravy s cílem rozvoje městské zeleně, veřejných prostranství a komunitního života.**
- 6) **Snižování dopadů dopravy a dopravní infrastruktury na zdraví obyvatel a životní prostředí.**
- 7) **Zásadní řešení bezpečnosti v dopravě: dosažení Vize Nula.**

Vzhledem k zaměření SUMP na prioritu veřejné dopravy, rozpracovává vize SUMP i vizi SUMF (*Strategického rámce udržitelné mobility*, zpracovaného v roce 2018):

*„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 přispívá ke tvorbě atraktivního městského prostředí a posiluje konkurenceschopnost aglomerace.“* (Haskoning DHV Czech Republic, 2018).

## 2.1.2 Vize mobility

Finální Vize mobility byla vytvořena prostřednictvím:

- **Vizionářského workshopu** (říjen 2021) – identifikace hlavních hodnot a priorit rozvoje mobility s členy odborných pracovních skupin SUMP Zlín v rámci tří kulatých stolů;
- **Setkání a připomínkování** odborných pracovních skupin a Řídícího výboru (listopad-prosinec 2021) s posledními připomínkami a zapracovanými změnami v březnu 2022.

Vize mobility je formulována následovně:

**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.

## 2.2 Strategické a specifické cíle

**Plán SUMP Zlín je založen na 6ti strategických cílech.** Na jednotlivé strategické cíle jsou navázány specifické cíle, pro něž jsou stanoveny konkrétní indikátory, umožňující vyhodnocování změn v dopravním systému, dopravním chování a dopadech dopravy.

V rámci koordinace zpracování plánů mobility na evropské úrovni byla vytvořena harmonizovaná sada indikátorů udržitelné městské mobility (tzv. **SUMI – Indikátory udržitelné městské mobility**), která umožní srovnávání hodnot indikátorů v rámci postupně doplňované databáze měst. Tyto indikátory zároveň představují minimální doporučovanou sadu indikátorů.

Cíle SUMP Zlín vycházející z indikátorů SUMI (sady indikátorů, harmonizované na evropské úrovni) jsou označeny<sup>\*3</sup>. Pro účely monitorování procesu implementace byly indikátory redukovány, a jejich výčet je obsahem kapitoly **2.4.2.3.1 Indikátory udržitelné mobility**.

### Strategický cíl 1

#### **Efektivně a chytře propojené město: 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. Páteří sítí Veřejné hromadné dopravy (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 dopravu<sup>4</sup> 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

<sup>3</sup> Sada indikátorů a metodika pro výpočet jejich hodnot je k dispozici na: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

<sup>4</sup> 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.

## Návrh: Strategické a specifické cíle

senzorů vozidel a integrace se systémem mobility jako služby umožňuje efektivnější plánování obslužnosti a zároveň sledování indikátorů SUMP.

### Specifické cíle:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací indikátory (kvalitativní/kvantitativní)
SC1.1	Zvyšuje se spolehlivost veřejné dopravy.	Průměrný rozptyl časových rozdílů v příjezdu vozidel veřejné dopravy.
SC1.2	Zlepšuje se dostupnost veřejné dopravy pro ekonomicky nejslabší skupiny obyvatel (SUMI 1)*.	Podíl domácího rozpočtu nejchudšího kvartilu populace, potřebný pro nákup jízdenky pro veřejnou dopravu (měsíční jízdenka, nebo ekvivalent) v oblasti bydliště.
SC1.3	Zkracuje se doba dojíždky do práce pro všechny cesty (SUMI 16)*.	Průměrná doba dojíždky do práce nebo za vzděláním.
SC1.4	Zlepšuje se propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvyšuje se počet pěších, cyklistických a linkových propojení městských částí.	Průměrná délka vzájemných cest mezi centry místních částí pěšky a na kole.
SC1.5	Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny: aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace (SUMI 2)*.	Podíl jednotlivých složek systému VHD (zastávky, vozidla, stanice), bezbariérově dostupných pro každý mód zvlášť (kolejovou a linkovou dopravu), vážený dle počtu cestujících.
SC1.6	Roste podíl bezbariérových zastávek VHD.	Podíl bezbariérových zastávek VHD.

Tab. 2 Specifické cíle Strategického cíle 1

## Strategický cíl 2

### Udržitelné město: 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:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací indikátory (kvalitativní/kvantitativní)
SC2.1	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).	Počet a plocha implementovaných projektů dopravního zklidnění.
SC2.2	Revitalizace veřejných prostor vytváří prostor a příležitosti pro kulturní, společenské a sousedské aktivity.	Počet společenských akcí se zábořem dopravního prostoru.
SC2.3	Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu (SUMI 17)*.	Poměr rozlohy ploch veřejných prostor pro všechny druhy městské dopravy, včetně přímého a nepřímého využití vůči počtu obyvatel (↓)
		Podíl ploch pro nemotorovou a veřejnou dopravu (↑).
SC2.4	Zvyšuje se absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65-75 % v letech 2030 a 2035); snižuje se objem vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města.	Podíl přepravní práce udržitelných modů dopravy (podíl počtu cest) (↑).
		Přepravní práce aktivní dopravy (osobokm) (↑).
SC2.5	Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargokola, mikromobilita).	Počet bodů sdílené mobility (↑); počet obyvatel s dostupností bodů sdílené mobility do 15 minut (↑).
		Počet poskytovaných vozidel sdílené mobility (↑); počet poskytovaných vozidel dle jednotlivých kategorií vozidel (↑).
SC2.6	Rozšiřuje se multimodální integrace (počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy) (SUMI 11)*.	Počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy (↑).

SC2.7	Roste spokojenost s veřejnou dopravou (SUMI 12)*.	Vnímaná spokojenost s aspekty veřejné dopravy (cena, dostupnost, bezpečnost, frekvence, spolehlivost) (↑).
SC2.8	Město zapojuje do podpory aktivní mobility další aktéry se specifickými plány nebo kampaněmi: školy a univerzity, zaměstnavatele, či spolky.	Počet realizovaných školních plánů mobility (ŠPM) a firemních/institucionálních plánů mobility (↑).
SC2.9	Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory udržitelné firemní mobility – podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojížděku do práce.	Podíl udržitelné dopravy (aktivní a veřejné) na dojížděce na do práce (↑).

Tab. 3 Specifické cíle Strategického cíle 2

### Strategický cíl 3

#### Dostupné město: 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 poptávky a odstupňovaného režimu zpoplatnění. Klesající zatížení parkováním zdarma v ulicích uvolňuje prostor pro využití dopravních prostředků s konečnou vyšší hodnotou (veřejná doprava, pěší/cyklistická infrastruktura, podnikání, krátkodobé stání a zásobování, parkování ZTP a ZTP/P, mobiliář a městská zeleň).

#### Specifické cíle:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací indikátory (kvalitativní/kvantitativní)
SC3.1	Parkovací politika upřednostňuje parkování rezidentů v okolí bydliště před parkováním návštěvníků, zvyšuje ekonomickou návratnost systému a daňové příjmy na základě podpory přihlášení trvalého bydliště.	Počet parkovacích míst v uličním prostoru (↓).
SC3.2	Snižuje se podíl nelegálně parkujících vozidel.	Podíl nelegálně parkujících vozidel (↓).

SC3.3	Snižuje se podíl plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel.	Rozloha ploch, vyhrazených pro parkování (↓).
SC3.4	Navrhování fondu parkování v rámci nových čtvrtí a projektů je plánováno s ohledem na cíle udržitelné mobility a snižování míry automobilizace.	Podíl počtu veřejných parkovacích míst na počtu obyvatel (↓).
SC3.5	Zavádí se telematické řešení části parkovacího fondu – chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst, bezhotovostní platba.	Podíl chytrých parkovacích míst na celkovém počtu parkovacích míst (↑).
SC3.6	Zkracuje se doba hledání parkovacích míst.	Potíže s nalezením parkovacího místa v místě bydliště (dotazníkové šetření) (↑).

Tab. 4 Specifické cíle Strategického cíle 3

## Strategický cíl 4

### Čisté a bezpečné město: 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. Obecně platí, že doprava se velkou měrou podílí na klimatické krizi. Tento cíl tak míří na zodpovědnější způsob přepravy osob a zboží s ohledem na životní prostředí (včetně zdraví občanů zlínské aglomerace).

#### Specifické cíle:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací indikátory (kvalitativní/kvantitativní)
SC4.1	Snižuje se nehodovost (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030 (SUMI 5)*.	Počet úmrtí / rok / 100 000 obyvatel (↓).
		Index závažnosti dopravních nehod / rok / 100 000 obyvatel (↓).
		Počet úmrtí chodců a cyklistů / rok / počet cest aktivní dopravou (↓).
SC4.2	Snižuje se uhlíková stopa provozu dopravy o 50 % do roku 2030 oproti roku 2020 (SUMI 7)*.	Ekobalance emisí skleníkových plynů z osobní a nákladní dopravy na počet obyvatel (↓).

SC4.3	Městská hromadná doprava je z 90 % bezemisní v roce 2035.	Podíl bezemisních vozidel na vozovém parku DSZO (↑).
SC4.4	Snižuje se hluková zátěž obyvatel v místě bydliště na hladinu hygienických limitů pro novou hlukovou zátěž (SUMI 4)*.	Podíl počtu obyvatel, bydlících v oblastech s překročenými hodnotami hygienických limitů hluku pro noční a denní dobu $L_{aeq, 8h}$ a $L_{aeq, 16h}$ (↓).
SC4.5	Klesá míra automobilizace a motorizace ve městě.	Míra motorizace a automobilizace obyvatel Zlína (↓).
SC4.6	Snižuje se imisní zátěž a podíl dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města.	Podíl ploch s překročenými imisními limity; celkové emise $PM_{2.5}$ / počet obyvatel (↓).
SC4.7	Snižuje se míra vjezdu do obytných a centrálních zón města a snižuje se počet průjezdu městem a centrálním kordonem města.	Počet cest přes hranice zklidněných částí města (↓) a počet cest přes hranice centrálního kordonu města (↓).
SC4.8	V rámci intravilánu města a technických služeb se testuje a podporuje vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a systém městské logistiky.	Podíl bezemisních a lehkých nákladních vozidel na vozovém parku TS (↓) a v rámci skladby vozového parku nákladní dopravy (↓).
SC4.9	Snižuje se fragmentační a bariérový dopad dopravních staveb.	Počet kolizí s lesní zvěří / rok (↓).
		Počet technických a realizovaných organizačních opatření na snížení bariérového efektu a mortality (↑).
		Udržování optimální hodnoty migračního potenciálu nových staveb (↑).
SC4.10	Zvyšuje se vnímaná (osobní) bezpečnost při cestování (SUMI 13)*.	Vnímaná bezpečnost (↑) v prostředcích veřejné dopravy (dotazníkové šetření).

Tab. 5 Specifické cíle Strategického cíle 4

## Strategický cíl 5

### Odolné a spolehlivé město: Zvýšit odolnost a spolehlivost dopravního systému



## Návrh: Strategické a specifické cíle

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:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací indikátory (kvalitativní/kvantitativní)
SC5.1	Zvyšuje se plynulost dopravy a snižují se zdržení na významných komunikacích*.	Vážená suma zdržení (špičková hodina-denní průměr) na hlavních koridorech dopravy (silnice I.-III. třídy) zvláště pro osobní motorovou a pro veřejnou linkovou dopravu (↓).
SC5.2	Zvyšuje se cestovní rychlost autobusů a trolejbusů VHD.	Průměrná cestovní rychlost autobusů a trolejbusů linkové dopravy (↑).
SC5.3	Zvyšuje se cestovní rychlost kolejové dopravy.	Průměrná cestovní rychlost kolejové dopravy v rámci KÚ Zlín (↑).
SC5.4	Infrastruktura a veřejný prostor jsou plánovány tak, aby byly odolné vůči klimatickým změnám.	Zpracování a implementace plánu adaptace na změnu klimatu (místní adaptační strategie).
SC5.5	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.).	Podíl tranzitní dopravy (↓) a tranzitní těžké nákladní dopravy (↓) na celkovém počtu cest v rámci zájmového území.

Tab. 6 Specifické cíle Strategického cíle 5

## Strategický cíl 6

### Prosperující město: 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 snižovány a kompenzovány a podporují se efektivní, ekologické a zdraví šetrné módy dopravy.

### Specifické cíle:

Číslo	Název specifického cíle	Monitorovací (kvalitativní/kvantitativní)	indikátory
SC6.1	Zvyšuje se efektivita vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic.	Délka rekonstruovaných ulic.	
SC6.2	Zlepšující se koordinace projektů pomáhá slučovat a snižovat náklady.		
SC6.3	Zvyšuje se návratnost investic do realizace a údržby parkovacího fondu a parkovacího systému.	Podíl příjmů z dopravy na nákladech na dopravu.	
SC6.4	Zachovává se vyvážené rozložení nákladů a nároků dopravního systému (parkování, integrace veřejné dopravy aj.) v rámci aglomerace Zlín-Otrokovice.	Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území Zlína k celkovým nákladům DSZO (%).	
SC6.5	Časové a finanční externality ze zdržení (dopravních zácp) jsou primárně optimalizovány změnou dopravního chování.	Souhrnná kapacita komunikační sítě (intenzita vozidel) / celkový počet cest udržitelnou dopravou.	

Tab. 7 Specifické cíle Strategického cíle 6

## 2.3 Návrhové scénáře

Na základě interních setkání odborných pracovních skupin a řídicího výboru byly navrženy **tři rozvojové scénáře**, které různými způsoby navazují na *Vizi mobility* a nastiňují různé přístupy k řešení identifikovaných problémů v dopravě a naplňování *Vize mobility*.

### 2.3.1 Zlín rychlý

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**. V takovém scénáři je podporován význam jednotlivých přestupních uzlů a jejich plynulé, bezprostřední a bezbariérové vazby na autobusovou a trolejbusovou dopravu. Rychlý koridor kolejové dopravy umožňuje reorganizaci městské hromadné dopravy, založenou na systému kratších linek, navazujících na větší množství hlavních přestupních uzlů.

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

Městská aglomerace by se rozvíjela primárně podél kolejové trati (ve vazbě na koncepci 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 optimalizace parkovací politiky, zejména na sídlištích a v centru města.

### 2.3.2 Zlín integrovaný (vítězný scénář)

**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.

### 2.3.3 Zlín zelený

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 umožňuje díky zvyšování kompaktnosti, blízkosti, rozmanitosti a digitalizace 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 v tomto scénáři 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. „Zelený Zlín“ by podporoval obyvatele a návštěvníky města v tom, aby využívali služby sdílené mobility a **chráněnou páteřní cyklistickou infrastrukturu**. Díky opatřením tohoto scénáře by došlo ke snížení pravidelnosti a četnosti jízd automobily, a to díky lepší nabídce veřejné a aktivní dopravy, tlaku plošné regulace parkování a technologickému rozvoji. Došlo by k takovému efektu, že by se parkování ve zklidněných rezidenčních zónách částečně přemístilo na okraje rezidenčních zón, byl by snížen podíl dlouhodobého parkování v uličním prostoru. Podstatným prvkem by byl efekt, kdy záchytná a odstavná parkoviště v pěší/cyklistické dostupnosti s vyšším podílem sdílených vozidel umožňují flexibilní volbu (vypůjčení) automobilů pro nárazové příležitosti.

### 2.3.4 Volba vítězného scénáře

V průběhu února a března 2022 proběhly následující aktivity:

- průzkum preferencí veřejnosti, v rámci kterého byla dotazována preference oblastí změn a preference typových opatření;
- hodnocení scénářů ve vazbě na strategické cíle členy odborných pracovních skupin metodou analytického hierarchického procesu;
- setkání odborných pracovních skupin a řídicího výboru, kdy byly srovnávány modelované dopady dopravy jednotlivých scénářů (posouzení dopravním modelem, modelem produkce emisí, hlukové zátěže a rozptylové studie z hlediska naplňování cílů).

Na základě srovnání výsledků hodnocení byl rozhodnutím Řídicího výboru SUMP Zlín zvolen návrhový scénář **Zlín integrovaný** s odpovídající koncepcí návrhových opatření SUMP Zlín. Návrh opatření byl následně rozdělen na sektory, které rámcově odpovídají rozdělení Generelu dopravy Zlín (2016):

- oblast pěší a cyklistické dopravy, sloučeny do oblasti **Aktivní doprava**,
- oblast **Veřejná doprava**,
- oblast Parkování, rozšířena na oblast **Veřejný prostor a organizace dopravy** a

- oblast **D Silniční infrastruktura**, zahrnující opatření individuální automobilové dopravy.

## 2.4 Akční a implementační plán

Akční plán je implementačním dokumentem Návrhové části Plánu udržitelné mobility Zlín. Akční plán obsahuje seznam podporovaných akcí, hodnocených dle:

- souladu se strategickými a specifickými cíli Návrhu SUMP Zlín;
- hrubého odhadu finančních nákladů dle cenové soustavy a databáze pro dopravní stavby, referenčních realizovaných staveb města, dostupných informací o projektech a plánovaného objemu realizovaných akcí (staveb) za rok/období akčního plánu;
- možností financování z externích dotačních programů;
- priority (významu dopadu opatření na cíle Návrhu);
- časového horizontu.

Za **implementaci Akčního plánu** jsou odpovědné subjekty, které se podílí na přípravě či realizaci jednotlivých opatření (realizátoři opatření). Při posuzování priority jednotlivých opatření je kromě jejich samotného významu pro systém městské mobility důležitá i návaznost a vzájemná podmíněnost staveb, stejně jako možnosti rozpočtu města.

Výběr opatření do Akčního plánu vycházel ze schválené Návrhové části SUMP Zlín. Jednotlivé akce buď vychází z existujících návrhů projektů města a dalších realizátorů (DSZO, SŽ), v různém stádiu přípravy, které byly rozřazeny do návrhových scénářů a posouzeny, anebo vycházejí z dalších navrhovaných opatření, které zatím nejsou ve fázi projektové přípravy.

### 2.4.1 Přehled návrhu

Akční plán zahrnuje návrhy akcí, které jsou v roce 2022 ve stádiu přípravy, nebo realizace, ale rovněž akce, pro které je v rámci období 2022-2027 navrhováno zahájení přípravy.

V rámci 4 základních oblastí dopravy a 27 podoblastí (balíčků opatření) bylo vybráno celkem 94 opatření, 48 z nichž má vysokou prioritu řešení, které jsou strategicky provázány, nebo nevyhnutné pro zajištění stability dopravního systému a tvoří jádro opatření, potřebných pro funkčnost strategie.

#### 2.4.1.1 Nositelé opatření

Akční plán se zaměřuje zejména na akce, jejichž **nositelem je Statutární město Zlín, Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, Technické služby Zlín a Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje**, přičemž podíl na akcích dalších nositelů souvisí s kooperací s městem při přípravě a realizaci. Náklady na implementaci SUMP zahrnují investiční a provozní náklady města, náklady na spolufinancování, náklady partnerů, jakožto i možnost využití dalších finančních mechanismů:

- státních příspěvkových organizací a dotačních programů;

- dotačních programů Zlínského kraje;
- prostředků soukromých partnerských subjektů,
- programů mezinárodní/přeshraniční spolupráce,
- operačních programů,
- dalších dotačních programů, včetně výzkumných programů.

**Statutární město Zlín (SMZ)** je v průběhu let 2022-2027 nositelem a investorem akcí v rozsahu cca 120 mil. Kč. Dalších cca. 180 mil. Kč vyžaduje úplný rozsah spolufinancování akcí z dotačních programů. Přímé financování ze zdrojů SMZ se týká zejména standardních opatření údržby a provozu dopravního systému, realizace strategií a koncepcí. Jádro rozvojových projektů *Návrhu SUMP Zlín*, jejichž nositelem je SMZ, je založeno na zajištění externích zdrojů. Za konkrétní akce jsou odpovědní zejména členové Odboru dopravy SMZ (OD), Odboru realizace investičních akcí a Cyklokoordinátor města Zlín, ve spolupráci s Oddělením koordinace projektů a zapojením dalších odborů. Zvyšování provozních nákladů nových infrastrukturních staveb je vyvažováno revizí a rozšířením parkovací politiky města (rozvojem zón placeného stání).

**Dopravní společnost Zlín-Otrokovice s.r.o. (DSZO s.r.o.)** je nositelem zejména rozvojových opatření, týkajících se rozvoje linek veřejné dopravy, v návaznosti na změny v dopravní síti (nová propojení městských částí, rozvoj území) a s nimi spojených změn ve vozovém parku (rozšíření vozového parku o parciální trolejbusy a elektrobuses, změny v doprovodné infrastruktuře pro specifický vozový park, zavedení elektronického odbavovacího systému, modernizace preference MHD).

**KOVED ZK** je nositelem zejména opatření, týkajících se integrace veřejné dopravy a propojení

**SŽ** je nositelem zejména opatření, týkajících se největší investice v zájmovém území, modernizace tratě č. 331 a navazujících staveb (stanic, zastávek, přejezdů).

**ŘSZK** je nositelem opatření, týkajících se úprav a rekonstrukce komunikací a křižovatek na silnicích ve správě ŘSZK II. a III. třídy.

**ŘSD** je nositelem zejména opatření, týkajících se silnic I. třídy a realizace průtahu silnice I/49 (Tunel Centrum).

### 2.4.1.2 Hodnocení opatření

Prioritizaci jednotlivých akcí je nutno průběžně aktualizovat nejenom kvůli jejich vzájemným vazbám a podmíněnosti, ale také kvůli technickým a ekonomickým nárokům a nutnosti projektové přípravy.

Opatření byla vyhodnocena a prioritizována řešitelským týmem projektu na základě kritérií:

- synergií: opatření podmiňuje další opatření, nebo jeho realizace je provázána s realizací navazujících opatření;
- souladu s nadřazenými strategickými plány (specifikováno v popisu opatření v rámci Návrhové části SUMP Zlín);

- souladu se specifickými a strategickými cíli SUMP a strategií vyšších úrovní (specifikováno v popisu opatření);
- možnosti spolufinancování třetích stran a shody se zaměřením relevantních dotačních programů pro nadcházející programové období;
- hrubého odhadu finančních nákladů dle cenové soustavy a databáze pro dopravní stavby, referenčních realizovaných staveb města, dostupných informací o projektech a plánovaného objemu realizovaných akcí (staveb) za rok/období akčního plánu.

## 2.4.2 Implementační plán

### 2.4.2.1 Organizační struktura

Organizační struktura vychází ze stávající struktury zpracování SUMP Zlín. Odpovědnost je rozdělena mezi následující subjekty:

#### Garant SUMP

Garantem Plánu udržitelné městské mobility Zlína je člen Rady města Zlína, odpovědný za oblast dopravy. Činnost garanta spočívá v předkládání výstupů z procesu tvorby Radě a Zastupitelstvu města Zlína. Garant SUMP zřizuje Řídící výbor SUMP.

#### Řídící výbor SUMP

Řídící (koordinační) výbor (ŘV) je nejvyšším řídicím orgánem projektu. Jeho kompetence spočívají v dohlížení na jeho průběh, nastavení dalšího směřování a ve schvalování zásadních dílčích dokumentů a částí SUMP. Skupina je tvořena zastupiteli jednotlivých politických klubů, kdy každý klub jmenuje jednoho člena a jeho zástupce.

Pro SUMP je ve fázi implementace a monitoringu navrhována následující agenda ŘV:

- projednání a schválení průběhu realizace akcí;
- adaptace opatření: schválení změn v akčním plánu;
- předkládání schválených akčních plánů Radě města Zlína;
- provedení dohledu nad implementací a aktualizací SUMP Zlín.

Jakožto strategický plán dopravy, SUMP Zlín formálně spadá do gesce OD, jehož personální obsazení je nutné rozšířit o pozici **Koordinátora mobility**.

#### Koordinátor mobility (pod OD SMZ)

Koordinátor mobility je odpovědný za:

- shromažďování návrhů nových opatření a jejich návrh pro zařazení do zásobníku projektů/Akčního plánu;
- monitoring implementace a zpracování průběžných zpráv o naplňování SUMP Zlín.



## Oddělení koordinace projektů (OdKP)

Oddělení Koordinace projektů je odpovědné za:

- metodickou pomoc ostatním odborům a nositelů při zjišťování možných finančních zdrojů v dotačních programech a odbornou součinnost při jejich zajišťování.

## Nositelé opatření

- předkládají návrhy projektových záměrů pro zařazení do Zásobníku opatření/Akčního plánu v souladu se strukturou a cíli SUMP Zlín.
- připravují podklady o realizovaných opatřeních za monitorovací období pro OD.

Nastavení implementace plánu dále respektuje interní strukturu koordinace projektů MMZ.

### 2.4.2.2 Aktualizace Akčního plánu a SUMP Zlín

#### 2.4.2.2.1 Zpráva o naplňování SUMP Zlín

V rámci implementace SUMP Zlín probíhá jednou za dva roky od 31. 1. roku po schválení strategie zpracování průběžné *Zprávy o naplňování* v gesci Koordinátora mobility pod Odborem dopravy, které průběžně sbírá podklady o realizaci a změnách jednotlivých projektů ve spolupráci s nositeli opatření a dotčenými odbory a odděleními MMZ.

Struktura zprávy by měla obsahovat:

- přehled realizovaných projektů v monitorovaném období;
- přehled připravovaných opatření v monitorovaném období se stanoveným horizontem realizace a stavem přípravy;
- přehled průběžně naplňovaných opatření (dotační programy aj.);
- přehled nových opatření a vyjmutých opatření ze SUMP Zlín a Akčního plánu (na základě podkladů Řídícího výboru SUMP Zlín).

Vyhodnocení Zpráv o naplňování slouží jako podklad pro aktualizaci SUMP. Úplná aktualizace a SUMP a vyhodnocení dopadů realizovaných opatření probíhá standardně jednou za 5 let, a jejím obsahem je i vyhodnocení navržených indikátorů udržitelné mobility (viz níže).

Nezbytnou součástí aktualizace SUMP je průběžná aktualizace Dopravního modelu města – zpracování změn v infrastruktuře (na základě přehledu realizovaných projektů), osídlení (na základě aktualizace dat z evidence obyvatel), zdrojů a cílů v území, případně dalších změn (sběru dat o intenzitách dopravy a využití veřejné dopravy) v gesci Odboru dopravy.

### 2.4.2.3 Monitoring a evaluace Akčního plánu a SUMP Zlín

#### 2.4.2.3.1 Indikátory udržitelné mobility

Navrhovaný výčet indikátorů je redukováným výčtem indikátorů, definujících specifické cíle SUMP Zlín. Vzhledem k obsáhlosti řešení je vhodná další redukce monitorovaných indikátorů na reprezentativní výčet indikátorů pro jednotlivé strategické cíle s preferencí indikátorů SUMI – **prioritní indikátory** (zejména indikátory SUMI) jsou v tabulce podbarveny modrou barvou.

Část indikátorů se částečně, nebo úplně překrývá s indikátory Strategie Zlín 2030. Pro indikátor podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce byl ve srovnání s cílem Strategie Zlín 2030 navržen ambicióznější cíl (35 % ve srovnání se 45 % dle Strategie), vzhledem k výsledkům modelu volby dopravního prostředku v návrhovém scénáři.

Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor/metodika výpočtu	Měrná jednotka	Směr	
SC1	SC1.1	Zvyšuje se spolehlivost veřejné dopravy.	Průměrný rozptyl časových rozdílů v příjezdu vozidel vůči jízdním řádům.	minuty	↓
	SC1.2	Zlepšuje se dostupnost veřejné dopravy pro ekonomicky nejslabší skupiny obyvatel (SUMI 1).	Podíl domácího rozpočtu nejchudšího kvartilu populace, potřebný pro nákup jízdenky pro veřejnou dopravu (měsíční jízdenka, nebo ekvivalent) v oblasti bydliště.	%	↓
	SC1.3	Zkracuje se doba dojíždky do práce pro všechny cesty (SUMI 16).	Průměrná doba dojíždky do práce nebo za vzděláním.	minuty	↓
	SC1.4	Zlepšuje se propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvyšuje se počet pěších, cyklistických a linkových propojení městských částí.	Průměrná délka vzájemných cest mezi centry místních částí pěšky a na kole.	minuty	↓
	SC1.5	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 (nástupišť) VHD (SUMI 2).	Podíl jednotlivých složek systému VHD (zastávky, vozidla, stanice), bezbariérové dostupných pro každý mód zvlášť (kolejovou a linkovou dopravu), vážený dle počtu cestujících.	%	↑
SC2	SC2.1	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).	Počet a délka implementovaných projektů dopravního zklidnění.	Počet projektů a délka komunikací (km)	↑
	SC2.2	Revitalizace veřejných prostor vytváří prostor a příležitosti pro kulturní, společenské a sousedské aktivity.	Počet společenských akcí se zábořem dopravního prostoru.	počet/rok	↑
	SC2.3	Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu (SUMI 17).	Poměr rozlohy ploch veřejných prostor pro všechny druhy městské dopravy, včetně přímého a nepřímého využití vůči počtu obyvatel (↓); podíl ploch pro nemotorovou a veřejnou dopravu (↑).	index	↓/↑
	SC2.4	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 (SUMI).	Podíl přepravní práce udržitelných módů dopravy (podíl počtu cest) (↑); přepravní práce aktivní dopravy (osobokm) (↑)	% osobokm	↑
	SC2.5	Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargokola, mikromobilita).	Počet bodů sdílené mobility (↑); počet obyvatel s dostupností bodů sdílené mobility do 15 minut (↑); počet poskytovaných vozidel sdílené mobility (↑);	počet	↑

		počet poskytovaných vozidel dle jednotlivých kategorií vozidel (↑).			
	SC2.6	Rozšiřuje se multimodální integrace (počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy) (SUMI 11).	Počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy.	počet	↑
	SC2.7	Roste spokojenost s veřejnou dopravou (SUMI 12).	Vnímaná spokojenost s aspekty veřejné dopravy (cena, dostupnost, bezpečnost, frekvence, spolehlivost)	index	↑
	SC2.8	Město zapojuje do podpory aktivní mobility další aktéry se specifickými plány nebo kampaněmi: školy a univerzity, zaměstnavatele, či spolky.	Počet realizovaných školních plánů mobility (ŠPM) a firemních/institucionálních plánů mobility.	počet	↑
	SC2.9	Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory udržitelné firemní mobility - podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojížděku do práce.	Podíl udržitelné dopravy (aktivní a veřejné) na dojížděku do práce.	%	↑
<b>SC3</b>	SC3.1	Parkovací politika upřednostňuje parkování rezidentů v okolí bydliště před parkováním návštěvníků, zvyšuje ekonomickou návratnost systému a daňové příjmy na základě podpory přihlášení trvalého bydliště.	Počet parkovacích míst v uličním prostoru	počet	↓
	SC3.2	Snižuje se podíl nelegálně parkujících vozidel.	Podíl nelegálně parkujících vozidel.	podíl nelegálně parkujících vozidel v průběhu dne + v průběhu noci	↓
	SC3.3	Snižuje se podíl plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel.	Rozloha ploch, vyhrazených pro parkování.	km <sup>2</sup>	↓
	SC3.4	Navrhování fondu parkování v rámci nových čtvrtí a projektů je plánováno s ohledem na cíle udržitelné mobility a snižování míry automobilizace.	Podíl veřejných parkovacích míst na počtu obyvatel.	%	↓
	SC3.5	Zavádí se telematické řešení části parkovacího fondu - chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst.	Podíl chytrých parkovacích míst na celkovém počtu parkovacích míst.	%	↑
	SC3.6	Zkracuje se doba hledání parkovacích míst.	Potíže s nalezením parkovacího místa v místě bydliště (dotazníkové šetření).	kvalitativní index	↓
<b>SC4</b>	SC4.1	Snižuje se nehodovost (realizace Vize Nula) - žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030 (SUMI 5).	Počet úmrtí / rok / 100 000 obyvatel; kumulativní index závažnosti dopravních nehod / rok / 100 000 obyvatel; počet úmrtí chodců a cyklistů / rok / počet cest aktivní dopravou	index	↓
	SC4.2	Snižuje se uhlíková stopa provozu dopravy o 50 % do roku 2030 (SUMI 7) oproti roku 2020.	Ekobalance (well-to-wheels) emisí skleníkových plynů z osobní a nákladní dopravy na počet obyvatel.	index	↓
	SC4.3	Městská hromadná doprava je plně nízkoemisní s nadpolovičním podílem bezemisních vozidel v roce 2035.	Podíl nízkoemisních (EURO 6 a více) a bezemisních vozidel na vozovém parku.	%	↑
	SC4.4	Snižuje se hluková zátěž obyvatel v místě bydliště na hladinu hygienických limitů pro novou hlukovou zátěž (SUMI 4).	Podíl počtu obyvatel, trvale bydlících v oblastech s překročenými hodnotami hygienických limitů hluku pro noční a denní dobu $L_{Aeq,8h}$ a $L_{Aeq,16h}$	%	↓
	SC4.5	Klesá míra automobilizace a motorizace ve městě.	Míra motorizace a automobilizace obyvatel Zlína.	%	↓
	SC4.6	Snižuje se imisní zátěž a podíl dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města.	Podíl ploch s překročenými imisními limity; celkové emise $PM_{2.5}$ / počet obyvatel.	% / index	↓

	SC4.7	Snižuje se míra vjezdu do obytných a centrálních zón města a snižuje se počet průjezdu městem a centrálním kordonem města.	Počet cest přes hranice zklidněných částí města (↓); počet cest přes hranice centrálního kordonu města (↓).	počet	↓
	SC4.8	V rámci intravilánu města a technických služeb se testuje a podporuje vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a systém městské logistiky.	Podíl bezemisních a lehkých nákladních vozidel na vozovém parku TS (↓) a v rámci skladby vozového parku nákladní dopravy (↓).	%	↓
	SC4.9	Snižuje se fragmentační a bariérový dopad dopravních staveb.	Počet kolizí s lesní zvěří / rok (↓); Počet technických a realizovaných organizačních opatření na snížení bariérového efektu a mortality (↑); udržování optimální hodnoty migračního potenciálu nových staveb (↑)	počet index	/ ↓/↑
	SC4.10	Zvyšuje se vnímaná (osobní) bezpečnost při cestování (SUMI 13).	Vnímané riziko ohrožení a vnímaná bezpečnost v prostředcích veřejné dopravy.	kvalitativní index	↓
SC5	SC5.1	Zvyšuje se plynulost dopravy a snižují se zdržení na významných komunikacích (SUMI 8).	Vážená suma zdržení (špičková hodina-denní průměr) na hlavních koridorech dopravy (silnice I.-III. třídy) zvláště pro osobní motorovou a pro veřejnou linkovou dopravu (↓);	index	↓
	SC5.2	Zvyšuje se cestovní rychlost autobusů a trolejbusů VHD.	Průměrná cestovní rychlost autobusů a trolejbusů linkové dopravy.	km/h	↑
	SC5.3	Zvyšuje se cestovní rychlost kolejové dopravy.	Průměrná cestovní rychlost kolejové dopravy v rámci KÚ Zlín.	km/h	↑
	SC5.4	Infrastruktura a veřejný prostor jsou plánovány tak, aby byly odolné vůči klimatickým změnám.	Zpracování a implementace plánu adaptace na změnu klimatu (místní adaptační strategie).	-	-
	SC5.5	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.).	Podíl tranzitní dopravy (↓) a tranzitní těžké nákladní dopravy (↓) na celkovém počtu cest v rámci zájmového území.	%	↓
	SC6.2	Zvyšuje se efektivita vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic.	Délka rekonstruovaných ulic.	km / rok	↑
	SC6.3	Zvyšuje se návratnost investic do realizace a údržby parkovacího fondu a parkovacího systému.	Podíl příjmů z dopravy na nákladech na dopravu.	%	↑
	SC6.4	Nesnižuje se podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území Zlína k celkovým nákladům DSZO (%).	Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území Zlína k celkovým nákladům DSZO (%).	%	=
	SC6.5	Časové a finanční externality ze zdržení (dopravních zácp) jsou primárně optimalizovány změnou dopravního chování.	Souhrnná kapacita komunikační sítě (intenzita vozidel) / celkový počet cest udržitelnou dopravou.	index	↓

Tab. 8 Indikátory udržitelné mobility

#### 2.4.2.3.2 Procesní indikátory

Procesní indikátory vyhodnocují průběh plnění opatření v jednotlivých sektorech a oblastech Návrhu. Mezi procesní indikátory se řadí i část indikátorů, naplňujících specifické cíle SUMP Zlín:

- SC2.1: Zájem městských částí o zklidnění a revitalizaci veřejného prostoru.
- SC2.2: Počet společenských iniciativ a akcí (zájem občanů o nedopravní využití veřejného prostoru).
- SC2.8: Počet firem a institucí, které projeví zájem o realizaci plánu mobility.

Indikátor	měrná jednotka
Počet realizovaných opatření dle kategorie významu	Počet úspěšně realizovaných opatření v jednotlivých kategoriích
Počet průběžně naplňovaných opatření	Počet průběžně realizovaných opatření v jednotlivých kategoriích

Tab. 9 Procesní indikátory

#### 2.4.2.3.3 Komunikace projektu

Komunikace a participace veřejnosti a dalších stakeholderů i v procesu implementace je zásadní součástí procesu SUMP. Aktivita, definování cílových skupin, cíle a komunikační nástroje *Komunikační strategie* jsou aplikovatelné v celém období implementace.

Přehled připravovaných, realizovaných projektů a projektů v realizaci je v současnosti součástí webových stránek MMZ. Vhodným doplněním je vznik jednotné datové platformy (**opatření D.1.4**), v rámci které je publikován přehled aktuálních dat o dopravě a propojených oblastech (intenzity dopravy, aktuální zdržení ve veřejné/osobní dopravě ze zdrojů dat od dopravců, monitoring kvality ovzduší, vytížení linek veřejné dopravy apod.). Součástí je zároveň jednoduchá interaktivní webová databáze projektů (opatření) a GIS databáze připravovaných stavebních opatření nejenom v oblasti dopravy s datovou strukturou, umožňující zobrazení základních informací o projektu.

# Navrhovaná opatření



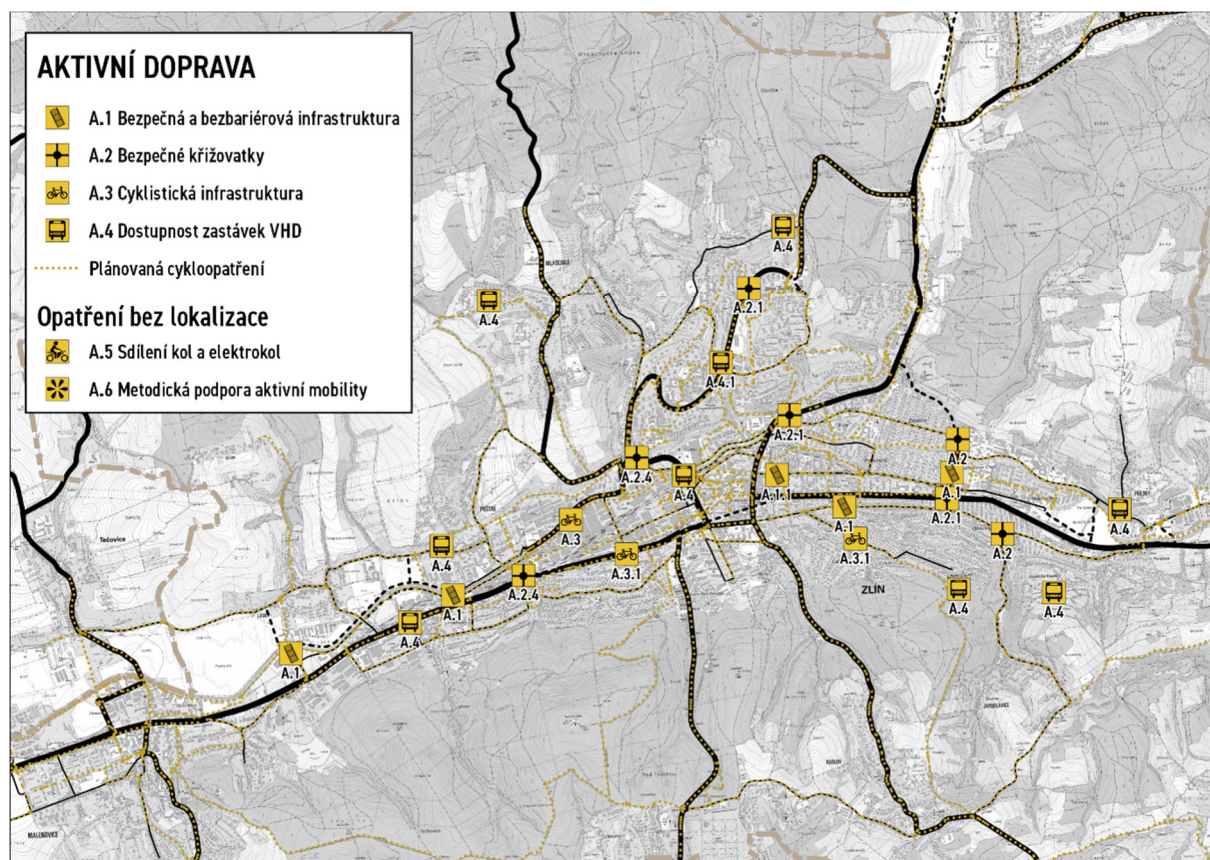


# A Aktivní doprava

Cílem SUMP je výrazné posílení významu aktivní dopavy s různým individuálním přístupem pro jednotlivé části města. Dosažení vize závisí na snižování závislosti na automobilech a podpoře přechodu k veřejné dopravě, která je častěji spojena s chůzí nebo cyklistikou. Přímá podpora aktivní dopavy se pak soustřeďuje zejména na budování nových atraktivních propojení, řešení nehodových míst a křižovatek a podporu polyfunkčních, zdravých čtvrtí, v nichž jsou chůze a setkávání přirozenou součástí života. Řešení se soustřeďuje na kapitoly:

- **A.1: Bezpečná a bezbariérová infrastruktura**
- **A.2: Bezpečné křižovatky**
- **A.3: Cyklistická infrastruktura**
- **A.4: Dostupnost zastávek VHD**
- **A.5: Sdílení kol a elektrokol**
- **A.6: Metodická podpora aktivní dopavy**

Kapitola je úzce propojena zejména s částí C Veřejný prostor a organizace dopavy, která se dále věnuje vytvoření příjemného, atraktivního prostředí pro aktivní dopavu pro všechny a v rámci celého roku.



Obr. 3 Hlavní opatření v oblasti Aktivní doprava.

## A.1 Bezpečná a bezbariérová infrastruktura

### Popis oblasti opatření

Na území města Zlína se nachází lokality, kde **chybí bezpečná infrastruktura pro pěší a cyklisty**. V případě infrastruktury pro chodce se jedná o úplnou absenci chodníků v místech, kde by měl chodník vést v přidruženém prostoru nebo o nedostatečné dopravní značení v místech, kde je stavební uspořádání ulic navrženo ve formě sdíleného prostoru (Letná, Lesní čtvrť, Podvesná, Zálešná apod.). Část pěších tras je neosvětlených a ústí („mizí“) přímo do nechráněného prostoru silnice.



Obr. 4 Vyústění ulice Díly IV-Štefánikova s absencí chodníku a ochrany (zklidnění), nebezpečné zejména v rozhledu. Zdroj: Mapy.cz.

**Potenciál rizika kolizí a nehod** vzniká také na komunikacích se společným (neodděleným) provozem cyklistů a chodců v kapacitně přetížených úsecích. Specifickou problematikou Zlína je svažitost terénu. Bezbariérovost nebo přímota tras je často narušena příliš strmými stoupáními nebo umístěním schodů, a také systémem jednosměrných komunikací, které do jisté míry prodlužují cestu a/nebo zvyšují převýšení.

V lokalitách s vyšší intenzitou automobilové dopravy a zároveň s běžnou povolenou rychlostí ve městech (50 km/hod) je vhodné vést trasy pro chodce a cyklisty v přidruženém prostoru, odděleném od hlavního dopravního prostoru **zeleným pásem**. Naopak v lokalitách s navrhovaným dopravním zklidněním je možné **dopravní prostor sdílet všemi uživateli** (například i v podobě sdílených zón bez zvýšených chodníků). Ze stavebního uspořádání by ale mělo být řidičům automobilů zřejmé, že se jedná o zklidněnou zónu (např. vjezdem do zóny přes zpomalovací prvek a pomocí mobiliáře nebo stromů a dalšími zpomalovacími prvky uvnitř zklidněné zóny apod.). Parkování v obytných zónách je možné pouze na vyznačených místech, přičemž by nemělo docházet k nepřehledným shlukům zaparkovaných aut. Ještě vhodnějším způsobem je parkování automobilů na okraji zón (včetně plánování tohoto typu parkování v nové zástavbě) - příjezd k domovním dveřím je určen ke sporadickému obslužnému využití – dovoz nákupu, zásilek, materiálu apod. Uliční prostor v obytných zónách by měl sloužit především pobytovým funkcím, včetně spontánních her, společenských nebo kulturních akcí a aktivit.



Samostatným tématem je bezpečnost infrastruktury pro aktivní mobilitu v blízkosti mateřských a základních škol a obecně téma bezpečné cesty do škol. Vhodným řešením je **podpora docházky nebo dojíždky** (kolo, koloběžka apod.) dětí do školy ve srovnání s volbou dojíždky automobilem. Tato řešení mohou být podpořena stavebním nebo alespoň organizačním uspořádáním:

- např. parkování automobilů (K+R), které je situováno dále od vstupu do školy, aby nedocházelo ke kolizím s dětmi, které přicházejí pěšky nebo na kole,
- v prostoru před vstupem do škol je vymezen prostor pro pobyt (setkání, společné cesty z/do školy) a veřejnou dopravu.

Propojení celků zklidněných zón souvisí s realizací sítě přímých, úroňových a bezbariérových propojení pro pěší a cyklisty podle návrhu základní sítě pěších a cyklistických tras a navrhované aktualizace metodiky Chodníky 300<sup>5</sup>. Při návrhu nových dopravních staveb je nutné zajištění co nejlepší přímé a **bezbariérové průchodnosti pro pěší a cyklisty**.

Přímá propojení je vhodné navrhovat tak, aby došlo k synergii prolomení liniových bariér. Pro Zlín jsou typické liniové bariéry v podobě řeky Dřevnice, železnice Otrokovice – Vizovice a silnice I/49. Komunikační propojení pro chodce a cyklisty by tedy měla vždy vést v co nejpřímější linii – most nebo lávka přes Dřevnici, železniční přechod nebo přejezd a přechod pro chodce přes silnici I/49. To vše navíc s ohledem na umístění zastávek MHD a železničních stanic a zastávek.

Navrhovaná opatření řeší **konkrétní prioritní problémy**, identifikované v analytické části: za nedostatečnou považujeme přímou trasu pro chodce a cyklisty podél jižní strany silnice I/49 od obchodní zóny v Malenovicích směrem do centra města. Řada zdrojů cest a cílů cest je vázána pouze na lokality jižně od zmíněné silnice (např. cesty v ose obchodní zóna, Malenovice, Podhoří, Letná), přičemž nyní musí, zejména cyklisté, překonávat bariéry v podobě silnice I/49 a železnice, aby mohli použít cyklistickou trasu podél řeky Dřevnice. S ohledem na nezanedbatelné převýšení je toto propojení vhodné umístit podél silnice I/49 bez nadbytečných závleků do svažitého intravilánu. Pro cyklisty je nevyhovující trasa z Čepkova na Jižní Svahy (Nad Stráněmi), která je vedena úseky s příliš strmým stoupáním, střídanými úseky s klesáním nebo po rovině. Vhodnější je návrh plynulého stoupání podél ulic Gahurova a K Pasekám a pod Vědeckotechnickým parkem Univerzity Tomáše Bati. Tam, kde je to nutné, je možné souběžné řešení v jednom prostoru.

---

### Dopady opatření

- Snížení počtu a závažnosti dopravních nehod
- Zlepšení podmínek pro zvýšení komfortu a bezpečnosti chůze a její plynulosti
- Zlepšení podmínek pro zvýšení komfortu a bezpečnosti jízdy na kole nebo invalidním vozíku
- Vyšší kvalita infrastruktury pro pěší a cyklisty

---

<sup>5</sup> <https://www.zlin.eu/chodniky-300-cl-243.html>

## Aktivní doprava: Bezpečná a bezbariérová infrastruktura

- Zkrácení a zjednodušení tras pro aktivní mobilitu mezi městskými částmi
- Vyšší konkurenceschopnost aktivní mobility vůči ostatním druhům dopravy

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nízká míra naplňování z důvodu nízké prioritizace, náročnosti projektové přípravy (majetkové vztahy) a potenciálně vysokých investičních nákladů
- Možné negativní přijetí časového omezení vjezdu

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvýšení počtu 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
- Snížení nehodovosti (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030
- Snížení fragmentačního a bariérového dopadu dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení)
- Zvýšení vnímané (osobní) bezpečnosti při cestování
- Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvýšení počtu 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
- Snížení nehodovosti (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030
- Snížení fragmentačních a bariérových dopadů dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení)
- Zvýšení vnímané (osobní) bezpečnosti při cestování

## Opatření

---

### A.1.1 Program a akční plán úpravy pěších tras do bezbariérové podoby

Opatření formuluje a realizuje dotační program a akční plán rekonstrukcí a úprav pěších tras na základě aktualizované metodiky *Chodníky 300* s cílem dosažení plné bezbariérové průchodnosti (zelené barvy na semaforu vyhodnocení bezbariérovosti) základního systému pěších tras (překážky, povrch, sklon, šířka).

### A.1.2 Rekonstrukce chodníků

Průběžná rekonstrukce chodníků včetně jejich bezbariérových úprav, stromořadí, veřejného osvětlení, doplňování mobiliáře.

### A.1.3 Realizace doplňující sítě přímých, úrovnových, bezbariérových propojení pro pěší

Jedná se o realizaci doplňující sítě přímých, úrovnových, bezbariérových propojení pro pěší podle návrhu základní sítě tras a v lokalitách s chybějící infrastrukturou pro pěší a absencí zklidnění dopravy (obytných zón).

### A.1.4 Realizace školních zón

Obsahem opatření je realizace zón s regulovaným režimem vjezdu v ohraničeném časovém období před/po vyučování a zklidněním okolí škol (školní zóny). Opatření cílí na snížení intenzit dopravy v prostoru před vchodem do škol a v přilehlých ulicích, na snížení dopravních zácp v okolí škol a v obytných čtvrtích, na zvýšení bezpečnosti dětí a posílení bezpečné docházky do škol udržitelnými prostředky. Opatření je součástí pořizování Školních plánů mobility a navazujících opatření: bezpečnostních hlídek, zvýšení bezpečnosti na pěších a cyklistických trasách (šířka a bezbariérovost chodníků, bezpečnost přechodů na hlavních trasách, společné cesty do škol a podobně).

## A.2 Bezpečné křižovatky

### Popis oblasti opatření

Cílem opatření je úprava křižovatek s **ohledem na zranitelné účastníky dopravy**. Tato úprava je jednou z hlavních priorit pro zvýšení bezpečnosti, ale i komfortu zranitelných účastníků dopravy (zúžené jízdní pruhy, osvětlení). Křižovatky a jejich okolí jsou nejčastějším místem dopravních nehod (viz analýza bezpečnosti v analytické části). Z analýzy také vyplývá, že k nehodám dochází často při odbočování.

Ke zvýšení bezpečnosti křižovatek jsou nutné bezbariérové a prostorové úpravy tras pro pěší a cyklisty v křižovatkách a preference přímosti tras na úkor prostorově náročných oblouků pro automobilovou dopravu. Dalším vhodným opatřením pro zvýšení bezpečí i komfortu je selektivní nahrazování podchodů úrovnovými kříženími a systematické řešení nehodových křižovatek a dalších nehodových míst s ohledem na prioritu bezbariérové pěší a cyklistické dopravy.

Křižovatky představují místa zdržení všech účastníků dopravy. Přerušování rytmu chůze nebo plynulosti jízdy na kole je vnímáno negativně, obzvláště pokud k němu dochází na cestě opakovaně. Ke snížení komfortu chůze nebo jízdy na kole dochází také z důvodu nerovností povrchu, což v prostoru křižovatek často představují nevhodně nebo nesprávně osazené obruby a vodící proužky. Opatření rovněž cílí na zohlednění praktického užívání, ale také uživatelského komfortu bezbariérové infrastruktury: byt' norma připouští výškový rozdíl osazeného obrubníku nad vozovkou až 20 mm, jedná se v praxi o nezanedbatelný diskomfort při přejíždění na kole, koloběžce nebo invalidním vozíku, zvláště pokud se před obrubou nachází zahluběný vodící proužek.

Bezpečně řešené křižovatky s přehlednými, přímými a komfortními trasami pro chodce a cyklisty minimalizují negativní vjemy chodců a cyklistů, snižují riziko kolizí s motorovou dopravou a vytváří potenciál pro častější volbu aktivní mobility na úkor automobilové dopravy.

### Dopady opatření

- Snížení počtu a závažnosti dopravních nehod
- Zlepšení podmínek pro zvýšení komfortu a bezpečnosti chůze a její plynulosti
- Zlepšení podmínek pro zvýšení komfortu a bezpečnosti jízdy na kole nebo invalidním vozíku
- Zkrácení doby čekání na zelenou pro chodce a cyklisty

### Rizika a negativní dopady opatření

- Možné negativní přijetí

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvýšení počtu 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
- Snížení nehodovosti (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030
- Snížení fragmentačního a bariérového dopadu dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení).
- Zvýšení vnímané (osobní) bezpečnosti při cestování

## Opatření

---

### A.2.1 Úprava křižovatek pro zvýšení bezpečnosti a komfortu zranitelných účastníků dopravy

Úprava křižovatek s ohledem na prioritu bezbariérové pěší a cyklistické dopravy (vyvýšené přechody se zpomalovacími prahy, doplnění osvětlení, obnova dopravního značení) s cílem snížení počtu dopravních nehod v intravilánu města, včetně přestavby na okružní křižovatky.

### A.2.2 Bezbariérová a prostorová úprava a doplňování podchodů úrovnovými kříženími

Cílem opatření je pasportizace podchodů na území města se specifickým zaměřením na posouzení jejich bezbariérovosti, psychologické bezpečnosti, vybavení, čistoty a osvětlení. Pro zastaralé podchody, které je možné nahradit úrovnovými kříženími na základě hodinových intenzit chodců ve špičkách, je navrhována realizace bezpečných přechodů na stejné trase.

### A.2.3 Zamezení parkování v rozhledech křižovatek

Nahrazení dopravních stínů jednotkami stojanů pro kola a v problematických lokalitách na chodnicích (instalace sloupků, mobiliáře aj.). Konkrétní realizaci řeší *Metodika navrhování flexibilních regulačních sloupků* (CDV, 2015) (str. 25–26, kapitoly 3.4.6 Zvýraznění bezpečnostního odstupu, 3.4.7 Oddělení dopravy v klidu a další).

## A.3 Cyklistická infrastruktura

### Popis oblasti opatření

**Volba chůze nebo jízdy na kole** je silně závislá na **kvalitě infrastruktury** a její faktické i pocitové **bezpečnosti**. Podél komunikací s vyšší intenzitou automobilové dopravy, zvláště pak nákladní, je negativně vnímána absence zeleného pásu. Komfort a plynulost chůze snižují úzká hrdla na chodníku, vytvořená stožáry, sloupky dopravních značek, nádobami na odpad, obchodními poutači apod. Kvalitu pěší infrastruktury také významně snižuje příčný i podélný sklon chodníku u sjezdů k nemovitostem a nevhodně řešené bezbariérové úpravy v místech pro přecházení a u přechodů pro chodce (efekt zvlněného chodníku).

Pro hladkou jízdu na kole s minimem nadbytečně vytvořeného odporu je nutné používat lité povrchy nebo dlažby bez fazet. V lokalitách, kde je z důvodu originálního architektonického řešení nebo památkové ochrany použita štípaná kamenná dlažba, je vhodné použít kostky vyšší jakosti s co nejrovnějším povrchem a dláždit je s co nejmenší spárou. Případně je vhodné vydláždit úzké pásy pro cyklisty z řezané dlažby.

Cílem opatření je vytvořit síť, která je kapacitně a povrchově vyhovující a atraktivní pro všechny skupiny uživatelů a všechny používané podoby cyklistiky. Pro naplnění cyklistického potenciálu je nutno uvažovat nejen na úrovni celé sítě, ale na úrovni systematických detailů řešení. A to s ohledem na **potřeby** nejen současných ale také nových účastníků – **cyklistů**, ale **i chodců**.

Návrh Plánu udržitelné mobility se zaměřuje na následující identifikované nedostatky návrhu Generelu dopravy Zlín:

- nízká kapacita sítě v rámci města,
- nízká úroveň služby (přerušování křižování silnic bez stanovené preference, nutnost sesedat z kola, úzký prostor v smíšeném provozu, absence ramp),
- riziko konfliktů a ohrožení mezi chodci a cyklisty na prostorově nevyhovujících smíšených stezkách,
- omezení regionální dostupnosti směrem na sever (především Fryštáku),
- nízká propustnost území kvůli nízkému poměru navrhovaných cyklistických obousměrek k celkové délce jednosměrek.

Koncepce řešení cyklistické dopravy vychází z TP 179 (Navrhování komunikací pro cyklisty): z kombinace:

- chráněných,
- klidných a zklidněných a

## Aktivní doprava: Cyklistická infrastruktura

- integrovaných propojení,

které tvoří plošnou, ucelenou, bezpečnou a přehlednou síť propojení pro všechny části města a všechny cesty, včetně odstavení kola.

---

### Dopady opatření

- Vyšší kvalita infrastruktury pro cyklisty
- Zkrácení a zjednodušení tras pro aktivní mobilitu mezi městskými částmi
- Vyšší konkurenceschopnost aktivní mobility vůči ostatním druhům dopravy

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Pomalá projektová příprava
- Zajištění finančních zdrojů, nespojitá realizace
- Nedostatečné prostorové poměry a nesouhlasná stanoviska dotčených orgánů
- Možná kolize se zřizováním zón placeného parkování

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy = zvýšení počtu 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
- Snížení nehodovosti (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030
- Snížení fragmentačního a bariérového dopadu dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení)
- Zvýšení vnímané (osobní) bezpečnosti při cestování
- Růst podílu využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu

---

## Opatření

### A.3.1 Rozvoj čtvrtí a lokalit s ohledem na pohyb cyklistů

Rozvoj zón se zklidněnou dopravou, umožňující bezpečnou jízdu cyklistů i bez segregace (cyklisté jsou ve zklidněných zónách vedeni integrovaně). Zklidňování dopravních zón je realizováno tak, aby zbytečně neomezovalo, ale naopak podporovalo jízdu cyklistů v souladu s TP 179:

- povolením cyklistického provozu v pěších zónách,
- zajištěním přehlednosti prostoru a snížení rychlosti pohybu vozidel, včetně kol,

- úprava povrchu v případě povrchu nevhodného a nebezpečného pro jízdu kol (dláždění žulovými kostkami), stejně tak vytváření pásů pro cyklisty s vhodným povrchem,
- zajištění obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných komunikacích, včetně přehledného a bezpečného vedení prostorem křižovatek,
- zřízení cyklistických zón (s možností sezónního vymezení) v ulicích s vysokým provozem cyklistů a souběhem cyklistů, chodců a nízkými intenzitami motorové dopravy (Havlíčkovo nábřeží).

### A.3.2 Rozšíření systému cyklistických obousměrek

Opatření v souladu s TP 179 navrhuje plošné zřizování cykloobousměrek, primárně ve zklidněných zónách dle Návrhu. Systém jednosměrných komunikací je do velké míry aplikován paradoxně kvůli podpoře automobilové dopravy (zvýšení fondu statické dopravy, zamezení nežádoucího tranzitu, nedostatečná šířka). Zavedení cyklistických obousměrek napravuje nerovný stav, kdy není zdůvodnitelná aplikace stejných restrikcí pro cyklistickou dopravu a motorovou dopravu (jízdni kola nevyžadují ekvivalentní šířku průjezdného profilu, ani prostor pro parkování). Zároveň, v souladu s TP 179, jsou cyklistické obousměrky *kromě zdůvodněných případů* automaticky zaváděny ve všech druzích zklidněných zón, včetně retroaktivní aplikace na existující zóny.

### A.3.3 Rozšíření ucelené cyklistické sítě

#### A.1.1.1 Cyklistické trasy západ - východ A

Podle GDZ: Trasa od Otrokovic po levém břehu řeky Dřevnice, levobřežní komunikace, ulice Jateční, Hlavničkovo nábřeží, Terminál, Tyršovo nábřeží, Fügnerovo nábřeží, Havlíčkovo nábřeží, Peroutkovo nábřeží, trasa po levém břehu řeky Dřevnice, ulice Pekárenská, trasa po pravém břehu řeky Dřevnice s návazností na Lůžkovice a Želechovice nad Dřevnicí.

#### A.1.1.2 Cyklistické trasy západ - východ B

Úprava a doplnění GDZ: Trasa od Otrokovic v koridoru podél jižního okraje I/49 propojující Malenovice, Podhoří, Letnou a náměstí Práce. Dále po Štefánikově třídě, Přílucké a Pančavě

#### A.1.1.3 Cyklistické trasy západ - východ C

Podle GDZ: Trasa areál Svit, Terminál, sad Svobody, náměstí Míru, třída Tomáše Bati

#### A.1.1.4 Cyklistické trasy západ - východ D

Podle GDZ: Trasa (Tečovice), Louky, Prštné, Čepkov

#### A.1.1.5 Cyklistické trasy sever - jih I

Podle GDZ: Trasa (Tečovice), nová poloha žst. Zlín - Malenovice, Masarykova, Zabráni



## Aktivní doprava: Dostupnost zastávek VHD

### A.1.1.6 Cyklistické trasy sever - jih II

Podle GDZ: Mladcová, Nábřeží, Šedesátá, Antonínova, Vysoká, Zimní stadion

### A.1.1.7 Cyklistické trasy sever - jih III

Podle GDZ: Pasecká, K Pasekám, Terminál, Desátá, náměstí Práce, Zimní stadion, Filmové ateliery, (Březnice)

### A.1.1.8 Cyklistické trasy sever - jih IV

Podle GDZ: Podlesí I, Na Výsluní, Sokolská, Dlouhá, Osvoboditelů, Hradská, Kudlov

### A.1.1.9 Cyklistické trasy sever - jih V

Podle GDZ: (Velíková, Štípa), Lešná, Kostelec, Fryštácká, Sokolská, Kúty, Lešetín, Lorencova, Hluboká, Slovenská, gymnázium Lesní Čtvrť, (Jaroslavice), Kudlov

## A.3.4 Podpora při plánování a realizaci dalších páteřních propojení podle aktualizace Konceptu rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Je postavena na projektové spolupráci s krajem při prověřování, přípravě a realizaci cyklistických propojení, týkajících se katastrálního území Zlína.

## A.3.5 Parkování kol

Obsahem opatření je rozvoj fondu stání pro jízdní kola nebo ploch pro odstavení tzv. přibližovadel dle české metodiky *Cyklistická doprovodná infrastruktura*. Především u cílů, kde se předpokládá, že cyklisté využijí dlouhodobější stání, se vyplatí vybudovat chráněná, případně hlídaná parkoviště. Podmínky pro realizaci a výpočet kapacit parkovacích míst pro kola (na základě výpočtu metodiky) je také vhodné zahrnout do regulativů území. Parkoviště mají kola ochránit nejen před krádeží, ale i před povětrnostními vlivy.

Opatření s cílem dosažení:

- Vyšší kvality infrastruktury pro cyklisty.
- Nabídky pro bezpečnou úschovu kol zvyšuje potenciál multimodality – B+R apod.
- Při husté síti stanic sdílených kol se zvyšuje poptávka po této službě.

# A.4 Dostupnost zastávek VHD

## Popis oblasti opatření

Pro část zastávek linkové a kolejové dopravy je identifikována příliš dlouhá nebo nedostatečně řešená pěší, v případě hlavních uzlů dopravy i cyklistická vazba. Cílem opatření je:

- rozšíření napojení pěších vazeb na zastávky VHD a cyklistických vazeb na velké přestupní uzly (B+R)

## Aktivní doprava: Dostupnost zastávek VHD

- přímé a bezbariérové napojení zastávek VHD a železničních zastávek na pěší a cyklistickou síť
- přímé a bezbariérové propojení zastávek v rámci přestupních uzlů v páteřních koridorech dopravy (Zlín střed–Zlín, U zámku; propojení zastávek kolejové a linkové dopravy)
- eliminace komplikovaných tras, které jsou příčinou jejich prodloužení a snížení komfortu chůze nebo jízdy na kole (zastávky Baťova nemocnice, Zlín-Přiluky, Podhoří-sídlíště, Náměstí práce, Kříby, Školní aj.)
- optimalizace polohy zastávek MHD nebo přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty a železničních přechodů do podoby logických přestupních uzlů

---

### Dopady opatření

- Lepší dostupnost zastávek VHD pro pěší a cyklisty.
- Dostupnost všech zastávek VHD pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně seniorů, dětí, rodičů s kočárkem
- Vyšší atraktivita a konkurenceschopnost VHD

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nejsou

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny: aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace
- Zavedení multimodální integrace
- Růst podílu využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu
- Růst spokojenosti s veřejnou dopravou

---

## Opatření

### A.4.1 Pěší a cyklistický přístup na zastávky

Pro hlavní nástupní a přestupní uzly veřejné dopravy je důležité také způsob vedení cyklistické dopravy k zastávce, nebo možnost odstavení kola či sdíleného kola v prostoru zastávky (např. zastávka Školní).

Můžeme se setkat s různými způsoby vedení cyklistické dopravy prostorem zastávky je (v závislosti na řešení cyklistické dopravy v ulici):

- v přidruženém prostoru (samostatná cyklostezka, smíšená stezka pro pěší a cyklisty),
- v jízdním pruhu v zálivech (vedení prostorem zastávky pásem pro cyklisty),
- nebo úplným přerušením cyklistických opatření ve zklidněných zónách.

## Aktivní doprava: Sdílení kol a elektrokol

Významnými zastávkami, kterým chybí cyklistický přístup, vedení cyklistů v prostoru zastávky, nebo možnost odstavení kola jsou – Náměstí Práce, U Zámku, Školní, Dlouhá, Náměstí Míru, Slunečná, Poliklinika, Kříby, Česká, Prštné, Baťova nemocnice, Družstevní, Jižní Svahy, Středová, Čepkov, Jižní Svahy, Kocanda, Padělky IX., Společenský dům, Kúty, Pod Babou, U Mlýna nebo Cigánov.

Pro část zastávek, kde existuje cyklistická vazba, končí tato vazba ve větší vzdálenosti od zastávky (např. zastávky aj.) se zhoršenou dostupností a bez možnosti parkování.

### A.4.2 Pěší, cyklistické vazby a přestupní vazby železničních stanic a linkové dopravy

Posouzení pěšího a cyklistického propojení terminálu Zlín–střed a ulic Výletní, Malenovice, Podvesná a Prštné, s cílem zkrácení přestupních vazeb mezi kolejovou a autobusovou dopravou a dobré dostupnosti cílů v okolí zastávek.

## A.5 Sdílení kol a elektrokol

### Popis oblasti opatření

Cílem opatření je rozšíření počtu bodů sdílené mobility (její dostupnosti) a provázanosti s veřejnou dopravou (podpora multimodality), umožnění rychlejších a flexibilnějších cest s využitím kombinace dopravních prostředků. Systém veřejného sdílení kol a elektrokol může fungovat prostřednictvím spolupráce s externím provozovatelem nebo jako rozšířená služba DSZO s integrací půjčovného do tarifů veřejné dopravy. Součástí opatření je rozvoj dobíjecích stanic pro elektromobilitu.

Pokud bude zřízena hustá síť stanic, kde je možné zapůjčení i vrácení sdíleného kola, a zároveň při splnění podmínky dostupné ceny, vzniká vysoká poptávka po této službě. Služba sdílení kol umožňuje kombinovat více dopravních módů během cesty – chůze, jízda na kole, veřejná doprava i automobil. Je vhodné umístit stanice k institucím, zastávkám VHD, kulturním a sportovním zařízením, do obytných lokalit nebo na odstavná parkoviště P+R.

Zvyšování dostupnosti kol (prostředků) s přídatným elektrickým pohonem zvyšuje jejich využitelnost na větší vzdálenosti nebo k překonání převýšení.

### Dopady opatření

- Rozšíření skupiny uživatelů, kteří používají kolo jako dopravní prostředek
- Při husté síti stanic sdílených kol se zvyšuje poptávka po této službě
- Zkrácení cestovní doby dojíždky „od dveřím ke dveřím“ s využitím a podporou multimodality
- Snížení závislosti na nedostatečném pokrytí okrajových částí veřejnou dopravou pomocí využití aktivní mobility pro „poslední míli“

### Návaznost na strategické a specifické cíle

## Aktivní doprava: Sdílení kol a elektrokol

- Nárůst absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce; snižuje se objem vozokm individuální automobilové dopravy
- Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargokola, mikromobilita)
- Je zavedena multimodální integrace
- Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory udržitelné firemní mobility – podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojíždku do práce
- Zkracuje se doba dojíždky do práce pro všechny cesty

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nízké využití služeb a vysoké provozní náklady
- Monopolizace služeb (malý počet provozovatelů)

### Opatření

---

#### A.5.1 Propojení se systémem mobility jako služby

Pro rozptýlené a specifické dopravní proudy (periferní obce a městské části) je podporována **sdílená mobilita pro první a poslední „míli“ cesty**, provázaná s hlavními dopravními uzly. Opatření navazuje na posílení multimodality cyklistické a veřejné dopravy (rychlá dostupnost páteřní trasy z regionu cyklistickou dopravou).

#### A.5.2 Finanční podpora služeb sdílené mobility

Sdílená mobilita cílí na snižování množství dopravních prostředků a snižování nutnosti vlastnit dopravní prostředky. Cílem podpory sdílené mobility je:

- využít cílů SUMP Zlín: narušit pravidelnost cest individuální automobilovou dopravou poskytnutím škály lepších (rychlejších, levnějších, spolehlivějších) alternativ pro různé účely cest a snižováním současné míry přímých a nepřímých dotací automobilové dopravy;
- Poskytnout další „dílek“ do „skládačky mobility obyvatel“ – dostupnost automobilů pro cesty, kde je jeho použití efektivní, a to i bez nutnosti vlastnit automobil.

**Mobilita jako služba** (MaaS) umožňuje jednoduché objednávání různých služeb v rámci jednotných, integrovaných platforem, která umožní srovnání podobných parametrů různých způsobů dopravy. Zároveň jsou schopné zohlednit individuální faktory a další požadované parametry, nebo doplňkové poplatky, které jsou integrované do služeb (např. parkování).

Firemní carsharing, nebo ridesharing (sdílení aut nebo jízd autem prostřednictvím firemních komunikačních prostředků a přizpůsobených platforem) je rychle se rozvíjícím segmentem i pro velké české zaměstnavatele. Tento způsob realizace mobility umožňuje flexibilnější využívání firemní flotily vozidel, generuje snižování nutného počtu parkovacích míst a snižuje počet cest automobily.

### A.5.3 Vymezení povolených stání (lokalit pro odstavení) prostředků sdílené mobility

**Koordinace** zřizování vyhrazených povolených stání pro prostředky sdílené mobility (primárně sdílená kola) s poskytovateli služeb sdílené mobility **snižuje rizika nevhodného odstavení** (blokování průchodu) a zvyšuje dostupnost služeb, jakožto i míst pro parkování kol obecně.

## A.6 Metodická podpora aktivní dopravy

### Popis oblasti opatření

Na národní i nadnárodní úrovni jsou publikovány metodiky, představující možnosti podpory aktivní mobility a zklidňování a humanizace dopravního prostoru – kromě technických podmínek (TP 103, TP 179, TP 128) může být příkladem příručka *Bezpečná obec – příručka pro zklidňování dopravy a humanizaci uličního prostoru*. Pro městské části, které nejsou součástí kompaktní městské zástavby je relevantní *Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí* ČVUT, s cílem zklidňování a humanizace center (návsí) (**Opatření C.3.1**). Cílem opatření je přenos těchto podmínek a metodik do specifického kontextu města prostřednictvím definic metodik pro zřizování těchto opatření, které v detailu řeší podmínky realizace a rekonstrukce jednotlivých druhů uličního prostoru, zástavby, využití prostoru, cílů a potřeb obyvatelů.

### Dopady opatření

- Vyšší kvalita infrastruktury pro pěší a cyklisty
- Jednotlivé městské části spolupracují na řešení specifických podob zklidňování dopravy a podpoře infrastruktury i zázemí pro aktivní mobilitu
- 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

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny: aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace
- Snížení nehodovosti (realizace Vize Nula) – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030
- Snížení fragmentačního a bariérového dopadu dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení)
- Zvýšení vnímané (osobní) bezpečnost při cestování

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nízká míra naplňování a dodržování metodik a koncepcí

## Opatření

---

### A.6.1 Aktualizace a rozšíření metodiky Chodníky 300

Aktualizace metodiky *Chodníky 300* ve smyslu požadavků *Metodiky kategorizace přístupnosti tras a komunikací* (Pražská organizace vozíčkářů, 2017) a zapracování výstupů aktualizované metodiky do *Plánu monitoringu a údržby komunikací TS Zlín*.

### A.6.2 Vytvoření metodiky kvality cyklistických tras

Vytvoření metodiky kvality a údržby cyklistických tras s ohledem na *Technické podmínky TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty* (Ministerstvo dopravy, 2017) a zapracování výstupů Metodiky do *Plánu monitoringu a údržby komunikací TS Zlín*.

### A.6.3 Vytvoření metodiky kvality veřejného prostoru

Vytvoření metodiky se stanovením standardů pro projektování (města i investorů) s ohledem na podporu pobytových funkcí: mobiliář, zahrádky, parklety, sloupky, zábradlí, stojany na kola, nádoby na odpad apod.

### A.6.4 Mapování cyklistické a pěší infrastruktury a sběr dat o pohybu cyklistů a chodců

Vytvoření a průběžná aktualizace pasportu (mapování stavu, databáze a typologie závad) cyklistické a pěší infrastruktury dle opatření **D.3.1 Průběžné mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a dopravního značení**. Sledování pohybu cyklistů na vybraných profilech prostřednictvím systémů detekce (smyčky aj.) anebo spojené detekce s pohybem chodců, případně detekcí trajektorií a kolizí (kamery). Zpětné poskytování dat o pohybech cyklistů prostřednictvím datové platformy o dopravě (**Zřízení datové platformy o dopravě**) s cílem zvýšení motivace pro využití kol.

### A.6.5 Posílení plánu údržby

Zimní údržba cyklistické a pěší infrastruktury má prioritu srovnatelnou s údržbou silniční infrastruktury vzhledem ke vyšší zranitelnosti a riziku nehod a havárií. Lhůty pro odstraňování závad na chodnicích jsou v současnosti mnohem (cca třikrát) delší než pro údržbu místních komunikací, a i pro chodníky první priority mohou podobně dlouhé lhůty znamenat absenci údržby chodníků v době nejvyššího vytižení. Postupné snižování lhůty pro odstranění závad na chodnicích a cyklostezkách, zejména se týká následků sněžení a mrazu, má za cíl prioritně vytvořit podmínky pro průchod v době maximálního využití chodníků a stezek, tedy zejména před začátkem pracovní doby.

### A.6.6 Zřízení pozice Koordinátora mobility

Koordinátor mobility koordinuje proces implementace a monitoringu SUMP Zlín, poskytuje odbornou a metodickou podporu v procesu přípravy a realizace projektů. Zaštiťuje tvorbu a nastavení podmínek koncepčních dotačních programů, včetně sektorových participativních rozpočtů (Školní plány mobility,

## **Aktivní doprava: Metodická podpora aktivní dopravy**

rekonstrukce chodníků aj.). Zaštiťuje komunikaci mezi městem, jednotlivými organizacemi (stakeholdery) a nositeli opatření, včetně městských částí a okolních obcí. Zároveň je ambasadorem udržitelné mobility ve městě – věnuje se přípravě kampaní a aktivit pro podporu udržitelné městské mobility.



# B Veřejná doprava

## Kvalitní a atraktivní veřejná doprava

---

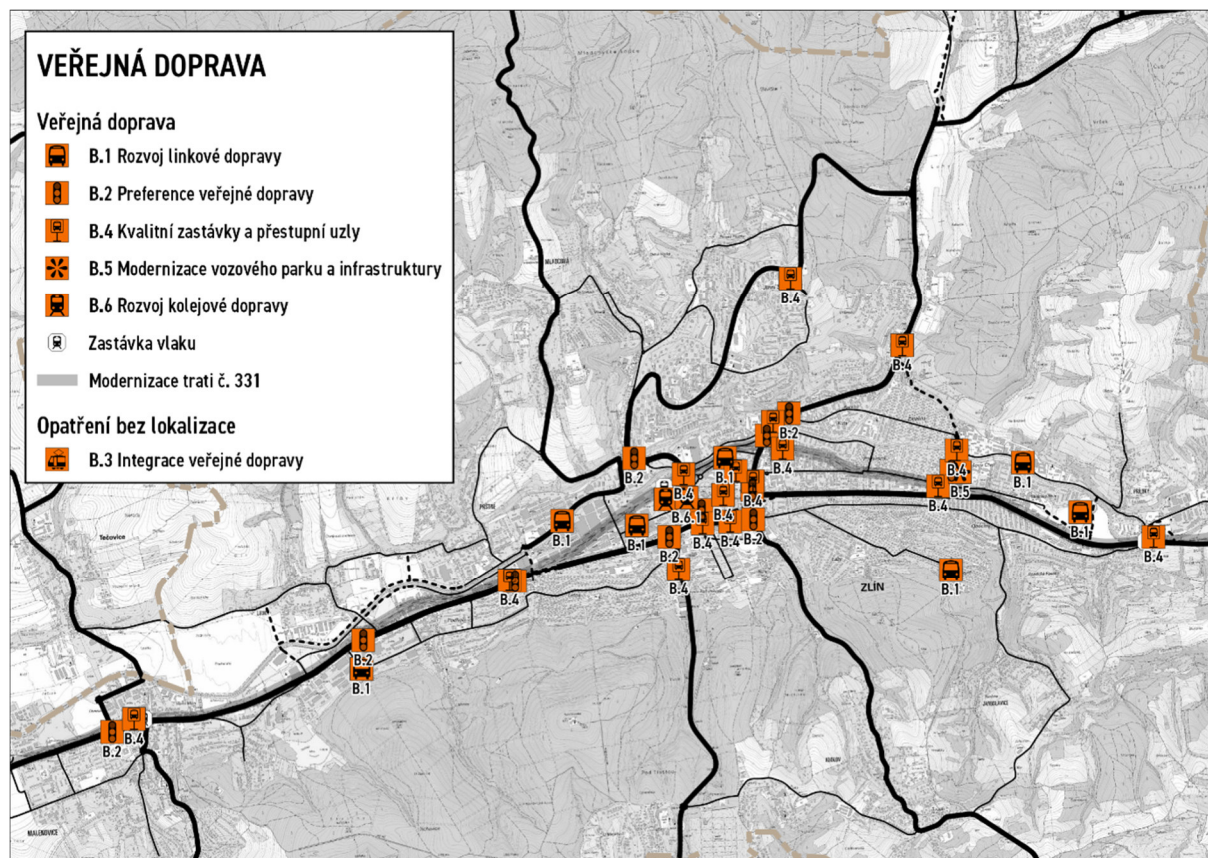
Návrh Plánu udržitelné mobility je zaměřen na výrazné posílení poptávky po veřejné dopravě, tvořící páteřní dopravní systém aglomerace Zlín a Otrokovice. Jeho cílem je nejen zlepšování kvality služeb (tzv. *atraktory*), ale i regulace dlouhodobě prioritizované motorové a statické dopravy (tzv. *represivní faktory*), a jejich vzájemným provázáním (regulace statické dopravy a záchytná parkoviště propojena s uzly veřejné dopravy). Z tohoto hlediska Návrhová část hledá způsoby, jak pro jednotlivé dopravní vztahy maximalizovat atraktivitu veřejné dopravy.

V rámci veřejné dopravy je pro finální scénář vhodné realizovat opatření, které umožní efektivně rozvíjet stávající systém veřejné hromadné dopravy. Navrhovaná opatření souvisejí s rozvojem sítě MHD města Zlín, ale také s integrovanou regionální veřejnou dopravu, která má přesah do celé zlínské aglomerace.

Jednotlivá opatření posilují význam a roli veřejné hromadné dopravy v dopravním systému města Zlín a umožňují **pohodlnější, efektivnější a snadnější přepravu** pro cestující ve veřejné dopravě.

Řešení se soustřeďuje na kapitoly:

- **B.1: Rozvoj linkové dopravy**
- **B.2: Preference veřejné dopravy**
- **B.3: Integrace veřejné dopravy**
- **B.4: Kvalitní zastávky a přestupní body**
- **B.5: Modernizace vozového parku a infrastruktury**
- **B.6: Rozvoj kolejové dopravy**



Obr. 5 Hlavní opatření v oblasti Veřejná doprava

### Cílem řešení je:

- 1) Snížení vnitřní konkurence veřejné dopravy na stejných trasách, zejména souběhů linek trolejbusové a kolejové dopravy po plánované modernizaci trati č. 331, a snaha o maximalizaci účelného propojení silných stránek kolejové a linkové dopravy.
- 2) Podpora obslužnosti území se zachováním standardů obslužnosti (docházková dostupnost zastávek, rychlost a spolehlivost veřejné dopravy).
- 3) Pokrytí méně využívaných dopravních vztahů prostřednictvím doplnění a integrace s regionální dopravou.
- 4) Zatraktivnění cestovních dob a spolehlivosti prostřednictvím zvýšení liniové a uzlové preference, rozvoje kolejové dopravy a zefektivnění návaznosti spojů.
- 5) Zlepšení pěší a cyklistické dostupnosti a přestupních vazeb na hlavních přestupních bodech.
- 6) Definice páteřních linek a sítě (rychlé linkové dopravy).
- 7) Zjednodušení sítě linek a zastávek.
- 8) Lepší integrace s aktivní dopravou (zázemí, vybavení zastávek, pěší a cyklistické vazby, parkoviště B+R).
- 9) Snížení využití IAD pro cesty v rámci města realizací záchytných parkovišť s minimalizací konkurence veřejné dopravě na příjezdu k parkovištím P+R.

### Principy optimalizace

Rozvržení sítě veřejné dopravy a přepravných uzlů respektuje následující principy:

- 1) Propojení linek na páteřním koridoru podél silnice I/49 a železniční trati č. 331. Páteřní koridor a přestupní místa na něm umožňují přestup na další spoje linkové a železniční dopravy. Koncentrace veřejné dopravy na vytíženém koridoru v současnosti:
  - a) zhoršuje přestupní vazby: délka pěšího přístupu a úrovně řešení přestupu je do velké míry omezené kapacitou silnice, která dává prioritu motorové dopravě (světelně řízené přechody a podchody),
  - b) umožňuje nestabilní souběh dopravního proudu veřejné a osobní dopravy: bez preference veřejné dopravy na silnici dochází k jejímu zdržení, zejména v případě závad, omezení a nehod,
  - c) poukazuje na nemožnost dosažení cíle, kterým je propojení linek na páteřním koridoru. To by umožnilo zjednodušit a zrychlit přestupy a dostupnost cílů díky propojení kolejové a linkové dopravy.
- 2) Propojení hlavních lokálních cílů dopravy městských částí – příkladem mohou být linky, propojující Louky a Malenovice, jakožto lokální centrum občanského vybavení a cílů cest.
- 3) Zlepšení kvality obsluhy VHD: přizpůsobení dopravní nabídky silným a slabým místům využití VHD. Silná a slabá místa poptávky jsou identifikována na základě analýzy volby dopravních prostředků pro cesty mezi hlavními zónami území.
- 4) Využití integrace veřejné dopravy pro snížení souběhů a konkurence modů veřejné dopravy.

## Zdroje analýz

---

Základem podrobnějších podkladů pro řešení optimalizaci systému jsou identifikované průměrné denní dopravní vztahy mezi zónami a v rámci zón pro jednotlivé dopravní módy. Ty jsou výstupem Dopravního modelu, který propojuje:

- průzkumy dopravního chování (vypočtené faktory volby dopravních prostředků pro jednotlivé socio-demografické, tzv. *poptávkové vrstvy obyvatelstva*, a účely cest), veřejné dopravy, směrové průzkumy a profilové průzkumy silniční, cyklistické a pěší dopravy,
- s daty o zdrojích a cílech (bydliště, body zájmu, kategorizované dle účelů cest),
- s daty o hybnosti obyvatelstva (počty denních cest pro jednotlivé účely),
- s daty o vedení linek VHD, kapacitě sítě (rychlosti/plynulosti dopravy), časové dostupnosti zastávek apod.

Model vztahů mezi zónami tedy vyjadřuje dopravu generovanou jednotlivými zónami a identifikované (vzájemně kalibrované pozorované a modelované) intenzity jednotlivých druhů dopravy mezi jednotlivými zónami. Provazuje realizované sektorové průzkumy, přiděluje jim zdroje a cíle a umožňuje vytvoření matic zdrojů a cílů cest, které slouží jako podrobnější a přesnější podkladová data pro analýzu poptávky po VHD. Zároveň řeší nemožnost realizace sběru dat o cestách v požadované podrobnosti.

## Definice páteřní sítě

---

Páteřní sítě představuje ve Zlíně a aglomeraci systém úseků s nejvyšším vytížením a/nebo obsluhující hlavní zdroje a cíle cest ve městě s frekvencí spojení 12 minut a 20 minut o víkendu:

- koridor silnice I/49 od ulice Podvesná XVII po Otrokovice, včetně propojení s terminálem Otrokovice,
- radiální spoje, napojené na centrum:
  - Gahurova-Jižní Svahy/Paseky/Mladcová,
  - Dlouhá-Sokolská-2.května-Baťova nemocnice,
  - Štefánikova-Baťova nemocnice,
  - Lesní čtvrť,
- s dalšími hlavními koridory (s intervaly spojení cca 20 minut):
  - Štefánikova-Pančava-Želechovice/Příluky
  - Lešná/Kostelec/Štípa-Zlín
  - Podhoří/Letná-Zlín
  - Podvesná-Bartošova čtvrť
  - Louky
  - Kudlov.

Tato definice páteřní sítě rámcově odpovídá úsekům s nejvyšším počtem přepravených osob, vyjma obsluhy okrajových částí města: Mladcová, Paseky, Bartošova čtvrť, Kudlov a Podhoří/Letná (částečně kvůli souběhu s hlavním koridorem I/49).

## Navrhovaná opatření

---

Přizpůsobení nabídky poptávce v Návrhu vychází z propojení veřejné dopravy v rámci řešení mobilního systému jako celku a jeho součástí jsou:

- 1) Realizace nových propojení, změna organizace páteřního dopravního systému**
- 2) Zvýšení preference VHD**
- 3) Rozvoj kolejové dopravy**
- 4) Propojení výše cestovního a parkovního pro veřejnou a osobní dopravu (v rámci řízení statické dopravy)**
- 5) Řízení mobility**

## Přizpůsobení nabídky poptávce

---

Přizpůsobení nabídky poptávce vychází primárně z identifikovaných směrových vztahů a silných a slabých míst pokrytí služeb veřejné dopravy. Pro vztahy mezi zónami lze podrobněji analyzovat silná a slabá místa, vyplývající z kvality obsluhy území (pravidelnost, pokrytí v průběhu dne, rychlost ve srovnání s alternativami, dostupnost zastávek) a ekonomické návratnosti (počet cestujících v současnosti a počet potenciálních cestujících s ohledem na zlepšení parametrů obsluhy).

Stávající poptávku po veřejné dopravě mezi územními celky (počet obousměrných cest za den) lze rozdělit na následující skupiny:

---

### Skupina vysokého podílu veřejné dopravy ve významných vztazích (nejsilnější místa)

Vysoký podíl VHD je identifikován zejména na cestách směřujících do centra města, tedy cestách bez přestupů a s vysokou časovou konkurencí osobní dopravě (Centrum–Fryšták/Kostelec/Příluky/Hvozdná/Tečovice). Nejvyšší shoda mezi silou dopravních vazeb a podílem využití VHD je vztah Malenovice-Centrum, Zlín-Letná-Jižní Svahy, se středním podílem VHD jde o vztahy Jižní Svahy-Centrum a Jižní Svahy-Zálešná.

Z těchto vztahů jsou nejvýznamnější Centrum–Malenovice (cca 2000 cest), Centrum–Fryšták (cca 1100 cest VHD), Centrum–Zóna Příluky (cca 1200 cest VHD) a Centrum–Kudlov (cca 900 cest VHD). Pro dálkové cesty je přirozeně významný vztah Centrum–Otrokovice (cca 3500 cest).

---

### Skupina nízkého podílu VHD ve významných vztazích (nejslabší místa)

Nízký podíl cest VHD v rámci Zlína se týká zejména krátkých cest v rámci širšího centra města (Svit), MČ Louky a Prštné. Další vazbou s nízkým podílem cest VHD je propojení (nebo jeho absence) Jižní Svahy–Vršava a Zálešná–Vršava. Pro dálkové cesty je identifikován nízký podíl cest ve vztahu Otrokovice–Louky, Otrokovice–Svit nebo Otrokovice–Zálešná.

---

### Skupina nejvyššího potenciálu pro posílení VHD (nejvyšší potenciál pro rozvoj)

Zejména pro delší vztahy s Otrokovicemi – Otrokovice–Jižní Svahy, Otrokovice–Zálešná, Otrokovice–Svit a další – je nejvýraznější konvergence nízkého podílu VHD na dělbě přepravní práce a vysokého denního počtu cest (síly vztahů). Pro kratší cesty v rámci města konkuruje veřejné dopravě výrazněji pěší a cyklistická doprava. Nízký podíl cest VHD z a do zóny areálu Svit zdůvodňuje výraznější podporu vedení nové linky veřejné dopravy v rámci zóny, stejně jako i lepší dostupnost a integraci (pěší dostupnost a komfort pěších vazeb) přilehlých zastávek, zejména pak terminálu Zlín-střed.

Okrajové části města přes relativně stabilní podíl VHD na cestách mají výrazně horší poměr využití VHD vůči automobilové dopravě kvůli snižujícímu se podílu pěší a cyklistické dopravy na mezi-zonálních cestách. Zejména však pro části města s dobrou dostupností hlavního koridoru a vysokým počtem cest (obyvatel) – Malenovice, Prštné, Louky nad Dřevnicí, Příluky (Pančava) – je obecně nejvyšší potenciál navýšení počtu cestujících.

Z hlediska generované dopravy a množství přepravených osob VHD je jednoznačně nejvýznamnější zóna Malenovice (až cca 10 000 generovaných cest VHD) a Svit (cca 5 500 generovaných cest VHD), nejméně významné jsou pak nejvzdálenější zóny s menším počtem obyvatel a nižším podílem cestujících VHD. A to i kvůli časové dostupnosti zastávek a celkové době cest (Lhotka, Chlum, Veliková, Mladcová a Jaroslavice, které sdílejí stejnou linku č. 31). Další obce (Lhota, Karlovice, Salaš, Oldřichovice) rovněž sdílejí jednu regionální linku dopravy, která pokrývá vyšší počet poptávaných cest za cenu delší cestovní doby. Z hlediska disproporce významu a

podílu VHD na dělbě přepravné práce je nejvyšší potenciál pro zónu areálu Svit, Prštne, Příluky (Pančava) a Štípu/Kostelec.

## B.1 Rozvoj linkové dopravy

### Popis oblasti opatření

Úroveň obsluhy území, zejména pro okrajové části města, které se potýkají s nižší poptávkou, je logicky nutné zvážit nákladovost zajištění území a uspokojení potřeb obyvatel pro dotčené obce nebo městské části.

Zejména v odlehlých, prostorově oddělených částech města s nízkou hustotou osídlení, se nejvýrazněji projevuje problém nízké efektivity obsluhy oblastí – nízká dostupnost veřejné dopravy posiluje roli individuální automobilové dopravy, a tím dále snižuje zájem o služby veřejné dopravy. Se zohledněním potřeby naplnění poptávky po veřejné dopravě a požadavků standardů kvality obsluhy území lze uvažovat o selektivním zkrácení některých linek (Malenovice-Kamenec). Ekonomický dopad těchto změn je zanedbatelný, proto nejsou doporučovány.

Pro zbylé městské části nelze uvažovat o redukci nebo zrušení pravidelných linek veřejné dopravy pro pracovní dny nebo víkendy, a současně byly zachovány standardy dostupnosti veřejné infrastruktury (300-500 metrů pro území typu A/B, 600-700 m pro území typu C/D). Zejména to platí pro městské části nebo obce s počtem obyvatel vyšším, než 1000 (Louky, Příluky). Naopak pro větší městské části je identifikována spíše nízká míra obsluhy území (zejména Příluky).

**Pro rozvoj (posílení) linkové dopravy jsou prioritní oblasti s vysokou mírou využití, ale i konkurence (páteřní trasy VHD), kde je důležité zvyšování liniové a uzlové preference a rychlosti spojení.**

Realizace nových pozemních komunikací anebo rekonstrukce stávajících umožňuje posílení spojení vedoucích zejména do lokality Areálu Svit (Nábřeží-Šedesátá).

Pokračující územní rozvoj, prioritizován zejména kompaktně (zahušťováním stávajících ploch v okolí) a podél hlavních koridorů (řeky Dřevnice) – „sclení“ aglomerace Otrokovice-Zlín-Příluky po obou stranách řeky, do velké míry čerpá z existující infrastruktury (rozvoj kolejové dopravy, páteřní linková doprava a páteřní cyklostezky). Měl by být však především na pravém břehu řeky podpořen posílením linkového vedení (Rybníky-Prštne-Louky).

V případě rozvoje lokality Boněcký rybník se stává výrazně významnější realizace propojení linek končících paralelně (Broučkova, Dřevnická, Peroutkovo nábřeží-Příluky) příčnými vazbami, respektive smyčkovými/osmičkovými linkami (např. pokračování linek Bartošova čtvrť-Boněcký rybník-Příluky nebo smyčka v lokalitě Boněcký rybník) s důležitou rolí dostupnosti i uzlu dopravy Zlín-Příluky z rozvojové lokality.

Slabou stránkou zůstává nemožnost propojení ulic Středová, Okružní a Sokolská veřejnou dopravou, zejména pro významné vazby sídliště Jižní Svahy s jihovýchodní částí města a propojením s regionálními linkami na silnici II/490.



## Veřejná doprava: Rozvoj linkové dopravy

Existující řešení navzdory tomu časově zvyhodňuje cyklistickou dopravu (cca 5 minut jízdy mezi zastávkami Jižní Svahy-Středová a Burešov, avšak s využitím nekomfortní stezky a/nebo přerušené soukromou komunikací, anebo Podlesí I-Horní Vršava VII se stejným problémem). Priorita posílení cyklistického a pěšího multimodálního propojení ve vazbách, které zatím nelze přímo propojit linkami veřejné dopravy, je důležitým doplněním dopravního systému.

---

### Dopady opatření

Opatření je zaměřeno na vytvoření dvou souběžných vazeb s územním rozvojem:

- priorita územního rozvoje a investic (i města a dopravního podniku) na kompaktní rozvoj (**rozvoj, orientovaný na veřejnou dopravu**), efektivní veřejnou dopravu s dostatečnou obslužností, která zároveň výrazně snižuje nároky a dopady automobilové dopravy na rozvoj městského prostoru obecně (snížení omezování prostoru a nákladovosti statické dopravy, údržba komunikací, obsluha excentrických oblastí);
- podpora a priorita úrovně obsluhy v existujících a rozvojových lokalitách města tak, aby dostupnost veřejnou dopravou byla primárním principem i územního plánování (územního plánu a regulativů), a zároveň byla přinejmenším konkurenceschopná dopravě osobní.

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Zvyšování provozních nákladů

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zvyšování absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy + aktivní dopravy na dělbu přepravní práce; snižování objemu vozokilometrů individuální automobilové dopravy v intravilánu města
- Růst spokojenosti s veřejnou dopravou
- Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro ekonomicky nejslabší skupiny obyvatel
- Zkrácení doby dojíždky do práce pro všechny cesty
- Zlepšení propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy: zvyšuje se počet pěších, cyklistických a linkových propojení městských částí

---

### Opatření

#### B.1.1 Realizace nových propojení a zastávek, změna organizace páteřního dopravního systému

S ohledem na identifikovaný potenciál a slabá místa se předpokládá:



- Realizace propojení ulice Šedesátá a Nábřeží, které vytváří potenciál pro rychlejší propojení Jižních svahů a revitalizované zóny Svit nejenom osobní, ale rovněž veřejnou dopravou (linka, propojující Jižní Svahy, areál Svit a tř. Tomáše Bati přes areál Zlín).
- Prodloužení linek 4/5 na západní konec ulice Pod Šternberkem vč. vybudování obratiště zlepšuje dostupnost významných zdrojů zaměstnání (cca 700 m).
- Propojení městských částí Mladcová a Lesní čtvrť novou linkou MHD, s úpravou stávající linky Mladcová–Jaroslavice.
- Posílení linek VHD v návaznosti na realizaci/přítomnost záchytných parkovišť (Přiluky, Malenovice-zastávka, Sportovní hala, Vršava, Lešná, ZOO).
- Pro snížení souběhu linek je možné převedení části linek na ul. Zarámí–Vodní, které by pokrylo veřejnou dopravou severní část centra města, zrychlilo dostupnost některých cílů a zároveň snížilo zranitelnost v úzkém centru města částečným rozptýlením. Na druhé straně, zejména v případě linek, směřujících na Jižní Svahy, se prodlužují některé přestupní vazby v centru města. V případě realizace propojení Terminálu Zlín-střed–Gahurova-most lze i spojení s Jižními svahy (trolejbusová linka 9) vést ulicí Zarámí s novou zastávkou na mostě Gahurova.
- Přesunutí zastávky Broučkova po realizaci modernizace trati č. 331, případně přesunutí zastávky blíže ke vchodu ke koupališti, prodloužení vedení linek Bartošovou čtvrtí v případě územního rozvoje.
- Prodloužení linek do lokality Lesní čtvrť III-Příkrá (gymnázium), v návaznosti na organizaci školní výuky.

Propojení trati Jižní Svahy–Zálešná–Bažova nemocnice je silnou vazbou, která je však z hlediska přímého propojení technicky nemožná. Vedení doplnění linky 8/9 přes ulici Vodní/Zarámí, primárně v čase dopravních špiček, by umožnilo zkrácení přepravní doby o cca 4 minuty za předpokladu napojení zastávky terminálu Zlín-střed a širšího centra města (Zarámí). Vedení linek přes ulici Vodní/Zarámí zároveň umožňuje **propojení se žst. Zlín-Dlouhá s dobrou pěší dostupností**. Vzhledem k menšímu množství železničních zastávek je zásadní

- buď co nejlepší integrace s linkovou dopravou prostřednictvím přiblížení zastávek co nejbliže ke hraně nástupiště a definice kapacitních, preferenčních pěších propojení se zastávkami linkové dopravy (Benešovo nábřeží, Lešetín I, příp. zastávka na ul. Vodní/Dlouhá),
- nebo změna linkového vedení přes ul. Santražiny).

### B.1.2 Účelové linky MHD

Opatření rozšiřuje stávající systém účelových linek. Pro účelové linky (školní, zaměstnanecké) je identifikována horší dostupnost zejména pro gymnázium Lesní čtvrť, kde může být využit potenciál parciálních trolejbusů anebo elektrobusů na méně vytížené lince č. 3 pro přímé zajištění ke vchodu do školy v časech, které navazují na výuku. Rozšíření systému linek MHD na Pravobřežní komunikaci a ulici Šternberská umožňuje zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro zaměstnance přilehlých podniků úpravou jízdních řádů ve spolupráci se zaměstnavateli.

### **B.1.3 Časová koordinace a intervalový provoz**

Základem časové koordinace linek ve Zlíně je pulzní systém, v němž se spoje pro cesty, vyžadující přestup, potkávají v pravidelných intervalech v přestupních uzlech dopravy (se zajištěním časového prostoru pro přestup). Vzhledem k prostorové organizaci dopravního systému města se v současném stavu i v návrhu spoje protínají zejména v několika uzlech v centru města a následně podél trasy silnice I/49. Toto řešení zajišťuje napojení na páteřní síť linek nejen městských částí, ale také obcí v zázemí.

Pulzní interval spojů na páteřní síti umožňuje přehlednou a spolehlivou návaznost přestupních vazeb. Pro zajištění návaznosti spojů i v sedlových hodinách je nutná koordinace zlomů přepravní nabídky tak, aby nedocházelo k nepropojení více a méně frekventovaných spojů v různých obdobích dne. Cílem koordinace by zároveň měla být maximalizace přehlednosti spojení, včetně redukce výjimek a alternativ spojení (v průběhu dne, roku) na nutné minimum tak, aby organizace linek byla přehledná a intuitivně uchopitelná.

## B.2 Preference veřejné dopravy

### Popis oblasti opatření

Výstupy průzkumů a dopravního modelování ukazují, že v pátečních a dalších významných **koridorech přepravuje veřejná doprava počet osob, který je ekvivalentní maximální kapacitě jízdního pruhu a zároveň přepravuje srovnatelný, ne-li vyšší, počet osob než doprava osobní**. V nejvytíženějších úsecích (T. Bati, Gahurova) přesahují denní intenzity 10 000 přepravených cestujících v jednom směru. V centrální oblasti města, v níž se koncentrují dopravní proudy velké části dopravních vazeb, je veřejná doprava zároveň nejvíce negativně ovlivněna pravidelnými a zároveň nárazovými zdrženými. Zejména pro prostory křižovatek platí, že možnost realizace vyhrazeného pruhu NENÍ omezena šířkou profilu, ale KAPACITOU křižovatky. Tedy je uskutečnitelná i bez rozšiřování prostoru silnice.

Zdůraznění realizace tohoto opatření je žádoucí nejen s ohledem na zvýšení spolehlivosti VHD, ale i na zvýšení rychlosti VHD = zvýšení spolehlivosti umožňuje snížení rezervního času pro zdržení.

Preference na SSZ umožňuje rovněž preferenci chodců před nástupem a/nebo po výstupu z vozidla na křižích synchronizovaných s příjezdem a odjezdem vozidla tak, aby vozidla VHD zároveň byla co nejméně zdržována přechodem chodců. Příkladem může být řešení přestupních uzlů – Zlín, Prštné mezi kolejovou a linkovou dopravou. Preference na SSZ je dále rozšířena na vozidla IZS (přihlašování se do křižovatek) s preferencí IZS před VHD, zvyšuje tak přehlednost a bezpečnost přejezdu. Opatření navazuje na realizaci **Integrovaného systému řízení dopravy** (opatření vozidel integrované dopravy systémem preference).

### Dopady opatření

- Nastavení jednotlivých preferenčních os VHD by mělo dospět k naplnění nadřazeného principu nezdržování vozidel VHD v dopravním proudu nad rámec jedné fáze řízených křižovatek. V případě závad na dopravním systému je nutné zajistit primárně přejezd vozidel IZS, pak vozidel VHD, jelikož efektivita počtu přepravených osob je oproti nehierarchickému systému nesrovnatelně vyšší, a paradoxně tak přispívá ke snížení výskytu kongescí snížením intenzit dopravy

### Rizika a negativní dopady opatření

- Neochota realizace opatření na komunikacích spravovaných vně města

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Růst podílu využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu
- Zvyšování spolehlivosti veřejné dopravy
- Zkrácení doby dojíždky do práce pro všechny cesty
- Navýšení spokojenosti s veřejnou dopravou

## Opatření

---

### B.2.1 Prioritní osy preference veřejné dopravy

Cílem preferenčních opatření je sdružování liniových a křižovatkových opatření do celistvých koridorů významných úseků tras veřejné dopravy (tzv. preferenčních os).

#### A.1.1.10 Preferenční osa P01: třída Tomáše Bati

Vytížení silnice I/49 je hlavním zdrojem zdržení pro nejvyšší počet cestujících. Jedná se do velké míry o linky obsluhující přilehlé obce a městské části. Vzhledem k tomu, že se jedná o silnici s **nejvyšším počtem přepravených cestujících** – i relativně vůči osobní dopravě – preference VHD naplňuje prioritu redukce celospolečenských ztrát.

Realizace tohoto opatření je především závislá na cíleném snižování intenzit automobilové dopravy, dále na přestavbě křižovatek, které navazují na realizaci modernizace tratě č. 331 (zdržení na přejezdech), a na aktivním prosazování realizace doporučených řešení na křižovatkách se SSZ včetně posouzení a postupného zavádění řadících pruhů s cílem minimalizace zdržení vozidel VHD (příjezd na hranu křižovatky vlastním pruhem).

V centru města je po realizaci průtahu silnice I/49 VHD vedena primárně třídou T. Bati v rámci rozšíření pěší zóny s povolením obousměrného vjezdu vozidel VHD. Tím je odstraněna příčina zdržení mezi zastávkami Náměstí Práce a Školní.

#### A.1.1.11 Preferenční osa P02: Terminál Zlín-střed-Náměstí práce

V rámci realizace průtahu silnice I/49 je realizována liniová preference vyhrazenými pruhy od výjezdu z areálu po pravé odbočení na zastávku Nám. Práce.

#### A.1.1.12 Preferenční osa P03: ulice Sokolská

Na základě realizace obchvatu Zálešná je prioritizováno zklidňování ulice Sokolská s posílením pobytové funkce, preference a komfortu VHD včetně preference na SSZ (Sokolská-2.května).

#### A.1.1.13 Preferenční osa P04: ulice Březnická

V rámci přestavby křižovatky Mostní-Březnická je navrhována realizace aktivní preference VHD na SSZ z ulic Mostní a Březnická. Na základě kapacitního posouzení a principiální podpory VHD je nejvhodnějším řešením realizace řadícího pruhu pro pravé odbočení od prostoru křižovatky Mostní-Březnická po křižovatku Březnická-Štefánikova.

#### A.1.1.14 Preferenční osa P05: ulice Gahurova

V rámci přestavby systému křižovatek v centru města je při stavbě průtahu silnice I/49 navrhována realizace řadícího pruhu do křižovatky Gahurova-Vavrečkova, který navazuje na vyhrazený jízdný pruh až k zastávce U Zámku. V rámci realizace Terminálu Zlín-střed je vhodné posouzení vybudování přímého propojení nástupištní

hrany a nově zřízené zastávky Gahurova pro výrazné zkrácení přestupních pěších vazeb mezi kolejovou a linkovou dopravou.

Obdobným mimoúrovňovým řešením v kontextu celé ČR je například řešení železničního nádraží Praha-Zahradní město (mimoúrovňové propojení nádraží a vedení tramvajových linek na ul. Průběžná) nebo Ostrava-Svinov (propojení nádraží a vedení linek na ul. Ostravská).

### B.2.2 Rozšíření preference VHD na SSZ se zahrnutím integrované dopravy a IZS

Cílem opatření je nákup a instalace zařízení do autobusů regionální integrované dopravy a vozidel IZS pro aktivní preferenci na světelných křižovatkách.

## B.3 Integrace veřejné dopravy

### Popis oblasti opatření

Rychlý postup **úplné integrace**, který zahrnuje všechny druhy veřejné dopravy a celé území Zlínského kraje, je zcela zásadní ve smyslu výrazné podpory atraktivity a využitelnosti veřejné dopravy, a také posílení role veřejné dopravy v okrajových částech města.

Základem procesu integrace je:

- Tarifní integrace
- Harmonizace podmínek přepravy (odlišná pravidla přepravy v různých prostředcích prakticky znemožňují jejich využití, resp. využití ve VHD pro celou cestu)
- Jednotný systém odbavení a digitalizace odbavení
- Jednotné aplikace pro objednání služeb, informace a vyhledávání spojení
- Rozdělení nákladů a případná kompenzace provozních nákladů mezi objednatele a jednotlivé dopravce + transparentní systém rozdělení poplatků napříč obsluhovanými obcemi (např. systém JMK pracuje s tímto schématem – minimální sazba na obyvatele/rok s možností posílení úrovně služby zvýšením příspěvků obcí)
- Vzájemná doplňkovost modů dopravy a posílení úrovně služby v městských částech (obcích) v zázemí (Louky, Chlum, Příluky, Kostelec, Štípa, Salaš aj.)

Cílem integrace je vytvoření integrovaného tarifního systému se zónami pro VHD v rámci aglomerace Zlína. Zónový tarifní systém zahrnuje integraci městské hromadné dopravy ve Zlíně a Otrokovicích s krajskou hromadnou dopravou. Integrace umožňuje cestujícím jednotné odbavení a přehlednější systém jízdného u těch cest, které využívají VHD. Jejich součástí je také digitalizované odbavení cestujících, které podporuje tzv. multimodalitu. To v tomto případě představuje možnost využití aplikace pro zakoupení parkovného a zároveň jízdného na VHD, případně se může jednat o jinou možnost zakoupení služby sdílené mobility. Integrace a digitalizace služeb v dopravě umožní jednoduché cestování a propojení všech způsobů dopravy, které jsou

## Veřejná doprava: Integrace veřejné dopravy

navázány na cestu veřejným dopravním prostředkem (poplatek za parkování automobilu, sdílení kol a elektrokol, jízdné na vlak, autobus, trolejbus).

---

### Dopady opatření

- Kvalitní a rychlé přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy
- Koordinovaný rozvoj přestupních uzlů a terminálů
- Návaznost na systém P+R a B+R
- Doplnění s kolejovou dopravou posílí robustnost, rychlost, kapacitu a spolehlivost hlavního dopravního proudu

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zvýšení spolehlivosti veřejné dopravy
- Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro ekonomicky nejslabší skupiny obyvatel
- Zkrácení doby dojíždky do práce pro všechny cesty
- Zvýšení absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65 %); snížení objemu vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města
- Zavedení multimodální integrace
- Nárůst spokojenosti s veřejnou dopravou

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Politická neshoda na rámci financování

---

## Opatření

### B.3.1 Plná integrace veřejné dopravy Zlínského kraje

Navazuje na Specifický cíl 3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy GDZK, s ohledem na *Koncepci veřejné dopravy 2020-2025*.

### B.3.2 Tarifní integrace

Nahrazení tarifního systému systémem IDS ZK. Navazuje na Specifický cíl 3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy GDZK, Opatření 2.1.1.a Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy: Plná tarifní integrace systémů MHD.

Cílem je zvýšení využitelnosti kombinací dopravních modů, rychlosti a plynulosti přestupů a nákupů jízdenek, zvýšení atraktivity dopravního systému a jeho finanční návratnosti a snížení vzájemné konkurence prostředků (např. železniční a linkové dopravy).

### **B.3.3 Harmonizace podmínek přepravy**

Navazuje na Specifický cíl 3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy GDZK, Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy: Jednotnost napříč systémem a Opatření 2.1.1.b: Podporovat integraci VHD s vysokými standardy kvality.

Cílem opatření je propojení designu systému, navigačního systému a podmínek přepravy i pro specifické potřeby – převoz objemných předmětů, domácích zvířat, kol a dalších prostředků, bezbariérovost aj. - tak, aby byla stále zachována možnost využití kombinací spojů.

### **B.3.4 Modernizace odbavovacího systému**

Navazuje na Opatření 3.1.3.a GDZK: Rozvíjet pokročilé informační systémy a odbavení cestujících.

Cílem je snížení nákladů na správu odbavovacího systému, zvýšení počtu nových uživatelů zjednodušením pořizování jízdného a možnost propojení s dalšími rozhraními (aplikace, systém mobility jako služby).

### **B.3.5 Aplikace IDZK**

Přejímá Opatření 3.1.3.b GDZK Modernizovat řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy: Mobilní aplikace a bezkontaktní platba jízdného.

Cílem je umožnění nákupu jízdenek, sledování polohy vozidel, vyhledávání spojení, sledování výluk a zpoždění, detailů podmínek přepravy, propojení aplikace s dalšími službami a výhodami (slevami apod.) a zároveň, na straně provozovatele, sběr anonymizovaných dat o využití.

### **B.3.6 Propojení dispečinku a propojení aplikace MPVNET a Online přehledu vozidel DSZO**

Harmonizace systému dispečinku a/nebo sdílení dat, včetně propojení telematických a preferenčních systémů pro všechny dopravce a druhy vozidel. Rozvoj telematiky, která umožní poskytování informací uživatelům veřejné dopravy o poloze vozidel v reálném čase. Navazuje na Opatření 3.1.1.b: Propojovat zařízení pro provozní informace GDZK.

### **B.3.7 Sběr dat**

Sběr a vyhodnocení dat v souladu s GDPR pro potřeby rozvoje systému veřejné dopravy a integraci získaných dat do plánování celostního systému řízení městské mobility.

### **B.3.8 Přeprava kol ve vozidlech veřejné dopravy**

Možnost přepravy jízdního kola ve vozidlech integrované dopravy na celé síti (1-14), nebo ve vybraných úsecích s obtížnou dostupností pro jízdu na kole (Jižní Svahy) a v upravených vozidlech regionální dopravy.



## B.4 Kvalitní zastávky a přestupní body

### Popis oblasti opatření

Cílem řešení **krátkého přesunu** mezi zastávkami je minimalizace celkové délky přesunu, bezbariérovost řešení, minimalizace vertikálních změn a ztracených spádů. Toto řešení se liší ve:

- podle charakteru vazby (linková-linková, linková-kolejová doprava),
- řešení nástupiště (v rámci řešení kolejové dopravy),
- významnost přestupního místa a umístění přestupního místa v rámci dopravního systému, který do určité míry omezuje možnosti přestupu na základě priorit (kvalita přestupu stojí proti plynulosti motorové dopravy).

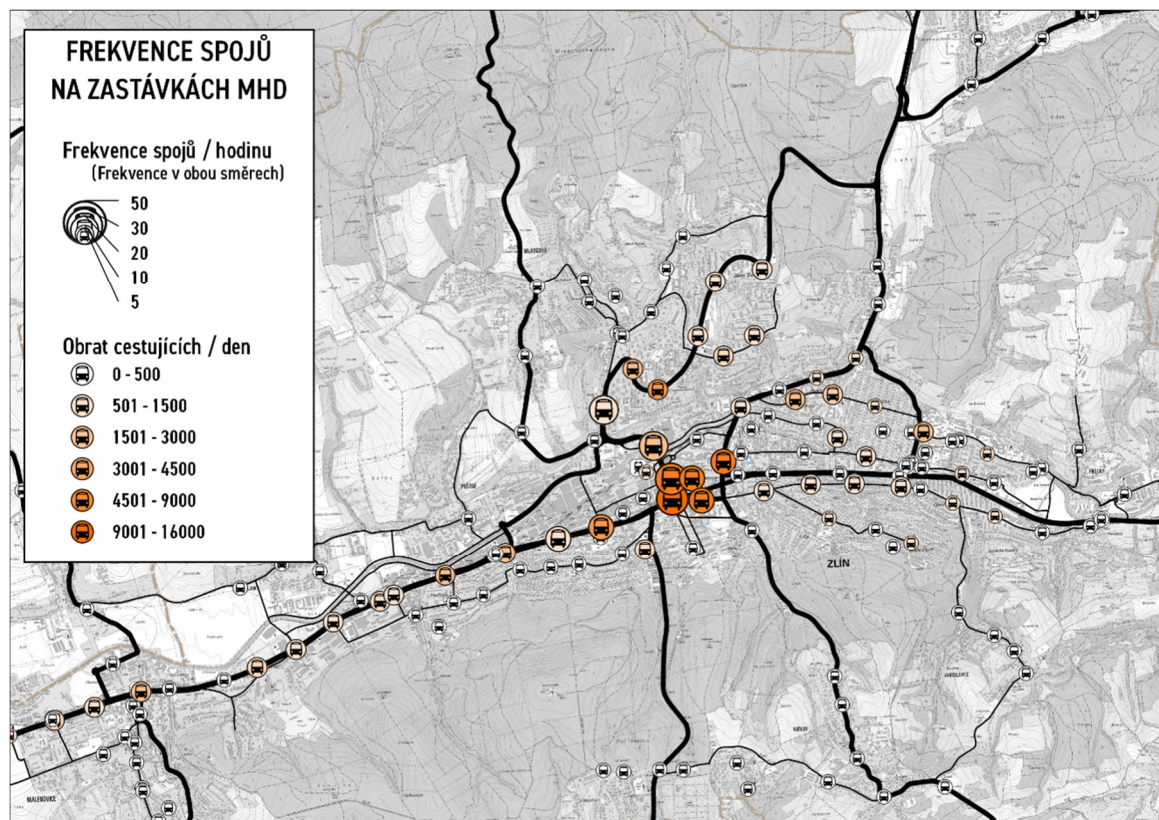
**Bezpečnost a kapacita přesunů** souvisí s podobou koridorů přestupních vazeb: nejedná se pouze o dopravní **bezpečnost** (ochrana na přechodech), ale i **občanskou a vnímanou bezpečnost** – osvětlení, otevřenost, přehled o prostoru (rohy, zákoutí) aj.

**Kapacita a komfort zastávek** souvisí zejména s potřebou čekání na přestup = s využitím celkové kapacity zastávky a s jejím vybavením, tzn. s místy na sezení, přístřešky, koši a informačními panely.

Přestože některé zastávky slouží jako přestupní uzly samy o sobě (v jednom nebo zároveň opačném směru), některé páry blízkých zastávek (stanic) mohou sloužit pro přestup i mezi jinak nepropojenými spoji. Příkladem může být pár zastávek Podvesná XVI/Vozovna (linka 38) a Baťova nemocnice (linky 2,8, 9). Dalším příkladem jsou přímo terminály (Zlín-střed a Otrokovice žel.st).

Pro tyto zastávky je vhodná podpora pěších vazeb anebo snaha o přiblížení zastávek. Např. v případě linky č. 38, která neobsluhuje areál nemocnic a zároveň nenavazuje na linku č. 9 (tato začíná na zastávce Baťova nemocnice). Pro obyvatele sousední čtvrti Podvesná je tak paradoxně Baťova nemocnice hůře dostupná. I když je čtvrť Podvesná v malé vzdálenosti od Vozovny, vyžaduje nechráněné překročení 30 m širokého výjezdu z Vozovny a dalšího, cca 16 m širokého profilu, Havlíčkova nábřeží.

Právě absence některých propojení zastávek (vyšší vzdálenost) představuje výraznější problém z hlediska návrhu. Jedná se zejména o propojení regionální a kolejové dopravy a městské linkové dopravy (Zlín-střed/Zlín, aut. Nádr. A Zlín, U Zámku). Při přestupech v centru města představuje přestup na nestejný směr pro cestující problém, protože pro přestup většinou chybí úrovňové řešení (U Zámku) a zastávky jsou vzdáleny (Školní/nám. Míru) nebo odděleny světelnou signalizací (Zlín, Prštné / Prštné).



Obr. 6 Frekvence MHD a obraty cestujících na zastávkách (zdroj dat: DSZO 2021, Dopravní model SUMP Zlín, 2021).

Přestože přestup na opačný směr nebo vzdálenější zastávku není často vyžadován (především pro vzdálenější vztahy typu Zlín Podvesná/Lesní čtvrť-Kostelec), představuje výraznější problém, pokud jsou protilehlé zastávky od sebe vzdáleny bez navazujících hran.

Kategorizace zastávek dle významu je založena zejména na kombinaci průměrného počtu spojů (případně počtu linek – přestupních vazeb) na zastávkách a obratu cestujících na zastávkách. Z Obr. 6 Frekvence MHD a obraty cestujících na zastávkách je zřejmé, že nejdůležitější uzly MHD se nacházejí na páteřní síti města, zejména v centru: zastávky Náměstí práce, Školní, U zámku, Čepkov a Dlouhá, podél tř. Tomáše Bati (3. května) a ulice Štefánikova a na hlavních sběrných komunikacích (2. května, Sokolská (Cigánov)), Okružní.

### Dopady opatření

- Vytvoření kapacitní, komfortní sítě přestupních zastávek
- Zajištění přestupních vazeb
- Zajištění pěší, bezbariérové přístupnosti všech zastávek a cyklistické přístupnosti hlavních uzlů a zastávek kolejové dopravy
- Vytvoření informačního systému veřejné dopravy

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nedodržování koncepčních dokumentů a standardů kvality zastávek

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Růst podílu bezbariérových zastávek VHD
- Zvýšení absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65 %); snížení objemu vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města

### Opatření

#### B.4.1 Zřízení nových zastávek linkové dopravy

S ohledem na nová propojení se předpokládá lokalizace nových zastávek, případně přesunutí zastávek existujících:

- Přesunutí zastávek, napojených na kolejovou dopravu do bezprostřední vzájemné blízkosti (ideálně sdílením nástupní hrany mezi kolejovou a linkovou dopravou v jednom nebo obou směrech). Největší výzvou a problémem zároveň je dostupnost městské dopravy z rekonstruovaného terminálu Zlín-střed (pro méně významné zastávky Zlín-Dlouhá a Zlín-Podvesná). Zde se jako možné řešení nabízí realizace nové zastávky na mostě Gahurova s překonáním výškového rozdílu (eskalátory, rampy) a vedení tratě v koridoru, který přímo navazuje na nástupištní hranu. Kromě výrazného zlepšení dostupnosti kolejové dopravy umožňuje nová zastávka rovněž vedení některých linek dopravy koridorem Zarámí–Vodní bez ztráty přestupních vazeb
- Přesunutí/zřízení zastávek napojených na parkoviště P+R a pěších propojení
- Posouzení zřízení nových zastávek v lokalitách:
  - Areál Svit (revitalizace);
  - Pravobřežní komunikace (Nábřeží);
  - Šternberská (posílení obslužnosti cílů dopravy);
  - Lesní čtvrť III (Gymnázium);
  - Havlíčkovo nábřeží (vedlejší vstupy do nemocnice);
  - Vodní (při ul. Dlouhá)/Zarámí;
  - Gahurova-most;
  - Parkovišť P+R (vč. přesunutí stávajících zastávek).
- Další zastávky jsou navázány na postup rozvoje území:
  - Lokalita Prštné-Louky (Pravobřežní komunikace);
  - Lokalita Bartošova čtvrť (Boněcký rybník);
  - další lokality, v závislosti na postupu rozvoje území.

#### B.4.2 Rekonstrukce a modernizace zastávek linkové dopravy

Rekonstrukce a modernizace zastávek ve správě SMZ a DSZO je plánována zejména s ohledem na:

- Zajištění bezbariérového přístupu, výstupu a nástupu vybavení prvky pro nevidomé a slabozraké.
- Zvýšení volné šířky nástupiště pro kapacitně vytížené zastávky.
- Doplnění vybavení zastávek dle kategorie zastávky (přístřešek, označník, informační tabule, mobiliář, kapacita, parkování kol).
- Zajištění bezprostřední pěší vazby:
  - přesunutí zastávek a/nebo přechodů blíže ke křižovatce, anebo vytvoření přechodů pro chodce v mezikřižovatkových úsecích;
  - synchronizace SSZ řízení přechodů s jízdou veřejné dopravy (zelené světlo před příjezdem vozidla).
- Zajištění přestupních vazeb mezi blízkými zastávkami (Baťova nemocnice – vozovna, Baťova nemocnice), mezi protilehlými směry téže zastávky a multimodálních vazeb (kolejová a linková doprava).
- Revitalizaci podchodů.

### B.4.3 Terminál Zlín-střed

Společný terminál pro VHD v lokalitě Zlín-střed, kde je navržena přestavba stávajícího terminálu na funkční a bezpečný terminál pro odbavení cestujících v železniční, autobusové a městské hromadné dopravě, včetně dopravního napojení typu K+R a P+R, dostupnosti pěší a cyklistické infrastruktury a sdílené mobility.

## B.5 Modernizace vozového parku a infrastruktury

### Popis oblasti opatření

Průběžná obnova vozového parku umožňuje kromě zvyšování energetické efektivity a komfortu:

- rozšíření typů vozidel vozového parku: zapojení menších autobusů, primárně elektrobuses (e-midibusů) umožňuje dostupnost hůře průjezdných úseků (ulic v rezidenčních částech města, strmých a/nebo úzkých ulic na okrajích města): 31/Mladcová, 38/33/Podvesná, Letná/Podhoří;
- snížení hluku a otřesů z dopravy (včetně komfortu cestujících);
- vyšší efektivitu provozu ve vzdálenějších částech města (51/Malenovice, Louky, Lhota, Chlum, 31/Jaroslavice, 33/Paseky) s možností rozdělení linek (okružní linka Chlum-Louky-tř. Tomáše Bati s přestupem na zastávce Zlín-Louky s omezením zajiždění trolejbusu č. 3 do MČ Louky);
- lepší vybavenost a uživatelskou atraktivitu vozidel MHD (klimatizace a vyhřívání, bezdrátové připojení k internetu a dobíjení aj.).

V dalších fázích obnovy vozového parku návrh SUMP počítá s nahrazováním autobusů s dieselovými motory primárně elektrobusem a parciálními trolejbusy. Zvyšování podílu elektrické trakce rovněž předpokládá nutnost zvýšení kapacity a rekonstrukce zatěžované sítě – výstavba a rekonstrukce měníren a dobíjecích stanic, v závislosti na konkrétním způsobu zapojení elektrobusem do provozu (kombinace dobíjecích stanic ve vozovně, na obratištích a průběžného dobíjení sběrači) a rekonstrukce trolejového vedení.

---

### Dopady opatření

- Opatření sleduje zavedení bezemisního (případně nízkemisního) vozového parku, uzpůsobeného potřebám obslužnosti okrajových částí města; diverzifikace přispívá ke spolehlivosti a flexibilitě MHD (manévrovatelnost), a snižování hlukové zátěže v obytných čtvrtích (velikost a váha vozidel)

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nezajištění financování z dotačních titulů

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Růst spokojenosti s veřejnou dopravou
- Snižování uhlíkové stopy provozu dopravy o 50 % do roku 2030 oproti roku 1990
- Městská hromadná doprava je z 90 % bezemisní v roce 2035.
- Snižování hlukové zátěže obyvatel v místě bydliště na hladinu hygienických limitů pro novou hlukovou zátěž
- Snižování imisní zátěže a podílu dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města
- Zvýšení absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společného podílu veřejné dopravy a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65 %); snížení objemu vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města.

---

## Opatření

### B.5.1 Rekonstrukce a výstavba měníren

Cílem opatření je zvýšení kapacity měníren s ohledem na zvýšené nároky rozvoje vozového parku. DSZO zahájila v roce 2022 realizaci projektů výstavby a modernizace trolejbusových tratí a měníren, v rámci kterého dojde k výstavbě a modernizaci trolejového vedení a měníren ve Zlíně a Otrokovicích. Cílem projektu je výstavba 4 měníren (Otrokovice, Centro, Gahurova a Vršava) a modernizace 2 měníren (Cigánov a Podvesná).

### B.5.2 Zvýšení kapacity trakčního vedení

Zvýšení kapacity trakčního vedení trolejbusových tratí je nutným opatřením s ohledem na rozšiřování systému VHD, diverzifikaci vozového parku a potřebu průběžné rekonstrukce infrastruktury.

### B.5.3 Výstavba dobíjecí infrastruktury pro veřejnou dopravu

V návaznosti na diverzifikaci vozového parku DSZO cílí opatření na zajištění nutné dobíjecí infrastruktury ve vozovkách a dalších lokalitách dle potřeby provozu (např. tzv. *opportunity charging*).

### B.5.4 Rekonstrukce a modernizace Vozovny Podvesná

Cílem rekonstrukce a modernizace je řešení problematického výjezdu z Vozovny Podvesná na ul. Podvesná XVII a Dřevnická, řešení veřejného prostoru a bezpečných pěších vazeb (zejména vazeb zastávky Baťova nem.-Vozovna s Baťovou nemocnicí) v lokalitě Podvesná XVII s návazností na modernizaci trati č. 331 a rekonstrukce historické budovy dopravního podniku s podporou energetické soběstačnosti.

### B.5.5 Modernizace vozového parku

Modernizace vozového parku (nad rámec standardní obnovy na základě věku a odpisu vozidel) cílí na rozšíření vozového parku o parciální trolejbusy s pomocným bateriovým pohonem a elektrobusy. Cílem je umožnit adaptivní rozvoj vedení linek MHD v lokalitách bez možnosti zatrolejování. Opatření rovněž cílí na dosažení vozového parku, splňujícího emisní normy EURO 6, výhledově EURO 7 s cílem snížení produkovaných emisí, k odstranění závislosti na fosilních palivech a úsporám nákladů na provoz. Opatření je také zaměřeno na naplnění národních plánů podpory čisté mobility ve veřejné dopravě dle *Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility*.

## B.6 Rozvoj kolejové dopravy

### Popis oblasti opatření

Výrazné kapacitní a frekvenční posílení kolejové dopravy přináší příležitost pro užší integraci a provázání vedení linek MHD:

- Plánované snížení počtu zastávek kolejové dopravy posiluje roli linek navazujících na kolejovou dopravu (linky 52, 51, 11, 91); další linky, zajižďující do okrajových částí města, které v současnosti na kolejovou dopravu nenavazují, mohou v budoucnu čerpat z lepšího propojení (zejména linka 31). Výraznější potenciál propojení s kolejovou dopravou je ale pro páteřní linky, které se pohybují v blízkosti zastávek kolejové dopravy a po modernizaci trati č. 331 budou vytvářet zvýšenou poptávku pro přestupních vazbách (linky 2/3, 13, 4/5)
- Po realizaci terminálu Zlín-centrum bude vhodná úprava vedení linek s napojením na regionální a železniční dopravu. Konkrétní čtvrtě: zejména Lesní čtvrt' a Letná absentují přímé spojení s terminálem, ale rovněž s kolejovou dopravou obecně

### Dopady opatření

- Opatření vytváří pro velkou část zdrojů a cílů v rámci aglomerace i na (nad)regionální úrovni nejrychlejší koridor dopravy



## Veřejná doprava: Rozvoj kolejové dopravy

- Provázání územního rozvoje s hlavními uzly veřejné dopravy (Areál Svit a centrum města aj.) na jedné straně a provázání linkové dopravy s kolejovou na straně druhé umožňuje výrazné zrychlení a posílení komfortu (kapacity, vybavení, pohodlí přestupů) cest veřejnou dopravou a zdůvodňuje tak další rozvoj systému veřejné dopravy
- Vzájemné doplnění veřejné a kolejové dopravy posiluje robustnost, rychlost, kapacitu a spolehlivost hlavního dopravního proudu

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Snížení počtu zastávek a dostupnosti z některých lokalit (Trávníky aj.)
- Neprovozování kolejové dopravy v terminálu Zlín-střed s linkovou dopravou na ul. Gahurova

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zvýšení spolehlivosti veřejné dopravy
- Zavedení multimodální integrace
- Růst spokojenosti s veřejnou dopravou
- Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro ekonomicky nejslabší skupiny obyvatel
- Zkrácení doby dojíždky do práce pro všechny cesty

## Opatření

---

### B.6.1 Modernizace trati č. 331

Modernizace trati v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice má za cíl elektrifikaci stávajícího úseku této trati a její zdvoukolejnění. Modernizace trati v daném úseku zahrnuje také přesunutí zastávek, které do jisté míry umožní cestujícím komfortnější a rychlejší přestup mezi vlaky a MHD. Výrazně se tím zrychlují cesty veřejnou dopravou v rámci zlínské aglomerace i nad její rámec – napojení kolejové dopravy na páteřní národní síť (trať 330) výrazně zkrátí a posílí propojení aglomerace a regionu na národní a nadnárodní úrovni. Modernizace umožní také efektivnější způsob cestování díky integraci městské a kolejové dopravy, včetně odbavení.

### B.6.2 Rekonstrukce přejezdů a přechodů

Opatření navazuje na realizaci modernizaci trati č. 331, cílem je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob a zvýšení plynulosti provozu dopravy. Úprava rizikových a vytižených přejezdů je zaměřena zejména na mimoúrovňové řešení.

### B.6.3 Železniční zastávky a stanice

V rámci rekonstrukce tratě dochází k rušení zastávek vlaku. Pro zachování dostupnosti, zejména v oblastech s vyšší koncentrací obyvatel v pěší dostupnosti zastávek (Trávníky), je navrhováno zachování (znovuobnovení) zastávek v režimu zastávky na znamení anebo kombinací spěšných linek.



## Veřejná doprava: Rozvoj kolejové dopravy

Pro další zastávky a stanice podél trati je důležitá podpora (zachování) pěších a cyklistických vazeb (včetně parkovišť B+R s rezervou pro zvyšování kapacity) a integrace s linkovou dopravou (přímé přestupy mezi kolejovou a linkovou dopravou v jednom směru, nebo v obou směrech).

# C Veřejný prostor a organizace dopravy

Plán udržitelné městské mobility se věnuje také veřejnému prostoru a možnostem jeho revitalizace, zvýšení bezpečnosti a podpoře jednotlivých možností využití. Revitalizace veřejného prostoru je úzce propojena zejména se statickou dopravou, která zabírá značnou část veřejného prostoru a financí, a s dopravním zklidňováním, které umožňuje rozšíření možností nedopravního využití veřejného prostoru. Přestože počet osobních automobilů ve Zlíně narůstá, není možné stejnou mírou navyšovat počet parkovacích míst. A to kvůli jejich finanční náročnosti a omezené kapacitě veřejného prostoru. Predikce nárůstu míry automobilizace je aktuálně nejistá kvůli makroskopickým faktorům, ovlivňujícím automobilovou dopravu obecně. Tyto faktory jsou zároveň hlavním důvodem pořízení *Plánu udržitelné mobility*: automobilová doprava, zejména ve stávající míře, není udržitelná, a její neudržitelnost (environmentální dopady i prostorové a finanční náklady, kladené na městskou správu) se stále více odráží i v její cenové dostupnosti. **Návrh SUMP Zlín** tedy **cílí na dosažení robustního (odolného) dopravního systému**, přizpůsobujícího se **nutnosti snižování závislosti na fosilních palivech, ale rovněž i na individuální automobilové dopravě obecně**.

Ve Zlíně tvoří prostor pro motorovou dopravu 60 % celkové délky komunikací, z hlediska podílu prostoru je to však výrazně více, protože i pouze pás pro podélné parkování je typicky širší než volná šířka chodníku. Ve srovnání s *Generellem dopravy Zlín (2016)*, *SUMP Zlín* předpokládá výraznější snížení využití automobilové dopravy (cca o 30 %, ze 45 % na 35 % podílu IAD na cestách). To společně s **diverzifikací služeb** (zvyšování podílu nárazově využitelného vozového parku sdílených automobilů) a **managementem parkování** (pasportizace, formalizace a odstupňované zpoplatnění parkovacích míst) umožňuje na jedné straně vytvoření přehledného fondu parkovacích míst, které na druhé straně **uvolňují prostor** pro jiné využití i s vyšší ekonomickou návratností a společenskou hodnotou.

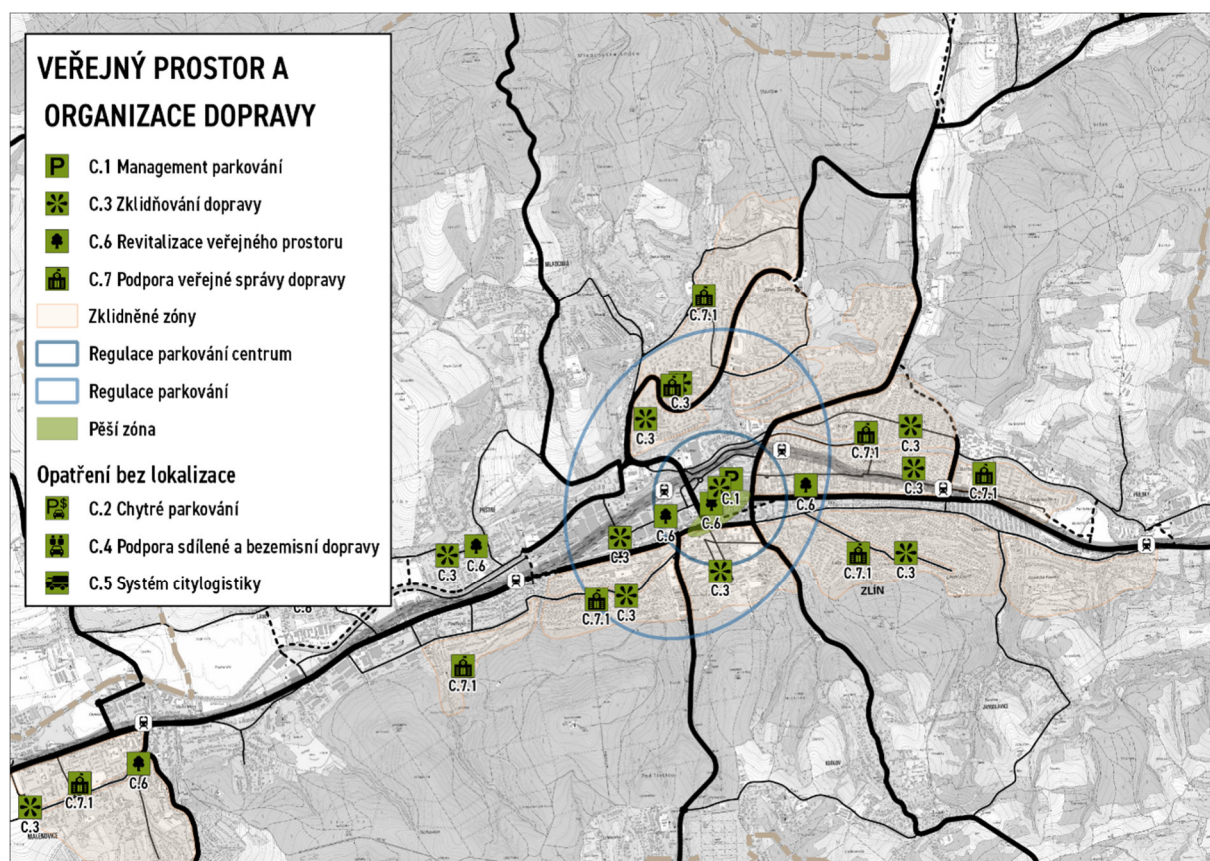
Proto návrhová část přináší řešení založené na efektivním managementu parkování, zlepšení dostupnosti parkování pro rezidenty v místě jejich bydliště a působení na změnu volby dopravního prostředku v kombinaci se zkvalitňováním veřejné dopravy. Automatizovaný sběr dat a přesný přehled o využití parkování snižuje náklady na provoz systému, snižuje riziko pokut a odtahů a umožňuje efektivnější nastavení poplatků za parkování. Uvolněný veřejný prostor slouží pro cenově a prostorově efektivnější veřejnou dopravu a IZS, pěší, cyklisty i pobyt.

Zklidňování a zvyšování bezpečnosti se často děje právě díky aplikaci dopravně-inženýrských prvků, které prakticky nemění nevyváženou preference „udržitelné“ a „neudržitelné“ dopravy (například vymezení „bezpečného přechodu“ velkým množstvím dopravního značení). **Nejefektivnější je však řešení, které mění**

**dominantní funkce prostoru rezidenčních ulic a náměstí z pouze dopravních i na nedopravní: aktivní doprava se vzájemně podporuje s nejrůznějším vybavením veřejného prostoru.** Naopak, primární uspokojování potřeb motorové dopravy v ulicích vytváří prostor, který je pouze dopravní, a jen těžko může sloužit jiným využitím a účelům – a to často i bez ohledu na formální preferenci aktivní dopravy (například pouhým snížením maximální povolené rychlosti).

Řešení se soustřeďuje na kapitoly:

- **C.1: Management parkování**
- **C.2: Chytré parkování**
- **C.3: Zklidňování dopravy**
- **C.4: Podpora sdílené a bezemisní dopravy**
- **C.5: Systém citylogistiky**
- **C.6: Revitalizace veřejného prostoru**
- **C.7: Podpora udržitelné mobility zaměstnanců**



Obr. 7 Hlavní opatření, navržená v oblasti Veřejný prostor a organizace dopravy

## C.1 Management parkování

### Popis oblasti opatření

Management parkování představuje komplexní přístup k řešení statické dopravy na území celého města. Zahrnuje jak rezidentní parkování v obytných částech města, které řeší lokálně nedostatečnou nebo nedostupnou kapacitu parkování pro rezidenty, tak optimalizaci parkování v centru, která umožňuje pomocí režimu zpoplatnění zvýšit příjmy z parkování. Náklady na parkování tvoří velkou část soukromých i veřejných nákladů na dopravní systém obecně. Vyšší příjmy z parkování umožní návratnost jeho financování a snížení veřejných investic do rozšiřování a údržby parkování ve městě.

Z pocitové mapy a SWOT analýzy vystupuje jasně problém nelegálního parkování a časté blokování průjezdu veřejné dopravy nebo záchranných služeb zaparkovanými osobními automobily. Kromě toho komplikují parkovací plochy průjezd cyklistů a pohyb chodců. Navzdory tomu stále existuje zvláště v rozvojových lokalitách tlak na poskytování vyššího počtu parkovacích míst na úkor kvalitního veřejného prostoru a infrastruktury pro aktivní mobilitu. Podobné „konflikty“ se dají řešit efektivním parkovacím managementem, který zamezuje nelegálnímu parkování prostřednictvím synergických urbanistických opatření a reguluje dopravu v klidu prostřednictvím zavedení zón placeného stání. Management parkování reguluje dlouhodobé stání vozidel, a tím zvyšuje obrátkovost na potřebných místech, jako jsou úřady, pošty nebo obchody. Zvyšuje se tedy pravděpodobnost, že lidé naleznou parkovací místo.

Problém s parkováním v rezidenčních oblastech bude řešen postupným zaváděním systému rezidentního parkování. Rozdělení města na zóny rezidentního parkování, v rámci nichž mohou parkovat bez omezení lidé s platným oprávněním, je legitimní forma regulace parkování, která v důsledku usnadní rezidentům parkování v místě jejich bydliště. Vhodným řešením vymáhání dodržování pravidel je přenesení odpovědnosti za kontrolu a vymáhání parkování na samostatný subjekt.

Konkrétní kroky přípravy systému parkování by měly zahrnovat principy:

- 1) pasportizace, vyznačení a jednotné databáze; tyto principy zahrnují** pasportizaci legálních parkovacích míst (zón) a jejich vyznačení, včetně obnovy značení (svislé, vodorovné); tento princip usnadňuje dodržování pravidel; prioritními oblastmi pro vyhrazení jsou zóny s nejvyšší vytižeností a zároveň vysokou obrátkovostí,
- 2) průběžná aktualizace poplatků - zóny placeného stání obecně** (a ve Zlíně již v současnosti) vykazují vyšší obrátkovost, ale zároveň nestejnou míru obsazenosti; cenová hladina placeného parkování by měla být průběžně aktualizována na základě dat o využití, aby reflektovala poptávku a podporovala určitý podíl volných parkovacích míst (standardně cca 10-15 %),
- 3) časové vymezení zpoplatnění stání;** časové vymezení zpoplatnění stání je nastaveno na základě denních (týdenních) variací v obsazenosti parkovacích míst; pro místa s nízkou mírou obsazenosti v nočních hodinách (centrum města) je vhodná deregulace (časové omezení zpoplatnění), a naopak - pro zóny s vysokou mírou obsazenosti v nočních hodinách je možná deregulace přes den (obytné zóny),
- 4) regulace dle typu vozidla** - pro jádrové části rezidentních zón je navrhováno omezení nočního parkování (časové omezení vjezdu) vozidel nad 6 tun s vymístěním parkování na okraj zón,

- 5) **jednotná platforma pro informace** – výstupem pasportizace je jednotná databáze parkovacích míst dle typu a zpoplatnění, včetně vyhrazených parkovacích míst (ZTP, RZ),
- 6) **Kontrola** - efektivní kontrola je v současnosti kladena zejména na městskou policii; kontrola je důležitou součástí spolehlivého fungování systému; přenesení výkonu kontroly z městské policie na automatizované kontrolory (typicky automobil pořizující snímky parkujících vozidel a srovnávající tyto snímky se záznamy v databázi) umožňuje objektivní odpovědnost; s tímto procesem je spojen i přechod na automatizovanou kontrolu a platbu prostřednictvím uživatelského účtu (registrační značky vozidla) = výsledný systém postupně omezuje nutnost výstavby a údržby parkovacích automatů a statických kamer nebo čteček, zrychluje platby a přehlednost a umožňuje okamžitou odezvu (informace o aktuální obsazenosti parkovacích míst),
- 7) **snížování doby hledání parkovacího místa** - propojení informací o obsazenosti parkovacích míst, cenových preferencích a dalších specifikách řidiče/vozidla umožňují rozšíření telematického navádění na volná parkovací místa, anebo navádění prostřednictvím aplikace, spravující platby,
- 8) **snížování počtu odtahů** - průběžné informace o změnách v provozu parkování (blokové čištění, rekonstrukce, jiná omezení) se objevují v jednotném systému parkování a umožňují tak upozornění uživatele na nemožnost parkování, nebo nutnost přeparkování vozidla,
- 9) **ekonomické zhodnocení systému parkování** - systém soukromého parkování dynamicky reaguje na dostupnost a regulace veřejného parkování; realizace parkovacích míst na základě *odhalené poptávky*, spíše než *predikované poptávky* (naplnění technických norem), tzn. v rámci plošně regulovaného systému se snižuje vysoká míra stávajících pobídek pro parkování zdarma, a je podpořeno zavedení a využívání alternativ (i v rámci soukromých projektů), které při stávajícím zvýhodnění automobilů nejsou konkurenceschopné; regulace parkování zároveň generuje příjmy (v závislosti na míře zpoplatnění), které alespoň do určité míry vynahrazují náklady na údržbu systému.

---

### Dopady opatření

- Snížení tlaku na parkovací místa (počet, rozvoj nových ploch parkování, využití/přetížení)
- Zvýšení návratnosti investic do parkování, snížení ekonomických nákladů
- Zvýšení atraktivity udržitelných modů dopravy
- Humanizace veřejného prostoru

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Potenciálně, zejména zpočátku, nízká míra přijetí vlastníky automobilů

---

### Návaznost na strategické a 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
- Snížení podílu nelegálně parkujících vozidel
- Snížení podílu 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

- Zvýšení návratnosti investic do realizace a údržby parkovacího fondu a parkovacího systému

### Opatření

---

#### C.1.1 Zavedení plošného systému rezidentního parkování

Cílem systému rezidentního parkování je:

- snížení počtu vozidel (nerezidentů, užitkových vozidel, nákladních vozidel), odstavených v obytných čtvrtích přes noc,
- zvýšení dostupnosti parkovacích míst pro rezidenty,
- snížení počtu dlouhodobě parkujících vozidel,
- zvýšení bezpečnosti (průjezd IZS, MHD),
- snížení míry automobilizace a využití IAD obecně,
- nastavení zpoplatnění s cílem dosažení podílu volných parkovacích míst vně jednotlivých zón.

Primární zónou regulace parkování jsou lokality s nejvyšší poptávkou a koncentrací obyvatel a cílů: centrum města (ohraňované Březnická-Vodní-Díly III-Slovenská) a sídliště Jižní Svahy a Malenovice s postupným plošným rozšiřováním zón placeného stání v jednotlivých městských částech (viz Obr. 7 Hlavní opatření, navržená v oblasti Veřejný prostor a organizace dopravy).

Režim rezidentního parkování vymezuje:

- místa, určená pro parkování rezidentů a abonentů,
- místa pro návštěvníky,
- místa pro krátkodobé parkování (K+R),
- vyhrazená místa pro ZTP a ZTP/P.

Ulice s parkováním vyhrazeným pro obsluhu (rezidenty) se zároveň stávají defacto zklidněnými zónami, jelikož vykazují výrazně nižší obrátkovost a intenzity vozidel a umožňují modální filtraci (např. řešení ulice Sadová) a podporu zklidnění a kvality veřejných prostor.

#### C.1.2 Realokace nevyužitého parkování pro podnikání, mobiliář, městskou zeleň a vodní infrastrukturu (např. parklety)

Manuál a regulativy veřejných prostor umožňují dočasnou anebo trvalou alokaci parkovacího prostoru (pásu) pro nedopravní využití, včetně definice podmínek a preferované podoby:

- restauračních zahrádek (parkletů),
- odpočinkových míst (parkletů),
- městské zeleně (proklad parkovacích míst stromy vhodné skladby),



- rekultivace šedé infrastruktury a podpora městských zelených prostorů pro zlepšování fyzického a duševního zdraví,
- rekultivace parkovacích prostor pro pěší, cyklisty a pobyt.

Vhodná kombinace a rozvoj těchto prvků výrazně utváří charakter místa (má místotvornou funkci). Vhodným řešením konkrétních ploch je rovněž architektonická (krajinařská) soutěž s participací obyvatel:

- 1) vytipování vhodných ploch na základě dat o využití a/nebo podnětů obyvatel,
- 2) podání návrhu projektu do participativního rozpočtu,
- 3) zpracování návrhu řešení,
- 4) představení a konzultace návrhu, realizace.

### C.1.3 Aktivní snižování nelegálního parkování

Vynucování dodržování pravidel parkování je nezbytné proto, aby se **zabránilo bezohlednému a nebezpečnému parkování**, a aby byl zajištěn management parkování. Nelegálně zaparkovaná auta ohrožují především děti, které kvůli své výšce čelí vysokému riziku nehod u křižovatek a přechodů, kde zaparkovaná auta brání ve výhledu. Z dodržování pravidel parkování mají užitek ale i uživatelé dalších dopravních modů – chodci a cyklisté, sanitky nebo zásobovací vozy, lidé se sníženou schopností mobility, a rodiče s kočárky. Umístění fyzických překážek na ulicích (zúžení jízdních pruhů, blokování dopravních stínů) se smyslem pouze zabránit porušování pravidel je pouze nouzovým nebo místně vhodným řešením, protože tak dochází k dalšímu záboru veřejného prostoru, potenciálně snížení průjezdnosti pro vozidla IZS a řidiči pak navíc mají tendenci vnímat jakýkoliv prostor bez zábran jako místo vhodné k parkování.

## C.2 Chytré parkování

### Popis oblasti opatření

Chytré parkování představuje informační systém, pomocí kterého dojde k optimalizaci využití parkovacích stání. V dnešní době existuje více technologií (senzory, kamerové systémy), které dokáží sbírat a poskytovat aktuální data o dostupnosti parkovacích míst. Součástí systému je i navádění na volná parkovací místa, například pomocí proměnlivého dopravního značení (LED indikátory ukazující, kolik parkovacích míst je k dispozici, uživatelsky příjemná mobilní aplikace pro platby a informace). Existující technologie umožňují data o parkování centralizovat, takže je možné průběžně vyhodnocovat indikátory využití parkovišť (počty unikátních uživatelů, obrátkovost, délka parkování, variace ve vytižení) a následně dynamicky stanovit cenu parkovného na základě poptávky a druhu uživatele.

Dalším chytrým řešením v oblasti parkování je potenciál propojení systému automatizované kontroly parkování (mapování/snímání automobilem) a mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a dopravního značení.

### Dopady opatření



## Veřejný prostor a organizace dopravy: Zklidňování dopravy

- Efektivnější využití parkovacího fondu a v důsledku snížení počtu parkovacích míst
- Spravedlivější a transparentnější stanovení ceny za parkování
- Úspora času a pohonných hmot při hledání parkovacího místa
- Získání přesných dat o využívání parkovacích ploch

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora individuální automobilové dopravy

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zavádění telematického řešení části parkovacího fondu – chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst
- Zkrácení doba hledání parkovacích míst
- Snížení/omezení podílu plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel

---

## Opatření

### C.2.1 Chytré parkování

Zavedení aplikace pro platbu za parkování, např. bezhotovostní platforma pro platbu parkovného, případně možnost rezervace parkovacího místa, realizace informačního a navigačního systému pro městská parkoviště.

### C.2.2 Propojení systému automatizované kontroly parkování a mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a parkovacích míst

Automatizace video kontroly legálního parkování vozidlem (automobil, kolo), která je propojena se systémem objednání parkování přes parkovací automaty a mobilní aplikaci. Tím je umožněna kontrola zpoplatněného parkování v reálném čase. Způsob kontroly kromě jiného umožňuje sběr dat o parkujících vozidlech na úrovni jednotek parkovacích míst a zřízení informačního systému o dostupnosti parkování v lokalitách s rozlišením dle zpoplatnění pro jednotlivé druhy uživatelů (rezidenty, návštěvníky, abonenty).

Způsob kontroly parkování dále poskytuje možnost využití záznamů kamer a snímačů pro pasportizaci komunikací, dopravního značení, chodníků, parkovacích míst, případně dalších prvků veřejného prostoru (městská zeleň, mobiliář).

## C.3 Zklidňování dopravy

---

### Popis oblasti opatření

Zklidňování dopravy je jedním ze základních předpokladů pro zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy. Zklidnění dopravy zvyšuje kvalitu života obyvatel města, upozaduje individuální automobilovou

dopravu ve prospěch udržitelných modů dopravy, zeleně a lepší přístupnosti veřejné dopravy. Podpora pobytové funkce vytváří prostor pro rozvoj společenského života. Opatření pro zklidnění dopravy je vhodné využívat především v rezidenčních čtvrtích a centrálních částech města. Podle typu zástavby volíme vhodné technické řešení: plošné zklidnění dopravy (obytné zóny, zóny 30, pěší zóny, v budoucnu sdílené zóny) nebo lokálních zklidňujících opatření (znemožnění průjezdu rezidenční oblasti, jednosměrky, fyzické či psychologické prvky).

Vzhledem k urbanistické struktuře Zlína se nabízí zklidnění dopravy i systémem tzv. superbloků, nebo obdobným ekvivalentem. Superbloky reorganizují městský prostor na oblasti se zklidněnou dopravou, ohraničené sběrnými komunikacemi, jejichž cílem je maximalizovat veřejný prostor a podporovat sociální a ekonomické interakce na úrovni ulic a zároveň udržet automobilovou dopravu mimo sousedství (na sběrných komunikacích). Koncept superbloků proslavila především Barcelona a následně další španělská města. Vitoria-Gasteiz se rozhodla implementovat superbloky v rámci svého SUMP s cílem obnovení veřejného prostoru pro chodce, snížení hluchnosti a škodlivých emisí plynů, umožnění větší rozmanitosti aktivit a lepší dostupnosti, podpory veřejné dopravy a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Výsledky jejich studie o dopadu opatření potvrzují nárůst pěší dopravy o 14 % a pokles provozu motorových vozidel v okolí o cca 50 %, doprovázený celkovým snížením rychlosti o 13,6 %. Měření hluku provedená na různých místech ve zklidněné lokalitě rovněž ukazují průměrné snížení hluku o 16 %. Došlo také ke snížení emisí CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> o 42 % a snížení částic PM10 o 38 %. Data získaná z provedených průzkumů navíc ukazují, že místní obyvatelé hodnotí všechna opatření pozitivně.

V případě Zlína je také vhodné podporovat rozvoj “města krátkých vzdáleností” a podporovat tzv. “otevřené ulice” – program dočasného částečného nebo úplného uzavření prostoru vybraných ulic pro bezpečné společenské, kulturní a komunitní akce, které podporují místní aktivity a podnikání. Zavádění opatření pro podporu zklidňování dopravy a revitalizace je nutné ve spolupráci s jednotlivými městskými částmi a dotčenými obyvateli. Především Zóny 30 (zóny s omezením rychlosti na 30 km/h) je vhodné implementovat v urbanizovaných částech města. Je třeba si uvědomit, že čím rozsáhlejší území je tvořeno režimem zón 30 (mimo hlavní místní komunikace), tím lépe je tato rychlost dodržována<sup>6</sup>. Proto se nedoporučuje zavádět Zóny 30 na malém území (třeba jen několika ulic či jen jedné čtvrti z mnoha), ale na co největším území města. Díky tomu se zároveň zjednodušuje dopravní systém (ulice jsou zklidněné s předností nemotorové dopravy plošně vně sběrných komunikací). Zklidněné zóny nejvýrazněji přispívají k poklesu množství dopravních nehod a zejména jejich následků, a to bez významného nárůstu dojezdových dob.

---

### Dopady opatření

- Zvýšení bezpečnosti, snížení počtu a závažnosti dopravních nehod
- Snížení hluku a emisí v rezidenčních čtvrtích
- Podpora komunitního života

---

<sup>6</sup> Zdroj: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Tempo 30 in Quartieren – Warum fördert die bfu Tempo 30 auf Quartierstraßen?, Bern 2002

- Vyšší subjektivní pocit bezpečí a z něj vyplývající ochota a možnost aktivního, využití veřejného prostoru
- Umožnění realizace integrovaných opatření pro chodce a cyklisty i v dispozičně omezeném prostoru

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nedodržování rychlosti, absence zklidňujících prvků v realizovaných zónách

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- 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)
- Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu

---

## Opatření

### C.3.1 Program zřizování zklidněných zón v centru města a jádrech obytných čtvrtí

Pořizování studií a aktualizace Akčního plánu zklidňování obytných a jádrových zón města, zřízení fondu pro aplikaci zklidňujících prvků a prvků vybavení veřejného prostoru (mobiliáře, městské zeleně).

### C.3.2 Superbloky, zklidněné a revitalizované vnitrobloky

Opatření je zaměřené na snižování využívání vnitrobloků pro dopravní účely a revitalizaci na základě iniciativ obyvatel. Ucelené vnitrobloky v centru města jsou fragmentovány a využívány zejména pro parkování a obsluhu (ulice Ševcovská, parkoviště Kvítková, Podvesná IV aj.), kde je možné na základě místních iniciativ koncentrovat parkování do okrajových částí nebo za okraj čtvrtě/bloku/vnitrobloku. Také je díky tomuto opatření možné reorganizovat prostor spojený s aktivní dopravou a pobytovými funkcemi (minimalizace parkování a průjezdu k parkování zklidněnými částmi). Koncept superbloků doplňuje plošné zklidňování dopravy v obytných čtvrtích řadové zástavby (Zálešné, Podvesné, Lesní čtvrti a Letné aj.).

### C.3.3 Aplikace stavebních a organizačních nástrojů ke zklidňování dopravy

Kromě vymezení zklidněných zón je potřebná aplikace zklidňujících prvků vybavení, primárně nedopravního charakteru – mobiliář, parklety, restaurační předzahrádky, komunitní zahrádky, městská zeleň, zúžení (šikany) aj.

### C.3.4 Spolupráce s městskými částmi na specifických podobách zklidňování dopravy a podpory infrastruktury a zázemí pro aktivní mobilitu

Princip subsidiarity ve zklidňování a „okrašlování“ jednotlivých částí města vychází z přiblížení realizace podoby prostranství co možná nejvíce jeho nejčastějším a nejpravděpodobnějším uživatelům. Implicitní preference některých funkcí – zejména parkování, nebo zklidňování – nachází často těžký odpor v i pouze částečném

snižování ploch parkování nebo rychlostí. Navzdory tomu, že se po aplikaci a změně využití často těší výrazné popularitě (a změně „kultury“ využití ulic).

Organizační, institucionální i finanční podpora částí města, ulic, nebo bloků v revitalizaci a zklidňování (participativní rozpočet, kooperace složek města při povolování), nebo povolování dočasných akcí (sousedských akcí, dočasně změny využití/záboru) je důležitá, neboť kromě přímé podpory aktivit ukazuje inspirativní příklady pro další části města, další iniciativy a komunity.

### C.3.5 Podpora a realizace akcí „otevřených ulic“

Projekt otevřených ulic (globálně tzv. **Open Streets Project**) je iniciativa, která umožňuje obyvatelům i návštěvníkům plně využít potenciál veřejného uličního prostoru. Jedná se především o akce, kdy se ulice uzavrou pro silniční dopravu a tím se otevrou obyvatelům novým způsobem. Program otevřených ulic může zahrnovat fyzické aktivity, dát prostor místním podnikům a obchodům, občanským iniciativám nebo se propojit s programem muzeí či galerií. Realizace otevřených ulic přináší hostitelskému městu řadu výhod. Poskytují komunitám dostupnou, bezplatnou rekreaci, což vede ke zlepšení veřejného zdraví. Podporují sociální integraci, propojují čtvrti a umožňují všem obyvatelům setkávat se ve veřejném prostoru ulice.

Město může otevřené ulice samo iniciovat nebo podpořit vznik programu pomocí zajištění dopravního značení a organizace dopravy a poskytnutí nutných povolení případnému organizátorovi z řad občanské společnosti.

## C.4 Podpora sdílené a bezemisní dopravy

### Popis oblasti opatření

Přebujelá automobilizace ve Zlíně způsobuje vysoký podíl hraničně limitních imisí PM10 v centru města s pravděpodobným překročením imisních limitů na menších územích v rámci města. Zároveň se Zlín potýká s vysokou mírou hluku zejména na dlážděných komunikacích a na vytížených komunikacích v centru města. V neposlední řadě má individuální automobilová doprava vysoké prostorové nároky. Sdílená a bezemisní osobní i nákladní doprava pomáhá tyto problémy částečně řešit. Podpora sdílené mobility je v souladu se celospolečenskými trendy světových metropolí a představuje přirozený rozvoj dopravního systému.

Sdílená ekonomika v podobě osobních automobilů (s využitím alternativních pohonů) nebo jízdních kol (případně cargokol) snižuje závislost na vlastnění auta. V konečném výsledku dojde ke snížení počtu vozidel v ulicích, což uvolní prostor pro udržitelné formy dopravy alepší stav životního prostředí. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech a v centru města nebo zajištěním celé služby, včetně vozidel.

Osobní elektromobilita je moderní a ekologická forma cestování, která je provozována bez lokálních emisí. V současné době roste počet nově zaregistrovaných elektromobilů a s tím souvisí nutnost vybudování hustší sítě dobíjecích stanic.

### Dopady opatření

- Snižování skleníkových plynů ze spalovacích motorů a ke snížení celkové hlukové zátěže
- Funkční a výhodný systém sdílení automobilů vede ke snížení potřeby vlastnit automobil a tím pádem ke snížení prostorových nároků automobilové dopravy
- Snížení negativních dopadů na životní prostředí a zvýšení kvality života ve městě

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nízká míra akceptace a využívání sdílených vozidel

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Podpora systémů sdílené mobility sníženými sazbami parkovného, nebo vyhrazením stání (parkovací zóny mikromobility)
- Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargokola, mikromobilita)

### Opatření

#### C.4.1 Nízkoemisní vozidla Technických služeb města

Ekologizace vozidel TS Zlín cílí na snížení nákladů na provoz a snížení emisí vozidel. Pro specifické účely a citlivé, snáze dostupné městské zóny (centrum města), a údržbu chodníků je vhodné uvažovat o provozu uzpůsobených cargokol (např. projekt Holding Graz – Unterwegs mit Alois). Opatření je ve shodě s převzetím evropských politik podpory čisté mobility (Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility): povinným podílem nízko- a bezemisních vozidel v rámci nadlimitních veřejných zakázek.

#### C.4.2 Doplnění sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola

Cílem opatření je podpora rozvoje elektromobility, snížení emisí a imisí z dopravy v souladu s evropskými plány na rozvoj dobíjecí infrastruktury a její plošnou dostupnost. Realizace veřejně přístupných dobíjecích bodů je spojena s ekologizací vozového parku městských institucí a Technických služeb Zlín. Opatření rovněž cílí na naplnění národních plánů podpory čisté mobility dle Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (cíl 19 000–35 000 dobíjecích bodů do roku 2030).

## C.5 Systém citylogistiky

### Popis oblasti opatření

Z analýzy nákladní dopravy ve Zlíně vyplývá, že zlínské firmy při svých aktivitách jednoznačně preferují silniční dopravu před železniční, přičemž největší podíl jízd ve firmách uskutečňují dodávkové automobily. V

maloobchodního sektoru dochází k zásobování nejčastěji pomocí vozidel spedičních a logistických firem, v menší míře jsou zapojena i vlastní vozidla prodejců nebo automobily výrobců a dodavatelů zboží. Z hlediska typu vozidla platí, že všechny prodejny jsou zásobovány především osobními automobily. Zásobovací vozidla parkují nejčastěji na parkovištích poblíž prodejen, přičemž čelí problému s parkováním. Sami se ovšem podílí na zvyšování provozu a uhlíkové stopy ve městě a snižování bezpečnosti. Navrhovaná opatření cílí na zefektivnění organizace zásobování, podpory nízkouhlíkových vozidel, která mohou v zásobování nahradit osobní automobily, a s rozvojem železniční dopravy podporu integrace nákladní železniční dopravy (v souladu s národními a nadnárodními strategiemi preference železniční nákladní dopravy před silniční) a městské logistiky prostřednictvím modelu distribuce surovin (hub-spoke – rozřazování a sdružování zásilek pro přepravu mezi překladišti, městská distribuční centra aj.).

---

### Dopady opatření

- Snižování prostorové náročnosti zásobování – bezproblémové parkování a vyšší flexibilita
- Snižování počtu lehkých i těžkých nákladních vozidel vede ke zvýšení bezpečnosti provozu
- Snižování uhlíkové stopy

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Složitější nastavení spolupráce mezi jednotlivými aktéry přepravního řetězce

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- V rámci intravilánu města a technických služeb se testuje a podporuje vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a systém městské logistiky

---

## Opatření

### C.5.1 Podpora systémů komerčních/komunitních 'Uloženek'

Trh on-line nákupů rychle roste a způsobuje stále větší dopravní a environmentální zátěž; na druhé straně, dopravci pružně přizpůsobují své služby zřizováním nových míst k vyzvedávání zásilek, ale také zaváděním doručování v nejrůznější denní doby nebo v sobotu.

Současným trendem je tendence ke stále menším jednotkám finálních dodávek, což zároveň vede ke zvýšení počtu jednotek – a tedy i cest. Spotřebitelé často volí nejrychlejší a nejpohodlnější způsob doručení až domů namísto možnosti vyzvednout si zásilku na výdejním místě. Například průzkum z Německa ukazuje, že až 90 % lidí žijících v blízkosti výdejního místa požaduje pohodlnější variantu, totiž doručení na soukromou adresu<sup>7</sup>. Neúspěšné dodávky a vracení zboží však dále snižují efektivitu online nakupování, zvyšují počet zajiždění

---

<sup>7</sup> Zdroj: Morganti, E., et al., 2014, 'The impact of e-commerce on final deliveries: alternative parcel delivery services in France and Germany', *Transportation Research Procedia* 4, pp. 178-190. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.11.014>

nákladními automobily zejména do čtvrtí, z různých ohledů nevhodných pro vyšší intenzity nákladní dopravy: z hlediska bezpečnosti (zejména v případech absence pěší/cyklistické infrastruktury), prostorových dispozic, únosnosti vozovky, sklonu komunikací, hluku a vibrací, či plynulosti dopravy.

Podpora systému komerčních nebo komunitních Uloženek spolu s regulací vjezdu nákladních vozidel do zklidněných částí města a podporou kol/cargokol pro rozvoz a doručování vede ke snížení množství vjezdů zejména LND do obytných čtvrtí i centra města. Naopak, rozšíření doručovacích služeb potenciálně snižuje počet cest za nákupy, jelikož sdružování zásilek doručovacími společnostmi umožňuje dodat stejné množství zboží menším počtem a délkou jízdy ve srovnání s individuálními jízdami mezi bydlištěm a obchody.

### C.5.2 Testování a posouzení využití městského systému sdílených cargokol

Veřejná půjčovna nákladních kol představuje jeden z dílků udržitelného řešení problémů městské mobility. Díky možnosti využít nákladní kolo se snižuje závislost části obyvatel na automobilové dopravě a zlepšuje se image cyklo dopravy ve městě. Příkladem realizace je brněnský pilotní projekt Veřejné půjčovny nákladních kol (<https://www.kargopujcovnabrno.cz/>), který prokázal, že cargokola dokáží nahradit cesty autem ve městech v 50 až 60 % zápůjček (převoz nákladu, který by jinak byl realizován automobilem). Nákladní kola uživatelé využívali zhruba v 40 % případů pro přepravu dětí a osob a v 60 % případů pro přepravu rozmanitého nákladu<sup>8</sup>.

### C.5.3 Vypracování celoměstské strategie 'citylogistiky'

Strategie citylogistiky se zabývá identifikací primárních lokalit pro rozvoj distribučních center, se zaměřením na propojení se železniční nákladní dopravou v souladu se závěry a opatřeními *Generelu dopravy Zlínského kraje* (Opatření 2.1.2.a). Součástí strategie je podrobnější řešení regulace zásobování (časové, finanční regulace) a zvýhodnění bezemisních a lehkých nákladních vozidel (Podpora bezemisních a lehkých nákladních vozidel (vč. cargokol) v citylogistice).

### C.5.4 Časová regulace vjezdu nákladních vozidel a zásobování

Opatření časového omezení vjezdu do konkrétních zón cílí na omezení celodenní přítomnosti motorové dopravy (obsluhy a zásobování) v citlivých městských zónách. Druhou částí regulace je omezení stání v nočních hodinách pro abonenty/vozidla bez povolení, primárně v obytných částech města.

### C.5.5 Podpora vzniku městských distribučních center

Opatření je definováno v návaznosti na Opatření 1.1.4.c: Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu *Generelu dopravy Zlínského kraje* (rozvoj stávajícího terminálu kombinované dopravy v Lípě, rozvoj nového terminálu v Otrokovicích). Opatření snižuje tranzit nákladní dopravy přes území města Zlín (společně s realizací páteřní sítě dálnic) a umožňuje rozvoj efektivnějšího systému zásobování v rámci citylogistiky.

---

<sup>8</sup> Zdroj: <https://www.kargopujcovnabrno.cz/wp-content/uploads/2021/09/kargo-report-v3-final.pdf>.



### C.5.6 Vyhrazení parkovacích míst pro zásobování

Vyhrazení parkovacích míst pro abonenty v rámci rozšíření politiky placeného parkování s cílem snížení nelegálního zastavování a stání ve vozovce a na chodnicích a zvýšení pravděpodobnosti nalezení parkovacího místa.

### C.5.7 Podpora bezemisních a lehkých nákladních vozidel (vč. cargokol) v citylogistice

S návazností na regulaci vjezdu v zónách se zpoplatněním a/nebo časovým omezením vjezdu opatření zavádí výjimky vjezdu, zpoplatnění (včetně zastavení/stání) pro bezemisní nákladní vozidla (kola/cargokola), které jsou v rámci českých měst již do velké míry využívány pro zásobování nebo rozvoz v průběhu dne (včetně rozvozu restaurací) jako rychlejší, levnější flexibilnější možnost.

## C.6 Revitalizace veřejného prostoru

### Popis oblasti opatření

Revitalizace veřejného prostoru ulic, městských tříd, náměstí a parků zvýší kvalitu veřejného prostoru díky rekonstrukci dopravní infrastruktury, zklidnění dopravy nebo jejího úplného odvedení. Revitalizace městských ulic podpoří jejich pobytovou funkci a zvýší podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy. Nově zrekonstruovaná veřejná prostranství musí naplňovat legislativu v oblasti bezbariérovosti. Revitalizační projekty také reagují na klimatickou krizi a zavádí opatření, která snižují teplotu ve městě, pomáhají zadržovat vodu v krajině a šetří energii.

### Dopady opatření

- Zlepšování kvality veřejných prostranství
- Snížení počtu a závažnosti dopravních nehod
- Uspornění pohybu pěších díky odstranění bariér ve městě
- Podpora sociálních vazeb, zapojení obyvatel do tvorby veřejných prostor

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nejsou

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Revitalizace veřejných prostor vytváří prostor a příležitosti pro kulturní, společenské a sousedské aktivity
- Infrastruktura a veřejný prostor jsou plánovány tak, aby byly odolné vůči klimatickým změnám

### Opatření

### C.6.1 Zpracování plánu modro-zelené infrastruktury

Modro-zelená infrastruktura je síť vodních a zelených prvků budovaných v harmonii s přírodou, které se v architektuře využívají k řešení klimatických problémů, udržení vody ve městech, zlepšení ovzduší a zmírnění mikroklima. Plán modrozelené infrastruktury bude využívat vzájemnou podporu snižování prostorových nároků dopravy, revitalizaci veřejných prostor a ochrany zájmů životního prostředí.

### C.6.2 Revitalizace městských tříd

Realizace místních obchvatů a plošné zklidňování dopravy má za cíl zklidňování center místních částí a městských tříd: T. Bati (pěší zóna), Štefánikova, 2. května a návsí (Prštné, Louky, Malenovice).

## C.7 Podpora udržitelné mobility zaměstnanců

### Popis oblasti opatření

Cílem opatření je řešení podpory kulturních a společenských změn – kultury školní, pracovní dojíždky, nebo kultury a způsobu využívání veřejného prostoru – vytvoření podmínek na pracovištích (ve vzdělávacích, veřejných institucích) pro normalizaci využití aktivní mobility. Základem opatření je pořizování malých plánů na úrovni institucí a firem – školních, firemních a institucionálních plánů mobility.

Školní a institucionální plány mobility jsou strategické dokumenty pro větší zaměstnavatele a školy, kteří ctí základní principy plánů udržitelné mobility a slouží ke zjišťování a vyhodnocování dopravního chování zaměstnanců, žáků a studentů (rodičů dovážejících žáky či studenty) a případně i návštěvníků. Na základě analýzy je možné navrhnout řešení, které ovlivní dopravní chování dojíždějících do té míry, aby bylo efektivnější a udržitelnější. Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy jsou z uživatelského pohledu (dotčených subjektů) bližší a realizovatelnější než plán mobility celého města/oblasti. Proto mohou být lépe a rychleji realizovatelné. Opatření nepředstavují výrazné finanční nároky a současně mají potenciál velkého dopadu v oblasti udržitelné mobility.

### Dopady opatření

- Snižování emisí
- Zvyšování efektivity dopravy
- Změna dopravního chování směrem k udržitelným modům dopravy
- Efektivnější veřejná správa dopravy

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nízká možnost města ovlivnit strategie řešení firemní mobility

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory udržitelné firemní mobility – podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojíždku do práce

### Opatření

---

#### C.7.1 Realizace Školních plánů mobility

Zpracování Školních plánů mobility se řídí metodickou příručkou pro zpracování školních plánů mobility, zahrnující příklady dobré praxe. Iniciace a koordinace procesu zřizování školních plánů mobility je v gesci Koordinátora mobility. Školní plány mobility by měly vést k omezení automobilové dopravy (která tvoří malý podíl cest do škol, ale vysokou zdravotní i dopravní zátěž a nebezpečí v okolí škol), s cílem bezpečnějšího prostředí pro dojíždění do školy pěšky, na kole (koloběžce), ale i k humanizaci prostoru v okolí škol a před vchody do škol. Součástí dopadu je podpora zdravého životního stylu, samostatnosti a bezpečnosti dětí, zvýšení jejich bezpečnosti a snížení dopravních zácp.

Výstupem opatření je pořízení *Školních plánů mobility* a realizace opatření v nich navržených v součinnosti s dotčenými orgány (Městskou policií, Odborem dopravy):

- plánů bezpečných cest (tras) do škol pro jednotlivé školy a zvýšení bezpečnosti na trasách,
- plánů zklidnění a revitalizace prostoru před vstupy do škol, včetně zřizování tzv. školních ulic (ulic s časově omezeným vjezdem v době těsně před a po vyučování) a umožnění zastavení školních autobusů,
- doplnění vybavení pro bezpečné parkování/úschovu kol (koloběžek),
- kampaně a akce: společné cesty/jízdy, soutěže aj.

Opatření finančně, institucionálně a odborně podporují programy, které se věnují pořizování ŠPM a realizaci opatření, v nich obsažených.

#### C.7.2 Realizace institucionálních plánů mobility pro městské instituce

Opatření cílí na ekologizaci vozového parku městských institucí a realizaci firemních plánů mobility pro městské instituce nejenom pro zaměstnance, ale i návštěvníky města – stanovení podmínek pro dostupnost (parkování kol, vytvoření bodů sdílené mobility, rozšíření zázemí a vybavení úřadů).

#### C.7.3 Podpora firemních plánů mobility pro velké zaměstnavatele

Zjišťování dopravního chování zaměstnanců, zejména větších zaměstnavatelů, je primárně zaměřeno na podporu obslužnosti pracovišť veřejnou dopravou (synchronizace se směnami a přizpůsobení jízdnicích řádů, přiblížení zastávek – např. ul. Šternberská, Havlíčkovo nábřeží (Baťova nemocnice).

Podpory dalšího snižování využití automobilů (preferenční automobilů při dojíždění) lze dosáhnout typicky:

- vyrovnaním podmínek pro neživitele automobilů, odrážejících náklady na zřízení parkovacích míst (bonusy pro nedojíždějící automobily),
- podporou sdílené mobility (platformy pro hledání sdílených jízd autem, rychle rostoucí i mezi velkými národními zaměstnavateli),
- zlepšením vybavení pro cyklisty (šatny, sprchy, nářadí),
- organizací/podporou neformálních akcí (Do práce na kole, společné výlety).

### C.7.4 Zřízení fondu mobility a podpora participativního rozpočtu

Fond mobility je fond rozdělující prostředky získané zejména z rozšíření parkovací politiky města (potažmo jiných zdrojů – typicky příspěvků zaměstnavatelů, firem a organizací) s cílem finančně podporovat projekty udržitelné dopravy (pěší, cyklistické, humanizace veřejného prostoru, zřizování konkrétních opatření a pilotních projektů, či projektů participativního rozpočtu).

Cílem je rovněž rozšíření participativního rozpočtu na transparentní financování udržitelné mobility ze zdrojů získaných zejména zavedením parkovací politiky. Participativní rozpočet umožňuje testování a rozšiřování množství lokálních dopravních řešení, nebo řešení podoby veřejných prostor, které na základě dobrých ohlasů mohou podpořit širší implementaci řešení (pilotování, nebo tzv. agilní pilotování).

Poplatky za parkování jsou rozděleny mezi údržbu systému parkování (provozní náklady parkovacího systému), a dále využité k revitalizaci veřejného prostoru a podpoře infrastruktury pro veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu, případně kompenzace veřejné dopravy.

Příkladem vzájemné podpory s dalšími opatřeními je revitalizace veřejných prostor a nahrazování parkovacích míst (mobiliářem, parklety, městskou zelení), nebo realizace školních zón, úpravy nebezpečných křižovatek, rozvoje parkování pro jízdní kola apod.

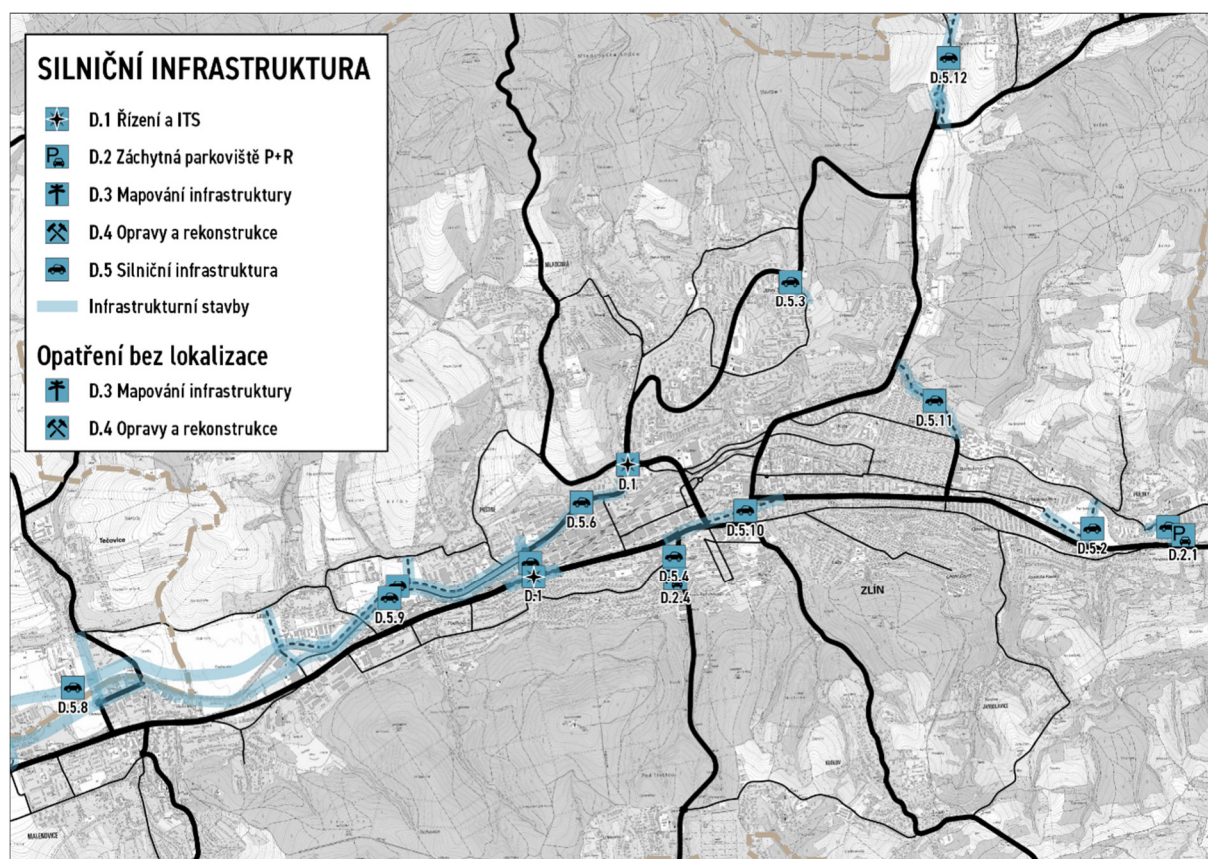
# D Silniční infrastruktura

Cílem řešení oblasti je:

- dostavba základního komunikačního systému města bez navyšování kapacity pro osobní automobilovou dopravu,
- snižování intenzit osobní motorové zdrojové a cílové dopravy prostřednictvím realizace systému záchytných parkovišť, napojených na zavedení zonální parkovací politiky se zvýhodněním rezidentů a abonentů, avšak s preferencí integrované veřejné dopravy na páteřních trasách města i pro cesty v rámci regionu,
- umožnění kompaktního rozvoje města (aglomerace) podél řeky Dřevnice, s prioritou rozvoje v okolí dobře obslužených uzlů veřejné dopravy,
- podpora sjednoceného systému Smart City Zlín (systému řízení dopravy a sběru dat o jednotlivých složkách a indikátorech mobility, včetně infrastruktury) a
- podpora odolnosti a plynulosti dopravy liniovým a uzlovým řízením dopravy a lokalit s častým výskytem dopravních nehod, rekonstrukcí zranitelných míst (křižovatek), a zejména podporou veřejné dopravy jako nejkapacitnějšího páteřního dopravního systému města.

Řešení se soustřeďuje na kapitoly:

- **D.1: Řízení dopravy a ITS**
- **D.2: Záchytná parkoviště P+R**
- **D.3: Mapování a pasportizace infrastruktury**
- **D.4: Opravy a rekonstrukce**
- **D.5: Infrastrukturní stavby**



Obr. 8 Hlavní opatření v oblasti Silniční infrastruktura

# D.1 Řízení dopravy a ITS

## Popis oblasti opatření

Cílem dopravní telematiky je zvýšení plynulosti dopravních proudů a snižování zdržení (rozdílů jízdních dob mezi špičkovými a sedlovými hodinami) bez zvyšování fyzické kapacity infrastruktury prostřednictvím optimalizace rychlostí a řízení dopravních proudů na křižovatkách se zohledněním dat o různých druzích dopravy. Systém propojuje data v dopravě a řízení dopravy (SSZ, informační systém, preference VHD, detektory, pasportizace komunikací a značení a dispečink).

## Dopady opatření

- Snižování zdržení a vyšší plynulost dopravy
- Snižování emisí
- Adaptivní systém reaguje na aktuální změny v dopravě ve městě

## Rizika a negativní dopady opatření

- Nejsou

## Návaznost na strategické a specifické cíle

- Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu

## Opatření

---

### D.1.1 Zřizování telematického řízení dopravy v místech s častým výskytem nehod a zdržení

- Koordinace křižovatek Nábřeží – Gahurova a světelné křižovatky na tř. Tomáše Bati při realizaci první etapy Pravobřežní komunikace
- Monitoring a automatická detekce poruch dopravního proudu

### D.1.2 Systém řízení dopravy v tunelu

Opatření navazuje na realizaci opatření **D.5.10 Tunel pod centrem** a potřebu napojení na systém řízení dopravy ve městě s cílem zajistit plynulost provozu a bezpečnost v tunelu. Pro zajištění bezpečného provozu tunelu je třeba jej vybavit snímači jednotlivých funkčních celků, mezi které patří dopravní subsystém, bezpečnostní vybavení a technické zařízení zajišťující celkovou funkčnost tunelu. Bezpečné řízení dopravy a chod všech provozních technologií tunelu umožňuje operátorské pracoviště.

### D.1.3 Zřízení jednotného integrovaného systému řízení dopravy

Opatření vychází z Generelu dopravy Zlínského kraje – integrovaný systém řízení dopravy je závislý na sběru a zpracování dat, dispečerském dohledu, řízení provozu a poskytování dopravních informací. Důležitým prvkem je správa systému s integrací telematických zařízení, scénářů řízení provozu na sjednoceném komunikačním rozhraní. Základním cílem těchto systémů je zajistit efektivitu dopravy, zvýšit přepravní výkony a zvýšit bezpečnost všech účastníků provozu. Systémy budou umět detekovat a základně analyzovat dopravní data, informace o překážkách provozu, případně povětrnostních podmínkách a budou reagovat pomocí proměnlivého dopravního značení a řízení SSZ k eliminaci nehod a kongescí.

### D.1.4 Zřízení datové platformy o dopravě

Zřízení jednotné datové platformy o dopravě, slučující rozšiřující se množství dopravních indikátorů (a/nebo sledovaných indikátorů SUMP):

- dlouhodobých: např. vývoje intenzit motorové dopravy na sledovaných profilech a křižovatkách, dělby přepravní práce, makroindikátorů využití veřejné dopravy aj.
- v reálném čase: např. obsazenost parkovacích míst v konkrétních lokalitách dle typu, indikátory kvality ovzduší a hlukové zátěže, zdržení (plynulost dopravy) aj.



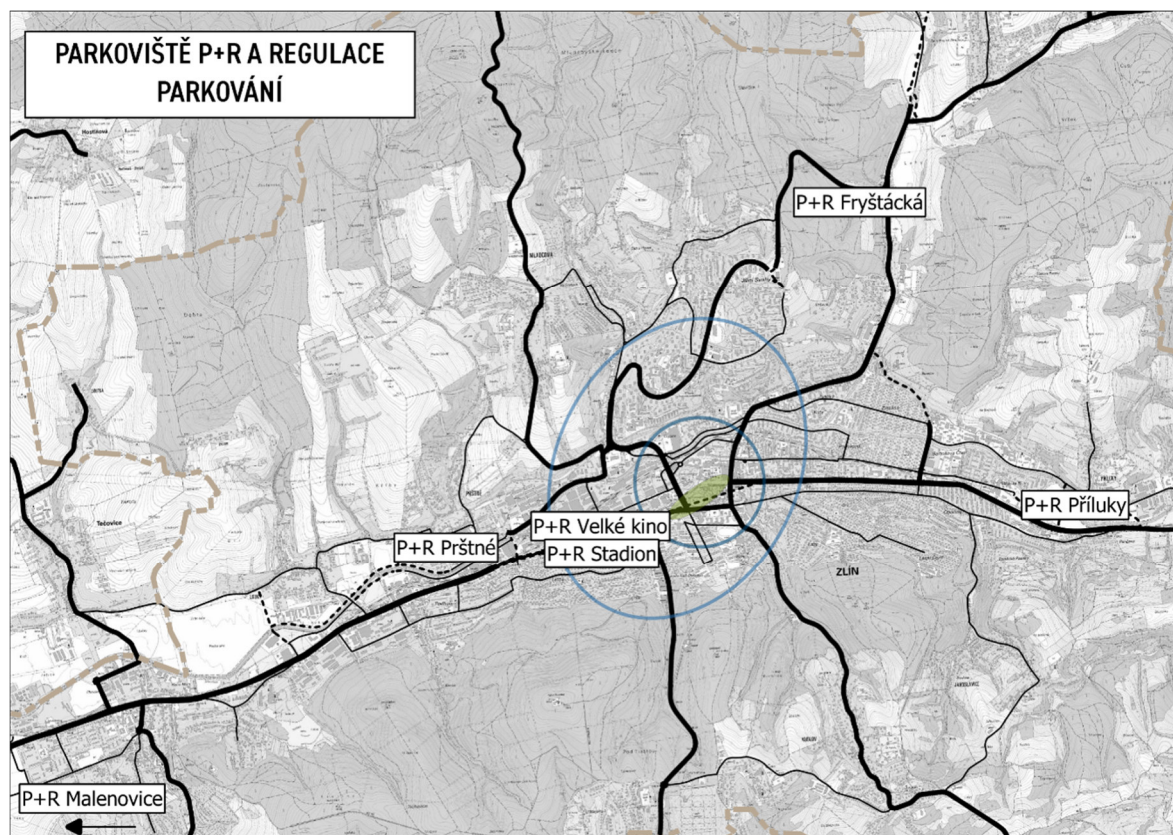
## D.2 Záchytná parkoviště P+R

### Popis oblasti opatření

Návrh záchytných parkovišť P+R je lokalizován na okrajích centra města tak, aby udržovala individuální automobilovou dopravu mimo širší centrum města. Nižší intenzity automobilové dopravy v širším centru města a snižování potřeby ploch pro parkování přináší potenciál pro jejich hodnotnější využití – obchody, služby, zaměstnání, mobiliář, městskou zeleň nebo vyšší dispozice vyhrazené infrastruktury pro udržitelnou dopravu.

Cílem výstavby parkovišť P+R není doplnění parkovacího fondu města, ale snížení počtu (zejména pravidelných) cest automobilové dopravy na území města a jejich nahrazení adekvátními udržitelnými alternativami. Realizace doplňkových odstavných a záchytných parkovišť se zvýhodněným dlouhodobým stáním by mělo přispět k poklesu nelegálního parkování, uvolnění parkovacích míst pro rezidenty a využití současných parkovacích stání pro jiné funkce (zřízení/rozšíření chodníků a cyklistické infrastruktury, městské zeleně, mobiliáře, modrozelené infrastruktury aj.).

Cenová politika parkovišť by měla být nastavena s ohledem na finanční návratnost jejich provozování a náklady provozování přilehlých linek veřejné dopravy, a zároveň s ohledem na výši poplatků za parkování v rámci celoměstského systému statické dopravy (zvýhodňujícího rezidenty a abonenty).



Obr. 9 Parkoviště P+R a osy regulace parkování (plošný režim rezidentního parkování pro nejzatíženější čtvrtě, výraznější restrikce a zpoplatnění v centru města)

## Silniční infrastruktura: Záchytná parkoviště P+R

Na Obr. 9 jsou znázorněny obecné osy regulace parkování (plošný režim vyhrazeného uličního parkování pro rezidenty a abonenty – modrých zón – pro nejzatíženější čtvrtě v širší kompaktní zástavbě města, výraznější restrikce a zpoplatnění v centru města).

Ve Zlíně je dále navrhována výstavba nových parkovišť P+R v lokalitách přestupních uzlů na páteřním koridoru modernizované trati č. 331 a to v lokalitách Malenovice a Příluky. Parkoviště P+R mohou být doplněny o nárazově vytižené parkoviště (Zimní stadion) nebo sloužit jako odstavná parkoviště pro návštěvníky cyklostezky podél řeky Dřevnice.

---

### Dopady opatření

- Regulace parkování na území města
- Snižují průjezd osobních vozidel ve městě
- Nahrazení uličních parkovacích stání jinými funkcemi pro zvýšení kvality veřejného prostoru
- Pokles nelegálního parkování

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Subvence automobilové dopravy na úkor veřejné dopravy (snižování atraktivity veřejné dopravy na tazích, pokrytých záchytnými parkovišti)
- Zábor půdy

---

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Snížení podílu nelegálně parkujících vozidel
- Snížení podílu plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel
- Zavedení telematického řešení části parkovacího fondu – chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst
- Pokles míry automobilizace a motorizace ve městě
- Snížení imisní zátěže a podílu dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města
- Snížení míry vjezdu dovnitř obytných a centrálních zón města a snižuje se počet průjezdu městem a centrálním kordonem města

---

## Opatření

### D.2.1 P+R Příluky

Parkoviště s kapacitou cca 140 vozidel, provázáno se zastávkou veřejné linkové a železniční dopravy Zlín-Příluky a cyklostezkou podél řeky Dřevnice.

### D.2.2 P+R Malenovice

### D.2.3 P+R Prštné

### D.2.4 P+R Velké kino

### D.2.5 P+R Stadion

Parkoviště s kapacitou do 1000 vozidel s napojením na ul. Březnická a navázáno na přestavbu křižovatky Mostní-Březnická slouží zejména pro příjezd z ul. Březnická a snížení dopravní zátěže centra města.

### D.2.6 P+R Fryštácká

Parkoviště s kapacitou do 500 vozidel je plánováno v návaznosti na realizaci Fryštáckého přivaděče, jako doplnění de facto záchytného parkoviště při ZOO Lešná.

### D.2.7 Parkoviště Malá scéna

## D.3 Mapování a pasportizace infrastruktury

### Popis oblasti opatření

Cílem opatření je zvýšení frekvence, podrobnosti a přesnosti mapování stavu komunikací a dopravního značení prostřednictvím spojení s monitoringem parkování nebo jinými službami města (analýza snímků z vozidel, kontrolujících parkování a osazení vozidel doplňujícími snímači). Opatření umožňuje průběžnou a levnější rekonstrukci ranou detekcí poruch na vozovce, stavu dopravního značení, případně detekci dalších závad (zakrytí rozhledů apod.). Ve srovnání se současným stavem mapování umožňuje přesnější vyhodnocení prioritizace rekonstrukcí na základě odhadu závažnosti závad a náročnosti oprav.

### Dopady opatření

- Umožňuje průběžnou, levnější rekonstrukci ranou detekcí poruch na vozovce
- Potenciál propojení s jinými službami města (monitoring managementu parkování a pasportizace infrastruktury a dopravního značení, technické služby aj.) snižuje náklady na zajišťování služeb

### Rizika a negativní dopady opatření

- Vysoké provozní náklady

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zvýšení efektivity vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic
- Zlepšení koordinace projektů pomáhá slučovat a snižovat náklady

### Opatření

### D.3.1 Průběžné mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a dopravního značení

Pasportizace dopravní infrastruktury, umožňující průběžnou, automatizovanou kontrolu technického a dopravně-technického stavu infrastruktury (technické znaky a jejich uspořádání) a dopravního značení, vytvoření 3D městského modelu (obrazová data, mračná bodů, 2D/3D vektorová data) prostřednictvím mobilního mapování s cíli:

- zrychlení a zefektivnění průběžných oprav technického stavu,
- zjednodušení a zpřehlednění dopravního systému, zejména systému dopravního značení,
- identifikace a řešení technicky nebo dopravně (z hlediska priorit SUMP) nevyhovujícího stavu,
- poskytování dat pro další účely městské správy (údržba městské zeleně aj.), případně soukromé účely.

### D.3.2 Pořizování informačních modelů dopravní infrastruktury

Cílem opatření je zavedení procesů BIM (informačních modelů staveb) do přípravy, realizace a správy zásadních dopravních staveb, v návaznosti na průběžné mapování a v souladu s Opatřením 3.1.2.d: Pořizovat informační modely staveb (BIM) Generelu dopravy Zlínského kraje.

## D.4 Opravy a rekonstrukce

### Popis oblasti opatření

Opravy místních komunikací a další dopravní a technické infrastruktury jsou realizovány podle možností jako spojené akce s humanizací veřejného prostoru, dopravním zklidňováním a ve spojení s cíli snižování dopravní zátěže (redukce parkování, snižování rychlostí) a podpory veřejné a aktivní mobility (rozšiřování pěší a cyklistické infrastruktury, mobiliáře, veřejného osvětlení a městské zeleně), případně sjednocením výše povrchů (obytné zóny) a změnou organizace dopravy.

### Dopady opatření

- Preventivní údržba omezuje opotřebení infrastruktury
- Humanizace veřejného prostoru a naplňování potřeb obyvatel
- Stabilizace vnitřního dluhu dopravní infrastruktury
- Vylepšení stávajícího stavu infrastruktury pomáhá ke snižování hlukové zátěže a znečištění ovzduší

### Rizika a negativní dopady opatření

- Neshoda na podobě revitalizace, nízké ambice ve zklidňování dopravy

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Zvyšuje se efektivita vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic

- Zlepšující se koordinace projektů pomáhá slučovat a snižovat náklady

### Opatření

---

#### D.4.1 Rekonstrukce

Cílem opatření je zajistit nezhoršování technického stavu vozovek a chodníků ve správě města. Průběžný monitoring technického stavu komunikací umožňuje detekci trendu vývoje vnitřního dluhu, nastavení dlouhodobých cílů a financování s ohledem na model financování dopravní infrastruktury. Cílem opatření je rovněž snížení úrovně hluku a emisí (imisí) na komunikacích a zvýšení bezpečnosti, zejména cyklistů.

Kromě průběžných oprav se opatření věnuje celkové rekonstrukci uličních prostor a opravám degradovaných mostů a lávek. Rekonstrukce ulic je zaměřena na humanizaci veřejného prostoru, dopravní zklidňování, snižování dopravní zátěže (redukce parkování, snižování rychlostí) a podporu veřejné a aktivní mobility (rozšiřování pěší a cyklistické infrastruktury, mobiliáře, veřejného osvětlení a městské zeleně) na základě participace místních obyvatel a přípravy a projednání návrhu s dotčenými subjekty.

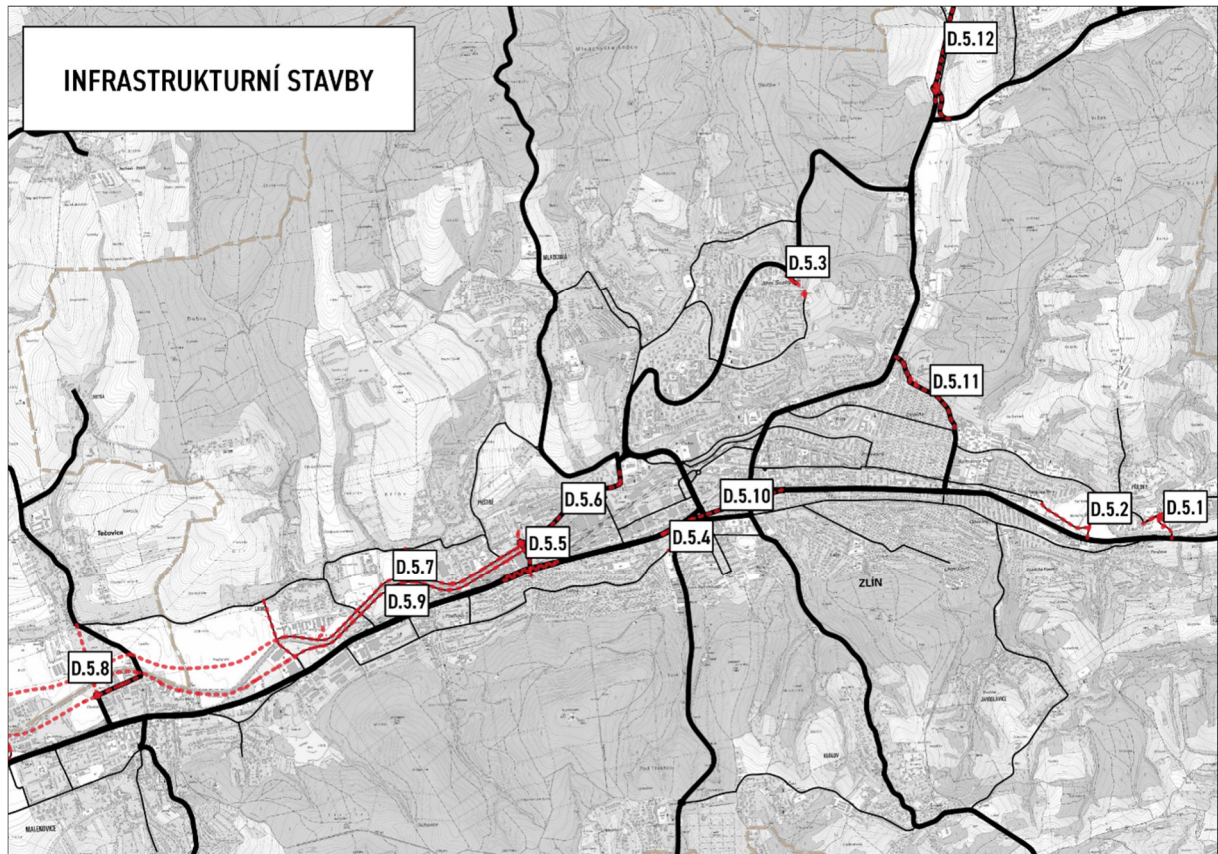
## D.5 Infrastrukturní stavby

---

### Popis oblasti opatření

Realizace nových infrastrukturních staveb je do velké míry zajišťována správci komunikací vyšší třídy. Z hlediska města Zlín vychází potřeba realizace především z potřeby převést dopravní proudy mimo zastavěné a obývané území, a snížit tak emisní a hlukovou zátěž obyvatelstva, a rovněž snížit zátěž přetíženého základního komunikačního systému města. Realizaci nových cest je vhodné spojit s realizací přilehlé cyklistické infrastruktury se zajištěním bezpečných preferenčních nebo mimoúrovňových křížení s frekventovanými pěšími a cyklistickými trasami s minimalizací převýšení a křížení na cyklistických a pěších trasách. Součástí opatření je posuzování a řešení dopadů infrastruktury na životní prostředí, včetně zajištění optimální hodnoty migračního potenciálu nových staveb.





Obr. 10 Infrastrukturní stavby silniční dopravy

### Dopady opatření

- Snížení hladin hluku a množství emisí v obytných oblastech
- Vymístění tranzitní dopravy
- V případě dokončení plánovaných dopravních záměrů by mělo dojít k novému zařazení komunikací do jednotlivých kategorií a tříd po předchozí dohodě s vlastníky a správci komunikací; výhledově by obchvat Zálešná mohl být zařazen mezi silnice II. třídy. První část Pravobřežní komunikace a Prštenská příčka by byly zařazeny mezi silnice III. třídy

### Rizika a negativní dopady opatření

- Dopravní indukce, podpora kapacity a zvyšování intenzit automobilové a motorové dopravy
- Záběr půdy

### Návaznost na strategické a specifické cíle

- Snížení intenzity tranzitní, zejména těžké nákladní dopravy, v součinnosti se státními institucemi a plány (rozvoj silniční sítě, mýtný systém, podpora nákladní kolejové dopravy aj.)

## D.5.1 Přivaděč Příluky

---

### Popis opatření

Silniční napojení průmyslové zóny Zlín-východ v prostoru stávající silnice I/49, MK Pekárenská a MK Cecilka. Součástí je i úprava křižovatky silnice I/49 s ulicí Pančava včetně točny MHD, křižovatky Pekárenská/Cecilka a zřízení nové okružní křižovatky v místě křížení nového silničního napojení průmyslové zóny s místní komunikací Cecilka. Stávající most ev. č. Z1 bude zdemolován a nahrazen lávkou pro pěší a cyklisty ve stejné poloze. Nové silniční napojení průmyslové zóny si vyžádá zřízení nového mostu přes trať ČD a řeku Dřevnici.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K50
  - Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 1124 DS, 1125 DS
- 

### Dopady opatření

- Možné prodloužení cestovního času MHD směr Příluky
  - Přímé napojení průmyslové zóny na silnici I/49, odlehčení dopravy v zastavěném území (úseky ulic Pekárenská, Cecilka) a zkvalitnění dopravní dostupnosti městských částí Příluky a Lužkovice.
  - Vybudováním záchytného parkoviště P+R/P+B v návaznosti na vytvoření přestupního uzlu dojde k odlehčení dopravy v centru města.
  - Bezpečné propojení páteřních cyklotras.
- 

### Rizika a negativní dopady opatření

- Dopravní indukce, podpora kapacity a zvyšování intenzit automobilové a motorové dopravy
  - Zábor půdy
- 

## D.5.2 Boněcká příčka

---

### Popis opatření

Předmětem této stavby je propojení silnice I/49 (ul. Vizovická) s územím po pravém břehu řeky Dřevnice (Peroutkovo nábřeží). Součástí stavby je také prodloužení ulice Broučkova v návaznosti na Boněckou příčku, čímž dojde k propojení ulic Broučkova a Vizovická v prostoru Boněcké příčky. Cílem stavby je zlepšení dopravní obslužnosti městské části Příluky a lokalit Zálešná a Bartošova čtvrť.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K1
  - Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 181 DS, 637 DS
-



---

### Dopady opatření

- Nové propojení silnice I/49 (ul. Vizovická) s územím po pravém břehu řeky Dřevnice

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Stavba může zvyšovat intenzity dopravy na ulici Havlíčkovo nábřeží
- Dopravní indukce, podpora kapacity a zvyšování intenzit automobilové a motorové dopravy
- Blízkost aktivní zóny záplavového území
- Zábor polnohospodářské půdy

---

## D.5.3 Křižovatka Podlesí - Okružní

---

### Popis opatření

Předmětem této stavby je propojení ulice Okružní s lokalitou Podlesí. Propojení bude řešeno čtyřramennou okružní křižovatkou. Součástí stavby bude malý terminál veřejné dopravy s novou točnou pro vozidla MHD. Navržena je také samostatná stezka pro cyklisty a pěší, která bude navazovat na stávající cyklotrasu.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K37
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 221 DS

---

### Dopady opatření

- Alternativní propojení severovýchodní části Jižních Svahů (Podlesí, Na Honech) s ulicí Okružní a centrem města

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Stavba může zvyšovat intenzity dopravy na ulici Podlesí a Středová
- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy

---

## D.5.4 Křižovatka Mostní - Březnická

---

### Popis opatření

Projekt nové křižovatky Mostní - Březnická počítá s narovnáním Mostní ulice, která se tak nově napojí na Březnickou v úrovni odbočky k hotelu Moskva.

---

### Vazba na územní plán

- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: SO.1 529

---

### Dopady opatření

- Narovnění ulice Mostní přispěje ke zklidnění prostoru před Velkým kinem

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Nejsou

---

## D.5.5 Prštenská příčka

---

### Popis opatření

Prštenská příčka je čtyřramenná okružní křižovatka a nový mostní objekt přes řeku Dřevnici a železniční trať 331. Účelem záměru Prštenské příčky je zajištění vhodného komunikačního propojení ulice Nábřeží (východní a západní větve okružní křižovatky) s třídou T. Bati (I/49) a ulicí L. Váchy jakožto jižní větve okružní křižovatky. Severní větve okružní křižovatky řeší napojení na komunikaci Rybníky IV. Její stavba souvisí s modernizací a elektrizací železniční tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K8
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 122 DS, 140 DS, 1013 DS, 1081 DS

---

### Dopady opatření

- Prštenská příčka spojuje třídu Tomáše Bati, L. Váchy a Nábřeží a zvyšuje kapacitu na průtahu I/49 v oblasti Prštné
- Odlehčení dopravního toku v centru města a Gahurova nadezdu
- Zvýšení plynulosti dopravního proudu
- Zvýšení dopravní bezpečnosti

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Riziko mimoúrovňového řešení pěších a cyklistických vazeb a prodloužení pěších a cyklistických cest
- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy

---

## D.5.6 Pravobřežní komunikace (Prštné – Podbaba)

---

### Popis opatření

Pravobřežní komunikace je nová kapacitní komunikace ve dvoupruhovém uspořádání podél průmyslového areálu Rybníky, která nahradí stávající, již nevyhovující, komunikaci vedenou ulicemi Přímá a Nábřeží. Napojení pravobřežní komunikace (ul. Nábřeží) na ulici Gahurova bude řešenou formou úrovně světelné křižovatky. Od areálu Svitu z ulice Šedesáté vznikne pro cyklisty a pěší nové přemostění přes řeku Dřevnici na ulici Nábřeží.

## Silniční infrastruktura: Infrastrukturní stavby

Druhý mostní objekt pro cyklisty a pěší bude vytvořen k ulici Devadesátá v areálu bývalého Svitu (ulice Havlíčkovo nábřeží a Nábřeží). Opatření obsahuje stavby:

- Most k ulici Šedesátá
- Lávka k ulici Devadesátá
- Přemostění za hypermarketem Albert

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: Kapacitní komunikace (ZUR) PK04
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 115 DS, 141 DS, 142 DS

---

### Dopady opatření

- Propojení hlavní tepny města (třída T. Bati) a největšího sídliště města Zlína
- Odlehčení dopravního toku v centru města a Gahurova nadjezdu.
- Zlepšení dopravní obslužnosti Jižních Svahů
- Vybudování stezky pro cyklisty a pěší zlepší propustnost města pro udržitelnou dopravu
- Revitalizace nábřeží

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy

## D.5.7 Pravobřežní komunikace (Prštné - Louky)

---

### Popis opatření

Úsek Pravobřežní komunikace Prštné - Louky navazuje na první etapu a pokračuje až po křižovatku k UNI Hobby v místní části Louky.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: Kapacitní komunikace (ZUR) PK04
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 72 DS, 75 DS, 95 DS, 97 DS, 112 DS, 113 DS, 114 DS, 137 DS, 138 DS, 1083 DS

---

### Dopady opatření

- Vybudováním stezky pro cyklisty a pěší se zlepší propustnost města pro nemotorovou složku dopravy
- Zlepšení dostupnosti okrajových částí města
- Snížení intenzit na silnici I/49

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy

## D.5.8 Pravobřežní komunikace (Louky – Otrokovice)

---

### Popis opatření

Úsek Pravobřežní komunikace Louky – Otrokovice zajišťuje propojení dálnice D55 od křižovatky Otrokovice – sever (mimo řešené území) až k hranici zástavby místní části Louky.

---

### Vazba na územní plán

- Stavba je částečně vedena mimo katastrální území města Zlína

---

### Dopady opatření

- Alternativní propojení města Zlín a Otrokovic
- Pokles intenzit na silnici I/49, umožnění výstavby vyhrazených buspruhů po celé délce silnice I/49, prioritně řadících pruhů ke hranám křižovatek
- Nárůst intenzit v okolí řeky Dřevnice a znehodnocení rekreačního potenciálu

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy
- Zábor půdy
- Nesouhlasná stanoviska dotčených obcí a dalších dotčených subjektů

## D.5.9 Levobřežní komunikace

---

### Popis opatření

Místní komunikace vedení podél levého břehu řeky Dřevnice v úseku mezi ulicemi Jateční a U Dřevnice. V současné době je v uvedeném úseku vedena pouze stezka pro cyklisty a pěší, která by byla v navrhovaném stavebním záměru zachována. Cílem stavby je obsluha přilehlého území městských částí Prštné a Louky.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K14
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 29 DS, 30 DS, 33 DS, 40 DS, 41 DS, 99 DS, 109 DS, 110 DS, 153 DS, 1016 DS, 1017 DS

---

### Dopady opatření

- Komunikace ve zklidněném režimu nabízí možnost rekreačního využití v podobě cyklotrasy
- Význam Levobřežní komunikace spočívá především v případném rozvoji území podél hlavní dopravní páteře

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy
- Zábor půdy

## D.5.10 Tunel pod centrem

---

### Popis opatření

Projekt vybudování čtyřpruhového silničního tunelu o délce 1,6 kilometru pod částí třídy Tomáše Bati plánuje **zklidnit centrum města Zlína**. Hlavním účelem záměru je převedení tranzitní dopravy do tunelu a vznik pěší zóny ve zklidněném středu města.

Západní portál je plánovaný zahloubit před budovou ČSSZ v úseku mezi křižovatkami s ulicí Březnická a s ulicemi Hluboká a Lorencova. Východní portál by měl ústít mezi ulicemi Hluboká a Díly I.

V oblasti Náměstí Míru a mezi parky dojde podle studie proveditelnosti k přeměně třídy Tomáše Bati na pěší zónu s přístupem MHD a zásobování. Je plánováno propojení parku Komenského a Sadu svobody a v oblasti náměstí je navrženo výrazné rozšíření veřejného prostoru. Studie navrhuje zrušení podchodu na třídě Tomáše Bati a jeho nahrazení přechodem pro chodce s přejezdem pro cyklisty.

---

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: územní rezerva DS 1113

---

### Dopady opatření

- Umožnění zklidnění a scelení třídy T. Bati a oblasti Gahurova prospektu, rozšíření pěší zóny a městského parku, zjednodušení systému křižovatek
- Sjednocení koridoru veřejné dopravy
- Nahrazení podchodu úrovněným křížením pro chodce a cyklisty

---

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy
- Negativní dopady (ímise, hluk, zdržení) při realizaci stavby
- Vysoké investiční a provozní náklady
- Absence přímého napojení některých vazeb (z ulic Březnická, Gahurova, Dlouhá)

## D.5.11 Obchvat Zálešná

### Popis opatření

Obchvat zlínské čtvrti Zálešná navazuje na stavbu tzv. Fryštáckého přivaděče a první etapu dálnice D49. Obchvat Zálešné má začínat na budoucí okružní křižovatce pod Burešovem, vede po severním okraji Zálešné, u nemocnice se stáčí k jihu a průchodem přes zástavbu se má napojit na ulici Zálešná XII, ulici Podvesná XVII a třídu T. Bati. Obchvat Zálešné je navržen v dvoupruhovém provedení o šířce 9 metrů. Příprava stavby a její možný termín realizace se podobají situaci jako u Fryštáckého přivaděče.

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: K2
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 169 DS, 170 DS, 171 DS, 172 DS

### Dopady opatření

- Umožňuje zklidnění a revitalizaci tř. 2 května a Sokolská
- Záloha v případě uzavření ul. Dlouhá
- Navázaná přestavba depa Podvesná a propojení žst. Zlín-Podvesná s problematickým výjezdem a vedením cyklistické a pěší dopravy

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy
- Zábor půdy, demolice objektů části Zálešná.

## D.5.12 Dálnice D49 a Fryštácký přivaděč

### Popis opatření

Účelem předmětné stavby dálnice D49 (úsek Hulín – Fryštát) je vybudování kapacitní komunikace, která umožní napojení zbývající části východní Moravy na dálniční síť ČR (napojení na D1 a D55 u Hulína). Dálnice D49 vyvede v předmětném regionu značnou část dopravy z přetížených úseků silnic I/49 a I/55 a ostatních silnic II. třídy. Součástí více než 17 km dlouhé stavby je 30 mostních objektů a dvě mimoúrovňové křižovatky Holešov, Třebětice. Negativní vlivy na životní prostředí může zmírnit protihluková stěna či biokoridory. Realizace stavby byla zahájena již v roce 2008, v současné době je plánováno uvedení do provozu I. etapu v roce 2024. V roce 2032 je pak plánováno uvedení do provozu II. Etapy v úseku Fryštát – Lípa.

Stavba Fryštáckého přivaděče je navázána na I. etapu stavby dálnice D49 v úseku Fryštát – Lípa. Skrze Fryštácký přivaděč (přeložka silnice II/490) se na dálnici D49 napojí od jihu město Zlín a od severu město Fryštát. Trasa Fryštáckého přivaděče povede na pilířích krajiny kolem přehrady Fryštát. Dále okolo Kostelce bude přivaděč z velké části zahlouben pod povrchem ve více než 10 m hlubokém zářezu.

### Vazba na územní plán

- Označení stavby v ÚP: R49 (ZÚR) PK 01, II/490 (ZÚR) PK 19
- Identifikace návrhové plochy s rozdílným způsobem využití: 311 DS, 312 DS, 313 DS, 475a DS, 475b DS, 971 DS, 992 DS, 993 DS, 994 DS, 233 DS, 234 DS, 985 DS, 987 DS, 988 DS, 989 DS, 1008 DS, 1009 DS

### Dopady opatření

- Dálnice D49 dotvoří hlavní komunikační osu Zlínského kraje ve směru západ – východ. D49 bude jednou ze tří kapacitních komunikací propojujících Českou a Slovenskou republiku

### Rizika a negativní dopady opatření

- Podpora dopravní indukce a zvyšování intenzit automobilové dopravy
- Zábor půdy
- Zvyšování intenzit dopravy na ulici Sokolská a na Obchvatu Zálešná



# 3 Vyhodnocení Návrhu

## 3.1 Intenzity dopravy

V rámci návrhové části SUMP byly modelovány tři návrhové scénáře pro rok 2035, které měly za úkol **zmírnit narůstající trend zvyšování míry automobilové dopravy**. U všech scénářů byl při zvolených opatřeních pozorován pokles intenzit automobilové dopravy ve srovnání se scénářem BAU 2035 (*Business-as-usual*).

Jako vítězný byl Řídícím výborem SUMP Zlín zvolen scénář **ZLÍN INTEGROVANÝ** (původně Scénář B), který je založen na rychlé, spolehlivé, integrované, plně elektrifikované veřejné dopravě (viz [kapitola 2.3 Návrhové scénáře](#)). Zároveň scénář zahrnuje několik významných infrastrukturních staveb, které ovlivňují dopravní tok městem. Jedná se například o stavbu tunelu pod centrem města, Pravobřežní komunikaci v úseku Prštné – Podbaba, Prštnenskou příčku či obchvat Zálešné.

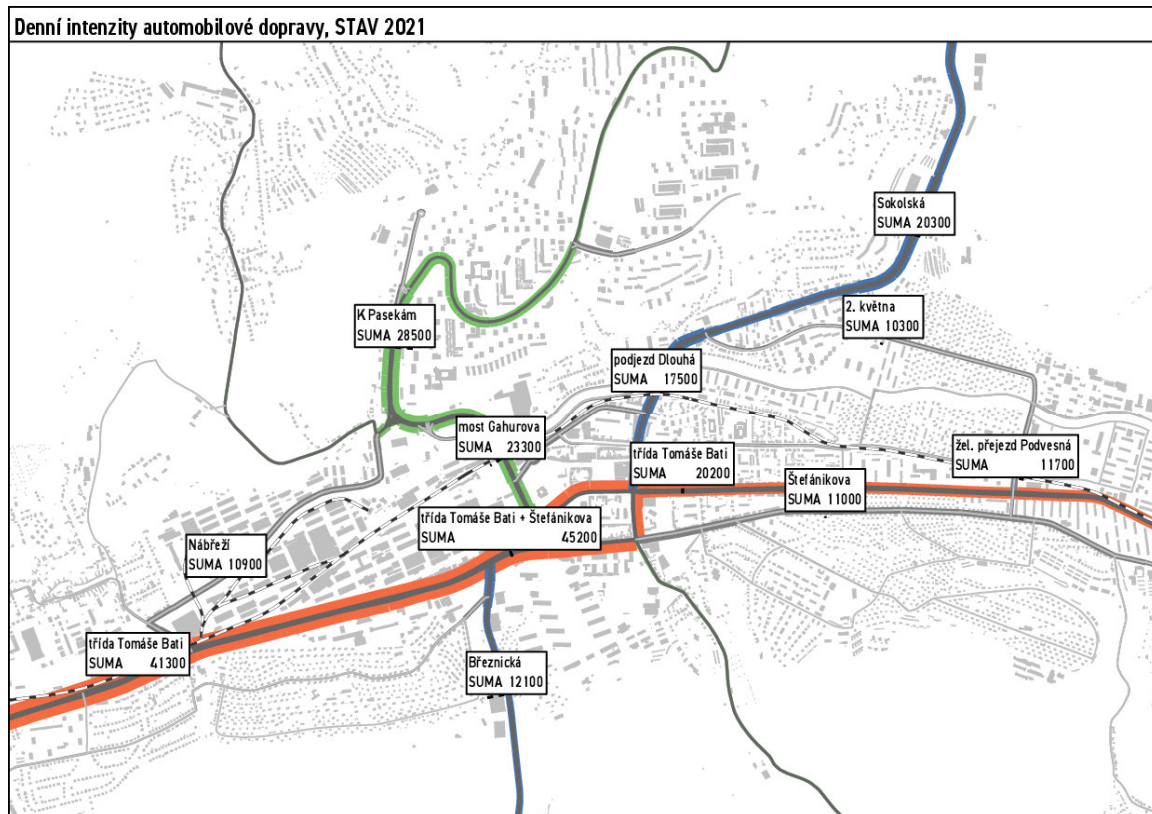
Pravobřežní komunikace a Prštnenská příčka umožní částečné uvolnění Gahurova nadejzdu a křižovatky s tř. Tomáše Bati. Scénář počítá s poklesem intenzit na mostě Gahurova o cca 4 tis. voz/den oproti současnému stavu. Nový most k ulici Šedesátá, který má v rámci projektu vzniknout, navíc umožní přímý vstup do areálu bývalého Svitů, kde je plánováno zvýšení pracovních příležitostí do roku 2035, ze sídliště Jižní Svahy. Pokračování druhé etapy Pravobřežní komunikace je pak navázáno na rozvoj území mezi místní částí Louky a Tečovicemi. V rámci rozvoje územního plánu je v tomto území odhadováno cca 500 nových pracovních míst. Částečný přesun vozidel ze silnice I/49 na Pravobřežní komunikaci by umožnil uvolnění jízdních pruhů pro vznik bus-pruhů.

Plánovaný tunel pod centrem města v uvažovaných parametrech mezi budovou ČSSZ a Hluboká převezme cca 15 tis. vozidel za den. Tím umožní revitalizaci prostoru v oblasti náměstí Míru a přispěje k přeměně třídy Tomáše Bati na pěší zónu s přístupem MHD a zásobování. Povrchové mezioblastní vztahy jsou rozloženy mezi ulici Štefánikovu, která je obousměrná a Vodní, která umožňuje vjezd do areálu bývalého Svitů z východní strany. Ve scénáři se tak navyšují intenzity dopravy na ulici Vodní o cca 3 tis. vozidel/den, ulice Štefánikova v úseku Školní naopak klesají o cca 2 tis. vozidel/den oproti současnému stavu.

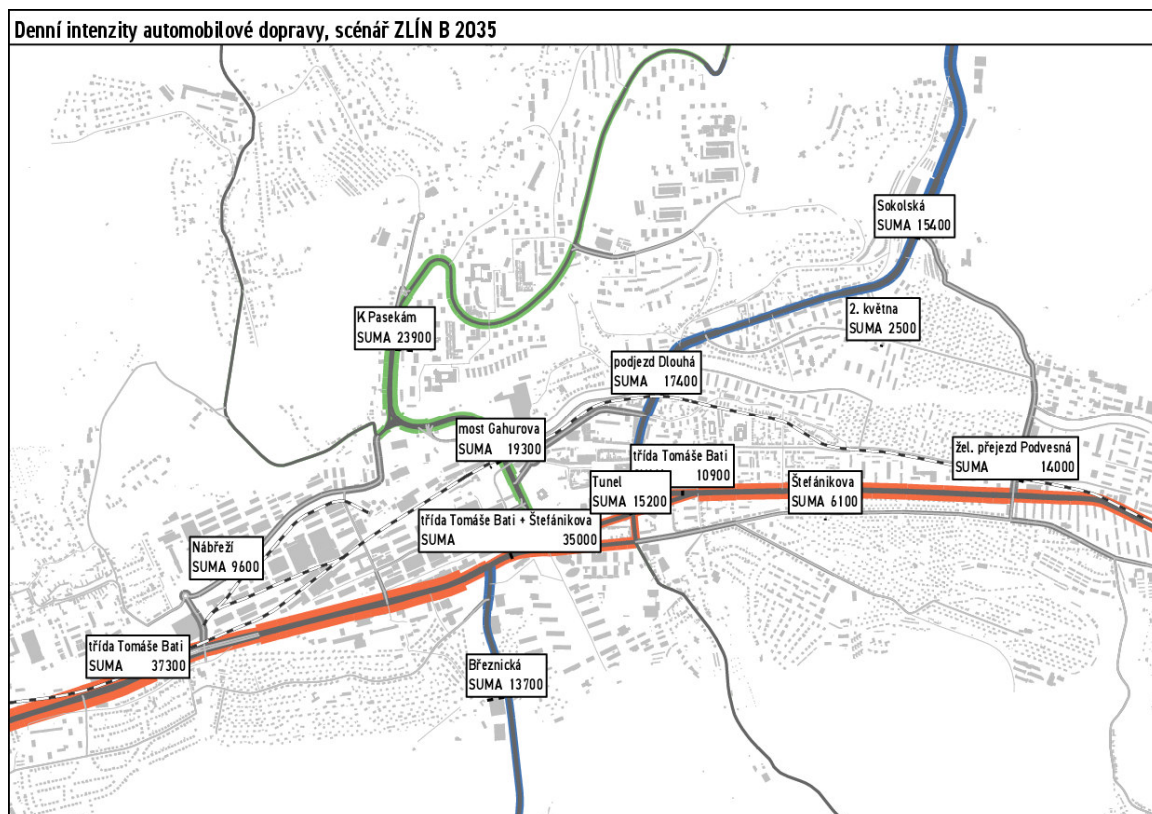
Přivaděč Fryšták napojuje město Zlín na navrhovanou dálnici D49, a tím na nadřazenou síť pro dálkovou dopravu. Předpokládaná intenzita dopravy je na úseku mezi Kostelcem a MK Okružní cca 24 tis. vozidel/den.

Na přivaděč Fryšták navazuje výstavba obchvatu Zálešné, která výrazně přispěje k poklesu intenzit na ulici 2. května (až vozidel/den). Případné zaslepení ulic Padělky IX, Padělky I a Padělky II pro IAD zklidnění oblasti Kúty ještě podpoří.

Mimo velké infrastrukturní stavby dochází v modelovaném scénáři také ke zklidnění dopravy v rámci zklidněných zón. V rámci scénáře bylo modelováno snížení rychlosti v obytných částech města a omezení vjezdu nákladní dopravy do obytných částí. Dopravní intenzity se tak více přesouvají na základní komunikační síť města.



Obr. 11 Denní intenzity automobilové dopravy, stav 2021



Obr. 12 Denní intenzity automobilové dopravy, vítězný scénář Zlín integrovaný (Zlín B) 2035

## 3.2 Změny dopravního chování

Změna dělby přepravní práce je pro rezidenty města Zlína podpořena kvalitní pěší a cyklistickou infrastrukturou pro cesty na kratší vzdálenosti, pro delší cesty je zlepšována obslužnost území veřejnou hromadnou dopravou. Díky zavedení větší impedance pro parkování osobních vozidel v rámci zavádění zpoplatněných zón parkování v centru města, klesá podíl cest do centra tímto dopravním prostředkem a je nahrazen jinými (VHD, pěší, cyklistická doprava) – viz Obr. 1 Dělbá přepravní práce v současném stavu, ve scénáři BAU a modelované hodnoty v navrhovaném scénáři v roce 2035.

Změnu dělby přepravní práce pro zdrojovou a cílovou dopravu určuje především dobrá dostupnost centra veřejnou dopravou v rámci plné integrace veřejné dopravy Zlínského kraje a realizace modernizace trati 331. Díky zavedení rychlé, pohodlné a frekventované železniční a autobusové dopravy a omezení parkování klesá podíl cest autem ve vítězném návrhovém scénáři v koridoru mezi Otrokovicemi a středem Zlína o cca 15 %.

## 3.3 Naplňování cílů Strategie Zlín 2030

SUMP Zlín rozvíjí a navazuje na širší cíle *Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030*. Zásadním cílem *Strategie Zlín 2030* je **zastavení úbytku počtu obyvatel s dlouhodobým cílem zvýšení počtu obyvatel města na 100 000** (90 000 do roku 2030 dle indikátoru Počet obyvatel SMZ (PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s. r. o., 2022, str. 86)). Tento cíl se promítá i do jednotlivých tematických oblastí – zejména TO Územní plánování a urbanismus – **demografický rozvoj města** zároveň do vysoké míry podmiňuje a **je podmíněn kapacitou a kvalitou dopravní infrastruktury** a dopravního systému, i kvalitou veřejného prostoru. Tento cíl lze částečně naplnit rozšiřováním katastrálního území města (připojováním přilehlých obcí), jak ale vyplývá i ze *Strategie Zlín 2030*, primárním nástrojem demografického rozvoje je zajištění územního rozvoje, vytvoření zázemí a atraktivních podmínek pro obyvatele a podnikatele. I se zohledněním možnosti připojení okolních obcí, cíl předpokládá nárůst počtu obyvatel s trvalým pobytem v rozmezí 10-20 %, a s tím tedy i ekvivalentní nárůst průměrného denního počtu cest. Cíle demografického rozvoje města by tedy měly být promítnuty do příležitostí a rizik systému mobility.

Vzhledem k cílům *SUMP Zlín* a *Strategie Zlín 2030* by primární nabídkou pro zvýšení počtu cest měla být **udržitelná mobilita**, zejména integrovaná veřejná doprava. SUMP Zlín příležitosti (a rizika) budoucího demografického rozvoje pokrývá:

- 1) podporou rozvoje kompaktního města a města, založeného na principu rozvoje v okolí dopravních uzlů** (ve výborné dostupnosti veřejnou dopravou). Územní rozvoj podél toku řeky Dřevnice umožňuje napojení nových rozvojových čtvrtí (nebo zahuštění stávajících čtvrtí) na existující síť veřejné dopravy bez nutnosti výrazných změn v systému vedení linek, nebo výrazného zvýšení nákladů na provoz (prodloužení linek). Těmto změnám odpovídá i soustředění většiny velkých dopravních projektů podél hlavního dopravního tahu. Pozvolné rozšiřování města do vzdálenějších, hůře dostupných oblastí (např. Zlínské Paseky, Boněcké paseky aj.), se většinou týká nižších desítek domácností, a je tedy – přes

nižší efektivitu a vyšší náklady – spíše marginálním problémem z hlediska dopravní zátěže. Podpora kompaktního rozvoje města (resp. tzv. města krátkých vzdáleností) naplňuje taktéž cíle *Koncepce městské mobility* – předcházení vzniku potřeb po mobilitě, tedy snižování přepravních výkonů bez omezení mobility obyvatel a dostupnosti cílů.

- 2) **rozvojem takového systému veřejné dopravy, který poskytuje dostatečné rezervní kapacity** pro zvýšení počtu obyvatel a cest, a to zejména díky existujícím kapacitním rezervám a prostřednictvím posílení kapacity a rychlosti kolejové dopravy a zvýšení rychlosti a spolehlivosti linkové dopravy na páteřní síti.
- 3) **udržováním stávajícího systému veřejné dopravy, který má dostatečné kapacitní rezervy** pro případ nárůstu počtu obyvatel, přestože ve vybraných linkách v období dopravní špičky může na nejvytíženějších úsecích přesahovat doporučovanou obsazenost vozidel. Navrhované úpravy trasování části linek po realizaci podmiňujících dopravních staveb (vedení linek přes areál Svit, ul. Zarámí, v. Pravobřežní komunikací) umožňují v případě výrazného zvýšení poptávky zvýšení frekvence spojů bez překročení kapacity (zejména při řazení vozidel do zastávkových pruhů).

**Navrhované změny ve vedení linek veřejné dopravy** zároveň v krátkodobém ani střednědobém horizontu **prakticky nevedou ke zvýšení provozních nákladů dopravního podniku nad rámec vývoje cen energií** (pohonných hmot) **a inflace**. Návrh prodloužení vedení linek v řádu jednotek procent na vybraných linkách s relativně nízkým podílem vozokilometrů na dopravním výkonu a/nebo ve vybraných hodinách (školní, zaměstnanecké linky) s celkovým nárůstem vozokm do 0,5 % neovlivňuje negativně provozní náklady po započtení predikovaného nárůstu počtu cestujících po zavedení těchto změn (nárůst podílu VHD z 25 % na 33 % a nárůst počtu nástupů do vozů MHD o cca 4,5 % vůči stavu z roku 2021). Nárůst počtu přepravených cestujících a nárůst podílu veřejné dopravy na přepravní práci je dosažen kombinací zvyšování úrovně služby (přesnosti, spolehlivosti a rychlosti služby, včetně dostupnosti zastávek), plnou integrací systému, podporou kolejové dopravy, investicemi do infrastruktury a vozového parku a částečně i rozvinutím systému P+R, spíše než zvyšováním dopravního výkonu a provozních nákladů.

Výraznějším rizikem nárůstu počtu obyvatel, které bylo identifikováno i ve *Strategii Zlín 2030*, je nárůst míry automobilizace, počtu automobilů ve městě a nesnižování podílu automobilové dopravy na přepravní práci. V případě výrazného nárůstu počtu cest automobilovou dopravou může dojít v budoucnu k naplnění kapacity páteřní dopravní sítě města – i když změny v intenzitách dopravy závisí na konkrétní podobě rozvoje města a lokalizaci nového bytového fondu – a tato změna je v rozporu s cíli a prostředky *SUMP Zlín*. **Přestože i posílení a stabilizace kapacity silniční sítě je součástí opatření SUMP Zlín, koordinovaná aplikace dopravní politiky, cílicí na prioritní podporu udržitelných způsobů dopravy a propojení nástrojů územního a dopravního plánování, by primárně měli společně snižovat nutnost využívat osobní automobily a vytvářet co nejlepší podmínky pro kapacitně efektivnější alternativy.**

# 4 Zdroje a přílohy

## 4.1 Seznam zkratk

BAU	Business as usual
BIM	Informační model budovy
ČD	České dráhy
ČSSZ	Česká správa sociálního zabezpečení
DS	Dopravní stavby
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
GDPR	Obecné nařízení o ochraně osobních údajů
GDZ	Generel dopravy Zlín
GDZK	Generel dopravy Zlínského kraje
GIS	Geografický informační systém
IAD	Individuální automobilová doprava
IDZK	Integrovaná doprava Zlínského kraje
IPRÚ	Integrované plány rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrované územní investice
ITS	Inteligentní dopravní systémy
IZS	Integrovaný záchranní systém
JMK	Jihomoravský kraj
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy
LND	Lehká nákladní doprava
MČ	Místní část
MHD	Městská hromadná doprava
MK	Místní komunikace
MMZ	Magistrát města Zlín
OD	Odbor dopravy
OdKP	Oddělení koordinace projektů
OPD	Operační program Doprava
PK	Pozemní komunikace

PM	Prachové částice
PO	Preferenční osa
RZ	Registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSZK	Ředitelství silnic a dálnic Zlínského kraje
ŘV	Řídící výbor
SC	Strategický/specifický cíl
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMZ	Statutární město Zlín
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SUMF	Strategický rámec udržitelné mobility
SUMI	Indikátory udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Indicators)
SUMP	Plán udržitelné městské mobility
ŠPM	Školní plán mobility
TO	Tematická oblast
TP	Technické podmínky
TS	Technické služby Zlín
ÚP	Územní plán
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZÁKOS	Základní komunikační systém
ZÚR	Zásady územního rozvoje

## 4.2 Seznam obrázků

Obr. 1 Dělbá přepravní práce v současném stavu, ve scénáři BAU a modelované hodnoty v navrhovaném scénáři v roce 2035. ....	8
Obr. 2 Principy plánování udržitelné mobility (přeloženo z Eltis, 2021) .....	11
Obr. 3 Hlavní opatření v oblasti Aktivní doprava.....	36
Obr. 4 Vyústění ulice Díly IV-Štefánikova s absencí chodníku a ochrany (zklidnění), nebezpečné zejména v rozhledu. Zdroj: Mapy.cz. ....	37
Obr. 5 Hlavní opatření v oblasti Veřejná doprava .....	53
Obr. 6 Frekvence MHD a obraty cestujících na zastávkách (zdroj dat: DSZO 2021, Dopravní model SUMP Zlín, 2021). ....	67
Obr. 7 Hlavní opatření, navržená v oblasti Veřejný prostor a organizace dopravy.....	75



Obr. 8 Hlavní opatření v oblasti Silniční infrastruktura .....	92
Obr. 9 Parkoviště P+R a osy regulace parkování (plošný režim rezidentního parkování pro nejzatíženější čtvrtě, výraznější restriktce a zpoplatnění v centru města) .....	94
Obr. 10 Infrastrukturní stavby silniční dopravy .....	99
Obr. 11 Denní intenzity automobilové dopravy, stav 2021 .....	109
Obr. 12 Denní intenzity automobilové dopravy, vítězný scénář Zlín integrovaný (Zlín B) 2035.....	109

## 4.3 Seznam tabulek

Tab. 1 Tematické oblasti Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030.....	15
Tab. 2 Specifické cíle Strategického cíle 1.....	18
Tab. 3 Specifické cíle Strategického cíle 2.....	20
Tab. 4 Specifické cíle Strategického cíle 3.....	21
Tab. 5 Specifické cíle Strategického cíle 4.....	22
Tab. 6 Specifické cíle Strategického cíle 5.....	23
Tab. 7 Specifické cíle Strategického cíle 6.....	24
Tab. 8 Indikátory udržitelné mobility.....	33
Tab. 9 Procesní indikátory .....	34

## 4.4 Seznam literatury

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (2010). *Cyklistická doprovodná infrastruktura*. MD ČR.

Haskoning DHV Czech Republic. (2018). *SUMF – Strategický rámec udržitelné městské mobility: Návrhová část*.

Rupprecht Consult (Ed.). (2019). *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)*. <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Ministerstvo dopravy. (2020). *Strategie BESIP 2021-2030*.

PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s. r. o. (2020). *Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030 - Analytická část*.

PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s. r. o. (2022). *Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030: Hlavní dokument*. Zlín.

UDIMO, spol s.r.o. (2016). *Generel dopravy pro město Zlín: Návrhová část - Manažerské shrnutí*.