



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná správa ve Zlínském kraji
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010023



Zlínský kraj

GENEREL DOPRAVY ZK - NÁVRHOVÁ ČÁST



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná
správa ve Zlínském kraji
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0010023



Zlínský kraj

ZLÍNSKÝ KRAJ | sídla Tomáše Baši 21, 761 90 Zlín

Dodavatel: CityTraffic, s.r.o.

Duben 2021 (verze k projednání 4. 5. 2021)



Obsah

VIZE STRATEGIE	7
STRUKTURA DOKUMENTU	8
STRATEGIE DOKUMENTU	11
Prioritní oblast 1: INFRASTRUKTURA	12
Strategický cíl 1.1: Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	14
SILNIČNÍ DOPRAVA.....	15
Specifický cíl 1.1.1: Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic	19
Opatření 1.1.1.a Dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták – Lípa – Vizovice.....	20
Opatření 1.1.1.b: Dálnice D49 v úseku Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – hranice ČR/SR.....	25
Opatření 1.1.1.c: Dálnice D55 v úseku Otrokovice – Staré Město – Moravský Písek	28
Specifický cíl 1.1.2: Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T.....	32
Opatření 1.1.2.a: Propojení dálnic D48 a D49 v úseku Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov silnicí I/35 a I/57	32
Opatření 1.1.2.b: Propojit regionální centra záměry na silnicích I/49 a I/69.....	40
Opatření 1.1.2.c: Napojení regionálních center realizací záměrů na silnicích I třídy.....	42
Specifický cíl 1.1.3: Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě	45
Opatření 1.1.3.a: Prioritní síť silnic II. a III. tříd	45
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	51
Specifický cíl 1.1.4: Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť.....	53
Opatření 1.1.4.a: Zvýšit rychlost a kapacitu stávajících tratí	54
Opatření 1.1.4.b: Elektrizovat stávající tratě a připravit novostavby tratí	56
Opatření 1.1.4.c: Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu	58
LETECKÁ DOPRAVA	59
Specifický cíl 1.1.5: Zlepšit dostupnost letecké dopravy	59
Opatření 1.1.5.a: Vybudovat základnu letecké záchranné služby na území Zlínského kraje.....	59
Opatření 1.1.5.b: Podporovat rozvoj místních letišť.....	60
Strategický cíl 1.2: Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí .	61
VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	62
Specifický cíl 1.2.1: Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu	62
Opatření 1.2.1.a: Propojovat jednotlivé dopravní módy dopravy.....	62
Opatření 1.2.1.b: Zkracovat přístupové doby veřejné dopravy.....	63
Opatření 1.2.1.c: Zlepšovat integrované standardy kvality	64

CYKLISTICKÁ DOPRAVA	66
Specifický cíl 1.2.2: Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu.....	67
Opatření 1.2.2.a: Vybudovat páteřní cyklistické sítě ZK	67
Opatření 1.2.2.b: Propojit cyklistiku s ostatními druhy dopravy	68
Opatření 1.2.2.c: Realizovat doprovodnou cyklistickou infrastrukturu.....	69
VODNÍ DOPRAVA	70
Specifický cíl 1.2.3: Rozvíjet potenciál vodní dopravy pro cestovní ruch	70
Opatření 1.2.3.a: Rozvíjet vodní cestu Bařův kanál	70
Opatření 1.2.3.b: Respektovat limity záměru Vodní cesty Dunaj – Odra – Labe.....	72
Prioritní oblast 2: SLUŽBY.....	73
Strategický cíl 2.1: Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu	74
Specifický cíl 2.1.1: Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu	74
Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy	74
Opatření 2.1.1.b: Podporovat integraci VHD s vysokými standardy kvality	75
Opatření 2.1.1.c: Zavádět efektivní a provázaný koncept obsluhy všech druhů VHD.....	76
Specifický cíl 2.1.2: Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb.....	76
Opatření 2.1.2.a: Podporovat logistické služby přepravního řetězce.....	76
Opatření 2.1.2.b: Podporovat zpřístupňování turistických cílů a usnadňovat mobilitu návštěvníků v kraji.....	77
Opatření 2.1.2.c: Zpřístupnit služby mobility pro osoby se specifickými potřebami.....	77
Specifický cíl 2.1.3: Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě	78
Opatření 2.1.3.a: Podporovat služby pro alternativní pohony	78
Opatření 2.1.3.b: Podporovat služby sdílené mobility.....	78
Prioritní oblast 3: INFORMACE.....	80
Strategický cíl 3.1: Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy	80
Specifický cíl 3.1.1: Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče	80
Opatření 3.1.1.a: Minimalizovat počet cest a potřeb přemístování osob	80
Opatření 3.1.1.b: Propojovat zařízení pro provozní informace	81
Opatření 3.1.1.c: Zavádět proměnné dopravní značení	81
Specifický cíl 3.1.2: Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury.....	81
Opatření 3.1.2.a: Monitorovat intenzity dopravy.....	81
Opatření 3.1.2.b: Zlepšit odolnost infrastruktury	81
Opatření 3.1.2.c: Zavádět telematiku pro údržbu infrastruktury	82
Opatření 3.1.2.d: Pořizovat informační modely staveb (BIM)	82



Specifický cíl 3.1.3: Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy.....	82
Opatření 3.1.3.a: Rozvíjet pokročilé informační systémy a odbavení cestujících	82
Opatření 3.1.3.b: Modernizovat řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy	84
Opatření 3.1.3.c: Zlepšovat marketing a propagaci značky ID ZK.....	84
Strategický cíl 3.2: Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů.....	85
Specifický cíl 3.2.1: Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy.....	85
Opatření 3.2.1.a: Propojovat veřejnou dopravu s ostatními systémy a aplikacemi řízení dopravy ...	85
Opatření 3.2.1.b: Koordinovat veřejnou dopravu s telematickými systémy na infrastrukturu.....	86
Opatření 3.2.1.c: Zavádět inteligentní spolupráci dispečerského řízení veřejné dopravy	86
Specifický cíl 3.2.2: Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility	87
Opatření 3.2.2.a: Systematicky sbírat data z dopravy a využívat v aplikacích.....	87
Opatření 3.2.2.b: Aplikovat výsledky výzkumu v oblasti dopravy	87
Opatření 3.2.2.c: Začlenit inteligentní řešení v dopravě do integrovaného dopravního plánování...	88
Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů	89
Železniční doprava	89
Silniční doprava (BESIP).....	89
Cyklistická doprava	93
Horizontální téma 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví	95
Železniční doprava	95
Silniční doprava.....	96
Veřejná doprava a multimodalita	97
Cyklistická doprava	98
Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy	99
Železniční doprava	100
Silniční doprava.....	100
Veřejná doprava.....	101
Seznam obrázků.....	102
Seznam zdrojů.....	103

Vymezení základních pojmů a použité zdroje

Vymezení základních pojmů

Bike and Ride (B+R) – forma kombinované dopravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu; v praxi se jedná zejména o vybudování míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží či zastávek veřejné dopravy

Cyklistická doprava – realizovaná s použitím jízdního kola

Cyklistická infrastruktura – jedná se o soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol po cyklistických trasách, v zastavěném i nezastavěném území

Cyklistická trasa (cyklotrasa) – Cyklistická trasa (cyklotrasa) je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole. Cyklistická trasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu, a to typicky v intravilánu měst. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, některé jsou vedené i po nepevných cestách v terénu. Pro cyklistické trasy s převažujícím turistickým účelem se používá i označení cykloturistická trasa. To se někdy používá i v zúženém významu pouze pro nesilniční trasy v náročnějším terénu: v praxi se náročnější trasy nevhodné pro silniční kola označují zkratkou MTB.

ČD – České dráhy, a.s.

D1 – dálnice Praha – Brno – Hulín – Přerov – Ostrava – hranice CZ/PL

D55 – dálnice Olomouc – Hulín – Otrokovice – Břeclav – hranice CZ/A

Dělba přepravní práce (modal split) – poměr využívání jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti (město, kraj, stát) a čase

D-O-L – vodní cesta Dunaj – Odra – Labe

ETCS – Evropský vlakový zabezpečovací systém

GDZK – Generel dopravy Zlínského kraje

IAD – Individuální automobilová doprava – není veřejně dostupná, je provozována vlastními nebo pronajatými dopravními prostředky, případně je zajišťována na zakázku

ID ZK – Integrovaná doprava Zlínského kraje

Integrovaný dopravní systém (IDS) – systém dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, zahrnující více druhů dopravy (např. MHD, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek

Intermodální doprava – způsob přepravy zboží, při které je využíváno alespoň 2 druhů dopravy (v ČR zpravidla silnice a železnice)

Intermodální terminály – viz překladiště kombinované dopravy

ITJŘ – Integrovaný taktový jízdní řád, který umožňuje sestavení jízdního řádu tak, aby se mezi stanovenými body časy odjezdů a křižování shodovali každou (dvou)hodinu, aniž by docházelo ke zbytečným pobytům ve stanicích

K+R (z anglického Kiss and Ride) je forma zřizování míst pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti bodů veřejné dopravy, v blízkosti kulturních a sportovních středisek, případně u škol

a je určena pro sdílenou automobilovou dopravu (spolujízdu). Řidič na takovém místě naloží / vyloží další cestující, kteří pokračují veřejnou dopravou nebo do cílového místa.

Městská hromadná doprava (MHD) – soustava pravidelné a veřejně dostupné dopravní obsluhy města a městské aglomerace zajišťovaná hromadnými dopravními prostředky

Mobilita (hybnost) – schopnost osoby nebo věci být bez větších zábran uveden do pohybu

NSBSP 2020 – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020

ORP – obec s rozšířenou působností

Park and Ride (P+R) – forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se vybudováním záchytných parkovišť v blízkosti nádraží a jiných terminálů veřejné dopravy nebo zřizováním parkovišť spojených s městem speciální linkou veřejné hromadné dopravy

PÚR – Politika územního rozvoje

Překladiště kombinované dopravy – jsou určena pro překládku zboží mezi více druhy doprav v unifikované jednotce; mohou být veřejná (jako služba všem zákazníkům) nebo neveřejná (jen pro vnitřní potřebu podniku)

Příměstská doprava – dopravní obsluha nejbližšího okolí města prostředky městské dopravy

Regionální veřejná doprava – ekvivalent MHD v prostředí vnější zóny městské aglomerace

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o.

SLDB 2011 / 2021 – Sčítání lidu, domů a bytů

SŽ – Správa železnic, s.o. (dříve SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, s.o.)

Stupeň automobilizace – počet osobních automobilů v území na tisíc obyvatel

Stupeň motorizace – počet motorových vozidel v území na tisíc obyvatel

TEN-T – Transevropské sítě (Trans Europe Net) – cílem je zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost.

VRT – vysokorychlostní trať (trať s konstrukční rychlostí minimálně na 250 km/hod)

Zóny 30 – jedná se o návrh zón se sníženou maximální dovolenou rychlostí na 30 km/hod a preferencí přednosti zprava, tzn. nevyznačených předností v křižovatkách. Snížením rychlosti je podporována bezpečnost dopravy.

ZK – Zlínský kraj

ZÚR – Zásady územního rozvoje

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

VIZE STRATEGIE

Základní funkcí dopravy je přemístění osob a věcí, což ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru, čímž umožňuje územní dělbu práce a tím přispívá k socioekonomickému rozvoji. K tomu jsou nutné dopravní prostředky a dopravní infrastruktura, která zásadním způsobem ovlivňuje kvalitativní i kvantitativní úroveň dopravy. Doprava sama o sobě nevytváří žádnou hmotnou produkci, dnes si však bez ní nelze představit jakoukoli hospodářskou činnost.

VIZE: Dostupná, udržitelná a bezpečná mobilita.

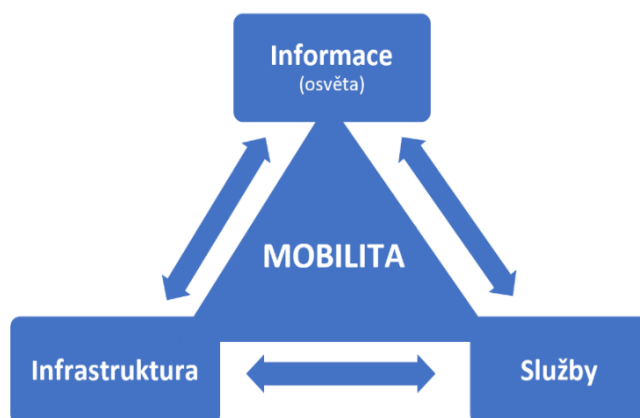
Předpokladem pro naplnění vize Zlínského kraje v oblasti mobility je **vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní a bezpečné dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje ve Zlínském kraji.**

Dopravní infrastruktura:

- Dokončení základní infrastruktury (dálniční, silniční, železniční, vodní, ... bezmotorové)
- Udržitelný systém rozvoje silniční sítě v majetku ZK (Strategie silnic II. a III. třídy)
- Infrastruktura udržitelné městské mobility (SUMP, nemotorová doprava, doprava v klidu, veřejný prostor)

Služby v dopravě:

- Veřejná hromadná doprava (autobus, železnice, MHD)
- Sharing (sdílení dopravních prostředků)
- Prostředky (autonomní vozidla, alternativní pohony)
- Multimodální doprava



Informace a propojení infrastruktury a služeb v dopravě chytrými řešeními:

- Systémové (organizace a řízení dopravy, bezpečnost)
- Osvětové (minimalizace cest a přemísťování osob)
- Dostupnost otevřených řešení (IDS, ITS, iterace)

Výhledové horizonty let 2030 a 2050

K horizontu roku 2030 je dobudována zejména infrastruktura (silniční, železniční, cyklistická) v zázemí významných měst, aby tak vytvářela co nejdříve podmínky pro konkurenceschopnou veřejnou dopravu a zároveň zlepšovala kvalitu života obyvatel měst.

V cílovém stavu roku 2050 má ZK dobudovanou silniční infrastrukturu jak v oblasti nadřazené silniční sítě, tak na oblastní a místní úrovni. Silniční doprava nezatěžuje obyvatele obcí, kapacitní komunikace jsou vedeny mimo osídlení. Na silničních komunikacích jsou na problematických místech vybudovány bezpečnostní prvky, které přispívají k dalšímu snižování závažných dopravních nehod. V oblasti železniční dopravy jsou všechny důležité tratě elektrizovány. Ve vhodných místech jsou vybudována parkoviště P+R, která zlepšují dostupnost železniční dopravy. Krajské město je napojeno na síť VRT. Veřejná doprava je vzájemně dopravně a tarifně provázaná, komfortní a časově konkurenceschopná IAD. Jsou vytvořeny podmínky pro pravidelnou dojížděku do zaměstnání na kole díky vybudování páteřní sítě cyklotras ZK. Podíl veřejné dopravy na celkové mobilitě obyvatel kraje má stoupající trend.

STRUKTURA DOKUMENTU

Struktura Návrhové části Generelu dopravy Zlínského kraje (dále jen Návrhová část GDZK) je sestavena dle principu hierarchizace ve struktuře *vize – prioritní oblast – strategický cíl – specifický cíl – opatření*. Tato struktura je doplněna o tři horizontální témata, která mají průřezový charakter a prolínají se jednotlivými tematickými částmi dokumentu. Princip této struktury přehledně zobrazuje níže uvedená tabulka.

Smyslem hierarchické struktury dokumentu je uchopit jednotlivé specifické cíle a opatření ve vzájemném kontextu a provázat je takovým způsobem, aby mohly být identifikovány a následně využity synergické efekty, které se projeví na úrovni prioritních oblastí, resp. strategických cílů.

1/ Struktura dle hierarchie priorit a cílů (výřez z Přílohy 2 - Tabulka hierarchické struktury)¹

VIZE: Dostupná, udržitelná a bezpečná mobilita.			
Prioritní oblast	Strategický cíl	Specifický cíl	
Tematické prioritní oblasti	Prioritní oblast 1: Infrastruktura	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic
			1.1.2 Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T
			1.1.3 Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě
			1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť
			1.1.5 Zlepšit dostupnost letecké dopravy
		1.2 Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí	1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu
			1.2.2. Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu
			1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy pro cestovní ruch
	Prioritní oblast 2: Služby	2.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu	2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu
			2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb
			2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě
	Prioritní oblast 3: Informace	3.1 Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy	3.1.1 Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče
3.1.2 Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury			
3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy			
3.2 Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů		3.2.1 Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy	
		3.2.2 Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility	
Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů			
Horizontální téma 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopady na zdraví			
Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy			

Zdroj 1: vlastní návrh

¹ Přehled celé hierarchické struktury návrhové části včetně jednotlivých opatření je obsažen v *Tabulce hierarchické struktury* v Příloze 2 Návrhové části GDZK.

V rámci prioritní oblasti 1: INFRASTRUKTURA byly pro lepší přehlednost navíc jednotlivé specifické cíle a opatření členěny do kapitol podle jednotlivých dopravních módů.

Specifické cíle a opatření jsou sdruženy do těchto kapitol:

- I. SILNIČNÍ DOPRAVA
- II. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA
- III. LETECKÁ DOPRAVA
- IV. VEŘEJNÁ DOPRAVA
- V. CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- VI. VODNÍ DOPRAVA

V úvodu těchto kapitol jsou rozpracována obecná témata, která uvozují důvody a principy konkrétních návrhů řešení a nabízejí pohled na daný dopravní mód v širším kontextu. Následně jsou detailně, v rámci příslušných specifických cílů spadajících do dané kapitoly/dopravního módu, rozpracována konkrétní opatření.

Všechny cíle a jednotlivá opatření uvedená v dokumentu sledují tři horizontální průřezová témata (*Horizontální téma 1-3*), která se prolínají určitými částmi hierarchické struktury dokumentu a vyjadřují filosofii návrhu GDZK na roky 2021–2030. Těmito tématy jsou následující myšlenkové roviny:

Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů

První horizontálním tématem odrážející se průřezově hierarchickou strukturou je bezpečnost dopravy a dopravních systémů. Horizontální téma bezpečnosti je důležité pro všechny řešené dopravní módy, zejména však v dopravě silniční, železniční a cyklistické.

Dopravní provoz je spojen s velkými celospolečenskými ztrátami z nehod. Ty jsou způsobeny účastníky provozu, nehodovými lokalitami, technickým stavem vozidel, nedostatečným zabezpečením dat a dopravních systémů apod. Tyto dopady musí být v co nejvyšší míře minimalizovány, a to vybavením vozidel pokročilými systémy ochrany, telematickými systémy na dopravní infrastrukturu a účinným dohledem s vymahatelností práva, účinným zabezpečením pokročilých systémů v dopravě, včetně osvěty a vzdělávání. Jde proto o průřezový problém, který se týká velkého množství řešených priorit.

V praxi se jedná o témata zabezpečení železničních přejezdů, zavádění evropských vlakových zabezpečovacích systémů ETCS a otázka automatizace řízení provozu. V oblasti silniční dopravy jde zejména o zvyšování bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích o navazující synergické efekty s dopravou pěší a cyklistickou.

S horizontálním tématem se v dokumentu pracuje z hlediska bezpečnosti silniční dopravy také s ohledem na bezpečí chodců a cyklistů. Konkrétní představovaná řešení zvýšení bezpečnosti dopravy, jako jsou například realizace zalomených středových ostrůvků s přechody pro chodce, realizace dělicích pásů na vysokokapacitních komunikacích, vymezení parkovacích nebo odbočovacích pruhů, jsou prezentována na základě obecných přínosů těchto řešení.

Výše zmíněná témata jsou propisována zejména ve *Specifických cílech 1.1.1., 1.1.2, 1.1.4 a 1.2.2.*

Horizontální téma 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví

Druhým horizontálním tématem odrážející se průřezově hierarchickou strukturou je omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví. Dopravní provoz přináší velké celospolečenské přínosy, ale zároveň je i zdrojem negativních dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Významným prvkem je snižování emisí z dopravy zajištěním plynulosti dopravy, rozvoje automobilizace a motorizace bez následných kongescí a podpora ekologicky šetrných druhů dopravy, jako jsou železniční, veřejná, autobusová doprava s alternativními pohony, cyklistická doprava a pěší doprava.

Horizontální téma omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí je důležité pro všechny řešené dopravní módy, zejména však v dopravě silniční, železniční a veřejné. V rámci Horizontálního tématu 2 jsou prezentovány přínosy řešení omezující negativní vlivy dopravy na životní prostředí. Těmito řešeními jsou principy modernizace infrastruktury, jako je například elektrizace železniční dopravy, zavedení nízkoemisních autobusů, budování infrastruktury pro nízkoemisní silniční dopravu, budování vhodně umístěných terminálů P+R, B+R a K+R, budování obchvatů měst nebo homogenizací silnic, nebo budování infrastruktury pro cyklisty

Výše zmíněná témata jsou propisována zejména ve *Specifických cílech 1.1.3, 1.1.4, 1.2.1, 1.2.2 a 2.1.3.*

Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy

Třetím horizontálním tématem odrážející se průřezově hierarchickou strukturou je ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy. Samotný provoz je závislý na zdrojích, bez nichž nelze dopravu provozovat. Jde zejména o zdroje finanční, přičemž se zajištěním finančních zdrojů pro budování dopravních sítí a provozování veřejné dopravní služby úzce souvisí i otázky zpoplatnění provozu. Důležitým tématem v oblasti dopravy je rovněž energie, zejména její získávání a cena. Horizontální téma ekonomické udržitelnosti financování dopravy je důležité pro všechny řešené dopravní módy, zejména však v dopravě silniční, železniční a veřejné.

V praxi se jedná o témata, ve kterých lze dosáhnout výrazných ekonomických úspor při aplikaci moderních technologických řešení nebo v rámci budování výhodné dopravní a doprovodné infrastruktury, jako je elektrizace železnice, dokončení dálniční sítě na území Zlínského kraje. Zároveň jsou v rámci Horizontálního tématu 3 představeny také systémové změny jako jednotný tarifní systém IDS, nebo odstranění duplicitních spojů železničních a autobusových spojení.

Výše zmíněná témata jsou součástí zejména *Specifických cílů 1.1.1, 1.1.3 a 2.1.1.*

STRATEGIE DOKUMENTU

Uživatelé dopravy jsou příslušníci všech sociálních skupin obyvatelstva stejně jako veškeré organizace vyvíjející hospodářskou činnost. Význam dopravy bývá mnohdy ze strany veřejnosti podceňován, o to více si ovšem lidé její nezastupitelnost uvědomí ve chvíli, kdy ji z nějakého důvodu nemohou využít. Finanční prostředky investované do dopravní infrastruktury z veřejných zdrojů jsou jedním z činitelů, významným způsobem ovlivňují ekonomickou činnost v zemi, která následně zpětně přináší příjmy do veřejných rozpočtů.

Význam kvalitní dopravní infrastruktury lze sledovat rovněž v souvislosti s rozvojem regionů. Těžko si lze představit, že region, jehož spojení s okolním územím je zajištěno sítí kapacitně nevyhovujících komunikací nižší třídy, bude stejně atraktivní jako region, který je na okolní síť napojen rychlou a kapacitní dálnicí. Tato atraktivita je samozřejmě důležitým činitelem jak pro rozhodování při umísťování investic, tak pro návštěvníky regionu i samotné obyvatele v dané oblasti žijící. Tyto faktory následně významně ovlivňují prosperitu dané oblasti, jejíž úroveň má zpětně vliv na obyvatele i podniky.

Chybí-li v regionu, který je hospodářsky vyspělý, kvalitní dopravní infrastruktura, dochází k nerovnováze mezi dopravní nabídkou a dopravní poptávkou, jež je v regionu generována. V takovém případě obvykle dochází k významnému snížení efektivity celého dopravního systému, které má negativní důsledky pro celý region. Dlouhodobě tato situace může vést až ke snížení hospodářské výkonnosti dané oblasti se všemi negativními dopady. Rovněž v takovém případě dochází k enormnímu nárůstu externích nákladů plynoucích z časových ztrát uživatelů dopravy zapříčiněných kongescemi, nárůstu nákladů souvisejících s dopravní nehodovostí nebo s negativními vlivy dopravy na životní prostředí.

Význam rychlé a spolehlivé dopravy osob a zboží neustále roste a podpořit jej musí právě kvalitní dopravní infrastruktura. V prvním případě má například pozitivní vliv na mobilitu obyvatelstva, kdy i lidé z odlehlých regionů mohou dojíždět za prací do regionálních center, v případě dopravy nákladní jsou nároky na kvalitu dopravy určovány systémem Just-In-Time, v němž pracuje drtivá většina dnešních výrobních podniků.

V regionu východní Moravy jsou zastoupeny jak oblasti, které jsou z hlediska hospodářství na poměrně vysoké úrovni, tak oblasti, které jsou situovány v odlehlých částech tohoto regionu a které zaostávají za průměrem celorepublikovým i za průměrem Zlínského kraje. Stav realizace dopravní infrastruktury je velmi rozmanitý, kde v některých částech je nadřazená dopravní infrastruktura z velké části dobudována, zatímco v jiných regionálních centrech zásadní stavby nutné pro úspěšný rozvoj těchto oblastí chybí.

Pro dopravní politiku a koncepci Zlínského kraje v oblasti rozvoje dopravní sítě bylo klíčové schválení Generelu dopravy Zlínského kraje Zastupitelstvem Zlínského kraje v roce 2004. Tento dokument se stal výchozím a závazným dokumentem při pořizování územně plánovací dokumentace na území Zlínského kraje.

Součástí dopravní politiky Zlínského kraje je nepochybně i veřejná osobní doprava, kde se kraj pokouší zastavit pokles počtu přepravovaných osob, resp. výše dosahovaného přepravního výkonu veřejné dopravy (autobusové i vlakové).

Základním koncepčním podkladem je první „Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje“ (Dopravní plán), který představuje významný nástroj pro řešení koncepčních zásahů v oblasti dopravní obslužnosti a dopravní infrastruktury.

Prioritní oblast 1: INFRASTRUKTURA

Dopravní záměry a koncepce

Dopravní koncepce a dopravní infrastruktura představují záměry velkého rozsahu, které mají významný vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Negativní dopady exhalací z dopravy jsou dnes jedním z hlavních znečišťovatelů ve velkých městech a výrazným způsobem se podílejí na vzniku novotvarů. Doprava s sebou přináší také řadu dopadů na životní prostředí, které lze rozdělit do tří kategorií: dopady přímé, nepřímé a kumulované. U přímých dopadů existuje souvislost mezi působením dopravy a dopadem na životní prostředí, příkladem může být hluk. U nepřímých, sekundárních, dopadů je tato souvislost méně jednoznačná a přímočará, jako příklad lze uvést částice uvolněné nedokonalým spalováním ve spalovacích motorech, které jsou spojovány s respiračními a kardiovaskulárními onemocněními. Kumulativní dopad vzniká synergickou a vzájemnou kombinací přímých a nepřímých dopadů na životní prostředí, a to nejen působením dopravy, ale i dalších oblastí lidské činnosti a přírodních jevů. Příkladem kumulativního dopadu jsou klimatické změny. Stanovených cílů v otázce ochrany životního prostředí lze dosáhnout pomocí komplexního plánování, realizace a užívání tzv. udržitelné dopravy, kterou se rozumí doprava schopná uspokojovat potřeby mobility lidí, zboží a informací způsobem co nejméně škodlivým k životnímu prostředí.

Do udržitelné dopravy se promítají tři dimenze udržitelného rozvoje:

- Ekonomický pilíř zastupuje naplňování potřeb mobility, ekonomiky i společnosti obecně.
- Sociální pilíř zahrnuje prvky jako dostupnost, bezpečnost a sociální rovnost.
- Environmentální pilíř klade důraz na minimalizaci dopadů na životní prostředí i s ohledem na budoucí generace.

Průnikem výše uvedených principů je zajištění dlouhodobého udržitelného rozvoje dopravy.

Veřejný zájem ochrany přírody a zohlednění hospodářských, sociálních a kulturních potřeb obyvatel a regionálních a místních poměrů

Veřejný zájem je koncept uplatňovaný především ve veřejné politice, veřejné ekonomice, etice a právu odkazující k všeobecnému dobru a společenskému blahobytu. Obecně je za veřejný zájem označována taková orientace politiky, která podporuje rozvoj společnosti a řešení jejích reálných problémů. Z tohoto vymezení je patrné, že identifikace a uznání veřejných zájmů může být (a bývá) ve společnosti zdrojem konfliktů, neboť představy o tom, co je pro společnost dobré a jaké jsou její problémy, se liší. Ve společnosti proto probíhají boje o identifikaci, uznání a prosazení různých veřejných zájmů. Uzané veřejné zájmy mohou být formulovány v právních normách. Lippmanova definice: Veřejný zájem je zřejmě tím, co by si lidé vybrali, kdyby viděli jasně a racionálně, a jednali nezáujatě a benevolentně.

Ačkoli veřejný zájem patří mezi důležité právní instituty a operuje s ním celá řada právních norem, platné právo neobsahuje jeho definici; veřejný zájem se proto řadí mezi tzv. neurčité pojmy. V oblasti správního práva se vyskytují i další neurčité pojmy, např. veřejný pořádek, oprávněné zájmy, občanské soužití a další. Obsah takového pojmu musí případ od případu posuzovat sám správní orgán. Z povahy věci lze vyvodit, že zájem je zájmem veřejným, jestliže je zájmem celé nebo podstatné části společnosti (veřejnosti) a směřuje k všeobecnému blahu a dobru. Pokud odhlédneme od veřejného zájmu jako protikladu zájmů soukromých, od nichž se liší tím, že okruh osob, jimž tento zájem svědčí, je omezený, mělo by jít tedy vždy o zájem celospolečenský. Ústavní soud k této otázce uvádí (Pl. ÚS 24/04), že „Veřejný zájem v konkrétní věci by měl být zjišťován v průběhu správního řízení na základě poměrování nejrůznějších partikulárních zájmů, po zvážení všech rozporů a připomínek. Z odůvodnění správního rozhodnutí pak musí zřetelně vyplynout, proč veřejný zájem převážil nad řadou jiných partikulárních zájmů. Veřejný zájem je třeba nalézt v procesu rozhodování o určité otázce a nelze jej v konkrétní věci apriori stanovit.

Různé veřejné zájmy ve společnosti se mohou dostat do vzájemných konfliktů. V oblasti ochrany přírody a krajiny je tato skutečnost explicitně vyjádřena v ustanoveních zákona o možnosti povolení výjimky ze zákonných zákazů, v § 43, který upravuje výjimky ze zákazů ve zvláště chráněných územích, a v § 56, který upravuje výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných rostlin a živočichů. Výjimku ze zákonných zákazů tedy lze povolit pouze tehdy, jestliže zde existuje jiný veřejný zájem, který převáží nad zájmy ochrany přírody.

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ustanovení o „veřejném zájmu“ obsahuje. Také zcela jasně popisuje princip obecného užívání pozemních komunikací v § 19 obecné užívání, kde v odst. 1. je deklarováno: „v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"). Stavba nové komunikace, obchvatu města apod. bude opět předmětem obecného užívání ve smyslu tohoto zákona.

Zájmy ochrany přírody budou v řešeném území díky řadě eliminačních a minimalizačních opatření v přijatelné míře dodrženy tak, aby negativní ovlivnění populací zvláště chráněných druhů živočichů bylo sníženo na minimum, a to jak během výstavby, tak i během provozu na liniové stavbě.

Je zřejmé, že diskuze na téma „veřejný zájem“ nebude ukončena a různé veřejné zájmy se mohou a budou i nadále dostávat do vzájemného konfliktu. Bude se jednat o veřejné zájmy vázané na různá společenství či sociální skupiny, nebo na soupeřící hodnotové orientace. Veřejný zájem ale zcela jistě zůstane jako celoskupinový zájem, tj. takový zájem, který bude přesahovat zájem jednotlivce či frakce.

U liniové stavby je jasně deklarovaným veřejným zájmem, který převažuje nad dotčeným zájmem ochrany přírody, ochrana práv a právem chráněných zájmů obyvatel dotčené lokality, zejména ochrana a zajištění Listinou chráněného práva na příznivé životní prostředí, práva na ochranu zdraví, a s nimi souvisejícího práva na ochranu před nepříznivými účinky hluku, emisí a vibrací, kdy dojde ke značnému snížení hlukového zatížení, snížení exhalací a stresu obyvatel v sídlech podél stávajících komunikací. Je u ní také jasně deklarován veřejný zájem na zlepšení dopravní obslužnosti obcí, měst i celého regionu i veřejný zájem na zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, motoristické veřejnosti).

Na tomto místě je nutné konstatovat, že realizací stavby komunikace nedochází z hlediska ochrany živočichů a rostlin včetně zvláště chráněných druhů jen k negativním dopadům do jejich výskytu. Jak dokazují poznatky z řady již realizovaných staveb komunikací všech kategorií, jsou zejména ozeleněné části silničních těles vyhledávány velkým množstvím druhů živočichů a rostlin jako vhodná existenční stanoviště. Zejména v zemědělské krajině s velkými lány polí pak ozeleněná tělesa komunikací tvoří mnohdy jediné interakční prvky územního systému ekologické stability. V mnoha případech do několika let dokonce pozitiva výstavby na výskyt vzácných a chráněných druhů převyšují negativa způsobená při realizaci.

Chráněná přírodní území v kontextu plánovaných dopravních staveb

V kontextu otázek životního prostředí v kraji bude do budoucna klíčová výstavba dálnice D49. Realizace její první části přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti krajského města Zlín a spolu s další navazující částí, zcela odkloní tranzitní dopravu z dnešního průtahu městem, který významně zatěžuje životní prostředí a veřejné zdraví. Dálnice D49 bude tvořit obchvat Zlína a pomůže také napojení odlehlých a horských příhraničních oblastí se Slovenskem, včetně napojení významných rekreačních oblastí (Bílé Karpaty a Beskydy). Klíčové je vymístění dopravy z CHKO Beskydy (silnice I/35 – E442) a z CHKO Bílé Karpaty (silnice I/50 - E50) na dálnici D49 Hulín – Púchov.

Strategický cíl 1.1: Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu

Dopravní a technická infrastruktura ve Zlínském kraji je ve srovnání s úrovní v rozvinutých evropských státech nedostatečná a stále do jisté míry zanedbaná. Tento stav se díky financování ze zdrojů EU podařilo významným způsobem zlepšit, stále však trvá vnitřní dluh plynoucí z desetiletí trvajících poddimenzovanosti potřebných investic. Tato podinvestovanost byla zvýrazněna rychlým nárůstem IAD v 90. letech 20. století.

Nedobudovaná nadřazená dopravní síť dálnic uvnitř Zlínského kraje dodnes způsobuje snížení atraktivity regionu pro investory, snížení pracovní mobility a snížení dostupnosti veřejných služeb pro obyvatele venkovských oblastí, včetně snižování konkurenceschopnosti regionu jako celku.

Dosud nezhodnocenou výhodou Zlínského kraje je jeho strategická poloha na historické křižovatce osy tranzitních směrů Moravy ve směru východ – západ a sever – jih.

Zajistit kvalitní a dobře fungující infrastrukturu není pouze v zájmu makroekonomického rozvoje celého regionu střední a východní Moravy, ale je zájmem i soukromého podnikatelského sektoru, zahraničních investorů a v konečném důsledku všech občanů ČR. Naopak odsouvání investic do dopravní infrastruktury nejenže nepřispěje k rozvoji Zlínského kraje, ale bude mít i další negativní makroekonomické důsledky.

Obsahem Strategického cíle 1.1 je urychlené dobudování infrastrukturních staveb na takovou úroveň, aby region nabízel pro investory i pro své obyvatele podmínky srovnatelné s rozvinutějšími kraji a s porovnatelnými zahraničními regiony.

Specifické cíle

Specifické cíle, které náleží do Strategického cíle 1.1, jsou **členěny do kapitol Silniční doprava, Železniční doprava a Letecká doprava.**

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Silniční doprava**

- Specifický cíl 1.1.1: Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic
- Specifický cíl 1.1.2: Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T
- Specifický cíl 1.1.3: Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Železniční doprava**

- Specifický cíl 1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Letecká doprava**

- Specifický cíl 1.1.5 Zlepšit dostupnost letecké dopravy

SILNIČNÍ DOPRAVA

Dobudování uceleného dálničního tahu dálnice D1, spojujícího hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha – Brno – Ostrava, a souvisejících tahů dálnic D55 a D49, je jednou ze základních podmínek efektivního napojení ekonomiky státu na evropské struktury a tím i zajištění dalšího rozvoje Zlínského kraje, České republiky samotné i výhledové infrastruktury Evropské unie.

2/ Moravská křižovatka ve směru západ – východ a sever – jih



Zdroj 2: Krajský úřad Zlínského kraje

Tato základní teze vyústila v iniciativu Zlínského kraje k podpisu mezivládní dohody mezi ČR a SR o propojení D49 – R6 na hraničním přechodu Střelná – Lysá pod Makytou. Následně se tato trasa stala součástí mezinárodní sítě TEN-T.

Zlínský kraj jako součást sítě TEN-T

V roce 2013 došlo k zařazení tratě 280 do transevropské dopravní sítě, čímž došlo k propojení České a Slovenské republiky skrze 9. nákladní železniční koridor (Praha – Česká Třebová – Hranice na Moravě – Púchov – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou), včetně souvisejícího silničního propojení mezi ČR a SR dálnic D49/R6 Hulín – Púchov. Uvedený dopravní koridor tedy figuruje v nejvyšší, tzv. „hlavní síti“ (core network), což otevírá cestu k urychlení realizace s podporou fondů EU. Zároveň v nižší úrovni, tzv. „globální síti“ (comprehensive network), zůstal severojižní 2. železniční koridor (Bohumín – Přerov – Otrokovice – Břeclav) a dálnice D55 (Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště – Břeclav).

3/ Silniční síť "core" a "comprehensive" na území ČR



Zdroj 3: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/AnnexI_2017web.pdf

Rozsah řešené problematiky

Předmětem této kapitoly je návrh vyhovující dopravní infrastruktury v rámci silniční automobilové dopravy na území Zlínského kraje. Předkládány jsou výstupy modelovaných sítí pro roky 2021, 2030 a 2050, na kterých jsou zkoumány intenzity vozidel. Mezi tato vozidla patří osobní a užitková vozidla do 3,5 tuny a nákladní vozidla. Důležitými faktory, ke kterým se navrhané řešení silniční dopravy Zlínského kraje vztahuje, jsou ochrana životního prostředí, navazující silniční síť a bezpečnost.

Samotná navrhaná řešení se ve svých konkrétních doporučeních pro realizaci jednotlivých staveb opírají o modelace dopravních proudů (intenzit dopravy), které jsou vyjadřovány množstvím všech projetých motorových vozidel celkem za 24 hodin obousměrně, a to jak pro současnost (2021), tak pro rok 2030 a rok 2050 ve dvou variantách. Stav roku 2030 odpovídá situaci na silniční síti, kdy jsou dokončeny významné projektované stavby na území Zlínského kraje (dálnice D49 a D55 či přeložky silnic I. tříd). Modelace zatížení silniční sítě pro rok 2050 následně vyjadřuje finální stav po zprovoznění zbylých navrhaných úseků dle výstavby ŘSD (úseky D49, I/35 a I/57). V další variantě modelace pro rok 2050 jsou zahrnuty navrhané dopravní stavby vyplývající ze Zásad územního rozvoje Zlínského kraje či z návrhů zpracovatele. V Příloze 1 je zároveň přiložen grafický výstup znázorňující zmiňované stavby s uvedením jejich zatížení. S následným vývojem modelu a jeho kalibrací bude stále docházet k určitým odchylkám, proto jsou stavby zároveň ještě zachyceny v Příloze 1 bez znázorněných intenzit vozidel.

Nejzatíženější úseky silniční sítě

Mezi nejzatíženější úseky silniční sítě patřily v roce 2021 tyto úseky:

- silnice I/49 v úseku Otrokovice – Zlín – Želechovice nad Dřevnicí (30 tisíc vozidel za den)
- silnice I/55 v úseku Otrokovice – Staré Město/Uherské Hradiště (až 18 tisíc vozidel za den)
- silnice I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín (15 tisíc vozidel za den)

Tyto tři hlavní tahy v současné době vykazují rovněž zvyšující se intenzity dopravy v průběhu zkoumaných horizontů 2030 a 2050. Z tohoto důvodu je důležitou prioritou výstavba dálniční sítě. Hlavní prioritou je výstavba dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták a dále ve třech etapách mezi Fryštákem a Lípou, čímž bude plnit funkci obchvatu pro zlínsko-otrokovickou aglomeraci a odkloní velkou část tranzitních proudů z hustě osídlených oblastí.

Druhou důležitou prioritou je dostavba dálnice D55, která uleví zatíženým úsekům současné silnice I/55 s nejvyšším proudem mezi Otrokovicemi a souměstím Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice. Významným cílem návrhových opatření týkajících se silniční sítě ZK je také odvedení dopravy na stávající silnici I/57 mimo intravilán města Valašské Meziříčí (jihozápadní obchvat) a obcí Jarcová, Bystřička a Jablůnka.

Výše zmíněné nejzatíženější úseky silniční sítě ZK jsou řešeny v rámci Specifických cílů „Dokončit kapacitní páteřní sítě dálnic“, „Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T“ a „Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě“.

Nehodovost

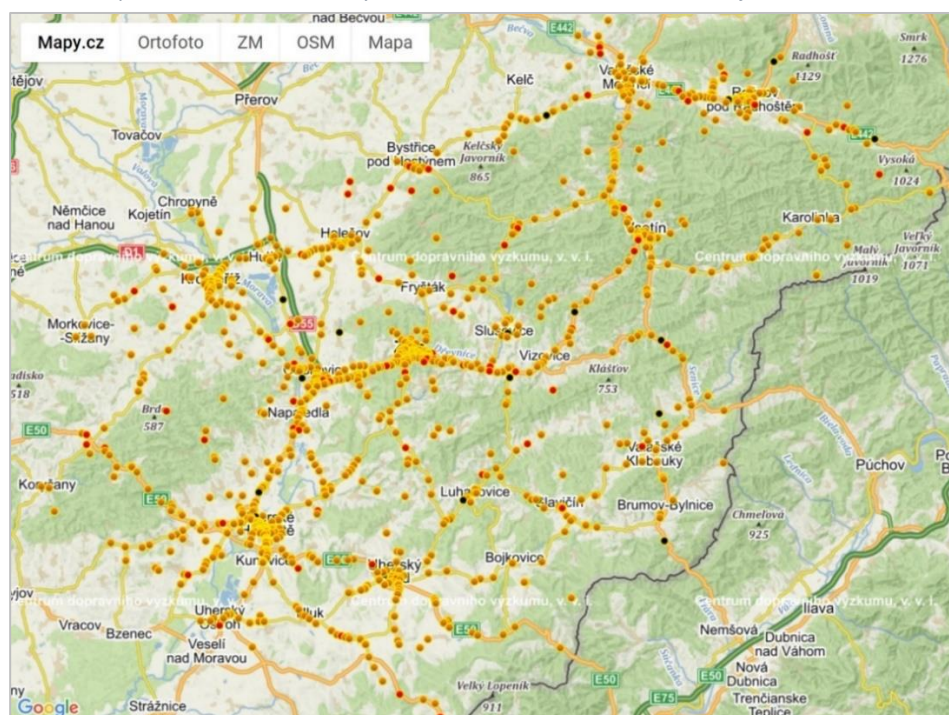
Tato kapitola přímo navazuje na Analytickou část GDZK, ve které bylo vytipováno několik komunikací, na kterých došlo v roce 2019 k dopravním nehodám s následky na životě nebo zdraví.

V rámci silnic I. třídy se jedná o silnice:

- I/35 spojující Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm
- I/49 spojující Otrokovice, Zlín a Vizovice
- I/50 spojující Slavkov u Brna (JMK), Uherské Hradiště, Uherský Brod a Starý Hrozenkov (st. hranice)
- I/55 spojující Otrokovice, Napajedla, Staré Město a Uherské Hradiště
- I/57 spojující Valašské Meziříčí a Vsetín

Vývoj dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji v podstatě kopíruje situaci na území celého státu. V období od 1.1.2015 do 30.4.2020 došlo ve Zlínském kraji k 6 363 nehodám. Tento trend se projevil také v závažnosti následků dopravních nehod, meziročně dlouhodobě dochází na základě čísla závažnosti ke zlepšení situace o zhruba 20 %. Statistické údaje za Zlínský kraj dokládají, že přibližně dvě třetiny dopravních nehod byly evidovány v intravilánech obcí. V extravilánech (s výjimkou dálnic) došlo ke zbylé necelé třetině dopravních nehod. Podle statistik vedených Policií ČR lze tvrdit, že nejbezpečnější co do počtu nehod jsou dálnice, kde byly zaznamenány jen jednotky procent dopravních nehod.

4/ Místa dopravních nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v roce 2019



Zdroj 4: Policie ČR, CDV, v.v.i. <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>

Na základě výše zmíněného poznatku lze proto prioritně navrhopvat výstavby přeložek silnic mimo obce tak, aby se co nejvíce nehod se zraněním odklonilo z obcí. Lze předpokládat, že nehodovost bude dále klesat díky výstavbě a realizaci navrhovaných staveb v rámci Specifických cílů „Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic“, „Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T“ a „Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě“.

Prognóza vývoje dopravních výkonů

Pro modelaci prognóz dopravních proudů byla nejdříve doplněna silniční infrastruktura o plánované stavby, které byly rozděleny do více variant dle jejich uvedení do provozu. V první variantě (pro rok 2030) a v druhé variantě (pro rok 2050) byly zakresleny plánované stavby dálnic a silnic I. tříd, kde je znám termín uvedení do provozu dle harmonogramu silničních staveb ŘSD. Třetí variantou je rozšíření roku 2050 o všechny další navrhované nebo projektované silniční stavby, viz Příloha 1 – Výstupy z dopravního modelu. V nich je zobrazen celkový přehled plánovaných silničních staveb v kontextu modelace intenzity silniční dopravy 2021, 2030 a 2050.

Následujícím krokem v dopravním modelu bylo zahrnutí koeficientů vývoje dopravních výkonů pro budoucí roky. Koeficienty byly určeny na základě intenzit automobilové dopravy TP 225, výstupů ze strategických materiálů Ministerstva dopravy (Dopravní sektorové strategie) a obecných trendů v dopravě vyplývajících z Ročenky dopravy MD. Zároveň byla zohledněna vyšší dynamika nárůstu dopravy na relacích mezi velkými městy a jejich blízkým okolím díky vzrůstající mobilitě obyvatelstva. Dokončení dálničních úseků v kraji s sebou přináší nové přepravní vztahy a bylo potřeba tuto skutečnost rovněž zahrnout do modelací, především kvůli tranzitním výkonům.

Porovnáním jednotlivých variant je možné hodnotit dopravní účelnost plánovaných staveb a dále rozhodovat o jejich realizaci, popřípadě o vyřazení z územních rezerv. S ohledem na tranzitní přepravu, která je v každé oblasti jinak specifická, by bylo vhodné navrhované přeložky komunikací před jejich případnou realizací prověřit ještě směrovým dopravním průzkumem a následně provést modelaci dané oblasti. Plánované stavby jsou dále řešeny samostatně.

Principy navrhovaných řešení

Plánování a využívání území níže uvedených koridorů na dálničních a silničních tazích nadmístního významu vychází z platného dokumentu Zásady územního rozvoje Zlínského kraje. Principy navrhovaných řešení v Návrhové části GDZK dodržují následující zásady pro rozhodování o změnách v území.

Zásady pro rozhodování o změnách v území:

- a) Stabilizovat koncepci a hierarchické zařídění silniční sítě Zlínského kraje v úrovni mezinárodní a republikové a v úrovni krajské s ohledem na ucelenost silničních tahů I. třídy a II. třídy.
- b) Připravit podmínky k realizaci přestavby silniční sítě nadmístního významu, která je páteřním obslužným komunikačním systémem kraje s návaznostmi na dálniční a silniční síť mezinárodního a státního významu.
- c) Zlepšit dopravní dostupnost a dopravní obsluhu v okrajových oblastech kraje.
- d) Připravit podmínky pro zkvalitnění životního prostředí v sídlech stavebně organizačními opatřeními na průtazích a realizací obchvatů dopravně zatížených sídel.

U silniční dopravy nebudou doporučeny ke stavbě takové návrhy obchvatů, u kterých není důvodné nadále sledovat přípravy staveb. Podrobné důvody jsou uvedeny z jednotlivých řešených staveb.

Specifický cíl 1.1.1: Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic

Dobudování uceleného dálničního tahu dálnice D1, spojujícího hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha – Brno – Ostrava, a souvisejících tahů, je klíčovým cílem pro rozvoj dálniční sítě ve Zlínském kraji.

GDZK ve své Návrhové části navrhuje v tomto Specifickém cíli dokončení páteřní dálniční sítě dálnic D49 a D55 na území Zlínského kraje. Tyto návrhy vycházejí z platných nadřazených strategických dokumentů.

Dobudováním kapacitní páteřní sítě dálnic ve Zlínském kraji dojde na mnoha místech ke snížení intenzity dopravy, jako tomu bylo například u dálnice D55 mezi Hulínem a Otrokovcemi, kde se po uvedení do provozu v roce 2010 snížila intenzita dopravy na silnici I/55.

Návrhová část GDZK podrobněji popisuje dopady těchto staveb v jednotlivých opatřeních členěných pod *Specifickými cíli*.

Obecný úvod: Dálnice D49

Záměr výstavby dálnice D49 je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky a figuruje také v Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje, kde je dálnice D49 zařazena mezi veřejně prospěšné stavby pod označením PK01.

Trasa dálnice D49 procházející územím Zlínského kraje je součástí tzv. transevropského multimodálního dopravního koridoru, jež je součástí páteřní dopravní sítě TEN-T.

Dálnice D49 bude zprostředkovávat v současnosti neexistující silniční tah kapacitního dálničního typu ve směru západ – východ pro tranzitní dopravu mezi Českem a Slovenskem.

Hlavním přínosem dálnice D49 bude propojení dálniční sítě Česka a Slovenska a kvalitní propojení centrální části Zlínského kraje s Valašskem a Slovenskem.

Po její výstavbě a uvedení do provozu dojde k výraznému snížení dopravního zatížení na silnicích I/49 a I/69, částečně pak dálnice sníží dopravní zatížení na mezinárodní silnici I/50 (E50) a I/35 (E442).

Zprovoznění dálnice D49 přinese také ulehčení dopravní zátěže na silnici I/57 přes hraniční přechod Střelná díky navrhovanému silničnímu tahu mezi Valašským Meziříčím, Vsetínem a Pozděchovem, čímž dojde ke snížení negativních ekologických dopadů v chráněné krajinné oblasti Beskydy.

Celkově dojde ke zlepšení dostupnosti hned několika měst díky vybudování MÚK, konkrétní přínosy jsou popsány v jednotlivých opatřeních. Podrobnější zdůvodnění strategického významu stavby dálnice D49 přináší Příloha 5.

Opatření 1.1.1.a Dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták – Lípa – Vizovice

Dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták

5/ Výkres stavby 4901, dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták



Zdroj 5: ŘSD 2021

Za účelem zklidnění dopravy v dotčeném území je již od roku 2008 realizován projekt výstavby nového úseku dálnice D49. Zprovoznění úseku bude mít příznivý dopravní efekt na průtazích stávajících silnic I. a II. třídy hlavně ve městech Hulín, Holešov a Fryšták. Stavba je projektována v šířkovém uspořádání kategorie R 24,5/120.

První stavba dálnice D49 umožní po svém zprovoznění spolu s navazující stavbou 4902.1 lepší napojení Zlína na dálniční síť a vyvedení podstatné části dopravy z přetížených úseků silnic I/49, I/55 a ostatních silnic II. třídy v jejich okolí. Trasa povede od křížení dálnic D1 a D55 na východ k městu Fryšták.

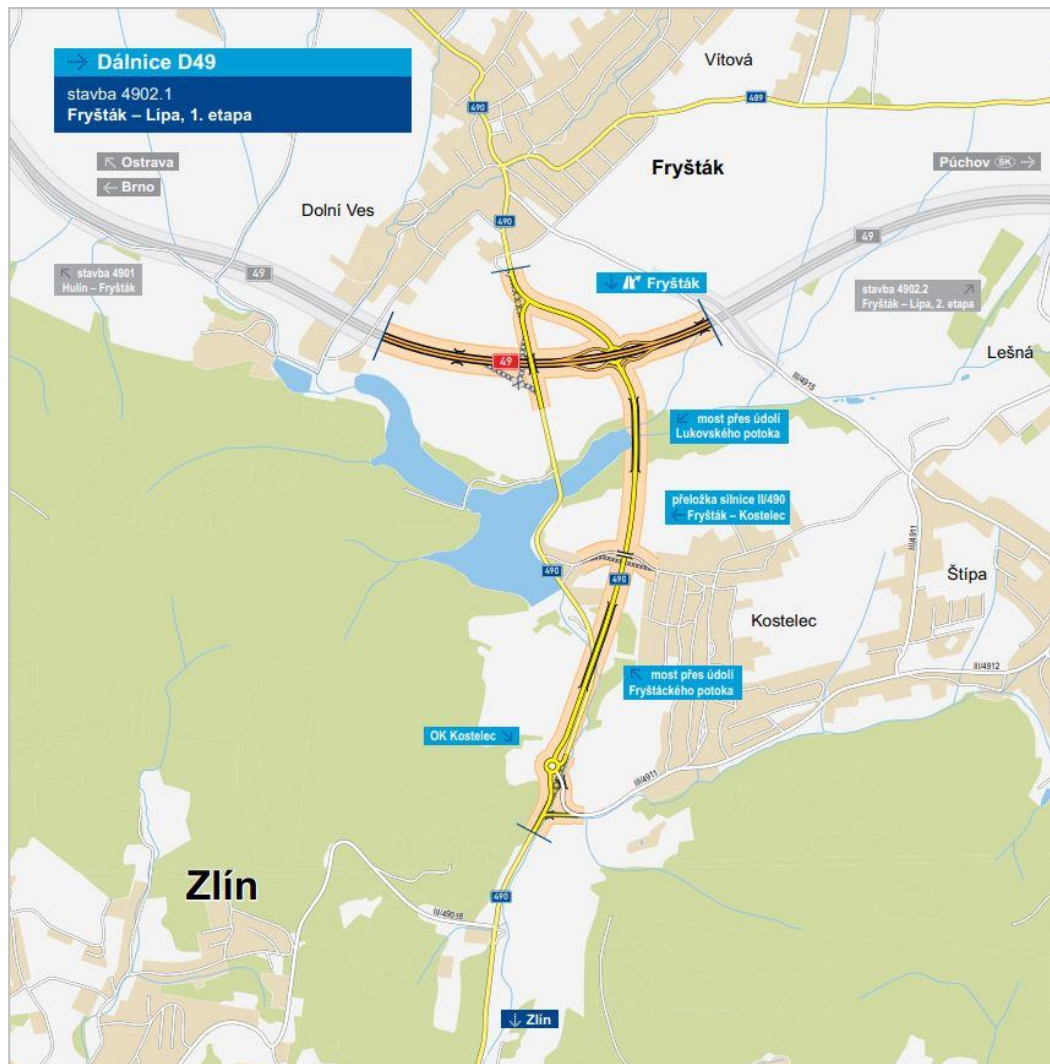
Součástí projektu bude také stavba „Přivaděč Holešov“ (v ZÚR jako Veřejně prospěšná stavba pod označením PK 20), který zajistí napojení na dálnici D49 pro jižní a východní část města Holešov. Díky tomu se po výstavbě přivaděče sníží intenzity dopravy v ulici Palackého v obci Holešov na západní nájezd D49 (MÚK Třebětice).

Modelace uvádí mezi lety 2030 a 2050 nárůst intenzity dopravy o necelou třetinu. Výstavbou se výrazně sníží dopravní zatížení na silnici II/472 v úseku Hulín – Holešov a na silnici I/55 procházející přes Otrokovice přestane díky výstavbě dálnice D49 intenzita dopravy růst. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.



Dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa 1. etapa

6/ Výkres stavby 4902.1, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa 1. etapa



Zdroj 6: ŘSD 2021

Stavba 4902 Fryšták – Lípa je součástí souboru staveb dálnice D49 a byla rozdělena na tři dílčí etapy. Předmětem první etapy je vybudování „Přivaděče Zlín“ (v ZÚR jako VPS pod označením PK19) přeložka silnice II/490 a napojení dálnice D49 na silnici II/490 pomocí MÚK Fryšták. Jedná se o součást dálničního obchvatu, díky kterému bude tranzitní doprava odvedena ze silnice I/49 procházející středem města. Šířkové uspořádání stavby je projektováno v kategorii D 25,5/120.

Přivaděč Fryšták – Zlín protíná trasu D49 v místě MÚK Fryšták a vytváří společně se stavbou 4901 souvislý kapacitní tah od Zlína k dálnici D1. Přivaděč Fryšták – Zlín je v úseku Fryšták – MÚK Fryšták plánován v kategorii S 11,5/80 a v úseku MÚK Fryšták – Zlín se stoupacími pruhy.

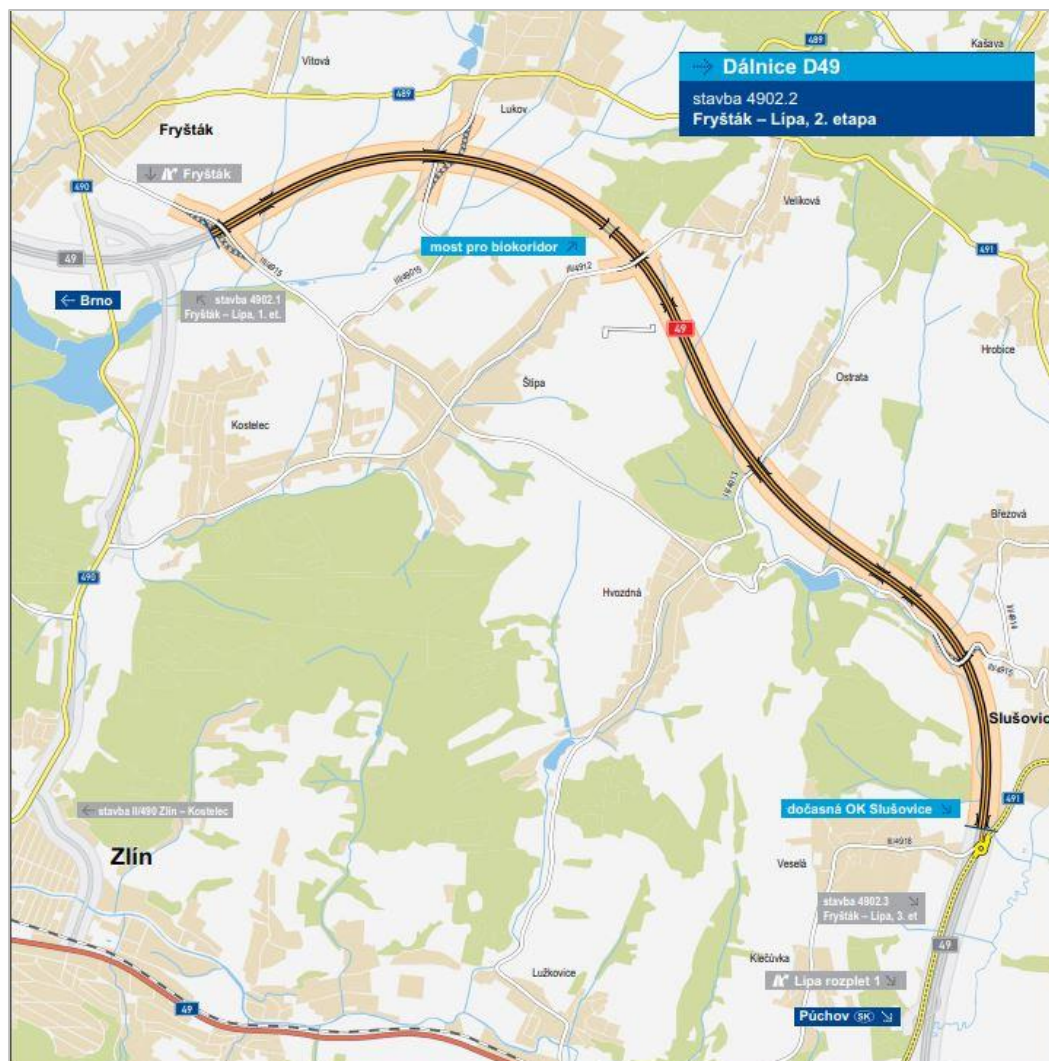
Navazující úsek zkapacitnění silnice II/490 bude realizován jako nedělený čtyřpruh. Tento profil je nutný díky současné vysoké intenzitě dopravy na tomto úseku, která se pohybuje zhruba kolem 16 tisíc vozidel/den. Navazující městské komunikace Obchvatu Zálešné a ulice Sokolské budou dvoupruhové.

Modelace uvádí mezi lety 2030 a 2050 nárůst intenzity dopravy o zhruba 80 %, což svědčí o smysluplnosti stavby a jejím využití v budoucnosti. Pozitivní dopady v podobě snížení intenzity dopravy budou pozorovány ve městech, kterými v současnosti tranzituje doprava po silnici I/49.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa, 2. etapa

7/ Výkres stavby 4902.2, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa, 2. etapa



Zdroj 7: ŘSD 2021

Úsek druhé etapy řeší výstavbu části dálnice D49 mezi městy Fryšták a Slušovice. Po dokončení této stavby bude provizorně za přispění silnice II/491 odvedena tranzitní doprava ve směru Hulín – Vizovice – Slovensko z průtahů Zlínem, Želechovicemi a Lípou. Úsek měří 1700 metrů a je projektován v kategorii D 25,5/120. Součástí stavby bude výstavba mostu pro biokoridor.

Dne 29. 11. 2006 bylo zveřejněno Oznámení EIA k této části stavby. Na základě zjišťovacího řízení byla zpracována jedna dokumentace EIA pro úsek 4902.2–4905 Fryšták – státní hranice, která byla vrácena k přepracování, a zároveň v ní bylo doporučeno zpracovat samostatnou dokumentaci EIA pro tuto stavbu. Dne 22. 12. 2010 byla zveřejněna dokumentace EIA ve dvou variantách, lišících se polohou MÚK Lípa. Dne 28. 11. 2011 bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP.

Modelace uvádí mezi lety 2030 a 2050 nárůst intenzity dopravy o zhruba 50 %, což svědčí o smysluplnosti stavby a jejím využití v budoucnu. Pozitivní dopady v podobě snížení intenzity dopravy budou pozorovány ve městech, kterými v současnosti tranzituje doprava po silnici I/49. Uleví se také silnici II/491, například v obci Hrobice se sníží intenzita na třetinu současného dopravního proudu.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa 3. etapa

8/ Výkres stavby 4902.3, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa, 3. etapa



Zdroj 8: ŘSD 2021

Poslední etapa stavby 4902 v úseku Slušovice – Lípa dokončuje dálniční obchvat Zlína a odvádí tranzitní dopravu z komunikace I/49. Následné pokračování dálnice D49 zatím není jasné, a proto se dále v přípravě nepokračuje. Dokončením této stavby bude tranzitní doprava odvedena z průtahů Zlínem, Želechovicemi a Lípou.

Modelace uvádí mezi lety 2030 a 2050 nárůst intenzity dopravy v této oblasti přibližně o polovinu, což svědčí o smysluplnosti stavby a jejím využití do budoucna. Pozitivní dopady v podobě snížení intenzity dopravy budou pozorovány ve městech, kterými v současnosti tranzituje doprava po silnici I/49. V úseku silnice I/49 mezi Zlínem a Zádveřicemi dojde do roku 2030 pouze k mírnému poklesu projetých vozidel obousměrně (hodnoty okolo 15 tisíc vozidel/den).

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.



Dálnice D49 v úseku Lípa – Vizovice

9/ Výkres stavby 4903.1, dálnice D49 v úseku Lípa – Vizovice



Zdroj 9: ŘSD 2021

Tento úsek dálnice D49 řeší její prodloužení od Lípy k Vizovicím. Předmětem stavby je nahrazení stávající dvoupruhové silnice I/49, jejíž kapacita je již nedostatečná, komunikací směrově rozdělenou a zajistit tak bezpečné předjíždění vozidel.

Modelace uvádí mezi lety 2030 a 2050 nárůst intenzity dopravy o zhruba 20 %. Stoupající zatížení silnice I/49 v úseku Zádveřice – Vizovice z cca 13 tisíc vozidel/den v roce 2021 na 15 tisíc vozidel/den v roce 2030 je důvodem pro výstavbu pokračování dálnice D49 směrem k hranicím ČR/SR.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.



Opatření 1.1.1.b: Dálnice D49 v úseku Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – hranice ČR/SR

Dálnice D49 v úseku Vizovice – Pozděchov

10/ Výkres stavby 4903.2, dálnice D49 v úseku Vizovice – Pozděchov



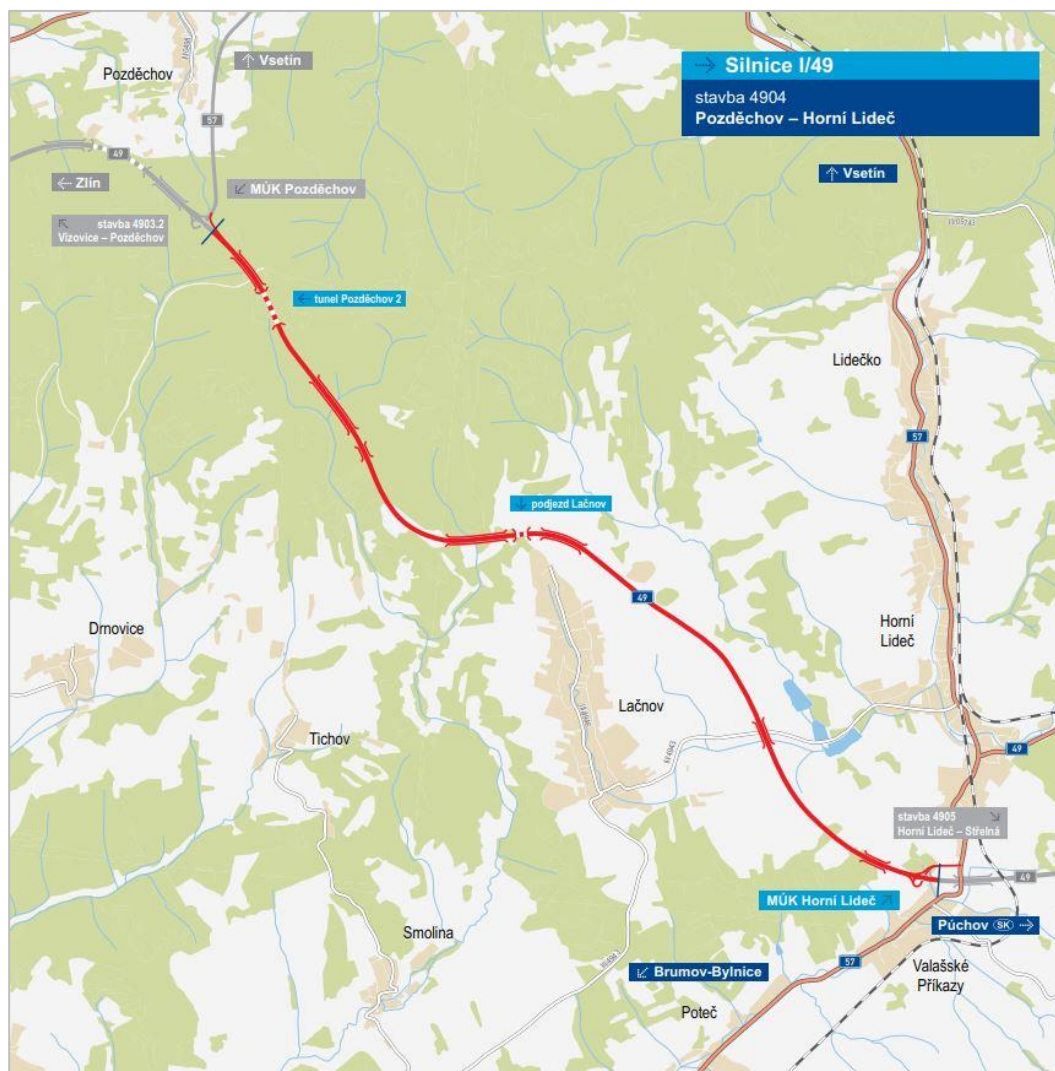
Zdroj 10: ŘSD 2021

Stavba je plánovaná místo stávající silnice I/49, která nesplňuje potřebné dopravní podmínky, jako jsou směrové a výškové vedení a šířkové uspořádání. Cílem realizace stavby je odvést část tranzitní dopravy směřující v ose východ – západ, a to ze současné silnice I/49 procházející Vizovicemi, Bratřejovem, Pozděchovem a Prlovem. V úseku stavby „4903.2 Vizovice – Pozděchov“ jsou navrženy tři tunelové stavby v k.ú. Bratřejov a Pozděchov. Z důvodu vysokého podélného sklonu budou tunelové trouby ve stoupání třípruhové, rozšířené o stoupací pruh. Součástí stavby bude MÚK Pozděchov a navazující stavba I/57 přivaděč Pozděchov (viz kapitola 3.8).

Vzhledem k plánovanému zprovoznění po roce 2030 počítá model zatížení komunikací pro rok 2050 s hodnotami téměř 10 tisíc projetých vozidel za den. S ohledem na výstavbu úseku D49 na silnici I/49 dojde na této silnici k zásadnímu snížení intenzit dopravy. Součástí stavby je podle obrázku výše také stavba přivaděče Pozděchov (blíže kapitola 3.8) jako součásti silnice I/57. Tato stavba však nefiguruje v seznamu staveb Zlínského kraje v databázi ŘSD, byť je pro stavbu vymezen koridor veřejně prospěšných staveb v ZÚR Zlínského kraje. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci, neboť se jedná se o převzatý návrh z koncepce návrhu dálniční sítě od ŘSD.

Dálnice D49 v úseku Pozděchov – Horní Lideč

11/ Výkres stavby 4904, dálnice D49 v úseku Pozděchov – Horní Lideč



Zdroj 11: ŘSD 2021

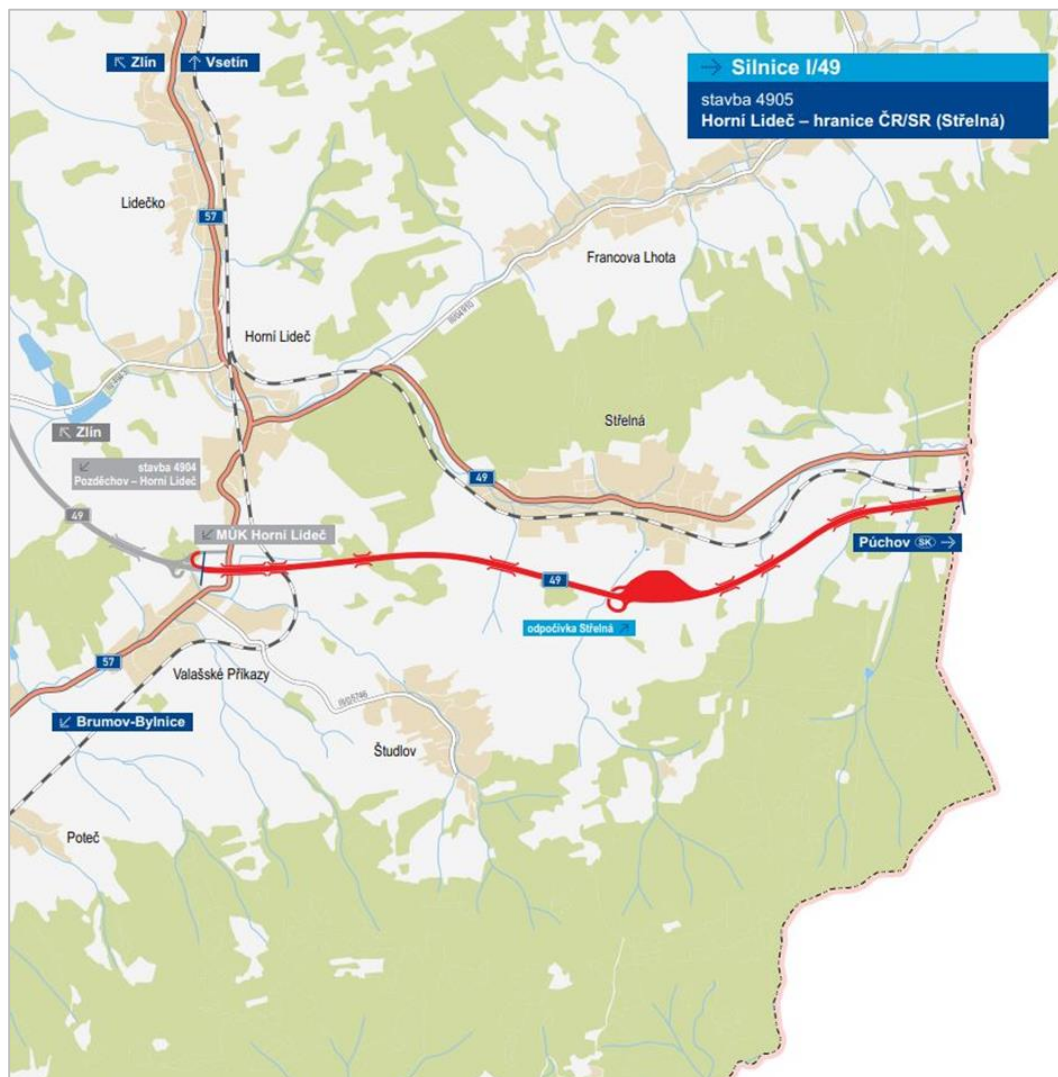
Stavba nahrazuje stávající dvoupruhovou silnici I/49 s celou řadou dopravních závad a silnici I/57, která vykazuje průměrně vysoké hodnoty intenzity dopravy (cca 9 tisíc vozidel/den). Dopravní význam stavby spočívá v odvedení tranzitní dopravy z Prlova, Lužné, Lidečka a Horní Lideče, zároveň ale musí být zprovozněna se stavbou 4903.2 Vizovice – Pozděchov, neboť samostatné zprovoznění není z provozních důvodů možné.

Na stavbě „4904 Pozděchov – Horní Lideč“ jsou předpokládány dvě tunelové stavby v k.ú. Lačnov délky 457 a 276 metrů rovněž tři a dvoupruhové podle směru. Počet a délka tunelů se může změnit na základě výsledné doporučené varianty z procesu EIA.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci, neboť se jedná se o převzatý návrh z koncepce návrhu dálniční sítě od ŘSD.

Dálnice D49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR

12/ Výkres stavby 4905, dálnice D49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR



Zdroj 12: ŘSD 2021

Hraniční úsek stavby 4905 nahrazuje stávající silnici I/49, která nevyhovuje směrovému a výškovému vedení a šířkovému uspořádání. V současnosti je tento hraniční přechod relativně málo vytížen (2000 vozidel/den).

Realizací této části stavby dojde k navázání dálnice D49 na slovenskou rychlostní komunikaci R6. Dálnice D49 bude jednou ze tří kapacitních komunikací propojujících Českou a Slovenskou republiku. Zatížení této stavby je modelováno jako zvyšující se, v roce 2050 bude nejsilnější dopravní proud čítat až téměř 30 tisíc vozidel/den.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Opatření 1.1.1.c: Dálnice D55 v úseku Otrokovice – Staré Město – Moravský Písek

Obecný úvod: Dálnice D55

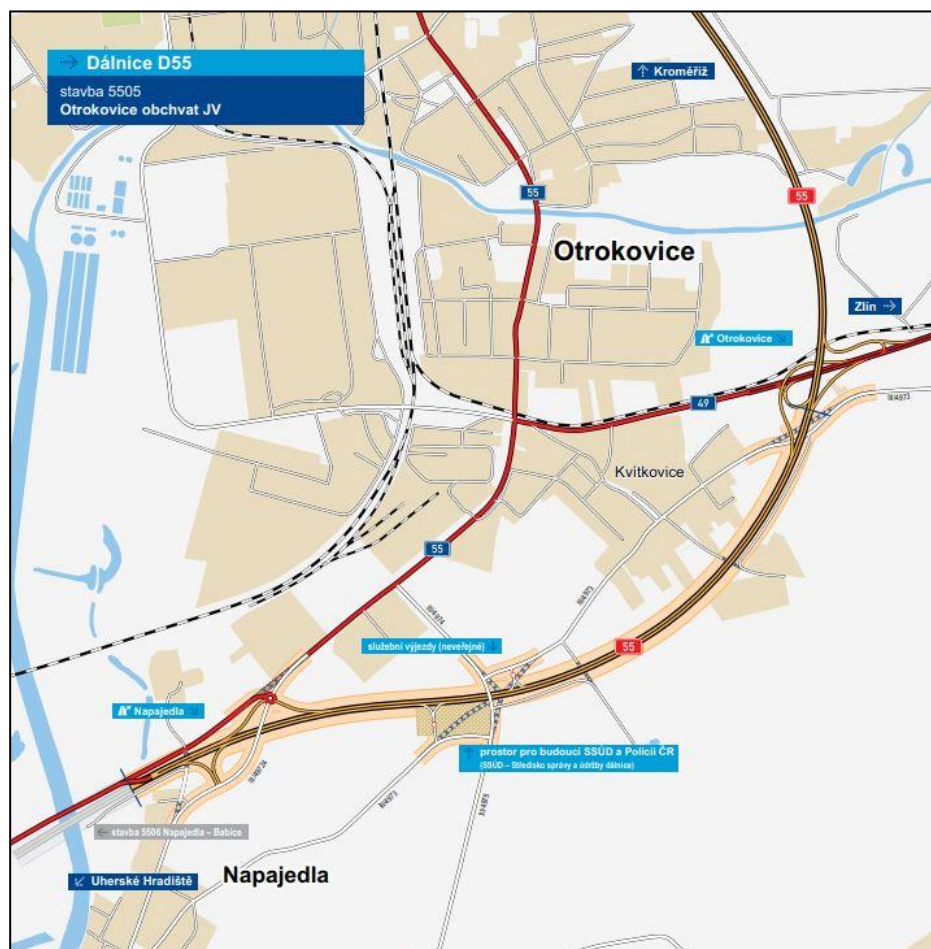
Záměr dálnice D55 je podobně jako dálnice D49 zařazen v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky. Koridor pro dálnici je zanesen také v ZÚR Zlínského kraje jako Veřejně prospěšná stavba a nese označení PK02.

Dálnice D55 zprostředkuje navázání na dálnici D1. Přínosem dálnice D55 bude napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Dojde k výraznému zkvalitnění a zrychlení průjezdnosti územím pro tranzitní dopravu a časově se přiblíží dostupnost trojměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice se Zlínem a plánovaným napojením na dálnici D2 na Bratislavu po dobudování úseků D55 Moravský Písek – Hodonín – Břeclav v Jihomoravském kraji.

Po uvedení všech úseků dálnice D55 do provozu dojde ke zrychlení průjezdnosti územím ve směru sever – jih. Výstavba dálnice D55 na území kraje povede ke snížení dopravní zátěže obzvláště na silnicích I/55 a II/497. Celkově dojde ke zlepšení dostupnosti dotčených měst díky vybudování několika MÚK (konkrétní přínosy popsány v jednotlivých Opatřeních níže).

Dálnice D55 Jihovýchodní obchvat Otrokovic

13/ Výkres stavby 5505, dálnice D55 JV obchvat Otrokovic



Zdroj 13: ŘSD 2021

Stavba je součástí připravovaného tahu dálnice D55 a navazuje na již realizovaný severovýchodní obchvat Otrokovic. Jedná se o směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci kategorie R25,5/110 s MÚK na silnici I/49 ve směru na Zlín. Po dokončení obchvatu dojde k přesměrování veškeré tranzitní dopravy z intravilánu města.

Severním směrem povede na Hulín, kde bude tvořit významnou dálniční křižovatku s D1 a D49. Jižním směrem povede na Uherské Hradiště a dálnici D2 u Břeclavi. Po úplné realizaci umožní komfortní dopravní spojení Olomouce a Břeclavi.

Na základě modelu pro Návrhovou část GDZK stoupne mezi lety 2030 a 2050 využití nového obchvatu přibližně o 20 %. Výstavbou dálničního obchvatu dojde na silnici I/55 a I/49 v intravilánu přes Otrokovice k zásadnímu poklesu dopravy o 60 % mezi lety 2021-2030 (z 20 tisíc vozidel/den na 8 500 vozidel/den), čímž se uvolní průjezd Otrokovicemi a dojde k redukci tvorby dopravních kongescí na současně vytížené křižovatce silnic I. třídy I/55 a I/49 a silnice III. třídy III/36746.

Dálnice D55 v úseku Napajedla – Babice

14/ Výkres stavby 5506, dálnice D55 v úseku Napajedla – Babice



Zdroj 14: ŘSD 2021

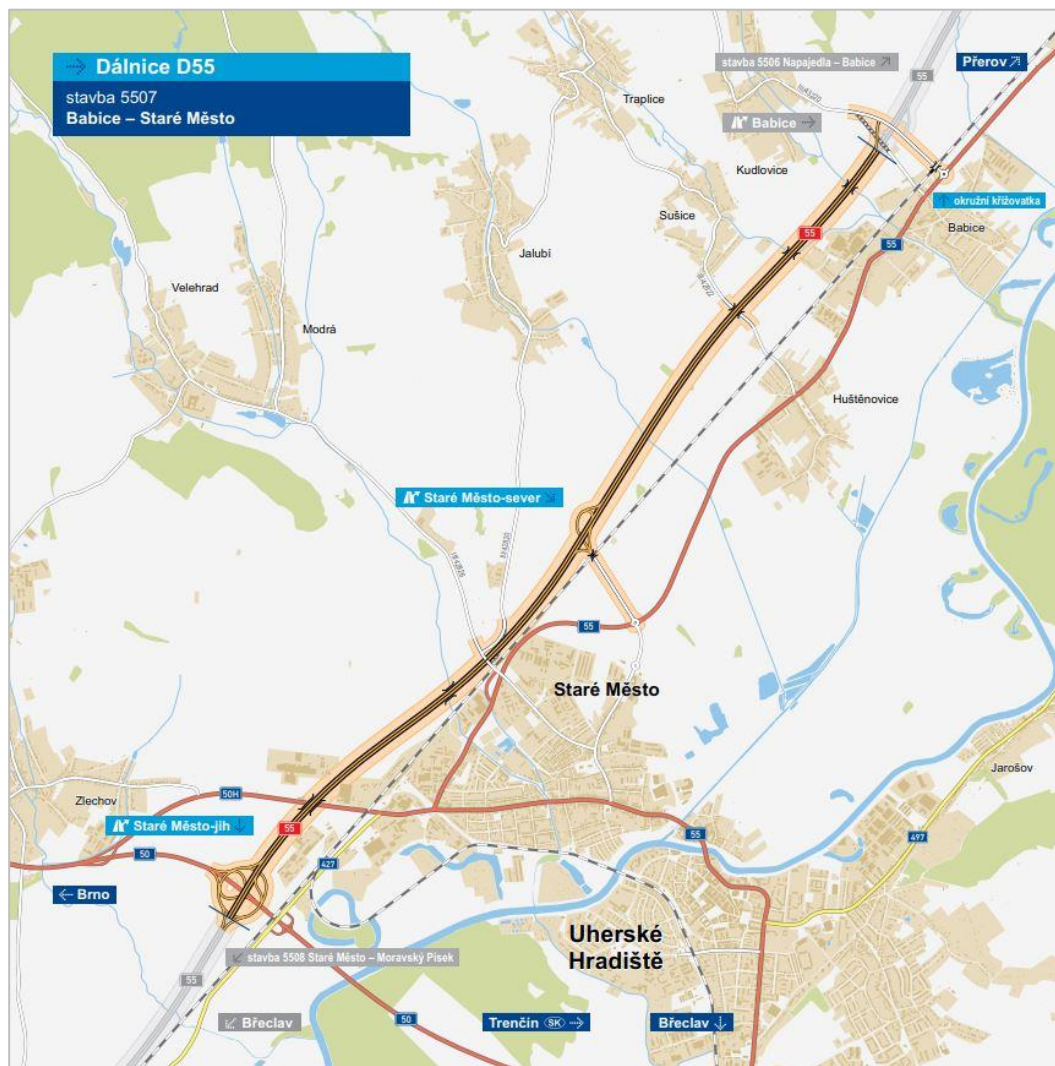
Další stavbou na plánované dálnici D55 je úsek Napajedla – Babice. V rámci přípravy je stavba rozdělena na dvě etapy. Návrh stavby počítá se směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikací kategorie R25,5/120 včetně dálničního mostu přes řeku Moravu, vybudováním železničního mostu a nadjezdu přes silnici I/55 mezi Napajedly a Spytihněví. Stavba byla s ohledem na nevyřešený způsob křížení s železniční tratí rozdělena na dvě etapy.

Přesunem značné části vozidel na novou trasu dojde ke zvýšení bezpečnosti nejen řidičů, ale i chodců při pohybu po stávajících komunikacích. Využití dálnice stoupne v letech 2030–2050 o 24 %. Stavba naopak ulehčí současně kapacitně nedostatečné silnici I. třídy vedené přes intravilány obcí Spytihněv, Babice, Hustěnovice a Napajedla. Na silnici I/55 je v roce 2030 díky realizaci dálnice modelován pokles ze současné nevhovující hodnoty téměř 18 000 vozidel/den na necelých 8 000 vozidel/den.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Dálnice D55 v úseku Babice – Staré Město

15/ Výkres stavby 5507, dálnice D55 v úseku Babice – Staré Město



Zdroj 15: ŘSD 2021

Jedná se o část trasy nové dálnice D55, která bude spojit Olomouc s Přerovem, Hulínem a Otrokovicemi. V současnosti je stavba již ve fázi realizace. Cílový stav by měl zahrnovat směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci kategorie R25,5/120 s MÚK Staré Město-jih protínající silnici I/50 a MÚK Staré město-sever. Stavba začíná severně od Babic a pokračuje do Uherského Hradiště k MÚK Staré Město – jih.

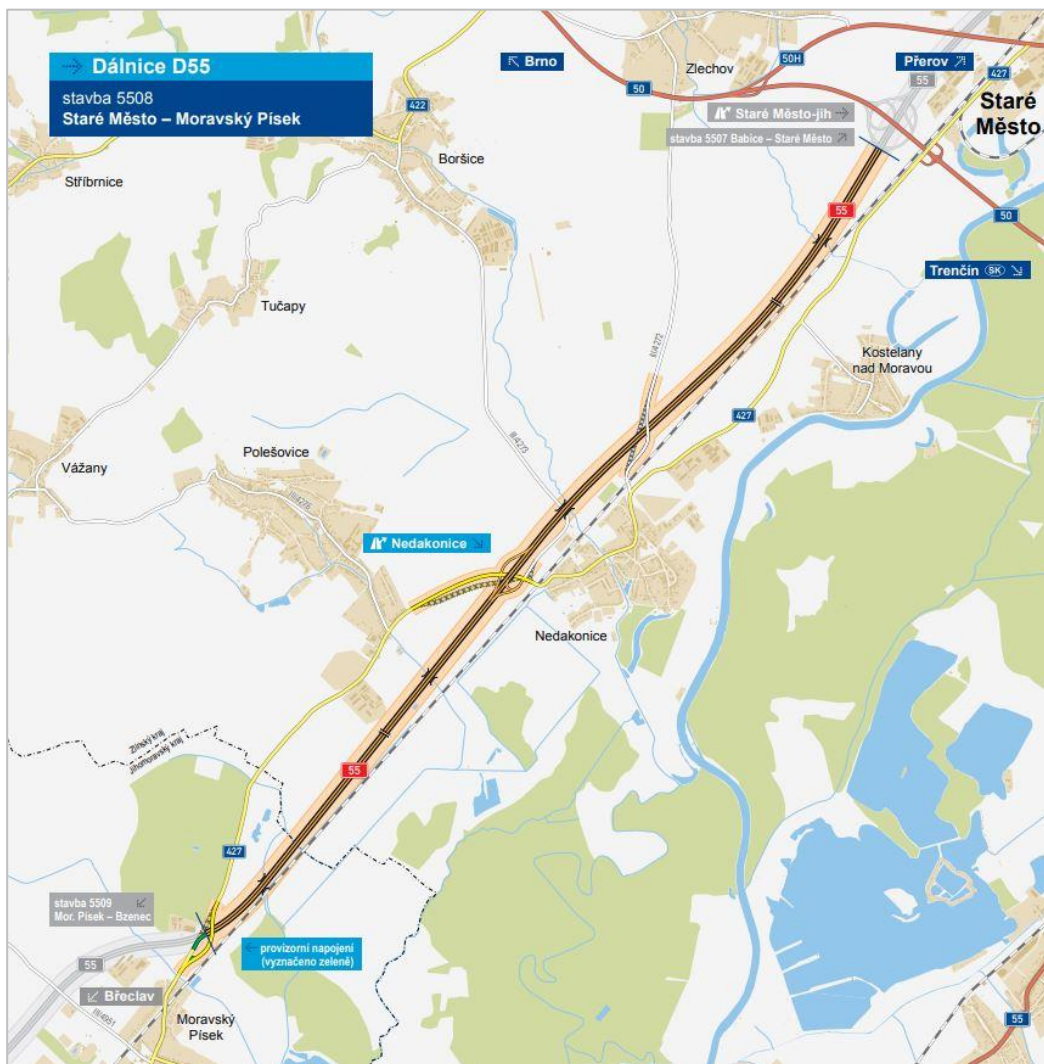
Mezi lety 2030 a 2050 je modelován nárůst intenzity dopravy na novém úseku dálnice o 30 %. Díky výstavbě D55 poklesne intenzita dopravy v tranzitních průjezdech skrz centrum Uherského Hradiště a Starého Města na silnici I/55 mezi roky 2021–2030 o 2 800 vozidel/den. Problematická je obzvláště křižovatka ulic Tovární a Brněnská ve Starém Městě, kde by se měl efekt odklonění dopravního proudu na novou dálnici projevit nejvíce. Předpokládané datum zprovoznění stavby je prosinec 2023.

Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.



Dálnice D55 v úseku Staré Město – Moravský Písek

16/ Výkres stavby 5508, dálnice D55 v úseku Staré Město – Moravský Písek



Zdroj 16: ŘSD 2021

Stavba 5508 od Starého Města k Moravskému Písku je částí dálnice D55, směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikací kategorie R 25,5/120. Součástí stavby je vybudování sjezdu na Nedakonice. Nový úsek zajistí vyvedení velké části dopravy mimo zastavěná území zasažená provozem na komunikacích I/55 a II/427, které jsou výhledově kapacitně nedostačující.

Využití nové dálnice se odráží v modelovaném 50% nárůstu intenzity dopravy mezi lety 2030 a 2050. Díky výstavbě tohoto úseku dálnice D55 poklesne intenzita dopravy v roce 2030 na silnici II/427 mezi Starým Městem a Moravským Pískem ze stávajících 7550 vozidel obousměrně za den na 1600 vozidel za den.

Intenzita dopravy na silnici I/55 mezi Kunovicemi a Uherským Ostrohem poklesne v roce 2030 z necelých 9 000 vozidel obousměrně za den na poloviční hodnotu, zhruba 4 500 vozidel za den. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Specifický cíl 1.1.2: Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T

Pro zvýšení propustnosti silniční sítě vždy byly a jsou v popředí zájmu Zlínského kraje i rekonstrukce a modernizace silnic I. třídy, zejména I/50 (která byla – s výjimkou obchvatu Starého Hrozenkova – již dokončena), I/49, I/35, I/57, na nichž při neexistenci dálniční sítě dochází ke zvyšování intenzity provozu a dopravní zátěže, a tím ke zvyšování dopravní nehodovosti a ke zhoršování životního prostředí v jejich okolí. V období let 2008 až 2011 se podařilo dokončit napojení Zlínského kraje na celorepublikovou síť dálnic a rychlostních silnic. Byly zprovozněny všechny úseky dálnice D1 na území Zlínského kraje a tím dokončeno propojení na Brno a Prahu a opačným směrem na Přerov a Ostravu. Pro ucelené napojení na dálniční síť ČR je nezbytná realizace čtyřpruhové silnice I/35 v úseku mezi dálnicí D48 (Palačov) a městem Valašské Meziříčí jako kapacitního propojení mezinárodního tahu E442 na hraniční přechod Horní Bečva – Makov. Dopravní zátěž stávající silnice I/35 v úseku od Hranic na Moravě po Valašské Meziříčí neúnosně zatěžuje intravilány obcí, kterými prochází jako průtah a na trase se vyskytuje řada dopravních závad. Silnice tak nesplňuje základní požadavky bezpečnosti silničního provozu.

Předmět tohoto Specifického cíle Návrhové části GDZK spočívá v navrhnutí stavebních změn (přeložek/obchvatů, propojení) na takových silnicích I. tříd, které jsou součástí transevropské sítě TEN-T, a které dávají smysl z hlediska změn v dopravním zatížení v časovém horizontu roku 2050, kdy lze předpokládat uvedení do provozu všech plánovaných úseků dálnic D49 a D55. Při dobudování nadřazené dálniční sítě se předpokládá převedení silnic I. tříd na silnice II. tříd a převedení do správy kraje. V případě komunikace I/55 požaduje Ministerstvo dopravy ponechání označení komunikace jako I/55 a zároveň jako II/655. Nově vystavěné dálnice kopírující stávající silnice I. tříd logicky převezmou úlohu páteřní sítě TEN-T. Následující opatření předkládají soubor argumentů vycházejících z modelovaných změn v intenzitě dopravy a navrhují či nedoporučují řešení zmiňovaných staveb v kontextu již realizovaných staveb dálnic D55 a D49.

Obecným přínosem staveb na silnicích I/57, I/35, I/69 a I/49 je umožnění napojení východní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih, ale i západ – východ, dojde ke zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín a ke zlepšení spojení Valašska se Zlínem (D49).

Intenzita silniční dopravy na stávajících silnicích I. třídy dlouhodobě roste. Díky výstavbě navrhovaných změn a realizaci nových silnic, se zatížení vozidel na komunikacích I. tříd ve vybraných úsecích sníží, a to nejen díky navrhovaným změnám, ale i díky dostavbě navazující dálniční sítě. Hlavním společným cílem všech staveb je odvedení dopravy z center měst a obcí Zlínského kraje. Vedlejším ale neméně důležitým přínosem navrhovaných staveb je pak snížení environmentální zátěže způsobené silniční dopravou v oblastech chráněných krajinných oblastí Beskydy a Bílé Karpaty.

Opatření 1.1.2.a: Propojení dálnic D48 a D49 v úseku Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov silnicí I/35 a I/57

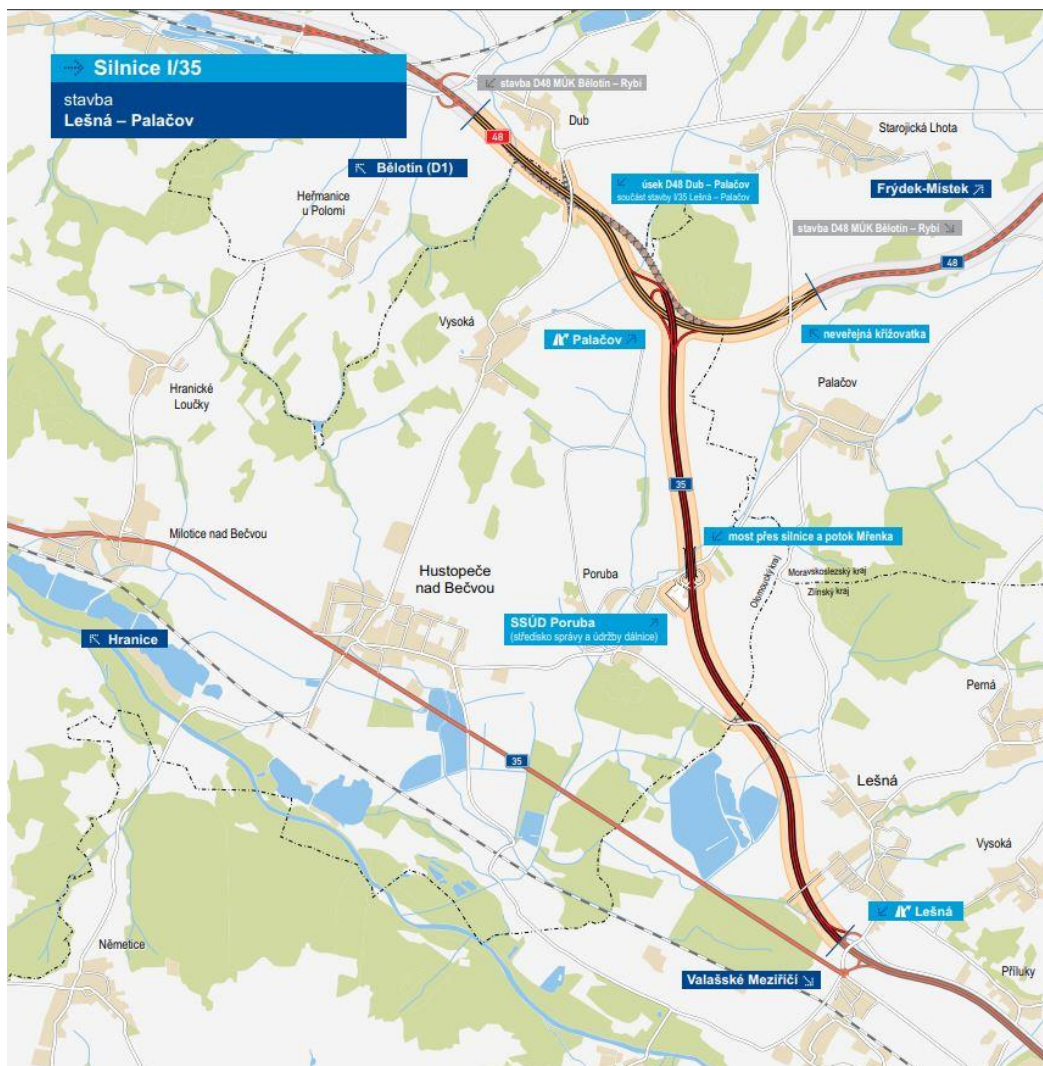
Politika územního rozvoje ČR definuje propojení dálnic D48 a D49 jako „Silnici I. třídy I/35 úsek Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí a I/57 úsek Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov“. Důvodem vymezení je převedení silnice I/35 do nového koridoru od dálnice D48 (Palačov) k Valašskému Meziříčí. Propojení dálnic D48 a D49 zajistí lepší spojení velkých sídel na východě Zlínského kraje a převedení na Slovensko do Pováží v oblasti Púchova a Trenčína, a spojení pomocí dalších silnic na krajské město. V severní části je náhradou za trasu po silnici I/35, procházející CHKO. Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území lze předpokládat přednostní vytváření podmínek pro převedení dopravy směrem na Valašské Meziříčí a odlehčení lázeňskému území Teplic nad Bečvou při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

ZÚR ZK zařazují tento záměr mezi veřejně prospěšné stavby pod označením PK03.

V hierarchii (viz Tabulka *Struktura návrhové části GDZK*) jde o změny na silnici I. tříd I/35, I/57, které nejsou součástí transevropské sítě TEN-T.

Silnice I/35 v úseku Lešná – Palačov (Palačovská spojka)

17/ Výkres stavby silnice I/35 v úseku Lešná – Palačov



Zdroj 17: ŘSD 2021

Stavba I/35 Lešná – Palačov je součástí výstavby dopravního připojení valašského regionu kapacitními komunikacemi na pátevní dálniční tah D1 Praha – Brno – Ostrava. Záměrem této významné stavby propojující tři kraje (Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský) je převedení tranzitní dopravy ze stávající trasy I/35 na kapacitní čtyřproudovou silnici I/35 v nové trase s napojením na D48 u Palačova. Komunikace bude realizována v kategorii S 24,5/100. Celková délka úpravy je 4 922 metrů.

Součástí stavby je rovněž rekonstrukce silnice D48 Dub – Palačov, která spočívá v přestavbě trasy ze stávající kategorie S 15/100 na kategorii D 25,5/100. Cílovým stavem je tedy homogenizace v celém úseku D48 na čtyřpruhovou směrově dělenou silnici v kategorii dálnice.

Z hlediska změn v intenzitě dopravy modelace ukazuje pokles intenzit dopravy na silnici I/35 okolo 40 %. Palačovská spojka s napojením na D48 bude mít dopravní zatížení v roce 2050 okolo 11 000 vozidel za den. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat

18/ Výkres stavby silnice I/57 - Přivaděč Pozděchov



Zdroj 18: ŘSD 2021

Stavba přeložky silniční komunikace I/57 je součástí plánovaného důležitého tahu mezi Vsetínem a dálnicí D48 u Palačova a dále s plánovanou dálnicí D49 směřující na Slovensko. Vzhledem ke křížení dvou významných komunikací I. třídy v blízkosti centra Valašského Meziříčí dochází ve městě ke kongescím, především ve špičkových hodinách. Obchvat města Valašského Meziříčí by proto měl odvést tranzitní dopravu z průtahů centrem města a odlehčit intenzitám vozidel na současné intravilánem vedené silnici I/57. Komunikace je navržena v polovičním profilu kategorie S 24,5/80 (tedy S 11,5/80). V případě potřeby dostavby na výhledovou kategorii je nutno zachovat územní rezervu.

Součástí stavby je i přeložka silnice v podobě nově vybudovaného nadjezdu Podlesí – Jarcová a MÚK ze stávající silnice I/57 pro odvedení dopravy z centra Valašského Meziříčí.

Nezanedbatelný přínos bude mít západní obchvat i pro vnitroměstskou dopravu, zejména pro vozidla jedoucí ze severozápadní průmyslově – obchodní části města do jižní, převážně obytné, a naopak. Přeložka silnice I/57 bude mít rovněž významný vliv na zpřístupnění pozemků využitelných pro další rozvoj Valašského Meziříčí.

Argumentem pro výstavbu obchvatu jsou modelované poklesy intenzit dopravy v centru Valašského Meziříčí, které se v modelu 2021 pohybují kolem 13 tisíc voz/den. Pokud by se jihozápadní obchvat nevystavil, projíždělo by centrem Valašského Meziříčí v roce 2030 zhruba 14 tisíc voz/den, v roce 2050 pak dokonce v tranzitním režimu zhruba 16 tisíc voz/den. Modelace 2030 s projektem počítá už jen s 2 000 voz/den, resp. 4 000 v roce 2050. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová 2. etapa

Výhledová koncepce ŘSD v rámci silnice I/57 počítá také se stavbou mezi úsekem Valašské Meziříčí – Jarcová a Jarcová – Bystřička jih. Stavba navazuje na stavbu I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat a I/57 Jarcová – Bystřička jih. Samotná stavba úseku od MÚK Podlesí k začátku stavby I/57 v úseku Jarcová – Bystřička, jih není registrována jako samostatná stavba v databázi staveb v přípravě na webových stránkách ŘSD. Výhledově se se stavbou počítá, nicméně v současné době není stavbě přiřazen harmonogram s konkrétním datem stavby, protože nebylo s platností rozhodnuto o přesném vedení této trasy.

19/ Výkres výhledového pokračování/propojení stavby Valašské Meziříčí – Jarcová, 1. část



Zdroj 19: ŘSD

20/ Výkres výhledového pokračování/propojení stavby Valašské Meziříčí – Jarcová, 2. část



Zdroj 20: ŘSD

Z hlediska změn intenzity dopravy se dá očekávat po dokončení pokles na současném tahu I/57, která bude přeřazena do kategorie silnice nižší třídy a bude plnit funkci přístupové komunikace pro obce, kterými stará silnice prochází. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Opatření: Silnice I/57 v úseku Jarcová – Bystřička, jih

21/ Výkres stavby přeložky silnice I/57 v úseku Jarcová – Bystřička, jih



Zdroj 21: ŘSD 2021

Výstavba přeložky silnice I/57 Jarcová – Bystřička jih v tunelové variantě je součástí připravovaného uceleného tahu propojující dálnici D48 u Palačova se Vsetínem a dále s plánovanou dálnicí D49 vedoucí na Slovensko. Současné stavební řešení křižovatek s absencí odbočovacích pruhů vlevo na silnici I/57 je nevyhovující z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu. Vzhledem k poměrně hustému osídlení a souběžnému vedení podél železniční trati č. 280 hraje silnice I/57 významnou roli i ve funkci lokální dopravní obsluhy.

V říjnu 2009 byla zpracována nová technická studie, která prověřila možnost vedení trasy v kategorii S 24,5/80 ve variantě základní a tunelové. Dotčené obce požadují realizaci tunelové varianty.

Silnice I/57 odvede většinu přepravního proudu ze stávající silnice I/57 a ulehčí tak dopravě v intravilánové oblasti kolem železniční stanice Bystřička a zástavbě v oblasti Za Vodou. Jde o řádové snížení dopravního zatížení z hodnot kolem 15 tisíc (2021) na hodnoty kolem 4 000 vozidel za den (2030). Ve variantě bez projektu by se hodnoty v roce 2050 vyšplhali až na hranici 17 000 voz/den, což by za současného stavu vedlo k silným dopravním komplikacím v obci, problémy s odbočováním a nízké bezpečnosti pěšího přechodu silnice. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.



Silnice I/57 v úseku Semetín – Bystřička, 2. stavba

22/ Výkres stavby silnice I/57 – Semetín – Bystřička 2.stavba



Zdroj 22: ŘSD 2021

Jedná se o pokračování přeložky silnice I/57 mimo zastavěné území, což je jednou z etap výstavby silnice Valašské Meziříčí – Vsetín v úseku Bystřička – Jablůnka. Celková délka přeložky silnice I/57 je 4400 metrů a bude postavena v kategorii S 22,5/90. Výstavba rychlostní směrově rozdělené komunikace bude mít zásadní vliv na rozvoj dopravních vztahů v území, protože se stane novou dopravní osou urbanizovaného území a zároveň zajistí napojení na dálnici D1 Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice – Ostrava. Převedením dopravy na rychlostní silnici se stávající silnici výrazně odlehčí a pro jízdu bude k dispozici kapacitní a bezpečná komunikace bez dopravních závad. Nevýhodné prostorové uspořádání stávající trasy má negativní vliv na plynulost dopravy, omezuje možnosti předjíždění a snižuje tím kapacitu komunikace. Převedením dopravy na rychlostní komunikaci se výrazně zlepší životní prostředí v dotčených obcích a sníží se nehodovost. Navrhovaná varianta počítá s výstavbou dvou mostů přes Vsetínskou Bečvu a podchodem pro pěší.

Po uvedení stavby do provozu klesne intenzita dopravy na původní trase skrz Jablůnku mezi lety 2021 až 2050 z hodnot kolem 17 tisíc na zhruba 2000 voz/den před Jablůnkou, respektive 4000 voz/den mezi Jablůnkou a nájezdem na novou silnici/sjezdem na Ratiboř (délka 490 m, kategorie S 7,5/50), který bude převedena do kategorie III. třídy jako III/05733.

Naopak ve variantě bez projektu by došlo k výraznému navýšení dopravní zátěže, modelace v roce 2050 uvádí hodnoty přes 20 000 voz/den přes Jablůnku, což by za současného stavu vedlo k silným dopravním komplikacím a zácpám v obci. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/57: Přeložky silnic Valašská Polanka, Leskovec a Ústí

Důležitou stavbou pro přepravu silničního přepravního proudu je přeložka silnice I/57 v úsecích Valašská Polanka, Leskovec a Ústí u Vsetína. Klíčovým přínosem přeložky silnic je přenesení dopravní zátěže z intravilánu zmíněných třech obcí do jejich východního zázemí. Silnice bude vedena paralelně s dvoukolejnou elektrizovanou železniční tratí č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč – státní hranice. ZÚR ZK zařazují záměr mezi veřejně prospěšné stavby pod označením PK03, s přeložkou počítají také Územní plány obcí (příklad ÚP Leskovec, viz Příloha 6).

Modelace dopravních proudů v roce 2021 čítá 7 900 voz/den, bez výstavby přeložek počítá v tranzitním průtahu současné I/57 obcemi s intenzitou zhruba 11 tisíc voz/den v roce 2050. Nové přeložky sníží intenzitu dopravy na původní I/57 až na hodnoty kolem 300 voz/den (viz Příloha 1). Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/57 v úseku Ústí – Pozděchov (včetně přivaděče Pozděchov)

Navazující stavbou na dálnici D49 mezi úseky Vizovice – Pozděchov a Pozděchov – Horní Lideč je plánované dvoupruhové vedení, propojení D49 a silnice I/57 přivaděčem na MÚK Pozděchov.

23/ Výkres stavby silnice I/57 - Přivaděč Pozděchov



Zdroj 23: ŘSD 2021

Výstavba přivaděče Pozděchov vykazuje v modelaci pro rok 2050 relativně vysokou intenzitu 9200 voz/den, což svědčí o opodstatněnosti návrhu výstavby přivaděče společně s úsekem dálnice D49 Vizovice – Pozděchov a Pozděchov – Horní Lideč. Stavba je klíčová pro odvedení dopravního proudu ze silnice I/49, který podle modelace 2021 čítal v úseku Vizovice – Valašská Polanka až 2 650 voz/den. Tato intenzita sama o sobě není významným důvodem pro výstavbu přivaděče, stavba je potřebná z hlediska propojenosti území.

Významné snížení intenzity se projeví i na komunikaci I/57 související kromě přivaděče Pozděchov i s výstavbou úseků dálnice D49. Mezi Valašskými Klobouky a Lužná klesne intenzita dopravy v nejvytíženějším úseku z cca 8000 na hodnoty kolem 2000 voz/den.



Přivaděč Pozděchov naopak navýší intenzitu dopravy v úseku Valašská Polanka – Vsetín ze zhruba 8000 na hodnoty kolem 12 tisíc. Díky tomuto navýšení je nutné v tomto úseku s výhledově rostoucím zatížením homogenizovat silnici I/57. Cílový stav předpokládá dvoupruhovou směrově rozdělenou komunikaci s rezervou čtyřpruhového vedení. Jedná se o komunikaci kategorie S24,5/80. Vhodně a bezpečně vyřešené musí být obzvláště vedení silnic skrz intravilán obcí Valašská Polanka, Leskovec a Ústí s možností přecházení komunikace. Detailněji zkoumá tento problém Územní studie Řešení dopravního uzlu v prostoru Valašské Polanky z roku 2008.

Z hlediska trasy silnice I/57 (přivaděč Pozděchov) se doporučuje sledovat dále pouze variantu 3a vedoucí mimo údolí Pozděchůvky. Zpracovaná územní studie ověřila v rozsahu zadání, že dopravní stavba přivaděče Pozděchov je v řešeném území reálná za podmínky prověření podrobnou dokumentací.

Ukončení studie a kroky vyplývající z jejích závěrů byly pozastaveny do doby stabilizace rychlostní silnice R49 (vydání stanoviska EIA a rozhodnutí o výběru variant) a tím i stabilizace bodu napojení silnice I/57 na R49 (MÚK Pozděchov). Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/57 v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč

Trasa současné silnice I/57 v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč, která je součástí celoevropské sítě TEN-T (do budoucna pak dálnice D49), prochází těsným údolím podél řeky Senice, kterým současně paralelně prochází také dvojkolejná železniční trať. Tyto fyzické podmínky umožňují do budoucna plánovat návrh vedení trasy jen v podobě homogenizace silnice na kategorii S7,5/60. V rámci zvýšení bezpečnosti navrhuje GDZK výstavbu pasivních bezpečnostních prvků na průtazích obcemi.

Tyto úpravy budou provedeny díky zvyšující se intenzitě dopravy do roku 2030. Jedná se však jen o nepatrné navýšení intenzit z hodnot kolem 8000 na hodnoty 9000 vozidel/den v roce 2030.

Nicméně intenzita dopravy na tomto úseku bude v roce 2050 snížena až na hodnoty kolem 1500 voz/den díky výstavbě dálnice D49. Ve variantě bez realizace dálnice D49 by v tomto úseku projíždělo téměř 15000 voz/den. Výše navrhovaná homogenizace silnice by proto měla být koordinována s pokroky ve fázích výstavby dálnice D49. Návrhová část GDZK navrhuje homogenizaci k realizaci.

Opatření 1.1.2.b: Propojit regionální centra záměry na silnicích I/49 a I/69

Silnice I/49 Homogenizace silnice v úseku Zlín – Vizovice

Úsek silnice mezi Zlínem a Vizovicemi je v současnosti jedním z nejméně zatížených úseků silnice I. třídy na území Zlínského kraje. Intenzita silniční dopravy v roce 2021 byla modelována mezi 13 000 až 30 000 voz/den dle úseku. Situaci vysoké dopravní zátěže by měla zlepšit výstavba dálnice D49 v úsecích Hulín – Fryšták a Fryšták – Lípa (všechny etapy). V rámci homogenizace silnice navrhuje GDZK prověření vedení komunikace v celém úseku Zlín – Vizovice kromě úseku Želechovice nad Dřevnicí – Lípa (viz následující opatření). Současné uspořádání nevyhovuje již dnes, a ani na výhledové intenzity dopravy po zprovoznění nových úseků D49 zatížení silnice cílovou dopravou zcela nevyřeší. Modelace roku 2030 a 2050 včetně vystavených úseků D49 počítá s dopravním zatížením v úseku Zlín – Vizovice až 36 000 voz/den.

Po výstavbě D49 dojde k přečíslování silnice I/49 na I/69. Návrhová část GDZK navrhuje také vypuštění koridoru PK04 (D55 Otrokovice – Zlín) ze ZÚR ZK a jeho nahrazení opatřeními popsány v Plánu udržitelné městské mobility - SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*) a Generelu dopravy města Zlína.

Podrobnější otázky v oblasti indukované dopravy, zajištění návazností na dopravní projekty města Zlína a kumulativní dopady do studie proveditelnosti prodloužení železniční trati č. 331 v podobě převodu dopravního proudu ze silniční sítě na železnici by měla prověřit samostatná studie.

Silnice I/49 obchvat Želechovic nad Dřevnicí

Přeložka silnice I/49 (resp. I/69) realizací obchvatu Želechovic nad Dřevnicí (dále Želechovic n. D.) je motivována cílem snížit intenzitu tranzitní dopravy v obci Želechovice n. D. a zajistit dobrou dostupnost vnější automobilové dopravy města Zlína. Obchvat je v současné době zanesen jako územní rezerva pod označením „Propojení Zádveřice – Lípa“ v ZÚR ZK a také v ÚP Želechovic n. D. a Lípy. Z důvodu vysokých intenzit dopravy byl prověřován dopravním modelem, kde zastavěným územím projíždí zhruba 20 tisíc voz/den a kapacita silnice I. třídy se blíží hranici vyčerpání své kapacity. Byla modelována situace pro rok 2030, kdy by existoval obchvat Želechovic n. D. a zároveň by byla dokončena dálnice D49 do Slušovic a obchvat by využívala většina vozidel a odvedl tak prakticky veškerou tranzitní dopravu z obce.

Po dokončení celé trasy dálnice D49, není přínos obchvatu jednoznačný. V případě neexistence obchvatu nebude celý dopravní proud plynout skrze obec. Časová výhodnost trasy s obchvatem Želechovic n. D. by nebyla již tak jednoznačná a měnila by se zejména v závislosti na aktuální průjezdnosti tras ve východní části města Zlína.

Zároveň lze předpokládat, že na současné komunikaci I/49 by v takové případě vznikly další bezpečnostní prvky, které by měly za cíl usměrnit či přímo zpomalit tok vozidel (tj. další světelně řízené křižovatky, přechody pro chodce, snížení maximální povolené rychlosti, budoucí možné vyloučení těžkých nákladních vozidel apod.). S realizací dálnice D49 od Slušovic po exit Pozdřechov a z něj vedoucí novostavba I/57 přes Valašskou Polanku směrem ke Vsetínu, je přínos obchvatu Želechovic n. D. velmi sporný.

Zejména z regionu Valašska (Vsetín) v takovém stavu infrastruktury budou existovat z pohledu časové výhodnosti do Zlína hned čtyři prakticky rovnocenné trasy. První takovou trasou do Zlína je po silnici I/49 a dále od exitu Pozdřechov po exit Fryšták po D49. Druhou variantou je trasa po silnici I/69 přes Jasennou a dále exit Slušovice po D49 po exit Fryšták. Třetí varianta je v úseku od Vsetína po Slušovice kombinace přechozích dvou variant, ale dále pak po současné trase silnice I/49, tj. přes obec Želechovice n. D. Výše popsanou situaci zobrazuje „Výkres 4 -IAD_2050_stavby ŘSD“, který je uveden v Příloze 1.

Časová výhodnost výše uvedených variant trasování z východní části kraje směrem do Zlína je prakticky identická a liší se řádově o 1-2 minuty. Zároveň je výhodnost jednotlivých tras extrémně citlivá na konkrétní dopravní situaci na jednotlivých příjezdových komunikacích z východního směru, zejména pak na území města Zlína.

V kontextu výše uvedeného se v dlouhodobém časovém horizontu jeví přínos obchvatu Želechovic n. D. jako obtížně odůvodnitelný, jelikož zejména dobudovaná dálnice D49 bude poskytovat časově rovnocennou trasu. Z důvodu nejednoznačnosti potřebnosti obchvatu I/49 obce Želechovice n. D. navrhuje GDZK přípravu tohoto obchvatu nesledovat.

Silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín

Další zařazovanou stavbou v rámci Návrhové části GDZK je homogenizace silnice I/69 Vizovice – Vsetín na kategorii S 9,5/70. Stávající silnice I/69 koresponduje s přepravními proudy (v roce 2021 zhruba 8 500 voz/den) kapacitně splňuje požadavky na plynulost provozu, ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Nevyhovující je však průchod zastavěným územím obcí na trase Vizovice – Vsetín, šířkové uspořádání a úroňové křížení s ostatními komunikacemi.

Výhledová modelace pro rok 2050 počítá až s 12 000 voz/den (viz obrázek v Příloze 1). Navrhovaným řešením pro zlepšení bezpečnosti provozu je instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi Jasenná, Liptál a Lhota u Vsetína a realizace stoupacích pruhů v úseku Jasenná – Liptál uvedený v ZÚR ZK jako veřejně prospěšná stavba pod označením PK13.

Výhledové intenzity dopravy roku 2050 v úseku Vizovice – Vsetín nejsou dostatečným argumentem pro rozšíření silnice I/69 na kategorii S9,5/70. Vybudování stoupacích pruhů v oblasti Sirákova doporučujeme sledovat pouze s ohledem na bezpečnost dopravy.

Po dostavbě navrhované silnice D49 a navazujícího přivaděče Pozdřechov lze předpokládat rozdělení dopravních proudů mezi Vsetínem a Zlínem na komunikaci I/69 a I/57. V případě potřeby dalšího snížení intenzit dopravy na silnici I/69, je možné zavést omezení nákladní tranzitní dopravy v úseku Vsetín – Vizovice a přenést tak tyto dopravní výkony na silnici I/57 s využitím nového napojení na dálnici D49. Stavba bude mít kumulativní dopad do budoucí studie proveditelnosti prodloužení trati č. 331 na trať č. 280 a převod mobility na železnici. V současné době není studie proveditelnosti vypracována. Realizace tohoto železničního propojení do výhledových 20 let je nepravděpodobná. Z tohoto důvodu proto Návrhová část GD ZK předpokládá, že spojení mezi Zlínem a Vsetínem bude realizováno po silniční síti.

Návrhová část GDZK navrhuje zachovat možnost homogenizace silnice s ohledem na postup ve výstavbě D49 v úseku Vizovice – Pozdřechov a přivaděče Pozdřechov (propojení D48 a D49). Stavbu je nutné koordinovat se stavbou obchvatu Lutoniny.

Silnice I/69 severozápadní obchvat Lutoniny

Do navrhovaných staveb se zařazuje také obchvat Lutoniny, který je zanesen v Územním plánu obce Lutoniny i v ZÚR Zlínského kraje. V současnosti projíždí Lutoninou po silnici I/69 vedené přes intravilán obce zhruba 8 tisíc voz/den, modelace roku 2050 bez obchvatu ukazuje navýšení o 50 % na hodnoty kolem 13 tisíc. Z tohoto důvodu je v rámci silnice I/69 stavba obchvatu Lutoniny důležitá pro zachování bezpečnosti pro přecházení pěších a pro vyjíždění vozidel z vedlejších ulic. Obchvat Lutoniny přinese taktéž výrazné ulehčení od hlukové a emisní zátěže.

Stavba bude mít kumulativní dopad do budoucí studie proveditelnosti prodloužení trati č. 331 na trať č. 280 a převod mobility na železnici. V současné době není studie proveditelnosti vypracována. Realizace tohoto železničního propojení do výhledových 20 let je nepravděpodobná. Z tohoto důvodu proto Návrhová část GDZK předpokládá, že spojení mezi Zlínem a Vsetínem bude realizováno po silniční síti.

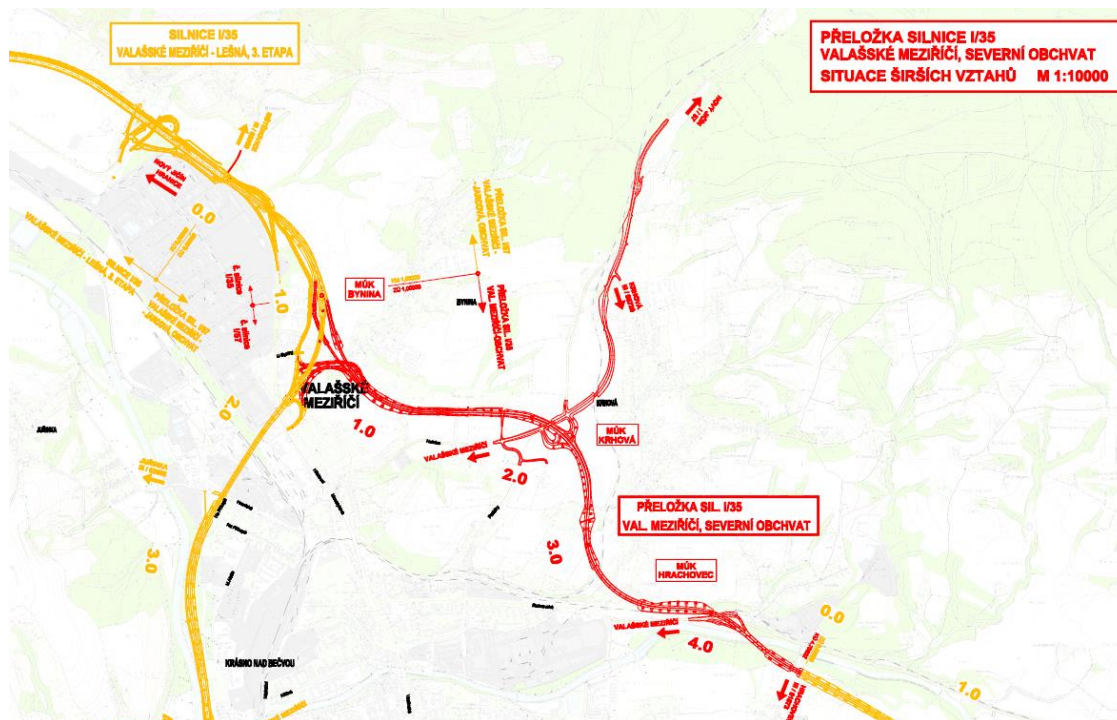
Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci společně s homogenizací silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín.

Opatření 1.1.2.c: Napojení regionálních center realizací záměrů na silnicích I třídy

Silnice I/35 Severní obchvat Valašského Meziříčí

Stavba severního obchvatu Valašského Meziříčí je v současné době vymezena pouze jako koridor veřejně prospěšných staveb v ZÚR ZK. Bližší projektové záměry jsou na základě nadřazené dokumentace (ZÚR) zanesené v podobě koridoru veřejně prospěšných staveb do Územního plánu Valašského Meziříčí.

24/ Přeložka silnice I/35: Severní obchvat Valašského Meziříčí, situace širších vztahů



Zdroj 24: Město Valašské Meziříčí

Stavba severního obchvatu Valašského Meziříčí odkloní dopravu ze severní a částečně ze západní části města. Nejvíce se změny projeví na křižovatce ulic Rožnovská a Masarykova, kde se v současnosti tvoří kolony (dopravní zatížení v roce 2021 v součtu obou ulic přes 20 tisíc voz/den). Při variantě modelace 2021–2050 bez realizace stavby je patrný růst intenzit dopravy ve zmiňovaných ulicích Rožnovská a Masarykova o zhruba 30 % na hodnotu intenzity mezi 25–30 tisíci vozidel/den. Severní obchvat nejvíce sníží zatížení právě v ulicích Masarykova a Rožnovská. Návrhová část GDZK navrhuje tuto stavbu k realizaci.

Silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

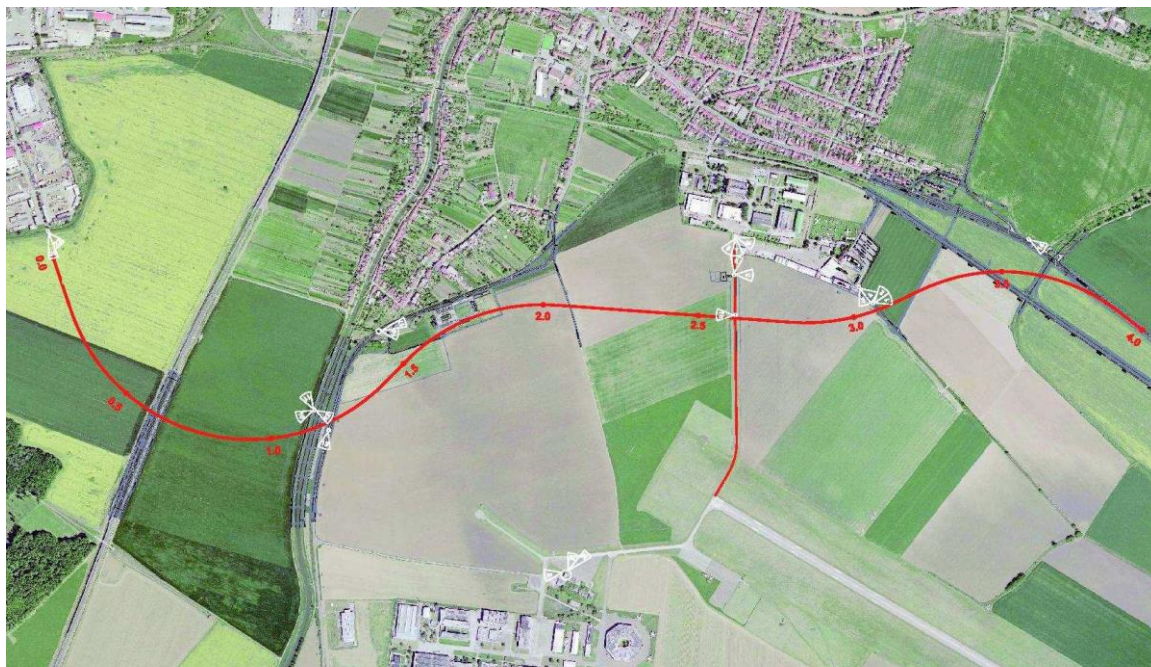
Jedná se o homogenizaci komunikaci vedená částečně v nové stopě. ZÚR zařazují tento záměr mezi veřejně prospěšné stavby pod označením PK06. Díky relativně vysokým intenzitám silniční dopravy. Stavba se pojí s výstavbou severního obchvatu na silnici I/35 kolem Valašského Meziříčí. Součástí homogenizace je výstavba obchvatu obcí Zašová a Zubří. Vedení trasy je zaneseno také v ÚP dotčených obcí (viz Příloha 6). Obchvat obce Zašové i Zubří jsou smysluplné z hlediska převedení tranzitní dopravy mimo obce. V tranzitu obcemi dojde ke snížení intenzity dopravy řádově o 50 %.

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2050 jsou ve variantě bez obchvatů až na hodnotě 25 000 přes Zubří. Dále obousměrně v ose Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm intenzita klesá na 22 000 voz/den. Stávající silnice vykazuje vysoký podíl intravilánových průjezdů. Bezpečnostní situaci lze zlepšit instalací dělicích ostrůvků při vjezdech do obcí a vybudováním obchvatů. Návrhová část GDZK navrhuje tuto homogenizaci k realizaci, včetně prověření obchvatů Zašové a Zubří.

Propojení silnice I/50 a I/55 v oblasti města Kunovice

Stavba propojení silnic I/50 a I/55 v oblasti Kunovic je v ZÚR ZK znázorněna jako koridor veřejně prospěšných staveb. Stavbu reflektuje i Územní plán Kunovic (viz obrázky v Příloze 6). Pro územní plánování města Kunovice se jeví jako stěžejní otázka realizace tohoto propojení jako západního obchvatu města. Ten by v dočasné variantě, bez napojení na ulici Průmyslovou a s mimoúrovňovým křížením na obchvatu silnice I/50, umožnil smysluplné řešení tranzitní dopravy mimo zastavěné území města.

25/ Vedení propojení trasy I/50 a I/55 v oblasti města Kunovice



Zdroj 25: Město Kunovice

Při pohledu na změny v modelovaných intenzitách dopravy se výstavba obchvatu jeví jako opodstatněná. Pro co nejpřesnější vyhodnocení byla porovnána situace současného stavu modelace 2021 vs. modelace 2030 s vystavěnou dálnicí D55. Hodnoty dopravního zatížení budou stoupat ze zhruba 16 tisíc na 18 tisíc (rok 2030 s dálnicí D55), respektive na 21 tisíc (rok 2050 s dálnicí D55). Varianta bez dálnice není v modelu uvažována, neboť se jedná o prioritní stavbu ŘSD. Návrhová část GDZK doporučuje tuto stavbu k prověření po dokončení dálnice D55 a navrhuje zpracovat analýzu směrových dopravních průzkumů.

Silnice I/55 Obchvat Ostrožská Nová Ves a Uherský Ostroh

Další vyhodnocovanou stavbou v Návrhové části GDZK je obchvat obcí Ostrožská Nová Ves a Uherský Ostroh na silnici I/55, která je znázorněna jako koridor veřejně prospěšné stavby pod kódem PK09 v ZÚR a v územním plánu obou dotčených obcí. Současný stav pro rok 2021 počítá se zhruba devítitisícovým zatížením na silnici I/55 vedoucí v současné době skrz intravilán obou obcí. V případě výstavby dálnice D55 do roku 2030 počítá modelace 2030 skrz centrum města pouze se zhruba pětitisícovým zatížením, v roce 2050 pak s šestitisícovým zatížením. Budoucí vývoj dopravní intenzity na silnici I/55 procházející skrz Ostrožskou Novou Ves a Uherský Ostroh se nebude zásadně lišit od současného stavu intenzit dopravy. Celkově dopravní proudy poklesnou do roku 2021 o zhruba 30 % oproti současnému stavu. Diskutovaný obchvat počítá v modelaci v roce 2021 s intenzitou 4500 voz/den, centrem měst by potom protékal dopravní proud o síle do 1000 voz/den. Jelikož je realizace výstavby D55 prioritní stavbou pro ŘSD s uvedením do provozu do roku 2030, uvažuje Návrhová část GDZK její existenci v modelaci v roce 2030. Z tohoto důvodu Návrhová část GDZK nenavrhuje výstavbu obchvatu kolem těchto obcí pro jejich brzkou postradatelnost.



Silnice I/50 Obchvat Brankovice – Kožušice včetně napojení na Střílky

Vyhodnocována je také stavba obchvatu Brankovice – Kožušice na území Jihomoravského kraje s přesahem do Zlínského kraje na území obce Střílky. Většina stavby je nicméně projektována na území Jihomoravského kraje. Rozhodnutí o sledování a realizaci stavby bude proto náležet Jihomoravskému kraji, a to v závislosti na vyhodnocení Generelem dopravy Jihomoravského kraje.

Silnice I/50 Obchvat Starý Hrozenkov

Poslední vyhodnocovanou stavbou v rámci silnic I. tříd na území Zlínského kraje je obchvat Starého Hrozenkova. Návrhová část GDZK navrhuje ponechat územní rezervu stavby, ale v současné době navrhuje projekt dále nesledovat s ohledem na dlouhodobé dopravní zatížení na silnici I/50, které se pohybuje pod hranicí 10 000 voz/den.

Specifický cíl 1.1.3: Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě

Dalším specifickým cílem Návrhové části GDZK je navrhnout takové homogenizace a obchvaty na silnicích II. a III. tříd, které dávají smysl z hlediska změn v dopravním zatížení v časovém horizontu do roku 2030, respektive 2050, a to v kontextu dalšího rozvoje a změn v nadřazených silničních sítích. Následující kapitoly předkládají soubor argumentů vycházejících z modelovaných změn v intenzitě dopravy a navrhuji či nedoporučují řešení zmiňovaných staveb. Mapa sítě prioritních silnic II. a III. třídy, které jsou rovněž prioritně určeny k opravám za spoluúčasti fondů EU, je obsahem Přílohy 7.

Opatření 1.1.3.a: Prioritní síť silnic II. a III. tříd

Pro účely hierarchizace silniční sítě II. a III. tříd byla vytyčena tzv. prioritní síť, která představuje páteřní síť komunikací II. a III. třídy v kraji, které jsou předurčeny k následujícímu rozvoji a spolufinancování z fondů IROP. Za prioritní síť silnic lze označit takové úseky silnic II. a III. tříd, které byly takto zhodnoceny metodikou odpovídající schválenému strategickému dokumentu Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje (dále jen Koncepce rozvoje II. a III. tříd).

Metodika výběru spočívá ve čtyřech po sobě jdoucích krocích, které stanovil dokument Koncepce rozvoje. Prvním krokem byl výběr úseku pozemní komunikace, který je problematický, ať z hlediska technického stavu (vozovka, návrhové prvky atd.), nebo z hlediska nehodovosti. Na těchto úsecích je pak navržen typ akce, který by měl danou závadu odstranit. Na jednom úseku může být navrženo více typů akcí s ohledem na finanční prostředky. V dalším kroku jsou na záměr uplatněna kritéria, která by měla komplexně posoudit vstupní parametry úseku a přínos investiční nebo neinvestiční akce. Kritéria jsou definovaná pomocí bodových koeficientů s různou vahou pro jednotlivé aspekty.

Jednotlivá kritéria a podkritéria:



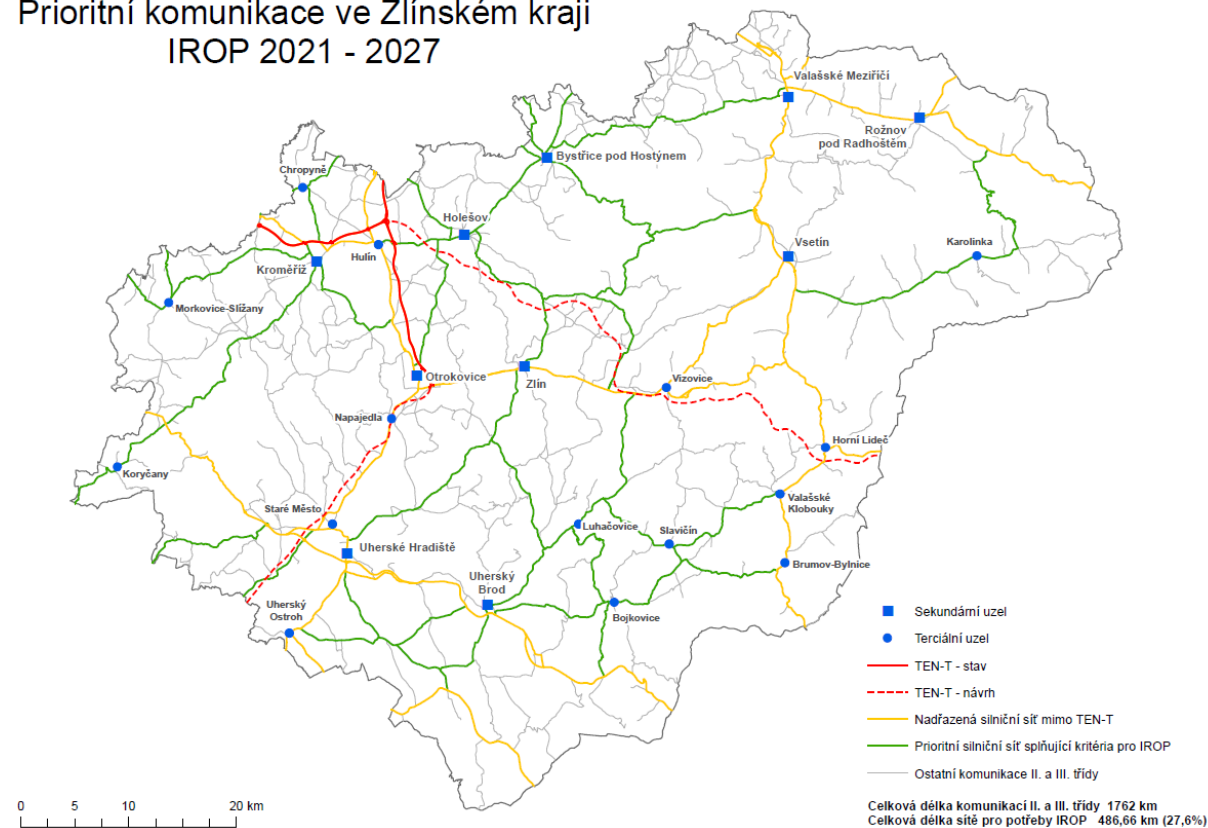
Z celkového bodového součtu je pak vytvořeno pořadí, které slouží jako podklad pro rozhodování o realizaci daných záměrů². Podrobnosti k metodice a důvodům ke stanovení hierarchizace silnic II. a III. tříd rozpracovává dokument Koncepce rozvoje II. a III. tříd.

² <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-silnicni-site-ii-a-iii-trid-zlinskeho-kraje-cl-4839.html>

Podrobná mapa prioritní sítě je dostupná v obrázku níže a v plném rozlišení v Příloze 7 tohoto dokumentu.

26/ Vymezení prioritní silniční sítě II. a III. tříd ZK zařazené k realizaci pro financování z IROP (2014-2021)

Prioritní komunikace ve Zlínském kraji IROP 2021 - 2027



Zdroj 26: kr-zlinsky.cz

Pro význam komunikace je v databázi zabudován rozevírací seznam. Význam komunikace byl definován na čtyři základní kategorie, které jsou:

- IROP
- Regionální význam
- Místní význam
- Nevýznamná

V dokumentu Koncepte rozvoje II. a III. tříd nejsou zahrnuty konkrétní návrhy homogenizací a obchvatů na silnicích II. tříd. Návrhová část GDZK proto navrhuje několik dalších opatření včetně odůvodnění pro zařazení. Součástí je i vyhodnocení dopravních modelů 2030 a 2050 ve variantách bez realizace a včetně realizace obchvatu.

Severozápadní obchvat Bystřice pod Hostýnem

V rámci silnic II. tříd navrhuje GDZK zařadit obchvat Bystřice pod Hostýnem. V ZÚR jako PK15, PK16 (obchvat Křtomil). Nový obchvat přinese snížení dopravní zátěže vedené centrem města. Dopravní proudy jsou ovlivněny napojením silnic II/438, II/437 a II/150 v severozápadní části města. Pro porovnání intenzity dopravy, resp. nového obchvatu jsou v modelu GDZK uvažovány všechny tři silnice. Podrobnější a přesnější výsledky intenzity dopravy ve variantě s obchvatem by vyžadovaly realizaci lokálního směrového měření intenzit dopravy.

Modelace 2021 počítá dle výše uvedeného postupu s téměř 9 000 voz/den, v roce 2050 stoupne intenzita na téměř 11 tisíc ve variantě bez obchvatu. V této variantě celý tento proud projíždí centrem města, což přináší negativa v podobě zvýšené ekologické zátěže pro obec.

Nejvíce obchvat ulehčí ulicím Holešovská a Sušilova skrz centrum Bystřice pod Hostýnem, kde se nové intenzity pohybují na hodnotách kolem 2 000 voz/den. Obchvat bude naopak nejvíce využit mezi silnicemi II/438 a II/150 s intenzitou přes 7 000 voz/den, dále na silnici II/438 a II/437 využívá obchvatu zhruba 5 500 vozidel/den. Komplikovanost napojení vícero silnic však vyžaduje lokální směrové sčítání intenzity dopravy. Návrhová část GDZK doporučuje stavbu obchvatu k prověření směrovým průzkumem a podle zásad přípravy záměrů stavby.

Rozšíření silnice II/487 v úseku Ústí u Vsetína – Nový Hrozenkov

Homogenizace silnice vedoucí z Ústí přes Nový Hrozenkov do Velkých Karlovic je s přihlédnutím ke zvyšujícím se intenzitám dopravy navrhována jako kategorie S 9,5/70, a to v úsecích mimo zastavěné oblasti (extravilány). Silnice má významnou obslužnou funkci v území s modelovaným dopravním zatížením až 11 tisíc v úseku Ústí – Hovězí, což tvoří až třetinový nárůst oproti současnému proudu zhruba 8000 vozidel denně ve stejném úseku.

Z důvodu budoucího navýšení intenzit je nutné rozšíření současné silnice z kategorie S 7,5/70 na S 9,5/70 v extravilánech, v intravilánech lze navrhnout vybudování ochranných dělících ostrůvků. Navrhnout lze i omezení dopravy nad 7,5 tuny z důvodu již dobudovaného úseku dálnice D49 Horní Lideč – hranice ČR/SR směrem na Púchov.

Jihozápadní obchvat Dolního Němčí

Přeložka silnice II/489 a II/490 je v podobě koridoru veřejně prospěšné stavby zanesena v ZÚR jako PK32 i Územním plánem Dolního Němčí. Nová komunikace má vyvést dopravu z centra obce. Přeložka propojuje jak silnici II/489, tak i silnici II/490. Modelované intenzity po výstavbě přeložky jsou názorné v modelu 2050. Modelovaná intenzita dopravy poklesne na průtahu obcí z 5 000 na zhruba 1 000 vozidel za den. Nový obchvat bude mít zatížení zhruba 3900 automobilů za den.

V kontextu ostatních obchvatů podobně dopravně zatížených obcí je intenzita dopravy na obchvatu nízká a jeho výstavba se nejeví jako odůvodnitelná. GDZK nedoporučuje výstavbu obchvatu Dolní Němčí.

Jižní obchvat Hrádku na Vlárské dráze

Další stavbou zařazenou do ZÚR je jižní obchvat Hrádku na Vlárské dráze spojující silnici II/495. Stavba je zanesena jako koridor veřejně prospěšné stavby v ZÚR jako PK31 i v ÚP obce. Stav v roce 2050 po výstavbě jižního obchvatu znázorňuje modelace 2050.

Modelovaná intenzita dopravy se sníží v průtahu městem z 3000 na zhruba 2000 voz/den. Nový obchvat bude mít zatížení jen 1500 automobilů za den. Kvůli nízkým hodnotám Návrhová část GDZK nedoporučuje výstavbu tohoto obchvatu.

Jihovýchodní obchvat Uherského Brodu a Újezdce u Uherského Brodu

Dalšími stavbami zařazenými do ZÚR jsou jihovýchodní obchvaty Uherského Brodu a navazujícího obchvatu Újezdce. Stavba je zanesena v ZÚR jako koridor veřejně prospěšné stavby PK22 a PK26 i v ÚP obce. Ty po dokončení spojí silnice II/495 a II/490.

Po navrhované výstavbě dojde ke změnách intenzit na silnici II/495 ve směru do centra Uherského Brodu, která odvede tranzitní dopravu po silnici II/495 z centra na navrhovaný jihovýchodní obchvat.

Největší změny díky redukci dopravního proudu nastanou v tranzitním průjezdu obcí Újezdec, kde se oproti modelaci 2021 bez obchvatu dopravní proud sníží ze zhruba 9 tisíc voz/den na pouhých 3700 voz/den. Nový jihovýchodní obchvat bude v roce 2050 využívat zhruba 10 tisíc vozidel. Návrhová část GDZK navrhuje výstavbu obchvatu k realizaci.

Severní obchvat Záhorovic

Další stavbou zařazenou do ZÚR pod označím PK28 je výstavba severního obchvatu Záhorovic. Stavba je zanesena jako koridor veřejně prospěšné stavby i v ÚP obce. Přeložka odlehčí tranzitnímu dopravnímu proudu po silnici II/495. Návrhová část GDZK nenavrhuje výstavbu obchvatu dále sledovat z důvodu vysoké pravděpodobnosti, že stavba s nízkým dopravním zatížením 4500 voz/den nebude ekonomicky obhajtelná. Návrhová část GDZK navrhuje obchvat k vyřazení z dalšího sledování přípravy stavby, včetně záměru „silnice II/495 Nezdenice – Záhorovice, spojka“ v ZUR pod označením PK27.

V souvislosti s předpokládanou modernizací tratě 341 lze očekávat zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Nezávisle na železnici však bude dopravní zatížení v úseku silnice II/495 výrazně stoupat. Proto dopravní model ve variantě bez obchvatu pro rok 2050 předpokládá budoucí zatížení silnice skrz obec v objemu do 5 000 voz/den.

Jižní obchvat Šumic

Další navrhovanou stavbou zařazenou mj. do ZÚR pod označením PK30 je výstavba jižního obchvatu Šumic. Stavba je zanesena jako koridor veřejně prospěšné stavby i v ÚP obce. Přeložka odlehčí tranzitnímu dopravnímu proudu po silnici II/495.

Návrhová část GDZK nenavrhuje výstavbu obchvatu dále sledovat z důvodu vysoké pravděpodobnosti, že stavba s nízkým dopravním zatížením 5 000 voz/den nebude ekonomicky obhajtelná. Návrhová část GDZK navrhuje obchvat k vyřazení z dalšího sledování přípravy stavby.

V souvislosti s předpokládanou modernizací tratě č. 341 lze očekávat zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a dopravní zatížení nebude v úseku silnice II/495 výrazněji stoupat. Proto dopravní model pro rok 2050 ve variantě bez obchvatu předpokládá její budoucí zatížení v objemu do 6 000 voz/den.

Severní obchvat Uherského Hradiště

Mezi další navrhované stavby v rámci GDZK patří výstavba severního obchvatu Uherského Hradiště. Stavba je zanesena v ZÚR pod označením PK17 jako koridor veřejně prospěšné stavby i v ÚP obce. Obchvat odlehčí tranzitnímu severovýchodnímu dopravnímu proudu ze silnice I/55 (do budoucna i z dálnice D55), který pokračuje východním směrem po silnici II/497. Trasa obchvatu je vedena přes umělou vodní cestu Baťův kanál a na svém konci i přes řeku Moravu, což bude vyžadovat vhodné technické řešení. Nově vybudované propojení z třídy Maršála Malinovského a z ulice Pivovarská bude taktéž vyžadovat vedení silnic přes řeku Moravu.

Modelace 2050 zobrazuje stav intenzit dopravy po výstavbě všech částí severní obchvatu včetně napojení na současnou silnici I/55. Díky obchvatu dojde v roce 2050 ke snížení intenzity dopravy na čtyřpruhové významné třídě Maršála Malinovského zhruba na polovinu stavu 2050 ve variantě bez obchvatu. Nejvíce se význam stavby projeví v místech křižovatky s ulicí Sokolská (silnice II/497), která bude vykazovat zatížení pouze okolo 1 200 voz/den. Vedlejším efektem bude i odvedení přepravních proudů z jihovýchodního směru ze silnice I/55. Toto zatížení bude podobně jako zatížení ze severovýchodního směru převedeno mimo intravilán města na nový obchvat, který bude vykazovat zatížení v hodnotách kolem 6 000 voz/den.

Podle modelace 2021 bez varianty obchvatu by městem projíždělo po silnici I/55 zhruba 16 tisíc vozidel, odbočující komunikaci II/497 by pak využívalo zhruba osm tisíc vozidel denně. Tyto hodnoty jsou již limitní pro současné komunikace I/55 a II/497 vedené městem.

Návrhová část GDZK navrhuje prověřit výstavbu obchvatu k realizaci po zprovoznění D55, která způsobí změnu v dopravních proudech.

Severní obchvat Hluku

Další navrhovanou stavbou zařazenou do ZÚR pod označením PK33 je výstavba severního obchvatu Hluku. Stavba je zanesena jako koridor veřejně prospěšné stavby i v ÚP obce (viz Příloha 6). Přeložka odlehčí tranzitnímu dopravnímu proudu vedeným skrz obec Hluk, která v současnosti tvoří tranzitní hrdlo pomyslné křižovatky silnic II/495 a II/498 (ulice Hlavní).

Přepravní proudy silnice II/495 a II/498 se v centru obce kumulují do hodnot 10 000 vozidel za den v roce 2050, a to právě v ulici Hlavní, která vede tranzitně přes většinu obce. Tento stav je pro parametry současné silnice II. třídy sice nadprůměrný, řešení obchvatu by ulehčilo přepravním proudům v obci zhruba na poloviční dopravní zatížení, nicméně na poměry ostatních krajských úseků silnic II. tříd jde stále jen o průměrné zatížení.

Návrhová část GDZK nenavrhuje výstavbu obchvatu dále sledovat z důvodu vysoké pravděpodobnosti, že stavba s relativně nízkým dopravním zatížením okolo 4 000 voz/den nebude ekonomicky obhajitelná. Návrhová část GDZK navrhuje obchvat k vyřazení z dalšího sledování přípravy stavby.

Jihovýchodní obchvat Bojkovic

Významnou navrhovanou stavbou zařazenou do ZÚR pod označením PK29 je výstavba jihovýchodního obchvatu Bojkovic, stavba je zanesena jako koridor veřejně prospěšné stavby i v ÚP obce (viz Příloha 6). Přeložka odlehčí tranzitnímu dopravnímu proudu v ose západ – východ tvořenou silnicí II/495. Zatížení ulice Nádražní, Mánesova, Sušilova a Pitínská by bylo redukováno. Modelace 2050 ve variantě bez obchvatu počítá s 5 000 vozidly za den.

Návrhová část GDZK nenavrhuje výstavbu obchvatu dále sledovat z důvodu vysoké pravděpodobnosti, že stavba s relativně nízkým dopravním zatížením okolo 4 000 voz/den nebude ekonomicky obhajitelná. Návrhová část GDZK navrhuje obchvat k vyřazení z dalšího sledování přípravy stavby. V souvislosti s předpokládanou modernizací tratě 341 lze očekávat zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a dopravní zatížení nebude v úseku silnice II/495 výrazně stoupat. Proto dopravní model pro rok 2050 ve variantě bez obchvatu předpokládá její budoucí zatížení v objemu do 7 000 voz/den.

Jihovýchodní obchvat Luhačovic

Poslední navrhovanou stavbou zařazenou taktéž do ZÚR od kódovým označením PK24 je výstavba jihovýchodního obchvatu Luhačovic. Stavba je taktéž podporována zastupitelstvem obce, viz obrázky v Příloze 6. Obchvat bude z jihozápadního směru začínat křižovatkou u Biskupic, následně dojde v rámci obchvatu k využití stávající silnice II/496 u vrchu Ovčírna, z té se následně odkloní novou stavbou před obcí Kladná-Žilín severovýchodním směrem až na křižovátku u Dolní Lhoty.

Výstavbou obchvatu dojde k odlehčení tranzitního dopravního proudu na silnici II/492. Dojde k redukci dopravního zatížení na křižovatce ulic Uherskobrodská, Hradisko a Masarykova. Modelace 2050 ve variantě bez obchvatu čítá v centru města přes 7 000 vozidel denně, varianta s jihovýchodním obchvatem předpokládá průjezd centrem pouze necelých 4 000 vozidel za den.

Vybudování obchvatu bude mít pozitivní vliv na životní prostředí ve městě. Díky obchvatu bude výrazně zklidněna oblast Luhačovických lázní. Vymístění nákladní dopravy z centra zlepší současně vysoké emisní a hlukové zatížení kolem lázní. Úbytek osobní a veškeré těžké nákladní dopravy přinese další environmentální zlepšení v oblasti. Z hlediska přírodního prostředí dále dojde ke snížení potenciálních rizik havarijní kontaminace léčivých pramenů v podloží kolem Luhačovic. Návrhová část GDZK navrhuje výstavbu obchvatu k realizaci současně se zákazem vjezdu do centra pro tranzitující těžká nákladní vozidla.



Narovnání silnice u Nivnice

Narovnání trasy severně od Nivnice na silnici II/490 navrhuje územní plánovací dokumentace ZÚR pod kódovým označením PK21. Důvodem je zrychlení průjezdu trasy a zvýšení bezpečnosti díky napřímění dvou po sobě jdoucích ostrých směrových oblouků. V roce 2020 je modelováno dopravní zatížení kolem 5,5 tisíce voz/den, v roce 2050 dosáhne zhruba sedmi tisíc voz/den.

GDZK doporučuje stavbu sledovat z důvodu zvýšení rychlosti a bezpečnosti průjezdu na trase.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční síť tvoří páteř systému veřejné dopravy, na který jsou navázány veškeré další druhy dopravy, zejména autobusy a parkoviště P+R. Jejím úkolem v rámci systému VHD je především spojovat větší centra a zajistit dálkovou dopravu. Návazné autobusové spoje či parkoviště P+R a B+R slouží jako přípoje k vlakům a zajišťují oboustrannou přestupní vazbu do dalších směrů.

Hlavním cílem je zajistit atraktivní cestovní dobu samotné jízdy vlakem (alespoň na podobné úrovni jako IAD), nabídnout komfortní vozidlo a zajistit přípojnou vazbu v uzlech do všech směrů. Vhodnými a promyšlenými úpravami infrastruktury lze dosáhnout či se alespoň přiblížit konceptu ITJŘ, který nabízí snadno zapamatovatelný jízdní řád (odjezdy v pravidelných intervalech, například každou hodinu ve stejnou minutu) a krátké přestupy do různých (všech) směrů v uzlech, čímž vytváří síťový efekt. Taková spojení se celý den v pravidelném intervalu opakují a vytváří jednoduchý a uživatelsky přívětivý systém.

Trasování železničních tratí je ve Zlínském kraji dobré, neboť již dnes spojuje významná centra, problémem je však jejich úroveň, zejména jednokolejných tratí. Ty nedisponují dostatečnou traťovou rychlostí, kapacitou a konkurenceschopnou jízdní dobou. Velká většina stanic je v zanedbaném stavu, má nízká úroňová nástupiště, je bariérová a neposkytuje cestujícím vhodné zázemí a služby. Významným limitem z pohledu současného trasování tratí je nepropojenost tratí č. 331 a č. 280, která by spojovala Zlín se Vsetínem a umožnila by i přímé spojení s Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm. Odůvodněnost tohoto spojení zatím nebylo zhodnoceno žádnou studií proveditelnosti, a nebyly prokázány jednoznačné ekonomické přínosy této stavby. Rozhodnutí o ponechání územní rezervy může být učiněno až na základě vypracování studie proveditelnosti. Návrhová část GDZK navrhuje do té doby ponechat trasu v územní rezervě.

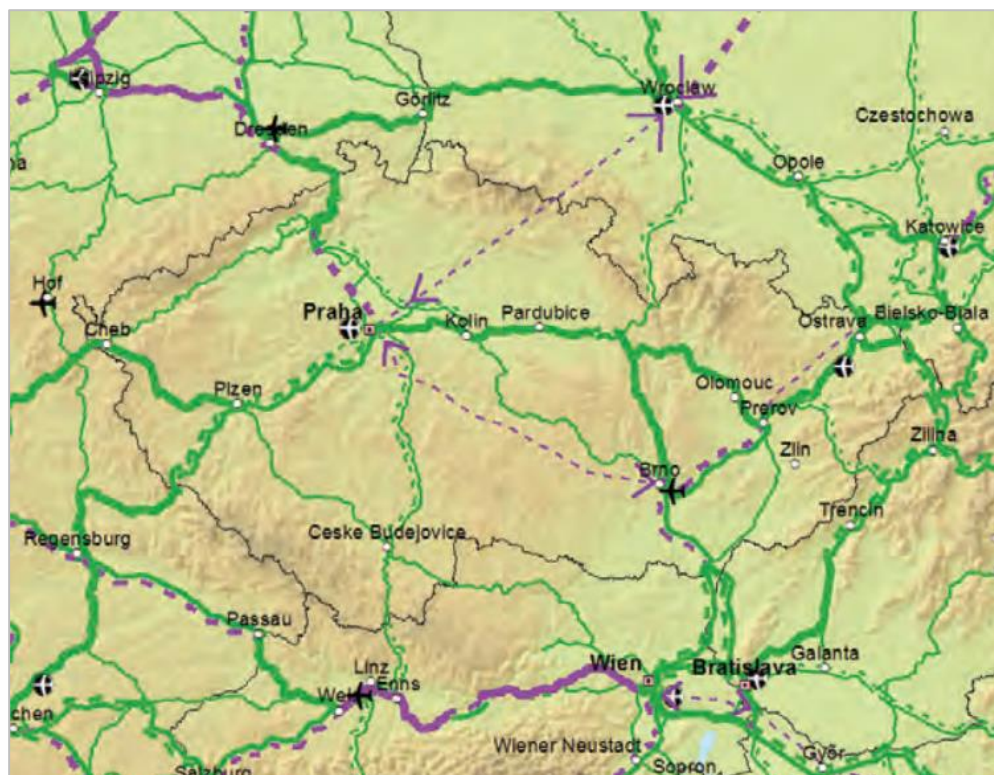
Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 77 měst a obcí, ve kterých bydlí cca 400 tisíc osob, což je 68 % obyvatel Zlínského kraje. Regionální osobní doprava (mimo té příměstské) trpí zejména nedostatkem kvalitní dopravní cesty, způsobené dlouhodobou malou údržbou, špatným přístupem pro cestující, nízkou traťovou rychlostí (s častými trvalými rychlostními omezeními) a nedostatečnou kapacitou.

Cílem Koncepce rozvoje kolejové dopravy je na základě analýzy současného stavu, která detekovala řadu problémů s různým stupněm závažnosti, navrhnout řešení pomocí infrastrukturních (stavebních) a provozních (dopravně-technologických) opatření, ve třech časových horizontech. V železniční osobní dopravě by posílení její konkurenceschopnosti mělo být podmíněno zvyšováním rychlosti přepravy, zvýšením kapacity, elektrizací tratí, zvýšením bezpečnosti provozu, zkrácením přístupových dob k drážní dopravě a kvalitní průběžnou údržbou.

Záměry a výstavba železniční sítě

Železniční síť v ČR je tvořena celostátními a regionálními tratěmi. Ve Zlínském kraji tvoří základní kostru celostátní páteřní trať č. 330 Přerov-Břeclav a 280 Hranice na Moravě-Střelná, které jsou součástí transevropských dopravních koridorů TEN-T a celostátní trať č. 331 Otrokovice-Zlín, všechny ostatní jsou regionální s napojením na trať celostátní. V roce 2013 došlo k zařazení tratě č. 280 do transevropské dopravní sítě, čímž došlo k propojení České a Slovenské republiky skrze 9. nákladní železniční koridoru (Praha – Česká Třebová – Hranice na Moravě – Púchov – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou). Uvedený dopravní koridor tedy figuruje v nejvyšší tzv. „hlavní síti“ (core network), což otevírá cestu k urychlení realizace s podporou fondů EU. Zároveň v nižší úrovni tzv. „globální síti“ (comprehensive network) zůstal severojižní 2. železniční koridor (Bohumín – Přerov – Otrokovice – Břeclav).

27/ Železniční síť "core" (tlusté zelené) a "comprehensive" (čárkované zelené) na území ČR



Zdroj 27: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/Annexl_2017web.pdf

V severní části kraje propojuje území trať č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať č. 341 Staré Město – Uherský Brod – Bylnice – Vlárský průsmyk s odbočnou větví tratě 280 Horní Lideč – Bylnice. Do tratě č. 341 jsou pak zaústěny další dvě tratě, z Luhačovic a trať č. 340 Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno. Trať 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice je v Otrokovicích napojena na hlavní trať č. 330.

Většina regionálních tratí ve Zlínském kraji je napojena na koridory jen v jednom místě s nemožností dostředivé obsluhy např. krajského města železnicí. S výjimkou Valašského Meziříčí a Vsetína leží hlavní centra osídlení mimo koridorové tratě a jejich potenciál pro růst je v konceptu napáječů tratí hlavních. Obecně lze konstatovat jejich nízkou kvalitu, a především cestovní rychlost. K renesanci regionálních drah může vést i výrazné zrychlení páteřních drah (např. výstavbou tzv. Rychlých spojení), neboť i při pomalé dráze regionální bude celková jízdní doba konkurenceschopná.

Železniční přejezdy jsou dnes nejkritičtějším místem dopravní cesty, zejména kvůli nehodovosti a z toho plynoucích ztrát na životech, škod a zpoždění. Přejezdy, zejména na vedlejších tratích, pokud jsou osazeny pouze výstražným křížem, výrazně omezují rychlost vlaků z důvodů zajištění rozhledových poměrů na přejezdu, což značně omezuje konkurenceschopnost těchto tratí ve srovnání se silniční dopravou a vede k jejich postupnému útlumu.

Velkou příležitostí pro regionální tratě je zavedení příměstské dopravy (např. trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice), kde je možné počítat s největšími nárůsty objemů dopravy. To odpovídá pokračujícímu trendu migrace ekonomicky aktivních obyvatel z center velkých měst do jejich periferií a stálou potřebou těchto obyvatel dojíždět do centra. Díky častým špičkovým kongescím v silniční dopravě, které prodlužují každodenní dojížděku pomocí IAD, trolejbusů i autobusů, se stává příměstský vlak bezkonkurenčním spojením center měst s jeho příměstskými oblastmi. V regionální venkovské dopravě lze očekávat stagnaci nebo pokles. Jako v jiných segmentech, i zde lze očekávat silnou závislost na finančních možnostech jejich objednatelů.

Základní prioritou Zlínského kraje je projekt „Modernizace, zdvoukolejnění a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice“, která by měla odstranit dnešní neutěšený stav trati i stanic a zajistit napojení na železnici hodné krajského města. Nádraží ve Zlíně nebylo v minulé době významně rekonstruováno a jeho stav neodpovídá 21. století. Tento záměr má potenciál zavést přímá vlaková spojení z krajského města směrem na Kroměříž a Kojetín, Uherské Hradiště a Uherský Brod, nebo Přerov a Olomouc, včetně spojů dálkové dopravy do Prahy a Brna. Zároveň umožní zdokonalení integrovaného dopravního systému Zlínského kraje, snížení intenzity silniční dopravy v aglomeraci Zlín – Otrokovice, zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdní doby vlaků, bude mít pozitivní dopad na životní prostředí v podobě snížení emisí a hluku z provozu oproti nezávislé trakci a celkové zlepšení mobility a kultury cestování.

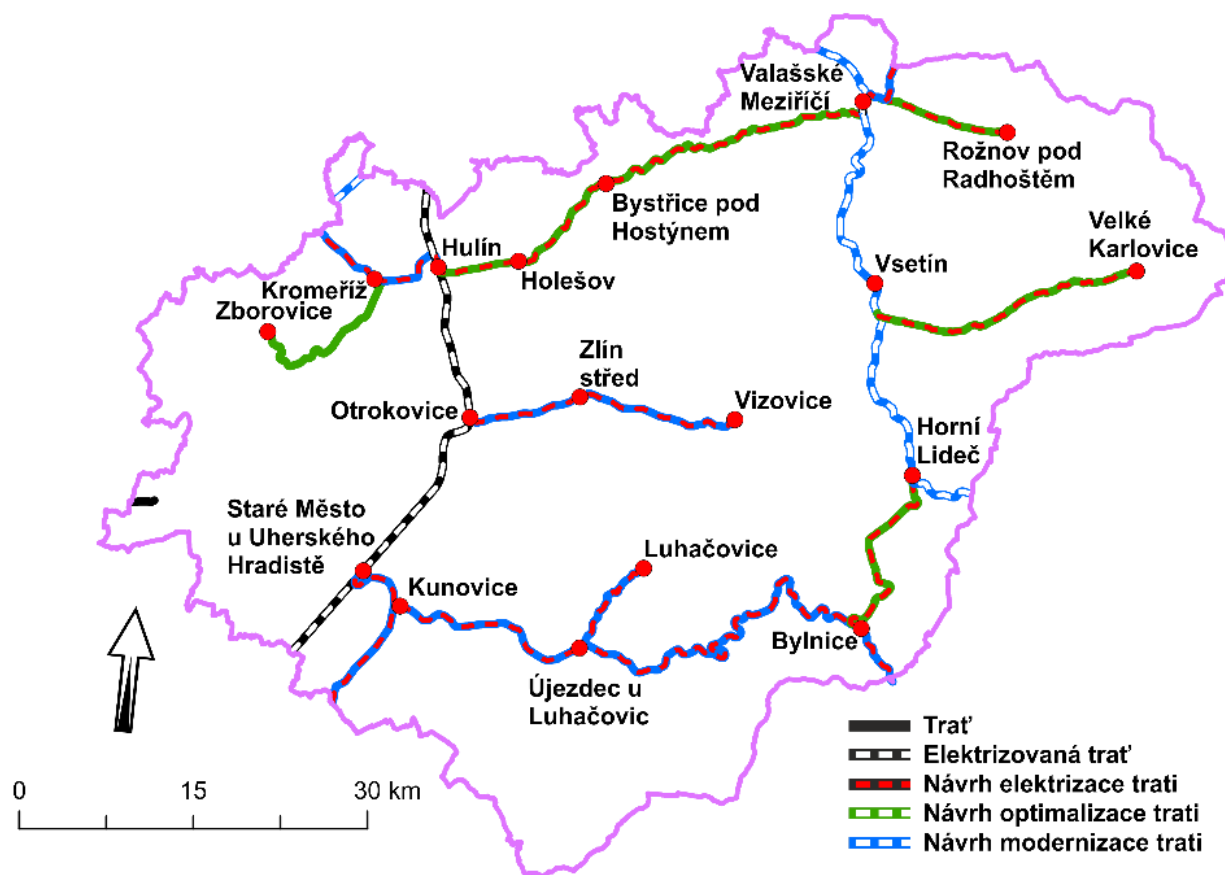
Specifický cíl 1.1.4: Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť

V následující tabulce je uveden přehled významných projektů a modernizací plánovaných na území Zlínského kraje nebo v sousedních krajích, avšak s výrazným dopadem, a zájmem pro Zlínský kraj. Jejich podrobnější popis následuje v dalších kapitolách. Sloupce na konci tabulky označují, jaké cíle zmíněný projekt propojuje.

- **Bezpečnost** Vyšší bezpečnost železničního provozu i pohybu cestujících.
- **Cestující** Celkové zvýšení komfortu pro cestující (zázemí, nástupiště, služby).
- **Elektrizace** Výstavba nového trakčního vedení.
- **Linka** Možnost vzniku nové přímé linky osobní dopravy.
- **Náklad** Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu.
- **Přestup** Zajištění či dosažení přestupních vazeb.
- **Rychlost** Zvýšení traťové rychlosti a dosažení kratších jízdních dob.
- **Terminál** Propojení různých druhů dopravy (přesun autobusového stanoviště, P+R, B+R).
- **Zabezpečení** Obnova zabezpečovacího zařízení a informačního systému pro cestující.

kód	trať	úsek	realizace		cíle								
			od	do	B	C	E	L	N	P	R	T	Z
Z-01	331	Otrokovice – Vizovice	2023	2027	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Z-03	280	Hustopeče nad B. – Val. Mez.	2019	2020		x					x		
Z-04	280	žst. Vsetín	2021	2024	x	x						x	
Z-05	280	žst. Valašské Meziříčí	2024	2026	x	x			x	x		x	x
Z-06	303	Kojetín – Hulín	2026	2029			x	x		x	x		
Z-07	340	žst. Uherské Hradiště	2024	2025	x	x				x			
Z-08	303	žst. Holešov	2021	2021	x	x			x			x	x
Z-09	303	žst. Bystřice pod Hostýnem	2021	2023	x	x							x
Z-10	281	žst. Rožnov pod Radhoštěm	2021	2022	x	x						x	x
Z-11	330	Napajedla – náhrada přejezdů	2025	2027	x								
Z-20	280	Valašské Meziříčí – Vsetín	-	-		x			x	x	x		
-	280	Hranice na M. – Val. Meziříčí	-	-						x	x		
-	280	Horní Lideč – Bylnice	-	-	x	x	x			x	x		x
-	281	Val. Meziříčí – Rožnov p. R.	-	-	x	x	x	x		x	x	x	x
-	282	Vsetín – Velké Karlovice	-	-	x	x	x			x	x	x	x
-	300	Brno – Přerov	2025	2031	x	x		x	x	x	x		
-	303	Hulín – Valašské Meziříčí	-	-	x	x	x		x	x	x		x
T-10	323	Ostrava – Frenštát p. R.	2026	2028	x	x	x		x	x	x	x	x
-	340	Staré Město – Veselí nad M.	-	-									
-	341	Uh. Hrad. – Bylnice / Luhačovice	-	-			x	x		x	x		

Opatření 1.1.4.a: Zvýšit rychlost a kapacitu stávajících tratí



Zvýšení rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče

Rekonstrukce úseků a zvýšení traťové rychlosti zkrátí o několik minut cestovní dobu z Valašského Meziříčí do Hranic na Moravě a výrazně zlepší komfort pro cestující ve stanici Lhotka nad Bečvou (mimoúrovňová nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, bezbariérový přístup).

Pro nákladní dopravu budou prodlouženy předjízdny koleje, aby umožňovaly provoz vlaků o délce 740 metrů, jak požaduje nařízení rady EU č. 1315/2013. Spolu s moderním železničním svrškem dojde také ke snížení hlučnosti provozu.

Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč

Vybudování tunelu mezi Hranicemi a Valašským Meziříčím výrazně zkrátí cestu do regionu Valašska. Zbylé úseky projdou modernizací se zvýšením traťové rychlosti ve stávající stopě. Modernizace předpokládá úsporu cestovní doby dálkových osobních vlaků přibližně 15 až 20 minut. Budou zřízeny staniční koleje umožňující provoz nákladních vlaků o délce 740 metrů a v rámci úprav dojde také ke konverzi tratě na střídavý proud 25 kV / 50 Hz.

Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Současný záměr počítá se změnou organizací dopravy a zvýšením traťové rychlosti s cílem dosáhnout celkové jízdní doby pod 15 minut, což umožní zavedení pravidelného třicetiminutového taktu. Podle potřeby dopravní technologie je potřeba upravit také místa ke křižování. Součástí úprav bude i elektrizace úseku střídavou soustavou.

Revitalizace trati Vsetín – Velké Karlovice

Cílem modernizace je změna organizace dopravy, zvýšení rychlosti a následné zkrácení cestovních dob umožní zavedení funkčního konceptu taktové dopravy s obousměrnými návaznostmi na Valašské expresy (linka Ex2) ve Vsetíně, které dnes z časových důvodů nejsou možné. Díky revitalizaci a vytvoření návazností se trať stane nosným systémem údolí, ke kterému se budou sjíždět obslužné autobusové spoje z jednotlivých údolí.

V případě elektrizace lze kromě nižších provozních nákladů a přímých dopadů dopravy (hluk, exhalace) v místě provozu prodloužit osobní vlaky ze směru od Valašského Meziříčí, a zajistit tak přímé a atraktivní spojení v rámci regionu.

Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice

Úprava trati se zvýšením traťové rychlosti, změnou dopravní technologie a podle potřeby i míst křižování zkrátí cestovní dobu kolem třiceti minut zhruba o jednu třetinu. Záměr počítá také s elektrizací úseku, která by umožnila provozovat dnešní spoje Vsetín – Horní Lideč – Bylnice v elektrické trakci. Alternativou je zavedení hybridních vozidel, která by elektrizaci tratě nevyžadovala.

Modernizace trati Brno – Přerov

Připravovaná modernizace trati Brno – Přerov (v ZÚR jako Z03) spočívá v přestavbě dnešní jednokolejné tratě s traťovou rychlostí 90 až 100 km/h na dvoukolejnou trať s rychlostí 200 km/h. Hlavní přínos pro Zlínský kraj bude výrazné zvýšení kapacity, spolehlivosti a zásadní zkrácení cestovních dob u spojení s Brnem. Očekávaná cestovní doba po navazující modernizaci úseku Kojetín – Hulín je okolo jedné hodiny. Výhledově je na trati uvažováno s provozem vysokorychlostních vlaků v trase Praha – Brno – Ostrava, které dále zvýší dostupnost Zlínského kraje a přiblíží ho okolním krajským městům.

Modernizace trati Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí

Úpravou směrového vedení tratě, výrazným zvýšením rychlosti, částečným zdvoukolejněním, modernizací stanic a zastávek dojde k výraznému navýšení propustnosti, rychlosti a atraktivity železniční dopravy v dané ose, které přímo konkuruje souběžná silnice II. třídy. Elektrizace umožní přímý provoz vlaků v relaci Brno – Zlín. Z rychlého a přímého spojení Brna se Zlínem budou profitovat i místa na trase (Kroměříž, Hulín, Otrokovice) či jim blízká jako Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Tlumačov či Napajedla. Elektrizace a modernizace druhé části trati č. 303 Hulín – Valašské Meziříčí pak umožní zavedení pravidelného spojení Kroměřížska s Valašským Meziříčím a po plánované úpravě a elektrizaci tratě 323 by se jednalo i o alternativní trasu ze střední Moravy až do Ostravy. Záměr je součástí ZÚR (Z02).

Modernizace trati Ostrava – Valašské Meziříčí

Modernizace trati č. 323 spojující Valašské Meziříčí a Ostravu zajistí jízdní dobu kolem jedné hodiny, která výrazně zatraktivní a zpřístupní regiony v okolí trati, která by se díky tomu mohla stát centrem denního dojíždění za prací pro severovýchodní část Zlínského kraje. Součástí projektu je i elektrizace a prodloužení staničních kolejí ve stanici Valašské Meziříčí pro provoz nákladních vlaků. Trasa se může stát nákladním spojením Valašska s Ostravskem, přičemž dnes je nutná úvrať v Hranicích, nadto je kapacita trati v úseku Hranice – Ostrava po většinu dne téměř vyčerpána.

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Modernizace trati Otrokovice – Vizovice obnáší kompletní přestavbu trati. Celá trať bude elektrizována a v úseku Otrokovice – Zlín také zdvoukolejněna. Přestavbou projdou všechny stanice a zastávky, některé budou zrušeny či posunuty, aby lépe odpovídaly dnešním požadavkům. U stanic Zlín střed a Vizovic dojde k vybudování autobusového terminálu za účelem zajištění přestupních vazeb na návazné druhy dopravy.

Modernizace významně pomůže i nákladní dopravě směřující do terminálu kombinované dopravy v Lípě nad Dřevnicí. V osobní dopravě dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, což vytvoří z železniční dopravy významně rychlejší spojení oproti IAD či MHD. Vyšší kapacita umožní navýšit počty vlakových spojů a vytvoření přímých vlaků osobní i dálkové dopravy spojující krajské město s Brnem, Prahou, Olomoucí, Kroměříží, Uherským Hradištěm či Veselím nad Moravou. Záměr je uveden v ZÚR (Z01).

Modernizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice / Luhačovice / Veselí nad Moravou

Hlavní motivací souboru tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, Kunovice – Veselí nad Moravou, Újezdec u Luhačovic je modernizace a elektrizace. Ta umožní zavedení nových přímých vlakových linek ze Zlína do Uherského Hradiště a Veselí nad Moravou, ze Starého Města u Uherského Hradiště do Bylnice, ale i zajíždění vlaků dálkové dopravy z Prahy do Luhačovic, případně Veselí nad Moravou, nebo Bojkovic bez nutnosti přepřahu.

Dokončená Studie proveditelnosti prokazuje efektivitu elektrizace tratí v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bojkovice / Veselí nad Moravou, včetně modernizace trati až na rychlost 120 km/h. Studie doporučuje k realizaci variantu LVB-120, která nejlépe naplňuje cíle od zlepšení parametrů trati, efektivity a stability praktického provozu, přes zlepšení dostupnosti regionálních center s krajským městem Zlínem a Brnem, Prahou či Olomoucí, až po snížení negativních dopadů železniční dopravy na její okolí. Návrhová část GDZK doporučuje zařazení do ZÚR jako VPS.

Opatření 1.1.4.b: Elektrizovat stávající tratě a připravit novostavby tratí

Napojení na VRT

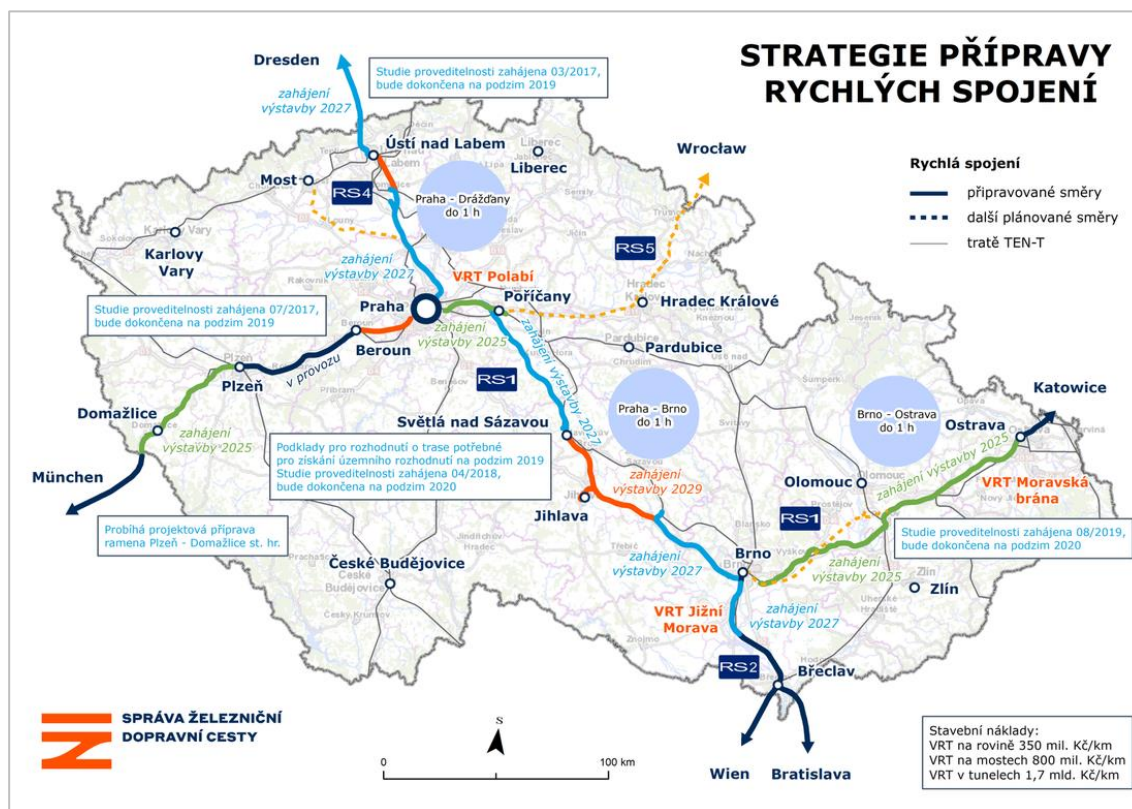
Do budoucna bude zásadní napojení nejen na konvenční železniční síť, ale také na plánovanou síť vysokorychlostních vlaků. Severozápadní částí kraje bude procházet páteřní trať Praha – Brno – Ostrava, což Zlínskému kraji otevírá možnost výrazně zkrátit spojení do největších českých měst. Cílem Zlínského kraje je zavést přímé spojení vysokorychlostními vlaky minimálně jako linku Zlín – Brno – Praha, čímž by byla zajištěna zcela konkurenceschopná dopravní dostupnost vůči IAD. Cestovní doba do Brna by činila přibližně 60 minut, do Prahy zhruba 120 minut. Za tímto účelem je nutné zásadně zmodernizovat (elektrizovat, zdvoukolejnit, zkapacitnit a zrychlit) trať Kojetín – Hulín. Podrobněji o této problematice pojednávají body 5.2.1 a 5.2.2 Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.

Jako optimální pro napojení krajského města se jeví zřízení sjezdu VRT v prostoru okolo Kojetína a pokračování dálkových spojů po konvenční síti po trati č. 303 mezi Kojetínem a Hulínem a následně po úseku tratě č. 330 Hulín – Otrokovice. Dále by pak vlaky mohly pokračovat po modernizované trati do Zlína případně na jih do oblasti Slovácka.

Za účelem maximálního zkrácení jízdních dob se jeví jako vhodné zmodernizovat (elektrizace, zdvoukolejnění vč. směrových úprav) příslušný úsek trati č. 303 na maximální rychlost 200 km/h, stejně tak jako navýšení stávající maximální rychlosti na II. tranzitním koridoru na 200 km/h. Zároveň se jeví jako účelné vybudování spojky mezi výše uvedenými tratěmi jižně od Hulína, která by zajistila další zkrácení jízdní doby.

Napojení zatím není plánováno ani u Hranic na Moravě pro zlepšení dostupnosti Valašska. Chybí jednak sjezd z VRT a zároveň obchvat stanice Hranice na Moravě, který by umožnil jízdu do Ostravy bez nutnosti úvratí, ať už po VRT nebo stávající trati. Aktuální stav přípravy systému Rychlých spojení včetně termínů plánované výstavby zobrazuje níže uvedená mapa (a rovněž samostatně Příloha 4)

28/ Aktuální stav připravovaných tras VRT v ČR



Zdroj 28: SŽ

Spojení linkami nadregionální úrovně

Zlínský kraj má zájem nadále posilovat rychlé a časté spojení zejména s Prahou, Brnem, Olomoucí a Ostravou. V tomto ohledu usiluje o pravidelné spojení s těmito centry minimálně v 60minutovém intervalu, který bude v období dopravních špiček dále posilován. Pokud má být meziregionální železniční doprava v budoucnu důležitým aspektem zajištění udržitelného rozvoje, pak je nezbytné zajistit její celkový a komplexní rozvoj právě spojeními nadregionální úrovně, neboť mezi velkými městy ČR tvoří železniční spojení většinový podíl přepravních výkonů.

Významné přestavby a novostavby určené k dalšímu prověření

Na území Zlínského kraje se nachází několik lokalit, jejichž dostupnost železniční dopravou není ideální, a které by ke zlepšení situace potřebovaly velmi výrazné investice. Komplexní podrobný přehled návrhů rozvoj sítě ZK obsahuje návazný dokument Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.

Novostavba trati Vizovice – Valašská Polanka

Prvním takovým příkladem je zcela nová trať východně od Zlína (Vizovic) do oblasti Valašské Polanky, která by propojila krajské město s východní částí kraje, zejména regionem Vsetínska. Ta by mohla být využívána jak regionální dopravou, tak i dálkovými linkami na Slovensko z Brna, Olomouce či Prahy a nákladní dopravou jako alternativa k přetíženému úseku Přerov – Hranice – Ostrava. Ze stavby by výrazně profitoval multimodální terminál v Lípě nad Dřevnicí, jemuž by se zpřístupnila zcela nová část území. S ohledem na vysoké stavební náklady kvůli vedení trati náročným terénem je efektivita projektu pouze pro regionální provoz nedostatečná. Zpřístupnění Zlína a celé západní části kraje ze severu Slovenska by však mohlo být dobrým stimulem pro obě strany, a je proto doporučeno se problematikou zabývat a prověřit studii proveditelnosti, jaké objemy cestujících a nákladu by bylo reálně možné v této relaci uskutečnit a jaká podoba investice by byla ekonomicky obhajitelná.

Významné přeložky a traťové spojky

Dalším významným zlepšením pro železniční dopravu by bylo vybudování obchvatů některých uzlových stanic, které by umožnily přímou jízdu vlaků bez nutnosti konat úvrať. Kromě časového hlediska je díky absenci zastavení úspora i ekonomická (energetická náročnost, nižší opotřebení infrastruktury a vozového parku) a environmentální šetrnost. V osobní dopravě jsou přínosy omezené, neboť objektivně uzlové stanice je znemožněna možnost použít osobní vlak do dané stanice (města), což značně snižuje potenciál cestujících dané linky. Takové vedení je obhajitelné u menších, méně významných stanic nebo dálkových linek. Výraznější přínos tohoto kroku lze sledovat u nákladní dopravy.

Lokalitami, kde lze uvažovat o významné přeložce trati jsou zejména úseky mezi žst. Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí a traťové spojky u Starého Města u Uherského Hradiště a Bylnice. Blíže se těmto lokalitám věnuje Koncepte kolejové dopravy v kapitole 5.2.

Zřízení úvratí Slavičín město

K prověření se navrhuje zřízení nové úvraťové stanice Slavičín město. Nová stanice je umístěna v centru osídlení u sídlištní zástavby a počítá s vedením osobních vlaků přes tuto stanici, respektive jejich oboustranné ukončení zde. Zejména v souvislosti s realizací spojky do Bylnice (předchozí odstavec) by došlo k logickému rozdělení ramen na linku Vsetín – Horní Lideč – Slavičín a Slavičín – Uherský Brod – Staré Město se vzájemným přestupem právě ve Slavičíně.

Opatření 1.1.4.c: Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu

Podmínky pro nákladní dopravu je třeba brát v potaz při navrhování (úprav) infrastruktury. Nejdůležitějším předpokladem je dostatečná kapacita dráhy v konkurenci osobní dopravy, zejména pak stálých tras bez nadbytečných zastavení, která jsou pro těžký nákladní vlak energeticky i časově velmi ztrátová. Takto ideální či alespoň nějaké trasy musí být dostupné po celý den včetně přepravních špiček, aby nedocházelo k neúčelným a zdoluhavým prostojeům při přepravě. Délka staničních kolejí má být co největší a na hlavních tazích umožnit provoz vlaků o délce 740 metrů. Únosnost železničního svršku má být alespoň kategorie C4, která umožňuje zatížení 22,5 tuny na nápravu. Podrobněji se nákladní dopravě věnuje analytická část v kapitole 1.7 a v kapitole 2.5.

Důležitým prvkem sítě nákladní dopravy jsou místa nakládky a vykládky, která je nutné zachovávat, přizpůsobit aktuálním požadavkům a dobře napojit na silniční síť. Samostatnou pozornost je třeba věnovat terminálům kombinované dopravy. Jak rozvoji stávajícího v Lípě nad Dřevnicí, tak možnostem výstavby nových ve Valašském Meziříčí nebo u Otrokovic. Tyto lokality je třeba dále rozpracovat a v případě dostatečné efektivity projektu zahájit kroky k jeho přípravě a realizaci.

Pro snížení počtu nutných zastavení je dobré též budovat propojení různých tratí (vybudováním trianglu), která by umožňovala variabilitu přímých tras bez nutnosti zastavení a úvratí. Časová úspora je v takovém případě minimálně několik desítek minut a mimořádně užitečné jsou také spojky pro realizaci odklonových tras. Podrobný návrh byl blíže popsán výše u obchvatů uzlových stanic.

LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava v přepravě osob nehraje na území Zlínského kraje žádnou významnou roli, což je především důsledkem blízkosti mezinárodních letišť v Ostravě, Brně, Vídní, Bratislavě a Katovicích. Klíčovou strategií pro rozvoj letecké dopravy v ČR je Koncepce letecké dopravy 2016-2020 od Ministerstva dopravy. Tato koncepce hovoří o posilování významu regionálních letišť v rámci příslušných spádových oblastí a podporování jejich možností na získání pravidelných či nepravidelných linek českých i zahraničních leteckých dopravců.

Největší teoretický potenciál na rozvoj letecké dopravy, má neveřejné mezinárodní letiště Kunovice u Uherského Hradiště se zpevněnou ranvejí s délkou 2 km, které si v minulosti krátce vyzkoušelo roli mezinárodního letiště nejen pro nákladní, ale i pro osobní lety. Menší regionální letiště Zlín a neveřejné letiště Kroměříž jsou již pro větší rozvoj z hlediska nákladní dopravy nebo cestovního ruchu nezajímavá a mají jasnou funkci jako zkušební, ověřovací a výcviková.

Pro rozvoj letiště Kunovice v oblasti osobní letecké dopravy by byla nutná změna z neveřejného na veřejné letiště a masivní investice do současně nevyhovujícího stavu odbavovací budovy, technického zázemí i samotné ranveje. Přepravní výkony reálně dosažitelné na letišti Kunovice budou vždy spíše dopravně nezajímavé, a to díky dobré dopravní dostupnosti větších letišť mezinárodního významu (Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov) nebo letišť evropského významu (Praha, Vídeň, Budapešť), která navíc dosud nejsou ani kapacitně naplněna a která se svoji spádovou oblastí, relativně malým vzdálenostem a dostatečným pozemnímu spojení překrývají. Z tohoto tvrzení následně vychází návrhová opatření na podporu a zkvalitnění napojení na mezinárodní letiště evropského významu.

Vznik nových letišť ve Zlínském kraji použitelných pro leteckou dopravu je neopodstatněný. Rozvojový potenciál území kraje není dostatečný na to, aby se v regionu vygenerovala poptávka po více letištích. Finančně by se taková letiště nevyplatila a musela by být silně subvencována z veřejných financí. Současný stav umožňující soukromé lety na letiště v Kunovicích postačuje potřebám i potenciálu regionu.

Specifický cíl 1.1.5: Zlepšit dostupnost letecké dopravy

Posílit dopravní dostupnost na mezinárodní letiště kvalitním spojením veřejnou dopravou na mezinárodní letiště Praha, Vídeň, Bratislava a Katovice včetně navazujících spojů i v nočních časech (např. znovuobnovení EN Chopin směrem do Katovic). Dalším krokem pro posilování dostupnosti na mezinárodní letiště evropského významu je dobudování páteřní dálniční sítě (zejména dálnice D55), což povede k lepší dostupnosti letišť pomocí IAD. Dobudování dálniční sítě zlepší také časovou dostupnost dálkové autobusové dopravy a nákladní dopravy.

Opatření 1.1.5.a: Vybudovat základnu letecké záchranné služby na území Zlínského kraje

Návrhovým doporučením této části je vybudování letecké záchranné služby, která by měla význam z hlediska potřeb dopravy pacientů a raněných, léků a transplantátů za účelem záchrany lidského života. Cílem je zajištění dostupnosti letecké ZZS po území celého kraje.

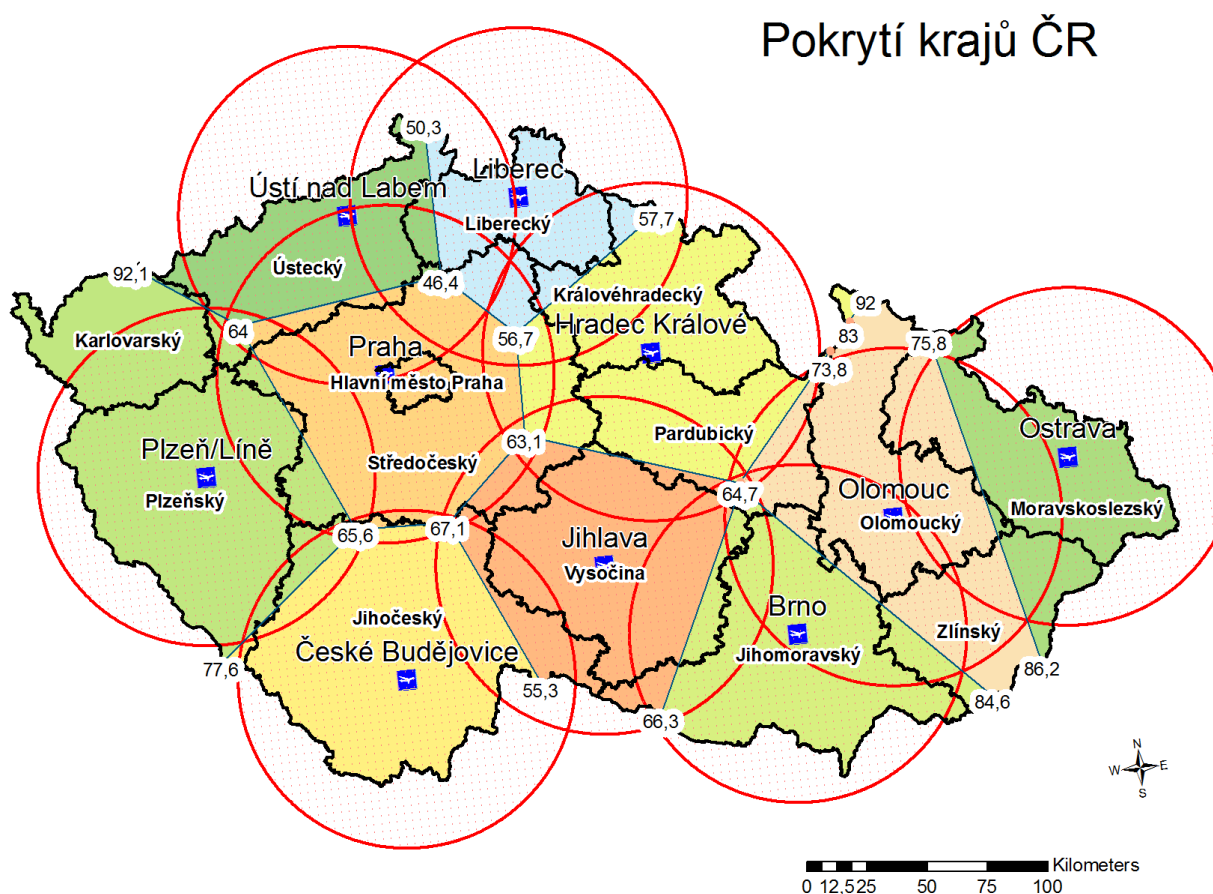
Rychlá a kvalitně fungující letecká záchranná služba s odpovídající technickou infrastrukturou by měla mít své místo ve strategických dokumentech Zlínského kraje. Neexistující vrtulníková základna pro ZZS vede k nevyhovující dostupnosti z východní části kraje (v současné době více než 15 minut).

GDZK doporučuje zadat vyhledávací studii na lokalizaci základny letecké záchranné služby Zlínského kraje, tak aby ideálně vykryla chybějící prostor mezi dosažitelnostmi z ostatních základen leteckých služeb Moravskoslezského, Olomouckého a Jihomoravského kraje.

Zvýšení kvality letecké záchranné služby ve Zlínském kraji by oproti jiným nížinatým regionům bez základny mělo být uplatňováno a realizováno z důvodu špatně dostupné hornaté oblasti (Bílé Karpaty, Beskydy) a potřeby transportu raněných do zlínského traumatologického centra. Akční rádius záchranného vrtulníku s dobou letu 15 minut představuje spádovou oblast cca 50 km. V hodnocení současného stavu kvality letecké záchranné služby je možné konstatovat nepříliš vyhovující stav především v oblasti infrastruktury a technického zázemí.

V případě, že by se umístění základny letecké záchranné služby jevílo jako vhodné v místech, kde to dnes územní plán dotčené obce neumožňuje, měl by Zlínský kraj jednat o změně územně plánovacích dokumentace. Návrhová část GDZK doporučuje proto zachovat záměry L03 – L07 v ZÚR.

29/ Pokrytí krajů leteckou záchrannou službou



Zdroj 29: Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje

Opatření 1.1.5.b: Podporovat rozvoj místních letišť

Hlavním cílem tohoto opatření je udržení současné funkce stávajících regionálních letišť. Sportovní, rekreační a modelové létání má pozitivní vliv na ekonomický rozvoj, životní úroveň a vzdělání obyvatel. Je proto vhodné podporovat kluby a organizace zabývající se těmito činnosti v rámci rozvoje sportu a tělovýchovy. Zlínský kraj nedisponuje letištěm s pravidelným leteckým provozem a stávající letiště jsou využívána především v oblasti sportovního létání a rekreačního létání nebo k leteckým pracím (vyhlídkové lety, letecké školy, letecké pracovní činnosti).

Podpora činnosti a rozvoje malých letišť přináší nemalé náklady a nebývají závratně zisková, nicméně přinášejí sekundární zisk kraji ve formě benefitů z turistického ruchu pro celou oblast kraje. Rozvoj letišť Kunovice, a především ambice letiště Otrokovice vytvořit místní letiště pro krajské město Zlín je projekt, který bude Zlínský kraj i nadále sledovat a podle možností podporovat.

Strategický cíl 1.2: Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí

Problém udržitelnosti dopravy není pouze technický (poskytování kvalitní dopravní infrastruktury a vývoj vozidel), ale dotýká se též společensko-ekonomických otázek. Jím dominuje problematika poskytování dopravní infrastruktury a hromadné dopravy z veřejných prostředků. Veřejné výdaje do dopravní infrastruktury a dopravních služeb významně ovlivňují nabídku dopravy, a tudíž i budoucí společenské přínosy a náklady dopravy. Úroveň, kvalita a struktura nabídky dopravy jsou tak hlavními parametry ovlivňujícími udržitelnost dopravy.

Udržitelná mobilita se tedy neobejde bez infrastruktury pro:

- multimodality veřejné hromadné dopravy a ostatních dopravních módů
- bezmotorové dopravy
- vodní dopravy

Důležitou součástí celkového dojmu cestujícího z používání veřejné dopravy je také stav přestupních uzlů a zastávek veřejné dopravy, kde je nucen trávit čas čekáním na svůj spoj nebo při přestupech. Jejich vzhled, vybavení a pohodlí mohou zásadním způsobem ovlivnit rozhodování cestujícího, jaký dopravní mód při své cestě využije. Současný stav zastávek ve Zlínském kraji je velmi rozdílný. Podrobný přehled všech zastávek ve Zlínském kraji je zpracován v Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje.

Výše uvedený koncept je rozpracován v následujících Specifických cílech.

Specifické cíle

Specifické cíle, které náleží do Strategického cíle 1.2, jsou členěny do kapitol **Veřejná doprava, Cyklistická doprava a Vodní doprava**.

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Veřejná doprava**

- **Specifický cíl 1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu**

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Cyklistická doprava**

- **Specifický cíl 1.2.2. Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu**

Přehled řešených specifických cílů v rámci kapitoly **Vodní doprava**

- **Specifický cíl 1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy pro cestovní ruch**

VEŘEJNÁ DOPRAVA

Následující Specifické cíle popisují infrastrukturu veřejné dopravy, která je základním předpokladem jejího rozvoje, jako klíčového segmentu pro harmonický rozvoj dopravního systému Zlínského kraje. V současné době nelze mobilitu a veřejnou dopravu chápat jen jako způsob zabezpečení dopravy především do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení apod., ale jako rovnocenný a do budoucna progresivní způsob upokojující dopravní potřeby obyvatelstva.

Mobilita ve Zlínském kraji je zajišťována zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální. IAD není automaticky konkurentem, ale v řídké osídlených oblastech funguje jako efektivní a ekonomický systém návazné dopravy na hlavní páteřní trasy veřejné dopravy, na kterou se IAD napojuje skrze terminály P+R. V případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou bezmotorová (aktivní) doprava (pěší, cyklistika).

Specifický cíl 1.2.1: Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu

Opatření 1.2.1.a: Propojovat jednotlivé dopravní módy dopravy

Požadavky na rozvoj a údržbu infrastruktury pro veřejnou linkovou a drážní dopravu popisuje dokument Plán dopravní obslužnosti území.

V jednotlivých přestupních terminálech, nádražích a železničních stanicích, zastávkách navrhuje lokality pro parkoviště P+R pro osobní vozidla, B+R pro úschovu jízdních kol a místa K+R sloužící ke krátkodobému zastavení, vše doplněné o infrastrukturu zajišťující dobré napojení z oblasti. Podrobně také popisuje návrhy zřízení nových, přesuny stávajících a případně rušení málo využívaných a nevhodně umístěných stanic a zastávek.

Modernizace železničních stanic v regionálních centrech na území Zlínského kraje je jednou z klíčových navrhovaných změn v železniční dopravě. Návrh lokalit, kde by měly takové terminály vzniknout, je obsahem návrhové části strategického dokumentu Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje (2019). Některé z nich jsou již dnes v různém stadiu přípravy v gesci Správy železnic, která je jako vlastník železniční infrastruktury investorem takových staveb.

Hlavní důraz je u modernizací kladen na vybudování vysokých a bezbariérově přístupných nástupišť, vznik zázemí a služeb pro cestující a propojení různých druhů dopravy, například přesunem autobusového nádraží či vybudováním záchytného parkoviště. V některých lokalitách navrhuje přesun železničního bodu do nové lokality, kvůli přiblížení centru osídlení nebo návazné dopravy. Blíže se tématem zabývá kapitola 5.3 Koncepce rozvoje kolejové dopravy.

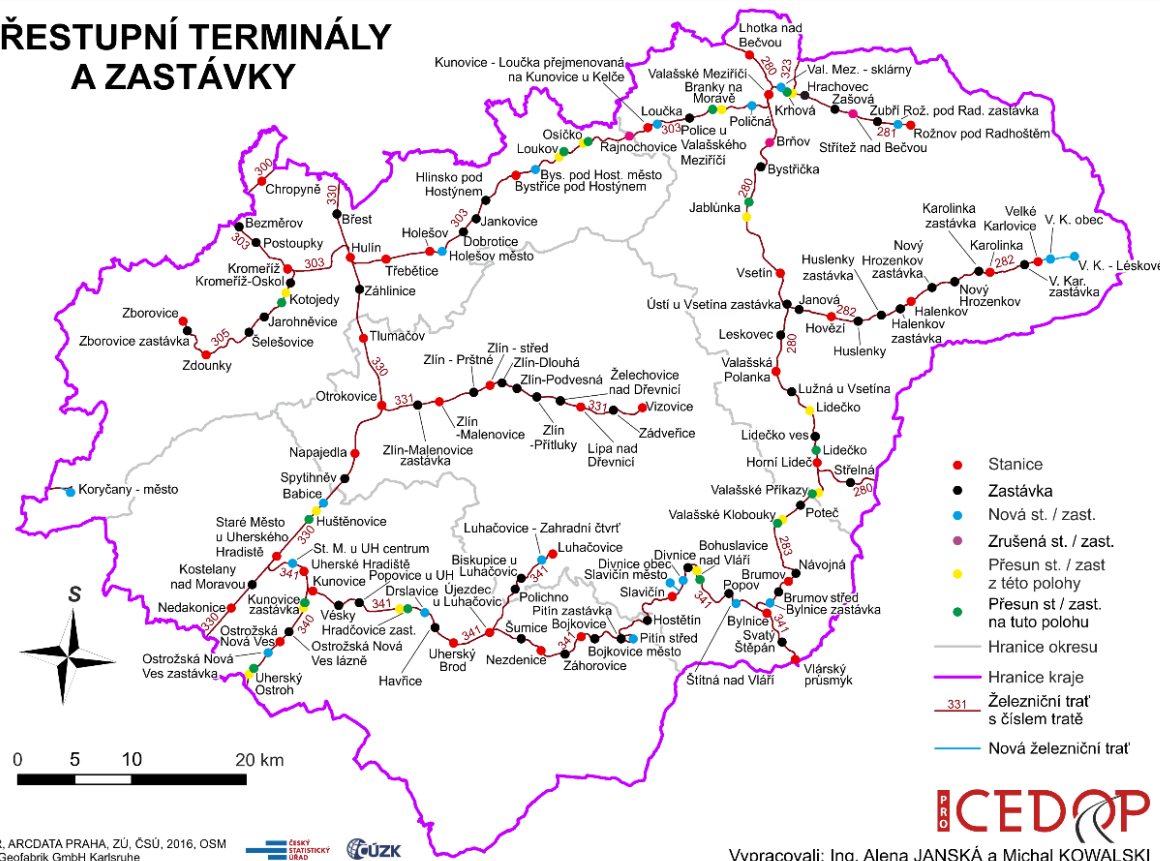
Pokud je vytvořen systém páteřních a návazných linek, je dalším krokem zvolení systému přestupních uzlů, kde se linky stýkají. Zvláště v okamžiku celkové změny dopravní koncepce na systém pravidelné obsluhy s využitím přestupů namísto současného velkého množství přímých linek s několika páry spojů denně, je nezbytné klást důraz na kvalitu přestupních uzlů.

Značná část cestujících vnímá přestup jako riziko a místo, kde může docházet k nestandardním situacím. Pravidelný cestující má obavy z ujetí návazného spoje, nepravidelný cestující vnímá další obavu z neznalosti uzlu a rizika špatné orientace v něm.

Důležitou součástí celkového dojmu cestujícího z používání veřejné dopravy je také stav přestupních uzlů a zastávek veřejné dopravy, kde je nucen trávit čas čekáním na svůj spoj nebo při přestupech. Jejich vzhled, vybavení a pohodlí mohou zásadním způsobem ovlivnit rozhodování cestujícího, jaký dopravní mód při své cestě využije. Současný stav zastávek ve Zlínském kraji je velmi rozdílný. Podrobný přehled všech zastávek ve Zlínském kraji je zpracován v Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje.

30/ Přestupní terminály a zastávky

PŘESTUPNÍ TERMINÁLY A ZASTÁVKY



© ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016, OSM
© 2016 Geofabrik GmbH Karlsruhe



Vypracovali: Ing. Alena JANSKÁ a Michal KOWALSKI

Zdroj 30: ARCDATA PRAHA, ČÚZK, ČSÚ 2016

Přestupní uzly by svým charakterem měly být jednoduché, logicky a intuitivně uspořádané, bez zbytečných bariér a s kvalitním značením přestupních a přístupových cest a jednotlivých stanišť. Značnou výhodou je možnost vizuálního kontaktu mezi jednotlivými linkami, a to i v případě uzlu železnice x autobus. Řidič tak má možnost sledovat skutečný příjezd vlaku a vytvořit dostatečnou rezervu pro přestup. V ostatních případech musí pro případ zpoždění fungovat kvalitní systém řízení dispečinkem organizátora. Na oba páteřní módy dopravy navazují ve zvolených přestupních uzlech návazné autobusové nebo vlakové linky, které zajišťují spojení do menších územních celků. Díky těmto návazným linkám vzniká ucelený systém nabídky VHD pro cestujícího.

V rámci propojení jednotlivých dopravních módů je vyhodnocen současný stav kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje, a dále jsou navrženy lokality pro možné umístění nových veřejných logistických center (VLC) s ohledem na rozvojový potenciál a únosnost území. Závěry Analytické části GDZK vycházely z doporučení Územní studie „Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území“, která posuzovala možnosti zřízení multimodálních překladišť na území Zlínského kraje. Návrhová část GDZK v návaznosti na závěry prezentované Územní studie navrhuje dále sledovat přípravu výstavby nového VLC a navazující infrastruktury prioritně v lokalitě Napajedla a alternativně také v lokalitě Lešná.

Opatření 1.2.1.b: Zkracovat přístupové doby veřejné dopravy

Důležitým aspektem je zkracování přístupových dob (vzdálenosti) k nástupnímu místu. Výstavbou přímých pěších či cyklistických tras, přesunem zastávky nebo zkrácením přestupů lze dále zatraktivnit používání VHD. Síť stanic a zastávek by měla být účelná a přibližovat veřejnou dopravu co nejlépe centrům a významným cílům v osídlení.

Každý nově budovaný dopravní terminál by měl být vybaven nejméně:

- pěšími komunikacemi umožňujícími snadný přestup mezi oběma dopravními módy, v případě větší docházkové vzdálenosti i s možností jejich zakrytí
- bezbariérově přístupnými nástupišti
- zakrytím nástupišť nebo přístřešky u jednotlivých odjezdových stání
- informačními panely
- informační kanceláří v místech, kde je to účelné

Zkracování přístupových dob je nutné provádět zejména u kolejové dopravy, která působí jako bariéra v území. Toho lze docílit například výstavbou podchodů na obě strany kolejiště, přiblížením nástupiště či podchodu výpravní budově nebo společnými přestupy u jednoho nástupiště (mezi vlaky i autobusem a vlakem). Nové nebo přesunutá zastávky mohou dále podpořit atraktivitu železniční dopravy i veřejné dopravy jako celku, neboť zajistí lepší dostupnost sídla a propojení různých dopravních módů.

Plán dopravní obslužnosti popisuje v příloze zastávky pro modernizaci, včetně jejich lokace, významu pro obsluhu území, potenciálu pro případnou realizaci dopravního terminálu v návaznosti na linky veřejné dopravy a na základě těchto údajů jejich začlenění do tří skupin dle priority jejich modernizace.

Začlenění do skupin dle priority modernizace je zpracováno dle následujících kritérií:

1. skupina: zastávky se silnou vazbou na jiné dopravní módy, nejvýznamnější zastávky s ohledem na obrat cestujících
2. skupina: ostatní významné zastávky z hlediska obratu cestujících bez vazby na jiné dopravní módy
3. skupina: ostatní zařazené zastávky.

Opatření 1.2.1.c: Zlepšovat integrované standardy kvality

PDO obsahuje technické a provozní standardy veřejné dopravy Zlínského kraje, které stanovují základní požadavky na kvalitu veřejné dopravy. Technické a provozní standardy jsou přílohou smlouvy o závazku veřejné služby v regionální osobní železniční a veřejné linkové autobusové dopravě uzavřené mezi Zlínským krajem (objednatel) a dopravcem. Naplnění popsaných standardů je povinností dopravce, který zajišťuje výkony ve veřejné osobní dopravě na základě smlouvy o závazku veřejné služby se Zlínským krajem. Tyto standardy budou moci být v průběhu platnosti smluv aktualizovány. Veškeré změny v průběhu platnosti smluv mezi objednatel a dopravcem budou oboustranně odsouhlaseny vyjma těch, které jsou upraveny platnou legislativou.

Nová, zejména elektrická vozidla se vyplatí nejen po stránce nákladové, ale i kvalitativní, časové či výnosové. Moderní vozidla mají lepší jízdní vlastnosti a mohou i na současné infrastruktuře ušetřit drahocenné minuty k dosažení cílové jízdní doby mezi uzly nebo místy křižování. V kombinaci s postupnou úpravou stanic a zastávek umožňují bezproblémové bezbariérové cestování. Rychlost přepravy a dobrá úroveň služeb přiláká nové cestující, a zvýší výnosy z jízdného.

Dodací lhůty na nová železniční vozidla se pohybují v jednotkách let (zpravidla dva až tři), proto je nutné výběrová řízení na provozní soubory linek vyhlášovat s několikaletým předstihem, aby bylo reálné nová vozidla před začátkem kontraktu zajistit. Zároveň musí být jasně deklarován zájem a zajištění financování ze strany kraje. Přestože nová vozidla znamenají zvýšení nákladů na provoz železniční dopravy z důvodů navýšení odpisů, výrazně přispívají k atraktivitě a konkurenceschopnosti veřejné dopravy jako celku. Tyto investice se projeví sekundárně ve vyšší atraktivitě veřejné dopravy, a tedy nižší potřebě investovat do silniční infrastruktury, resp. parkovacích kapacit.

Životnost železničních vozidel se pohybuje v desítkách let (zpravidla 30 let), při úpravách a modernizacích i 50 let. Z tohoto důvodu jsou uzavírány smlouvy na zajišťování železniční dopravy minimálně na 10 až 15



let, aby dopravci měli možnost a zájem nová vozidla nabídnout, zajistit a provozovat. Je též dobré formulovat scénář, jak bude s vozidly naloženo po skončení kontraktu, zda zůstanou původnímu dopravci, či budou převzaty nově vysoutěženým dopravcem. Formulace tohoto požadavku výrazně sníží nejistotu prvotních zájemců při nákupu vozidel a může se pozitivně promítnout do ceny za kilometr.

Současné smlouvy s železničními dopravci končí v prosinci 2029, a vzhledem k výše řečenému je nutné vypsát výběrové řízení na nové dopravce nejpozději v roce 2025. Tento předstih umožní dostatečnou přípravu vybraných dopravců na zajištění vozidel, personálu a doprovodných technických služeb a také obsahuje časovou rezervu na řešení případných nejasností nebo odvolání.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

K rozvoji udržitelné mobility přispívají také strategie udržitelných způsobů dopravy. Hlavním cílem Zlínského kraje v oblasti cyklistické dopravy je především definování kroků směřujících k podpoře cyklistiky jako nedílné součásti dopravního systému na úrovni dopravy do škol, do zaměstnání a za službami.

Rozhodující snahou je vytvoření funkční sítě cyklistických tras v území propojující významná centra, přičemž jde zejména o upřesnění sítě dálkových a regionálně významných cyklotras definovaných v Koncepci rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje, jejich doplnění o významné místní trasy, stabilizaci jejich vedení v území, definování opatření nutných k jejich realizaci, a stanovení možností financování příprav projektové dokumentace, případně výstavby dálkových a významných regionálních cyklistických tras.

Základním předpokladem úspěšného rozvoje v oblasti cyklistiky však zůstává iniciativa ze strany mikroregionů a obcí při řízeném a koncepčním plánování cyklistické dopravy a jejich motivování k vylepšování parametrů a zvyšování bezpečnosti sítě dálkových, významných regionálních a významných místních cyklotras. Součástí podpory Zlínského kraje je odborná pomoc při začleňování cyklistické dopravy do připravovaných i aktualizovaných územně plánovacích dokumentů, koncepčních materiálů a studií.

Zlínský kraj je oblastí s velkým potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, jakožto důležité součásti dopravní obslužnosti měst a obcí. Cyklistická síť však není celistvá, chybí kvalitní a bezpečná propojení spádových měst (Uherský Brod – Luhačovice, Luhačovice – Slavičín, Uherský Brod – Uherské Hradiště, Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm, propojení krajského města Zlín s městy Holešov, Vizovice a Luhačovice).

Z pohledu bezpečného parkování jízdních kol chybí u mnoha zastávek a nádraží systém B+R, využití úschoven kol v železničních stanicích je poměrně nízké. Návrhy opatření v oblasti cyklistické dopravy vychází jednak z cílů a opatření definovaných v národní a krajské strategii rozvoje cyklistické dopravy, dále jsou doplněny o návrhy dalších opatření, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy ve Zlínském kraji.

Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky, spolupráce v území

Pilířem koordinace a řízení rozvoje cyklistiky v území kraje je pozice krajského cyklokoordinátora, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci s relevantními partnery v území. Jeho dalším úkolem je koordinace přípravy a realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklotras, včetně spolupráce s pracovní skupinou cyklistické dopravy.

Dalším tématem pro GDZK je v rámci rozvoje cyklo dopravy také navázání spolupráce s velkými zaměstnavateli v kraji, motivování zaměstnavatelů k podpoře udržitelné dopravy při cestách do zaměstnání například formou budování zázemí pro cyklisty, úschoven kol a šaten nebo zapojení do kampaně „Do práce na kole“ aj.

V následujícím období by pozornost měla být věnována také realizaci poradenství a propagaci cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky, podpoře komplexní dopravní výchovy na místní úrovni, se začleněním zdravotních a environmentálních prvků v souvislosti s cyklistickou dopravou (např. ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP).

Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů

Zlínský kraj od roku 2021 realizuje v rámci RP02 Programu na podporu obnovy venkova dotační titul (DT5) Projekty na podporu cyklistiky, kde podporuje záměry na zpracování projektových dokumentací, a projekty na spolufinancování realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek.

Finanční podpora z rozpočtu Zlínského kraje do oblasti cyklistiky směřuje do tří oblastí:

- projekční příprava dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP)
- spolufinancování investičních akcí v oblasti cyklistické dopravy (výstavba a rekonstrukce úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách),
- spolufinancování akcí, které jsou financovány z jiných dotačních zdrojů (vícezdrojové financování)

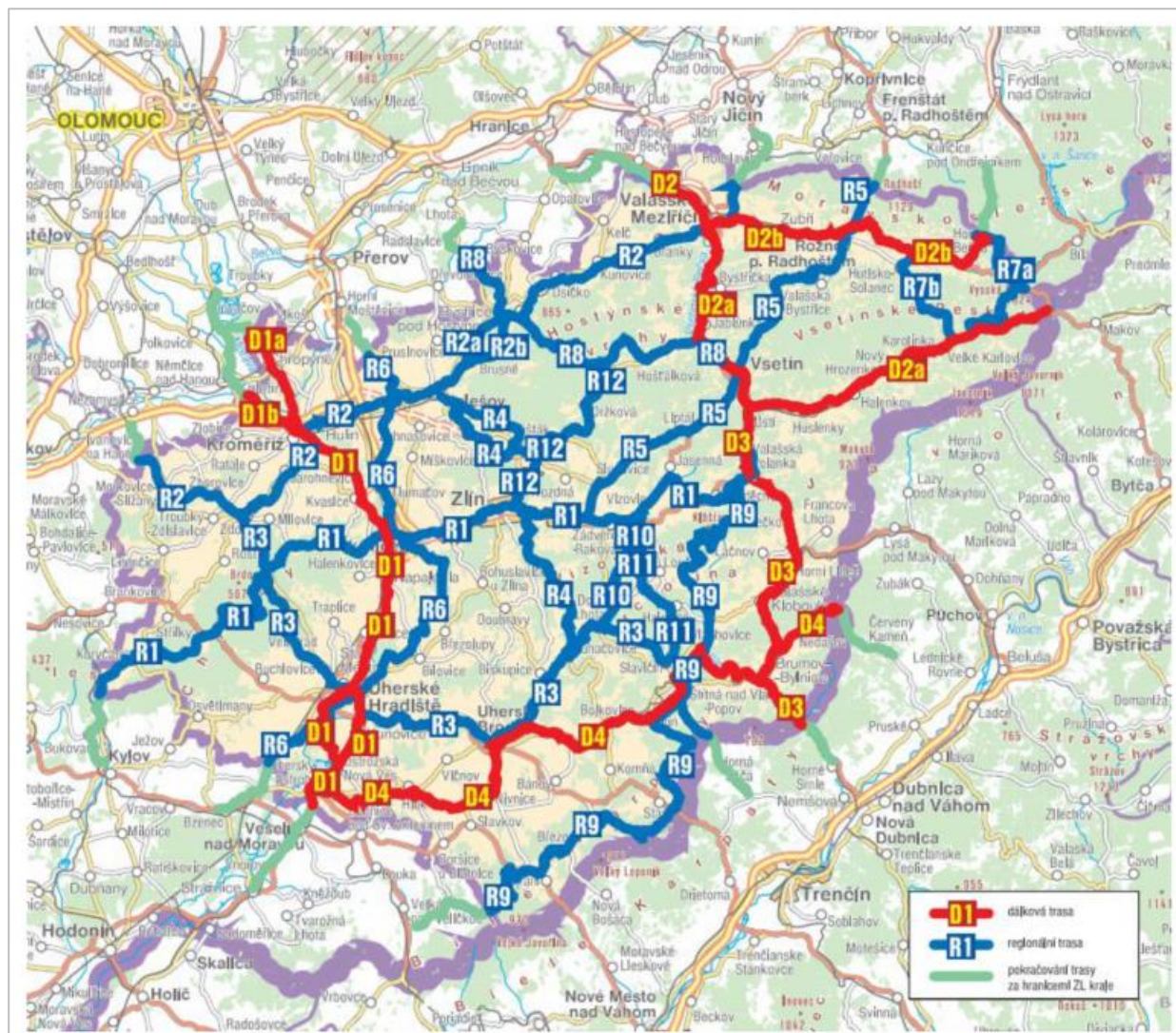
Specifický cíl 1.2.2: Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu

Specifický cíl směřuje k rozvoji cyklistiky jako rovnocenného prostředku v rámci dopravní obsluhy území Zlínského kraje. Naplnění tohoto cíle je možné jen při zajištění bezpečného pohybu cyklistů v intravilánu a extravilánu sídel. Cíl zajišťuje realizaci opatření, která budou zvyšovat bezpečnost cyklistů jako zranitelných účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.

Opatření 1.2.2.a: Vybudovat páteřní cyklistické sítě ZK

Cílem opatření je vytvořit bezpečnou síť dálkových a regionálně významných cyklotras na území Zlínského kraje (viz obrázek níže), kterou doplňují významné místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území.

31/ Síť dálkových a regionálně významných cyklotras (kraje)



Zdroj 31: Koncept rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

V rámci opatření je zahrnuta projektová příprava páteřní cyklistické sítě ZK:

- zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji
- zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek

Zlínský kraj aktivně sleduje přípravu jednotlivých úseků cyklostezek, regionálních, a nadregionálních projektů.

Realizace a optimalizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras

Smyslem je zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení prostřednictvím výstavby a rekonstrukcí úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách.

Potřeba optimalizace sítě cyklotras směřuje k vytvoření bezpečné sítě dálkových a regionálně významných cyklotras.

Zvýšit podíl cest do zaměstnání na kole

Opatření směřuje k zajištění bezpečné infrastruktury pro každodenní dojížděku do zaměstnání mimo páteřní cyklistickou síť ZK, zahrnuje také spolupráci se zaměstnavateli a podporu osvětových kampaní.

Spolupráce na využití polních a lesních cest pro potřeby cyklistů. V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací vedených podél vodních toků, dále se počítá s využitím pozemkových úprav nebo stávající sítě polních a lesních cest.

Jedná se o vytvoření příznivých podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy pro denní dojíždění do práce na kole. Vybudováním zabezpečeného zázemí pro cyklisty (jako například sprchy, stojany pro kola) lze změnit dopravní chování pro denní dojížděku. Klíčové je vytvoření požadovaného bezpečného zázemí pro uschování kol, jako například hlídaná stání, klece apod.

Opatřením je taktéž myšlena cílová podpora osvětových kampaní, jako například každoroční soutěž „Do práce na kole“, kterou pořádá sdružení Automat.

Opatření 1.2.2.b: Propojit cyklistiku s ostatními druhy dopravy

Využití kola jako dopravního prostředku

Cílem opatření je propojení cyklistiky s VHD v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit ze strany měst a obcí přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému B+R na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a MHD.

Rozvoj systému B+R se doporučuje realizovat především v rámci připravovaného integrovaného dopravního systému Zlínského kraje ve vazbě na města a koridory:

- Hulín – Otrokovice – Staré Město – Nedakonice
- Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem,
- Otrokovice – Zlín – Vizovice
- Valašské Meziříčí – Vsetín
- Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod
- Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Ve všech těchto osách je cyklistická doprava využitelná nejen pro turistické potřeby, ale díky vzdálenosti mezi jednotlivými sídly a příznivému terénu je možno stezky využívat k denní dojížděce do zaměstnání.

Mezi další služby patří mapování potřeb a podpory systému sdílení kol (bikesharing). Systém sdílení kol je vhodný zejména v návaznosti na uzlové body integrovaného dopravního systému a v návaznosti na budování dopravních terminálů.

Je navrženo opatření doplnit o podporu provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol (včetně zavedení vhodnějšího tarifu pro každodenní přepravu jízdního kola ve vlacích a autobusech integrovaného dopravního systému).

Opatření 1.2.2.c: Realizovat doprovodnou cyklistickou infrastrukturu

Realizace informačního systému a doplňkových služeb pro cyklisty

Opatření se zaměřuje na instalaci informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a instalaci odpočívek u cyklotras.

Opatření řeší zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, stojany, cykloboxy, servisní služby atd.). Umístění „servisních míst“ bude směřováno především ke stávajícím ubytovacím a stravovacím zařízením. Bude dbáno na výhodné umístění doprovodné infrastruktury s ohledem na terén, zastávky železniční dopravy apod.

Pasport, monitoring a údržby značení

Opatření se zaměřuje na zpracování pasportu značení a jeho následnou každoroční aktualizaci, která nastaví pravidla pro její údržbu.

Cílem opatření je zajistit dlouhodobou bezproblémovou orientaci cyklistů v celé síti cyklotras s důrazem na aktuální síť dálkových a regionálně významných tras, včetně nezbytného přeznačení tras.

VODNÍ DOPRAVA

Současná vodní doprava na území Zlínského kraje má pouze lokální charakter s převažující funkcí přepravy osob s turistickým a rekreačním zaměřením. Rostoucí počet návštěvníků a přepravených osob na Baťově kanálu se odráží v přístupech strategických a plánovacích politik obnovit vodní dopravu v místech a úsecích, kde byla dříve historicky provozována (viz plánovaný projekt Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec).

V případě vodní dopravy považuje Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012 až 2020 za nezbytné řešit priority splavnění jednotlivých úseků s přínosy pro produkční funkci regionů. Důležitý je koncept navazujících logistických systémů, obdobně jako v Německu, Holandsku a v jiných zemích, tak aby byla výstavbou vodních děl a přilehlé technické infrastruktury zvýšena konkurenceschopnost celé ČR.

Klíčovým strategickým dokumentem pro návrhovou část je také Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023, která upozorňuje na fakt, že v současnosti plní vodní cesty vedle dopravní funkce rovněž jiné, například rekreační. Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 považuje za důležitou mezisektorovou spolupráci všech zainteresovaných subjektů.

K dlouhodobým výhledovým záměrům patří vodní koridor Dunaj – Odra – Labe. V současné době je tento mezinárodní záměr zakotven v základních dohodách a dokumentech ČR a EU (Dohoda AGN, přístupová smlouva EU se závazkem územně chránit trasu). Zároveň je třeba zdůraznit, že bez souhlasu všech členských států na přeshraničních úsecích není možné projekt D-O-L realizovat. Všechny rozvojové projekty vodní dopravy ve Zlínském kraji, včetně varianty kanálu D-O-L, jsou vyznačené v rámci územních rezerv, lépe ve směrných částech územně plánovací dokumentace.

Intenzivnější využívání vodní dopravy spočívá v širším rekreačním využívání vodních cest a celkovém rozšíření průplavu Otrokovice – Rohatec (tzv. „Baťův kanál“) pro účely rekreační plavby. Cílem je dále vytvoření podmínek pro modernizaci a výstavbu přístavů, včetně implementace telematických systémů.

Specifický cíl 1.2.3: Rozvíjet potenciál vodní dopravy pro cestovní ruch

Hlavním cílem strategického cíle je udržitelně a s ohledem na přírodní ekosystémy rozvíjet potenciál vodní dopravy Zlínského kraje. Hlavní dva směry rozvoje vodní dopravy se týkají historické vodní stavby Baťův kanál se současným převládajícím využitím pro cestovní ruch a výstavby Vodní cesty D-O-L pro nákladní lodní dopravu

Opatření 1.2.3.a: Rozvíjet vodní cestu Baťův kanál

Cílem tohoto opatření je umožnit splavnění následujících úseků Baťova kanálu:

Splavnění vodní cesty proti proudu do Kroměříže

V oblasti rekreační vodní cesty (Baťův kanál) limituje její další rozvoj splavnění do Kroměříže a do Hodonína. Výstavbou plavebních komor Bělov a Rohatec, včetně navazující infrastruktury přístavišť Kroměříž, Napajedla, Kunovský les aj. lze předpokládat další nárůst turistického potenciálu a zvýšení objemu vodní dopravy, což s sebou přinese i ekonomické přínosy.

Tento návrh počítá s výstavbou klíčové plavební komory na pravém břehu jezu Bělov. Zprovozněním této plavební komory dojde ke splavnění úseku z Kroměříže do Otrokovic. Významným přínosem bude zejména napojení turistického centra Kroměříže na Baťův kanál. Prodloužení zpřístupní přístaviště v Kroměříži pro výletní plavidla, Erbenovo nábřeží a celý pravý břeh Moravy.

32/ Vizualizace plavební komory na jezu Bělov



Zdroj 32: Ředitelství vodních cest

Splavnění vodní cesty do Hodonína

Hlavním záměrem je možnost splavnění vodní cesty Otrokovice – Rohatec až k ústí do řeky Moravy po Radějovce. Tímto propojením bude reálná splavnost Baťova kanálu až do Hodonína. Očekávaným přínosem bude zpřístupnění historického centra Hodonína návštěvníkům Baťova kanálu.

Splavnění úseku Hodonín – soutok Moravy a Dyje

Cílem projektu je prodloužení splavnosti Moravy nejen proti proudu (Kroměříž), ale také směrem do Rakouska v úseku mezi Hodonínem a česko-rakousko-slovenským pomezím v území s rozmanitou biodiverzitou a přírodním charakterem v příhraničním území (slovenské CHKO Zahorie). Z hlediska technické infrastruktury by se mělo vystavět několik příslušně řešených plavebních komor u současně nesplavných jezů na vodním toku Moravy.

Rozvoj infrastruktury Baťova kanálu

Cílem tohoto projektu je modernizace horní rejdy plavební komory Kunovský les. Ta má zabezpečit dostatečně kapacitní a technicky vyhovující čekací stání a navazující manévrovací prostor pro přístup plavidel k plavební komoře, a zvýšit tak bezpečnost proplavování touto plavební komorou. Jedná se o stavbu veřejné přístavní infrastruktury, která je součástí sledované dopravně významné vodní cesty vymezené zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Pro kvalitní a funkční síť vodních kanálů je potřeba dobudovat nebo rekonstruovat nevyhovující plavební komory a areály přístavišť včetně relevantních služeb nejen pro lodní průmysl, ale i pro turistické zázemí a zkvalitnit současnou občanskou vybavenost kolem Baťova kanálu pro návštěvníky.

Zkvalitnění vodní dopravy by mělo směřovat k zapojení lodní dopravy do integrovaného dopravního systému Zlínského kraje, například formou kooperace místních lodní společností (Hamboot, s.r.o) s Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. a nastolení možnosti koupení jednotného jízdného pro vodní dopravu společně s MHD. Přívozy mohou výrazně zkrátit cestu na protější břeh a propojit tak dvě blízká místa, mezi kterými dnes není možné se rychle přepravit.

Opatření 1.2.3.b: Respektovat limity záměru Vodní cesty Dunaj – Odra – Labe

Ze Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L (dále jen Studie proveditelnosti) vyplývají pozitivní ekonomické přínosy stavby primárně pro národní hospodářství, jen částečně přínosy rekreační a rozvojové pro regiony. Regionální přínosy se spíše opírají o podporu zkvalitnění dopravního napojení průmyslových areálů ve Zlínském kraji, jako je například přístaviště v Otrokovicích nebo překladiště u Slovákých strojů u Uherského Brodu (možná vazba na Dunajskou větev kanálu). Diskutabilním přínosem pro výstavbu koridoru D-O-L pro Zlínský kraj, které zmiňuje Studie proveditelnosti je záměr v oblastech protipovodňové funkce, udržení vody v krajině, ekologické dopravy nebo zvýšení zaměstnanosti související s technickou infrastrukturou kanálu zkratka. Tyto přínosy diskutuje podrobněji koncepční dokument Plán dílčího povodí Moravy a přítoku Váhu 2015–2021.

Celkově lze přínosy výstavby kanálu D-O-L pro ekonomiku Zlínského kraje hodnotit jako sporné. K přesným a jasným přínosům by bylo zapotřebí vypracování podrobnější studie přínosů pro Zlínský kraj. Na základě Studie proveditelnosti nelze jednoznačně prokázat ekonomické přínosy pro kraj.

Z pohledu rozvoje Zlínského kraje jsou koncepční a strategické dokumenty obecně realizovatelnější a pro Zlínský kraj ekonomicky, environmentálně i společensky přínosnější.

Dojde-li na úrovni státu k rozhodnutí o realizaci kanálu D-O-L, je Zlínský kraj připraven poskytnout součinnost k realizaci tohoto díla. Současné územně plánovací podklady tuto stavbu již umožňují. V případě realizace je nutné sladit koncepční záměry železniční a silniční infrastruktury.

Rozvoj infrastruktury a úpravy území ve Zlínském kraji v rámci D-O-L

Ve Zlínském kraji je v současném návrhu vedení vodního koridoru plánován menší přístav v Otrokovicích nedaleko letiště a překladiště ve Starém Městě. V rámci Zlínského kraje budou některé terminály napojeny na silniční a železniční síť. V rámci Zlínského kraje jde výhradně o přestavbu přístavu v Otrokovicích, překladiště v blízkosti Uherského Hradiště a rekreační přístaviště s obratištěm a vysokovodním stáním v centru Kroměříže. Tyto lokality jsou dopravně vhodně umístěny vzhledem k blízkosti železnice, nadřazené silniční sítě a vhodně lokalizovaného průmyslu ve Zlínském kraji, což umožní prostřednictvím styku silniční, železniční a vodní dopravy realizovat v těchto uzlech kombinovanou dopravu v rámci multimodality.

Prioritní oblast 2: SLUŽBY

Služba je široký pojem, a mluvíme o službě v dopravě, která vytváří alternativu k individuální automobilové dopravě, nebo jinak zatraktivňuje již dostupné alternativy. Jedná se především o integrovaný rozvoj jednotlivých druhů dopravy na úrovni kraje, aplikace principů udržitelného dopravního plánování (to že jsme něco postavili na špatné místo, poznáme podle toho, že to generuje příliš mnoho dopravy), koordinace tvorby a implementace plánů městské mobility. Cílem je propagace udržitelné dopravy (pěší, cyklistické a hromadné) a integrace různých módů dopravy do jednoho provázaného celku. Volba dopravního módu závisí především na dostupnosti, kde preferenci dopravního prostředku má jen 25% cestujících, ostatní volí pragmaticky. Takové dopravní služby, které je vhodné podpořit, je celá řada. Mezi nejdůležitější z nich je možné zařadit: služby pro veřejnou hromadnou dopravu, sdílení dopravních prostředků (carsharing, bikesharing), služby podporující aktivní mobilitu (motivace a zvýhodnění na straně zaměstnavatele a institucí pro zaměstnance) a řada dalších.

V GDZK jako dopravní politice Zlínského kraje je udržitelná mobilita popsána nejen v oblasti infrastruktury, ale také v oblasti dopravních služeb, jakými jsou:

- rozvoj atraktivní veřejné dopravy jako veřejné služby,
- multimodality dopravních služeb,
- podpora služeb alternativních pohonů a sdílené mobility.

V období po roce 1989 docházelo v důsledku společenských a ekonomických změn k mnohdy přehnanému akcentování IAD a systém veřejné dopravy byl chápán jako druhořadý způsob přepravy. Po vzniku krajů v roce 2000 se objevily první pokusy definovat tzv. základní dopravní obslužnost, tedy minimální rozsah veřejné dopravy, financované státem a později kraji v tzv. „závazku veřejné služby“. Aby veřejná osobní hromadná doprava byla dostatečně silným konkurentem dopravy individuální, je zapotřebí neustále optimalizovat stávající systém dopravní obsluhy území. V roce 2005 Zlínský kraj založil organizaci Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., se základním cílem realizovat dopravní zájmy kraje a jeho občanů a zajistit maximální uspokojení přepravních potřeb veřejnou dopravou při kontrolovatelném využití přiměřených dotací. Strategickým cílem kraje je snížení nákladů a zkvalitnění objednávek veřejné dopravy na principu páteřní obsluhy efektivně podloženou železniční dopravou, s návazností na linkovou autobusovou a MHD, minimalizace souběhů, rozvoj IDS a zkvalitnění vozového parku celého systému hromadné dopravy. Zpracovaný Plán dopravní obsluhy území a jeho jednotlivé části ukazují na nutnost individuálního přístupu k zajištění přepravních potřeb obyvatel Zlínského kraje.

V každém systému je prioritou určení hlavního módu dopravy v konkrétní ose, který nejvíce vyhovuje místním požadavkům. V místech se silnou frekvencí a velkými objemy přeprav je výhodné zvolit železniční dopravu jako základní stavební prvek sítě. Tento mód dopravy má výhodu ve značné kapacitě a při vhodném nastavení dopravního konceptu také ve stabilitě a menším vnějším vlivům na pravidelnost provozu. Pokud je správcem sítě zajištěna také dostatečná rychlost a kapacita železniční trati, je tento druh dopravy výrazně rychlejší než autobusové spojení a v mnoha případech také než IAD. V oblastech s menším přepravním potenciálem nebo v místech bez možnosti pokrýt území páteřní železnicí je vhodné zvolit páteřní síť autobusových linek. Při plánování dopravní obslužnosti území v místech, kde vedle sebe existují dva módy dopravy, je vhodné v oprávněných případech zvolit nosný mód, který převezme hlavní přepravní zátěž, přičemž druhý buď zcela zanikne, nebo v případě, kdy není možné jej zcela eliminovat, bude vhodně doplňovat systém nosný. To se stává v případech, kdy po trase železnice existují sídla, která tato neobsluhuje a je nutné vést paralelní autobusovou linku. Odstranění souběhů dvou či více módů dopravy umožňuje značné zefektivnění provozu, jelikož lze ušetřené prostředky použít k posílení dopravy na jiných místech sítě. Případnou vzájemnou koordinací vzniká pro cestujícího alternativní možnost přepravy.

Strategický cíl 2.1: Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu

Udržitelná mobilita je zaměřená na podporu změny dělby dopravní práce ve prospěch pěší, cyklistické a VHD, na opatření snížení znečištění ovzduší a snížení hluku vlivem dopravy, snížení celkové spotřeby energie v dopravě a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů.

Pro dosažení cíle, aby se doprava stala udržitelnou, byly nastartovány velké projekty jako například přechod dopravy zboží na železnici, nebo podpora využívání veřejné dopravy. Mezi menší kroky, které však ke splnění cíle také přispějí, patří například nová technická vybavení v automobilech nebo vybavení komunikací telematickými systémy informací. Musíme využít výhody nových technologií a nových obchodních modelů, abychom učinili mobilitu udržitelnou, dostupnou více lidem a integrovali ji do multimodálního systému ke zvýšení celkové efektivity.

Specifické cíle

Přehled řešených specifických cílů, které náleží do Strategického cíle 2.1:

- **Specifický cíl 2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu**
- **Specifický cíl 2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb**
- **Specifický cíl 2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě**

Specifický cíl 2.1.1: Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu

Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy

Plná tarifní integrace všech spojů dálkové a regionální dopravy

Integrovaný systém nezahrnuje jen regionální linky. Značnou část přepravních vztahů vykonávají také linky dálkové dopravy, zejména železniční. Tyto spoje mohou zajistit nové nabídky spojení bez přestupu, rychlou vrstvu obsluhy území nebo ve vhodném prokladu s jinými linkami zajistit kratší souhrnný interval v silných relacích. Navázání dalších regionálních linek ve vytipovaných uzlech rovněž umožňuje využití dálkových linek ke spojení do jiných krajů a významných sídel.

Ve Zlínském kraji se jedná o linky:

- R13 Olomouc – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav – Brno
- R18 Praha – Olomouc – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice

Plná tarifní integrace systémů MHD

Zahrnutí MHD jednotlivých měst do integrovaného systému je krok k výraznému zlepšení celkového přínosu integrace, protože přináší cestujícímu možnost cestovat na jediný jízdní doklad, umožňuje pohodlnou cestu přímo do části sídla, kam dotyčný potřebuje a pro obyvatele města znamená kombinace regionálních a místních linek vítané rozšíření nabídky na území města, namísto vzájemné konkurence. Přeshraniční cestující mohou navíc zvýšit využitelnost linek místní MHD, a z její širší nabídky tak budou profitovat i obyvatelé daného města.

MHD menších měst je vhodné zařadit do stejné zóny jako linky regionální, aby cestující mohl využít MHD bez přírážky za její použití (například MHD Uherské Hradiště). V případě větších měst (například Zlína) je možné zařadit linky MHD do vlastní zóny; přestupující cestující si pouze zakoupí dražší jízdní doklad s vyšším počtem zón.

Propagace výhod jednotné jízdenky

Jednotná jízdenka je základní stavební prvek integrovaného systému. Právě možnost využití libovolného dopravního prostředku při přepravě, bez nutnosti rozlišovat dopravce a druh dopravy, je jedním z nejvíce viditelných přínosů pro cestující. Umožňuje mu využít jeden jízdní doklad pro celou zamýšlenou trasu, což je pro přívětivost systému klíčové. Je též důležité přizpůsobovat se aktuálnímu vývoji a umožnit platbu jízdného platební kartou ve všech dopravních prostředcích, platbu jízdného mobilem či v mobilní aplikaci organizátora systému.

Jednotnost napříč systémem

Navigace ke konkrétnímu sloupku výrazně ulehčuje použití systému a odbourává nejistotu z cestování špatným směrem. Je důležité rozlišovat zastávky v opačných směrech. Každé stanoviště musí být unikátně a viditelně označeno, a toto označení musí být využíváno v rámci systému (vyhledání spojení, mapy uzlů, navigační panely).

Shrnutí opatření v několika bodech:

- označení jednotlivých stanovišť (zastávek) písmeny nebo čísly a jejich využívání k navigaci
- Vyvěšení schéma uzlu v papírové podobě na místech příchodu / příjezdu do uzlu
- GPS poloha konkrétního stanoviště v jízdních řádech – možnost navigace ke správnému sloupku i v rámci uzlu

Orientaci v systému usnadňují nejen navigační cedule či mapy uzlů, ale mnoho dalších charakteristik, které si uživatel spojí s krajským systémem VHD a bude se v něm snadno orientovat

- jednotné, jednoduché a jasné logo systému – snadné označení součástí systému
- jednotný vzhled zastávek na logických místech, dobře viditelný a rozpoznatelný i z větší vzdálenosti
- jednotný vzhled navigačních prvků a piktogramů – u orientačních cedulí, map uzlů, vozide
- jednotné odbavení napříč systémem – stejné možnosti platby a typu jízdenky
- jednoduché linkové vedení a pravidelný jízdní řád

Opatření 2.1.1.b: Podporovat integraci VHD s vysokými standardy kvality

Jednotnost systému je patrná i u vozového parku. Veškerá vozidla stejného typu dopravního prostředku splňují minimální požadavky na vybavení vozidel, například klimatizací, umístěním displejů, polohou a počtem tlačítek STOP nebo stářím vozidel. Cestující ani nemusí / nemá postřehnout, že jede s jiným dopravcem, vše zastřešuje systém. Na první pohled by také mělo být zřejmé, zda je možné ve voze využít integrovaný tarif. Toto lze zajistit například jednotným nátěrem vozidel (problematické zejména u vlaků) nebo dostatečně velkým a rozpoznatelným logem poblíž (předních) dveří.

Standardy kvality musí být transparentní a veřejně přístupný dokument. Výrobci i zájemci o provozování linek předem znají požadavky na provoz v systému a mohou se jim včas přizpůsobit. Nastavená pravidla je třeba kontrolovat a vyžadovat jejich plnění:

- jednotné podmínky pro různé dopravce v systému
- nastavení minimálních parametrů pro vybavení a funkčnost vozidel a vnitřních prvků, spolehlivosti provozu
- standardy musí být nastaveny dostatečně obecně
- stanovení maximálního absolutního a průměrného stáří vozového parku a jeho obměny

Opatření 2.1.1.c: Zavádět efektivní a provázaný koncept obsluhy všech druhů VHD

Kooperace s ostatními kraji na vzájemném dopravním propojení

Systém VHD v kraji není uzavřený systém bez přesahu do okolních krajů nebo sousedního státu. Vzájemná koordinace s okolními objednateli umožní další rozšíření možností VHD a zamezí vzniku vnitřních periferií. Vhodným propojením krajských linek lze dosáhnout atraktivního mezikrajského spojení významných sídel, což s sebou přináší zefektivnění provozu pro oba objednatele. Je nevhodné uvažovat o linkovém vedení pouze v hranicích jednoho kraje; hraniční oblasti mohou často spádat do centra sousedního kraje, zejména je-li dobře dopravně dostupné. Respektováním těchto proudů nevznikají místa, kde není zajištěna téměř žádná možnost využití VHD.

Shrnutí opatření v několika bodech:

- přepravní proudy vedou i přes hranice krajů a je nutné zajistit návaznost na sousední systém
- zajistit společný koncept přeshraničních linek na základě omezujících podmínek, zejména dojezd do systémových uzlů na obou stranách, financování a zajištění linky, odbavovací systém a další
- reflektovat skutečné proudy obyvatel, nikoliv hranice krajů
- systém návazností na hranici kraje nebo přeshraniční linky mezi významnými centry
- přímé přeshraniční linky u významných směrů, přestupní linky v hraničních uzlech v průběhu celého dne pro slabší směry

Definice požadavků na odbavovací systém

Odbavovací systém výrazně ovlivňuje plynulost odbavení cestujících a tím i pobyty v zastávkách:

- nastavení podmínek na funkcionalitu zamezí nejednotnosti a zaručí funkčnost odbavovacího zařízení
- organizátor určuje požadavky na systém a sjednocuje je napříč výrobci
- požadavky na systém jsou veřejně dostupné, výrobci se mohou sami aktivně přizpůsobit
- organizátor přebírá kontrolu nad chováním systému a určuje pravidla pro jednotný vzhled zobrazovaných prvků na vnějších i vnitřních panelech, určuje množství informací, která jsou uživateli podávána

Specifický cíl 2.1.2: Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb

Opatření 2.1.2.a: Podporovat logistické služby přepravního řetězce

Multimodální logistika, logistika poslední míle a přeprava „just in time“ jsou do budoucna stěžejním tématem přepravy zboží. Základem je dobrá organizace logistického týmu a plynulý tok informací díky moderním monitorovacím systémům a práci s daty. Díky nim lze efektivně využívat vozový park, lépe plánovat trasy, reagovat na změny z pozice zákazníka i provozní situace na dopravních komunikacích a uspořít finanční náklady. Pro rozvoj chytrých řešení slouží podpora podnikání, inovací a kreativity včetně výstavby podnikatelských center a coworkingů, což napomůže uplatnění mladých a kvalifikovaných lidí v kraji. Podpora podnikání musí naplňovat principy SMART, proto by se měla realizovat prostřednictvím třech kroků:

- vytvoření hmotného podnikatelského zázemí pro inovace, vědu a výzkum a podnikání
- nabídnout služby, které napomohou k uplatnění absolventů SŠ a VŠ na trhu, obsahující chytrá řešení: kariérní poradenství při využívání virtuální reality, sdílená platforma příkladů dobré praxe, zprostředkování internshipů (praxe) u partnerských firem kraje, rozvoj e-commerce atd.
- pracovat s daty – vyhodnocovat zpětné vazby, neopomíjet udržitelnost jednotlivých projektů pro rozvoj podnikání a podporovat alternativní typy financování (jako je PPP, crowdfunding apod.)

Opatření 2.1.2.b: Podporovat zpřístupňování turistických cílů a usnadňovat mobilitu návštěvníků v kraji

Do turisticky atraktivních oblastí je třeba zavést přímé autobusové linky, které by zajišťovaly spojení turisticky oblíbených míst s městy v okruhu zhruba 30 až 50 kilometrů, odkud se předpokládá dojíždka obyvatel nebo ubytovaných hostů z pobytových zařízení. Tyto autobusy by měly jezdit zejména v turistické sezoně (cca od dubna do října), při provozu zimních středisek je vhodné zřídit dopravu i k nim. Další možností je zřízení cyklobusu, na který bude nasazováno dispozičně odpovídající vozidlo a umožní bez dalšího poplatku přepravu jízdních kol, která je v autobusech jinak vyloučena.

Poskytnutí dostupné dopravy do výchozích bodů turistických cest a cenných přírodních míst významně sníží dopad silného provozu IAD a nároků na parkování v místě a zatraktivní celý systém VHD. Takové linky by měly jezdit nejvýše v intervalu 120 minut nebo častěji, vždy podle konkrétního cíle a relace. V některých relacích může být výhodné navázání na železniční dopravu. V provozu by měly být po většinu turistického dne (zpravidla 7 až 20 hodin), o víkendech po celou sezonu (cca od dubna do října), v letní sezoně i v pracovní dny. Mezi místa s potenciálem turistických autobusů patří Pustevny, Valašské muzeum v přírodě, Luhačovice, ZOO Lešná, Hostýn či Velehrad. Podrobněji se problematice věnuje Koncepce rozvoje turistiky Zlínského kraje.

Opatření 2.1.2.c: Zpřístupnit služby mobility pro osoby se specifickými potřebami

V rámci poskytování služeb veřejné dopravy je potřeba zajistit mobilitu i občanům se sníženou schopností orientace a pohybu, mezi něž patří například i cestující s kočárkem nebo senioři. Pohodlný nástup či krátký přestup ale ocení i běžní cestující. Veškeré úpravy infrastruktury, uzlů nebo nákupy vozidel musí co nejvíce odpovídat současným požadavkům na bezbariérový provoz

- Snaha o maximalizaci přístupnosti veřejné dopravy pro všechny skupiny obyvatel.
- Důraz na nízkopodlažnost vozidel, bezbariérová nástupiště a zastávky.
- Vybavení vozidel systémem pro nevidomé (vnější hlášení linky a cíle).
- Odstranění bariér v přestupních uzlech – sledování přirozených cest uživatelů, přibližování bodů v uzlu, logické uspořádání.

Specifický cíl 2.1.3: Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě

Opatření 2.1.3.a: Podporovat služby pro alternativní pohony

Základním principem je podpora zavádění služeb pro vozidla veřejné správy a VHD na alternativní pohon (elektromobily, hybridy, vodík, biopaliva, líh, CNG atd.), nabíjecí a plnicí infrastrukturu, autonomní mobilitu (samořídící vozidla, vozy s polo-autonomním řízením), aplikace sdílené ekonomiky, doplňky, služby související s E-Mobilitou.

Zavádění nových alternativních pohonů dopravních prostředků pro veřejnou správu a příspěvkové organizace, nebo pronájem vozidel formou operativního leasingu na alternativní pohony:

- CNG min. jedna pohonná jednotka na zemní plyn (příp. v kombinaci s ostatními palivy)
- plug-in hybrid (PHEV), více pohonných jednotek, které disponují elektrickým pohonem a lze jej dobíjet z externího zdroje elektrické energie
- hybrid (FHEV), plně hybridní pohon, vybavený elektromotorem, umožňující i samostatnou jízdu, při které je v činnosti pouze elektromotor
- elektromobil, jako vozidlo výhradně s elektro pohonem, a to:
 - BEV – vozidlo s bateriovým pohonem
 - EREV – výhradně elektrické vozidlo s prodlouženým dojezdem (za pomoci částečného dobíjení akumulátorů jednotkou se spalovacím motorem)

Další součástí je pořízení chytrých dobíjecích stanic pro dobíjení elektricky poháněných vozidel, tzv. smart wallboxy (dále také „dobíjecí stanice“). Technická specifikace dobíjecích stanic:

- připojení na 3f rozvod 400V/50Hz s možností připojení 1f (230V/50Hz); se zásuvkou nebo zástrčkou umožňující nastavení výkonu nabíjecí stanice pevně nebo v reálném čase v závislosti na volném příkonu;
- stanice má možnost změny výkonu založené externím nebo interním řídicím systémem např. HDO, FVE, load management apod. a umožňuje vzdálenou uživatelskou správu;
- nabíjecí stanice zaznamená energii dodanou do vozidla, začátek a konec nabíjecího cyklu nebo jeho ukončení a splňuje požadavky pro připojení do elektrické sítě dle ČSN a souvisejících norem.

Vodíkový pohon má podobnou image jako elektromobil. Lidé vnímají jeho šetrnost k životnímu prostředí a mezi největšími nevýhodami zmiňují nedostatečnou síť čerpacích stanic. Na rozdíl od elektromobilů i malou nabídku vozidel. Přesto, že vodíkový pohon patří k nejméně známým z alternativních pohonů, je zřejmé, že se v následujících letech nejvíce rozšíří.

Opatření 2.1.3.b: Podporovat služby sdílené mobility

Sdílená mobilita nabízí flexibilní, prostorově i materiálně efektivní využívání zdrojů. Carsharing, Carpooling, sdílení kol nebo spolujízda jsou trendem budoucnosti a při jejich dostatečném rozšíření a odladění služeb je možné, že část obyvatel (zejména ve městech) nebude vlastnit osobní automobil, čímž dojde ke snížení prostorových nároků parkování a zlepšení kvality života.

Sdílená dopravní služba - MaaS (Mobility as a Service)

MaaS představuje posun od osobních způsobů dopravy k řešení mobility, která jsou přijímaná jako služba. Jde o kombinaci dopravních služeb od poskytovatelů veřejné a soukromé dopravy prostřednictvím jednotné brány, která vytváří a řídí cestu, za kterou mohou uživatelé platit pomocí jediného účtu. Uživatelé mohou zaplatit za cestu nebo měsíční poplatek. Základním konceptem MaaS je nabídnout cestujícím řešení mobility na základě jejich cestovních potřeb.

V současnosti lidé ve svém každodenním životě používají různé způsoby dopravy, a pokud každý z nich představuje jiný způsob placení, jinou jízdenku či jinou aplikaci, uživatel je pod tlakem. Konfrontace s rozmanitou nabídkou a velkým množstvím informačních zdrojů může v člověku vyvolat nepříjemné pocity. Integrované řešení, které vyhovuje potřebám uživatelů, představuje přístup k různým možnostem dopravy, jako jsou tramvaje, vlaky, jízdní kola, sdílená auta nebo autobusy, na jediné platformě. Platforma je schopná zkombinovat jednotlivé dopravní možnosti a nabídnout bezproblémovou cestu včetně informací v reálném čase a nabídkou různých možností platby.

MaaS je často používaný termín k popisu používání digitálních technologií, které integrují různé formy dopravních služeb do jedné mobilní služby dostupné na vyžádání

Carsharing - platba za dočasný přístup k vozidlu bez nákladů a odpovědností souvisejících s vlastnictvím vozidla. Uživatelé mají přístup k motorovým vozidlům připojením k organizaci, která provozuje flotilu vozidel rozmístěných na konkrétních místech.

Ride sharing - spolujízda a sdílení vozidla pro společnou jízdu do a ze zaměstnání.

Ride hailing služby jsou aplikace, které spojují cestující a místní řidiče využívající jejich osobní vozidla. Ve většině případů se jedná o pohodlný způsob přepravy tzv. door to door. Obvykle jsou levnější než používání licencovaných taxíků. V některých zemích jsou služby oznamování jízd regulovány stejným způsobem jako běžné taxíky (např. Uber a Lyft).

Mikromobilita

Jedná se způsob osobní v ve městech na kratší vzdálenosti, dopravními prostředky, která jsou skladnější a bezemisní např. jízdní kola, koloběžky (včetně elektrických) a malá elektrická vozítka.

- intuitivní a snadno použitelná možnosti mobility pro krátké cesty;
- poskytuje řešení poslední míle pro spojení veřejnou dopravou a může rozšířit spádové oblasti zastávek veřejné dopravy (nebo dokonce být součástí nabídky veřejné dopravy);
- technické a vymyšlené řešení, je atraktivní pro cílové skupiny, které by jinak nechtěly opustit svá auta;
- poskytuje údaje o mobilitě na podporu plánování infrastruktury plánovačům dopravy.

Prioritní oblast 3: INFORMACE

V neposlední řadě GDZK také rámcově popisuje rozvoj informačních služeb v sektoru dopravy především v oblasti telematických informací pro:

- cestující a řidiče, správce infrastruktury a provozovatele dopravy
- rozvoj integrovaných systémů v dopravě, moderní řízení kvality a koordinace v dopravě
- využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů

V souladu s koncepcí Chytrý kraj – Strategie rozvoje chytrého regionu Zlínského kraje 2030 je oblast mobility popsána jako Specifický cíl 3.2 Dostupná, ekologická a bezpečná SMART mobilita, která vychází z potřeby zvýšit dostupnost, včetně zkvalitnění základní dopravní infrastruktury, bezpečnost a využívání ekologických forem dopravy, ať v podobě nemotorové dopravy nebo zavedení infrastruktury pro alternativní pohony. Je zapotřebí budovat dopravní infrastrukturu se zavedenými SMART nástroji, včetně inteligentního systému řízení a rozvíjet inovativní technologie a integraci koordinované veřejné hromadné dopravy a nových uživatelských aplikací pro cestující. Rozpracování typových opatření je v koncepci: „Inteligentní řešení pro řízení dopravy Zlínského kraje“. Výše uvedený koncept je rozpracován v následujících kapitolách.

Strategický cíl 3.1: Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy

Základním cílem ITS je sběr a zpracování vstupních dat, dispečerský dohled, řízení provozu, poskytování dopravních a řídicích informací. Důležitým prvkem je správa systému s integrací telematických zařízení, scénářů řízení provozu na sjednoceném komunikačním rozhraní pro webové a mobilní aplikace, včetně analytických aplikací pro tvorbu dopravně inženýrských scénářů.

Specifické cíle

Přehled řešených specifických cílů, které náleží do Strategického cíle 3.1:

- **Specifický cíl 3.1.1: Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče**
- **Specifický cíl 3.1.2: Zkvalitňovat informační služby pro správce**
- **Specifický cíl 3.1.3: Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy**

Specifický cíl 3.1.1: Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče

Předmětem specifického cíle je nabídnout v horizontu do roku 2050 maximálně kvalitní informační servis o silniční síti určený zejména pro řidiče a cestující. Tento specifický cíl je naplňován následujícími opatřeními:

Opatření 3.1.1.a: Minimalizovat počet cest a potřeb přemístování osob

Obecným předmětem tohoto cíle je krajskými prostředky motivovat a podněcovat udržitelné formy dopravy na silniční síti Zlínského kraje včetně motivace účastníků dopravy. Klíčovým opatřením je přerozdělení podílu přepravy z převládající osobní individuální automobilové dopravy na veřejnou dopravu. V oblasti nákladní dopravy je udržitelnost taktéž hlavním cílem. Minimalizace počtu cest spočívá v optimalizaci přepravních proudů u pravidelných nákladních doprav tak, aby maximální možné množství přepravních objemů bylo realizováno železniční dopravou, případně bylo napojeno na intermodální terminály.

Opatření 3.1.1.b: Propojovat zařízení pro provozní informace

Cílem tohoto opatření je nastavit sdílený krajský systém pro řízení provozních informací. Ten bude v aktuálním čase poskytovat propojení dispečerských systémů SŽ, ŘSD a Krajské údržby silnic ŘSZK s cílem sdílet provozní informací napříč módy tak, aby mohly být spoje veřejné dopravy v aktuální situaci preferovány. Klíčové je nastavit takové podmínky, při kterých nedochází ke zpoždění spojů veřejné dopravy.

Opatření 3.1.1.c: Zavádět proměnné dopravní značení

Stěžejním úkolem tohoto opatření je zavést moderní proměnné dopravní značení na vybraných úsecích silniční sítě II. a III. tříd, na kterých lze tyto systémy efektivně využít. Podrobnější lokalizace těchto značení vzejde z další podrobnější analýzy.

Efektivita tohoto systému spočívá v úspoře nákladů a záboru místa pro jednotlivá značení, která navíc mohou být v čase podle situace v reálném čase měněna a tím řídit a usměrňovat silniční provoz. Systém proměnného dopravního značení by měl být koordinován s technologií „Zařízení pro provozní informace“, která zobrazuje zprávy pro účastníky provozu.

Hlavní výhodou je jednoduchá a rychlá změna symbolů, značné zvýraznění dopravní značky a nízké náklady na údržbu.

Specifický cíl 3.1.2: Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury

Hlavní přínos tohoto cíle spočívá ve zkvalitnění dostupnosti informací o silniční síti pro správce infrastruktury (ŘSZK + spolupráce ŘSD). Cílem je zefektivnit a zmodernizovat stávající informační systém za použití moderních technologií analytických nástrojů pro související analýzy krajem spravované silniční infrastruktury.

Opatření 3.1.2.a: Monitorovat intenzity dopravy

Cílem tohoto opatření je zvýšit počet monitorovaných úseků moderními telematickými nástroji na vybraných místech tak, aby bylo možné sledovat případné meziroční změny v dopravním zatížení na daných krajských komunikacích. Podrobnější lokalizace těchto systémů vzejde z další podrobnější analýzy.

Výsledky mohou být následně porovnávány s daty Celostátního sčítání dopravy ŘSD. Data mohou v důsledku sloužit jako podkladový materiál pro rozhodování o výstavbě nových přeložek, staveb případně homogenizací silnic II. a III. tříd.

Opatření 3.1.2.b: Zlepšit odolnost infrastruktury

Cílem tohoto opatření je zavést na vybraných komunikacích Zlínského kraje systém vysokorychlostního vážení silničních vozidel pro přímé pokutování přetížených nákladních vozidel. Podrobnější lokalizace těchto systémů vzejde z další podrobnější analýzy.

Očekávané přínosy vysokorychlostního vážení jsou snížení nákladů na opravu a údržbu silniční infrastruktury, nepřetržitá kontrola vozidel a v důsledku i zvýšení bezpečnosti silničního provozu na komunikacích v krajské správě.

Získané údaje slouží pro optimální hospodaření s vozovkou a lepší organizaci řízení vozidel. Díky systému dochází k získání reálných podkladů o skutečném zatížení silniční komunikace a v dlouhodobém horizontu slouží krajské správě silnic pro účely dimenzování vozovek.

Systém také umožňuje stanovit poplatky za užívání silniční komunikace v závislosti na celkové hmotnosti vozidel a ujeté dráze [t/km].

Opatření 3.1.2.c: Zavádět telematiku pro údržbu infrastruktury

Hlavním přínosem tohoto opatření je monitoring fyzických podmínek na vybraných úsecích silniční sítě II. a III. tříd. Podrobnější lokalizace těchto systémů vzejde z další podrobnější analýzy.

Dopravní telematika pro údržbu infrastruktury propojuje dopravní infrastrukturu s informačními systémy a telekomunikačními technologiemi. 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, případně meteorologická data, (pro predikci a zjištění namrzání vozovky, tvorbu mlhy), a provozní data.

Meteorologická data se využijí pro zvýšení bezpečnosti jízdy omezením rychlosti vozidel v případě nepříznivých klimatických podmínek. Systém dokáže analyzovat základní meteorologické jevy, jako jsou teplota vozovky, rosný bod, tvorba náledí a tvorba mlhy a v důsledku predikovat například namrzání vozovky, zjištění úrovně hustoty mlhy nebo smogu.

Meteorologická data se využijí i pro případné podsystémy informací o překážkách provozu a povětrnostních podmínkách a podsystémy varování před nehodami a kongescemi, které mohou být začleněny do navrhovaného systému liniového řízení dopravy.

Opatření 3.1.2.d: Pořizovat informační modely staveb (BIM)

Cílem tohoto opatření je užívání moderních informačních modelů budovy (BIM – Building Information Modelling), které usnadňují výměnu informací v rámci procesu výstavby a užívání projektů nových budov.

Pro účely krajské správy silnic model umožňuje tvořit a spravovat projekty pozemních a inženýrských staveb na silniční síti Zlínského kraje. Moderní softwarové nástroje nabízí široké portfolio řešení pro návrh, vizualizace, simulace a spolupráci vycházející z modelu BIM.

Specifický cíl 3.1.3: Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy

Hlavním obsahem tohoto cíle je přenášet novinky z oblasti informačních technologií do zkvalitnění a zlepšování veřejné dopravy. Nejen pro uživatelskou přívětivost pro cestující, ale také zlepšování systémových podkladů pro objednatele a dopravce.

V tomto specifickém cíli se podrobněji věnujeme některým možnostem těchto moderních prvků do veřejné dopravy a v rámci rozvoje integrované dopravy Zlínského kraje.

Opatření 3.1.3.a: Rozvíjet pokročilé informační systémy a odbavení cestujících

Nové technologie (SMS, MMS, NFC atd.) přispívají k vyšší spokojenosti a plynulosti pohybu cestujících, zároveň zvyšují účinnost výběru jízdného oproti současným platebním metodám. Mezi hlavní cíle patří snaha o snížení nákladů na distribuci jízdních dokladů, možnost implementace nových služeb a pokud možno i rozšíření počtu cestujících zjednodušením nákupu jízdenek nebo rozšířením portfolia služeb. V této oblasti je nutné analyzovat a rozvíjet především elektronické systémy odbavení na základě technologií RFID (Radio Frequency Identification) jako jsou:

- bezkontaktní čipové karty v proceduře pasivní technologie Check-In/Check-Out (CICO), a to podle ujeté vzdálenosti, nebo s časovým limitem jízdného (jako „peněženka“ na dopravní kartě, nebo přímo bankovní platební karta),
- bezkontaktní technologie NFC (Near Field Communication) vyvinutá pro mobilní telefony, jako bezkontaktní identifikátor, bezkontaktní čipová karta nebo jako přenosný RFID terminál.

Rozvoj technologií v oblasti GSM (Global System for Mobile communications) jako celosvětového standardu pro mobilní digitální komunikaci, umožňuje aplikace:

- SMS jízdenky, která umožňuje objednání elektronické jízdenky prostřednictvím SMS odeslané z mobilního telefonu. Od provozovatele systému se vrátí zpráva, kterou se cestující prokazuje při přepravní kontrole jízdních dokladů,
- MMS jízdenka objednanou pomocí SMS odesláním specifického textu na dané telefonní číslo, podobným způsobem jako SMS jízdenku. Tvar MMS jízdenky tvoří QR kód pro kontrolu dokladu.

Systémy musí splňovat technické a technologické požadavky jako je otevřenost a kontrola systému, dostupnost a víceúčelovost, podpora bonusů a zvýhodnění pravidelných cestujících. Systém musí také splňovat kvalitativní požadavky jako je jednoduchost, bezpečnost, ekonomické náklady a spolehlivost systému.

Primárním cílem aplikací elektronického platebního systému je udržet, nejlépe však zvýšit zájem cestujících o veřejnou dopravu. Také podporuje optimalizaci nabízených veřejných služeb a jejich marketing za účelem přiblížení a zatraktivnění pro zákazníky, s cílem zlepšení kvality, zvýšení životní úrovně a atraktivity pro obyvatele a návštěvníky regionu.

Mobilní aplikace a bezkontaktní platba jízdného

Využití mobilu je dnes samozřejmostí a aplikace je nezbytnou součástí kvalitního dopravního systému. Cestující má všechny informace na jednom místě a stále k dispozici:

- nákup jízdenky přímo k vyhledanému spojení, bez nutnosti vyhledávat informace o tarifu nebo vybírat správnou jízdenku
- sledování online polohy vozidel – mnoho uživatelů hledá nejlepší možnou trasu na základě aktuálních dat z provozu
- vyhledávání spojení včetně využití aktuálního zpoždění – vyhledávač počítá s případným zpožděním a (ne)stihnutím přípoje
- zvýrazněná trasa spoje – možnost aktivního plánování trasy (místa nástupu nebo výstupu).
- možnost zobrazení detailu složitějších uzlů a aktivní navigace v něm

Využívání a aktivní nabízení bezkontaktního nákupu a platby jednotlivého i dlouhodobého jízdného má mnoho výhod pro všechny zúčastněné strany:

- nákup jízdního dokladu možný kdekoliv – nižší nároky na vybavení vozidel nebo zastávek automaty na jízdenky
- preference bezkontaktních plateb z důvodu omezení manipulace s hotovostí, ke které dochází většinou při platbě jízdného u řidiče. Eliminace a minimalizace času stráveného při odbavování cestujících
- odpadá nutnost mít nosič kuponu / elektronické peněženky. Cestující může mít vše v mobilu, který má vždy u sebe. Není nutné vydávat jiné druhy nosičů, pro které je nutné budovat a udržovat technickou infrastrukturu
- možnost zakoupit jízdenku před nástupem – zkrácení odbavení ve vozidle, postačují kratší pobyty v zastávkách
- sledování množství a částky utracené na jízdném – propočítá výhodnosti kuponu s možností automatického upozornění po překročení nastaveného limitu

Opatření 3.1.3.b: Modernizovat řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy

Systémy řízení kvality a koordinace veřejné dopravy jejich vyhodnocování je důležité pro spolupráci jednotlivých druhů dopravy, ale i pro návaznosti na ostatní systémy dispečerského dohledu. Programové vybavení a systémy jsou popsány v Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje. Systémy, které tvoří základní pilíř řízení provozu, mohou být doplněny podpůrnými programy pro zajištění co možná nejvyšší míry zautomatizování procesů a poskytování komplexního přehledu.

Monitorování provozu vozidel jednotlivých výrobců (MPVDesktop, MPVNet, Sprinter, Operátor DSS apod.) musí mít potřebnou užitnou hodnotu dispečerských programů z hlediska uživatelského komfortu, nebo poskytovaných funkcí: přehlednost zobrazení, přiřazení vozidla k výkonu, garantované návaznosti, komunikace s řidiči, avíza, neodjeté spoje a možnost poskytování informací cestujícím pomocí zastávkových panelů.

Díky možnosti statistického zpracování dat o vytíženosti dopravních prostředků ze strany koordinátora systému veřejné dopravy, objednatelé či dopravce mohou tito aktéři lépe přizpůsobit provozní schéma potřebám cestujících.

Opatření 3.1.3.c: Zlepšovat marketing a propagaci značky ID ZK

Internetové stránky ID-ZK.cz mají za cíl být prostředníkem pro cestujícího, který je bude využívat jako základní informační nástroj při plánování využití linkové i drážní dopravy na území Zlínského kraje. V případě komunikace s veřejností prostřednictvím dalších médií se KOVED soustředí na prezentaci důležitých událostí ve veřejné dopravě, změn jízdních řádů a prezentaci systému organizace veřejné dopravy. V rámci propagace ID ZK bylo zpracováno logo ID ZK a Základní manuál použití značky. Název připravovaného integrovaného systému „Zetko“ a logo byly registrovány u Úřadu průmyslového vlastnictví jako národní ochranné známky. V rámci propagace systému bude aktualizován webový portál www.id-zk.cz, byla zřízena facebooková stránka Integrované dopravy Zlínského kraje a ID ZK je dostupná také na Twitteru. Aktualizovaný webový portál www.id-zk.cz bude na svých stránkách obsahovat interaktivní vyhledávání spojení, tarif ID ZK a smluvní přepravní podmínky ID ZK, kompletní informace a manuály, týkající se čipové karty, propagace ID ZK, informačních kanceláří a informace o plánovaných uzavírkách na silnicích a železnicích.

V rámci propagace ID ZK jsou dále připravovány:

- letáky a kalendáře pro informační kanceláře
- infografika ohledně technicko-provozních standardů v kraji
- letáky a plakáty k tarifu a smluvním přepravním podmínkám
- polepy infocenter a online letáky cestujeme vlakem ve Zlínském kraji,
- letáky propagující novou čipovou kartu.

Strategický cíl 3.2: Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů

Znalost a monitoring dopravní sítě nám pomáhá při efektivnějším řízení provozu, informování veřejnosti a při optimalizaci nákladů mobility. GIS řešení umožňuje jak správu a modelování dopravní infrastruktury, tak například monitoring dopravních nehod, uzavírek či sjízdnosti vozovek a je také nástrojem pro vizualizaci těchto dopravních informací a dat směrem k jejich uživatelům.

Pomáhá také při analýzách dopravní obslužnosti v kraji a podporu rozhodování, která pomáhá na všech úrovních procesu řízení, umožňuje optimalizaci postupů a plánování dopravy. Také při řadě analytických úloh a při práci s živými daty v terénu i v kanceláři (síťové analýzy, výpočet zátěže životního prostředí, vizualizaci krizových situací nebo plánování uzavírek), je GIS jedním z vhodných nástrojů při řešení dané situace na základě různých zdrojů dat, např. při využití FCD (Floating cars data) dat, která jsou založena na s kontinuálním monitorování dynamiky dopravních proudů na dopravní síti v reálném čase apod.

Důležitým výstupem bude rozhraní do navigačních systémů využívaných většinou řidičů pro optimalizaci jejich výstupů v souladu s požadavky ZK na bezpečnost a plynulost dopravy na území kraje. Data ze zařízení monitorujících kvalitu komunikací budou využita pro správce dopravní cesty, organizace údržby komunikací pro zajištění efektivní a včasné údržby komunikací. Výstupy z monitoringu budou zpracovány do krajského GIS prostředí a následně využity pro určení problémových míst a využití v dopravní ústředně.

Specifické cíle

Přehled řešených specifických cílů, které náleží do Strategického cíle 3.2:

- **Specifický cíl 3.2.1: Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy**
- **Specifický cíl 3.2.2: Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility**

Specifický cíl 3.2.1: Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy

Opatření 3.2.1.a: Propojovat veřejnou dopravu s ostatními systémy a aplikacemi řízení dopravy

Adaptivní řídicí systémy veřejné dopravy na základě aktuálních a historických dat o chování cestujících jsou důležité pro účely automatického sběru dopravně bohatých anonymních dat pro tvorbu modelů vytížení dopravních linek a predikci poptávky. Např. využití kombinace datových zdrojů multimodálního plánovače, systému dispečinku a zúčtovacího systému, schopnosti přiřazovat transakční a další informace ke konkrétnímu spoji ve skutečném čase jízdy.

Využití standardních kamerových systémů, instalovaných ve vozech a zastávkových označnicích je možné pomocí pokročilých metod zpracování obrazu a strojového učení extrahovat dopravně relevantní data o každém jednotlivém cestujícím (doba nástupu, místo a čas nástupu, místo a čas výstupu a doba výstupu apod.). Tato data je možné následně uplatnit ve vývoji predikčních modelů a algoritmů pro adaptivní a efektivní řízení veřejné dopravy.

Také vývoj technických prostředků, které umožní cestujícím se zrakovým postižením lepší orientaci ve veřejné dopravě formou akustických informací podávaných informačním systémem před nástupem a ve vozidle využitím nově vytvořených uživatelských aplikací pro tzv. chytré telefony. Vývoj a realizace rádiového povelového přijímače, pro detekci žádostí zrakově postižených osob o poskytnutí akustických informací a vytvoření potřebného softwaru pro vozidlový informační systém. V neposlední řadě mobilní aplikace pro chytré telefony s akustickým výstupem pro poskytování informací o trase a průběhu jízdy vozidla.

Opatření 3.2.1.b: Koordinovat veřejnou dopravu s telematickými systémy na infrastruktuře

Důležitým opatřením je rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility v oblasti integrace moderních odbavovacích a informačních systémů veřejné dopravy (dražní, autobusové a městské hromadné dopravy) s napojením na ostatní systémy aplikací řízení dopravy (preferance apod.).

Je nutné zvyšovat ochranu, odolnost (resilience) a bezpečnost prvků infrastruktury vůči aktuálním a potencionálním budoucím ohrožením. Opatření je zaměřeno zejména do oblasti predikce významných ohrožení infrastruktury a návrh technických opatření ke zvýšení ochrany měkkých cílů uživatelů veřejné dopravní infrastruktury a ochrany osob při evakuaci cestujících z prostor dopravních terminálů, železničních stanic, včetně sdílení a poskytování informací o hrozbách a incidentech na prvky dopravní infrastruktury.

Tuto oblast rozpracovává koncepce „Inteligentní řešení pro řízení dopravy Zlínského kraje“. Začlenění inteligentních řešení v dopravě do integrovaného dopravního plánování (územního plánování, sdílení/separování dopravního prostoru, optimalizace veřejné dopravy, spolupráci všech módů dopravy aj.). Koncepce dále propojuje opatření v oblasti technické a organizační spolupráce systémů na národní a regionální úrovni.

Opatření 3.2.1.c: Zavádět inteligentní spolupráci dispečerského řízení veřejné dopravy

Součástí koordinátora dopravy je dispečink, mající přehled o veškerém dění v síti. Ten reaguje na mimořádné události hlášené přímo řidiči (nikoliv dopravcem) nebo zjištěné dohledovým systémem (například zpoždování konkrétní linky) a podniká kroky k co nejmenšímu narušení systému a návratu k plánovanému stavu. Součástí činnosti by měl být i dohled nad dodržováním garantovaných přestupních vazeb, zejména v případě menších (ale tolerovaných) zpožděních.

- řidiči vozidel komunikují s koordinátorem, odpadá mezikrok a filtr informací dopravcem
- vyšší postavení vůči dispečinkům jednotlivých dopravců
- v provozu celotýdenně po celou dobu provozu systému (04 až 24) – provoz je nutno zahájit před výjezdem prvních vozidel na linku, aby bylo možné řešit výpadky a eliminace již u prvních spojů; součástí je též infolinka ve shodné provozní době
- nutný kvalitní a vyškolený personál s odpovídajícími schopnostmi a znalostmi o linkovém vedení, systému, příslušných zákonů a nařízení
- operační vozidlo – řešení problémů a pomoc v terénu, namátkové kontroly řidičů
- sledování pravidelných problémů – náměty pro úpravy vedoucí k vyšší kvalitě a stabilitě. Poznatky z provozu je dobré projednat s technology dopravu

Specifický cíl 3.2.2: Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility

Základním stavebním kamenem společnosti jsou dnes data. Ta generovaná veřejnou dopravou jsou velmi důležitá pro organizátora i širokou veřejnost. Jsou poskytována volně, v aktuálním čase a ve strojově čitelném formátu k možnému využití v nejrůznějších podobách.

Opatření 3.2.2.a: Systematicky sbírat data z dopravy a využívat v aplikacích

Hlavní informací ke zjišťování je poloha a zpoždění vozidla, kterou lze snadno přenést do mapy či odjezdové tabule. Dnes je možné sledovat i obsazenost vozidel pomocí dveřních čidel nebo kamer, které vyhodnocují obraty v zastávkách a dokážou s dobrou přesností kontinuálně a v reálném čase získávat data o obsazenosti jednotlivých spojů.

- volné sdílení dat ve strojově čitelném formátu
 - Aktuální poloha vozidla, odchylka od jízdního řádu a obsazenost vozidla
 - Typ vozidla nebo jeho parametry (klimatizace, nízkopodlažní, kloubový...)
- informovat o typu vozidla podle skutečného vypravení, nikoliv jen podle JŘ – například nízkopodlažní / vysokopodlažní autobus, klimatizovaný vůz, chybějící vagon soupravy a podobn
- aktivní upozornění na mimořádnosti a zpoždění linek včetně jejich odhadované velikosti, na viditelném místě při spuštění aplikace, případně při vyhledání spojení

Opatření 3.2.2.b: Aplikovat výsledky výzkumu v oblasti dopravy

Jedná se především o nové metody monitorování, modelování, řízení, ovlivňování, podpory a zpoplatnění mobility. Čekají nás úlohy spojené s efektivním plánováním rozvoje dopravní infrastruktury, regulací poptávky pomocí cenových mechanismů, nástroji ovlivňujícími rozhodování lidí a systémy vzdělávání koncových uživatelů. Dlouhodobým strategickým cílem je vytvoření komplexní informační nadstavby nad dopravou s využitím nových nástrojů dopravní informatiky a její integrace do stávajících telematických systémů.

Pravidelné přepravní průzkumy

Pravidelnými přepravními průzkumy je nutné sledovat vývoj počtu cestujících a případně provést korekci linkového vedení nebo časových poloh spojů. Takové změny by měly být jen ojedinělé a prováděné maximálně jednou ročně, nejlépe při celostátní změně jízdních řádů v prosinci. Cílem je dlouhodobě stabilizovaná a neměnná síť, kterou si bude cestující pamatovat.

Sbíraná data budou podle nastavených kritérií automaticky vyhodnocována a uchovávána pro vyhodnocování trendů. Sběr dat je vhodné kontinuálně ověřovat občasným kontrolním měřením v terénu, u různých vozidel a dopravců pro ověření správnosti měřených dat.

- Vybavení prostoru dveří čidly nebo kamerami s automatickým počítáním cestujících.
- Volně dostupný přenos dat obsazenosti v reálném čase.
- Doplnkové průzkumy prováděné pracovníky – směrový průzkum, anketní atd.

Aplikace poznatků z programů Vědy a výzkumu - Doprava 4.0

Doprava 4.0 (v návaznosti na Průmysl 4.0) je efektivní, čistá, tichá a udržitelná. Využívá ekologické módy dopravy, vhodně je kombinuje, využívá řešení chytrých systémů, je flexibilní, výrazně automatizovaná a autonomní. Na základě dat je možné dobře plánovat nebo reagovat na změny.

Stále častěji se objevuje pojem „Mobilita jako služba“ (původně MaaS: Mobility as a service). To znamená, že službou je zajištění mobility na základě využívání veřejných i soukromých možností dopravy. Aplikace /

vyhledávač cest uživateli nabízí jednotlivé možnosti dopravy do zadaného cíle, včetně odhadu doby cesty a jejího uhrazení. Součástí jsou všechny módy dopravy, veřejné (železnice, MHD, taxislužby včetně alternativních), sdílené (carsharing, spolujízda, sdílená kola, do budoucna autonomní vozidla), bezmotorová doprava (pěší chůze) a jejich výhodná kombinace. Tyto nabídky zohledňují aktuální situaci, jako například vzdálenost ke sdílenému kolu či nástupnímu místu VHD, dopravní situaci, zpoždění spoje a jiné.

Zároveň je nutné do praxe zavádět poznatky výzkumů, které jsou zaměřené na zefektivnění procesů či využití zdrojů v dopravě. Typicky jsou takovými programy Věda a výzkum (VaV) či programy Technologické agentury ČR. Cestující se může snadno kvalifikovaně rozhodnout podle svých požadavků (cena, rychlost, spolehlivost, dostupnost). Flexibilní cenovou politikou je možné z(ne)výhodnit různé možnosti dopravy oproti ostatním, v reakci na aktuální situaci i obecně. Platit je možné jednotlivě či formou časového předplatného.

Opatření 3.2.2.c. Začlenit inteligentní řešení v dopravě do integrovaného dopravního plánování

Průřezovým cílem SMART mobility je začlenění inteligentních řešení v dopravě do integrovaného dopravního plánování (územního plánování, sdílení/separování dopravního prostoru, optimalizace veřejné dopravy, spolupráce všech módů dopravy atd.). Bude optimalizovat systémy udržitelné dopravy a inteligentní propojení s infrastrukturními opatřeními na dopravní cestě. Propojí opatření v oblasti technické a organizační spolupráce telematických systémů na národní a regionální úrovni.

Cílem je zkvalitnění využívání dopravní infrastruktury, snížení dopravních kongescí, zvyšování bezpečnosti provozu, ekologie dopravy, ekonomiky provozu a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy. Je zapotřebí budovat dopravní infrastrukturu se zavedenými SMART nástroji, včetně inteligentního systému řízení a rozvíjet inovativní technologie a integraci koordinované veřejné hromadné dopravy a nových uživatelských aplikací pro cestující.

Data shromažďovaná městy, obcemi, soukromými provozovateli a ostatními aktéry v území – především z dopravních detektorů a systémů (například parkovací systémy, meteočidla, polohy spojů MHD a podobně) – jsou zpracovávána podle principů big data a poskytována dalším aktérům v oblasti dopravy. Data budou zpracovávána Centrální řídicí jednotkou, která je bude zpracovávat pro monitoring a řízení dopravy. Tato bude navázána na systém big data s využitím dat Národního registru dopravních informací.

Velmi užitečná jsou data o pohybu od mobilních operátorů, která velice přesně a neinvazivně mapují přepravní proudy obyvatel. Podle nich lze navrhovat vhodnou infrastrukturu a opatření k zajištění větší efektivity mobility, například k organizaci sítě linek veřejné dopravy.

Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů

Železniční doprava

Zabezpečení přejezdů

Na železniční síti Zlínského kraje se nachází zhruba desítka přejezdů, které dnes již nevyhovují intenzitám silničního a železničního provozu. Jedná se o jakékoliv přejezdy na silnicích I. tříd, dále pak o silnice II. třídy s nedostatečným zabezpečením (pouze výstražný kříž či absence závor) a případné další zatížené komunikace. Většinu těchto míst je žádoucí nahradit mimoúrovňovým křížením či osazením závor. Přejezdy pouze s výstražným křížem je vhodné postupně osazovat světelnou signalizací bez závor (alespoň ty významnější či rizikovější) a dbát na udržování rozhledových polí.

Zavádění ETCS

Zavedení evropského vlakového zabezpečovače dále zvýší bezpečnost železniční dopravy, neboť téměř eliminuje možné lidské pochybení při řízení drážního vozidla. Ve vyšších stupních pak umožňuje dokonce autonomní vedení vlaku či zvýšení propustné výkonnosti díky jízdě na absolutní zábrzdnu vzdálenost místo pevných prostorových oddílů. ETCS také umožní využít zatím nepoužívaný rychlostní profil V150, který díky vyššímu nedostatku převýšení může znamenat zvýšení rychlosti v obloucích o dalších 5 km/h a mírně tak zkrátit cestovní doby.

Automatizace řízení provozu

Další zvýšení bezpečnosti provozu je možné realizovat omezením vlivu lidského faktoru při řízení provozu. Vysoké zabezpečení provozu moderním zabezpečovacím zařízením, dnes dostupné víceméně jen na koridorech, je nutné postupně rozšířit na veškerou železniční síť a zajistit tak nejvyšší stupeň bezpečnosti. Všechny nově upravované tratě by měly umožňovat dálkové řízení, což značně snižuje personální náklady.

Silniční doprava (BESIP)

Jak vyplývá ze závěrů strategických dokumentů v analytické části (kapitola A.2.3), daří se ve Zlínském kraji dlouhodobě snižovat počet těžkých dopravních nehod a nehod s následkem smrti. Přesto je nutné i nadále pokračovat v zavádění dopravních opatření, které budou preventivně působit na snížení rizika dopravní nehody. Jak vyplývá ze statistiky nehod obsažené v kapitole 2.7 analytické části, Zlínský kraj byl v roce 2019 jediným krajem v ČR, který dosáhl historických minim usmrcených i těžce zraněných osob a jako jeden z dvou krajů v celé ČR úspěšně naplnil Strategii BESIP.

33/ Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob při silničních nehodách ve Zlínském kraji v letech 2009–2019 a srovnání s předpoklady NSBSP

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Usmrcení	43	31	35	33	41	27	24	22	19		232	28	14%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	43	33	31	28	26	24	22	20	19	17	204		
Těžce zranění	229	191	206	184	167	190	167	122	120		1 347	-15	-1%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	229	199	190	182	173	165	158	151	144	137	1 362		

Zdroj 33: CDV, v.v.i.

Zároveň je nutné pokračovat v aktivním přístupu jednotlivých měst, která v rámci své územní působnosti též stanovují strategie zvyšování bezpečnosti provozu na silnicích ve svých koncepčních dokumentech. Vlastními metodikami na zvyšování bezpečnosti provozu se řídí města Otrokovice, Kroměříž, Valašské Meziříčí či Vizovice.

V oblasti bezpečnosti silničního provozu by se Zlínský kraj měl zaměřit, v souladu s národní Strategii BESIP 2021-2030, zejména na snížení počtu obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod. V posledních pěti letech (od 1. 1. 2015 do 30. 4. 2021) došlo na území Zlínského kraje k 6 363 nehodám s následky na životě nebo zdraví, tj. u 29 % dopravních nehod. Většina nehod s následkem úmrtí osob se stala mimo obec. Vzhledem ke skutečnosti, že k dopravním nehodám s následky na životě nebo zdraví dochází zejména na silnicích I. třídy, je nezbytná spolupráce s MD a ŘSD. Na silnicích I. třídy se ve Zlínském kraji stalo v posledních pěti letech 41 % procent nehod s úmrtím, zejména v oblasti Chřibů na silnici I/50, v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva na silnici I/35, v okolí Uherského Brodu na silnici I/50 a také na silnici I/57 spojující Valašské Meziříčí a Vsetín. Možným řešením ke zvýšení bezpečnosti v místech častých dopravních nehod je snížení rychlosti, umístění radarů, častější policejní kontroly nebo také rozšíření svodidla se spodní pásnicí pro zvýšení bezpečnosti motocyklistů (brání podjetí svodidel při nehodě). K následkům na životě nebo zdraví došlo u naprosté většiny nehod s chodci (97 % nehod) či s cyklisty (95 % nehod). Také proto je klíčové se ve městech zaměřit na zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců a cyklistů, a jejich potřebám přizpůsobovat dopravní prostor.

Zvyšování bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích

Národní Strategie BESIP 2021-2030 navrhuje v rámci prioritní oblasti následující opatření:

- odstranění nehodových lokalit
- výstavba obchvatů měst a obcí
- zajištění postupné výstavby obchvatů měst a obcí
- aplikace prvků dopravního zklidnění na mimopáteřních komunikacích v intravilánu
- systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích
- uplatňování opatření „Zóna 30“ jako jedno z efektivních opatření na zklidnění dopravy v obytných částech měst a obcí
- instalace vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích a nových stavbách

34/ Vjezdový ostrůvek na vjezdu do obce Bedihošť



Zdroj 34: Mapy Google

Bezpečnost chodců

K nehodám s chodci docházelo ve Zlínském kraji v posledních pěti letech zejména na místních komunikacích (40 % nehod) a na silnicích I. třídy (24 % nehod), přičemž u 97 % nehod s chodci došlo k následkům na zdraví nebo životě osob. Vzhledem ke skutečnosti, že třetina nehod s chodci se stala na vyznačeném přechodu pro chodce, je nutné věnovat pozornost také zvyšování bezpečnosti na přechodech pro chodce. Pokud jde o přechody pro chodce přes silnice I. třídy, Policejní prezidium ČR má k dispozici přehled nebezpečných přechodů pro chodce na silnicích I. třídy na území ČR. Úplný přehled těchto míst je obsahem Přílohy 3.

Strategie BESIP Zlínského kraje na období 2012–2020 navrhuje v oblasti přechodů pro chodce následující aktivity: zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti. Mezi ně patří například udržovat a zlepšovat přehlednost chodců na přechodech, zvláště ve večerních hodinách a za snížené viditelnosti, zřizovat nasvícení přechodů nebo obnovovat vodorovné a svislé dopravní značení pro zdůraznění místa přechodu pro chodce.

Další možnosti řešení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce uvádí metodika CDV3. Zásadní je především řádné označení přechodu a jeho viditelnost z dostatečné vzdálenosti, aby byl zajištěn vizuální kontakt chodců a řidičů. V případě vysokých intenzit vozidel a chodců je nutno přechod rozdělit dopravním ostrůvkem, osadit poprávkou světelnou signalizací nebo ve výjimečných případech nahradit mimoúrovňovým křížením (podchodem nebo nadchod; je však třeba respektovat přirozené trasy chodců). Světelnou signalizací přechodu je též možné zřídit v místech, kde je nárazový výskyt většího počtu chodců a vysoká intenzita vozidel, například v blízkosti významných zastávek veřejné dopravy. Středovým ostrůvkem může být rozdělen i přechod, který je příliš dlouhý. Je velmi žádoucí zajistit rychlost na přecházené komunikaci maximálně na 50 km/h, zejména na průtazích zatížených komunikacích. Zvýšením protismykových vlastností nebo zvýšením drsnosti vozovky pomocí protismykového nátěru před přechodem pro chodce dojde ke snížení brzdné dráhy vozidla, což může odvrátit střet.

35/ Přechod pro chodce s ochranným ostrůvkem v Rožnově p. R.



Zdroj 35: Web města Rožnov pod Radhoštěm

³ https://ideko.cdv.cz/fileman/Uploads/Documents/1433509046IDEKO_VG_20112015013_r.pdf

Při zřizování dopravního ostrůvku je třeba dbát na zajištění dobrého rozhledu, čemuž často brání osazení značek příkazaného směru objíždění, jako například na obrázku výše. Tato značka bývá nejčastěji zřizována ve výši očí dospělého člověka, a vzhledem k průměru několika desítek centimetrů chodcům velmi výrazně zabraňuje v pohledu na přijíždějící vozidla. Její příliš nízké umístění může zase zcela zakrýt nižší postavy, zejména děti. V obou popsáných případech značky spolu se sloupkem podstatně znevýrazňují či zakrývají chodce a z pohledu řidiče tak může dojít k jeho snadnému přehlednutí. Reálný přínos nevhodně zřízeného ostrůvku může být často negativní. Tyto značky je proto nutné osazovat ve zmenšené podobě a dostatečně vysoko (se spodní hranou značky ve výši alespoň dva metry nad úrovní vozovky), aby byl zajištěn náležitý výhled pro obě strany.

Jedním z možností provedení středového ostrůvku je též zalomení dráhy chodců. Ti jsou změnou směru jednak zpomalení, takže nehrozí například náhle vběhnutí do vozovky, ale zároveň při průchodu středem komunikace úprava poskytne chodci pohled na přijíždějící vozidla, před kterými bude přecházet, aniž by musel otáčet hlavou a rozhlížet se. Takové řešení je vhodné především v místech přecházení větších skupin chodců (zajištění dostatečné kapacity ostrůvku) nebo u komunikací s potenciálem rychlé jízdy vozidel. Velmi důležité je správné provedení zalomení, aby chodec uprostřed šel proti směru jízdy vozidel, nikoliv zády k nim! Správný příklad takového místa je na následujícím obrázku.

36/ Zalomený středový ostrůvek se správně provedeným zalomením



Zdroj 36: vlastní dokumentace

Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů

Pro zklidnění dopravy v obytných částech obcí a městech je nutné aplikovat stavební změny a uspořádání komunikací realizací dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

37/ Dělicí pásy na silnici II/491 u Lípy



Zdroj 37: Google, Street View

Úpravy křižovatek a pravidelné revize dopravního značení

Úpravou nevhodných křižovatek, především zajištěním dostatečných rozhledů a téměř kolmého úhlu napojení, vyznačením hlavní pozemní komunikace podle skutečného dopravního významu a revizí srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení může dojít k výraznému snížení počtu dopravních nehod v intravilánu.

Dalším důležitým aspektem při správě pozemních komunikací je provádění pravidelných revizí stavebního uspořádání, viditelnosti a srozumitelnosti dopravního značení, pravidelné odstraňování zeleně zakrývající dopravní značení nebo výhled a revize rozhledových trojúhelníků křižovatek, zejména vzhledem k nově vzniklým či umístěným objektům.

V místech vyrovnaných intenzit křižujících se pozemních komunikací v intravilánu je vhodné zvážit výstavbu okružní křižovatky. Ta sníží rychlost vozidel a zajistí jejich plynulejší průjezd místem.

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na další období

Zlínský kraj je jedním ze 3 krajů v ČR (společně s Libereckým a Jihočeským), které si z důvodu plnění plánu v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (dále NSBSP) stanovily krajskou strategii kompatibilní s NSBSP, která byla zpracována za pomoci odborníků tak, aby bylo možné její postupné plnění.

Koncepce Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2011–2020 je založená na „Vizi 0“ s nosným záměrem: Učinime Zlínský kraj bezpečnějším. Pro období po roce 2021 nebyla zatím aktualizována Strategie bezpečnosti silničního provozu dokončena. Zlínský kraj však chce i nadále udržet současný trend snižování počtu smrtelných a těžkých nehod. Konkrétní cíle budou náplní aktualizované verze výše uvedeného dokumentu.

Cyklistická doprava

V posledních pěti letech došlo ve Zlínském kraji k více než 1 500 nehodám s cyklisty, z nichž většina se stala v obci. V případě 95 procent nehod došlo k následkům na životě nebo zdraví. Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2011–2020 navrhuje v oblasti cyklistické dopravy budování bezpečné cyklistické infrastruktury, metodickou podporu pro bezpečnost a komfort oddělené přepravy chodců a cyklistů budováním cyklistických přejezdů, metodickou podporu a rozvoj tzv. „sdílených prostorů“ na místních komunikacích nebo preventivní informační aktivity zaměřit na bezpečnou jízdu cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole.

38/ Obrázek 5. Sdílený prostor v ulici Mariahilferstrasse ve Vídni



Zdroj 38: Web Centra dopravního výzkumu (CDV)

Sdílený prostor funguje na jiném principu oproti přístupu, který se snaží co nejdokonaleji oddělit infrastrukturu pro jednotlivé druhy dopravy. Zatímco ve svém vyhrazeném prostoru má uživatel falešný pocit bezpečí a ztrácí přehled o svém okolí, řada úspěšných realizací sdílených prostorů ukazuje, že pohyb na společné ploše přirozeně stimuluje k větší pozornosti a pocitu odpovědnosti za druhé. Sdílený prostor bývá vytvořen tak, aby svým provedením kultivoval chování svých uživatelů. Nízká rychlost (20 km/h) minimalizuje pravděpodobnost vážné nehody, jednotná výšková úroveň sdíleného prostoru (s výjimkou nástupišť zastávek) navíc přispívá absencí obrubníků k bezbariérovosti města. Sdílené prostory jsou vhodné zejména pro místa se smíšenou funkcí a provozem, motorová doprava by neměla mít převahu a tranzitní povahu.⁴ Dle informací Centra dopravního výzkumu, v.v.i. zkušenosti ukazují, že sdílené zóny jsou bezproblémové při intenzitách provozu do cca 10 000 vozidel/24 h a 500 přecházejících chodců na 100 metrů délky.⁵

Možnosti řešení bezpečnosti cyklistů uvádí metodika CDV také⁶: Při větších intenzitách cyklistů (zejména na značené cyklotrase nebo cyklostezce zajistit mimoúrovňové křížení (spíše podjezdem, případně nadjezdem), výjimečně pak zřízením světelné signalizace. Přejezd pro cyklisty v extravilánu tvoří pro cyklisty riziko, neboť cyklista nemá na přejezdu pro cyklisty přednost. S využitím dopravního značení je ale možné snížit maximální dovolenou rychlost na komunikaci na 50 km/h (nebo méně) a zvýšit tak bezpečnost v místě křížení.

39/ Přejezd pro cyklisty s detekcí před příjezdem ke křižovatce, Brno, ulice Vídeňská



Zdroj 39: Web Prahou na kole

⁴ Více informací a příklady řešení sdíleného prostorů: <https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/novinka-sdileny-prostor/>

⁵ <https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/priklady-uspesnych-reseni-novinka-sdileny-prostor/>

⁶ https://ideko.cdv.cz/fileman/Uploads/Documents/1433509046IDEKO_VG_20112015013_r.pdf

Horizontální téma 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví

Mobilita nebo chcete-li pohyblivost je jedním ze znaků moderní společnosti, která a je navíc jedním z nejdůležitějších aspektů v zemi, která se označuje jako demokratická. Mobilitu lze definovat jako potřebu změny místa a doprava je pak realizační stránkou této potřeby.

Udržitelná doprava tak může být chápána jako rozvoj mobility osob nebo zboží s co nejmenším dopadem na životní prostředí tak, aby byly co nejméně ovlivněny generace současné nebo budoucí. Dopravní prostředky, které v současnosti nejvíce využíváme, nejsou udržitelné, znečišťují přírodu, ať už v lokálním nebo globální měřítku, a také způsobují zranění, a nepokrývají škody za jim způsobené externality (nehody, hluk, vliv na přírodu a krajinu, ekologická stopa vozidel a paliv, náklady na likvidaci apod.).

Přínosem jsou ovšem ekonomické důsledky přemístění zboží nebo osob pro prostředí, které vedou k hospodářskému rozvoji oblasti. Doprava také umožňuje člověku vybírat si pro své aktivity sociální i přírodní prostředí. Tyto dva důsledky dopravy musí být ve vzájemné proporcii, pokud možno harmonii. Zajistit tento vztah je hlavním úkolem dopravní politiky. Skutečnost, že celá řada důležitých environmentálních funkcí nemůže být ohodnocena tržními cenami, ani nemůže být definováno adekvátní vlastnictví. Je zřejmé, že v dané oblasti musí hrát veřejná správa základní a klíčovou roli.

Udržitelná mobilita je poměrně nový koncept, který však velmi dobře vystihuje potřeby globální společnosti. Je stále více zjevné, že životní styly moderních bohatých společností nevedou k udržitelným výsledkům pro budoucnost. To se týká také dopravního chování. V současné době je viděn prostor především v inovacích dopravní telematiky, zvyšování bezpečnosti a nových konceptech dopravy v metropolitních oblastech. Je to protiklad proti klasické regulaci a omezování. Dopravní provoz přináší velké celospolečenské přínosy, ale zároveň i negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Významným prvkem je snižování emisí z dopravy zajištěním plynulosti dopravy, rozvoje automobilizace a motorizace bez následných kongescí a podpora ekologicky šetrných druhů dopravy jako jsou železniční, veřejná, cyklistická a pěší doprava. Jde proto o průřezový problém, který se týká všech řešených priorit.

Železniční doprava

Elektrizace železniční dopravy

Doprava má v současné době významný dopad na životní prostředí. Tyto dopady lze obecně snížit postupným nahrazováním fosilních paliv elektrickou energií, která může z velké části pocházet z udržitelných zdrojů. Velký potenciál pro změnu z čerpání fosilních paliv ve prospěch elektrické energie lze najít u železniční dopravy. Ta je v současnosti považována za neekologičtější způsob hromadné osobní i nákladní přepravy. Mezi významná snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí lze považovat elektrizaci železniční sítě a zavedení souprav s elektrickým pohonem, které mají obecně větší zrychlení, nižší náklady na provoz, nižší produkci emisí CO₂ a jsou lehčí a tišší.

Aby bylo dosaženo požadované efektivity snížení celkového obsahu uhlíku ve výfukových plynech jednotek s dieselovým pohonem, je zapotřebí přechod k elektrifikované železnici. Z hlediska životního prostředí však záleží na tom, zda tato elektrická energie pochází z energetického mixu s převažujícími obnovitelnými zdroji energie. Česko má bohužel relativně nízký podíl elektrifikované železnice (35 %). Cílem Zlínského kraje je tento podíl navýšit a přispět tak nejen ke snížení negativních dopadů dopravy na zdraví obyvatel kraje, ale podílet se tím i na závazku Česka na plnění Pařížské dohody deklarující postupné snižování emisí uhlíku⁷.

⁷ V rámci Pařížské dohody se ČR jako člen EU přihlásila s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. (Zdroj: mzp.cz)

Silniční doprava

Infrastruktura pro nízkoemisní silniční dopravu

V rámci silniční dopravy je jedním z klíčových přístupů pro snížení zátěže na životní prostředí podpora zavádění u vozidel na alternativní pohon (elektromobily, hybridy, vodíkové automobily, biopaliva, líh, CNG atd.). Zvyšování podílu vozidel s el. pohonem či alternativní zdrojem lze z pohledu Zlínského kraje podpořit investicemi do rozšiřování plnicí a dobíjecí sítě. Investice a rozvoj doprovodné infrastruktury bude do budoucna organizován podle podílů jednotlivých vozidel v provozu a podle modelovaných prodaných vozidel s alternativními pohony. Na základě toho ZK měl vystavět nabíjecí a plnicí infrastrukturu pro jednotlivé alternativní pohony. Součástí infrastruktury je pořízení veřejných chytrých dobíjecích stanic pro dobíjení elektricky poháněných vozidel, tzv. smart wallboxy (dále jen „dobíjecí stanice“). Technická specifikace dobíjecích stanic je specifikována v Opatření 2.1.3.a.

Zavádění nízkoemisních zón ve městech

Jedním z účinných nástrojů k redukci neekologických externalit způsobených silniční dopravou je zavedení nízkoemisních zón ve městech. Forma zákazů v jednotlivých nízkoemisních zónách (na základě specifických parametrů, např. emisní norma vyšší než EURO 5, jen dieselové motory apod.) může být různá a měla by zohledňovat stávající specifické situace (např. stáří vozového parku, intenzity dopravy ve městě apod.). Zavedením nízkoemisních zón dojde k zabránění vjezdu vozidel do center měst. Tím dojde nejen ke snížení produkce emisí, ale i dopravní zátěže, což se ve výsledku projeví ve snížení dopadu dopravy na zdraví obyvatel měst. Alternativou zavedení nízkoemisních zón je změna organizace dopravy například formou snížení rychlosti v některých částech města, zavedení zón placeného stání, rezidentní parkování nebo zavedení mýta.

Zpoplatnění parkování v centrech měst

Nástrojem na zvýšení podílu cest udržitelnými formami dopravy je i zavádění zpoplatněných parkovacích ploch, zejména v centrech měst, což vede k demotivaci používání IAD k pravidelným cestám, pro které zpravidla existuje alternativní nabídka spojení veřejnou dopravou. Tento nástroj je však v rukou jednotlivých měst, proto Zlínský kraj může v této oblasti působit jen jako odborný poradní orgán, který bude koordinovat své aktivity na poli snížení počtu uživatelů IAD s jednotlivými městy.

Budování obchvatů měst

Dalším pozitivním nástrojem pro redukci ekologické zátěže na území je budování obchvatů na silnicích II. a III. tříd. Výhradním přínosem těchto staveb je odvedení podstatných částí přepravních proudů z intravilánů měst a obcí. Díky přítomnosti obchvatu se výrazně snižuje množství hlukové zátěže a emisní zátěže a díky nižší intenzitě dopravy se také zvyšuje bezpečnost provozu pro chodce a cyklisty. Vedlejším obecným přínosem výstavby obchvatů je nižší spotřeba pohonných hmot a s tím související nízká produkce emisí v silniční dopravě, které jsou způsobeny stabilní rychlostí vozidel v plynulém provozu po obchvatu. Podrobněji se tyto přínosy propisují v Opatřeních spadajících pod *Strategický cíl 1.1: Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu.*

Homogenizace parametrů silnic

Dalším nástrojem silniční dopravy je kromě budování obchvatů obcí také homogenizace parametrů silnic II. a III. tříd. Na vybraných úsecích (viz Specifický cíl 1.1.3: Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě) se na základě navrhovaných Opatření projeví přínos pro silniční dopravu v podobě plynulejší jízdy, která opět vede k nižší spotřebě pohonných hmot, a tím nižší produkci emisí v silniční dopravě díky stabilní rychlosti vozidel v plynulém provozu po silnici s homogenizovanými parametry.

Veřejná doprava a multimodalita

Nízkoemisní pohony autobusové doprava

Jedním ze zásadních faktorů ovlivňujících produkci emisí z autobusové dopravy je zavádění nových autobusů s moderními motory splňující přísné emisní normy EURO 5, EURO 6 a výhledově i EURO 7. Další možnou strategií pro dosažení požadovaných snížení emisních hodnot je zavedení autobusů s alternativními pohony, jako je např. CNG, autobusy s hybridním pohonem, elektrobuses nebo autobusy s palivovými články přeměňující uhlovodík nebo vodík na elektrickou energii.

Zavedením autobusů s alternativními pohony dojde ke snížení produkovaných emisí, k odstranění závislosti na fosilních palivech a ve svém důsledku i k úsporám nákladů na provoz

Zvyšování podílu veřejné dopravy na celkovém modal splitu

Další možností pro omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí je zvyšování podílu veřejné dopravy v rámci volby dopravního prostředku. Na základě navrhovaných opatření tohoto dokumentu je cílem Zlínského kraje měnit podíl modal splitu ve prospěch užívání veřejné dopravy. Důsledkem zvýšení podílu veřejné dopravy, resp. přerozdělení přepravených cestujících dojde ke snížení emisní zátěže.

Budování terminálů P+R, B+R a K+R

Budování terminálů P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů, respektive intermodální dopravy. Nástrojem vedoucím ke snižování emisí je možnost odstavit automobil a pokračovat v cestě udržitelnou formou dopravy (veřejná hromadná doprava, železniční doprava, autobusová doprava). Důležité je vybudovat terminály P+R na vhodných místech tak, aby došlo k synergickému efektu propojením výhod IAD, která zajistí cestu u místa bydliště na nejbližší terminál a využití návazné železniční či autobusové dopravy jako prostředku, kde je možné využít čas smysluplněji než řízením vozidla, ani není nutné hledat a platit za parkovací místa ve městech.

V jednotlivých přestupních terminálech, nádražích a železničních stanicích, zastávkách jsou navrhovány lokality pro parkoviště P+R pro osobní vozidla, B+R pro úschovu jízdních kol a místa K+R sloužící ke krátkodobému zastavení, vše doplněné o infrastrukturu zajišťující dobré napojení z oblasti. Podrobněji se tomuto tématu věnuje Opatření 1.2.1.a: Propojovat jednotlivé dopravní módy dopravy.

Budování multimodálních terminálů

Základním předpokladem pro snižování ekologické zátěže způsobené nákladní dopravou je vybudování multimodálních terminálů, které umožní překládání nákladu ze silniční nákladní dopravy na železniční dopravu. Hlavním cílem je minimalizace podílu přepravy po pozemních komunikacích, většina přepravy probíhá po železnici nebo po vodní infrastruktuře. V případě Zlínského kraje jde o výstavbu multimodálních terminálů ve strategických a logisticky výhodných místech jako je v dnešní době terminál v Lípě nad Dřevnicí. Překládání nákladu ve svém důsledku sníží emisní i hlukové zatížení na silniční síti.

Stavby musí být zároveň koordinovány s modernizacemi současné dopravní infrastruktury. Příkladem je modernizace a elektrizace železniční trati Otrokovice – Vizovice, která významně pomůže navýšit rychlost a sníží emisní zatížení způsobené nákladní dopravou směřující do terminálu kombinované dopravy v Lípě nad Dřevnicí (podrobněji viz Opatření 1.1.4.a: Zvýšit rychlost a kapacitu stávajících tratí).

Celkově lze budováním multimodálních terminálů prostřednictvím synergických efektů dosáhnout významných úspor z hlediska ekologické zátěže, a to nejen v oblasti emisní zátěže, ale i hlukové zátěže či zmírnění dopadů nákladní tranzitní dopravy na zastavěná území.

Dopravní IDS

Další možností snižování ekologické zátěže dopravy je možnost pohodlně cestovat integrovaným systémem veřejné dopravy. Zdokonalením integrovaného dopravního systému Zlínského kraje dojde ke snížení intenzity silniční dopravy mezi významnými dopravními uzly Zlínského kraje (typicky spojení mezi správními středisky ORP). Kvalitní dopravní nabídka bude mít pozitivní dopad na životní prostředí v podobě snížení emisí a hluku z provozu.

Komplexní integrovaný dopravní systém je provázán se změnou dopravního chování, resp. volby dopravního prostředku (modal split). Kvalitní IDS vytvoří podmínky a potenciál pro preferenci veřejné dopravy nad osobní automobilovou, což se v celkovém důsledku projeví na sníženém množství produkované emisní zátěže. Podrobněji se zavedení tarifní IDS popisuje v Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy.

Cyklistická doprava

Rozvoj cyklistické dopravy a infrastruktury pro cyklisty

Dalším bodem pro omezení negativních vlivů dopravy na životní prostředí je podpoření a rozvoj cyklistiky jako ekologicky šetrného způsobu dopravy, a to při přepravě cestujících na krátké vzdálenosti a střední vzdálenosti (přibližně do 20 km). Podrobněji je téma řešeno v rámci příslušných Opatření pod Strategického cíle 1.2.2: Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu. Přínosem navrhovaných opatření je ve svém důsledku (kromě přerozdělení přepravních výkonů mezi módy) zvýšení zdraví obyvatel, kteří jsou tak více odolní vůči onemocnění. Rozvoj cyklistické dopravy by měl směřovat k zapojení firem, které by měly zřizovat odstavné kapacity pro kola a zázemí pro cyklisty.

Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy

Dopravní systém má být udržitelný nejen z hospodářského, sociálního, ale také ekologického hlediska. Udržitelná doprava je cílovým řešením, což nelze chápat tak, že nebudou uplatňovány principy tržní ekonomiky a bude docházet k širokému používání administrativních metod řízení. Naopak v konkurenci a otevření dopravního trhu je možné řešení vzniklých problémů dopravního systému při neomezené volbě druhu dopravy jak cestujícím, tak přepravcem při úhradě provozních nákladů a externalit užiteli dopravy.

Liberální dopravní systém by měl respektovat základní výchozí podmínky:

- uživatelé dopravních sítí nebudou omezováni v rozsahu použití dopravy, ani ve volbě druhu dopravy včetně dopravy individuální
- doprava zajišťuje přepravu osob a věcí, ale také zajišťuje přímo či zprostředkovaně zaměstnanost
- rozsah přepravních výkonů závisí na potřebách uživatelů, ale zároveň dopravní soustava svou kapacitou, kvalitou a externalitami příznivě nebo nepříznivě ovlivňuje svoje okolí
- část současných potřeb přemístění osob nahradí postupně informační technologie

Ekonomické aspekty vlivu dopravy na regionální rozvoj jsou převážně zaměřeny na hodnocení přímých a nepřímých dopadů dopravy na ostatní odvětví, podnikatelskou aktivitu, mobilitu pracovních sil a tvorbu regionálního produktu. Pozornost primárně věnujeme dopravní dostupnosti, mobilitě, kapacitě a kvalitě infrastruktury, nebo charakteristikám vozového parku. Překvapivě malý důraz však klademe na studium dopravy jakožto ekonomického odvětví. Vzhledem k tomu, že doprava roste, podle prognóz i z dlouhodobé perspektivy, bude možnost zajistit energetické úspory komplikovaná. Zároveň je možnost úspor u různých dopravních systémů odlišná. Musíme důsledně vytvářet podmínky pro využívání všech druhů dopravy. Multimodální přístup je přitom z pohledu udržitelnosti výhodný, a to jak z pohledu životního prostředí, veřejného zdraví, ale zároveň i jako ekonomicky výhodná alternativa.

Kvalitní dopravní napojení na ekonomická centra je hlavní podmínka pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly a zlepšení kvality života obyvatel okrajových oblastí a ve svém důsledku regionu jako celku. Zejména je nutné zaměřit pozornost na oblasti, kde absence v hustotě a propustnosti komunikací či kvalitě železniční sítě přímo limituje rozvoj ekonomických aktivit. V neposlední řadě ani inteligentní dopravní systémy negenerují finanční, ale jen ekonomické přínosy. Proto je nutné zajistit jejich financování z veřejných zdrojů.

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti kraje činí jeden z nejvyšších podílů v celém objemu krajského rozpočtu. Z hlediska významu evropských prostředků lze předpokládat, že v 3. programovém období 2021 – 2027 budou cíle EU směřovat k podpoře zejména evropsky významných projektů, nebo k podpoře projektů s nadregionálním přesahem. V současné době (duben 2021) nebyla doposud specifikována pravidla Operačního programu Doprava, který tvoří nejvýznamnějším zdrojem prostředků na rozvoj dopravní infrastruktury. Všechny ostatní cíle Zlínského kraje jsou tak velmi úzce provázané na míře objemu finančních prostředků, které jsou na zajišťování dopravy vyhrazeny.

K ekonomické udržitelnosti financování dopravy patří také analýza rizik a příležitostí úspor nejen v oblasti silničního hospodářství, ale také v oblasti dopravní obslužnosti.

V silničním hospodářství jde především o racionalizaci přípravy samotných staveb, kontrolu hospodárnosti vynakládaných prostředků a kvality staveb, včetně zvýšení vytíženosti externích finančních zdrojů.

V oblasti dopravní obslužnosti platí, že čím lidnatější je oblast, tím větší má výdaje na dopravní obslužnost a tím širší má možnosti k zavádění racionálních úspor, která přináší v dlouhodobém horizontu největší finanční úlevy. Příkladem těchto ušetření mohou být úspory z rozsahu (např. nákup většího množství vozového parku, nákup kompletního odbavovacího zařízení atd.) nebo úspory plynoucí z využívání

alternativních módů dopravy (např. zvyšující se četnosti spojů a celkové objemy cestujících ve VHD má za následek snížení celkových nákladů na osobokilometry). U odlehých oblastí kraje může být vhodným nástrojem optimalizace dopravní obsluhy území. V regionálních centrech je ekonomický potenciál optimalizace zejména v reorganizaci linkového vedení za účelem snížení nároků na dopravní výkony. Nemalý potenciál k převzetí velkých dopravních výkonů v rámci hromadné dopravy železnice, a to za relativně nízkých investičních nákladů, resp. nepříliš velkého zvýšení provozních nákladů.

Železniční doprava

Kolejová doprava s elektrickou vozbou má zhruba osmkrát nižší energetickou náročnost než silniční doprava zajišťovaná vozidly poháněnými spalovacími motory. Proto existuje významný potenciál úspor, a to ve využívání hromadné, zvláště pak kolejové dopravy v elektrické trakci náhradou za individuální dopravu tradičními automobily. Výhodou ČR je, že občané jsou zvyklí využívat hromadnou dopravu, v případě městské dopravy je v tomto ohledu ČR evropskou špičkou. K využití významného potenciálu úspor energie i emisí, který v sobě nese přechod z individuální automobilové dopravy do veřejné kolejové dopravy s elektrickou vozbou, však musí být splněny dvě základní podmínky:

- systém veřejné hromadné kolejové dopravy s elektrickou vozbou (tratě, vozidla i jízdní řád a tarif) musí být natolik kvalitní, aby motivoval obyvatelstvo k její preferenci před energeticky náročnější individuální dopravou,
- systém veřejné hromadné, zejména kolejové, dopravy s elektrickou vozbou musí být natolik kapacitní, aby zvládl uspokojit přepravní poptávku, neboť i kvantita je součástí kvality, odmítnutí cestujícího (místekový systém) či cestování v přeplněných spojích (otevřený systém) působí velmi negativně.⁸

Elektrizace železnice

Jednou z hlavních priorit železniční dopravy je její elektrizace, která s sebou přináší výhody nejen z hlediska omezování negativních vlivů dopravy na životním prostředí, ale také ekonomickou výhodnost. Elektrické soupravy mají zpravidla až třikrát nižší spotřebu energie než soupravy s diesellovým motorem, což s sebou přináší značné finanční úspory pro provozovatele železnice a v důsledku i pro objednatele, který dopravcům poskytuje finanční kompenzaci provozních ztrát. Elektrizace železnice rovněž dovoluje větší zrychlení vlakových souprav, což se v důsledku projevuje na zkrácené cestovní době, lepší vytíženosti trati a tím i zvýšených ekonomických výnosů z provozu trati. Elektrické soupravy jsou zpravidla lehčí než diesellové lokomotivy, což přináší menší opotřebení kolejí, a tedy nižší poplatek za dopravní cestu, který je odvozován od hrubých tun hmotnosti vlaku. Zároveň jsou elektrické soupravy výrazně méně náročné na údržbu a opravy.

Silniční doprava

Dokončení dálniční sítě na území Zlínského kraje

Jedním ze základních předpokladů pro funkční silniční síť ZK je dobudování navrhovaných dálničních úseků (viz Specifický cíl 1.1.1: Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic). Výhradním ekonomickým přínosem výstavby dálnic je kromě propojení území a zrychlení dálkové osobní i nákladní dopravy (úspora času, a tím pádem i peněz) také převedení dopravy ze současných přetížených silnic I. tříd, ale také z krajských silnic II. tříd. Právě krajské náklady na údržbu silnic II. tříd tak budou v důsledku převedení části přepravních proudů na dálnice klesat z důvodu nižšího opotřebení silnic II. tříd.

⁸ *Ministerstvo dopravy ČR - Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (mdcr.cz)*

Homogenizace parametrů silnic

Dalším nástrojem pro ekonomickou udržitelnost v oblasti silniční dopravy je homogenizace parametrů silnic II. a III. tříd. Na vybraných úsecích (viz Specifický cíl 1.1.3: Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě) se na základě navrhovaných Opatření projeví přínos pro silniční dopravu v podobě plynulejší jízdy, která z technických důvodů povede k nižší spotřebě pohonných hmot. S náklady a provozem souvisí ekonomická úspora a uspořené náklady pro provoz silniční dopravy, které jsou způsobeny stabilní rychlostí vozidel v plynulém provozu po silnici s homogenizovanými parametry.

Zavádění emisních zón a zpoplatnění parkování v centrech měst

Zavádění emisních zón a parkování v centrech měst je jedním z nástrojů, jak zajistit další příjem do veřejných rozpočtů a zároveň snížit tlak na budování dalších parkovacích kapacit, jejichž vybudování se svými náklady se pohybuje zpravidla v nižších desítkách miliónů Kč. Přestože je tento nástroj zejména v rukách vedení jednotlivých měst, je i v zájmu Zlínského kraje, aby co nejvíce cest probíhalo dopravními prostředky veřejné dopravy a snižoval se tak objem nutné kompenzace jednotlivým dopravcům a ve svém sekundárním důsledku se snižovala i potřeba oprav silnic ve správě ŘSZK.

Veřejná doprava

Tarifní IDS

Pro rozvoj tarifního IDS je vhodné rozšířit tarifní IDS do blízkých přestupních uzlů za hranicemi kraje, a to s přesahem platnosti síťových jízdních dokladů. Cílem je nákup pouze jedné jízdenky při cestách.

K finanční úspoře cestujících dojde při zavedení tarifního integrovaného dopravního systému, který spočívá v integraci všech systémů veřejné dopravy do jedné jízdenky. Zavedením dlouhodobých předplatných jízdenek pro pravidelné dojíždění po zvolené trase (např. týdenní, měsíční, čtvrtroční nebo roční tarif) dojde k výraznému cenovému zvýhodnění veřejné dopravy, což potenciálně přiláká další cestující. Zvýhodněná cena v rámci celodenní síťové jízdenky se taktéž může pozitivně projevit na počtu přepravených cestujících VHD. Inspirací pro Zlínský kraj by mohla být tarifní IDS Jihomoravského kraje. Podrobněji se zavedení tarifní IDS propisuje v *Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy*.

Odstranění duplicitních spojů vlak – autobus

Další možnost ekonomické úspory spočívá v odstranění duplicitních autobusových a vlakových spojení ve stejné trase. Vlaky i autobusy by na stejných trasách měly jezdit ve vzájemném časovém prokladu tak, aby nedocházelo k jejich souběhu. Na vybraných úsecích je prospěšné zvážit redukci spojů duplicitní autobusové a železniční dopravy. Podrobněji se toto téma propisuje v *Opatření 2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy*.



Seznam obrázků

1/ Struktura dle hierarchie priorit a cílů (výřez z Přílohy 2 - Tabulka hierarchické struktury).....	8
2/ Moravská křižovatka ve směru západ – východ a sever – jih.....	15
3/ Silniční síť "core" a "comprehensive" na území ČR.....	16
4/ Místa dopravních nehod s následky na životě nebo zdraví ve Zlínském kraji v roce 2019.....	17
5/ Výkres stavby 4901, dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták.....	20
6/ Výkres stavby 4902.1, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa 1. etapa.....	21
7/ Výkres stavby 4902.2, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa, 2. etapa.....	22
8/ Výkres stavby 4902.3, dálnice D49 v úseku Fryšták – Lípa, 3. etapa.....	23
9/ Výkres stavby 4903.1, dálnice D49 v úseku Lípa – Vizovice.....	24
10/ Výkres stavby 4903.2, dálnice D49 v úseku Vizovice – Pozděchov.....	25
11/ Výkres stavby 4904, dálnice D49 v úseku Pozděchov – Horní Lideč.....	26
12/ Výkres stavby 4905, dálnice D49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR.....	27
13/ Výkres stavby 5505, dálnice D55 JV obchvat Otrokovice.....	28
14/ Výkres stavby 5506, dálnice D55 v úseku Napajedla – Babice.....	29
15/ Výkres stavby 5507, dálnice D55 v úseku Babice – Staré Město.....	30
16/ Výkres stavby 5508, dálnice D55 v úseku Staré Město – Moravský Písek.....	31
17/ Výkres stavby silnice I/35 v úseku Lešná – Palačov.....	33
18/ Výkres stavby silnice I/57 - Přivaděč Pozděchov.....	34
19/ Výkres výhledového pokračování/propojení stavby Valašské Meziříčí – Jarcová, 1. část.....	35
20/ Výkres výhledového pokračování/propojení stavby Valašské Meziříčí – Jarcová, 2. část.....	35
21/ Výkres stavby přeložky silnice I/57 v úseku Jarcová – Bystřička. jih.....	36
22/ Výkres stavby silnice I/57 – Semetín – Bystřička 2.stavba.....	37
23/ Výkres stavby silnice I/57 - Přivaděč Pozděchov.....	38
24/ Přeložka silnice I/35: Severní obchvat Valašského Meziříčí, situace širších vztahů.....	42
25/ Vedení propojení trasy I/50 a I/55 v oblasti města Kunovice.....	43
26/ Vymezení prioritní silniční sítě II. a III. tříd ZK zařazené k realizaci pro financování z IROP (2014-2021)	46
27/ Železniční síť "core" (tlusté zelené) a "comprehensive" (čárkované zelené) na území ČR.....	52
28/ Aktuální stav připravovaných tras VRT v ČR.....	57
29/ Pokrytí krajů leteckou záchrannou službou.....	60
30/ Přestupní terminály a zastávky.....	63
31/ Síť dálkových a regionálně významných cyklotras (kraje).....	67
32/ Vizualizace plavební komory na jezu Bělov.....	71
33/ Vývoj počtu usmrčených a těžce zraněných osob při silničních nehodách ve Zlínském kraji v letech 2009–2019 a srovnání s předpoklady NSBSP.....	89
34/ Vjezdový ostrůvek na vjezdu do obce Bedihošť.....	90
35/ Přejezd pro chodce s ochranným ostrůvkem v Rožnově p. R.	91
36/ Zalomený středový ostrůvek se správně provedeným zalomením.....	92
37/ Dělicí pásy na silnici II/491 u Lípy.....	92
38/ Obrázek 5. Sdílený prostor v ulici Mariahilferstrasse ve Vídni.....	93
39/ Přejezd pro cyklisty s detekcí před příjezdem ke křižovatce, Brno, ulice Vídeňská.....	94

Seznam zdrojů

Zdroj 1: vlastní návrh	8
Zdroj 2: Krajský úřad Zlínského kraje	15
Zdroj 3: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/AnnexI_2017web.pdf	16
Zdroj 4: Policie ČR, CDV, v.v.i. https://nehody.cdv.cz/statistics.php	17
Zdroj 5: ŘSD 2021	20
Zdroj 6: ŘSD 2021	21
Zdroj 7: ŘSD 2021	22
Zdroj 8: ŘSD 2021	23
Zdroj 9: ŘSD 2021	24
Zdroj 10: ŘSD 2021	25
Zdroj 11: ŘSD 2021	26
Zdroj 12: ŘSD 2021	27
Zdroj 13: ŘSD 2021	28
Zdroj 14: ŘSD 2021	29
Zdroj 15: ŘSD 2021	30
Zdroj 16: ŘSD 2021	31
Zdroj 17: ŘSD 2021	33
Zdroj 18: ŘSD 2021	34
Zdroj 19: ŘSD	35
Zdroj 20: ŘSD	35
Zdroj 21: ŘSD 2021	36
Zdroj 22: ŘSD 2021	37
Zdroj 23: ŘSD 2021	38
Zdroj 24: Město Valašské Meziříčí	42
Zdroj 25: Město Kunovice	43
Zdroj 26: kr-zlinsky.cz	46
Zdroj 27: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/AnnexI_2017web.pdf	52
Zdroj 28: SŽ	57
Zdroj 29: Zdravotnická záchraná služba Královehradeckého kraje	60
Zdroj 30: ARCDATA PRAHA, ČÚZK, ČSÚ 2016	63
Zdroj 31: Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje	67
Zdroj 32: Ředitelství vodních cest	71
Zdroj 33: CDV, v.v.i.	89
Zdroj 34: <i>Mapy Google</i>	90
Zdroj 35: Web města Rožnov pod Radhoštěm	91
Zdroj 36: vlastní dokumentace	92
Zdroj 37: <i>Google, Street View</i>	92
Zdroj 38: Web Centra dopravního výzkumu (CDV)	93
Zdroj 39: Web Prahou na kole	94