Generel dopravy města Zlína

Zlín říjen 2016

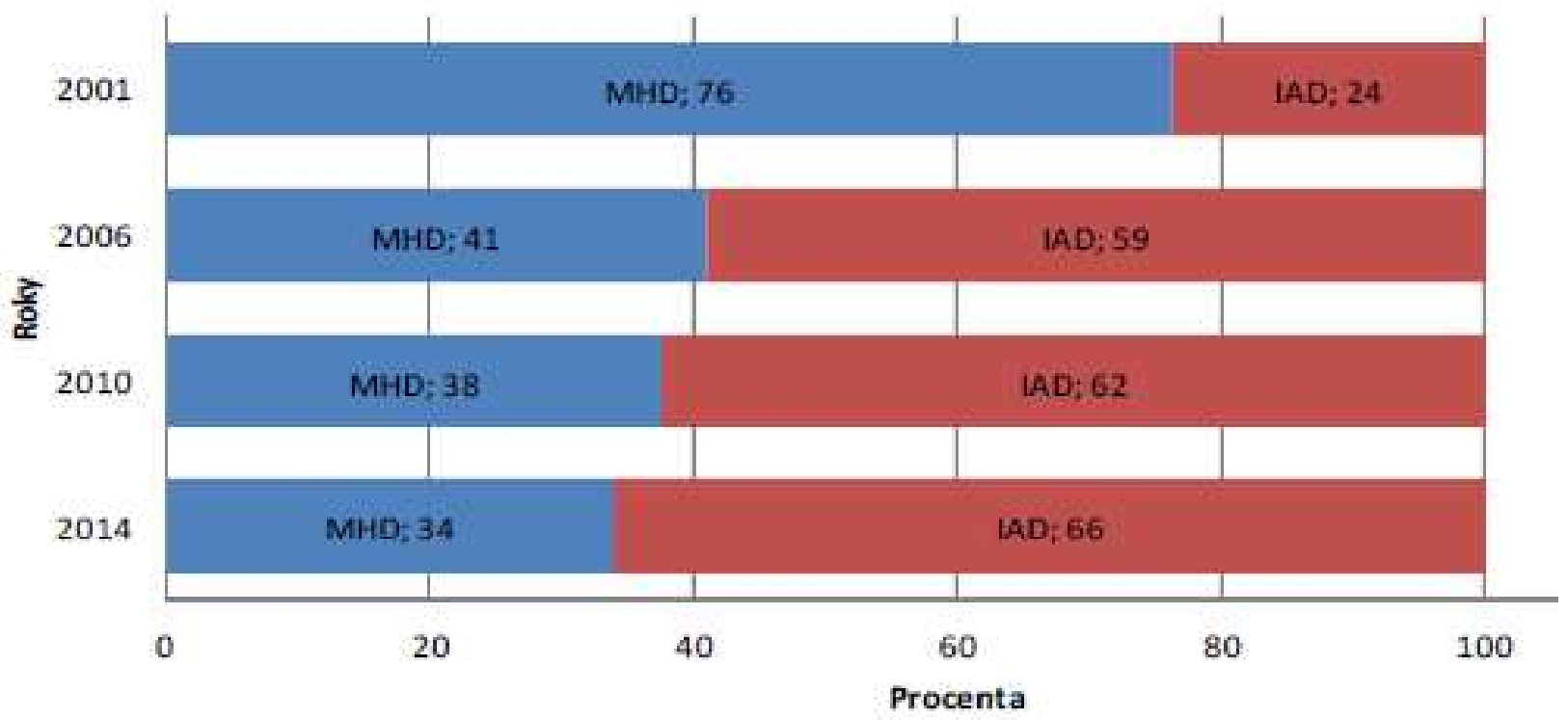
Generel dopravy

- Ucelený koncepční materiál (analýza, model, návrh)
- Pěší, cyklistická, veřejná hromadná doprava
- Individuální automobilová doprava (dynamická, statická)
- Vzájemná interakce těchto systémů (P+R, B+R, přestupní uzly)
- Vize a cíle: propojení starého a nového centra, zklidnění dopravy v centru města, preference udržitelných, ekologických druhů dopravy
- Řešení střednědobé 2025 a dlouhodobé 2035

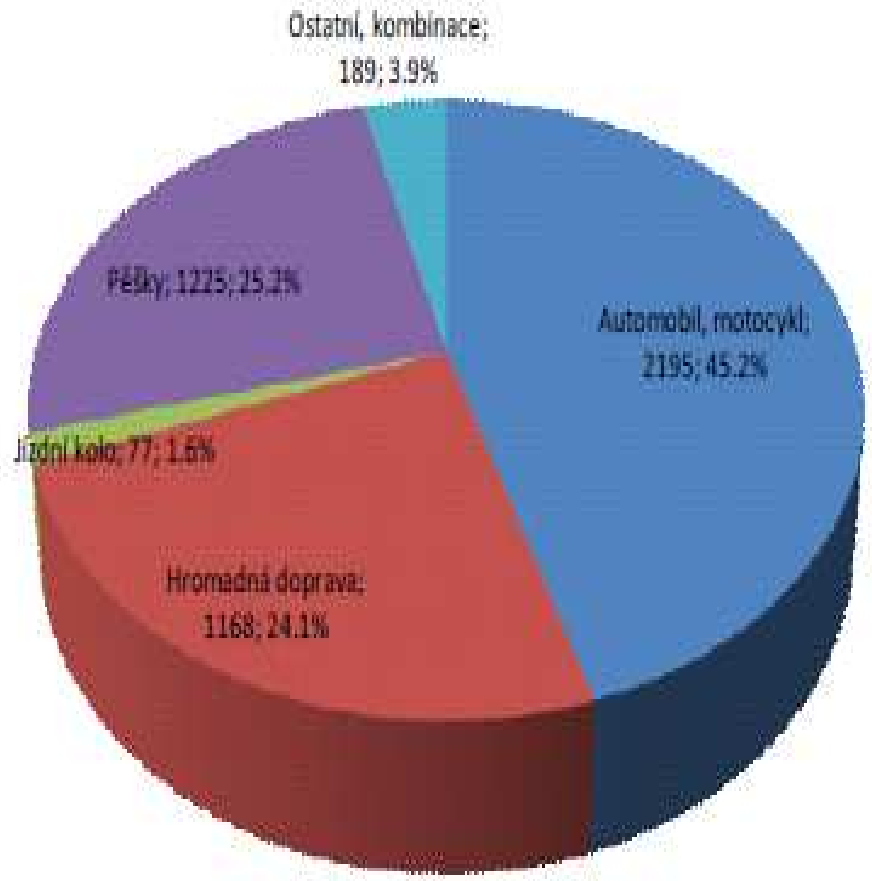
Postup prací

- Tvorba zadání 2013
- Schválení zadání v zastupitelstvu 2013
- Výběrové řízení a zahájení prací 2014
- Zpracování analytické části 2015
  - Řada dopravních průzkumů (profilový, směrový, MHD, pěší, cyklo sčítání, sčítání parkujících vozidel, obrátkovost na parkovacích místech)
  - Průzkum dopravního chování cca 2500 respondentů
- Sestavení multimodálního modelu dopravy (co to je?) 2016
- Zpracování návrhové části (2015-2016)
- Projednávání a zapracování připomínek (nyní, předpoklad do konce roku 2016)

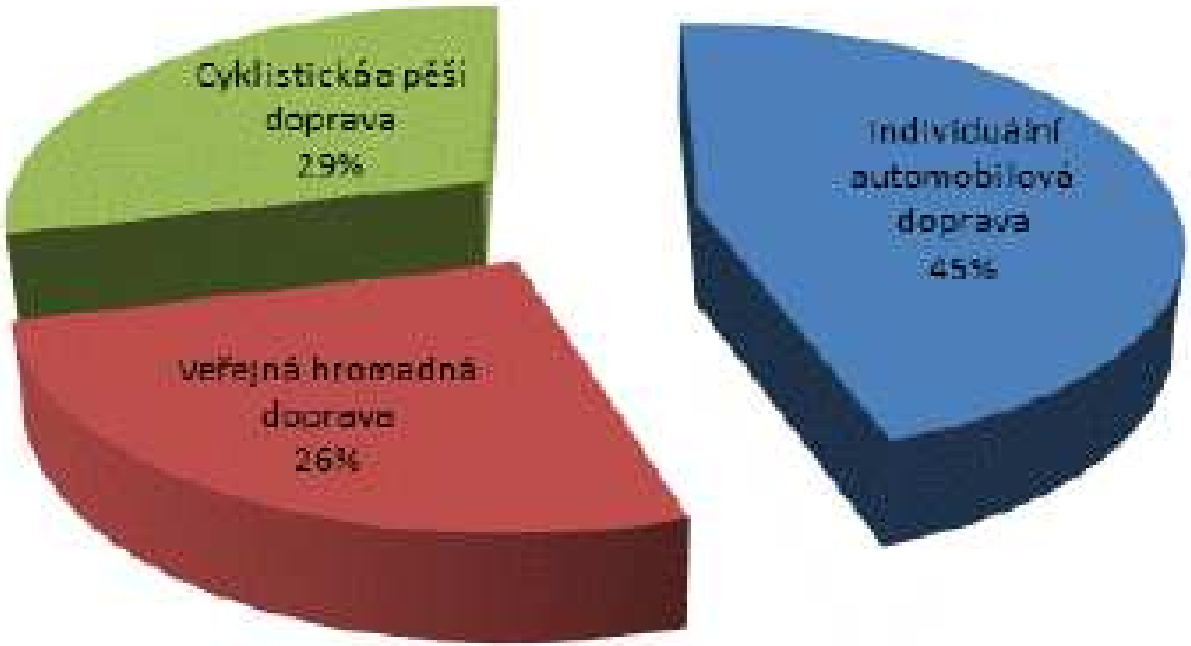
Vývoj dělby přepravní práce 2001-2014 (pouze MHD vs. IAD)



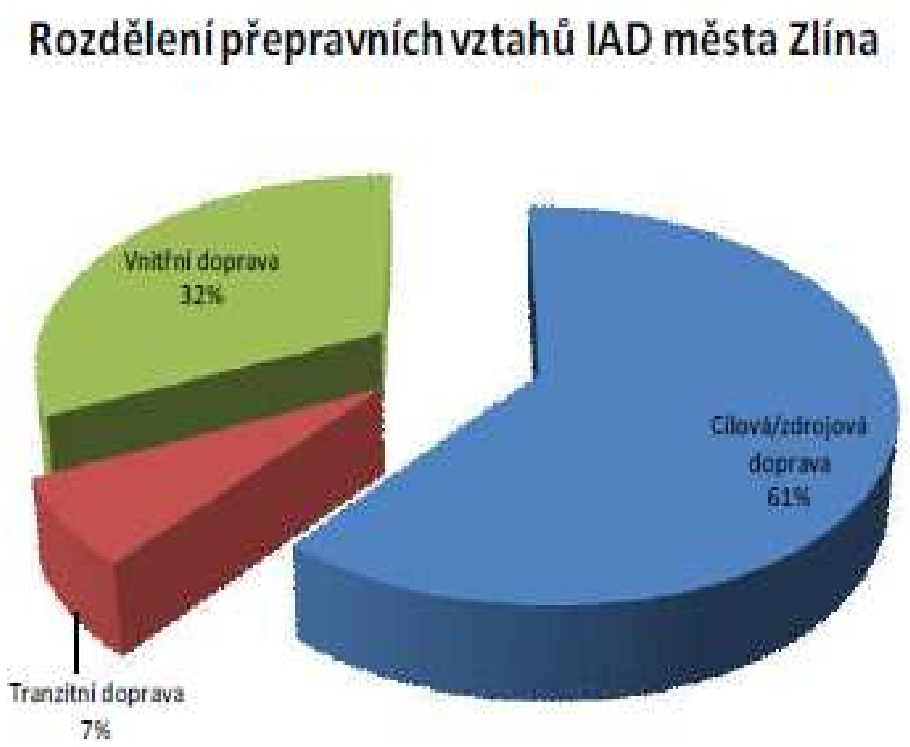
Dělba přepravní práce – stav



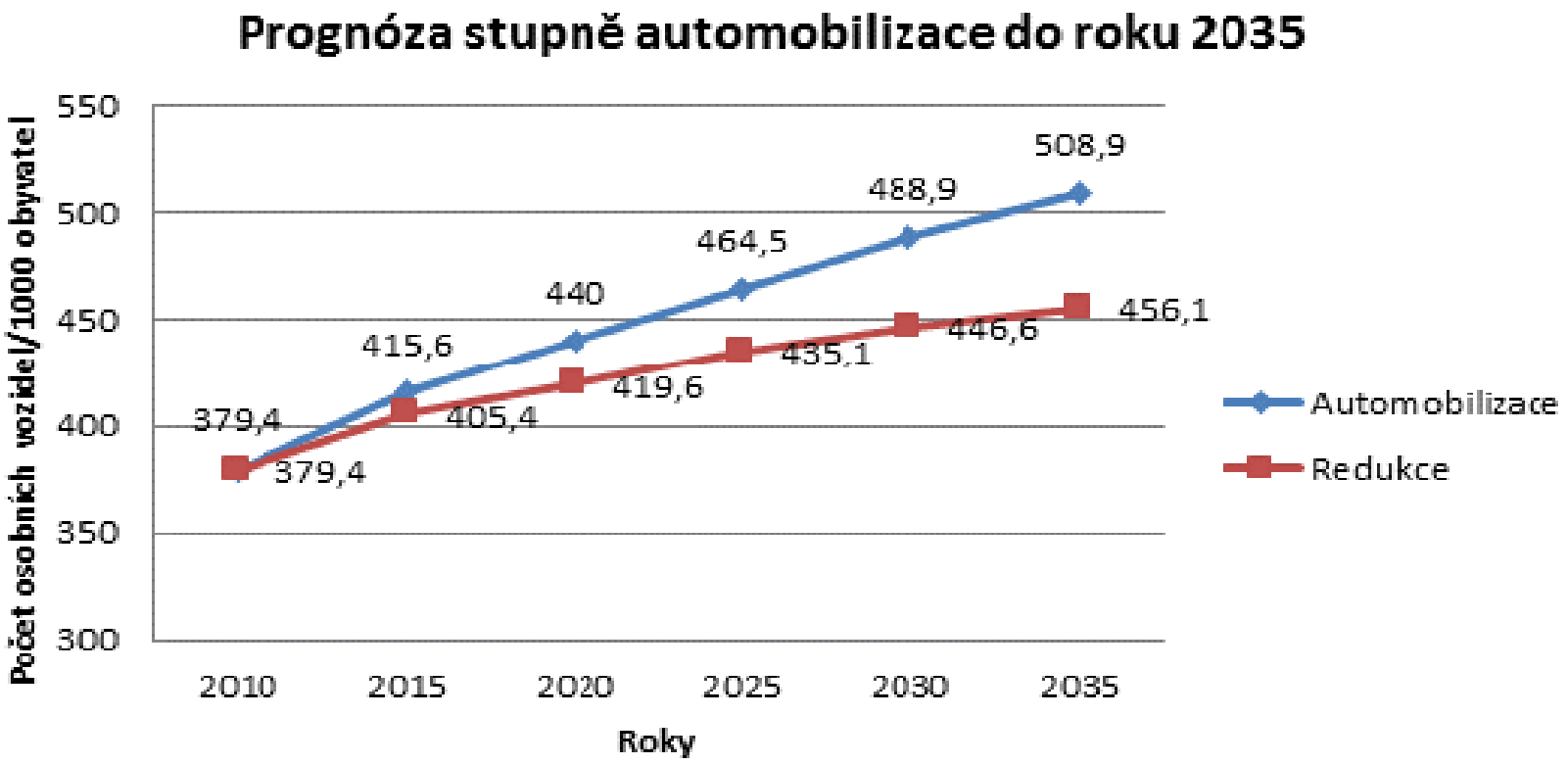
Dělba přepravní práce - výhled



Kdo po Zlíně jezdí?



Kolik bude ve Zlíně aut?

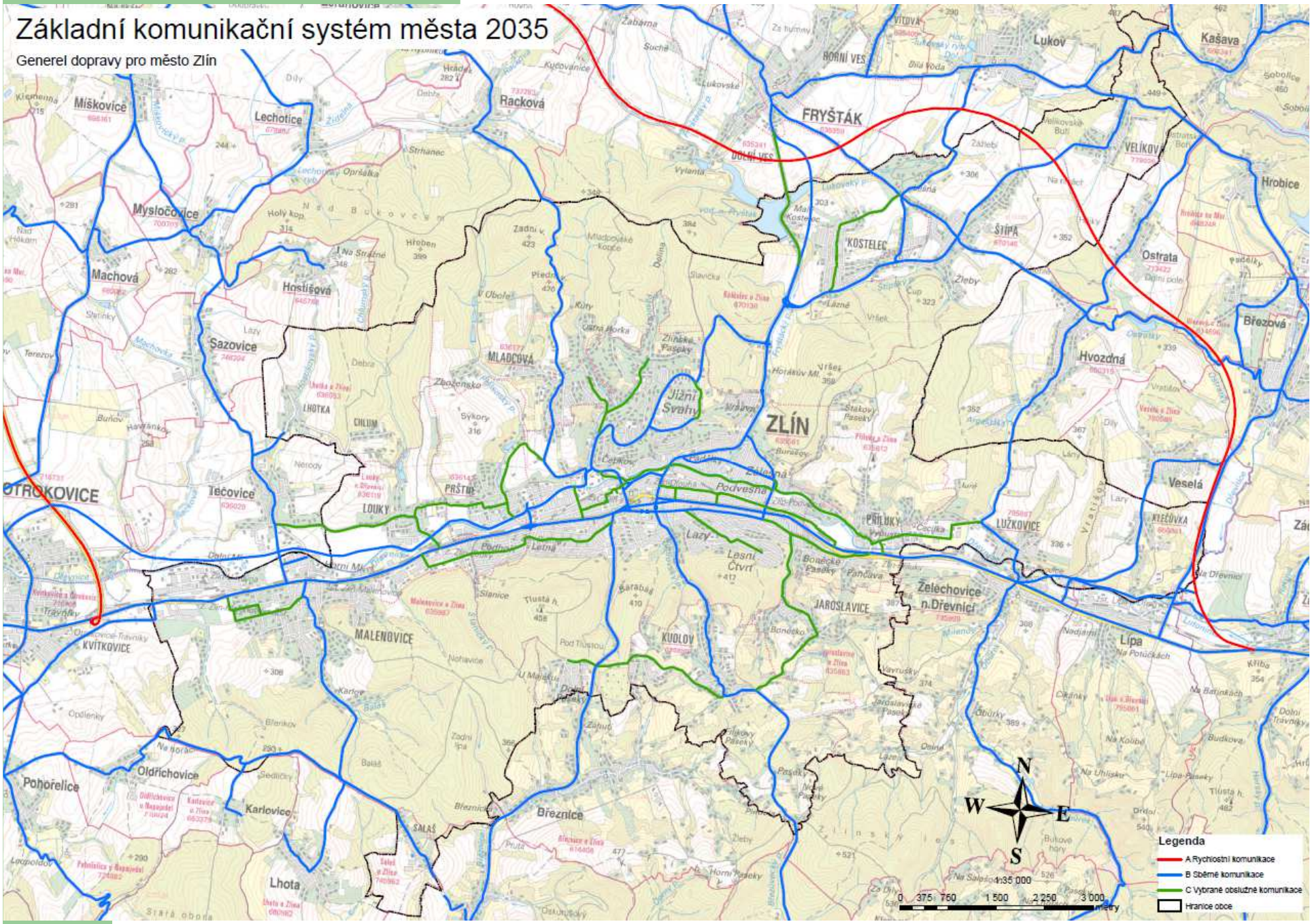


Individiální automobilová doprava

- Prověřeno několik variant řešení dopravy na celém katastru Zlína, prověřeny stavby navržené v rámci UP (zejména tunel pod náměstím, pravobřežní komunikace a její variabilní vedení městem, varianta obchvatu v masivu tlusté hory, tunel pod Jižními svahy, uzavření některých komunikací v centru města bez výstavby jiných opatření) Doporučena varianta Tunel Střed – budova 21 – městské divadlo
- Část pravobřežní komunikace Čepkov-Prštné je vhodné realizovat jako kapacitní komunikaci pro odlehčení ulice Gahurova v centru města, zbývající část komunikace do Otrokovic pouze pro potřeby budoucí urbanizace území
- Potvrzen obchvat Zálešné, Prštenská příčka
- Vše modelováno v rámci dopravního modelu
- Následně vytvořen ZÁKOS

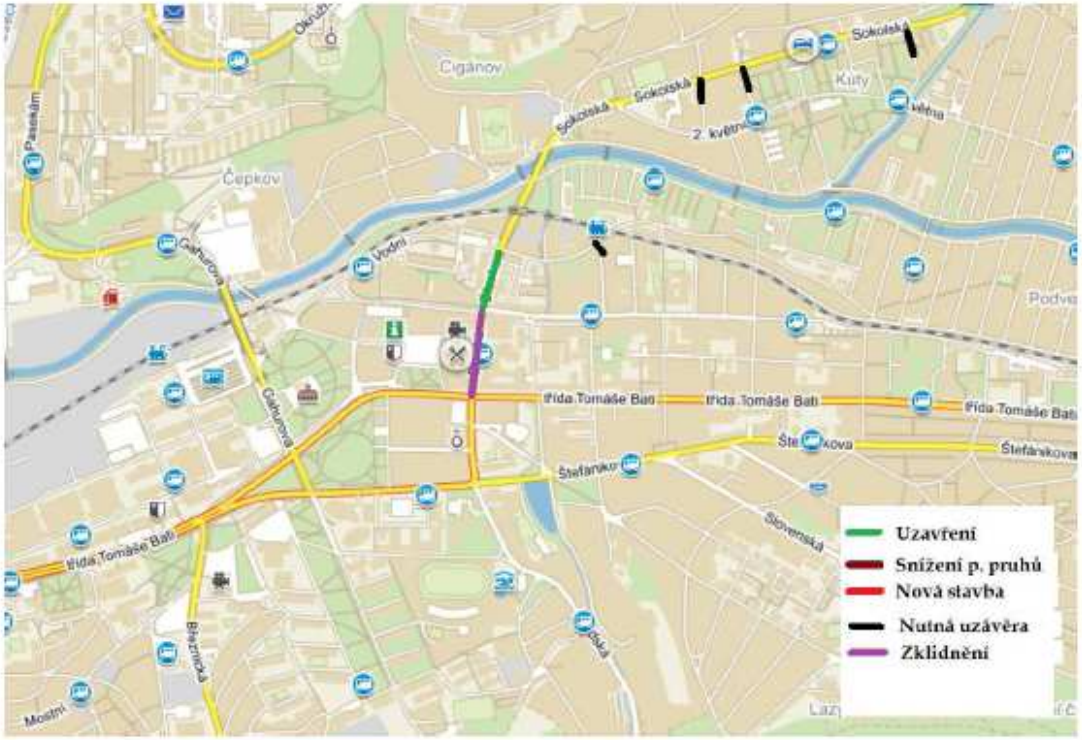
Základní komunikační systém města 2035

Generel dopravy pro město Zlín

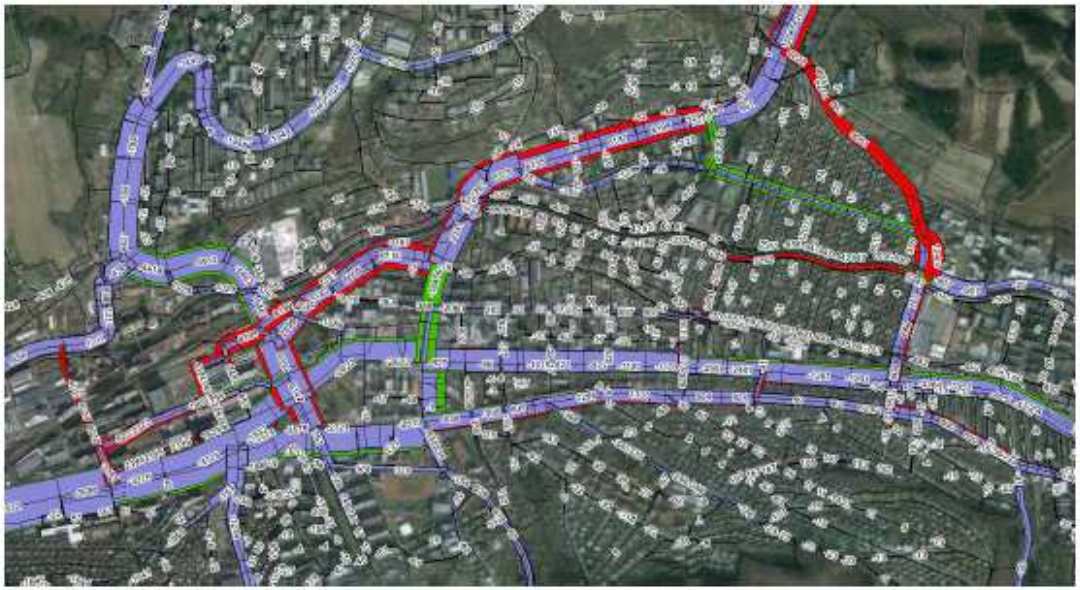


Obrázek 2: Schéma změny organizace dopravy

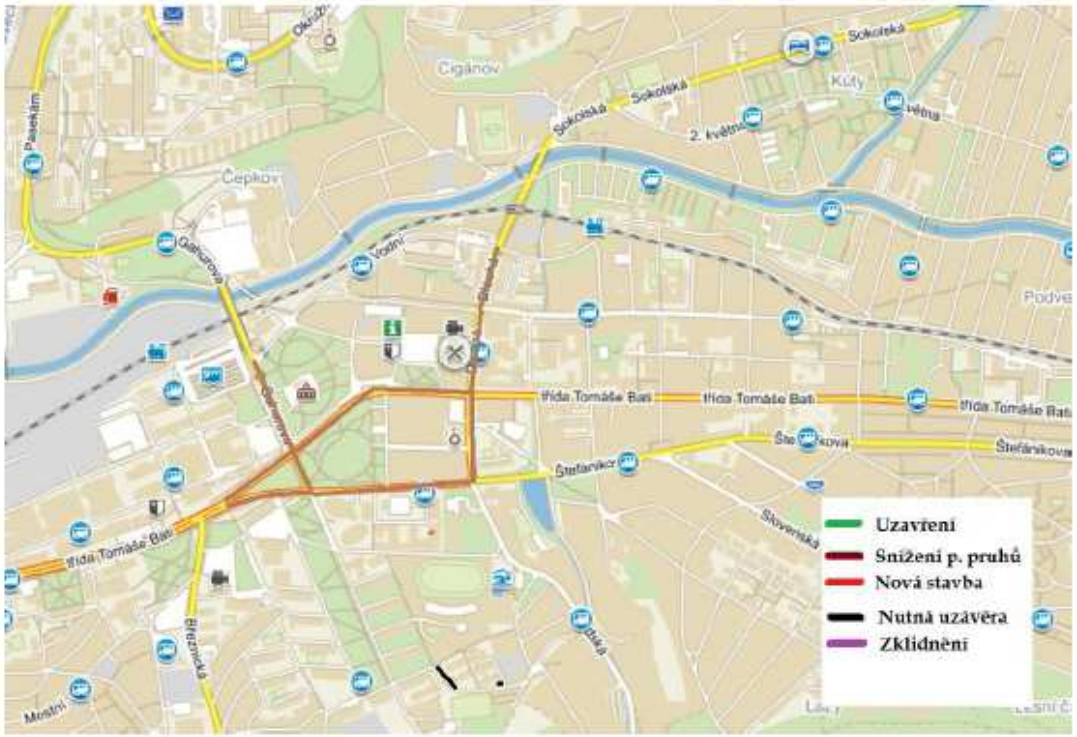
Obrázek 3: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



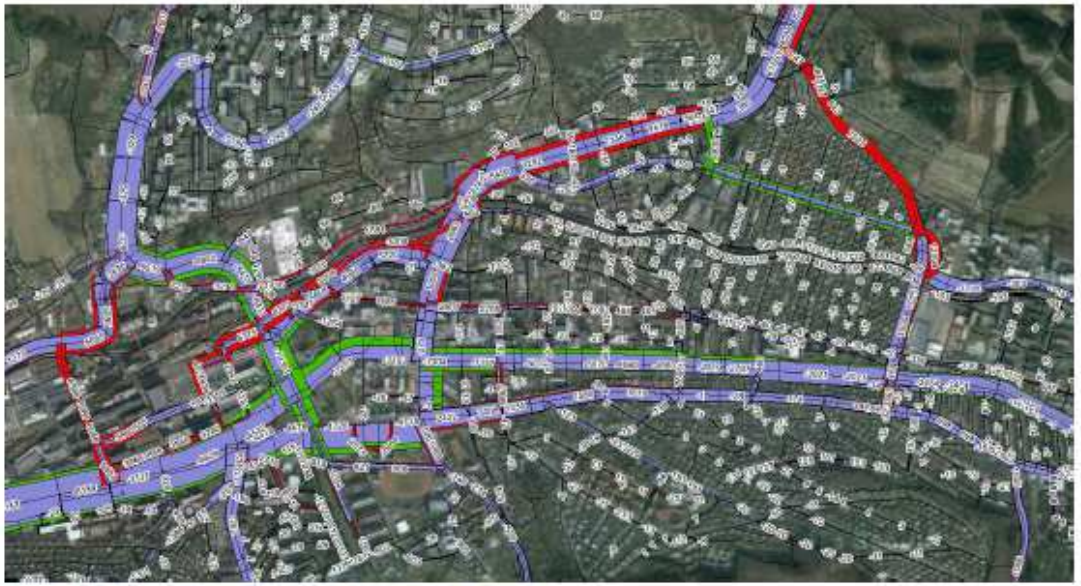
Obrázek 5: Schéma změny organizace dopravy



Obrázek 6: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



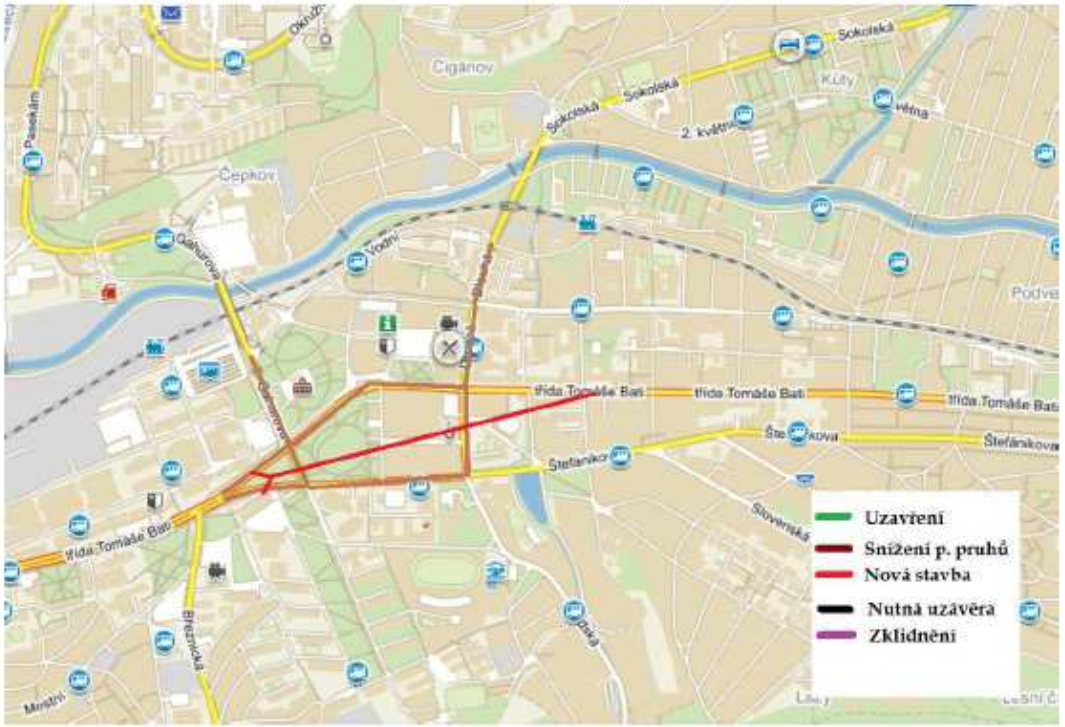
Obrázek 8: Schéma změny organizace dopravy



Obrázek 9: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

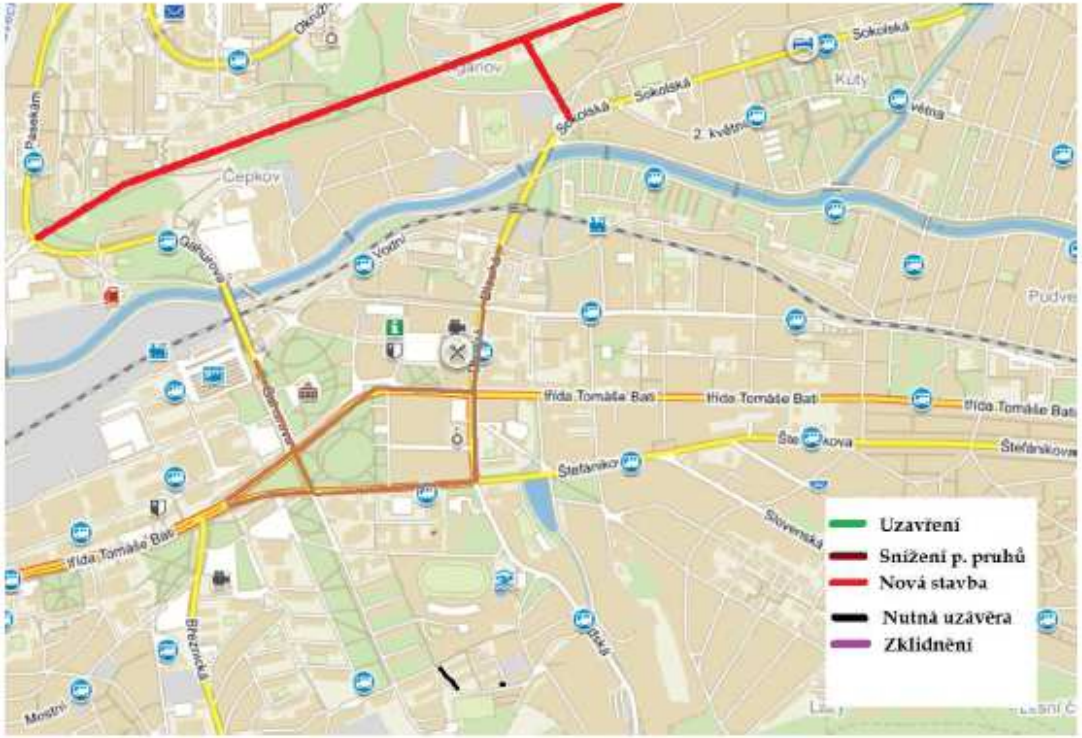
Obrázek 11: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 12: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



Obrázek 14: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 15: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

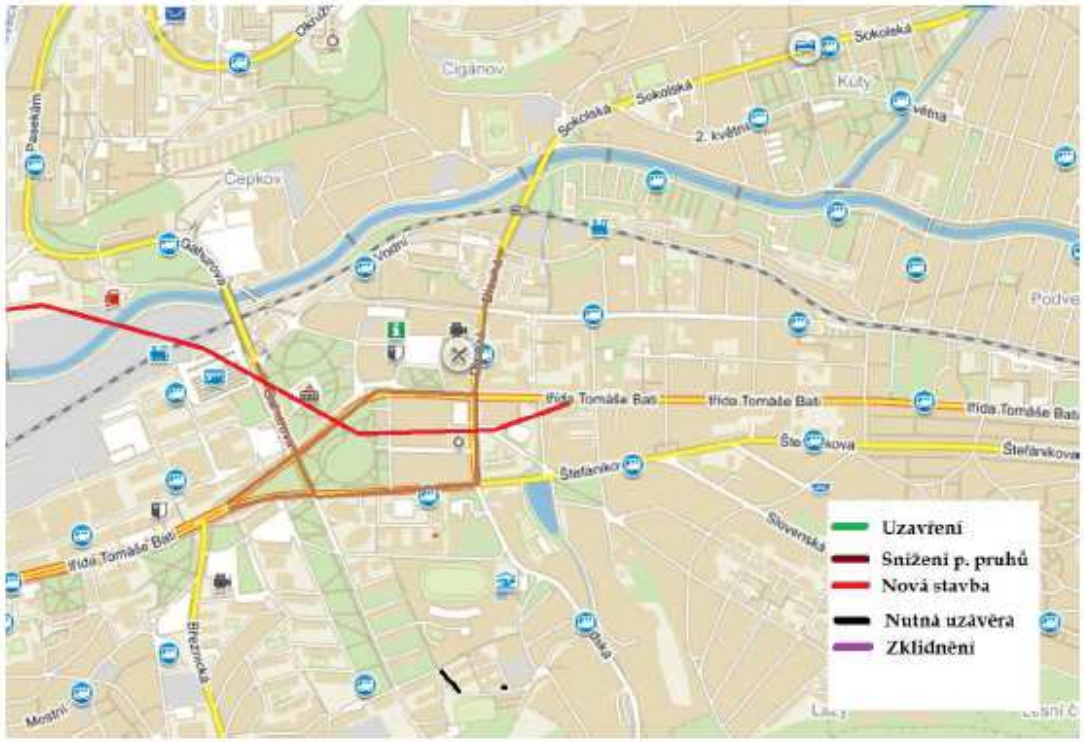


Obrázek 20: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 21: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

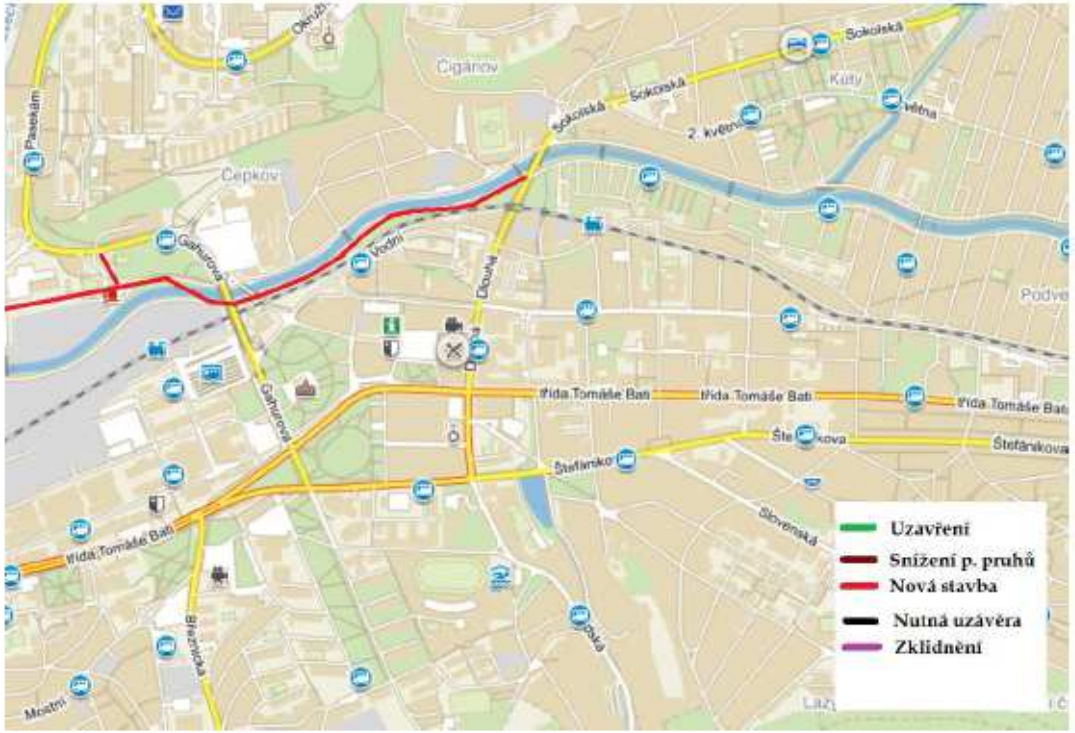
Obrázek 23: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 24: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

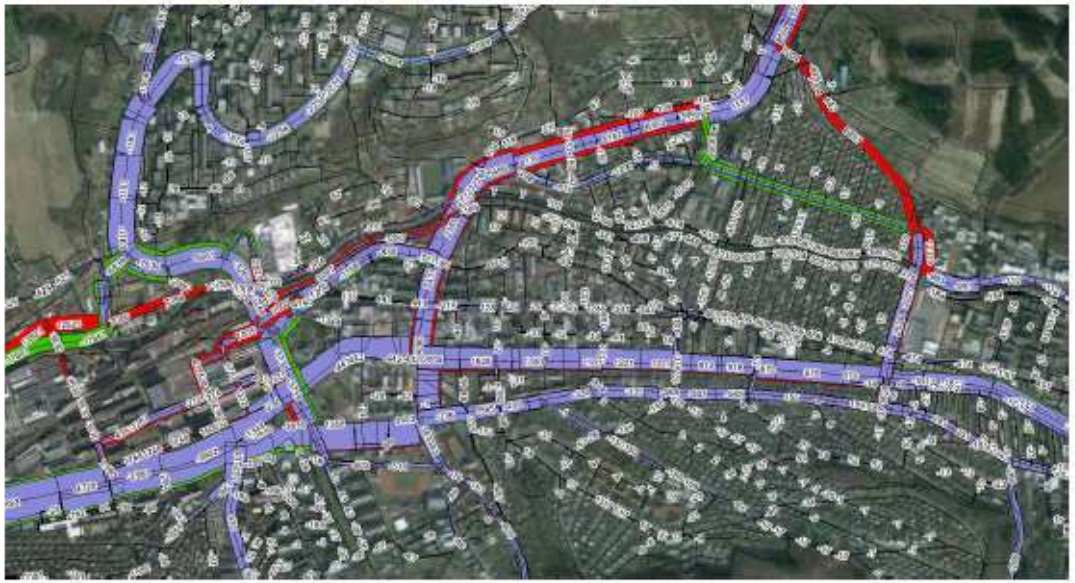


Obrázek 17: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 18: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



Obrázek 29: Schéma změny organizace dopravy



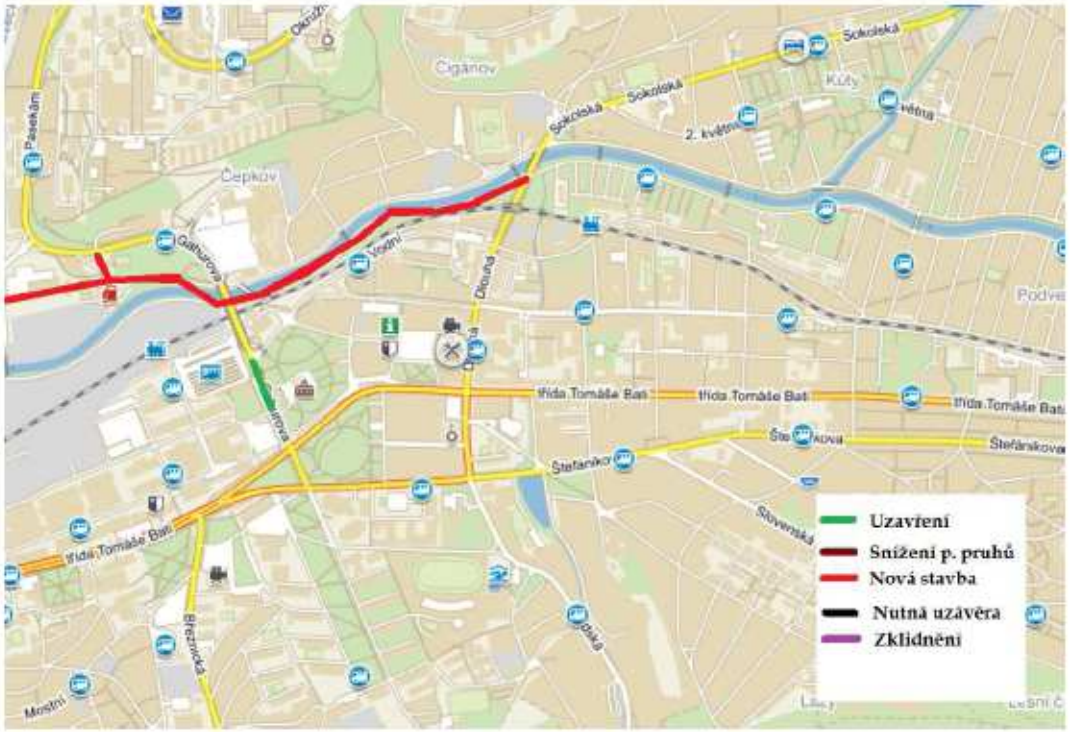
Obrázek 30: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

Obrázek 26: Schéma změny organizace dopravy

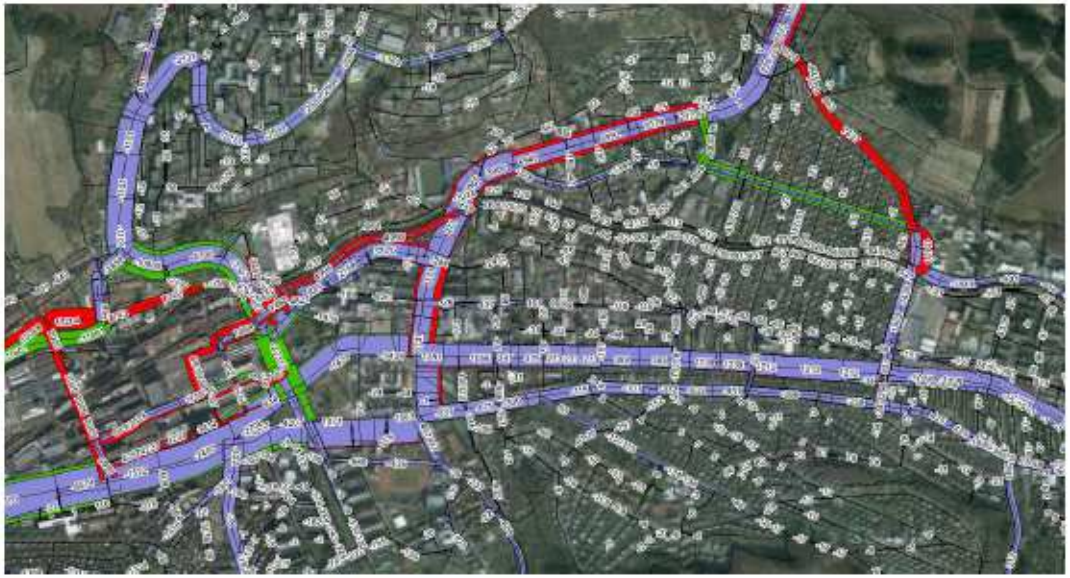
Obrázek 27: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

Obrázek 35: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 36: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



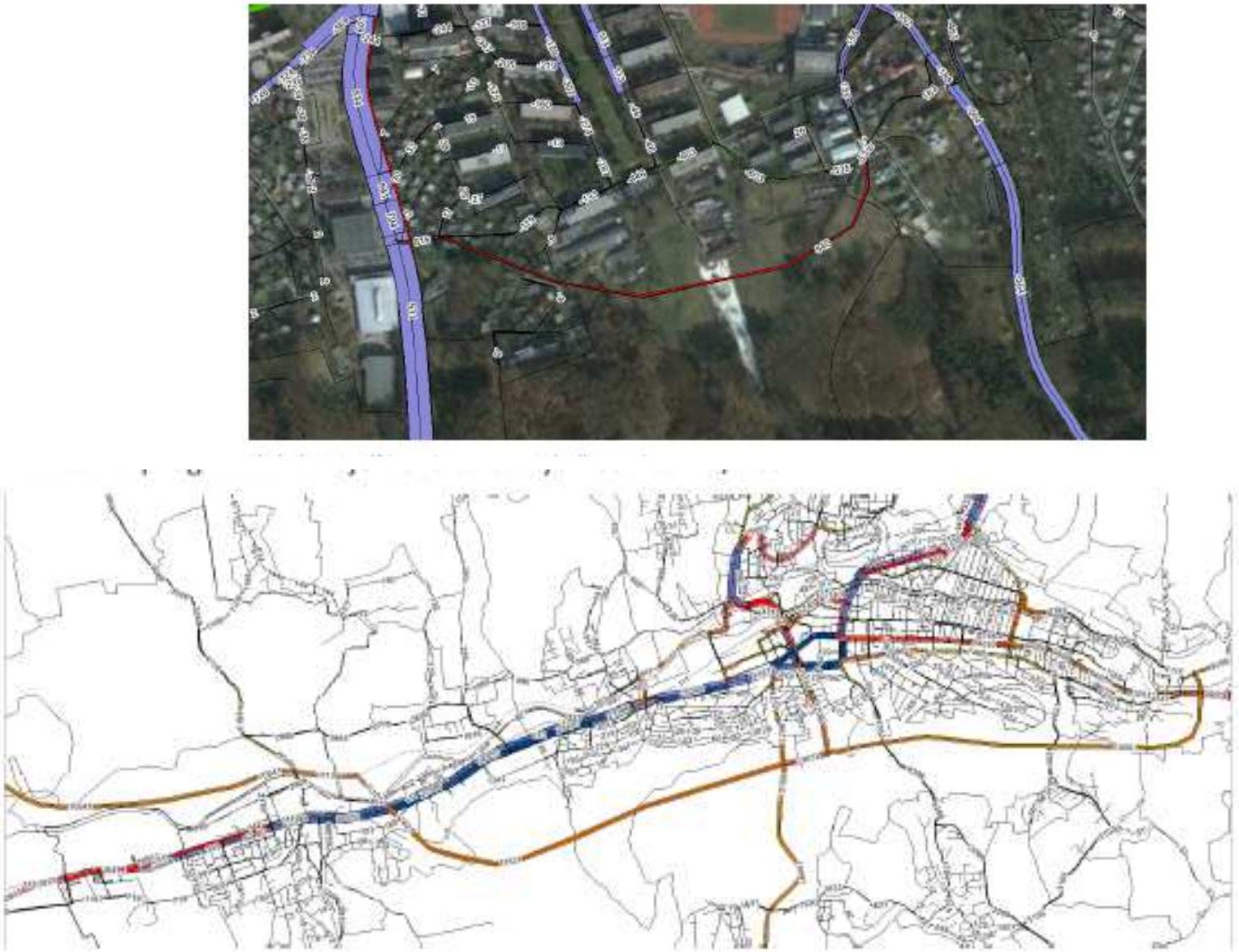
Obrázek 32: Schéma změny organizace dopravy



Obrázek 33: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu

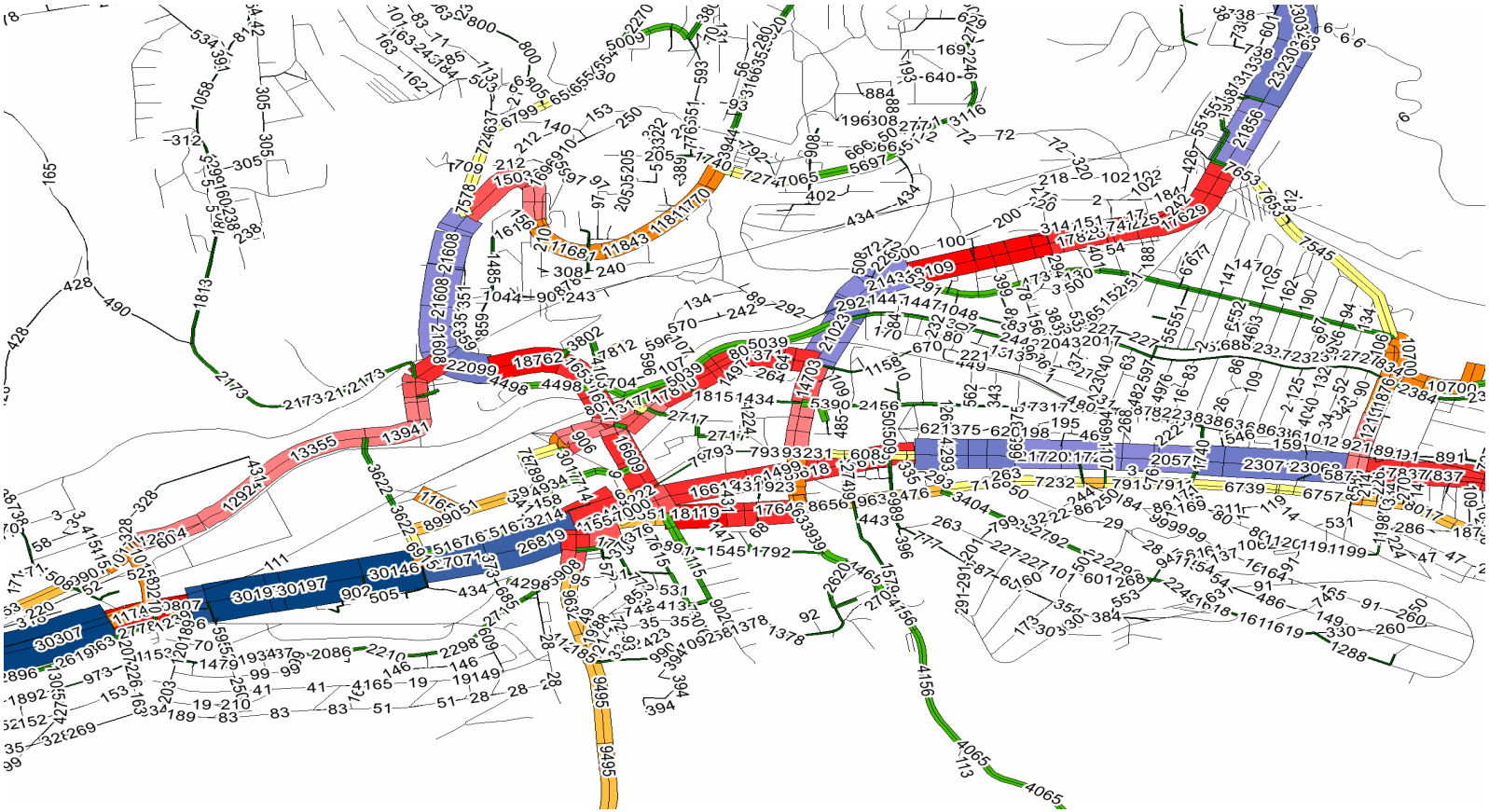
Obrázek 38: Schéma změny organizace dopravy

Obrázek 39: Rozdíl intenzit provozu za 24 hodin oproti stavu



Obrázek 43: Intenzity dopravy za 24 hodin, modelový stav

Zatížení IAD 24 hod. výhled 2035



Základní zjištění v návrhové části

- **Neexistuje jednoduché a jednoznačné řešení (jedna velká infrastrukturní stavba, která „vyřeší dopravu ve Zlíně“)**
- Řešení sestává z desítek větších i drobnějších opatření (v oblasti MHD, pěších, cyklo a individuální dopravy) které nesměřují a přijatelným způsobem motivují uživatele k dopravnímu chování, které naplňuje stanovené cíle

Veřejná hromadná doprava

- Zvyšování kvality veřejné hromadné dopravy, především pak železniční osobní dopravy a městské hromadné dopravy je hlavním cílem sledované koncepce.
- Systémové řešení veřejné hromadné dopravy je založeno na kvalitativním rozvoji integrovaného dopravního systému se **zapojením železniční dopravy**. Předpokládá se rozvoj nových tras MHD ke zlepšení obsluhy území, jsou rozvíjeny a podporovány systémy P+R, B+R a také další druhy obsluhy.
- Důležitou oblastí je také marketingová práce s cílem vyzdvihnout ekonomický a ekologický přínos veřejné dopravy.

Záměry ve VHD

IDS, doplnění a zjednodušení tarifu

- zapojení tras do společného tarifního prostoru, např. Lukov-Štípa, Racková-Mladcová, Sazovice-Tečovice, Kudlov
- harmonizace tarifu, doplnění jízdného pro krátkou jízdu

Výrazné zvýšení kvality železniční osobní dopravy

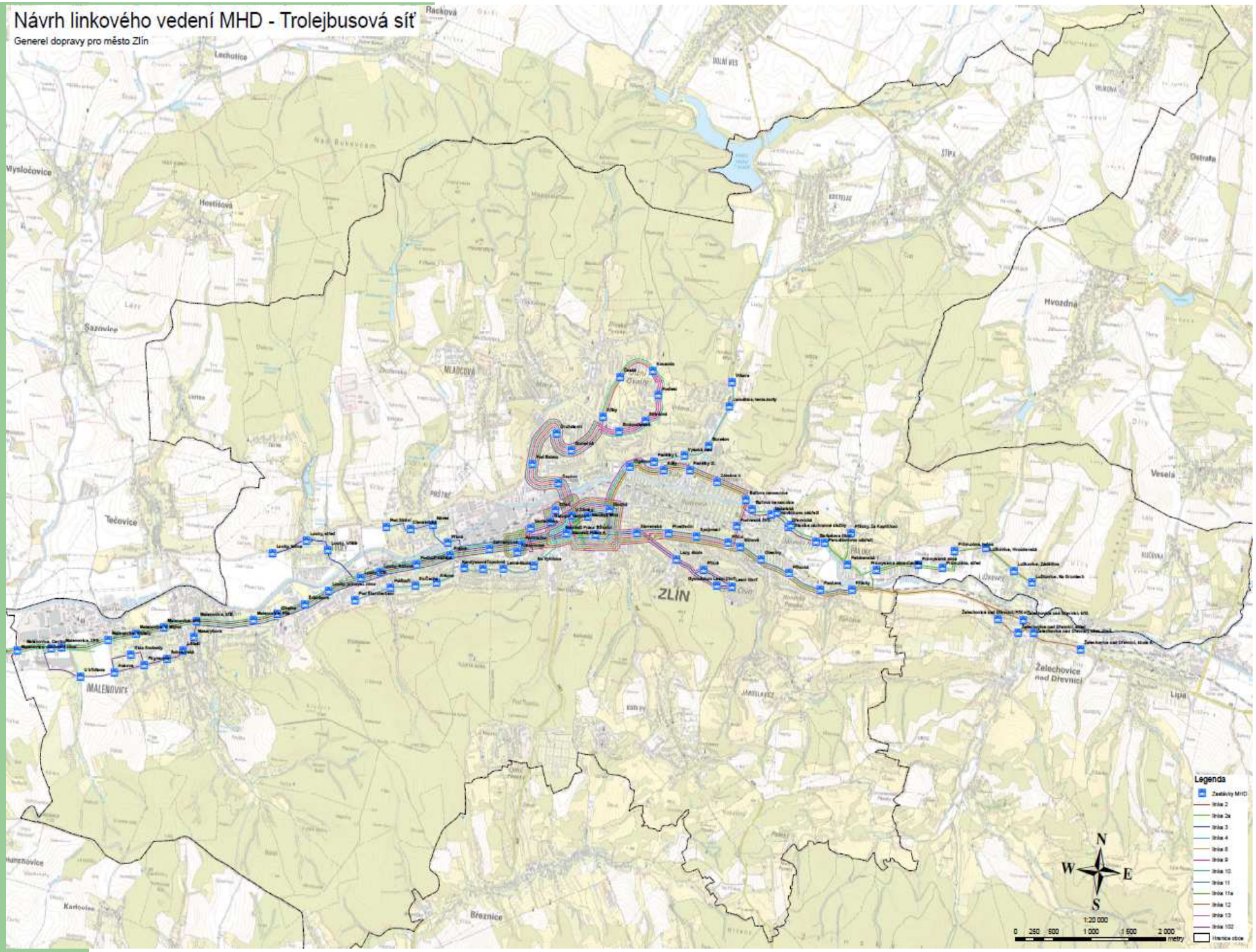
- špičkový interval 15 minut, resp. 30 minut
- zkrácení jízdní doby o zhruba 20-25%

Rozhodující záměry rozvoje MHD

- - zlepšení obsluhy území Baťova areálu v souvislosti s jeho rozvojem a výstavbou terminálu Zlín střed
- - zlepšení dopravní obsluhy v lokalitách Jižní svahy, Lhotka, Chlum, Malenovice, Prštné, Rybníky, Mladcová, Boněcko a Příluky
- úprava tras linek, rozvoj systémů P+R, B+R.

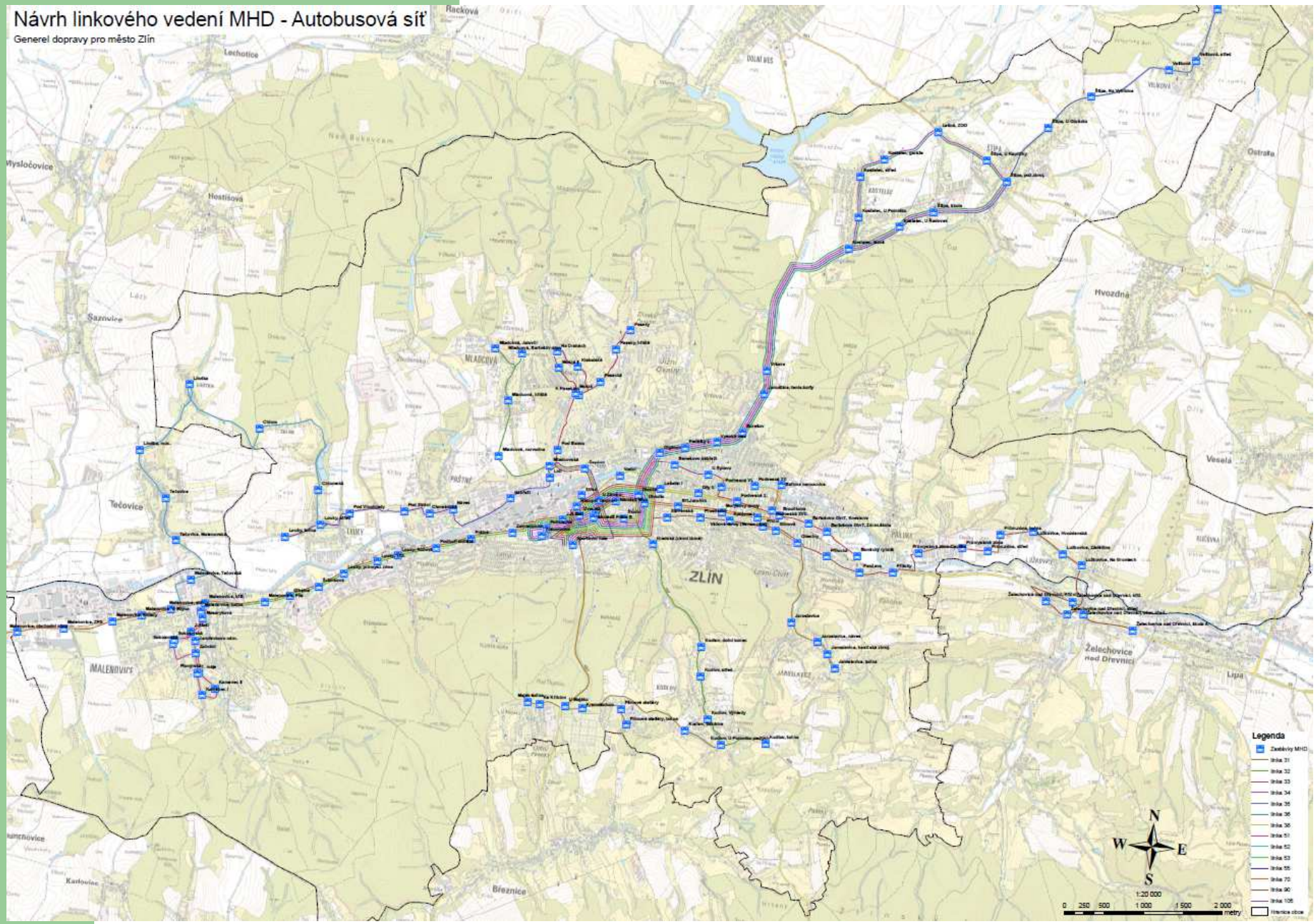
Návrh linkového vedení MHD - Trolejbusová síť

Generel dopravy pro město Zlín



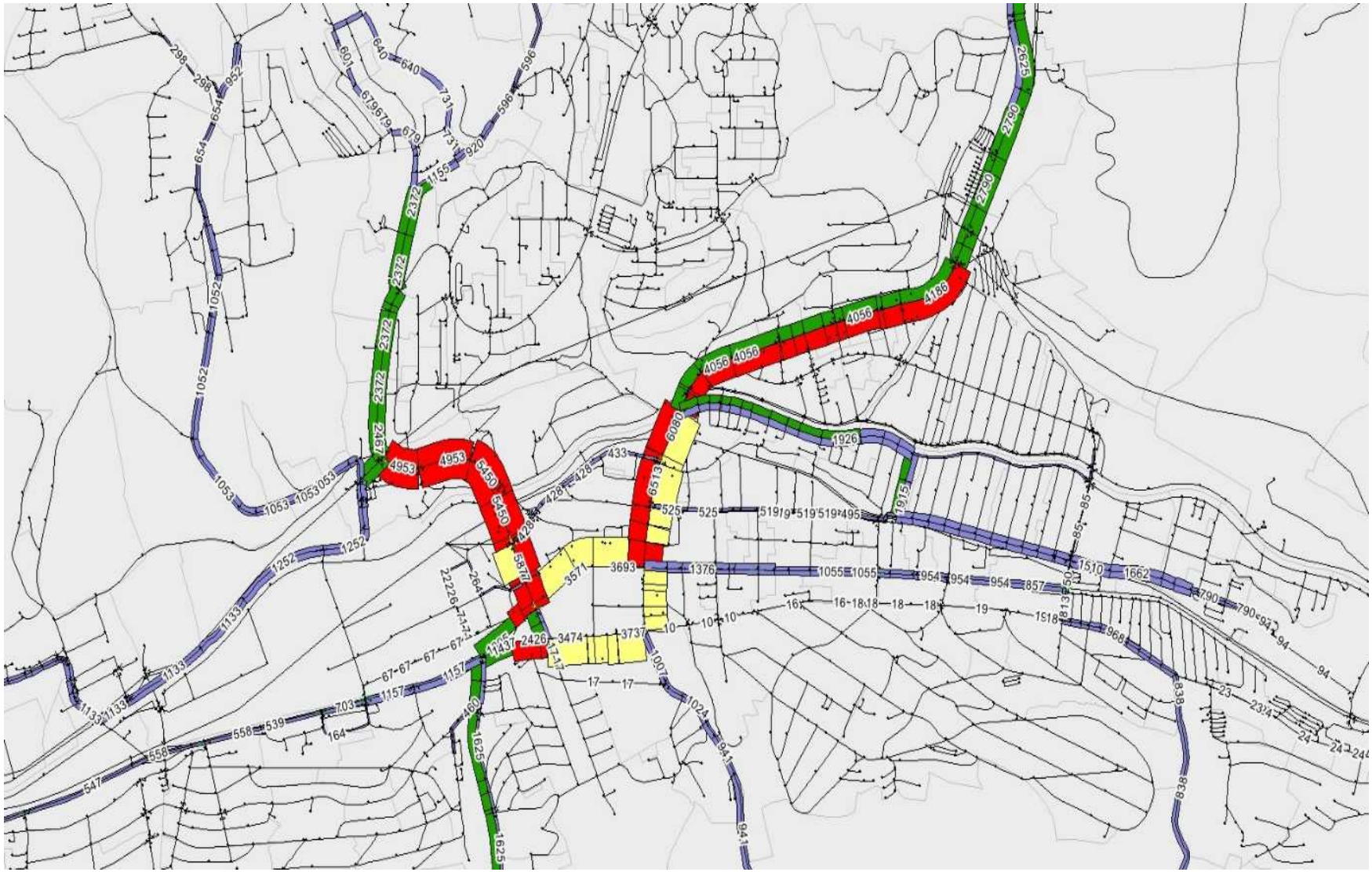
Návrh linkového vedení MHD - Autobusová síť

Generel dopravy pro město Zlín



Zatížení trolejbusové dopravy rok 2035 24 hod.

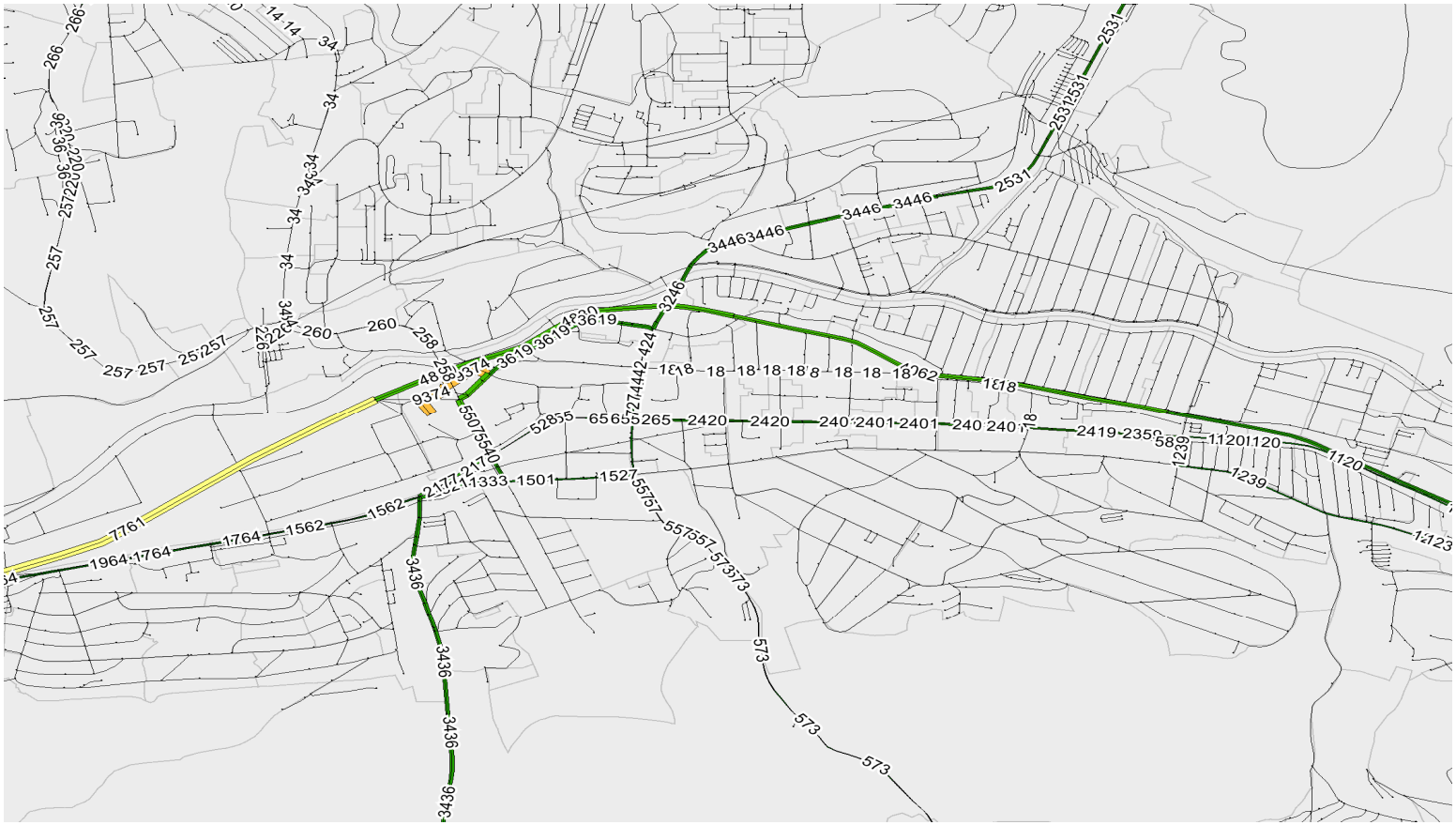
Zatížení BUS MHD dopravy rok 2035 24 hod.



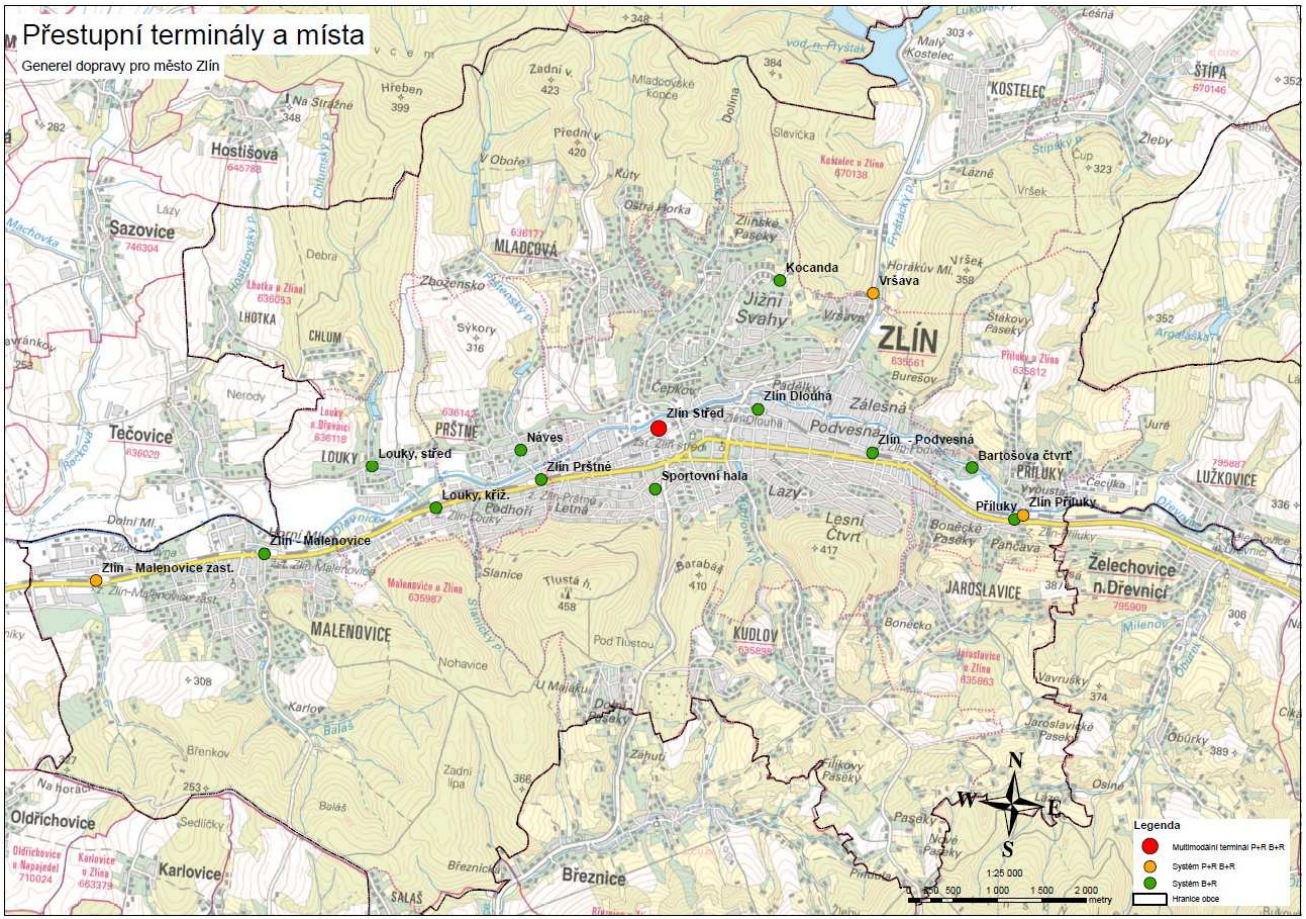
Provozní a ekonomická bilance MHD, rok 2035

Návrh 2035 za 24 hodin			
Srovnání MHD celkem			
Ukazatel	**MHD/Stav**	**MHD/Návrh**	**Změna**
Počet linek	26	24	0.923
Vozokilometry	14966.8	16754.3	1.119
Spoje	1750	1726	0.986
Cestující	91034	102429	1.125
Osobokilometry	304415.7	283653.9	0.932
Vypravenost	72	79	1.097
V mil. Kč/rok	**MHD/Stav**	**MHD/Návrh**	**Změna**
Provozní náklady	216.9	235.0	1.084
Tržby	108.5	115.9	1.069
Ztráta	108.4	119.1	1.099

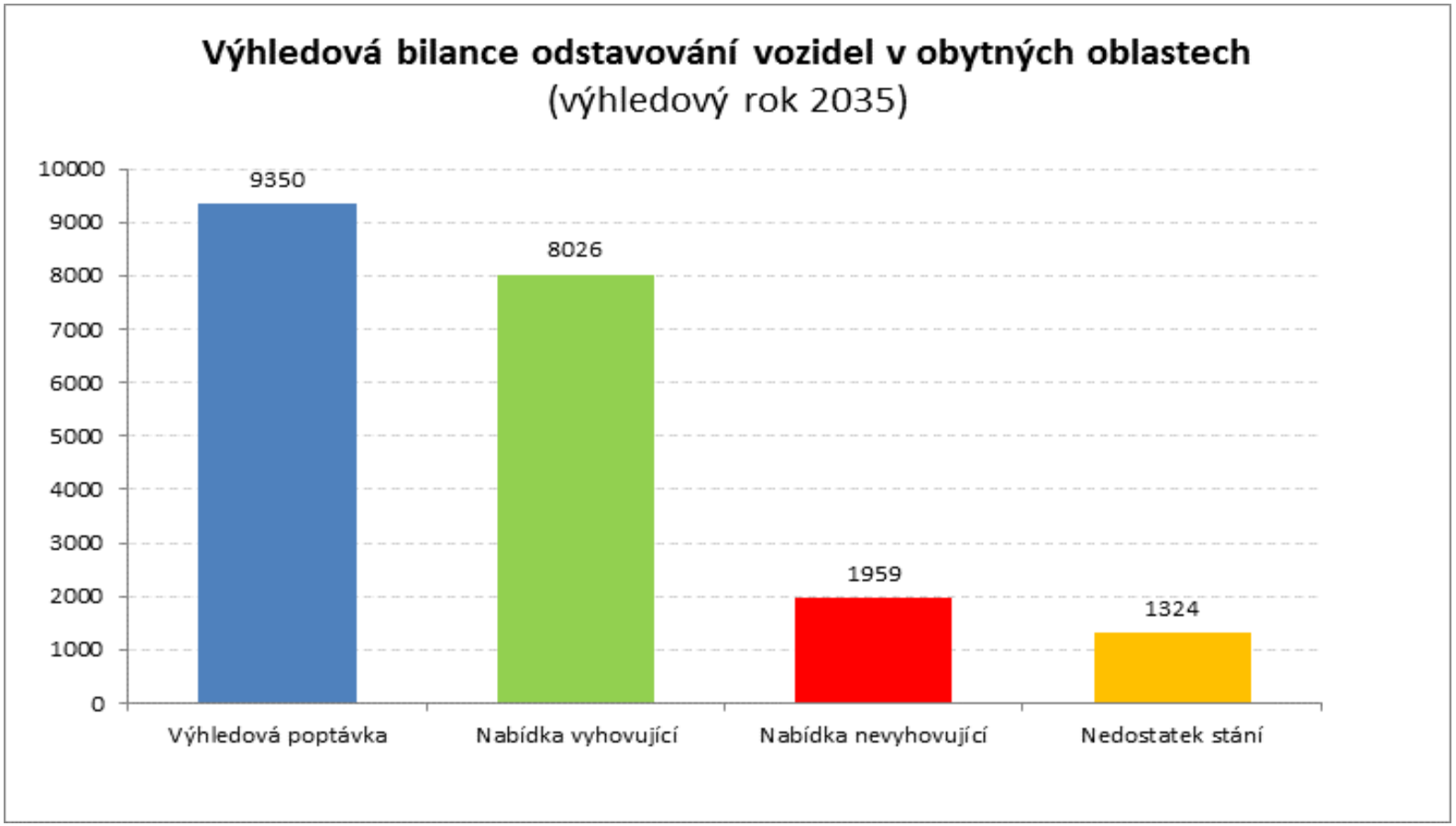
Zatížení železniční dopravou osob/24h



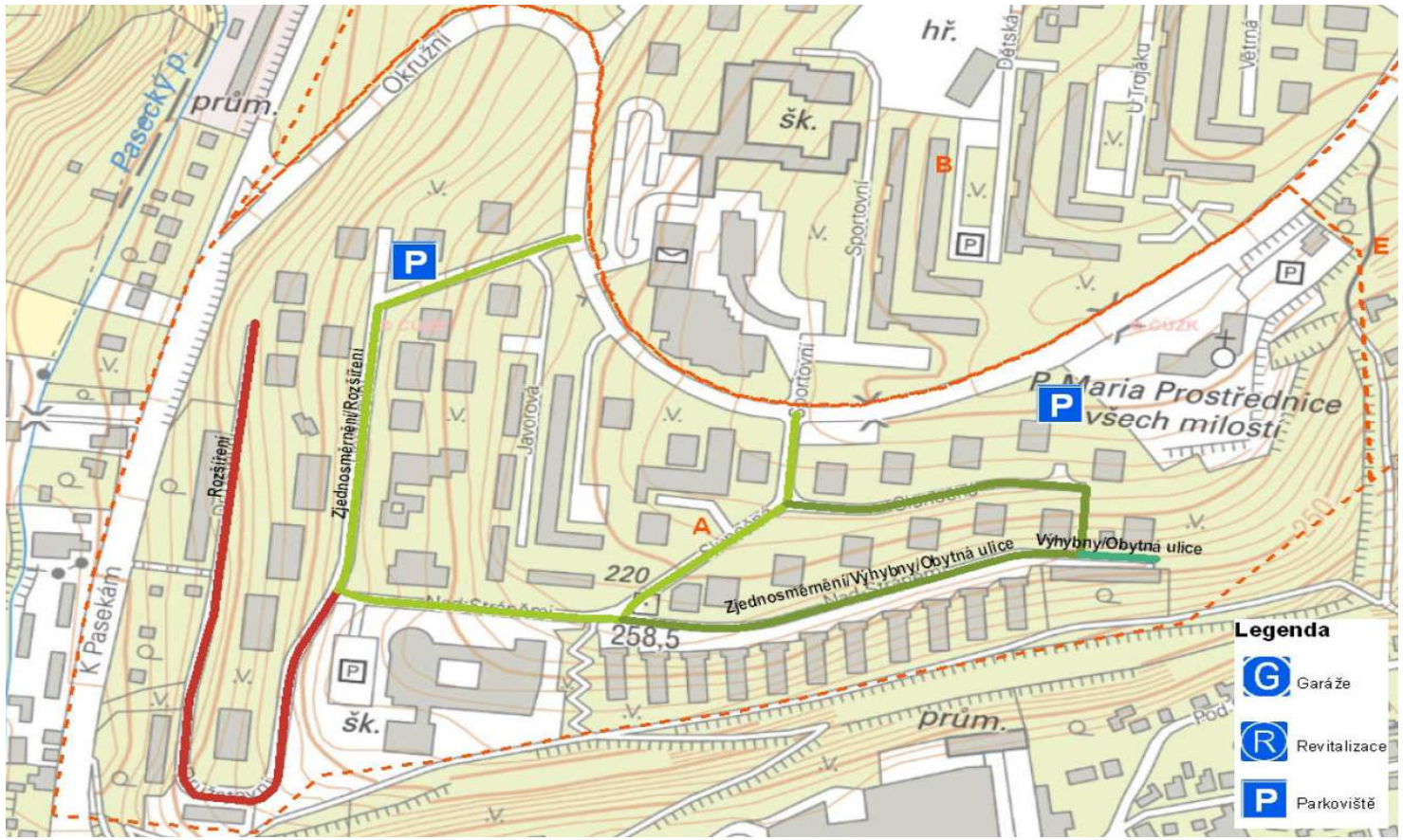
Přestupní místa

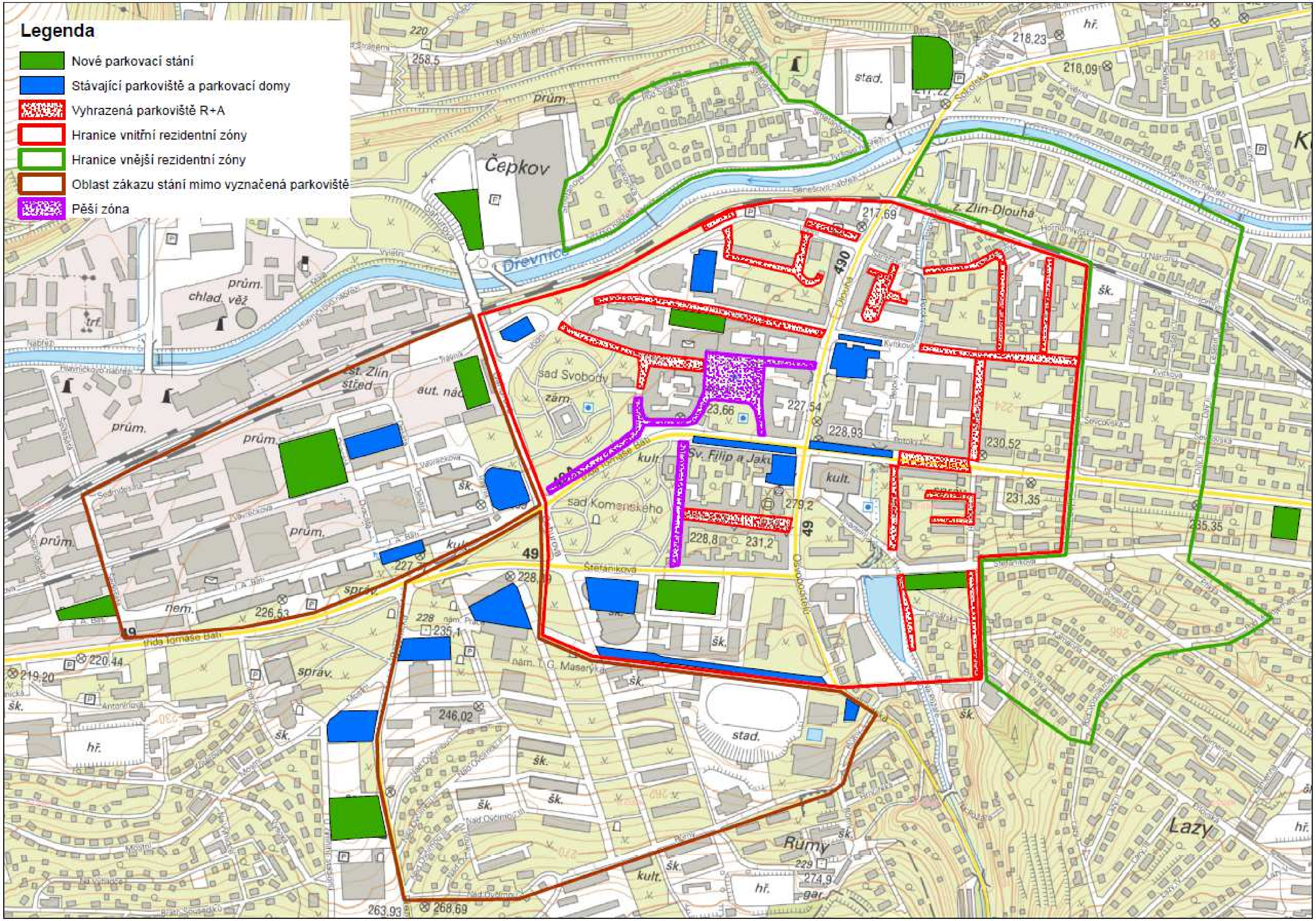


Doprava v klidu – obytné oblasti



Ukázka řešení okrsku



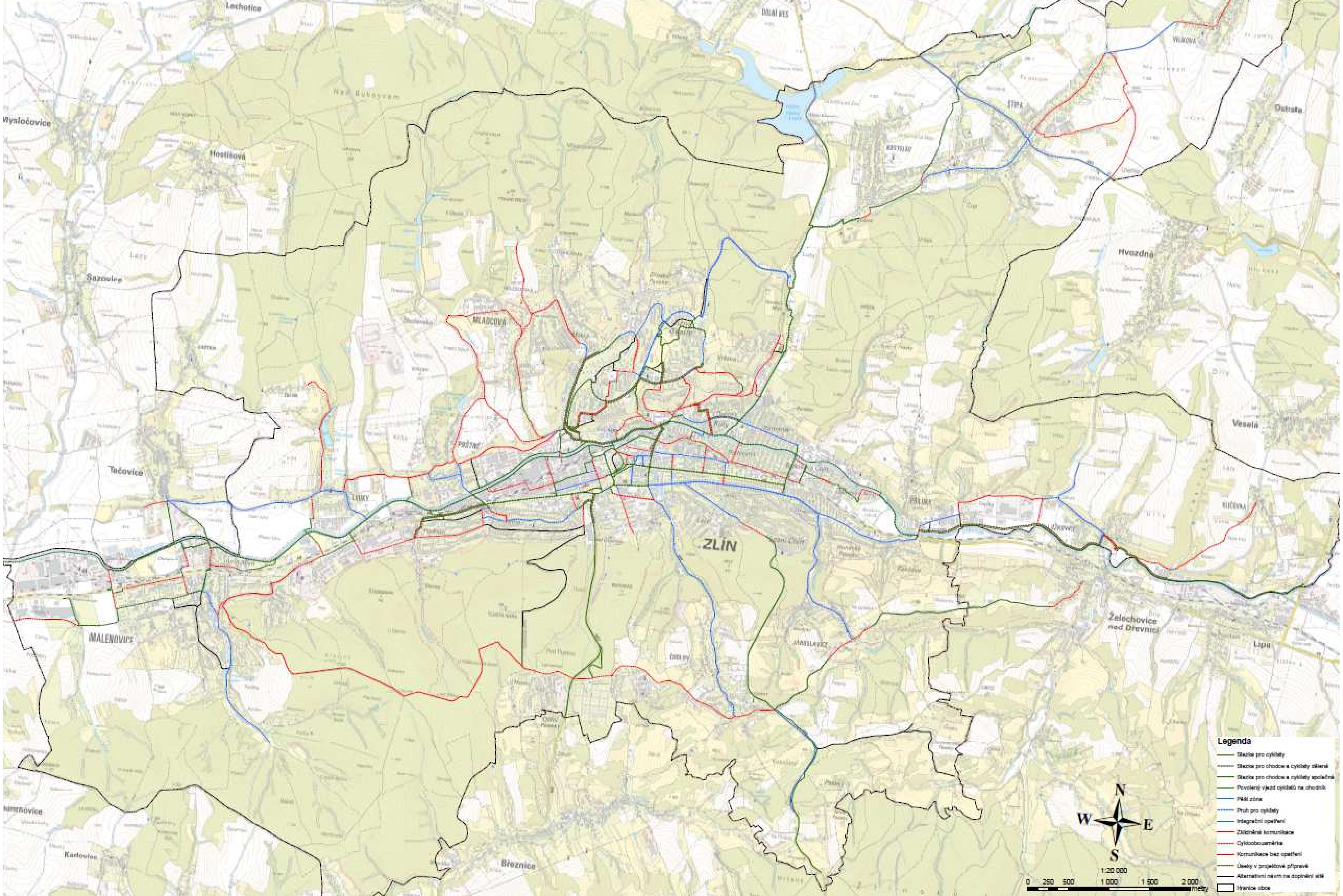

Legenda
Nové parkovací stání
Stávající parkoviště a parkovací domy
Vyhrazená parkoviště R+A
Hranice vnitřní rezidentní zóny
Hranice vnější rezidentní zóny
Oblast zákazu stání mimo vyznačená parkoviště
Pěší zóna
Čepkov
Dřevnice
sad Svobody
sad Komenského
Sv. Filip a Jakub
třída Tomáše Bati
Štefánikova
Dlouhá
Zlín střed
nám. T. G. Masaryka
Rumy
Lazy
stad.

Cyklistická doprava

- cyklistické stezky a vyhrazené cyklistické pruhy na komunikaci
- společné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
- - vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací
- - integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy nebo piktogramy
- - zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější
- - cyklistická ulice ve smyslu novely zákona 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 39a za podmínky usměrnění provozu
- - obytné zóny, kde cyklistická doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu
- - pěší zóny, kde může být cyklistické dopravě povolen vjezd.

Cyklistická doprava - Návrh základní sítě

Generel dopravy pro město Zlín



Rozsah sítě

Posouzení komunikací základní sítě cyklistické dopravy Zlín		
	Km	Podíl v %
Stávající vyhovující úseky	53.6	31.2
Úseky navržené k dostavbě	106.5	62.0
Úseky v projektové přípravě	11.7	6.8
Celkový rozsah výhledové základní sítě	171.8	

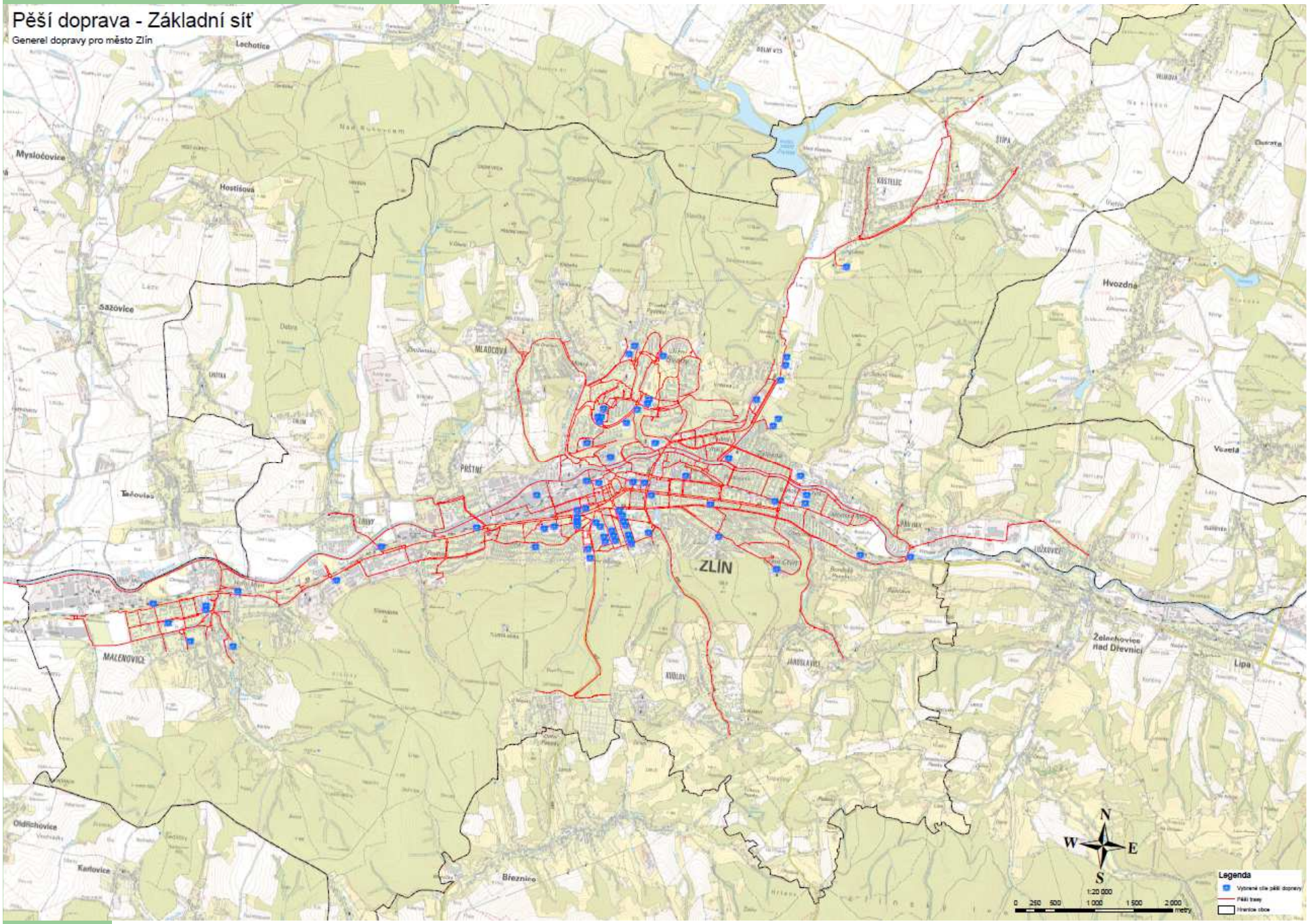
Návrh základní sítě komunikací cyklistické dopravy Zlín, výhled 2035		
	Km	Podíl v %
Stezka pro cyklisty	21.8	12.7
Stezka pro chodce a cyklisty dělená	28.2	16.4
Stezka pro chodce a cyklisty společná	17.3	10.1
Povolený vjezd cyklistů na chodník	0.4	0.2
Pěší zóna	0.7	0.4
Pruh pro cyklisty	5.5	3.2
Integrační opatření	30.7	17.9
Zklidněná komunikace	15.4	9.0
Cykloobousměrka	1.9	1.1
Komunikace bez opatření	37.3	21.7
Alternativní trasy	12.6	7.3
Celkový rozsah výhledové základní sítě	171.8	

Pěší doprava

- U pěší dopravy jsou zlepšovány podmínky, základní pěší trasy včetně pěších a obytných zón jsou budovány jako co nejvíce bezbariérové. Přednostně jsou řešena riziková a nebezpečná místa, kde dochází ke křížení základních pěších tras s intenzívní silniční dopravou, týká se to zejména základního komunikačního systému. Jsou zlepšovány podmínky pěší dopravy ve smyslu dostupnosti budov a zařízení, včetně zastávek VHD osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako součást zlepšení podmínek pěší dopravy jsou prosazovány koncepce plošného dopravního zklidňování.
- Pěší doprava má významný podíl na dělbě přepravní práce, který činí kolem 25% a výhledovou motivací je tento podíl udržet. Je však potřebné zmínit, že za „znevýhodněnou“ skupinu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace je možné označit kolem 29% populace města. Tento podíl se bude se stárnutím obyvatel dále zvyšovat.

Pěší doprava - Základní síť

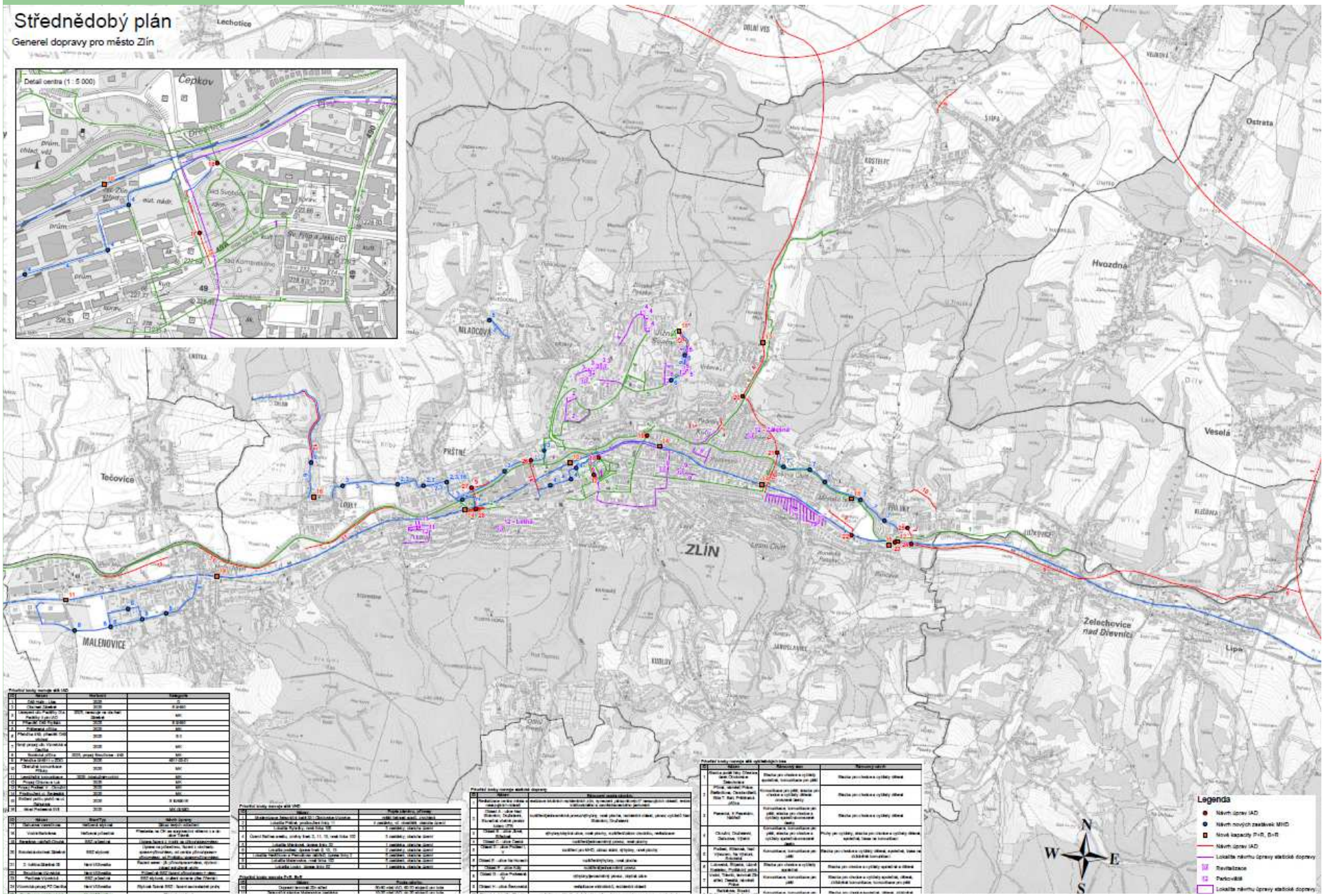
Generel dopravy pro město Zlín



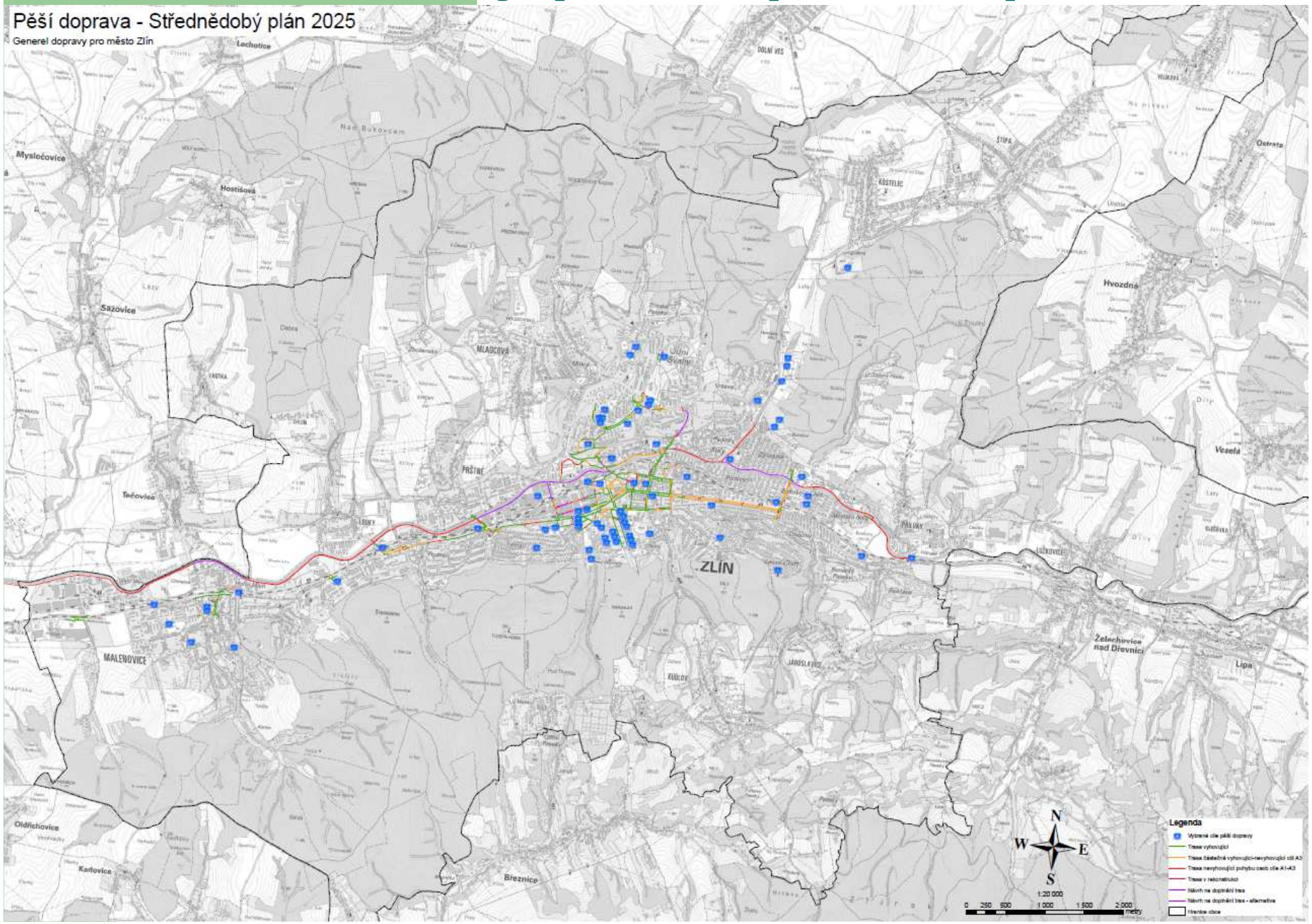
Rozsah sítě

Komunikace základní sítě pěší dopravy, výhled 2035		
	Km	Podíl v %
Vyhovující úseky komunikací	70.6	45.1
Vyhovující úseky komunikací s úpravou	38.1	24.3
Nevyhovující úseky komunikací	25.7	16.4
Úseky komunikací k doplnění	21.1	13.5
Úseky komunikací k doplnění, alternativní	1.0	
Úseky komunikací v rekonstrukci	1.2	0.8
Celkový rozsah výhledové základní sítě	156.7	
Zastávky MHD, základní síť pěší dopravy, stav 2015/2016		
	Počet	Podíl v %
Vyhovující zastávky	98	43.4
Vyhovující zastávky s úpravou	108	47.8
Nevyhovující zastávky	20	8.8
Celkový počet zastávek na základní síti	226	

Střednědobý plán rozvoje 2025, MHD, Cyklo, IAD



Střednědobý plán – pěší doprava



Děkuji za Vaši pozornost.

Karel Říha, Michal Kočí