

Generel dopravy města Zlína

Zlín říjen 2016



Generel dopravy

- Generel dopravy pro město Zlín (GD) je základní dopravně-inženýrský dokument v oblasti rozvoje městské dopravy, který identifikuje hlavní problémy a potřeby obyvatel města a snaží se navrhnout opatření k řešení těchto problémů a naplnění cílů dopravní politiky města.
- GD je rozdělen na analytickou a návrhovou část. V rámci analytické části byla uskutečněna celá řada dopravních průzkumů a dotazníkové šetření, které měly za úkol zmapovat dopravní chování obyvatel města. Na základě těchto podkladů byl sestaven multimodální dopravní model města Zlína. Ten v sobě zahrnuje všechny běžně užívané druhy městské dopravy, tzn. individuální automobilovou dopravu, veřejnou hromadnou dopravu, pěší dopravu, cyklistickou dopravu a jejich vzájemné působení. Dopravní model vytvořený v rámci analytické části GD se tak stal základem pro ověření všech opatření navrhovaných v rámci navazující návrhové části GD.

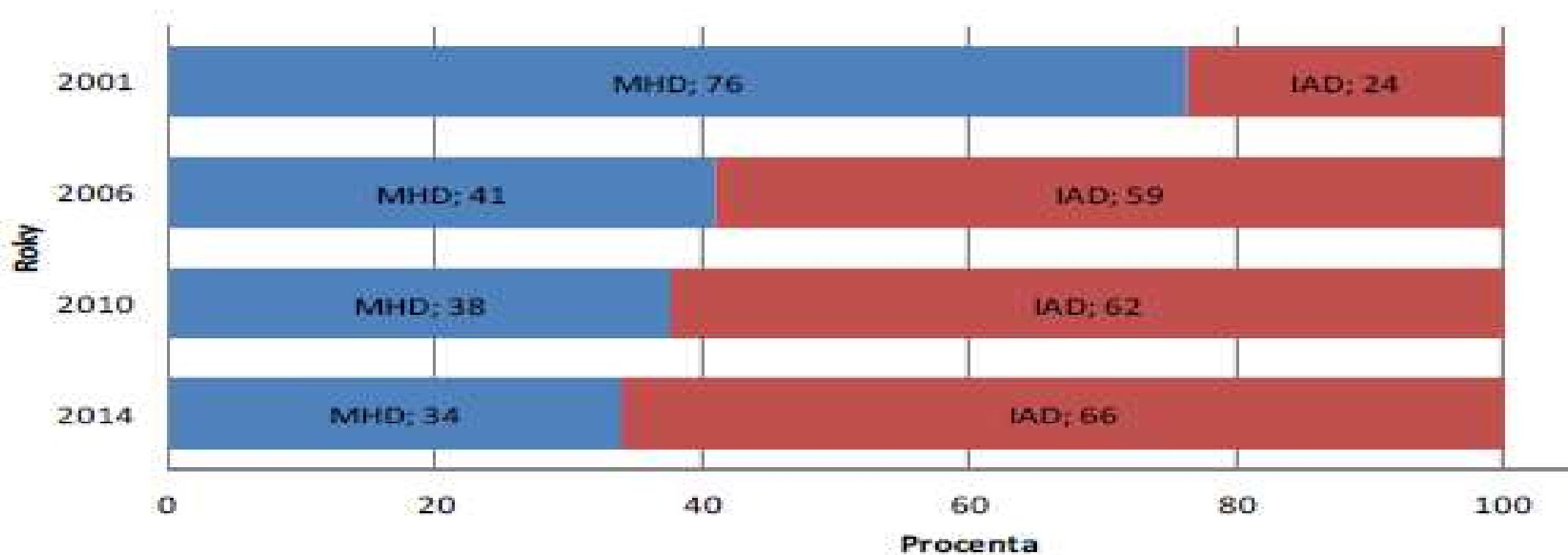
Generel dopravy

- 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

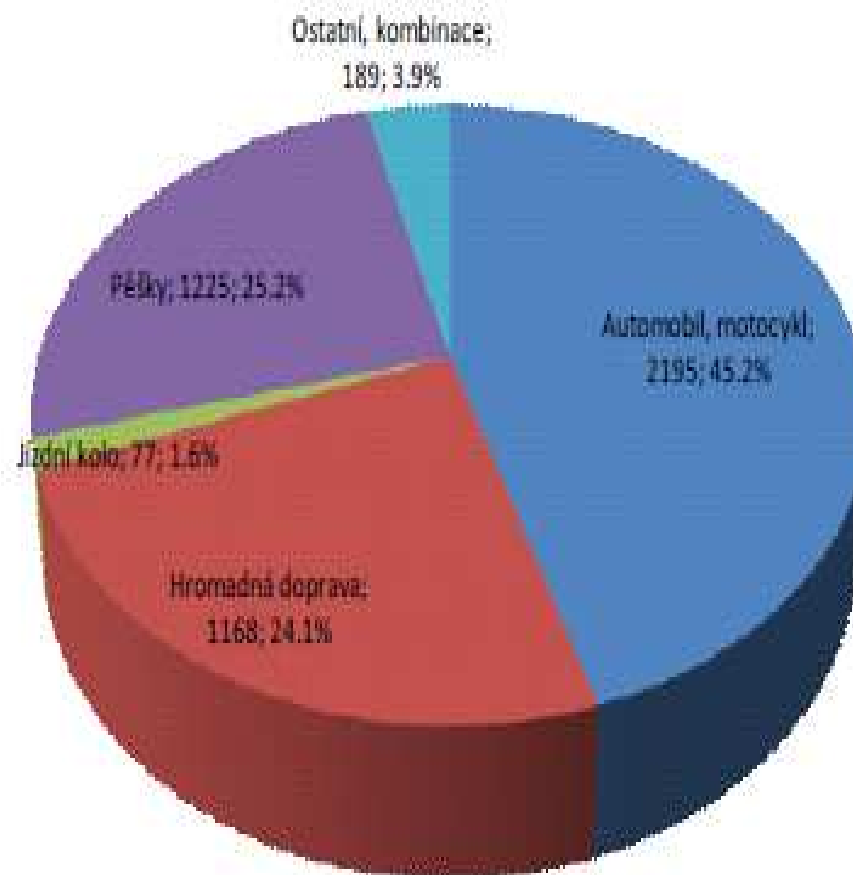
Postup prací

- 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)

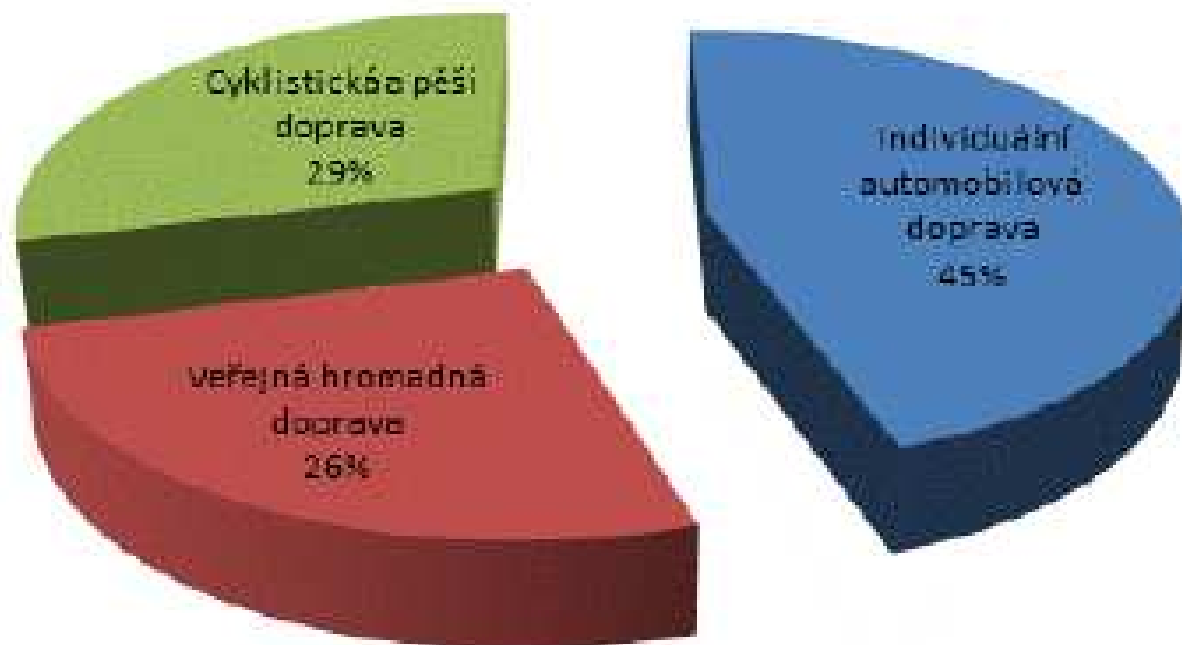
Vývoj dělby přepravní práce 2001-2014 (pouze MHD vs. IAD)



Dělbá přepravní práce – stav

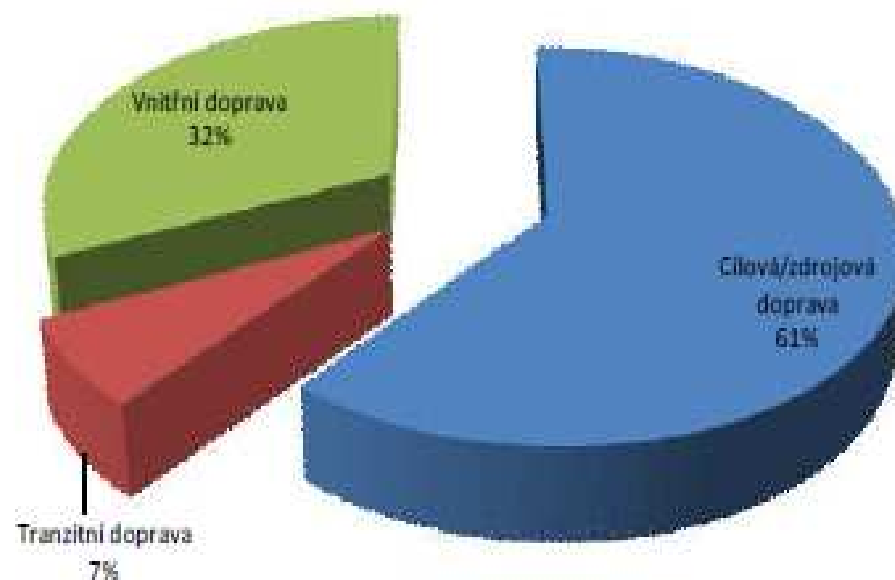


Dělbá přepravní práce - výhled



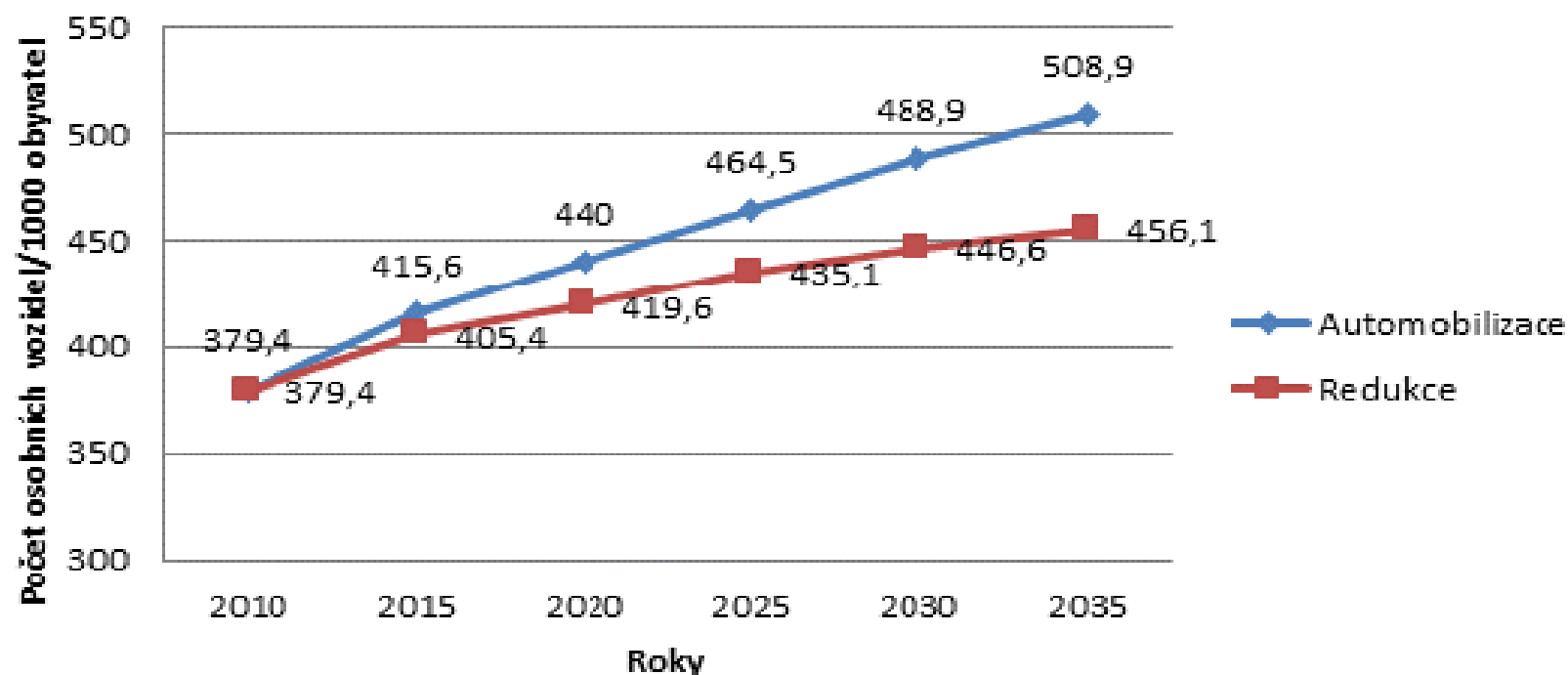
Kdo po Zlíně jezdí?

Rozdělení přepravních vztahů IAD města Zlína



Kolik bude ve Zlíně aut?

Prognóza stupně automobilizace do roku 2035



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 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.

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.

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 intenzivní 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.

Děkuji za pozornost

Ing. Michal Zlámal

Odbor koncepce a realizace dopravních staveb