1.1.1 SWOT analýza: Udržitelná doprava

Silné stránky	Slabé stránky
Dobrá organizace a řízení silničního provozu, využití telematiky na území města Zlína	Neexistence plnohodnotného integrovaného dopravního systému se společným tarifem na území Zlínského kraje
Zklidněná dopravy v obytných oblastech, zóny 30	Nedobudovaná nadregionální a mezinárodní dopravní infrastruktura (D49, D55 ve směru z Otrokovic na Břeclav) včetně absence komunikací pro odvedení tranzitní dopravy mimo obydlená území měst
Propojení Zlína a Otrokovic jednotným systémem veřejné hromadné dopravy	Lineární (radiální) systém komunikací s omezenou výkonností průtahu I/49 a II/490 především přes město Zlín, který má za následek zvýšenou intenzitu dopravy (až 40 tis. vozidel za 24 hodin)
Preference vozidel MHD, dispečerské řízení a informační systém	Nevybudovaný systém odstavných parkovišť v blízkosti dopravních terminálů a zastávek (parkoviště typu P+R a B+R)
Dlouhodobý nárůst počtu osob přepravených v MHD, vysoký podíl vozidel MHD na alternativní paliva (trolejbusy) v rámci Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o.	Nedostatečné řešení parkování rezidentů v centrech měst, v území s velkou hustotou obyvatel v hromadném bydlení i v „baťovských“ obytných čtvrtích
Existence rozvíjející se sítě cyklistických stezek a cyklotras na území aglomerace	Nízká cestovní rychlost MHD daná úrovní silničního provozu (trasa Zlín – Otrokovice)
Zpracování společného dokumentu SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility pro Zlín a Otrokovice, navazujících dokumentů plánů udržitelné městské mobility (PUMM Otrokovice, v současné době zpracovávaný PUMM Zlín)	Vyznačené cyklotrasy jsou vedeny i v místech komplikovaných, nebo nevhodných pro pohyb cyklistů, oddělení silniční a cyklistické dopravy je omezené
	Nedostatečná úroveň propojení centra aglomerace (Zlín) s oblastí zázemí sítí kvalitních cyklotras
	Kontejnerové překladiště Lípa je mimo hlavní dopravní koridory a zatěžuje nákladní dopravou silniční síť měst a obcí aglomerace
	Absence moderních dopravních terminálů s přímou návazností jednotlivých druhů dopravy
	Zhoršená kvalita silniční infrastruktury silnic III. třídy především v zázemí aglomerace

Příležitosti	Ohrožení
Snížení individuální automobilové dopravy ve městech prostřednictvím systému odstavných parkovišť v blízkosti dopravních terminálů	Nárůst dopravní intenzity z důvodů zvýšené individuální automobilové dopravy i nákladní dopravy
Zefektivnění systémů řízení dopravy ve městech například prostřednictvím aktualizace signálních plánů a jejich lepší koordinace	Rostoucí trend počtu dopravních nehod
Dostavba rychlostní silnice D49 a navazujících silničních a dalších infrastrukturních staveb	Velký počet odstavených vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou (problematická dostupnost IZS)
Rozvoj Smart řešení v oblasti dopravy, například naváděcí systém na volné místa parkovišť, systém Car Sharing atd.	Rostoucí automobilizace zvyšující poptávku po parkovacím místech

Příležitosti	Ohrožení
Podpora udržitelné mobility prostřednictvím realizace PUMM/SUMP	Snižování počtu přepravených osob VHD (vč. MHD) s možným dopadem na cenu a nabídku (změna dopravního chování osob z důvodu pandemie COVID-19)
Podpora infrastruktury pro udržitelnou dopravu (např. elektromobilita)	Zvyšování ceny jízdného nebo redukce nabídky VHD (vč. MHD)
Zvýšení cestovní rychlosti dopravních prostředků VHD (vč. MHD) a IZS (preferenční pruhy)	Snižování příjmů VHD (vč. MHD) z titulu stárnutí obyvatel a úbytku cestujících
Modernizace železniční trati č. 331 (Otrokovice – Zlín – Vizovice) vedoucí ke zkrácení přepravního času	Snižování cestovní rychlosti VHD (vč. MHD) vlivem stoupajících intenzit dopravy
Rozvoj IDS Zlínského kraje, včetně podpory multimodality	
Ekologizace všech vozidel MHD příp. VHD	
Rozvoj systému Bike Sharing, půjčoven kol a doprovodných zařízení	
Oddělení cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru	
Propojení města se zázemím sítí cyklostezek a cyklotras	