



Technická zpráva 1.3.2

Geografická analýza území

Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035

Technická zpráva 1.3.2

Geografická analýza území

Zpracovatel

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



Autoři: Mgr. Lukáš Čaha

Schválil:

Dne:

Datum zpracování: 31. dubna 2021

23. července 2021 (v2)

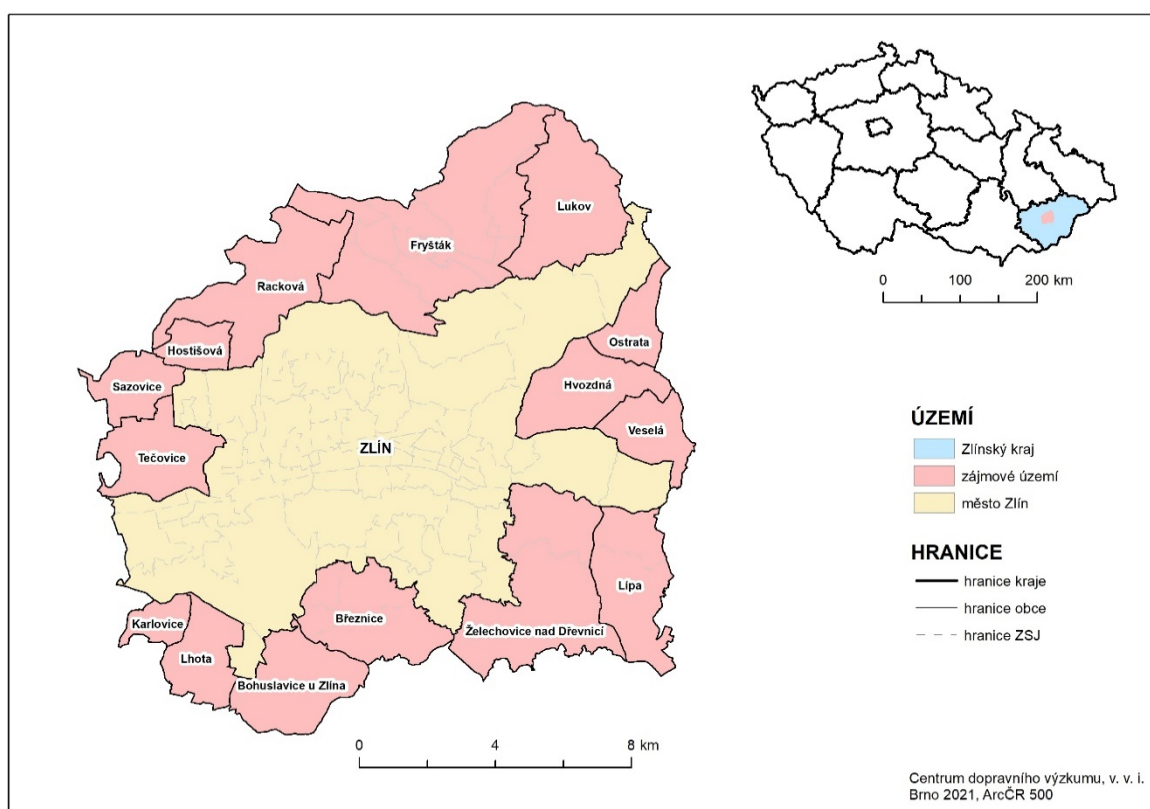
Obsah

1	Geografické poměry	4
1.1	Prostorové a časové vymezení.....	4
1.2	Fyzicko-geografické podmínky	5
1.3	Dopravní vazby.....	7
2	Územní rozvoj	9
2.1	Využití území	9
2.2	Funkce území.....	11
2.3	Prognóza územního rozvoje	14
3	Doprava generovaná funkčními plochami.....	18
3.1	Bydlení.....	18
3.2	Pracovní příležitosti	19
3.3	Maloobchodní síť.....	21
3.4	Školská zařízení.....	23
3.5	Volnočasová zařízení.....	24
3.6	Odhad generované dopravy.....	25

1 Geografické poměry

1.1 Prostorové a časové vymezení

Zájmové území strategického dokumentu SUMP Zlína je v minimálním rozsahu vymezeno katastrálním územím města Zlína a 15 přilehlými obcemi. Konkrétně se jedná o obce Bohuslavice u Zlína, Březnice, Fryšták, Hostišová, Hvozdná, Karlovice, Lhota, Lípa, Lukov, Ostrata, Racková, Sazovice, Tečovice, Veselá a Želechovice nad Dřevnicí.



Obr. 1 Vymezení zájmového území SUMP Zlína

Vymezení zájmového území pro účely SUMP Zlína vychází ze vztahových procesů denní dojíždky za prací, která nejlépe vystihuje prostorový rámec jednotlivce. Konkrétně byla zvolena metoda identifikace významných proudů pracovní dojíždky, která zjednodušuje komplikované společensko-ekonomické vztahy v geografickém prostoru. Dle požadavku zadavatele mělo být v minimálním rozsahu uvažováno o obcích, u kterých se na pracovní dojíždce do Zlína podílí více než 25 % ekonomicky aktivních obyvatel. Z důvodu respektování územní celistvosti byly do zájmového území zařazeny i obce s menším podílem dojíždky. Výše uvedený postup vymezení území vychází z předpokladu, že pro potřeby naplnění principů udržitelné mobility je klíčová mikroregionální úroveň. Některé typy interakcí (dojíždka studentů za vzděláním či dojíždka za rekreací) jsou přesto vztaženy k rozsáhlejšímu

území, tudíž není možné zanedbat interakční vazby v širším zázemí města. Velikost tohoto širšího spádového území se odvíjí zejména od prostorových vazeb dopravní poptávky a společensko-ekonomických vztahů. Pro vymezení širšího spádového území nejlépe slouží metoda TTWA (Travel-to-work-area) na úrovni 75 %, kde se 75 % dopravních vztahů pracovní dojíždky odehrává v rámci vymezeného regionu a pouze zbylých 25 % přesahuje jeho hranice. Po aplikaci metody TTWA vznikne rozsáhlý polycentrický region, kde centra tvoří Zlín, Otrokovice, Vizovice, Luhačovice či Valašské Klobouky, viz Atlas sídelních systémů¹. Z důvodu prostorové blízkosti jsou nejsilnější interakční toky mezi Zlínem a Otrokovicemi. Prostorová vazba mezi Zlínem a Otrokovicemi je natolik významná, že zpracování SUMP Zlína bude koordinováno s připravovaným plánem mobility Otrokovice.

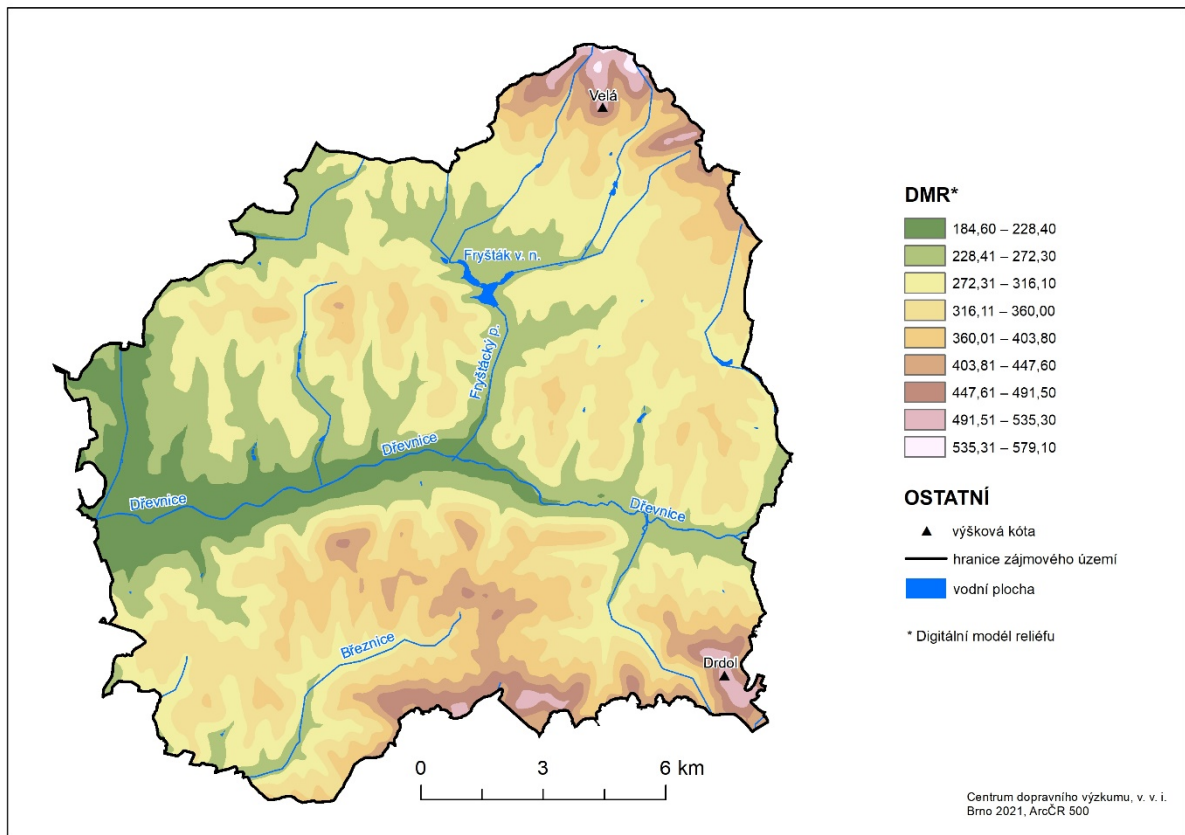
Z hlediska časového vymezení jsou analýzy plánu mobility vypracovány pro současný stav s referenčním rokem 2021. Pro rok 2021 ovšem nejsou dostupná všechna data, tudíž byla z těchto důvodů použita i data starší, např. data ze SLDB 2011. Společně s analýzami současného stavu budou modelovány scénáře dopravního systému pro výhledové horizonty 2030 a 2035, kdy se předpokládá naplnění jednotlivých stavebních záměrů a realizace studií. Tento vývoj lze nazvat jako základní scénář vývoje (basic scenario), při kterém se dopravní poptávka a dopravní nabídka vyvíjejí podle stavebních záměrů vycházejících z expertního odhadu.

1.2 Fyzicko-geografické podmínky

Město Zlín je významným hospodářským, správním a kulturním centrem jihovýchodní Moravy a Zlínského kraje. Geografická poloha Zlína je na regionální úrovni příznivá, ovšem v mezoregionálním srovnání sídel ČR je poloha Zlína nevýhodná. Po rozpadu Československa se dnešní Zlínský kraj stal okrajovým regionem. Zlín leží mimo hlavní dopravní koridory spojující největší sídla v ČR. Hlavní město Praha je od Zlína vzdálené 300 km, Brno 100 km a Ostrava 125 km. Excentrická poloha může být příležitostí pro vztahy s městy na Slovensku, které byly po roce 1993 výrazně oslabeny. Komplikací pro výraznější vazby mezi Zlínem a Slovenskem je ovšem členitý terén a kvalitní dopravní infrastruktura.

Prostorová mobilita zájmového území je výrazně ovlivněna fyzicko-geografickými podmínkami, zejména georeliéfem. Východo-západní osu území tvoří řeka Dřevnice, která v Otrokovicích ústí do Moravy jako pravostranný přítok. Město Zlín se rozkládá podél obou břehů úzkého říčního údolí Dřevnice. Méně významnou severo-jihní osu můžeme v zájmovém území vyznačit podél Fryštáckého potoka a říčky Březnice. Georeliéf je ovlivněn zejména řekou Dřevnicí, která je sevřena od severu podhůřím Hostýnských vrchů a od jihu podhůřím Vizovických vrchů. Pro zájmové území je charakteristický členitý terén s průměrnou výškou 342 m. Nejnižším bodem (195 m n. m.) je říční dno Dřevnice při okraji zájmového území v Malenovicích. Naopak nejvyšším bodem (565 m n. m.) je vrch v katastrálním území obce Lukov v Hostýnských vrších. Jediným významným vodním dílem zbudovaným člověkem je vodní nádrž Fryšták. Převládající horninou je flyš složený z pískovce a jílu.

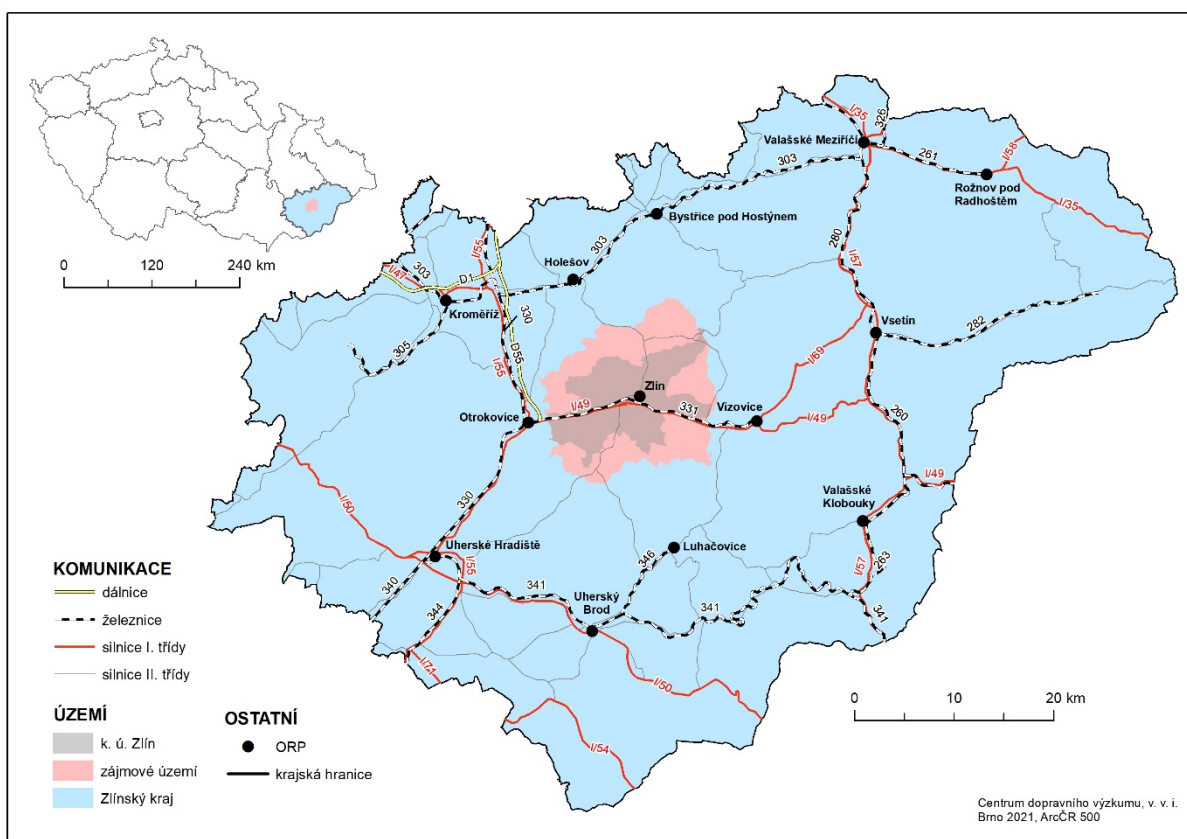
¹ MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2011): Atlas sídelního systému České republiky [online]. Ústav územního rozvoje. Brno. [cit. 2021-01-29]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/2b-souvisejici-temata/Atlas-sidelniho-systemu/atlas-sidelniho-systemu-2011-titul.jpg>



Obr. 2 Digitální model reliéfu města Zlína

1.3 Dopravní vazby

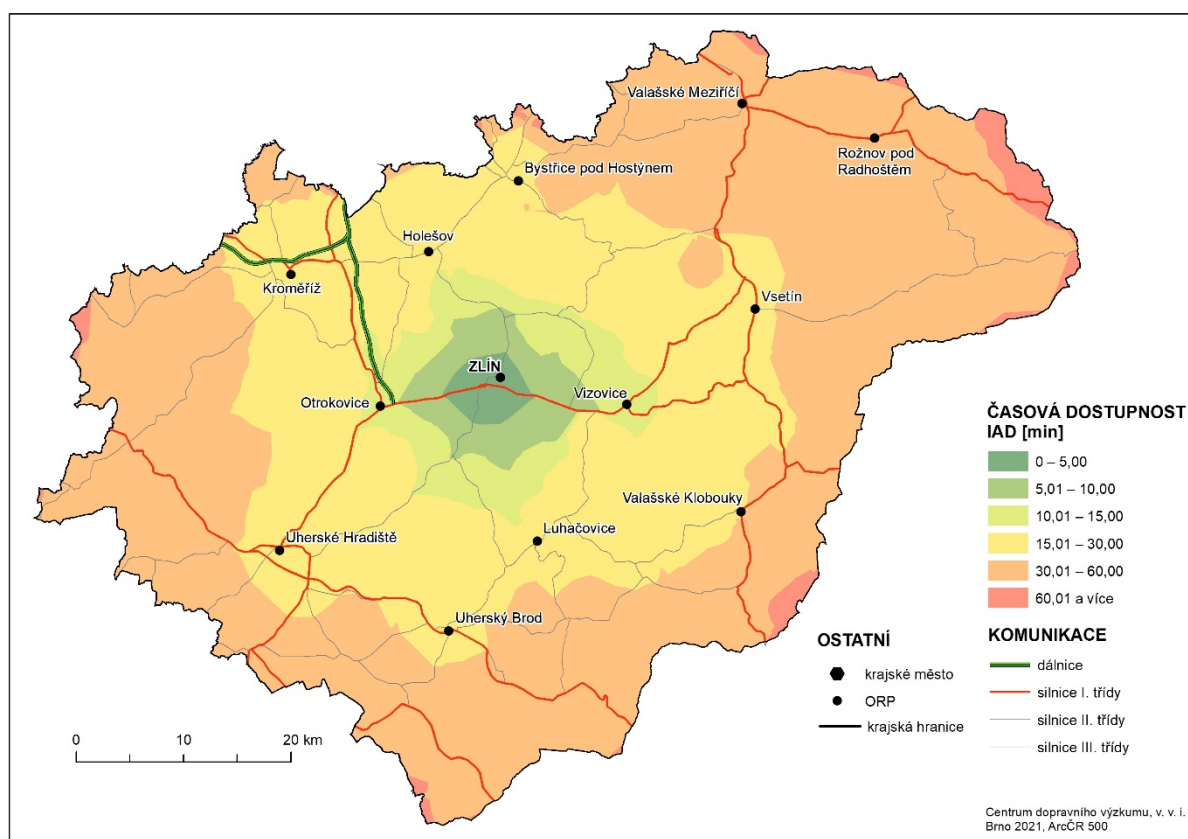
Dopravní vazby města Zlína jsou primárně určeny polohou města v sídelní síti a následně postavením města v síti dopravních cest. Poloha v sídelní síti je pro Zlín příznivá, byť se město rozvíjelo později než ostatní města v okolí. Dle klasifikace geografa Hampla patří Zlín hierarchicky k vyšším střediskům, tzv. mezoregionální centra.² V těchto centrech dochází ke koncentraci finančních, vzdělávacích či vědecko-výzkumných institucí a zároveň se tato centra vyznačují významnou řídicí, obslužnou, pracovní a obytnou funkcí. Zlín všechna tato kritéria splňuje, tudíž je přirozeným centrem sídelního systému východní Moravy. Dopravní vazby Zlína s jinými mezoregionálními centry ovšem komplikuje absence odpovídající dopravní infrastruktury, tudíž dopravní poloha v rámci komunikační sítě již pro Zlín není výhodná. V tomto případě naopak pozdější rozvoj město znevýhodnil, neboť nejvýznamnější komunikační osy Zlínem neprocházejí. Dopravní polohu zájmového území ve Zlínském kraji znázorňuje Obr. 3.



Obr. 3 Dopravní poloha zájmového území SUMP Zlín

² HAMPL, M. (2001): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Praha. 328 s. ISBN: 8090268668.

Dopravní dostupnost Zlína a celého kraje je ovlivněna již zmiňovanou kvalitou dopravní infrastruktury. Zlínem prochází pouze jediná silnice I. třídy (I/49) a jedna železniční trať 303. Excentricitu Zlínského kraje dokládá i dlouho trvající absence napojení na rychlostní či dálniční síť ČR. V roce 2006 byl zprovozněn tříkilometrový úsek rychlostní silnice R55 jako součást obchvatu Otrokovic, což byly první kilometry rychlostní komunikace ve Zlínském kraji. O rok později byl u Kroměříže zprovozněn první tříkilometrový úsek dálnice D1 ve Zlínském kraji. S postupem času se přidávaly další dálniční úseky až vznikla současná podoba rychlostní/dálniční sítě ve Zlínském kraji, která prochází Kroměříží (D1), Hulínem (D1, D55) a Otrokovicemi (D55). Zlín je na dálniční systém napojen prostřednictvím již zmiňované silnice I/49, která ve směru východ – západ kopíruje tok řeky Dřevnice. V severo – jižním směru na silnici I/49 navazují silnice II/490 a II/497. Silnice III. třídy a ostatní komunikace mají regionální až lokální význam. Časovou dopravní dostupnost Zlína v rámci ORP Zlínského kraje zobrazuje Obr. 4.



Obr. 4 Časová dopravní dostupnost Zlína v rámci Zlínského kraje IAD

2 Územní rozvoj

Rozvojem města a ochranou území se zabývá územní plánování, které slouží jako racionální nástroj pro správu území. Územní plánování je činnost rozvíjející městské a venkovské prostředí s ohledem na zájmy společnosti, potřeby sídel a regionů jako základních prostorových jednotek a s důrazem na dlouhodobé procesy v území. Územní plánování se komplexně zabývá řešením všech složek a zájmů v území. Cíle a úkoly územního plánování stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. Jedním z výstupů územního plánování je územní plán, který je závazným dokumentem pro rozvoj daného území a řeší všechny možnosti a podmínky rozvoje, ochranu hodnot území a určuje řešení problémů v území.³

V rámci Územního plánu města Zlína je stanovena koncepce rozvoje území, která vymezuje rozvojové plochy a definuje jejich způsob ochrany před případnými riziky s hlavním cílem stabilizace obyvatelstva v již osídlené krajině. Územní plán dále vymezuje funkční využití rozvojových ploch a formu zástavby. Prioritou územního plánu je zároveň i revitalizace a oživení stávající urbanistické struktury sídel. Pro tyto účely regenerace stávajícího stavebního fondu územní plán definuje plochy přestavby.

Nejnovější znění územního plánu po změně č. 3B a č. 3D z prosince roku 2019 definuje zastavitelné plochy, které jsou vymezeny s ohledem na ochranu přírodních, kulturních a civilizačních hodnot v území. Územní plán se zabývá veřejnou infrastrukturou, úpravou veřejných prostranství, občanskou vybaveností, technickou infrastrukturou či veřejně prospěšnými stavbami. Budoucí rozvoj území musí být v souladu s územním plánem, ze kterého lze odhadnout budoucí atraktivitu území. Rozvoj území vychází ze současného stavu využití území a rozložení jednotlivých městotvorných funkcí. Pro odhad budoucího rozvoje města Zlína byly plánované záměry analyzovány a zahrnuty do prognózy územního rozvoje území.

2.1 Využití území

Pro zpracování analýzy využití území a rozmístění městských funkcí posloužil primárně jako vstupní zdroj Územní plán města Zlína, který stanovuje koncepci prostorového a funkčního uspořádání území v krajině. Analýza využití území a rozmístění městských funkcí nebyla u ostatních obcí zájmového území řešena. Cílem této analýzy není sledovat změny využití krajiny, ale pouze stručně charakterizovat strukturu krajiny v zájmovém území.

³Česká komora architektů. Stavební zákon. [online]. 2019 [cit. 2019-11-04]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/cs/pro-architekty/legislativa/pravni-predpisy/hlavni-zakony/stavebni-zakon>

Funkční plochy jsou v územním plánu rozděleny do velkého počtu kategorií, což je pro účely tohoto textu příliš detailní rozdělení. Pro stručné hodnocení využití území bylo nutné provést reklasifikaci, po které bylo území rozděleno do osmi funkčních ploch (řazeno dle velikosti):

- plocha zeleně 41,48 %
- zemědělská plocha 26,78 %
- obytná plocha 14,71 %
- plocha veřejné vybavenosti 6,24 %
- dopravní plocha 4,62 %
- výrobní plocha 3,42 %
- ostatní plocha 2,55 %
- vodní plocha 1,1 %

Nejčastěji se vyskytující funkční plochou v zájmovém území města Zlína jsou plochy zeleně, které tvoří téměř 41,48 % rozlohy. Do této kategorie byly sloučeny všechny typy zelených ploch, tj. od drobné izolační zeleně v intravilánu města až po rozlehlé plochy lesů. Největší plochy lesů se nacházejí na jihu a severu území ve výše položených lokalitách při okraji území města Zlína. Převládajícím typem porostu jsou monokulturální jehličnaté lesy, které jsou doplněny buky, modříny a borovicemi. V otevřené krajině se vyskytuje rozptýlená dřevitá zeleň. Údolí řeky Dřevnice je intenzivně zastavěno. Rozsáhlé lesní plochy doplňuje velké množství veřejné zeleně v podobě parků, sadů, stromořadí, alejí, trávníků a drobných zelených prvků. Celá řada zelených ploch plní mj. ochrannou a izolační funkci. Výskyt zeleně je v porovnání s jinými podobně velkými městy nadstandardní, což samotné město Zlín využívá pro svoji prezentaci.

Druhým dominantním typem využití území je zemědělská plocha (26,78 %). V této kategorii jsou integrovány plochy s ornou půdou a plochy s trvalým travním porostem. Tento typ ploch dle dostupných leteckých snímků byl v minulosti nejvíce zasažen rozpínající se zástavbou, kde docházelo k přetváření zemědělské půdy na účely výstavby rodinných domů, dopravních staveb, obchodních center apod. Výhledově lze předpokládat, že tento trend úbytku zemědělských ploch bude v malém měřítku pokračovat i dále.

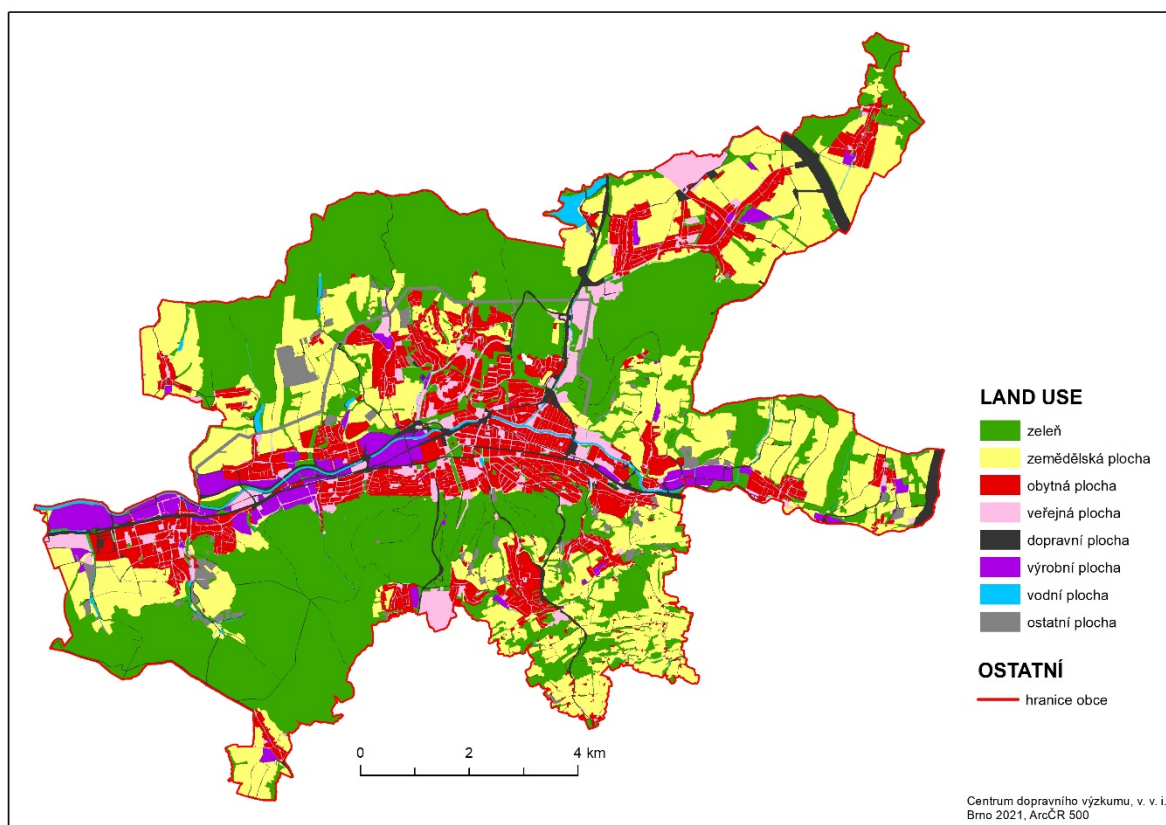
Obytné plochy se na celkové rozloze území podílí 14,71 %. Obytné plochy jsou složeny z jednotlivých dílčích forem bydlení: bydlení hromadné v bytových domech (bloková zástavba), bydlení individuální v rodinných domech s městským charakterem, bydlení individuální v rodinných domech s vesnickým charakterem (s přílehlými hospodářskými budovami). ÚP Zlín navíc rozlišuje další formu bydlení tzv. pasekářské bydlení (kopanice), které dominuje místní části Kudlov. Na celkovém zastoupení obytných ploch se významně podílí také plochy smíšené s převahou bydlení.

Následující dvě kategorie plochy veřejné vybavenosti (6,24 %) a dopravní plochy (4,62 %) zajišťují komunikaci s ostatními funkčními plochami a jsou tak nezbytné pro správný chod města. V rámci klasifikace funkčních ploch byly do kategorie veřejná vybavenost agregovány zároveň plochy veřejného prostranství a veřejných zařízení

(budovy určené pro veřejnost, školy, úřady apod). Na plochy veřejného prostranství a dopravy je zaměřen největší důraz v rámci strategického plánování udržitelné městské mobility a mobility obecně. V rámci SUMP Zlína se těmto plochám věnují podrobněji samostatné kapitoly.

Velmi dynamickým funkčním typem ploch jsou plochy výrobní, které jsou zastoupeny na území města Zlína ze 3,42 %. Hlavním využitím těchto ploch je průmyslová, lesnická, zemědělská výroba a skladování. V rámci koncepčního plánování města byl uplatněn princip pásmového města s rozdělením jednotlivých funkcí. Z tohoto důvodu jsou funkční plochy výroby umístěny převážně v západní části intravilánu, kde dominuje areál Baťových závodů. Velké množství výrobních ploch je v územním plánu navrženo pro budoucí přestavbu a změnu využití.

Na území města Zlína se nenachází mnoho vodních děl a toků, tudíž rozloha vodních ploch představuje pouze 1,1 % celkové rozlohy. Jedinou významnou vodní plochou je vodní nádrž Fryšták, která z větší části zasahuje do katastrálního území Zlína. Vodní nádrž Fryšták byla v minulosti využívána jako zdroj pitné vody pro Zlín a okolí.



Obr. 5 Využití území města Zlína

2.2 Funkce území

Termín funkce města byl původně převzat z fyziologie a naznačuje, že město má pro své okolí podobnou funkci, jakou vykovávají vnitřní orgány v lidském těle. Základními funkcemi města jsou obytná, produkční, rekreační a

společenská funkce. Funkce města mohou být využívány místními i obyvateli okolních obcí. Pokud jsou funkce města využívány v hojné míře i obyvateli okolních obcí, tak lze hovořit o střediskové funkci města.⁴ Zlín jako středisko mezoregionální úrovně s koncentrací finančních, vzdělávacích či vědecko-výzkumných institucí tuto definici zcela jistě splňuje a je tak přirozeným centrem Zlínského kraje.

Rozložení městských funkcí v území není stálé, ale v závislosti na socioekonomických poměrech a strategicko-politických rozhodnutích se mění v čase. Při současném pohledu na rozložení funkcí jsou stále patrné zásady zahradního města a funkcionalistického urbanismu. Základní funkce města jsou pásomovitě umístěny podél toku řeky Dřevnice, kde obytnou a produkční (výrobní) funkci rozděluje městské centrum s vysokým zastoupením zeleně a občanskou vybaveností, vše v souladu s okolní přírodou a terénem.⁵

Prostorově nejrozšířenější je funkce obytná, která je elementární funkcí každého sídla. Pro Zlín je typická obytná zástavba dle baťovského funkcionalistického urbanismu tvořena standardizovanými cihlovými domy krychlového tvaru (čtvrtdomky, půldomky a jednodomky). Tyto domy se nacházejí ve čtvrtích Letná, Díly, Lesní čtvrť či Zálešná. S populační explozí Zlína vznikala zástavba velkokapacitního bydlení, např. Morýsovy domy. Později dál od centra vznikala nová sídliště, např. Jižní Svahy, Podhoří, Bartošova čtvrť. Oproti sídlištím budovaných v 2. pol. 20. století si sídliště Zlína zachovaly lidské rozměry. Směrem od jádrového území k extravilánu klesá podlažnost zástavby a začíná převažovat bydlení individuální s rodinnými domy. Individuální bydlení jako součást Baťovy vize je pro Zlín charakteristické. Dle Strategie Zlín 2020 má Zlín nejnižší podíl bytových domů ve struktuře domovního fondu ze všech krajských měst ČR.⁶

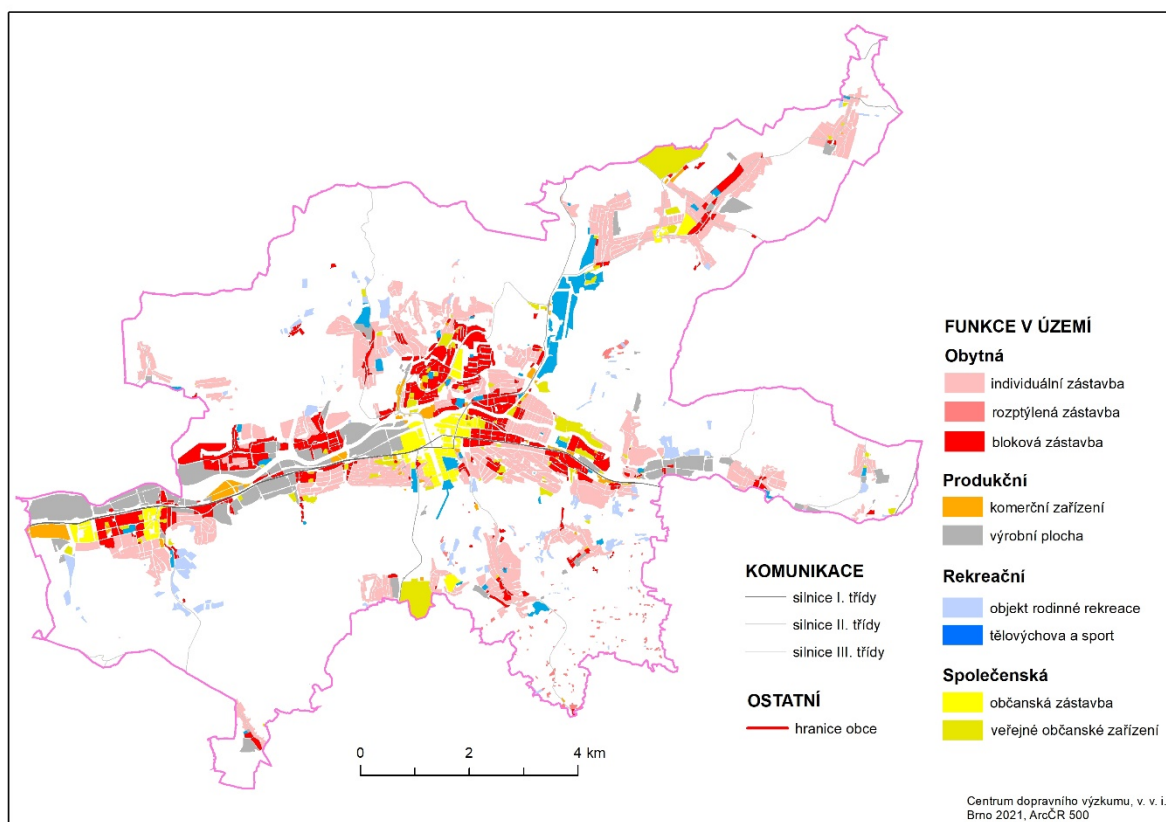
⁴ Marián Halás a kol.: Základy humánní geografie 2. [online]. 2012 [cit. 2019-11-17]. Dostupné z: <http://distgeo.upol.cz/uploads/vyuka/skripta-halas-akol-2.pdf>

⁵ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030 [online]. Ostrava: PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, 2020. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/strategie-rozvoje-statutarniho-mesta-zlina-do-roku-2030-zlin-2030-cl-3727.html>

⁶ Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2020 – ZLÍN 2020 [online]. Zlín: Univerzita Tomáši Bati ve Zlíně, 2012. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/2796/a4809905-0-strategie-zlin-2020-analyticka-cast-finalni.pdf>

Plochy výroby a skladování jsou převážně zastoupeny na západní straně města. Dominantní je industriální Batův areál téměř v centru města. Výjimkou je průmyslová zóna v místní části Příluky, která leží podél ulice Cecilka na východě města. Vzhledem k vyšším nárokům na dopravu a georeliéf jsou tyto plochy výrobní funkce soustředěny kolem silnice I/49 a železniční tratě 303. Řeka Dřevnice je pro přepravu materiálu a průmyslových výrobků nevhodná. Lokalizační faktory pro vznik průmyslu nejsou vzhledem k dopravní poloze města a georeliéfu Vizovické vrchoviny pro Zlín ideální. Nezbytným řešením nedostatku vhodných ploch pro průmysl bylo zakládání nových továren podél toku řeky Dřevnice směrem k Otrokovcům. Prostorová distribuce velkých komerčních zařízení pro obchod je koncentrována blíže k centru a velkým obytným areálům. Významné nákupní centrum Centro se nachází v Malenovicích.

Plochy určené pro tělovýchovu a sport v rámci rekreační funkce jsou nejvíce koncentrovány podél silnice II/490 ve směru na Fryšták. Pro účely rekreace slouží primárně také četné plochy zeleně a lesů v centru města (Gahurův prospekt) a blízkém okolí. Plochy v rámci společenské funkce jsou koncentrovány v centru města a Batově industriálním areálu.



Obr. 6 Distribuce městských funkcí v zájmovém území města Zlína

2.3 Prognóza územního rozvoje

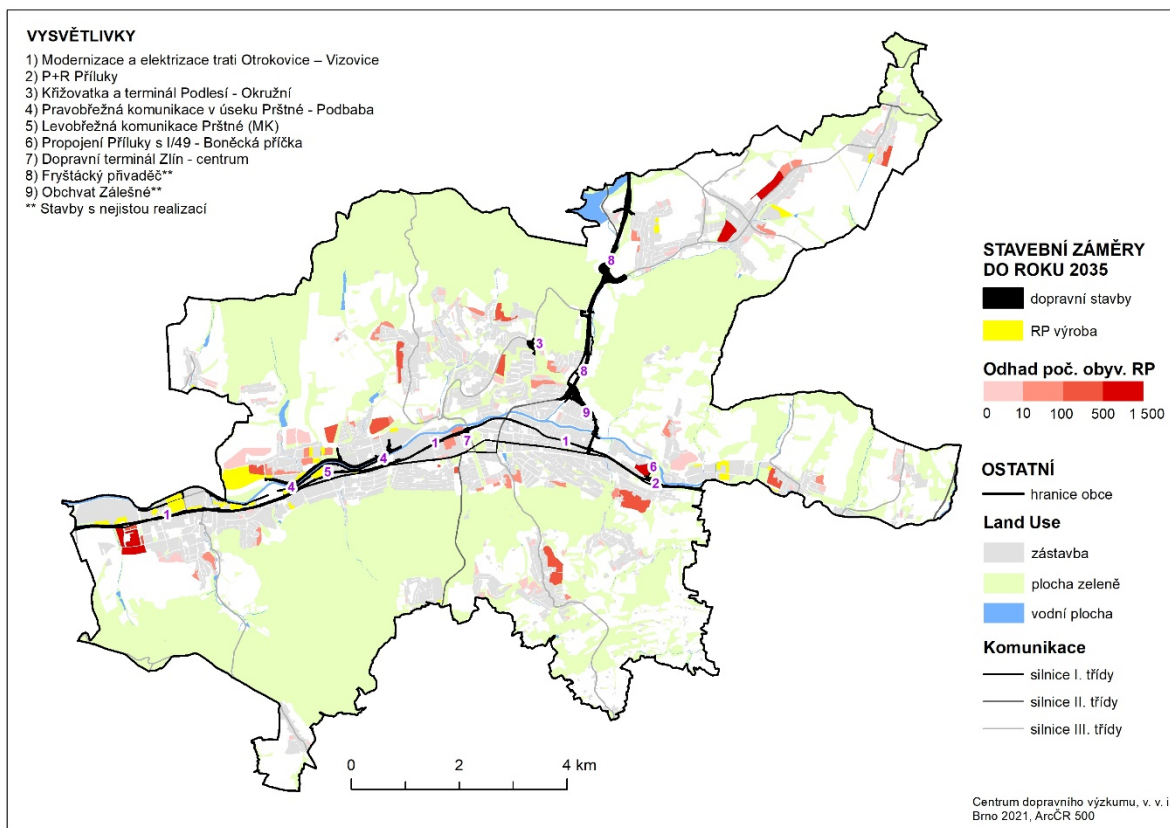
Prognóza územního rozvoje je analytický podklad v rámci, kterého se posuzují všechny plánované záměry výstavby na rozvojových plochách a záměry výstavby dopravní infrastruktury. Prognóza územního rozvoje slouží jako vstupní podklad pro dopravní model a demografické prognózy. Prognóza územního rozvoje byla vypracována na základě expertního odhadu realizace jednotlivých stavebních záměrů, které vychází z územně plánovací dokumentace. Expertní odhad je prognóza, zda konkrétní stavební záměr bude zrealizován ve stanoveném návrhovém horizontu či nikoliv. Návrhové horizonty byly stanoveny na roky 2030 a 2035.

Expertní odhad byl projednáván a konzultován formou panelu expertů, což je metoda prognózování na základě informací získaných od odborníků v daném oboru či problematice. Expertní panel tvořili vybraní zástupci MÚ Zlín, kteří byli realizační skupinou identifikováni, jako osoby s největší expertní znalostí kontextu plánovaných rozvojových záměrů na území města Zlína a přilehlého okolí.

Odhad realizace stavebních záměrů byl posuzován s ohledem na stávající podmínky převládající ve společnosti. Jedná se zejména o podmínky spojené s oficiální politikou státu, aktuální připraveností projektů, hospodářským výkonem ekonomiky apod. Stavební záměry byly posuzovány pro katastrální území města Zlína. Hlavním zdrojem dat pro prognózu územního rozvoje jsou územně plánovací dokumentace města/kraje a strategické dokumenty správců dopravní infrastruktury (ŘSD, SŽDC).

Stavební záměry byly rozděleny do dvou kategorií. První kategorii tvoří rozvojové plochy s převažující funkcí pro bydlení a výrobu. Do kategorie rozvojových ploch pro rezidenční zástavbu a výrobu byly zařazeny ty plochy, u kterých se v budoucnosti předpokládá generování či přitahování dopravních toků. Rozsah těchto rozvojových ploch a jejich naplnění je určen dlouhodobým cílem stabilizace demografické struktury v území. V současných podmínkách tyto plochy představují prostorovou limitu dalšího rozvoje území. Tyto plošné limity mohou být narušeny přestavbou či regenerací stávajícího fondu zástavby, který již nevyhovuje společenskému využití či z nějakého důvodu brání rozvoji města. Revitalizace stávající zástavby je dle územního plánu upřednostňována před extenzivním přelitím výstavby na volné plochy. Převážná většina vybraných stavebních záměrů rezidenční zástavby je navržena na zastavitelných plochách. Stavební záměry výroby jsou koncentrovány více do ploch současné zástavby a brownfields (plochy přestavby).

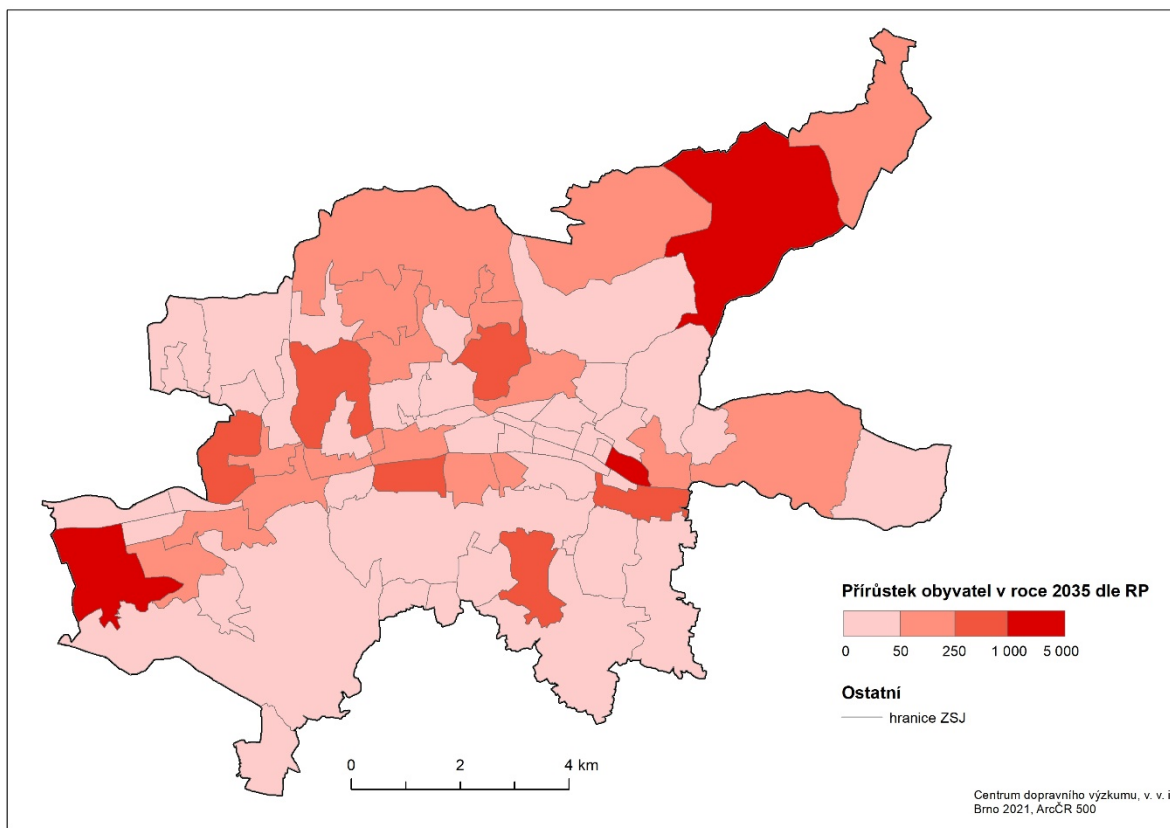
Druhou kategorii tvoří plochy určené pro výstavbu dopravní infrastruktury. Tato kategorie stavebních záměrů obsahuje výčet nejvýznamnějších dopravních staveb, které zlepší plynulost dopravy, změní intenzity dopravních toků, rozšíří dopravní nabídku, ovlivní dělbu přepravní práce či v neposlední řadě zlepší bezpečnost na komunikacích.



Obr. 7 Plánované stavební záměry k roku 2035 na území města Zlína

V případě kategorie záměrů rozvojových ploch se jedná především o menší záměry spojené s rezidenčním bydlením, což odpovídá cíli stabilizace demografické struktury v zájmovém území. V centru města se jedná o plochy smíšené v kombinaci funkcí obytné a komerční. Při okrajích městské zástavby se jedná téměř výhradně o individuální formu rezidenčního bydlení. Fyzicko-geografické podmínky a poloha jádrového území města společně s dalšími faktory výrazně ovlivňují rozvoj nových ploch pro bydlení.

Přírůstek počtu obyvatel dle předpokládané zastavitelnosti rozvojových ploch v roce 2035 zobrazuje Obr. 8. Zde je na základě očekávané míry zastavitelnosti rozvojových ploch znázorněn pravděpodobný absolutní přírůstek obyvatel. Nejvyšší přírůstek obyvatel lze očekávat v části Malenovice, Štípa a Příluky. Jedná se o lokality, kde územní plán umožňuje výstavbu budov pro hromadné bydlení s uvažovanou vyšší nadzemní podlažností. Tyto hodnoty očekávaného přírůstku obyvatel v rozvojových plochách vstupují jako jeden z podkladů do demografické prognózy, která následně po započtení dalších parametrů určí pravděpodobný vývoj počtu obyvatel ve městě. Zároveň bude možné na základě výsledků prognózy územního rozvoje a demografické prognózy určit lokality, kde bude docházet k přírůstku či úbytku obyvatel.



Obr. 8 Přírůstek počtu obyvatel dle zastavitelnosti rozvojových ploch v roce 2035 na území města Zlína

Do kategorie záměrů dopravní infrastruktury bylo jako součást vývoje *business-as-usual*⁷ zařazeno 9 dopravních staveb, které rozšíří nebo modernizují stávající síť dopravní infrastruktury, viz Tab. 1 a 2. Podobně jako u kategorie rozvojových ploch jsou i u záměrů dopravní infrastruktury sledovány dva výhledové horizonty 2030 a 2035. Význam výše uvedených dopravních záměrů na dopravu ve městě posoudí dopravní model (ve scénáři BAU). Další plánované dopravní záměry budou posuzovány v rámci rozvojových scénářů v návrhové části.

Jelikož u velmi zásadních dopravních záměrů dálnice D49 a přivaděče k této dálnici (Zlín – přeložka silnice II/490, součást stavby D49 4902.1) nelze v současné době určit realizovatelnost, tak v rámci Analytické části jsou modelovány 2 BAU scénáře (BAU-A a BAU B). Toto rozdělení na dva BAU scénáře umožňuje srovnání dopadů realizace těchto staveb na dopravní vazby a zejména na tranzitní zátěž města. Zároveň v případě změn v procesu realizace stavby (vypršení platnosti posudku EIA apod.) variantní zpracování dvou BAU scénářů umožňuje využití pravděpodobnějšího scénáře pro modelování návrhových scénářů.

⁷ Staveb v pokročilé fázi přípravy, kterých realizace je předpokládána bez ohledu na návrh PUM Zlín.

Tab. 1 Dopravní záměry pro výhledové horizonty 2030 a 2035 na území města Zlína: scénář BAU-A

Stavební záměr	2030	2035
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	ANO	-
P+R Příluky	ANO	
Křižovatka a terminál Podlesí - Okružní	-	ANO
Pravobřežná komunikace v úseku Prštné - Podbaba	-	ANO
Levobřežná komunikace Prštné	-	ANO
Propojení Příluky s I/49 - Boněcká příčka	ANO	-
Dopravní terminál Zlín - centrum	ANO	-
Fryštácký přivaděč	-	-
Obchvat Zálešné	-	-
Dálnice D49, úsek 4901 Hulín-Fryšták	-	-

Zdroj: Územní plán města Zlína

Tab. 2 Dopravní záměry pro výhledové horizonty 2030 a 2035 na území města Zlína: scénář BAU-B

Stavební záměr	2030	2035
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	ANO	-
P+R Příluky	ANO	
Křižovatka a terminál Podlesí - Okružní	-	ANO
Pravobřežná komunikace v úseku Prštné - Podbaba	-	ANO
Levobřežná komunikace Prštné	-	ANO
Propojení Příluky s I/49 - Boněcká příčka	ANO	-
Dopravní terminál Zlín - centrum	ANO	-
Fryštácký přivaděč	ANO	-
Obchvat Zálešné	ANO	-
Dálnice D49, úsek 4901 Hulín-Fryšták	ANO	-

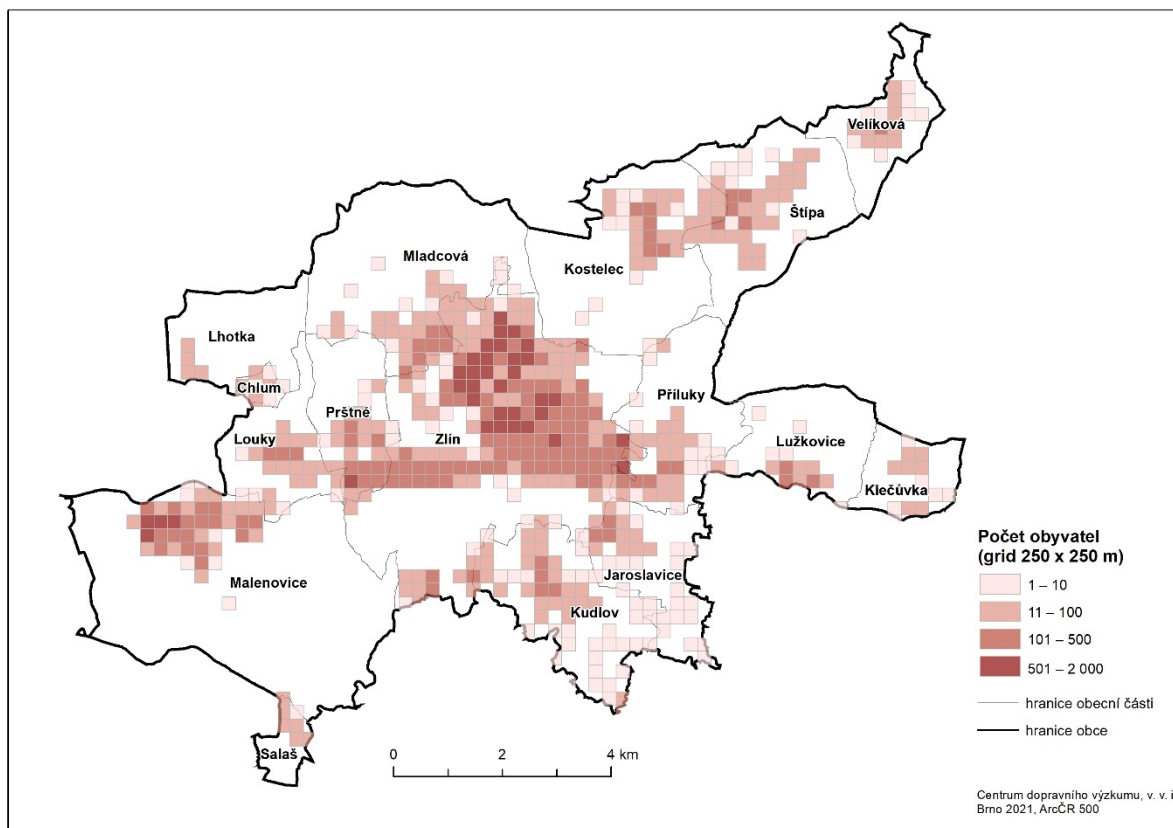
Zdroj: Územní plán města Zlína

3 Doprava generovaná funkčními plochami

Objem generované dopravy významně ovlivňují hmotné složky urbanistické struktury sídel (plošná velikost sídla, počet obyvatel, morfologie zástavby či konfigurace terénu) a funkční uspořádání sídla. Mezi aspekty funkčního uspořádání sídla ovlivňující intenzity generované dopravy patří vzájemný vztah jednotlivých funkčních ploch, poloha funkčních ploch v rámci struktury sídla či atraktivita daného sídla. Před samotným provedením odhadu intenzit generované dopravy bylo důležité provést analýzu socio-ekonomických charakteristik, které ovlivňují celkový objem dopravy. Provedené analýzy jsou zaměřené na distribuci nejvýznamnějších atraktorů ovlivňujících dopravu, kterými jsou obytné plochy, průmyslové areály, maloobchodní síť, školy či volnočasová zařízení.

3.1 Bydlení

Většina z objemů vnitroměstské dopravy začíná či končí v obytných plochách určených pro bydlení. Obytné plochy tak zabírají největší část zástavby Zlína. Nejvíce dopravy vzniká v husté koncentrované vícepodlažní zástavbě, typicky sídlišť. Obytné plochy mnohopodlažní zástavby sídlišť vznikaly historicky v místech s malou rozvojovou plochou či v místech bývalých výrobních podniků (sídliště Malenovice). Největší koncentrace obyvatel se nachází v sídlištní zástavbě Jižní Svahy, které je rozděleno na dvě části. Další již menší sídlištní plochy se nacházejí v částech Podhoří, Kúty, Mokrá, Boněcko a Malenovice. Dále velká část obyvatel Zlína žije v širším centru města v již zmiňovaných baťovských domcích ve čtvrti Lesná, Nad Ovčírnou, Zálešná, Podvesná či Lesní čtvrť. Velké obytné soubory (Obeciny, Morysovy domy) se nachází také podél silnice I. třídy, která je společně s řekou Dřevnicí osou Zlína. Velké nároky na dopravu představuje také individuální bydlení v rodinných domech a vilách v nových rozvojových plochách suburbia Zlína (např. Mladcová, Ostrá Horka, Prštné, Zlínské Paseky). Tyto lokality jsou zastoupeny severně od řeky Dřevnice ve svažitém, kopcovitém terénu, což obnáší vysoké nároky na dopravní obslužnost. Rozmístění obyvatelstva z pohledu základních sídelních jednotek se věnuje technická zpráva o demografii. Analýza rozmístění obyvatelstva vychází z dat ČSÚ z roku 2011 a výsledky zobrazuje Obr. 9 metodou gridu (mřížky).



Obr. 9 Rozmístění obyvatelstva na území města Zlína

3.2 Pracovní příležitosti

Analýza distribuce center zaměstnanosti města Zlína vychází z databáze Registrovaných ekonomických subjektů a místních jednotek⁸ v rámci, kterých bylo vybráno 216 ekonomických subjektů. Kritériem výběru byl atribut minimálního počtu zaměstnanců, který byl určen z velikostní kategorie RES 25 – 49. Data o počtu zaměstnanců z registru a databáze místního šetření jsou uvedeny ve velikostních kategoriích, pro které byly za účelem analýzy vytvořeny střední hodnoty průměru. V těchto vybraných ekonomických subjektech je celkově zaměstnáno přibližně 34 000 osob, což představuje 90 % všech ekonomicky aktivních obyvatel sečtených v rámci SLBD 2011 na území města Zlína (37 639). Za prací dojíždělo v roce 2011 do Zlína 10 684 obyvatel a vyjíždělo 4 477 osob (ČSÚ), což představuje výslednou hodnotu 43 846 obsazených pracovních míst. Výběr ekonomických subjektů je tedy dostatečně statisticky významný.

Tab. 3 Největší zaměstnavatelé na území města Zlína k 31. 12. 2020

Název zaměstnavatele	Počet zaměstnanců
----------------------	-------------------

⁸ Doplňující šetření ČSÚ zaměřené na subjekty s hlavním sídlem v jiné obci, než je místo podnikání

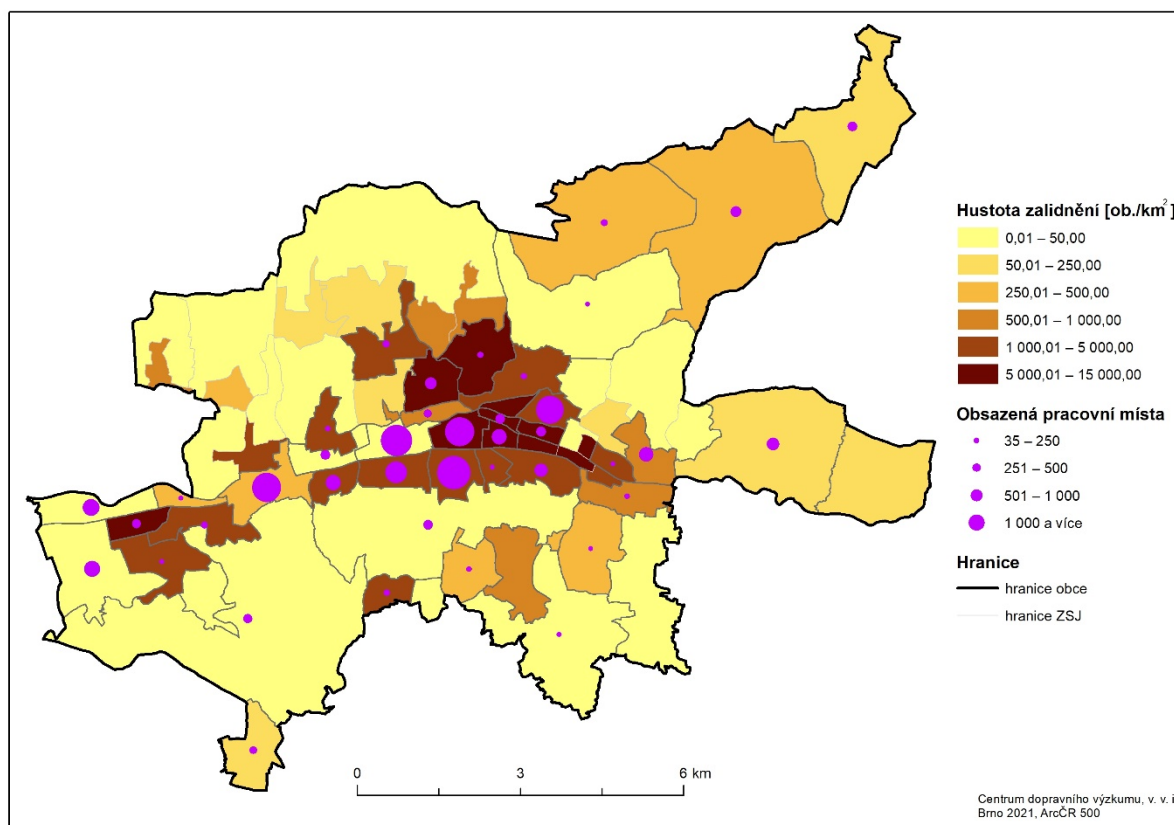
Krajská nemocnice T. Bati, a. s.	2750
HP TRONIC Zlín, spol. s r.o.	2250
Krajské ředitelství policie Zlínského kraje	1750
Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně	1250
TAJMAC-ZPS, a.s.	750
Statutární město Zlín	750
Zdravotnická záchranná služba Zlínského kraje	750
Úřad Zlínského kraje	750
BĀŤA, akciová společnost	750
TRELLEBORG WHEEL, AS, PHA	750
ZPS-SLĚVÁRNA, A. S., ZLÍN	750

Zdroj: ČSÚ-Registr ekonomických subjektů

Pracovní místa jsou v rámci města poměrně rovnoměrně rozložena podél toku řeky Dřevnice, viz Obr. 10. Ve Zlíně jsou průmyslové areály plynule navázány na ostatní zástavbu města. Ve Zlíně lze vyčlenit čtyři průmyslové areály, a to areál Svit Zlín, průmyslová zóna Příluky-Cecilka, průmyslová zóna Chmelník v Malenovicích a menší průmyslový areál ve Štípě. Dále lze na území Zlína nalézt menší průmyslové plochy v Prštném a Loukách.

V zájmovém území se s výjimkou průmyslového areálu Štípa nenachází žádné externě vyčleněné průmyslové zóny, neboť rozvoj města se odehrával v okolí továrny T. Bati (dnes areál Svit Zlín), která byla samotným centrem města.

Přehled největších zaměstnavatelů uvádí Tab. 2. V centru a okolí města se nachází nejvíce pracovních míst, ale zároveň zde žije také velké množství obyvatel. Výroba je v zájmovém území zaměřena především na gumárenský, plastikářský, chemický, obuvnický průmysl a stavebnictví.



Obr. 10 Disproporce mezi hustotou osídlení a počtem obsazených pracovních míst na území města Zlína

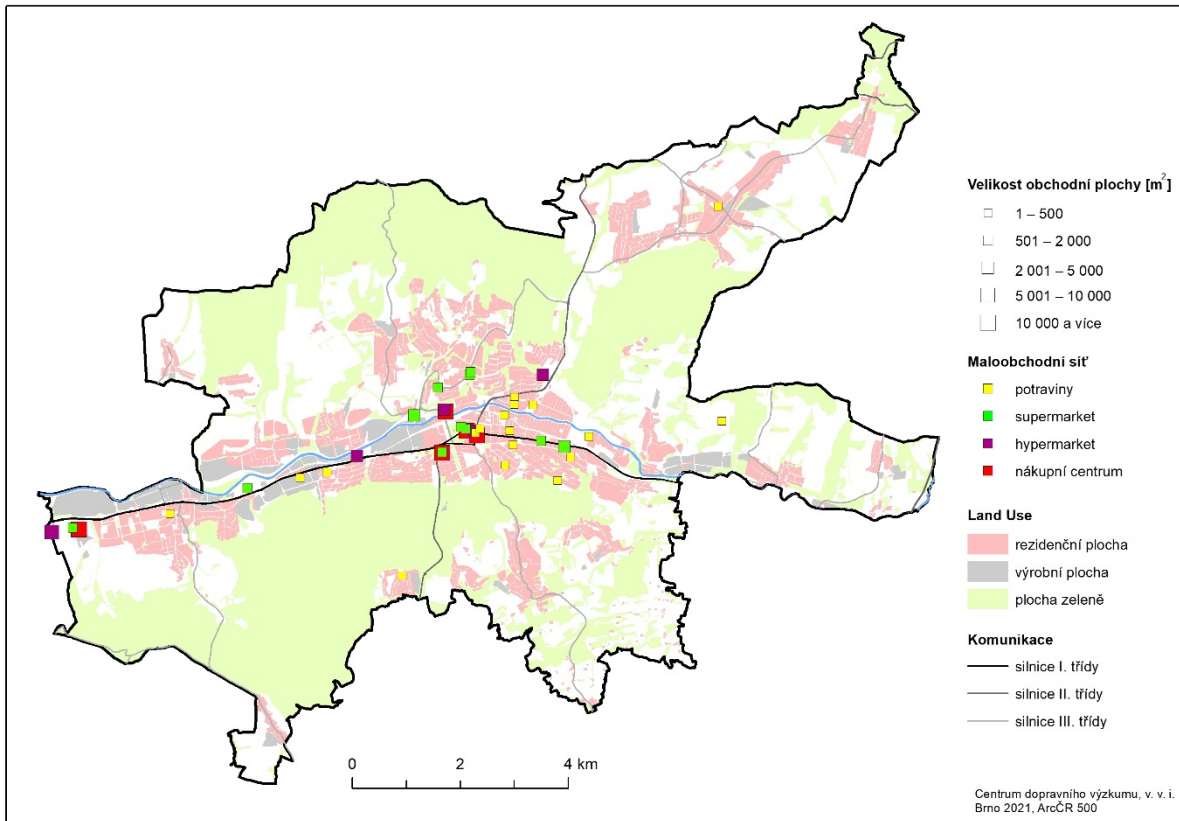
3.3 Maloobchodní síť

Další analýza se zabývá distribucí prodejen maloobchodní sítě potravinového zboží. Zařízení maloobchodní sítě byly rozděleny dle velikosti na prodejny potravin, supermarkety, hypermarkety a nákupní centra. Vybrané kategorie byly zvoleny záměrně z důvodu každodenní návštěvnosti obyvateli Zlína. Analyzovanou maloobchodní síť tvoří 25 drobných prodejen převážně potravinového zboží, dále 14 supermarketů, pět hypermarketů a čtyři obchodní centra.

Oproti jiným podobně významným městům jsou ve Zlíně prodejny maloobchodní sítě koncentrovány zejména v centru města, zatímco v jiných městech se největší obchodní zařízení nacházejí při okrajích zástavby v blízkosti komunikací vyšších tříd. Důvodem tohoto rozložení může být i v tomto případě nepříznivý georeliéf a historický vývoj města. Jistou výjimkou je umístění obchodního centra Centro v Malenovicích na samém okraji území města. Rozdělení jednotlivých typů prodejen dle nákupní plochy (celková plocha objektů dle satelitních snímků) a prostorovou distribuci znázorňuje Obr. 11.

Koncentraci prodejen maloobchodní sítě lze rozdělit do tří lokalit. První oblastí je s nečetnějším zastoupením obchodů je samotné centrum města. Na tuto lokalitu navazuje zóna širšího centra města s lokalitami jako jsou Jižní Svahy, Letná, Kúty, Podvesná apod. Třetí oblast lze poté vyčlenit v dislokované části Malenovice.

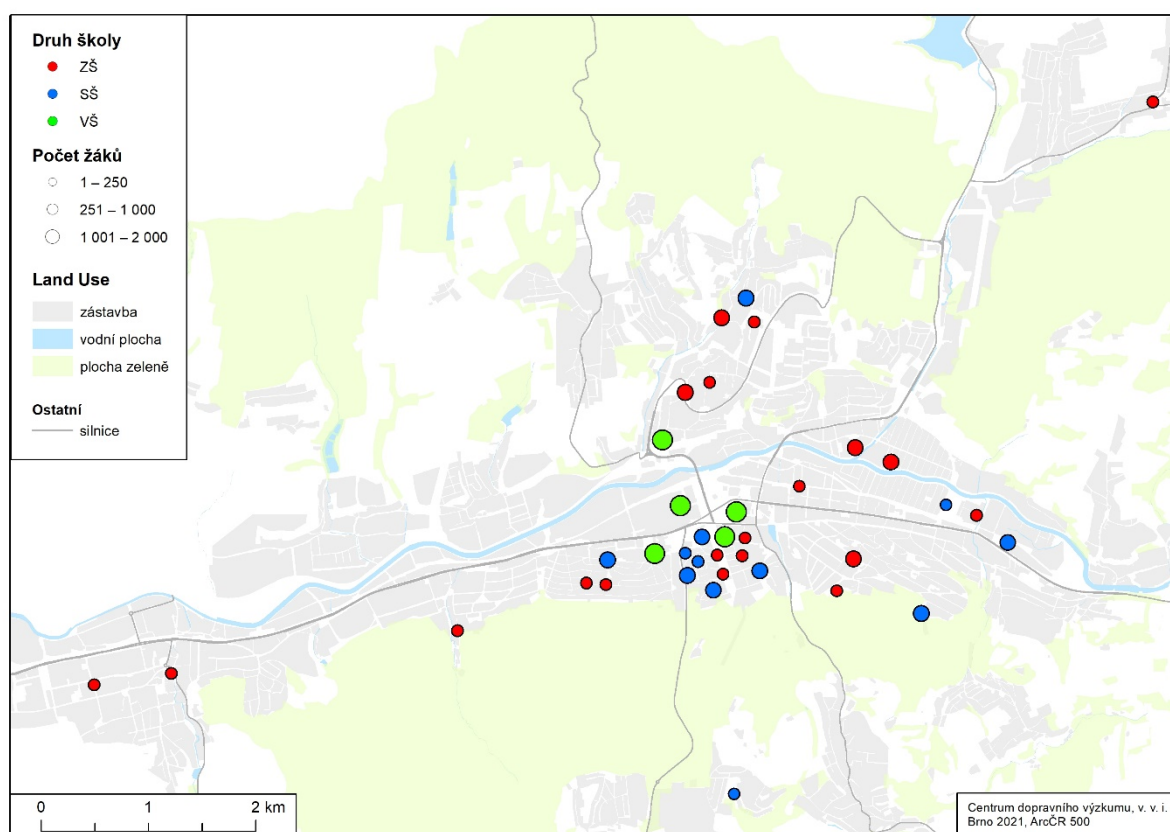
V okrajových částech města lze poté nalézt separované malé obchody nejčastěji zaměřené na prodej potravin. Výše popsané rozmístění maloobchodní sítě koresponduje s rozložením obyvatelstva. Další oblast, horizontálně orientovanou napříč celým zájmovým územím, představuje silnice I. třídy (rozmístění dle průběhu dopravní sítě).



Obr. 11 Prostorová distribuce maloobchodní sítě na území města Zlína

3.4 Školská zařízení

Na území města Zlína se nachází celkem 33 školských zařízení, z toho 20 základních škol, 12 středních škol a jedna vysoká škola o pěti fakultách, viz Obr. 12. K 31. 12. 2020 navštěvovalo tato školská zařízení téměř 22 000 žáků, z toho základní školu 7 700, střední školu 5 400 a vysokou školu 8 600 studentů.⁹ Většina středních škol a téměř všechny fakulty vysoké školy jsou koncentrovány v univerzitním areálu rozkládajícím se okolo Náměstí T. G. Masaryka, které navazuje na tzv. Gahurův prospekt. Prostorová distribuce základních škol je naopak v zastavěném území rozložena rovnoměrněji. Rozmístění základních škol reflektuje na hustotu zalidnění jednotlivých lokalit. V nejvíce zalidněných lokalitách jako Malenovice, Jižní Svahy či Kúty se nachází vždy alespoň dvě základní školy. Základní školy tak tvoří přirozená centra spádovosti pro děti školou povinné.

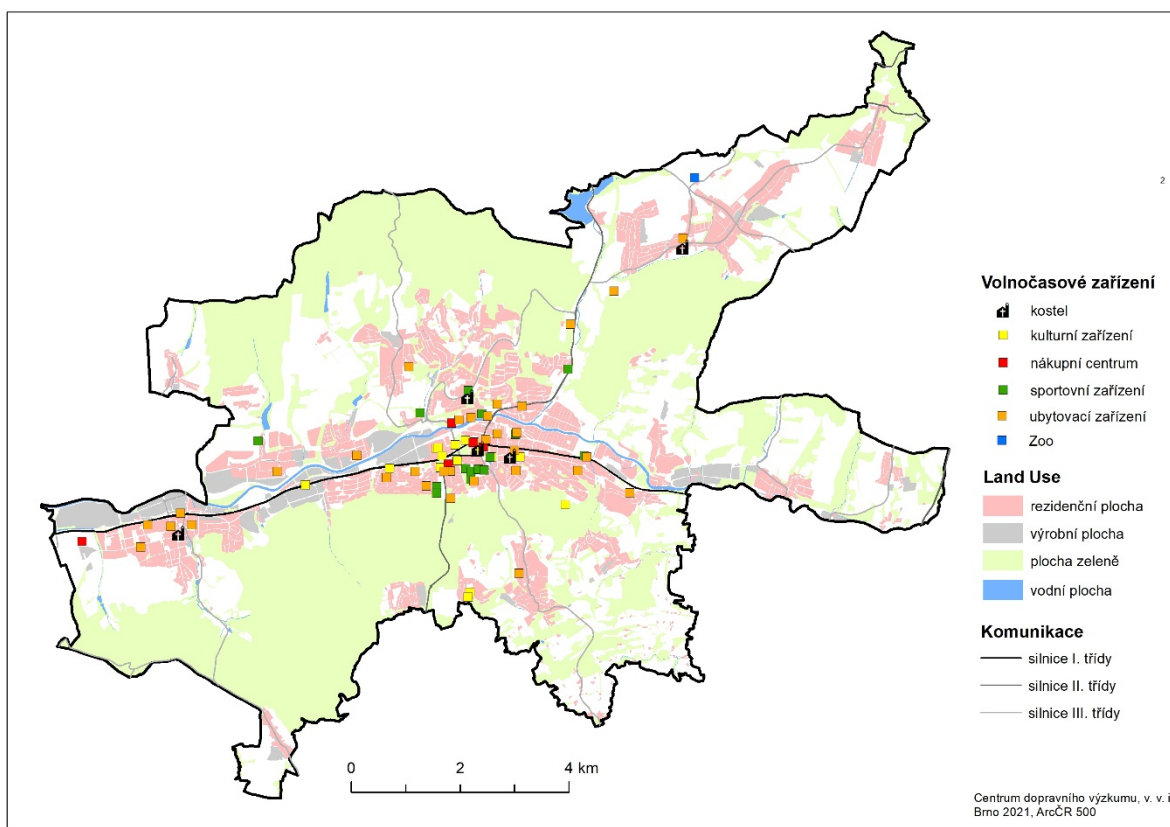


Obr. 12 Prostorová distribuce školských zařízení na území města Zlína

⁹ Portál České školní inspekce ČR, 2020 [online]. [cit. 2021-04-07]. Dostupné z: <https://portal.csicr.cz/>

3.5 Volnočasová zařízení

Pro účel analýzy odhadu generované dopravy byla vybrána ta volnočasová zařízení, která se nejvíce podílejí na objemu dopravy ve městě. U vybraných zařízení lze zároveň zjednodušeným způsobem odhadnout generovaný objem dopravy. Z tohoto důvodu nebyly do analýzy zařazeny restaurační zařízení a kavárny. Převážná většina volnočasových zařízení je koncentrována v centru města. V centru města a jeho širším okolí jsou soustředěny především kulturní a sportovní zařízení. Rovnoměrněji jsou na území města rozmístěna ubytovací zařízení. Největší ubytovací zařízení hotely jsou soustředěny v samotném centru města a v Malenovicích. V tomto případě platí vztah, že s rostoucí vzdáleností od centra města klesá lůžková kapacita ubytovacích zařízení. Prostorová distribuce kostelů reflektuje historický vývoj osídlení, tudíž se kostel nachází i v největších místních částech Malenovice a Kostelec. V okrajových lokalitách lze pokládat za volnočasová zařízení také okolní lesy, kterých je v zájmovém území dostatek. Důležitou plochou je areál ZOO Lešné, která se nachází mimo intravilán města v městské části Štípa. Distribuci vybraných volnočasových zařízení znázorňuje Obr. 13.

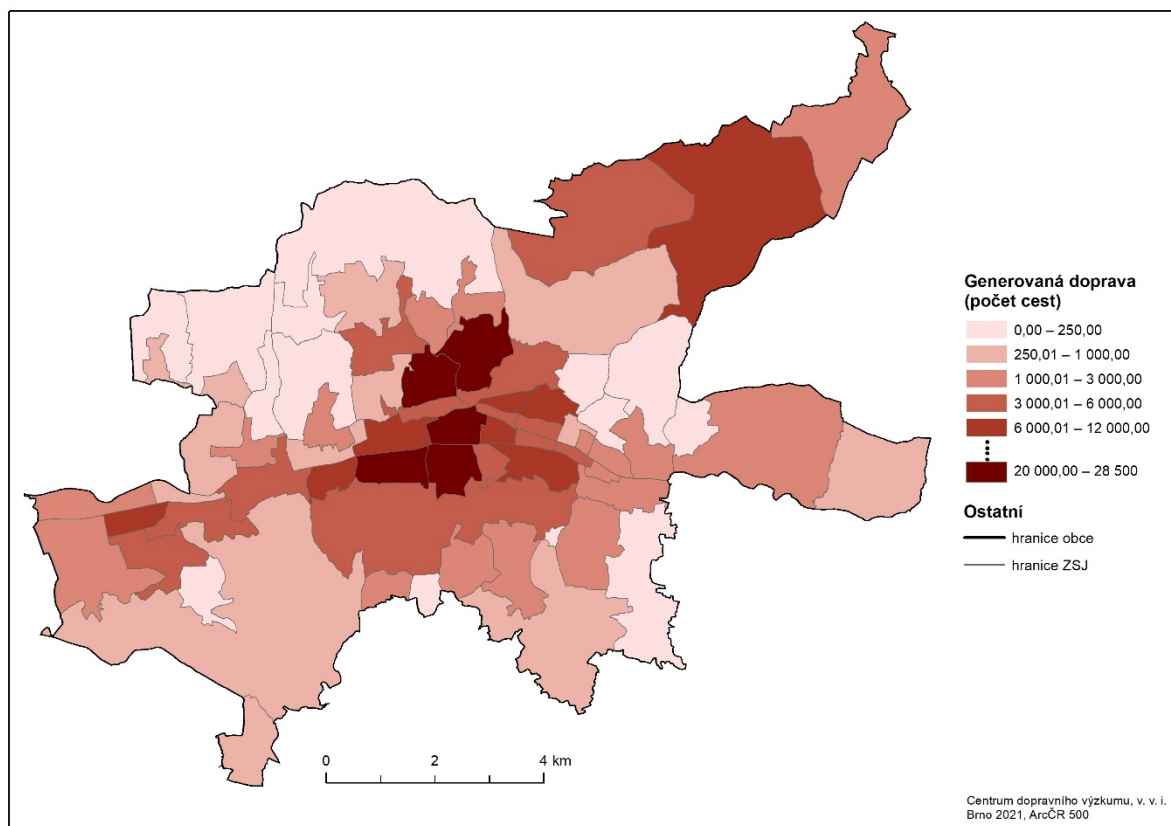


Obr. 13 Prostorová distribuce volnočasových zařízení na území města Zlína

3.6 Odhad generované dopravy

Odhad intenzit generované dopravy konkrétního typu zástavby je důležitým vstupním údajem pro prognózu dopravy v daném sídle. Za generovanou dopravu považujeme počet cest, který má jako zdroj či cíl dané vymezené území. Níže provedený odhad počtu cest generovaný funkčními plochami se zaměřuje na konkrétní typy atraktorů, které z dlouhodobého hlediska představují největší zdroj dopravní zátěže. Jedná se především o monofunkční areály a zástavbu vykazující vysoké nároky na dopravní obslužnost. Jedná se především o soustředěnou obytnou zástavbu, průmyslové areály, logistické areály, sportovní areály, velké objekty určené pro trávení volného času, kulturní zařízení, velká obchodní zařízení, významné objekty občanské vybavenosti apod. Do odhadu generované dopravy nebyly zahrnuty malé provozovny služeb, malé obchody, některá zařízení veřejné správy, pošty, malé sociální a kulturní zařízení, rekreační hřiště, parky, nárazově využívané zařízení či areály s obtížně definovatelnými nároky na dopravní obslužnost jako jsou areály zemědělské výroby, sportovní letiště apod. Jednorázové akce a události také nebyly prognózovány. Odhad intenzit generované dopravy je proveden dle certifikované metodiky Metody prognózy intenzit generované dopravy vydávané společností EDIP s. r. o. z roku 2013.

Pro účely odhadu počtu cest generovaných obytnou zástavbou byla využita data z průzkumu Česko v pohybu. Z průzkumu dopravního chování realizovaném v letech 2017 – 2019 vzešla průměrná hodnota pro město Zlín 2,3 cest na obyvatele za den. Kategorie zástavby nebyla rozlišována. Dalším významným atraktorem výrazně ovlivňující počet cest jsou funkční plochy průmyslu, výroby a skladování. Odhad počtu cest u těchto průmyslových objektů vychází z počtu zaměstnanců, který byl vynásoben koeficientem 1,6 cest na jednoho zaměstnance dle metodiky EDIP. Nákladní doprava generovaná těmito průmyslovými objekty nebyla do tohoto koeficientu zahrnuta. Významným atraktorem jsou také obchodní centra, pro která byl odhad počtu cest vztažen k velikosti prodejní plochy. Pro obchodní centra byla stanovena hodnota koeficientu 50 cest na 100 m², pro supermarkety 60 cest na 100 m². Pro ostatní prodejny zaměřené na prodej nepotravinového zboží byl stanoven koeficient 20 cest na 100 m². V rámci kategorie školských zařízení nebyly odhady počtu cest řešeny pouze u mateřské školy. Pro základní školu byl zvolen koeficient 1,8 cest na jednoho žáka. Pro střední školy byla hodnota koeficientu ponížena na 1,7 a u vysokoškolského vzdělávání na 1,5. Další posuzované atraktory podílející se významně na generování dopravy jsou ubytovací zařízení (2,5 cesty na 1 lůžko), veřejné a komerční instituce (20 cest na 100 m²), kulturní zařízení (0,7 cest na jedno sedadlo resp. 0,1 cest na 1 m² výstavní plochy) a sportoviště (s diváky 0,7 cest na jedno místo pro diváky a bez diváků 30 cest na 100 m² hrací plochy).



Obr. 14 Odhad generované dopravy na území města Zlína