

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice

Přípravná fáze



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

06/2019

Obsah

1.	Úvod	3
2.	Zadání přípravné a analytické fáze	3
3.	Vymezení řešeného území	4
4.	Výchozí podmínky řešení.....	4
5.	Rešerše územně-plánovacích, strategických a koncepčních dokumentů	4
5.1.	Teoretická základna	5
	Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky.....	5
5.2.	Dokumenty EU.....	9
	Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011)	9
	Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)	12
	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly.....	14
	Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění	15
5.3.	Dokumenty ČR	16
	Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015)	16
	Dopravní politika ČR na roky 2014-2020	18
	Dopravní sektorová strategie, 2. fáze.....	20
	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020	22
	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020.....	22
	Národní program snižování emisí.....	23
	Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)	24
	Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava - CZ07	25
	Národní akční plán čisté mobility (2015).....	26
	Dálnice D55 - JV obchvat Otrokovic	28
5.4.	Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu.....	29
	Zásady územního rozvoje Zlínského kraje	29
	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020.....	30
	Územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území.....	30
	Generel dopravy Zlínského kraje.....	31
	Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje	31
	Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje	31
	Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 - 2020.....	32
	Plán dopravní obslužnosti území 2012 - 2019.....	32

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji	34
Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje	34
Plán rozvoje	35
Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2013 - 2016 (PRÚOZK)	35
Aktualizace „Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 - 2019“ (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 4/2016)	36
6. Strategické dokumenty města	36
6.1. Analýza územního a dopravního plánování	36
Územní plán	36
Územní studie - Lokalita Laziště	38
Územní studie Otrokovice Lokalita "Za sídlištěm Trávníky"	39
Územní studie - Lokalita Kvítkovice - Nivy, Padělky - 2. etapa	40
Analýza rozmístění funkcí a vliv na mobilitu	41
SUMF - strategický rámec udržitelné městské mobility Zlín a Otrokovice	43
6.2. Strategické dokumenty města	44
Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014–2023	44
Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018 - 2025	45
Otrokovice - řešení cyklodopravy	46
6.3. Ostatní dokumenty města	48
Zvýšení kapacity parkoviště u polikliniky	48
Výstavba okružní křižovatky v místě křížení ulic Komenského, Nadjezd, přivaděč k D55	48
Rozšíření parkoviště před nádražím ČD	48
Parkovací věž pro bicykly	49
Revitalizace autobusového nádraží v části Bařov – ulice tř. Tomáše Bati	49
Rozšíření parkoviště u sportovní haly Zlínského kraje – Bařov, ulice tř. Tomáše Bati	49
Otrokovice - napojení ulice Smetanovy na přivaděč obchvatu v severní části města	49
7. Analýza nehodovosti	49
Seznam tabulek	54
Seznam obrázků	55

1. Úvod

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice z r. 2019, dále označován zkratkou PUMM, je strategickým dokumentem, který má za cíl uspokojit potřeby mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Vede ke zlepšení života zajištěním udržitelného dopravního systému z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb minimalizací nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost jako celek.

V současné době nemá město Otrokovice zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval mobilitě jako celku. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden dopravní mód bez vazby na ostatní systémy. Dále tyto dokumenty nebyly ve většině případů projednávány s veřejností, maximálně se na jejich pořízení podílela odborná veřejnost. Kvalita jejich analýzy bývá variabilní, oblast dopravy a mobility není dostatečně reflektována z hlediska kvality analýzy ani návrhů. Rovněž je třeba poznamenat, že velká část těchto dokumentů byla pořízena již před poměrně dlouhou dobou a již zcela nereflktují na stávající potřeby a požadavky ve městě.

Hlavním důvodem pro pořízení PUMM je vytvoření strategického dokumentu, který bude řešit mobilitu ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města, a podnikatelské sféry s cílem zlepšit kvalitu života ve městě.

Dalším důvodem pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Otrokovice v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné, přičemž tato podrobnost je pro územní plán a navazující dokumentace potřebná.

PUMM Otrokovice se dělí na 5 částí

- přípravná fáze,
- analytická fáze,
- návrhová fáze,
- akční plán,
- SEA a Monitoring plánu.

Přípravná fáze stanovuje, jakým způsobem bude PUMM vypracován a jaké zaujímá místo ve strategických dokumentech města. Stanovuje zájmové území a harmonogram aktivit. V rámci přípravné fáze jsou specifikovány zainteresované strany a nastaven způsob jejich komunikace.

2. Zadání přípravné a analytické fáze

Přípravná fáze nastavuje komunikační strategii a hodnotí podklady PUMM.

Analytická fáze obsahuje 4 základní fáze projektu:

- sběr a předání vstupních podkladů,
- vypracování analytické části,
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány,
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti.

Komunikační strategie je řešena samostatnou přílohou PUMM. Základním komunikačním médiem mezi veřejností a zpracovateli byl web mobilita-otrokovice.cz.

Tvorba PUMM musí být založena participativním zapojením široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostateku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolutvorbě plánu mobility. Komunikace mezi jednotlivými aktéry je popsána v komunikační strategii.

3. Vymezení řešeného území

Řešeným územím PUMM je město samé a zázemí ve vazbě na dvojměstí Otrokovice - Zlín a na blízké okolí města. Zpracování PUMM Otrokovice se detailněji zaměřuje na město samé a dvojměstí je řešeno v rámci koordinace SUMF Zlín, resp. Generelu dopravy města Zlína. V dokumentaci jsou řešeny v potřebné míře vazby na regionální zázemí města (okolní obce a města).

4. Výchozí podmínky řešení

Řešení se opírá o stávající základnu podkladů a výchozích podmínek uvedených v dokumentech města:

- Územní plán,
- Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice na období 2014-2023,
- Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice z prosince 2008, vč. jejich změn a příp. aktualizace,
- Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025,
- Studie – Otrokovice, rekonstrukce křižovatky ul. Nadjezd, Komenského a přivaděče R55.

Dokument je koordinován v rámci dvojměstí s:

- SUMF Zlín a Otrokovice,
- Celostátní sčítání dopravy ŘSD 2016.

Dokument zpracovává strategické dokumenty Zlínského kraje, zejména:

- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020,
- Generel dopravy Zlínského kraje,
- Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje,
- Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012-2020,
- Plán dopravní obslužnosti území 2012 - 2019,
- Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji,
- Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje,
- Plán rozvoje,
- Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2013 - 2016 (PRÚOZK),
- Aktualizace „Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 - 2019“ (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 4/2016),
- Frekvence cestujících VHD (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 5/2018).

Dokument navazuje a dále rozvíjí celorepublikové dokumenty z oblasti dopravy, a to především:

- Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem na rok 2050 (2013),
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 (2015),
- Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015),
- Národní program snižování emisí,
- Národní akční plán čisté mobility (2015),
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2013),
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2018),
- Záměr SŽDC – Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice.

5. Rešerše územně-plánovacích, strategických a koncepčních dokumentů

Analýza vstupních podkladů je provedena s cílem zajistit návaznost PUMM na nadřazené strategie kraje, státu a EU. Dále jsou podrobeny rozboru dřívější strategie města a koncepční dokumenty zabývající se sektorem dopravy. Nakonec jsou hodnoceny dokumenty dříve plánovaných aktivit a je posouzena jejich aktuálnost a

potřebnost. Další podkapitoly pojednávají o tezích dostupných dokumentů s vazbou na dopravu města jako takovou a tedy i na PUMM.

5.1. Teoretická základna

Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky

Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR v roce 2015.

PUMM se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility.

PUMM můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

Metodika je obecným návodem, jak samotný PUMM sestavit, upřesňuje jeho obsah, procesy jeho přípravy i realizace. Poskytuje i informace k souvisejícím procesům před zpracováním (Přípravnou fází) a naplňováním monitorování a evaluace všech aktivit. Celá paleta prací na plánu mobility je rozdělena do pěti fází, které na sebe postupně navazují:

V první fázi je třeba vypracovat plán přípravy SUMPu¹, který nastaví organizační a koordinační kroky. V této fázi je také vhodné zpracovat předběžnou analýzu a nastavit participaci partnerů (koordinační výbor a odborné skupiny, zástupci veřejnosti atd.).

- A. Analýza - V další fázi je nutné poznat, v jakém stavu se nacházíme, protože se k němu budou vztahovat návrhy řešení (referenční stav): analýza současné situace, založená na multimodální analýze a výhledových trendech v plánování dopravního systému. V této části je provedena identifikace hlavních problémů a jejich příčin (slabé stránky a hrozby) i potenciál pro řešení (silné stránky a příležitosti).
- B. Návrh - V této fázi se formuluje strategická vize mobility, dále jsou identifikované měřitelné strategické a specifické cíle. Následuje identifikace aktivit nutných k dosažení zvolených cílů, tj. návrh a výběr opatření k realizaci a určení aktivit v souvisejících sektorech (životní prostředí atd.).
- C. Akční plán - Čtvrtá fáze zahrnuje formulaci akčního plánu s harmonogramem aktivit, náklady a možnými zdroji financování a přidělením odpovědných partnerů na jeden rok s výhledem na 5 let. Nezbytným krokem je příprava monitorovacího a evaluačního plánu PUMM.
- D. Realizace a vyhodnocení - Závěrečná fáze je zaměřena především na realizaci a její průběžný monitoring a evaluaci včetně vyhodnocování zkušeností s PUMM.

Tabulka 1 Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.

Aktivita	Kontrolní seznam aktivity dle metodiky
<p>AKTIVITA A.1: PŘÍPRAVA NA TVORBU SUMP</p>	<p>Je provedena analýza silných a slabých stránek nebo audit udržitelnosti dosavadní dopravní politiky vč. sebehodnocení.</p> <p>Je přijato usnesení nebo jiná forma závazku i naplňování zásad udržitelnosti.</p> <p>Je posouzena legislativa a relevantní dokumenty krajské, národní a evropské úrovně ve vztahu k SUMPu a naplňování zásad udržitelnosti, případně</p>

¹ SUMP - cizím slovem Plán udržitelné městské mobility PUMM

	<p>konfliktní body jsou identifikovány.</p> <p>Jsou zmapovány dovednosti současných pracovníků města a naplánováno jejich případné rozšíření, nebo pokrytí znalostí externisty.</p> <p>Proces přípravy SUMPu je schválen, včetně jeho financování.</p>
AKTIVITA A.2: ÚZEMNÍ VYMEZENÍ PLÁNU, JEHO ŘÍZENÍ A HARMONOGRAM PŘÍPRAVY	<p>SUMP je územně vymezen, toto vymezení je schváleno samosprávami a předem projednáno s hlavními zainteresovanými stranami.</p> <p>Je přidělena odpovědnost za přípravu SUMPu v politické i manažerské (koordinační) rovině, případně je vytvořen širší plánovací tým.</p> <p>Je vytvořen a politiky schválen reálný harmonogram přípravy SUMPu</p>
AKTIVITA A.3: ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ	<p>Je vytvořen seznam zainteresovaných stran.</p> <p>Jsou odhaleny případné konfliktní vazby, potenciálně problémové a slabé strany.</p> <p>Je vytvořena a schválena komunikační strategie.</p>
AKTIVITA A.4: MEZIOBOROVÁ INTEGRACE A SCHVÁLENÍ HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY	<p>Jsou identifikovány vazby mezi sektorovými politikami (synergie a střety) a posouzeny možnosti jejich integrace.</p> <p>Probíhá komunikace mezi všemi příslušnými aktéry o možnostech integrace.</p> <p>Jsou naplánovány konkrétní kroky pro zahájení (zefektivnění) integrace.</p> <p>Plánovací proces má určeného koordinátora.</p> <p>Je navržena strategie řízení rizik a řízení kvality.</p> <p>Je vytvořen a politicky schválen plán přípravy SUMPu.</p>
AKTIVITA B.0: ÚVODNÍ ANALÝZA	
AKTIVITA B.1: DOPRAVA GENEROVANÁ FUNKČNÍMI PLOCHAMI V ÚZEMÍ	
AKTIVITA B.3: NABÍDKA, POPTÁVKA A JEJICH ROVNOVÁHA	
AKTIVITA B.4: VEŘEJNÝ PROSTOR	
AKTIVITA B.5: BEZPEČNOST DOPRAVY	
AKTIVITA B.6: DALŠÍ TÉMATA SE VZTAHEM K PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	
AKTIVITA B.7: SOUHRNNÁ DIAGNOSTIKA - KLÍČOVÉ OTÁZKY A VÝZVY	
AKTIVITA C.1: VIZE MOBILITY	<p>Vytvořena pracovní skupina zodpovědná za přípravu</p>

vize.

Vytvořen koncept vize.

Koncept vize je projednaný, jsou zveřejněny zápisy z projednání.

Shoda na finální verzi vize.

Výsledná vize je zveřejněna srozumitelnou a atraktivní formou široké veřejnosti.

Je vytvořen, zveřejněn a distribuován materiál (leták), který srozumitelně popisuje postup tvorby vize a výslednou vizi.

Aktivní zapojení médií.

AKTIVITA C.2: STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

Je vytvořen návrh strategických cílů vycházejících z vize.

Návrh je projednán se zainteresovanými subjekty.

Finální seznam strategických cílů je schválen.

Je vytvořen návrh specifických cílů vycházejících ze strategických cílů.

Je provedena kontrola reálnosti naplnění vyšších i nižších cílů.

Finální seznam specifických cílů je schválen.

AKTIVITA C.3: NÁVRH OPATŘENÍ

Je provedena revize všech možných finančních zdrojů na realizaci opatření.

Jsou zjištěny informační zdroje, kde je možno získat praktické informace o uvažovaných, nebo dosud neznámých opatřeních.

Poznatky získané odjinud jsou vyhodnoceny.

Je vytvořen seznam možných opatření.

Možná opatření jsou vyhodnocena posouzením nákladů a přínosů.

Seznam možných opatření je vyhodnocen a na základě posouzení synergického efektu je vytvořena skupina vybraných opatření pro každý specifický cíl.

Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny posouzením nákladů a přínosů.

Skupiny vybraných opatření jsou vyhodnoceny s ohledem na propojení s územním plánováním a aktivitami v dalších sektorových oblastech.

Skupiny vybraných opatření jsou schváleny.

AKTIVITA D.1: SCHVÁLENÍ SUMP V PROCESU SEA A ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK

AKTIVITA D.2: TVORBA AKČNÍHO PLÁNU A ROZPOČTU

Je navržen konečný soubor skupin opatření k

realizaci.

Je vypracován návrh akčního a rozpočtového plánu.

Návrh je projednán s politiky a klíčovými zainteresovanými stranami.

AKTIVITA D.3: ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

Jsou vybrány vhodné kvantitativní i kvalitativní indikátory vhodně popisující cíle stanovené v SUMP.

Je dosažena shoda na vhodných nástrojích monitorování a evaluace.

Je odsouhlasen detailní Monitorovací a evaluační plán.

AKTIVITA D.4: SCHVÁLENÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Je sestavena finální verze SUMP.

Je dokončeno přezkoumání SUMP interní i externí (zainteresovanými stranami).

Jsou provedeny aktivity v oblasti styku s veřejností a zapojování veřejnosti (v souladu s komunikační strategií).

O schválení SUMP jsou informováni občané a zainteresované strany.

AKTIVITA E.1: POSTUPNÁ REALIZACE PLÁNU

AKTIVITA E.2: MONITORING REALIZACE A PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE STÁVAJÍCÍHO PLÁNU

AKTIVITA E.3: ANALÝZA ZKUŠENOSTÍ A PŘÍPRAVA PRO NOVÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Je odsouhlasen pracovní plán řídicích postupů pro realizaci a odpovědnosti jednotlivých aktérů.

Je vytvořen plán zvládání rizik.

Jsou dohodnuty formáty podávání zpráv.

Realizace opatření se neustále monitoruje. Dopady se v pravidelných intervalech vyhodnocují.

Je vypracována a zveřejněna hodnotící zpráva

Jsou určeny nezbytné úpravy realizace opatření.

Úpravy jsou projednány s dotčenými aktéry.

Je dokončena aktualizace plánu.

Je dokončena ex post evaluace plánovacího procesu a realizace opatření.

Je zdokumentováno získané poučení.

Jsou určeny nové aktuální výzvy pro oblast městské dopravy a mobility.

Předkládaná metodika má sloužit městům z České republiky jako vodítko při zpracovávání plánů udržitelné městské mobility. Tyto plány se mají stát od roku 2021 hlavními strategickými plánovacími dokumenty měst nad 40 tis. obyvatel v oblasti udržitelné mobility (stav z konce roku 2015). Metodiku však mohou použít i města menší či aglomerace měst a souměstí.

5.2. Dokumenty EU

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému (2011)

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.

Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat omezena.

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 %.

Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové.

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením.

Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel.

Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost. Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);
- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kabotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.

Evropská komise se ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech – instituce EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitosti pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejnehospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů:

Referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu roku 2009. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.

Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální² integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o

² Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky, které se po dobu přepravy nemění ani vahou, ani formou (kontejnery ISO, systém ACTS, CargoBeamer, Modalohr, aj.). Na každý druh dopravy (silniční, železniční,

době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala **městské plány mobility**, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní³.

Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám).

Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

Kvalita a spolehlivost služeb

Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.

Hladká přímá mobilita

Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu.

Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

Plány trvalého zabezpečení mobility

Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo zastavením specifických pravidel.

Podpora udržitelnějšího chování

Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Plány městské mobility

námořní...) je vystavován jiný přepravní doklad (nákladní list CMR, nákladní list CIM atd.), na rozdíl od multimodálního přepravního systému.

³ Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

Propojit Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility.

Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech.

Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“.

Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.⁴

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Dokument má za cíl 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. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

Globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

Hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)
- Rýnsko – dunajský koridor (viz větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice)

⁴ Zdroj: Bílá kniha 2011 Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje



Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly

Evropského hospodářského a sociálního výboru, dále označován jen EHSV, znovu opakuje svoji podporu cílům stanoveným v Bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru z roku 2011 (dále v kapitole jen „plán“).

Přechod na jiný druh dopravy vyžaduje pružnost a přizpůsobení místním podmínkám, zejména v případě 300 kilometrové hranice požadované v silniční dopravě, která nebude fungovat ve vzdálených a řídce zalidněných regionech s omezenou železniční sítí.

Je nezbytné zajistit přiměřenou infrastrukturu a dopravní služby rovněž ve vzdálených regionech. Do přílohy I plánu by se měla doplnit nová iniciativa: zdvojnásobit do roku 2030 využívání veřejné dopravy v městských oblastech prostřednictvím zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci plánů městské mobility.

EHSV navrhuje, aby byl akční plán uvedený v příloze I plánu obecně přehodnocen z hlediska jeho současné politické proveditelnosti.

Již v roce 2007, tedy v polovině běhu programu na období 2001–2010 stanoveného v Bílé knize, musela Komise připustit, že „Evropa se zatím nevyvíjí směrem k dosažení udržitelnosti“⁽¹¹⁾. EHSV se domnívá, že přístup se od té doby v podstatě nijak nevyvinul.

EHSV podporuje z důvodu ekonomických nákladů neudržitelnosti zásadu „znečišťovatel platí“, upozorňuje však na to, že zejména ve venkovských nebo řídko zalidněných oblastech často neexistuje žádná alternativa znečišťujícího druhu dopravy, a dotčené podniky a obyvatelé tedy z tohoto důvodu nemohou být trestáni a jejich konkurenceschopnost nesmí být snižována. Stejně tak se daně za znečištění nesmí jednoduše připočítávat k ceně zboží a služeb a účtovat spotřebitelům, aniž by se dosáhlo změny v chování.

Postupné vyřazování vozidel s konvenčním pohonem není samo o sobě dostatečné pro dosažení integrované a udržitelné mobility v městských oblastech.

EHSV znovu opakuje důraz, jež ve svém stanovisku k plánu z roku 2011⁵ položil na obrovskou potřebu rozvíjet městskou veřejnou dopravu a městskou logistiku jako součást politiky udržitelné dopravy (viz argumenty v bodech 31, 33 a 41 plánu). Komise však podle všeho vychází z premisy, že základním řešením problémů měst jsou technologické inovace v oblasti výroby čistých vozidel. To je opravdu dlouhodobý výhled, nyní jsou však zapotřebí krátkodobá opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku ve městech. Jediným způsobem, jak vyřešit městské dopravní zácpy, je v každém případě podpora veřejné dopravy.

EHSV je zklamán tím, že větší využívání veřejné dopravy v městských oblastech není jasně stanoveno jako cíl, např. v odstavci 2.3 v seznamu iniciativ, jež je přílohou plánu. Vyzývá Komisi, aby v tomto smyslu doplnila Bílou knihu a stanovila za cíl zdvojnásobení využívání městské hromadné dopravy do roku 2030 a rovněž učinila opatření k zajištění zařízení a infrastruktury pro usnadnění mobility chodců, cyklistů, starších osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Nepostradatelné jsou inteligentní dopravní systémy, které uživatelům poskytují potřebné informace o druzích dopravy, jež jsou jim k dispozici. Tyto systémy však vyžadují vhodné radiové frekvence a vlnové délky, o čemž se Bílá kniha nezmiňuje.

EHSV proto opakuje svoji podporu sdělení Komise o konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje z roku 2013⁶ a opatřením, jimiž se toto sdělení v současnosti provádí.

EHSV znovu opakuje politování, jež vyjádřil ve stanovisku k plánu z roku 2011a sice nad tím, že městská doprava nespadá do legislativního mandátu EU, a domnívá se, že opatření týkající se kritérií pro zřízení a provozu mýtného ve městech a pro režimy omezení vjezdu znečišťujících vozidel by měly být harmonizovány a stát se nedílnou součástí plánů městské mobility, které by měly být povinné pro větší města. Harmonizace těchto prvků by prospěla jak životnímu prostředí, tak fungování vnitřního trhu.

Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

Strategie Evropa 2020 představuje hlavní hospodářskou reformní agendu Evropské unie s výhledem do roku 2020. Nahrazuje tzv. Lisabonskou strategii, jejíž časový horizont vypršel rokem 2010.

Dopravy se týká zejména cíl III. Snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovním roku 1990 a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20 %.

Národní cíle ČR v rámci Strategie Evropa 2020 v oblasti III. Zvyšování energetické účinnosti nebyly vládou přijaty. Vláda ČR prozatím nepředloží EK národní cíl úspory spotřeby primárních energetických zdrojů.

⁵ Stanovisko EHSV k Bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru

⁶ COM(2013) 913 a stanovisko EHSV Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

5.3. Dokumenty ČR

Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace č. 1 (2015)

Politika územního rozvoje ČR dále jen PÚR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území⁷.

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

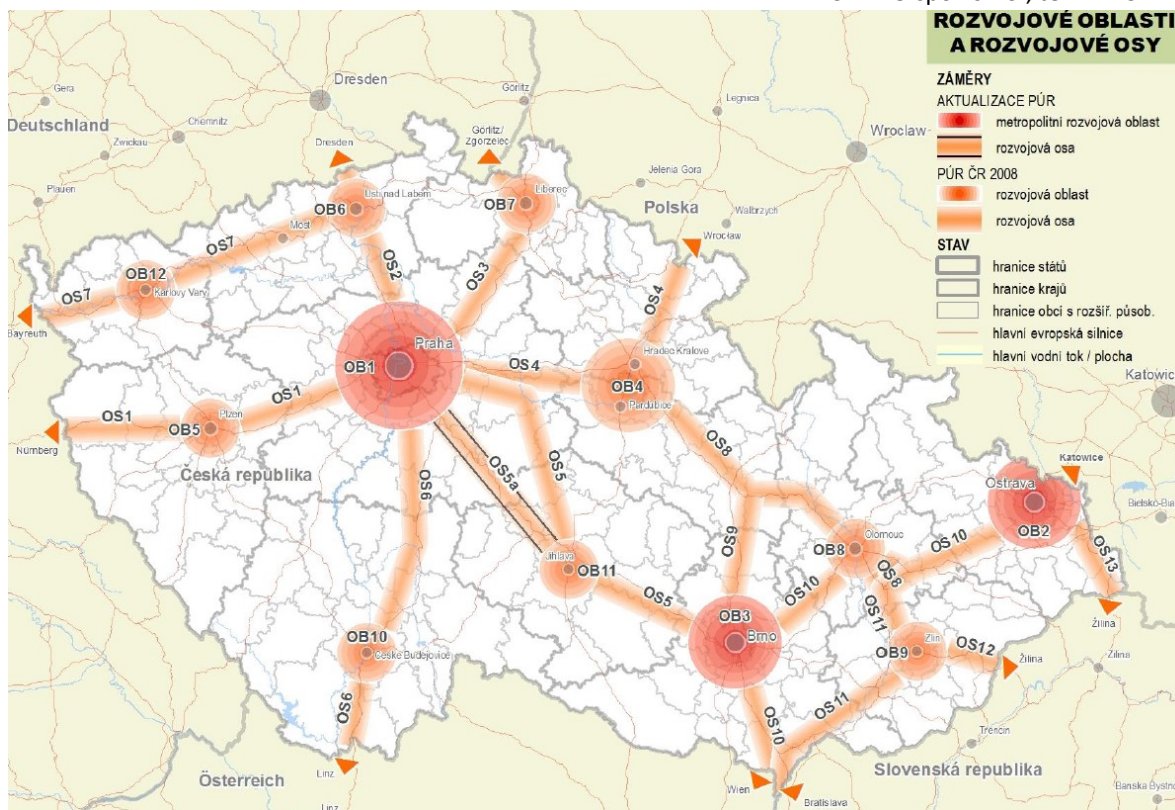
Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy:

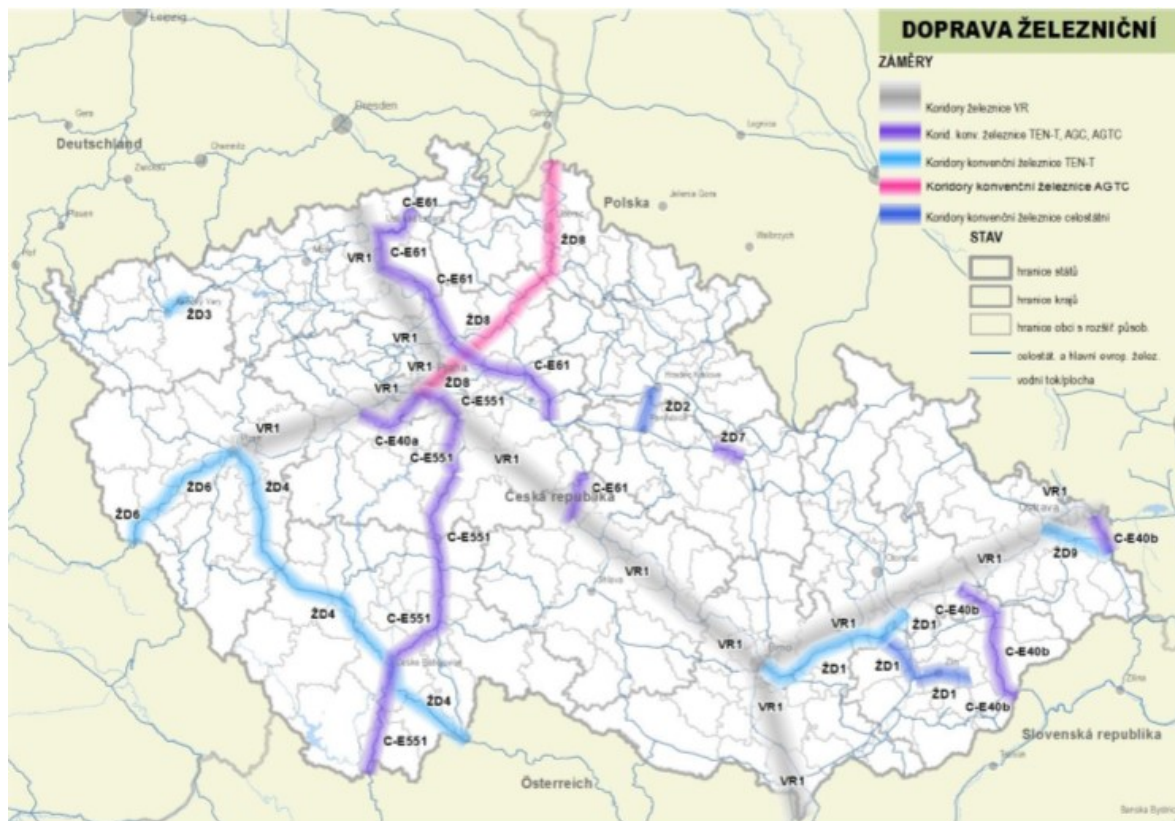
Otrokovice spadají do rozvojové oblasti OB9 Rozvojová oblast Zlín. Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Zlína při spolupůsobení vedlejších center, zejména Otrokovic a Holešova. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam. Podporujícím faktorem rozvoje je poloha Otrokovic na II. tranzitním železničním koridoru a dálnici D55 Hulín - Břeclav (ve výstavbě).

⁷ Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.

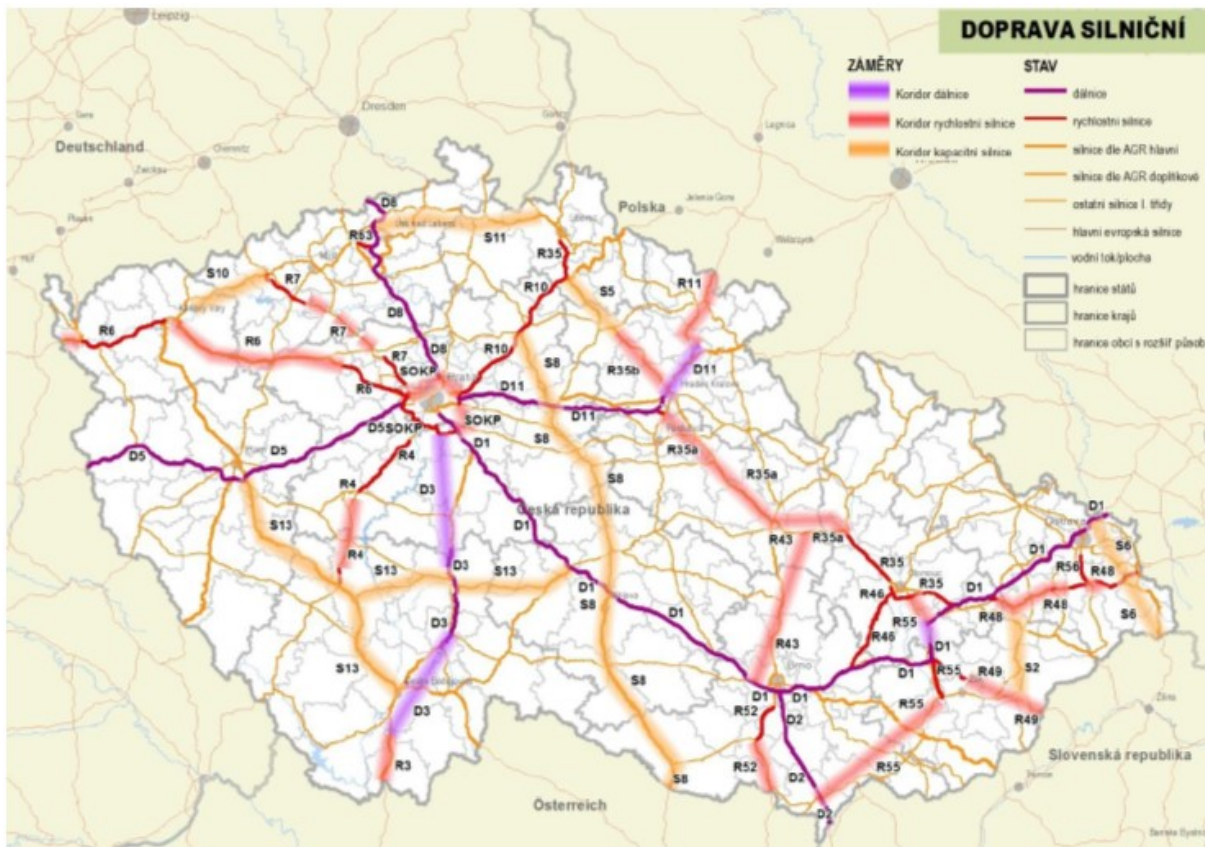


Obrazek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1

Politika stanovuje železniční koridor ŽD1 Vymezení: Koridor Brno-Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž-Otrokovice-Zlín-Vizovice. Vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu, kde se očekává vysoká intenzita osobní dopravy.



Obrazek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1



Obrázek 5 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020

Dopravní politika ČR na roky 2014-2020 dále jen Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Dopravní politika byla schválena usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný na <http://www.mdcrcz.cz/cs/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

Dopravní politika se v rámci dosažení svých cílů především zabývá tématy:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech

Strategickým cílem "Vytváření podmínek pro soudržnost regionů" a opatřením "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů".

V rámci města nejsou identifikovány zásadní nedostatky k řešení na národní úrovni.

Strategický cíl " Veřejná služba v přepravě cestujících" zahrnuje tato opatření:

- zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.
- zjistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů; integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
- zjistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
- zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).
- zjistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.
- veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.
- zjistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

Řešení problémů dopravy ve městech je upraveno následovně:

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst. Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

Druhým problémem je zásobování center měst. To musí být zajišťováno menšími vozidly s čistými motory (elektromobilita, alternativní energie). Zásobování musí být organizováno s ohledem na dopravní špičku ve městě. Systémy citylogistiky musí mít zázemí ve veřejných logistických centrech, ze kterých se obsluha bude organizovat.

Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a oblastí zázemí města, která bývá závislá na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá ani efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R ve vazbě veřejnou dopravu.

Problém dopravy ve městech se výrazně projevuje i u měst velikostní kategorie 15 – 40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro docházku, na druhou stranu nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha (max. 15 minut). Tato velikostní kategorie měst je proto výrazně zatížena individuální dopravou.

Z hlediska vnitřní bezpečnosti dopravy strategie ukládá následující. Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

Dopravní sektorová strategie, 2. fáze.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, dále označován jen DSS2 nebo Dopravní strategie, definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

- na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020,
- na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech.

Globálním cílem Dopravní strategie je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravní strategie jsou:

- zajištění stabilních finančních zdrojů,
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí,
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky,
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury,
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí.

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR.

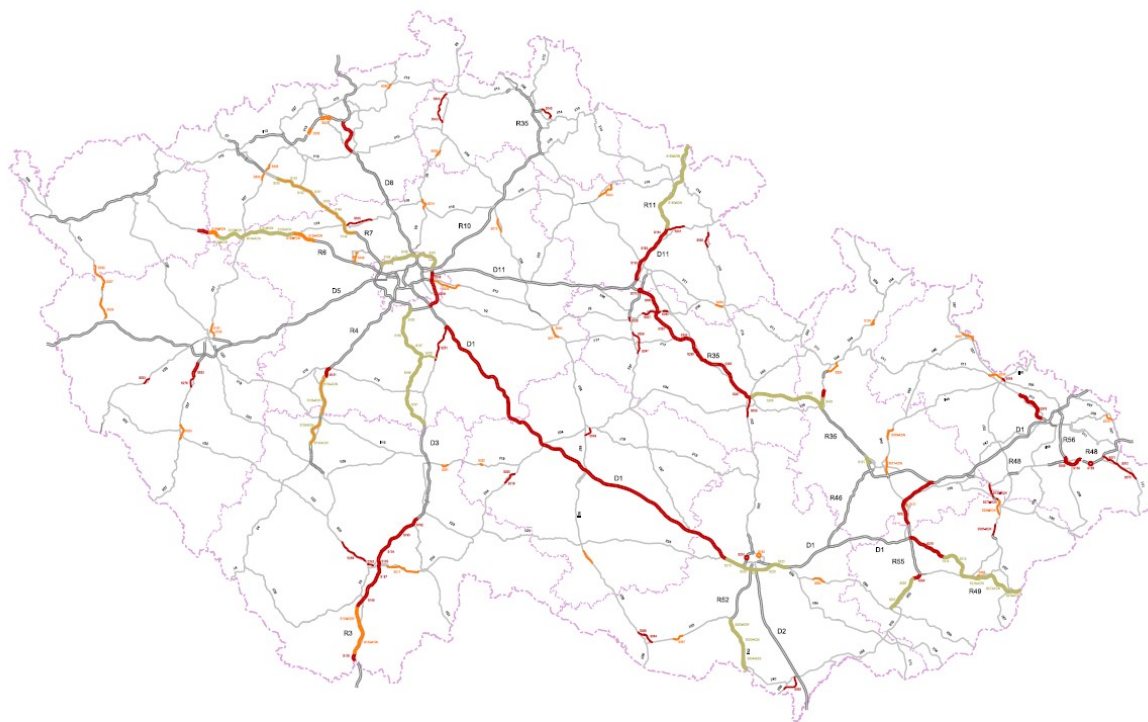
DSS2 obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-společensky, územně, environmentálně, ekonomicky). DSS2 jsou zpracovány pro období 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2030, resp. 2050.

Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a dostupností jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci DSS2 definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedena infrastruktura dokončená v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.

DSS2I navrhuje v blízkosti Otrokovic R55 Otrokovice, obchvat JV s realizací 2016 - 2019. Realizace má zpoždění. Jedná se o pokračování výstavby R55⁸ prodloužením za město Otrokovice. Dnešní ukončení je provizorní. Stavba je zařazena do národních priorit.

DSS2 navrhuje také Modernizaci a elektrizaci trati Otrokovice - Vizovice v letech 2016 - 2019. Aktuálně je stavba stále připravována. V současné době je trať jednokolejná a neelektrifikovaná.

⁸ Dnes D55.



Národnostní opatření (bez přehledu) (OPD)

M11 Komárov, obchvat

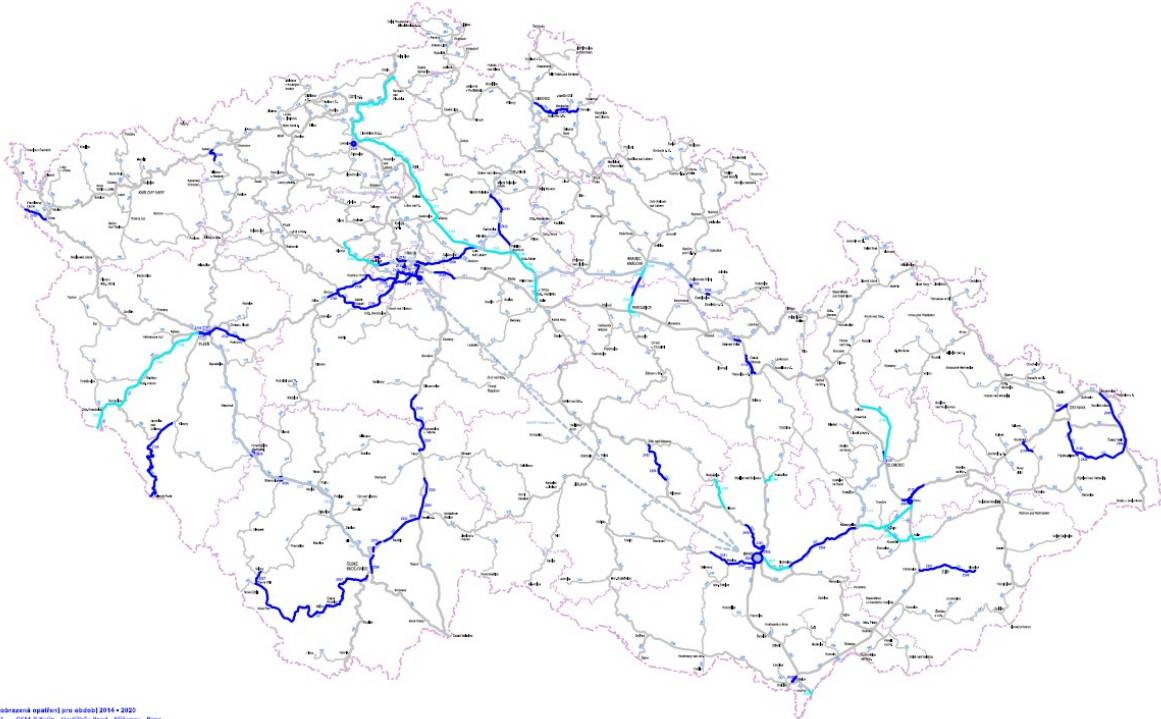


Opavřní projekty) v předpokládaném období v letech 2014 - 2020 včetně (B) zahájených - Návratová verze (financování)
Opavřní projekty) pro vyřazení silniční sítě (s výjimkou Návratové verze (financování))
Další projektová opatření (projekty) na úř. D-N v předpokládaném období do roku 2030

Tržní síť
Tržní síť
KON
Kapacitní ovládací úroveň

Měřítko 1:1 250 000 (A3)
Křížka 0, příloha M1

Obrázek 6 Dopravní sektorové strategie, 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury



Národnostní opatření pro období 2014 - 2020
2013 GSM-R Kvit - Havlíčkův Brod - Křižanov - Brno
2170 Uprava SŽD v TČZ pro TČIS v úseku Kvit - Chocel
2329 GSM-R uř. Praha (Beton - Praha - Brno)



Opavřní projekty) v předpokládaném období v letech 2014 - 2020 včetně (B) zahájených - Návratová verze (financování)
Opavřní projekty) pro vyřazení silniční sítě (s výjimkou Návratové verze (financování))
Další projektová opatření (projekty) na úř. D-N v předpokládaném období do roku 2030

Tržní síť
Tržní síť
Celo-železniční trať do železničního systému
Úseky s možnou budoucí změnou trasy

Měřítko 1:1 250 000 (A3)
Křížka 0, příloha M2

Obrázek 7 Dopravní sektorové strategie, 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 aktualizovaná roku 2017 je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Základním strategickým cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí (tj. o 60%) a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných. Základním rokem je rok 2009.

Dílčí cíle a opatření:

- zviditelnění chodců za snížené viditelnosti standardním použitím reflexních prvků,
- používání cyklistických přileb dětmi,
- nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod,
- rozšiřování zón s omezenou rychlostí jízdy na 30 km/h,
- rozšíření budování cyklistické infrastruktury,
- budovat opatření ke zklidnění dopravy,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu,
- úpravy křižovatek,
- zabezpečení železničních přejezdů,
- postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící pozemní komunikace,
- úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

V roce 2014 a ani v roce 2015 nebylo dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených (v roce 2015 bylo usmrceno o 155 osob více, tzn. o 30 % víc, než byl strategický cíl).

Pokles počtu těžce zraněných znamená, že realizovaná opatření neměla dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod.

Snížování smrtelných následků nehod v EU je úspěšnější a ČR se tak posunuje mezi nejnebezpečnější evropské země (v roce 2009 byla ČR na 18. místě, v roce 2015 poklesla na 21. místo, SR si udržela svou pozici na 11. místě).

Výše celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu přesáhla v roce 2015 58 mld. Kč.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020

Základním globálním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, dále označovan jen Cyklostrategie, je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

Strategické cíle na národní úrovni

- Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
- Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
- Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských

EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Strategické cíle na místní úrovni

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinných městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Víze 25.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě do práce.
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoobjevení potenciálu cyklistiky a jejich důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném case a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

Národní program snižování emisí

Národní program snižování emisí České republiky, dále označován jen Program, je připraven na základě ustanovení § 8 Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně ovzduší) s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky, očekávané změny právního rámce Evropské unie a s ohledem na neplnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2.5}, troposférický ozón a benzo(a)pyren), které mají výrazné negativní dopady na lidské zdraví, ekosystémy a vegetaci.

Vzhledem k tomu, že i přes výrazný pokles emisí PM₁₀, PM_{2.5} a prekurzorů ozonu stále dochází k rozsáhlému nedodržování imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2.5} a benzo(a)pyren a troposférický ozón a dostupné emisní projekce na bázi referenčních scénářů (Primes 2013-REF-CLE a národní NPSE-WM-CLE; viz článek 12 Programu) indikují riziko nedodržení závazků snížení emisí k roku 2020 dle Göteborgského protokolu pro NH₃ a PM_{2.5} a dále nedostatečný stimul pro další snižování emisí k roku 2030 pro PM_{2.5}, oxid siřičitý, oxidy dusíku, VOC⁹ a amoniak, je nutno formulovat nový národní scénář „s dodatečnými opatřeními“ (NPSE-WaM). Tento scénář je formulován včetně harmonogramu implementace a orgánů odpovědných za implementaci.

Scénář NPSE-WaM vychází z následujících předpokladů: Bude probíhat přirozená obměna vozového parku, urychlená dodatečnými opatřeními realizovanými do roku 2020, a poroste zastoupení vozidel s alternativními pohony. Přepravní výkony osobní a nákladní dopravy zřejmě dále mírně porostou, lze však očekávat kompenzaci tohoto nárůstu vlivem obměny vozového parku a možný přesun určitého podílu nákladní dopravy ze silnice na železnici

Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší

Kód	Prioritní opatření	Gestor	Termín
AA3	Podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel	MŽP, MPO	2017
AA5	Stimulace využívání alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím snížené sazby silniční daně	NAP ČM	Dle NAP ČM
AA6	Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro	MMR	2023

⁹ VOC - Těkavé organické látky

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

	veřejnou osobní dopravu			
AA7	Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě	MD, MMR, MPO	2023	
AA8	Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí	MŽP	2017	
AA9	Zvýšení maximální hranice poplatku za povolení k vjezdu motorových vozidel do vybraných míst a částí měst	MF	2017	
AA10	Podpora zavádění nízkoemisních zón	MŽP	Průběžně	
AA11	Racionalizace zpoplatnění komunikací s ohledem na dopady dopravy na kvalitu ovzduší v dané lokalitě	MD	2017	
AB1	Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD	2030	
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	MD, MMR	2020	
AB21	Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem	Státní správa	2030	
AB22	Zlepšení funkčnosti systému pravidelných technických kontrol vozidel	MD, MV, MŽP	2017	
AB23	Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	MD	2030	
AB24	Stanovování podmínek provozu stavebních strojů	MŽP, MMR, MD	2017	
AB25	Zmocnění obcí k vydání vyhlášky upravující podmínky přepravy sypkých materiálů nákladními vozidly	MD, MŽP	2016	

Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)

Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) do roku 2020 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO) v 7 zónách a 3 aglomeracích ČR, jejichž příprava je uložena na základě ustanovení § 8 a 9 zákona o ochraně ovzduší a požadavků směrnice č. 2001/81/ES o národních emisních stropích pro některé látky znečišťující ovzduší a směrnice č. 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Zpracování uvedených dokumentů je nezbytné také s přihlédnutím k mezinárodnímu závazku, který ČR přijal, očekávané změně právního předpisu Evropské unie a neuspokojivému stavu dodržování imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, troposférický (přízemní) ozón a benzo(a)pyren).

Přípustná úroveň znečištění ovzduší je stanovena imisními limity a případně přípustnou četností jejich překročení. Imisní limity jsou vyhlášeny Zákonem o ochraně ovzduší pro ochranu zdraví lidí (pro znečišťující látky SO₂, NO₂, CO, benzen, olovo a částice PM₁₀ a PM_{2,5}), pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro znečišťující látky SO₂, NO_x), pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ pro ochranu zdraví lidí (u As, Cd, Ni, a benzo(a)pyrenu), a pro troposférický ozón pro ochranu zdraví lidí a ochranu ekosystémů a vegetace. Významná je také ochrana kulturního dědictví – historických budov, které jsou rovněž poškozovány emisemi znečišťujících látek.

Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO ₂	1 hodina	350 µg.m ⁻³	24
Oxid siřičitý SO ₂	24 hodin	125 µg.m ⁻³	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr ¹⁰	10 mg.m ⁻³	
Suspendované částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
Suspendované částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Suspendované částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	
Olovo Pb	1 kalendářní rok	0,5 µg.m ⁻³	
Oxid dusičitý NO ₂	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
Oxid dusičitý NO ₂	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava - CZ07

Dokument z roku 2016 vydaný formou opatření obecné povahy Ministerstva životního prostředí.

Doprava je identifikována jako mobilní zdroj zařazený do skupiny REZZO4. Pro Otrokovice byly stanoveny emisní stropy do r. 2020 jako 46% emisí roku 2011. Mělo by dojít ke snížení PM10 z 3,32 t/rok na 1,53 t/rok na území města.

Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08A

KÓD Opatření	Název Opatření	Gesce
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj,
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj,
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce
AB7	Nízkoemisní zóny	obce
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj
AB13	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj
AB14	Podpora pěší dopravy	obce, kraj
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj

AB16	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj
AC1	Podpora carsharingu	obce, kraj

Dle vyhodnocení opatření, PZKO 2012, byla navržena výstavba jihovýchodního obchvatu Otrokovic a výstavba D49. Dále byla navržena výstavba středních dělicích ostrůvků na silnici I/55 a I/49. Dále je sledována Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice.

Národní akční plán čisté mobility (2015)

Národní akční plán čisté mobility, dále označován jen NAP CM, vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic. NAP CM stanoví požadavky na výstavbu plnicích a dobíjecích stanic s časovým horizontem mezi léty 2020 a 2030.

NAP CM byl schválen vládou v roce 2015.

Podpora nízkoemisních vozidel přispěje ke snížení produkce emisí ze sektoru silniční dopravy, a to především ve městech a aglomeracích, kde je doprava hlavním faktorem ovlivňujícím kvalitu ovzduší. Kromě pozitivních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel přinese rozvoj čisté mobility též menší závislost na ropě a představuje obrovský potenciál pro český automobilových průmysl.

Cíle NAP CM:

- Vozový park (2020 – 5 tis. elektromobilů, 48 tis. CNG vozidel).
- Infrastruktura (2020 – 1 300 dobíjecích míst, 210 CNG plniček, 2 LNG plničky a 2 plničky vodík).
- Spotřeba alternativních paliv (v roce 2017 bylo spotřebováno 1,1 GWh a 67,6 mil. m³ CNG).
- Sížení emisí osobních vozů o 15 % v roce 2025 a o 35 % v roce 2030 oproti roku 2021.
- U nákladní automobily snížení emisí o 15 % v roce 2025 a o 30 % v roce 2030 oproti roku 2019.

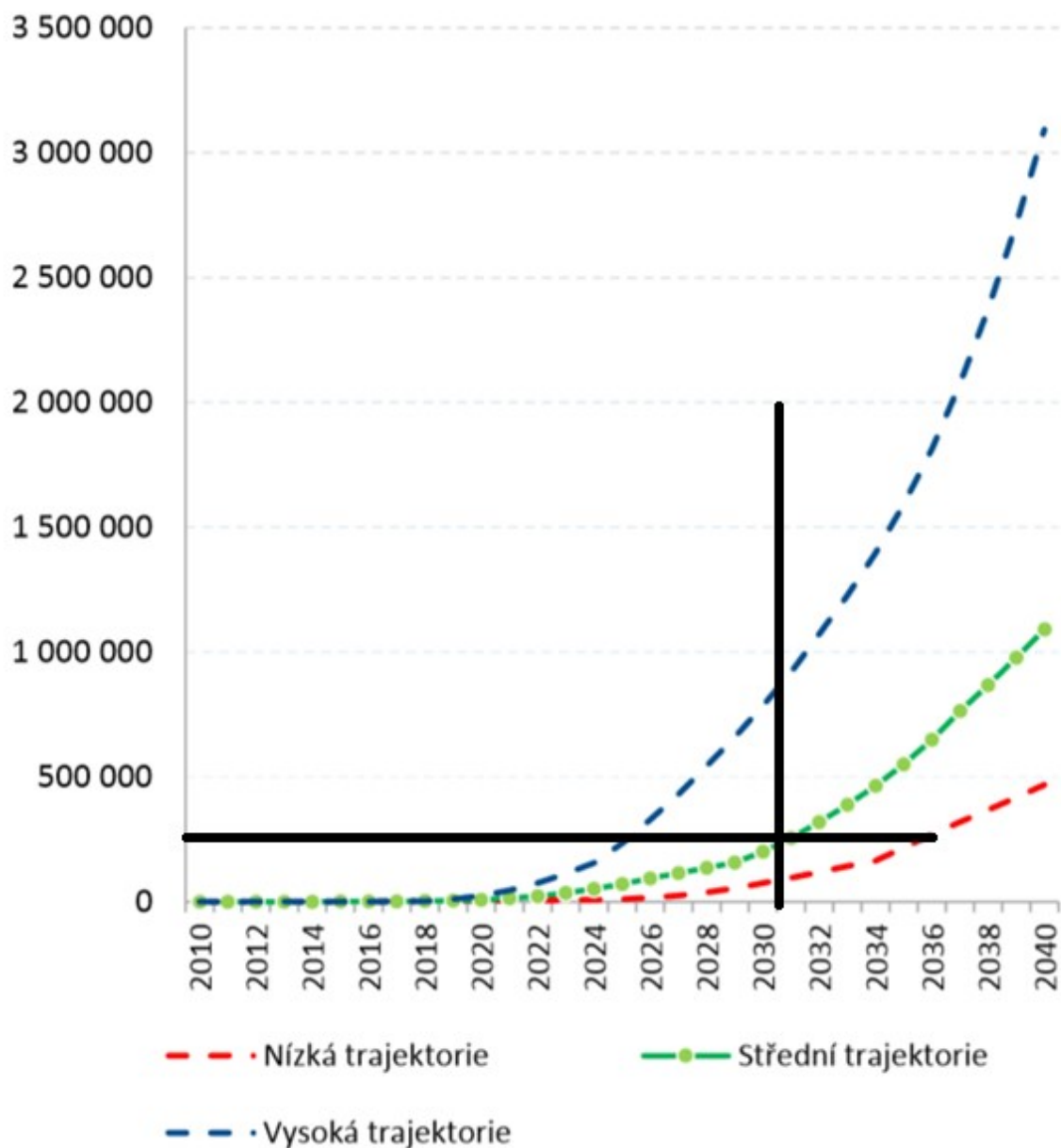
Zajištění financování:

OP PIK - Podpora nákupu elektrických vozidel a související infrastruktury pro podnikatele (MPO)

IROP - Pořizování vozidel na alternativní paliva (městská hromadná a linková doprava) pro dopravu (MMR)

Národní program - Podpora na pořízení vozidel na alternativní pohon subjekty státní správy a samospráv a jim podřízených, řízených nebo zřizovaných organizací a osvěta čisté mobility (MŽP)

OPD - Podpora výstavby infrastruktury (MD)



Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1)

Formy podpory vozidel na elektřinu v evropských zemích lze shrnout do následujících bodů:

- Dotace na nákup vozidel,
- Dotace na pořízení a instalaci nabíjecích stanic,
- Nabíjení elektromobilů zdarma,
- Daňové zvýhodnění ULEV („Ultra-low emission vehicle“),
- Povinnost vybavovat nabíjecími stanicemi nové administrativní budovy a nákupní centra,
- Vyhrazená parkovací místa,
- Vyhrazené pruhy na silnici,
- Podpora výzkumu a vývoje,
- Osvěta, mediální kampaně,
- Financování pilotních projektů,
- Preference nízkoemisních vozidel ve státní správě, veřejné dopravě.

V ČR je systém podpory elektromobility nastaven chybně, což vede k velmi pomalému zavádění těchto vozidel. Prioritu dává ČR na podporu CNG, které je 100% fosilním palivem a ke snížení produkce CO₂ a PM_{2,5} zřejmě nepřispěje.

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Vizí rozvoje elektromobility v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by do roku 2030 bylo v ČR v provozu 250 tisíc vozidel s elektrickým pohonem. Cílem je dosáhnout pouze 4,3% elektrických vozidel. Do konce roku 2020 by měla být připravena infrastruktura pro dobíjení 17 000 vozidel. Je uvažováno s cílem 1 300 veřejných dobíjecích bodů, což odpovídá cca 650 dobíjecím stanicím.

Aby mohl být tento cíl splněn, muselo by dnes být naprojektováno a zažádáno o připojení 275 nabíjecích stanic. K termínu 06/2019 je v ČR v provozu pouze 376 nabíjecích stanic.



Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic

Vizí rozvoje trhu vozidel na CNG v ČR, na které jsou založeny jednotlivé strategické cíle a opatření obsažená dále v NAP CM, je dosažení stavu, kdy by nejpozději v roce 2030, v ideálním (optimistickém) scénáři (V1A) po roce 2025, bylo dosažení 10% podílu spotřeby zemního plynu na celkové spotřebě pohonných hmot, čemuž by odpovídalo cca 250 tisíc vozidel na CNG. Objem spotřeby zemního plynu by za této situace mohl dosáhnout až 600 mil. m³.

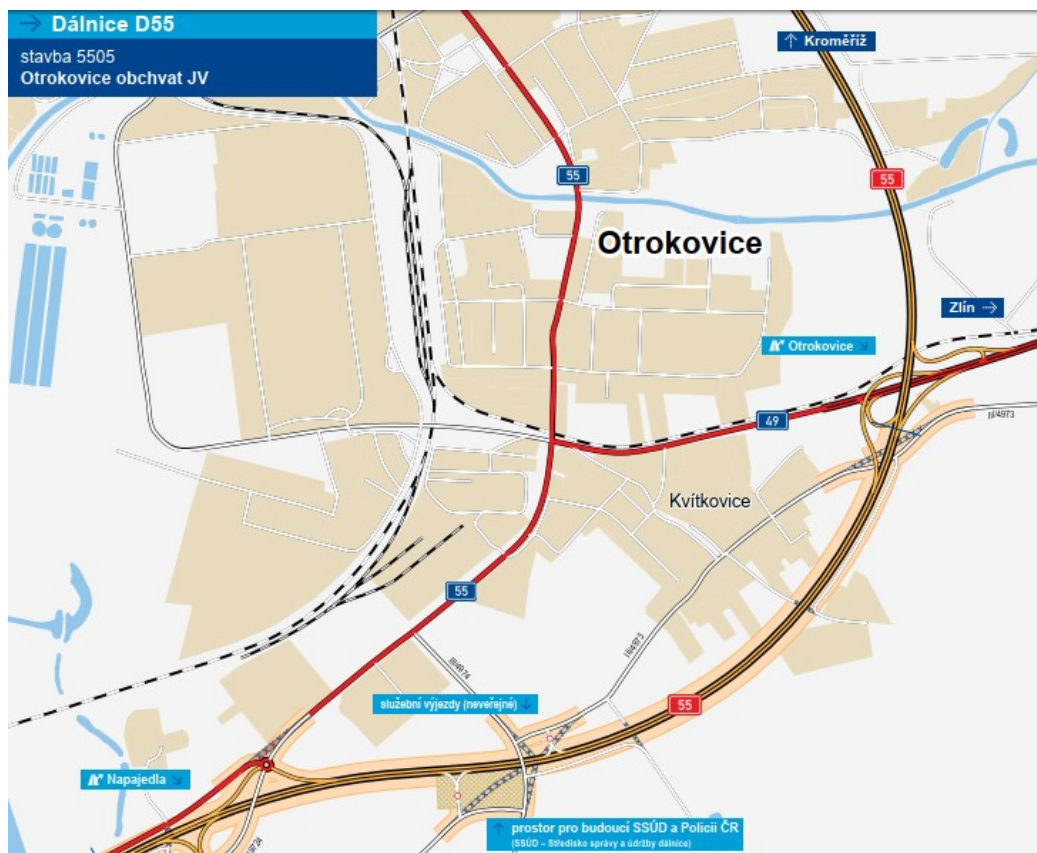
Dálnice D55 - JV obchvat Otrokovic

Ředitelství silnic a dálnic, dále označován jen ŘSD, v současné době realizuje stavbu Dálnice D55 Otrokovice obchvat JV se zahájením výstavby 08/2018 a plánovaným uvedením do provozu 10/2021. Projekt dálnice D55 stavba 5505 Otrokovice obchvat JV navazuje na již realizovaný severovýchodní obchvat a tvoří tak část silničního obchvatu Otrokovic, který s definitivní platností vyloučí veškerou tranzitní dopravu z intravilánu města.

Stávající dopravní zátěž na silnici I/55 dlouhodobě patří k největší na české komunikační síti. Realizací této stavby bude dosaženo vyloučení tranzitní dopravy z průjezdního úseku města Otrokovic, což povede k podstatnému omezení exhalací a hluku z dopravy a tedy k podstatnému zlepšení životního prostředí v Otrokovicích. Stavba je součástí připravovaného tahu dálnice D55, která svým severním směrem povede na

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

Vzhledem k předpokládaným značným intenzitám dopravy na silnici I/55, je počítáno se zprovozněním hlavní trasy a stavebních objektů, které umožní připojení na stávající silnici I/55, před kompletním dokončením ostatních objektů stavby.



Obrázek 10 D55 Otrokovice obchvat JV, zdroj ŘDS

5.4. Krajské strategické dokumenty a dokumenty mikroregionu

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje, dále označován jen ZÚR, zpřesňují vymezení rozvojové oblasti OB 9 Zlín, kam spadají Otrokovice, se zásadami podpory kapacitních napojení silniční i železniční sítě.

ZÚR zpřesňují na území kraje koridor kapacitní silnice D55 úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2, podchycený v PÚR, vymezením koridoru dálnice II. třídy D55 Otrokovice – Napajedla – Uherské Hradiště, který v popisu veřejně prospěšných staveb pod kódem PK02.

ZÚR vymezují koridor kapacitní silnice v úseku Otrokovice (D55) – Zlín, Nivy, který je uveden v kap. 7.1 v popisu VPS pod kódem PK04.

ZÚR navrhuje v rámci koridoru ŽD1 modernizaci stávající trati č. 300 (Brno – Kojetín – Chropyně – Přerov) včetně zkapacitnění, modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 303 Kojetín – Bezměrov – Hulín včetně zdvojkolejnění v plném rozsahu a modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice včetně zdvojkolejnění v úseku Otrokovice – Zlín a územní rezervu pro propojení tratí č. 331 a 280 v úseku Vizovice – Valašská Polanka.

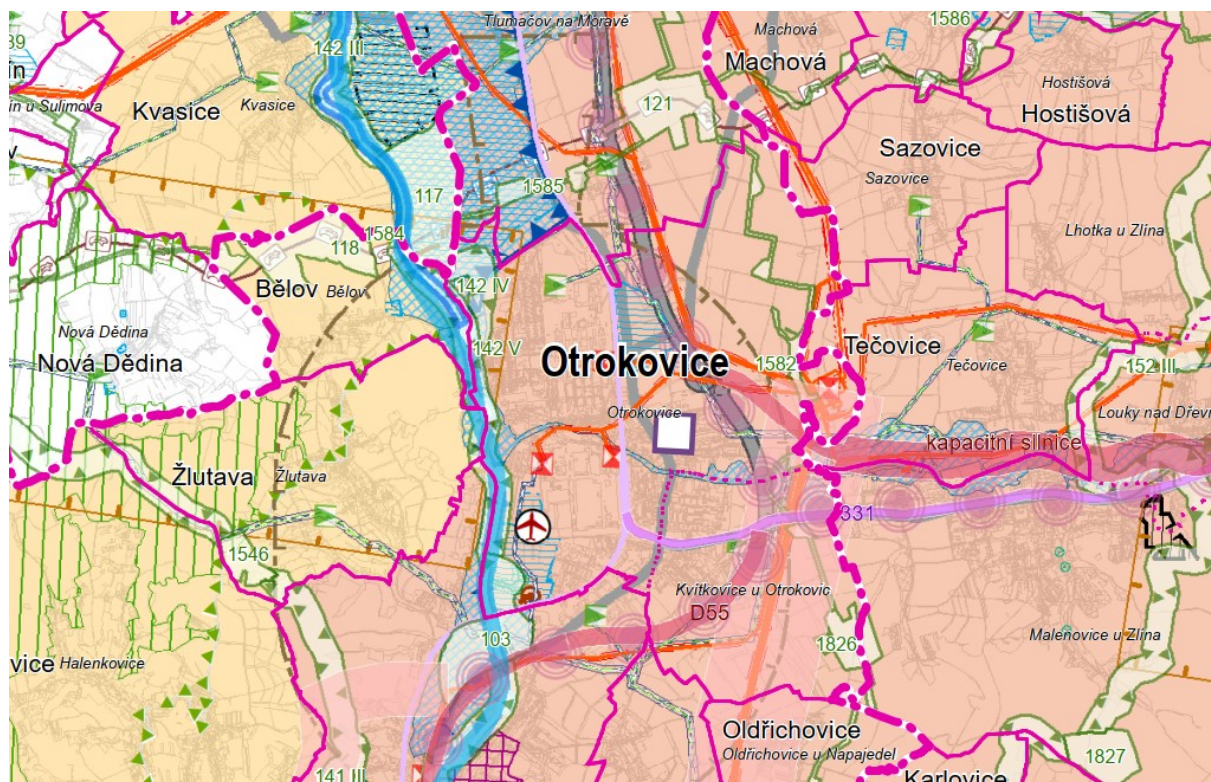
ZÚR stanovují níže uvedená území obcí vhodná pro umístění zařízení kombinované dopravy nadmístního významu (překladiště a logistická centra):

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

- Hulín;
- Otrokovice;
- Valašské Meziříčí;
- Staré Město.

ZÚR navrhuje ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě koridor pro splavnění řeky Moravy v úseku Otrokovice – Kroměříž.

ZÚR stanovují na území kraje jako územní rezervu v souladu s PÚR průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, území speciálních zájmů, vymezené koridorem průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe v trase Bezměrov – Kroměříž – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh.



Obrázek 11 ZÚR Zlínského kraje aktualizace 2, Koordinační výkres

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020

Hlavním cílem Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009-2020 je v roce 2020 dosáhnout HDP Zlínského kraje 100 % hodnoty EU 27.

V roce 2017 byl HDP na jednoho obyvatele ve Zlínském kraji 408 009 Kč. HDP na jednoho obyvatele v EU byl 775 500 Kč. Zlínský kraj dosáhl 52% HDP na obyvatele EU. V roce 2011 to bylo 68%. Cíl se nedaří plnit.

Územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území ZK ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území

Pořízení a zpracování územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území, dále označováno jen studie, bylo zadáno na základě výsledků veřejné zakázky malého rozsahu podle metodického pokynu MP/07/03/07 Krajského úřadu Zlínského kraje.

Požadavek na zpracování studie je stanoven v kap. 9 ZÚR, které byly vydány Zastupitelstvem Zlínského kraje v září 2008 a nabyly účinnosti dne 23.10.2008. ZÚR stanovují pouze území obcí vhodná pro umístění zařízení

kombinované dopravy nadmístního významu (překladiště a logistická centra), za něž označují Hulín, Otrokovice, Valašské Meziříčí a Staré Město.

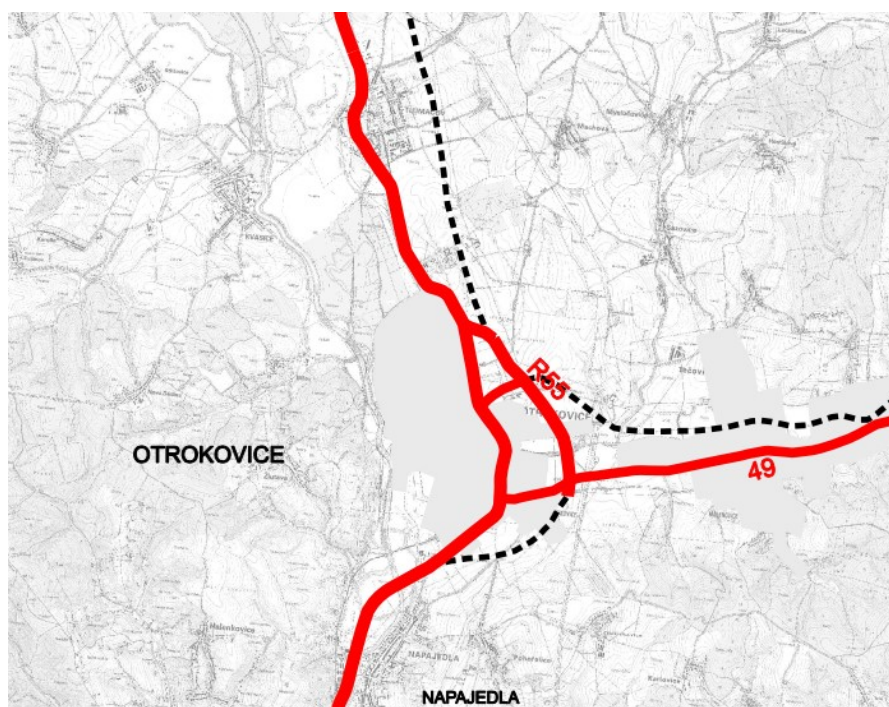
Tabulka 5 Přehled - užíjí výběr prověřovaných lokalit

Konečný název lokality pro umístění VLC (původní název z 1. etapy)	ORP	Obec
Holešov, průmyslová zóna (původně Letiště Holešov)	Holešov	Holešov, Zahnašovice
Napajedla, průmyslová zóna (původně Napajedla U hřebčína)	Otrokovice	Napajedla
Zlín, Malenovice (původně Malenovice u Zlína, zahradnictví)	Zlín	Zlín, Malenovice
Staré Město, Hlaviny	Uherské Hradiště	Staré Město
Lešná	Valašské Meziříčí	Lešná
Valašské Meziříčí, jih	Valašské Meziříčí	Valašské Meziříčí

V okolí Otrokovic je uvažováno s veřejným logistickým centrem v Napajedlích.

Generel dopravy Zlínského kraje

Koncepční dokument dopravy aktualizovaný roku 2009. Aktuálně je uvažováno o jeho aktualizaci. Generel uvažoval s rychlostní silnicí R55, dnes D55, a pravobřežní komunikací shodně se ZÚR. D55 je již severně od Otrokovic v provozu.



Obrázek 12 Základní síť automobilové dopravy

Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Koncepce rozvoje byla zadána v roce 2018. Termín zpracování je 01/2020.

Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje

Akční plán sleduje dokončení obchvatu D55, tj. stavbu Otrokovice, obchvat JV.

Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 - 2020

Úspěšnému naplnění vytýčených strategických i dílčích cílů je nezbytné aktivní zapojení všech subjektů zodpovědných za bezpečnost, včetně občanů a jejich vzájemná spolupráce. Smysl tohoto společného úsilí je vyjádřen mottem „Bezpečně na silnicích – právo a zodpovědnost každého z nás.“

Strategie navrhuje tato opatření:

- OPATŘENÍ K1 APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ 2008/96/ES A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC
- OPATŘENÍ K2 APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE
- OPATŘENÍ K3 VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ
- OPATŘENÍ K4 ZAVÁDĚNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ NA KOMUNIKACÍCH V INTRAVILÁNU
- OPATŘENÍ K5 ÚPRAVY KŘIŽOVATEK
- OPATŘENÍ K6 ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK
- OPATŘENÍ K7 ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ
- OPATŘENÍ K8 APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU
- OPATŘENÍ K9 POSTUPNÁ PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍŤE NA PRINCÍPECH SAMOVYSVĚTLUJÍCÍ A ODPOUŠTĚJÍCÍ KOMUNIKACE
- OPATŘENÍ K10 ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU
- OPATŘENÍ V1 EFEKTIVNÍ ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU A TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL
- OPATŘENÍ V2 ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST
- OPATŘENÍ U1 PREVENTIVNÍ PŮSOBNÍ NA VŠECHNY ÚČASTNÍKY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VÝCHOVNÝMI A VZDĚLÁVACÍMI AKTIVITAMI
- OPATŘENÍ Ú2 SNIŽOVÁNÍ RIZIKOVÝCH FAKTORŮ V CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU POMOCÍ PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍCH AKTIVIT
- OPATŘENÍ Ú3 ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU
- OPATŘENÍ Ú4 ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA
- OPATŘENÍ Ú5 DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Plán dopravní obslužnosti území 2012 - 2019

Plán identifikoval jako problémový úsek silnici I/49 Otrokovice - Zlín - Vizovice, I/55 Otrokovice - Staré město - Uherský Ostroh a trať 331 Otrokovice - Vizovice. Na této infrastruktuře je vysoká intenzita provozu nebo vyčerpaná kapacita.

Plán definuje standard kvality v dostupnosti zastávky 1 km.

Na trati 331 se předpokládá motorová trakce.

Autobusovou dopravu v závazku veřejné služby pro Zlínský kraj zajišťuje devět dopravců. Jsou jimi ČSAD Vsetín a. s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s., KRODOS BUS a. s., Karel Housa – HOUSACAR, FTL – First Transport Lines a. s., VYDOS BUS a. s., ČSAD Hodonín a. s., ČSAD Kyjov BUS a. s., Veolia Transport Morava a. s.

Autobusovou dopravou jsou obsluhovány všechny obce Zlínského kraje s výjimkou obce Pržno, ta je dostupná prostřednictvím zastávky Jablůnka, rest. Na papírně, která leží v docházkové vzdálenosti od centra obce.

Vzhledem k velkému množství linek je jejich podrobný seznam a informace o počtu spojů uveden v Příloze 1 dokumentu.

Městská hromadná doprava na území Zlínského kraje je zajišťována v těchto městech:

- Kroměříž (dopravce: Kroměřížské technické služby, s. r. o.)
- Uherské Hradiště, Kunovice, Staré Město (dopravce: ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s.)
- Vsetín (dopravce: ČSAD Vsetín a. s.)
- Valašské Meziříčí (dopravce: ČSAD Vsetín a. s.)

- Zlín, Otrokovice (dopravce: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.).

Objednateli městské hromadné dopravy jsou ve většině případů jednotlivá města, výjimečně pak rovněž Zlínský kraj, a to v případech, kdy linky MHD zajišťují meziměstské spojení (Otrokovice – Zlín, Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město). Městská hromadná doprava je zajišťována výhradně autobusy, s výjimkou systému měst Zlín – Otrokovice, kde je v provozu trolejbusová a autobusová doprava.

Smluvně Zlínský kraj objednává dopravu na dráze trolejbusové – na linkách č. 1, 2, 6 v úseku Zlín – Otrokovice, na nichž hradí část prokazatelné ztráty.

Z hlediska tarifního se uznávají předplatní jízdní doklady jak na linkách MHD, tak na příměstských autobusových linkách, na území měst Vsetín, Valašské Meziříčí, Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice.

Zlínská integrovaná doprava, dále označována jako ZID, je nejstarším integrovaným dopravním systémem, dále označovan jako (IDS), na území České republiky. První kroky byly učiněny již v letech 1982 – 1985, další rozvoj započal roku 1992 na základě dohody mezi Českými drahami, dále označovány jen ČD, a Dopravní společností Zlín – Otrokovice, s. r. o., dále označovanou jako DSZO, a v této formě funguje prakticky dosud.

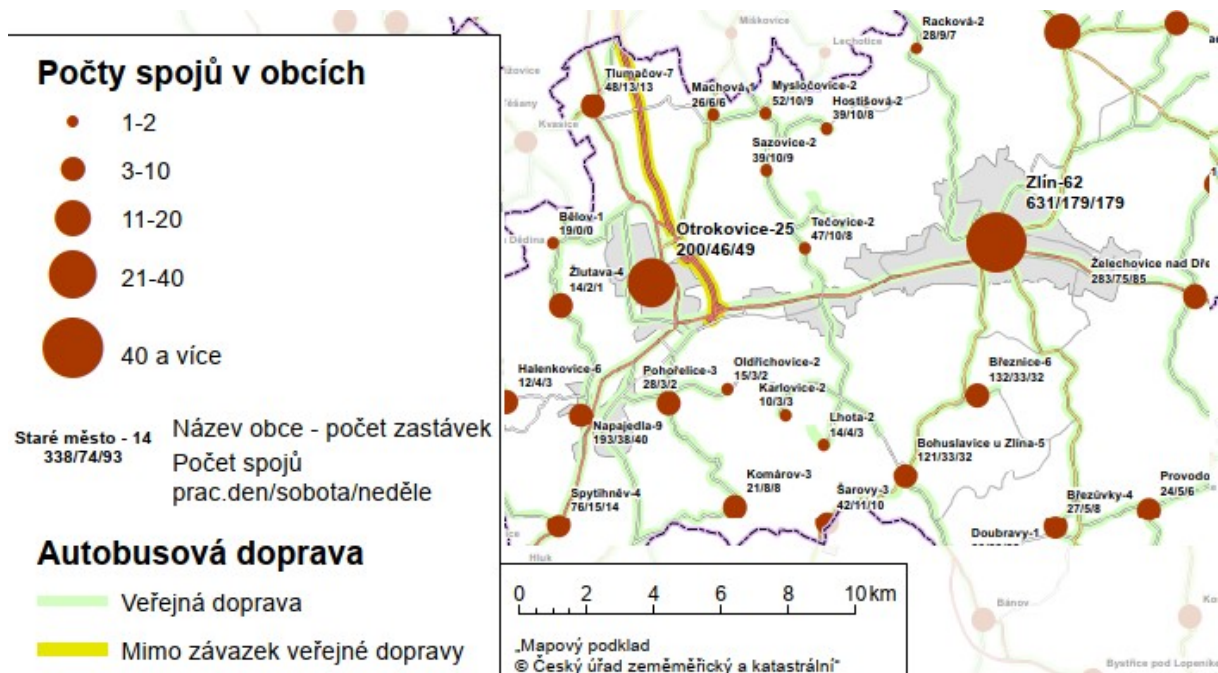
Základem je uznávání jízdních dokladů DSZO ve vlacích ČD. V prvotní fázi byly uznávány pouze předplatní jízdenky v úseku Otrokovice – Zlín-Příluky. V roce 1996 byla tato možnost rozšířena na celou trať Otrokovice – Vizovice (vznik pásma D). Od roku 1998 bylo umožněno používání i jednotlivých přestupných jízdenek MHD ve vlacích ČD. V této souvislosti byla příslušná vozidla ČD vybavena označovači jízdenek shodnými se systémem DSZO. V roce 2010 byl podstatně změněn IDS v tom, že standardní jízdenky a předplatní kupóny již ve vlacích neplatí a byly zavedeny nové speciální jízdenky a předplatní kupóny IDS. V současnosti lze s těmito IDS jízdenkami cestovat ve všech osobních vlacích na trati Otrokovice – Vizovice. Jízdenky pro jednotlivou jízdu mají platnost časovou bez ohledu na projetá pásma, předplatní kupóny mají platnost časovou a pásmovou. Tarifně je pro tyto účely systém rozdělen do pěti pásem:

- pásmo A v úseku Zlín - Louky až Zlín – Příluky;
- pásmo B v úseku Zlín – Malenovice zastávka až Zlín – Louky;
- pásmo C v úseku Otrokovice až Zlín Malenovice zastávka;
- pásmo D v úseku Zlín – Příluky až Lípa nad Dřevnicí
- pásmo E v úseku Lípa nad Dřevnicí až Vizovice.

Jízdenky pro pásma D a E nelze zakoupit samostatně, ale pouze v kombinaci s pásmem A, příp. AB, či ABC.

Do IDS jsou okrajově zapojeny rovněž vybrané spoje příměstských linek, zajišťované dopravcem ČSAD Vsetín a. s., většinou se jedná o první či poslední spojení okrajových místních částí nebo o posilové spoje zajišťující návoz dětí do školských zařízení, kterým příměstské linky vypomáhají systému MHD, z toho důvodu zpravidla zastavují na všech jejích zastávkách v dotčeném úseku.

IDS zajišťuje KOVED.



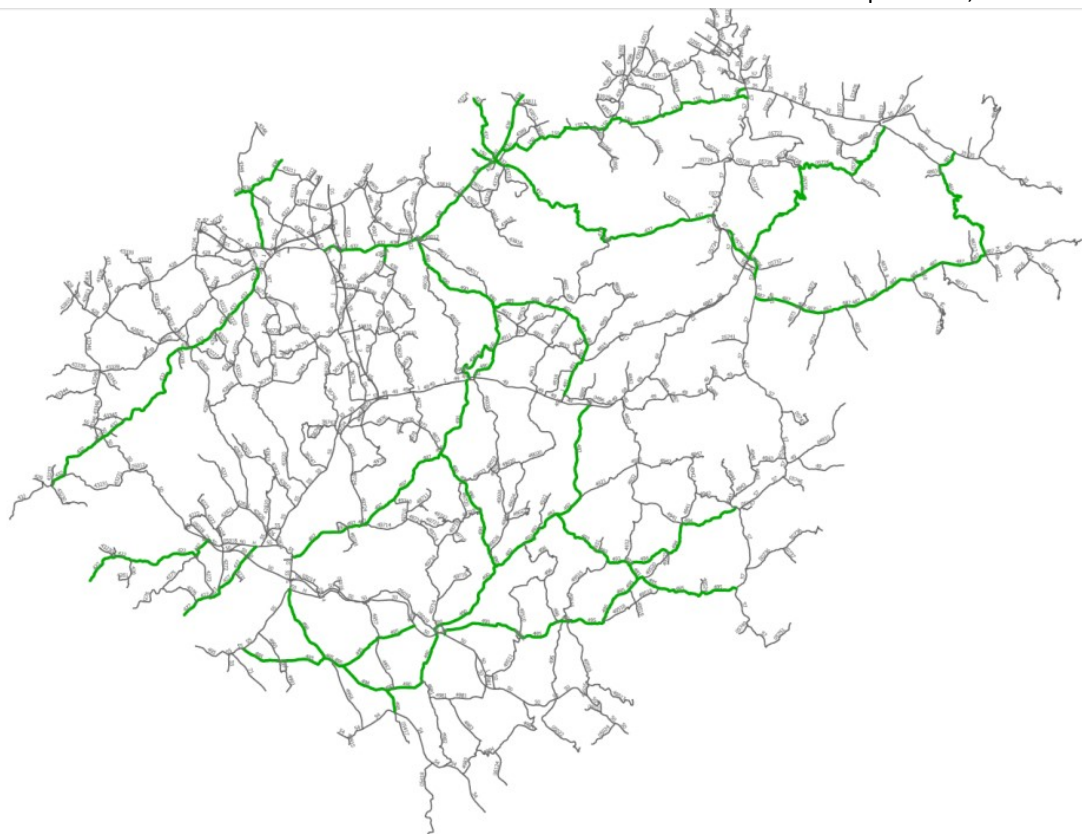
Obrázek 13 Počty spojů autobusové dopravy dle Plánu dopravní obslužnosti

Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji

Dokument pracuje s informacemi okolo roku 2003. Předmětem je zpracování základního dokumentu rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje, formulujícího koncepci a strategii pro budoucí rozhodování v území Zlínského kraje. Tento dokument navazuje na již zpracovaný Generel dopravy Zlínského kraje.

Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje

Dokument z roku 2015 řeší výběr aktuálních investičních a neinvestičních záměrů. Dále je předmětem návrh metodiky, která multikriteriální analýzou zhodnotí prioritu daných záměrů a která poslouží jako podklad pro rozhodování o realizaci.



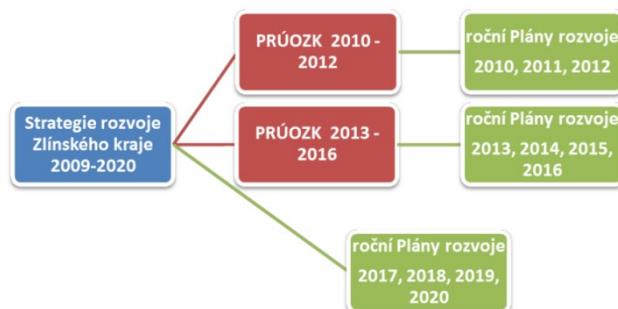
Obrázek 14 Komunikace zařazené do IROP

Mimo komunikace zařazené do IROP jsou vybrány významné komunikace II. a III. třídy. Mezi ně patří II/438 Holešov – Otrokovice, III/36746 Otrokovice-průtah.

Plán rozvoje

Plán rozvoje je strategický dokument, který představuje každoročně aktualizovaný a uceleně řízený soubor aktivit, prostřednictvím kterých jsou naplňovány koncepční dokumenty Zlínského kraje. Plán rozvoje na každý kalendářní rok vzniká v roce předcházejícím souběžně se sestavováním rozpočtu Zlínského kraje. Stejně tomu bylo také při tvorbě Plánu rozvoje na rok 2018. Za tvorbu Plánu rozvoje 2018, včetně jeho předložení příslušným orgánům Zlínského kraje ke schválení, zodpovídá Odbor strategického rozvoje kraje (STR).

Vzhledem ke krátkodobému horizontu naplňování dokumentu k němu ve strategii nebude dále přihlíženo.



Obrázek 15 Postavení Plánu rozvoje v systému koncepčních materiálů Zlínského kraje

Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2013 - 2016 (PRÚOZK)

Dokument schválený v roce 2013 je již za horizontem své platnosti.

Aktualizace „Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 - 2019“ (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 4/2016)

Pořízením Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje na léta 2012 - 2016 byla pověřena společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o, dále označován jako KOVED. Plán definuje standardy dostupnosti zastávek veřejné hromadné dopravy. Pro obce nad 5 000 obyvatel je to 1 km vzdušnou čarou. Standardem četnosti spojů v obci nad 5 000 obyvatel je interval 60 min ve špičce a 120 min mimo špičku ve vazbě k okresnímu městu. Přestupní návaznost je definována čekací dobou do 10 minut.

Aktualizace Plánu dopravní obslužnosti je zpracován dle zákona 194/2010 Sb o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Za účelem zkvalitnění dopravních služeb cestujícím, zatraktivnění veřejné dopravy, lepší plošné obsluhy území, lepší místní, časové i tarifní provázanosti a sladění jízdních řádů městských hromadných doprav, autobusových linek i vlakových spojů (linek jednotlivých dopravců) a dosažení optimálního řešení dopravních potřeb, byl ve Zlínském kraji definován v roce 2012 Jednotný dopravní systém Zlínského kraje, dále označován jako IDS ZK. Platnost smluv uzavřených s dopravci aktuálně zajišťujícími veřejnou linkovou dopravu cestujících ve Zlínském kraji v rámci systému JDS ZK skončí v roce 2019.

Proto je Zlínský kraj povinen vyhlásit zadávací řízení, jehož předmětem je zajištění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti Zlínského kraje, v období s předpokládaným počátkem od 1. ledna 2018 do dne 31. prosince 2027 na vymezených částech území Zlínského kraje.

S rozvojem přestupního terminálu Otrokovice dokumentace nepočítá.

6. Strategické dokumenty města

V této kapitole jsou shrnuty a hodnoceny stávající strategické dokumenty města. Územní plánování je řešeno v samostatné podkapitole.

6.1. Analýza územního a dopravního plánování

Územní plán

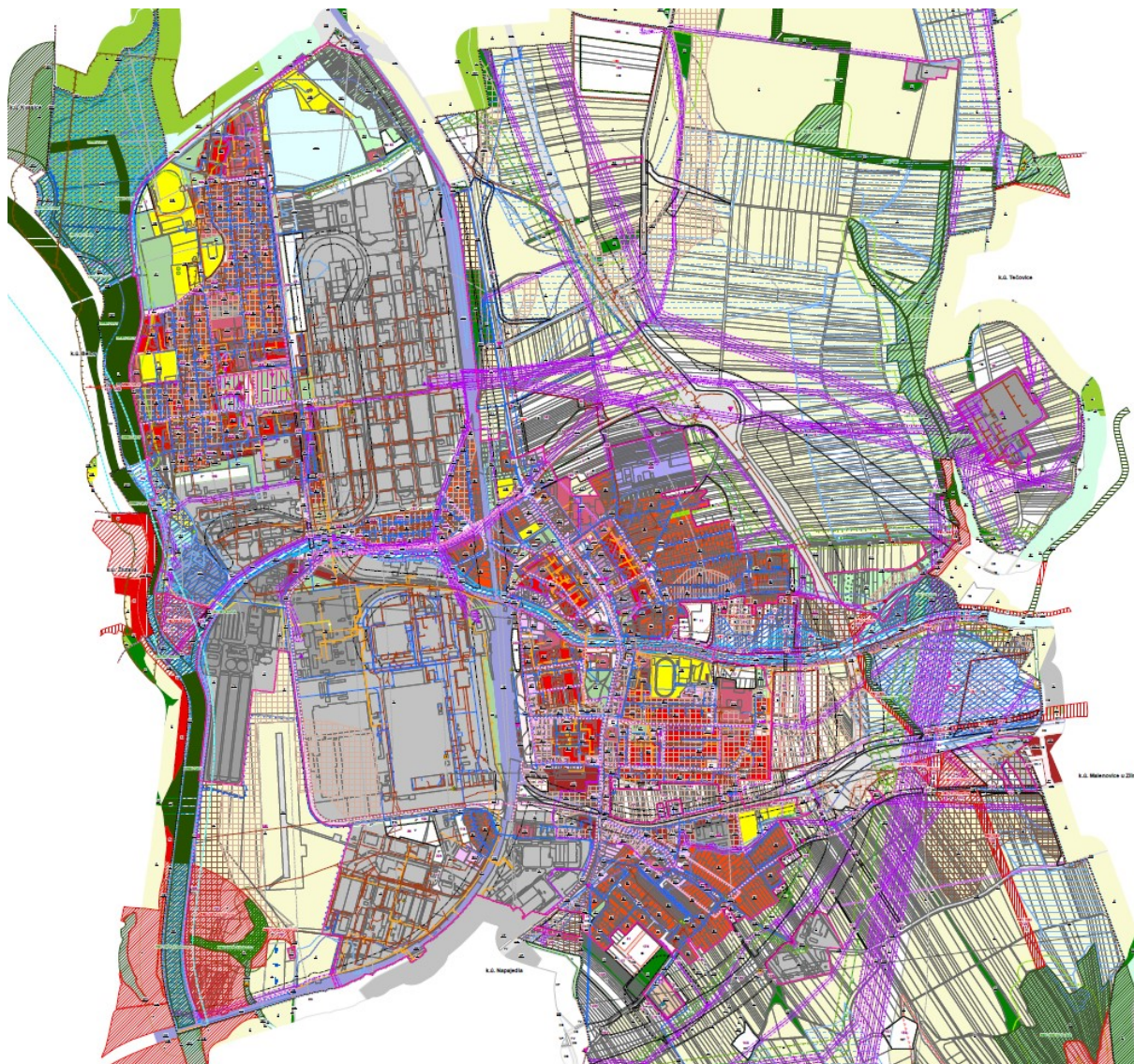
Územní plán Otrokovice je platný od roku 2018.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích – územní plán má na vyváženost vztahu územních podmínek kladný vliv. Podmínky pro hospodářský rozvoj i pro příznivé životní prostředí se zlepšují zhruba v podobné míře, podmínky pro soudržnost společenství obyvatel území stagnují.

Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje – společenský a hospodářský potenciál rozvoje se zvyšuje vymezením koridoru pro jižní část obchvatu dálnice D55, což zlepší i podmínky dopravního napojení ploch výroby a skladování a komerčních zařízení. Ke zvýšení potenciálu dochází rovněž vymezením koridoru pro zdvojkolejnění a elektrizaci tratě Otrokovice – Vizovice. Plocha územní rezervy pro koridor průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe je vymezena tak, aby nebránila rozvoji zastavěného území, především ploch výroby a skladování a dopravní a technické infrastruktury.

Společenský potenciál spíše stagnuje, možnosti rozvoje jsou omezeny vzhledem k technickým a přírodním limitům rozvoje území. Zastavitelné plochy pro bydlení představují pouze 70 % odhadnuté potřeby, navíc část z nich se nachází na zemědělské půdě s I. nebo II. třídou ochrany, resp. v záplavovém území Q 100. Rozvoj

občanského vybavení se zaměřuje především na výstavbu nových komerčních zařízení. Rozvoj rekreace a cestovního ruchu je podpořen především zlepšením průjezdnosti po cyklotrasách č. 4 a 471



Obrázek 16 Územní plán Otrokovice

Jako plochy dopravy silniční jsou vymezeny plochy dálnice, silnic I. a II. třídy a částečně i III. třídy, a to i uvnitř zastavěného území. Místní komunikace v zastavěném území jsou vymezeny jako veřejná prostranství. Místní a účelové komunikace v nezastavěném území jsou vymezeny jako plochy dopravy silniční.

Rozvoj dopravní infrastruktury odpovídá záměrům obsaženým v nadřazené územně plánovací dokumentaci a dílčím konkrétním záměrům:

- většina průjezdní silniční dopravy bude odvedena mimo zastavěné území města návrhem dálnice D55,
- spojení se Zlínem bude posíleno kapacitní silnicí,
- sídliště Trávníky a navazující zóny obytné a komerčního zařízení budou napojeny na silnici I/49 novou místní komunikací podél železniční tratě Otrokovice – Zlín,
- zóny obytné a komerčního zařízení u přivaděče budou napojeny novou křižovatkou,
- budou provedeny úpravy křižovatek na silnici I/55 a na silnici III/4973 u hřbitova.
- Hodnota stupně automobilizace byla určena takto: 500 vozidel/1000 obyvatel (1:2,0).
- Odstavování motorových vozidel se bude řešit buď v samostatně vymezených plochách dopravy silniční, nebo v rámci dopravní infrastruktury, která je součástí ploch s rozdílným způsobem využití.

Zlepšení podmínek pro parkování a garážování bude řešeno:

- hromadnými garážemi v návaznosti na sídliště Trávníky,

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

- parkovištěm u stadionu tělovýchovné jednoty Jiskra,
- parkovacím domem mezi ulicemi Nádražní a J. Jabůrkové.

Jako plochy dopravy železniční jsou vymezeny plochy železničních tratí Přerov – Břeclav a Otrokovice – Vizovice. Plochy vleček jsou zahrnuty do dopravní infrastruktury, která je součástí ploch s rozdílným způsobem využití, především ploch výroby a skladování. Železniční doprava je zlepšena vytvořením podmínek pro realizaci zdvojkolejnění a elektrizace tratě Otrokovice – Vizovice.

Letiště Otrokovice je vymezeno jako stavová plocha dopravy letecké v rozsahu vzletové a přistávací dráhy a příjezdové komunikace, letiště není plošně rozvíjeno.

Cyklistická a pěší doprava se realizuje v rámci ploch dopravy silniční a v rámci ploch veřejných prostranství uvnitř zastavěného území. Cyklistická doprava bude rozvíjena takto:

- stezkou pro chodce a cyklisty Kvítkovice – Malenovice podél ulice Bartošovy bude vedena od zastavěného území k hranici řešeného území po severní straně silnice,
- úsekem stezky pro chodce a cyklisty Otrokovice – Tlumačov od okružní křižovatky u Štěrkoviště k hranici řešeného území, který bude veden v rámci plochy veřejných prostranství, v ploše tělovýchovy a sportu, a v rámci plochy dopravy silniční,
- stezkou pro chodce a cyklisty podél třídy T. Bati ke kruhové křižovatce, která bude vedena novým koridorem s přemostěním železniční vlečky a Dřevnice,
- úsekem stezky pro chodce a cyklisty Otrokovice – Napajedla od křižovatky I/55 a I/49 po hranici řešeného území, který bude veden v rámci ploch veřejných prostranství a ploch dopravy silniční.

Stávající přístaviště je vymezeno jako plocha pro vodní dopravu, navazující loděnice jako plocha pro tělovýchovu a sport. Koridor průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe je vymezen jako územní rezerva.

Do roku 2018 Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí prověří účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účelnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

Územní studie - Lokalita Laziště

Lokalita Laziště o rozloze 12,3 ha se nachází na pravém břehu řeky Dřevnice po ulici Čechova na východním okraji města Otrokovice v katastrálním území Otrokovice. Novou parcelací vznikne v lokalitě Laziště 82 nových stavebních pozemků. Při návrhu dopravního řešení se vycházelo z ČSN 736110 Projektování místních komunikací.

Doprava v lokalitě je tvořena sítí místních komunikací skupiny C (obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě) se třemi napojovacími body dopravní sítě ve stávající zástavbě. První napojovací bod je z křižovatky na ulici Zámostí v jihozápadním rohu lokality, odkud povede hlavní příjezd do lokality po obousměrné komunikaci. Předpokládá se, že po této komunikaci se uskuteční 60-70% vjezdů a výjezdů z/do lokality.

Druhý vjezd (jednosměrný) do lokality je v severozápadním rohu z ulice Čechova, který má obslužit především domy při západním a severním okraji.

Třetí napojovací bod je v křižovatce Čechova – Prostřední. Nová obousměrná místní komunikace do této křižovatky ústí od jihu a bude sloužit k nájezdu automobilů do východní části lokality, ale především bude sloužit k výjezdu automobilů z lokality.

Všechny místní komunikace (kromě napojení ze severozápadního rohu z ulice Čechova) jsou obousměrné a jejich uspořádání je dáno novým situačním řešením jednotlivých pozemků. Křížení jednotlivých komunikací je řešeno úrovnovými křižovatkami bez určení přednosti v jízdě. V celé lokalitě platí pravidlo přednosti zprava.

Rychlost v lokalitě je omezena na 30 km/h. Jednosměrná komunikace je navržena jako typ MO1 s šířkou mezi zvýšenými obrubami 3,5 m. Obousměrné komunikace typu MO2 s celkovou šířkou 6,5 m, tj. šířkou jízdního

pruhu 2,75 m a s bezpečnostním odstupem 0,5 m v každém směru. V lokalitě jsou pro pěší navrženy jednostranné chodníky v šířce 2,0 m.



Obrázek 17 Dopravní řešení v lokalitě Laziště

Územní studie Otrokovice Lokalita "Za sídlištěm Trávníky"

Cílem územní studie je stanovit podmínky prostorového uspořádání (optimální způsob zástavby) a ochrany krajinného rázu, stanovit způsob dopravního uspořádání plochy, stanovit regulativy výškového a objemového řešení staveb, vymezit veřejná prostranství, určit způsob napojení staveb na technickou infrastrukturu a případně stanovit etapizaci výstavby. Území bude řešeno v širších souvislostech a má zejména zajistit návaznost na zastavěnou část města a na stávající zástavbu, případně navrhnout organizaci území s přihlédnutím k majetkoprávním vztahům.

Účelem územní studie je vytvořit územně plánovací podklad pro rozhodování v území, případně při zjištění potřeby vytvořit podklad pro pořízení změny územního plánu.

Územní studie bude řešit plochy bydlení B 42, B 43, B 44 a B 62, plochy veřejných prostranství P*141 a P* 160 a plochu pro silniční dopravu DS 63 vymezené územním plánem. Celková plocha řešená územní studií je 9,13 ha.

Tabulka 6 Dimenze rozšíření sídliště Trávníky

	Počet bytů	Obyvatel	Krytá stání	Stání na terénu
Bodový dům 4 NP	3x16 = 48	168		0
Bodový dům 6 NP	5x24 = 120	420		0
Řadový dům 8 NP	6x40 = 240	840	76	0
Terasový dům 4 NP	2 x 20 = 40	140	40	0
Terasový dům 2 NP	26x1 = 26	91	26	26
Celkem	474	1659	142	26

Dále jsou plánovány krytá stání pro občanskou vybavenost v počtu 224 míst a parkovací domy s kapacitou 220 míst.

Stání na terénu a podél komunikací je navrženo v objemu 258 míst. Stání v garážích a krytých stáních 586 míst. Celkem je navrženo 844 míst.

Ve výhledu se předpokládá propojení navržené páteřní komunikace s komunikací vedenou podél železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice.

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Podél páteřní severojižní komunikace je navržena „Stežka pro chodce a cyklisty“ v šířce cca 3,0 m. Tato stežka bude napojena na stávající stežku podél řeky Dřevnice, podél jižní příčky na komunikační systém současného sídliště Trávníky a ve výhledu na stežku vedoucí podél železniční trati Otrokovice – Zlín.

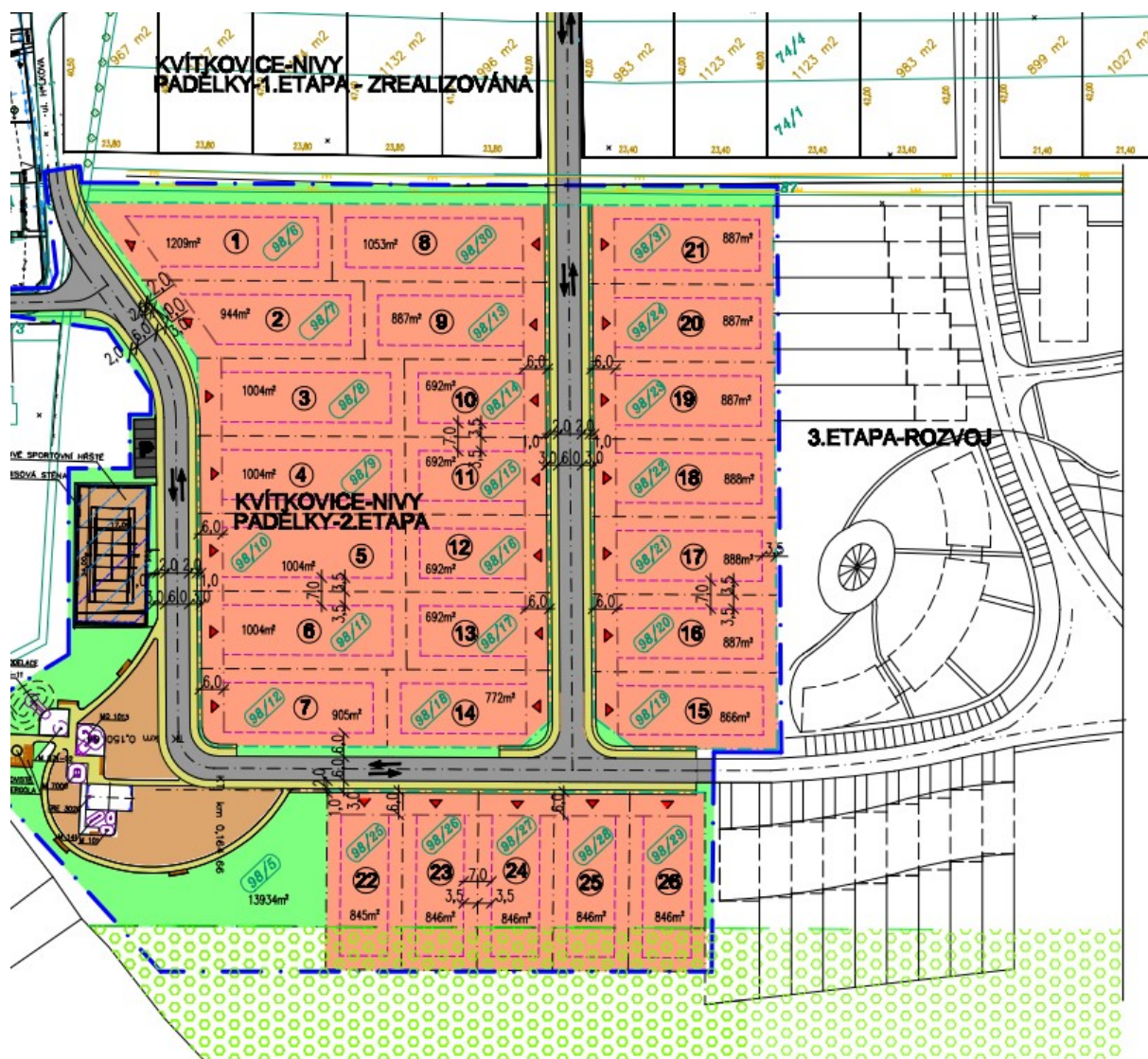


Obrázek 18 Návrh nové zástavby v lokalitě sídliště Trávníky dle územní studie

Územní studie - Lokalita Kvítkovice - Nivy, Padělky - 2. etapa

Předmětem řešení studie je lokalita Otrokovice – KVÍTKOVICE - PADĚLKY - 2.etapa. Toto území je vyčleněno v rámci ÚPN SÚ Otrokovice pro nízkopodlažní zástavbu rodinnými domy s maximálně 2 nadzemními podlažími o rozsahu 26 domů. Území se nachází na správním území města Otrokovice a na katastrálním území Kvítkovice u

Otrokovic. Lokalita je vymezena obytnou zástavbou na ulici Hálkova – strana severozápadní a bří Mrštíků – strana jihovýchodní, otevřeným odvodňovacím příkopem na severovýchodní straně a z jihozápadu nezastavitelným pásem zahrad, který rovněž probíhá kolem komunikace bří. Mrštíků.



Obrázek 19 Územní studie - Lokalita Kvítkovice - Nivy, Padělky - 2. etapa

Analýza rozmístění funkcí a vliv na mobilitu

Otrokovice jsou městem v obdélníkovém rastru podél silnice I/55 ve směru sever - jih a souběžné silnice III třídy ulice tř. Tomáše Bati a Objízdná. Ve směru východ - západ tvoří rastr od severu silnice III/36745, místní komunikace Nadjezd a silnice III/36746 ulice Objízdná.

Plochy výroby jsou v rastru proloženy plochami bydlení. V severní části je to areál Toma a obytná zástavba Bahňák - Bačov. Ve střední části je východně od trati obytná zástavba Újezdy a Trávníky, na západě areál firem Continental Barum a Teplárny Otrokovice. V jižní části města je na východě zástavba rodinných domů Kvítkovice a západně od silnice I/55 průmyslová zóna.

Největší zaměstnavatel je Continental Barum se 4900 zaměstnanci. Firma používá moderní výrobní zařízení a nejnovější gumárenská technologie. Denní produkce v kategorii osobních pláštů je 65000 ks/den a denní produkce v kategorii nákladních pláštů je 2400 ks. Obsluha areálu je po silnici III/36746 ulice Objízdná mimo zastavěné území.

Průmyslový areál firmy Toma je připojen ze silnice III/36746 třídy Tomáše Bati a od silnice I/55. Pro snížení dopravní zátěže nákladních vozidel na třídě Tomáše Bati je vjezd z této strany omezen pro nákladní vozidla.

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Firma Toma se zabývá distribucí energií, developmentem, správou komunikací v průmyslovém areálu, pronájem bytových i nebytových prostor, provozem čistírny odpadních vod, likvidací nebezpečných kapalných odpadů, provozem železniční vlečky a dalším. V areálu je provozována také firma Mitas zabývající se výrobou pneumatik s 900 zaměstnanci.

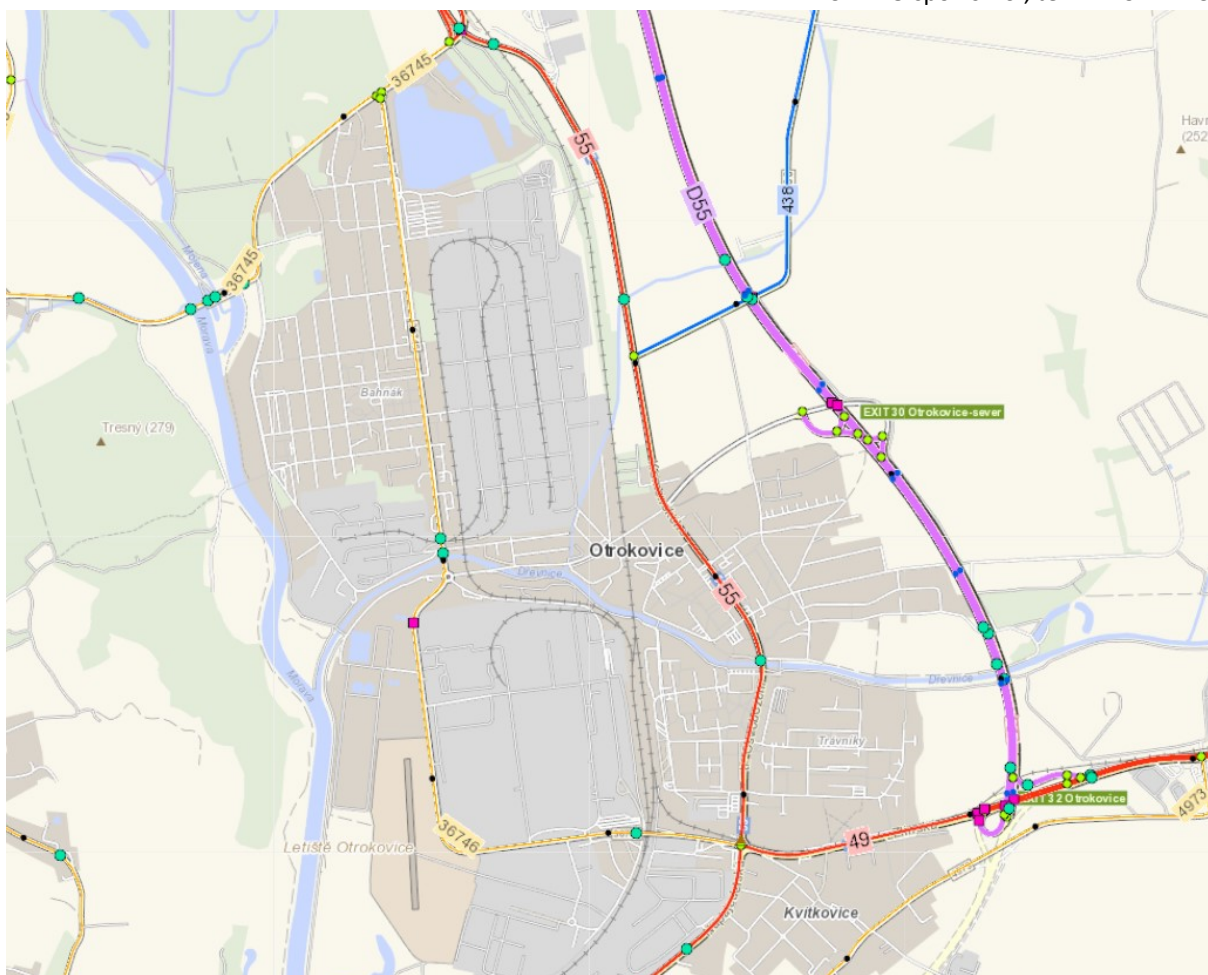


Areál firem v ulici Smetanova je využíván spediční firmou V-SPED, s.r.o. Firma provozuje kamionovou dopravu v evropském trhu. Areál je připojen přes komunikaci v zástavbě rodinných domků.

Střední školy jsou situovány v lokalitě Bahňák. Zde je gymnázium a Střední průmyslová škola Otrokovice. Za centrum města lze považovat nám. 3 května, kde sídlí městský úřad, nedaleko je Otkorovická Beseda (s Billou) a za Dřevnicí poliklinika a úřad práce.

Obchodní domy ve městě jsou Lidl Napajedelská, Kaufland Dr. E. Beneše, Albert Hlavní, Billa v Otkorovické besedě a Billa tř. Tomáše Bati.

Sportoviště jsou na Bahňáku, kde je koupaliště, sportovní hala, lanové centrum, stadion T.J. Sokol a rekreační areál Štěkoviště. Na sídlišti Trávníky je inline dráha a dětské dopravní hřiště.



Obrázek 20 Zatřídění komunikací, zdroj ŘSD ČR.

SUMF - strategický rámeček udržitelné městské mobility Zlín a Otrokovice

SUMF Zlín a Otrokovice byl zpracován na základě Generelu dopravy pro město Zlín, UDIMO spol. s r.o., v roce 2016. Vzhledem k faktu, že SUMF vychází zejména z dříve zpracované koncepce Zlína a Otrokovice jsou zde zapojeny pouze částečně, vzešla nutnost zpracovat plán mobility pro samotné město Otrokovice. Plán mobility Otrokovic plně navazuje na SUMF Zlín a Otrokovice a dále jej zpřesňuje na území města Otrokovice.

Dle SUMF je dělba přepravní práce ve Zlíně 45% IAD, 24% VHD, 2% kolo, 25% Pěšky a 4% kombinace, zdrojem je Generel dopravy pro město Zlín.

Tento strategický dokument se zabývá zejména rozvojem veřejné hromadné dopravy. Rozvoj cyklistické a pěší dopravy je potlačen na minimum. SUMF Zlín a Otrokovic je výsledkem výběru jednostranného scénáře podpory veřejné hromadné dopravy.

Vize je zvolena:

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA V AGLOMERACI ZLÍN – OTROKOVICE NABÍZÍ VYSOKOU ÚROVEŇ KVALITY SLUŽEB PŘI SOUČASNÉM DOSAŽENÍ NADPRŮMĚRNÉ EFEKTIVITY V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY, PRO UŽIVATELE JE ATRAKTIVNÍ A PŘEDSTAVUJE OBLÍBENOU VOLBU ZPŮSOBU DOPRAVY. ÚZEMÍ AGLOMERACE JE JEJÍMI SLUŽBAMI VHODNĚ POKRYTO A ZAJIŠTĚNA JE TAKÉ VHODNÁ PROVÁZANOST SE SYSTÉMEM PĚŠÍCH A CYKLISTICKÝCH TRAS. TAKOVÁ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA VÝZNAMNĚ PŘÍSPÍVÁ KE TVORBĚ ATRAKTIVNÍHO MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ A POSILUJE KONKURENCESCHOPNOST AGLOMERACE.

Vize je rozvíjena 4 strategickými cíli:

- Atraktivní veřejná doprava

- Dostupná veřejná doprava
- Funkční veřejná doprava
- Kvalitní veřejná doprava

6.2. Strategické dokumenty města

Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014–2023

Strategie a akční plán jsou stěžejními částmi rozvojového dokumentu „Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014–2023“. Strategický dokument definuje prioritní oblasti rozvoje města Otrokovice a cíle, jež mají být v cílovém období postupně naplňovány tak, aby došlo k vyváženému rozvoji města.

Definice jednotlivých úrovní:

Vize definuje budoucí charakter, podobu a funkčnost města v konkrétně definovaném časovém horizontu. Udává rámec rozvoje pro účastníky veřejného života.

Prioritní oblasti zastřešují klíčové oborové oblasti veřejného života, které vykazují takový stav, který je nezbytný změnit. Zpravidla jde o obory vykazující problémy, které je nutné řešit prostřednictvím nové výstavby, regenerace, rekonstrukce, zavedení nových služeb apod.

Vymezení priorit slouží ke strukturování dalších úrovní.

Každá priorita je blíže definována prostřednictvím strategického cíle, kterého má být v rámci priority v budoucnu dosaženo. Strategický cíl je dále dekomponován do jednotlivých opatření. Cíl představuje nastínění cesty, jak dosáhnout v rámci dané priority naplnění strategické vize. Cíl je tvořen několika opatřeními, která tvoří soubor témat, jež naplňují podstatu cíle. Dané opatření je pak tvořeno zcela konkrétními projektovými záměry. Projektový záměr představuje časově, nákladově a zdrojově definovanou reálnou aktivitu s dosažením výstupů dle požadované kvality, standardů a požadavků. Prostřednictvím realizace projektových záměrů dojde k naplnění vyšších úrovní strategie.



Obrázek 21 Struktura strategie 2014-2023

Otrokovice budou v roce 2023:

významným **společenským a průmyslovým centrem s ekonomickou prosperitou** a zvyšující se úrovní **kvality života obyvatel** ve vztahu k zlepšování **životního prostředí** a **občanské sounáležitosti** s přispěním racionálně řízeného městského úřadu.

Obrázek 22 Vize strategie

Dopravou se zabývá prioritní oblast III. Životní prostředí, která v opatření 3.3. řeší Řízení dopravy s podporou udržitelné dopravy (chodci, cyklisté) a řešením dopravy v klidu (parkování). V rámci této koncepce by pak měly být řešeny konkrétní specifické kroky, jako je vymezení lokalit pro vytvoření odpočinkového parkoviště pro kamiony k zákonnému odpočinku, řešení problémových křižovatek či modernizace železniční trati.

V rámci strategie jsou sledovány tyto aktivity:

- Modernizace a zkapacitnění železniční tratě do Vizovic
- JV obchvat R55
- Přebudování křižovatky ulic Komenského a Nadezd na okružní (ve spolupráci s ŘSD)
- Úpravy pro zklidnění dopravy v místní části Kvítkovice
- Rekonstrukce ulice Na Uličce (zvážení rozšíření na kolmé stání)
- Okružní křižovatka u Hřbitova (dohoda s ŘSZK 2019 -2021)
- Monitoring a eliminace hlukové zátěže, vytvoření hlukové mapy
- Zvýšení kapacity parkovacích míst u polikliniky
- Parkovací místa na Trávníkách
- Páteřní cyklostezka - napojení Bařov
- Oprava lávky přes Dřevnici - cyklostezka podél Bařova kanálu
- Parkovací dům u vlakového nádraží
- Rekonstrukce obslužné komunikace podél D55
- Nadchod D55 v Kvítkovicích
- Místní komunikace Trávníky - Zlín, Malenovice
- Autobusové nádraží Bařov
- Rozšíření ulice Čechova

Tabulka 7 Kapitálové výdaje do odvětví doprava

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kapitálové výdaje do dopravy	100946	37757	12506	25130	13963	49300

Doprava tvoří až 52% kapitálových výdajů města.

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018 - 2025

Dokumentem z roku 2018 zpracovaným CDV v.v.i. Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018–2025 (dále jen Strategie BSP Otrokovice) vyjadřuje město svůj záměr na zásadní minimalizaci dopravní nehodovosti na území města Otrokovice, a je konkrétním krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků.

Cílem je snížit počet smrtelných zranění z dopravních nehod ve městě po roce 2025 na nula a počet těžkých zranění na polovinu.

Motto Strategie BSP Otrokovice je Otrokovice - město bez vážných následků dopravních nehod.

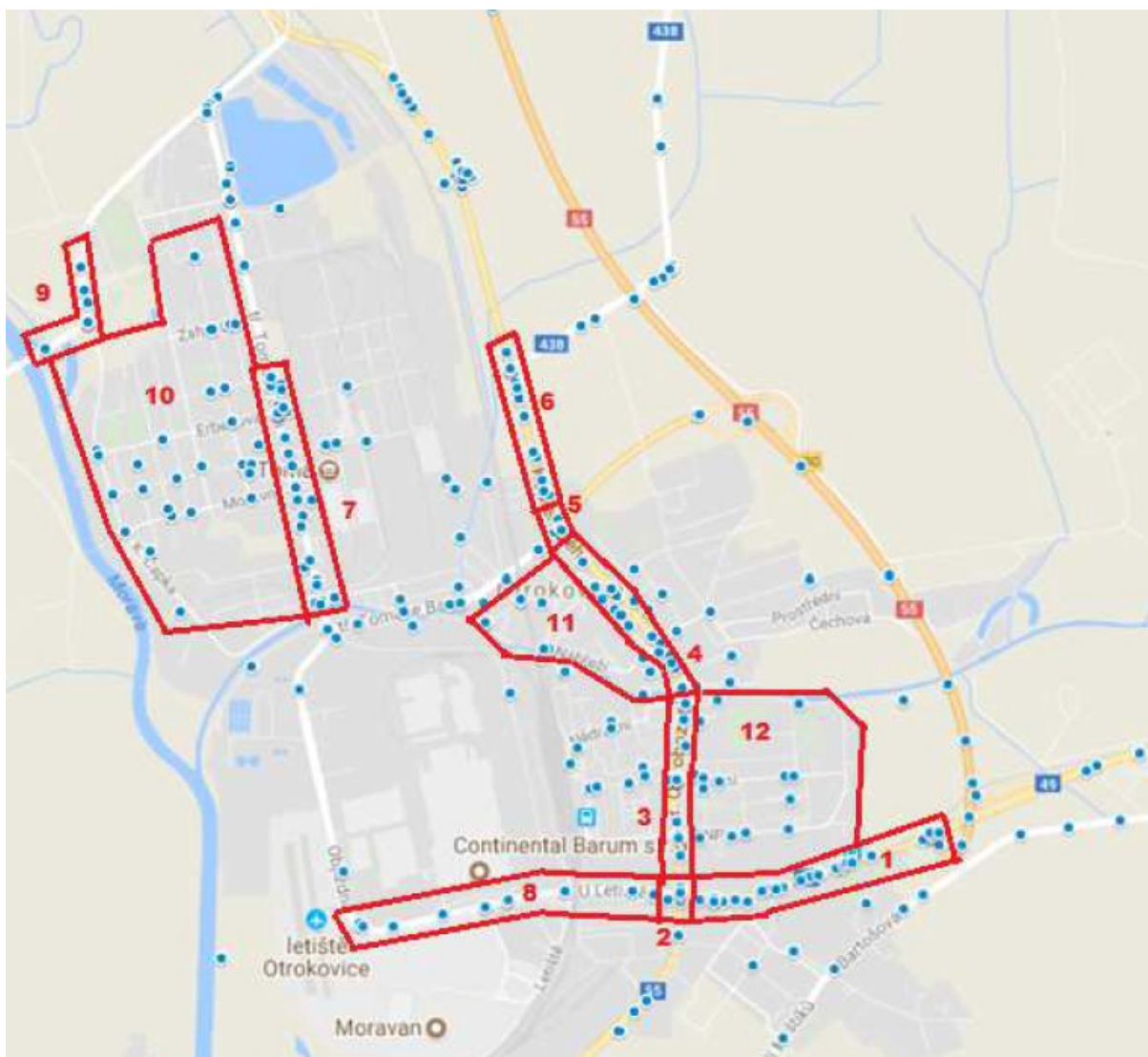
Z dokumentu vyplývá, že je ve městě 7 260 osobních vozidel, 753 motorek, 1 085 nákladních vozidel a 15 autobusů. Stupeň automobilizace je 399 vozidel na 1000 obyvatel. Dle dokumentace jsou cyklisté v Otrokovicích nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu.

Tabulka 8 Vývoj nehodovosti se zraněním

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

Usmrceno	0	0	0	0	2	1	3	0	1	0
Těžce zraněno	8	9	3	4	5	3	2	8	4	11
Lehce zraněno	43	28	35	41	49	39	46	43	45	38



Obrázek 23 Identifikace kritických míst

Mobilita v Otrokovicích musí být kompaktní, zdravá, ekologická, spolehlivá a efektivní. Pozemní komunikace musí vytvářet prostor pro plnohodnotný život všech obyvatel města a poskytovat jim kvalitní a efektivní mobilitu. Musí nabízet podmínky pro svobodnou volbu a bezpečnou koexistenci všech druhů dopravy.

Bezpečnost silničního provozu je třeba vnímat jako součást komplexního, udržitelného a perspektivního systému péče o zdraví všech občanů.

Dokument reflektuje možnost odvedení dopravy výstavbou JV obchvatu. Dále akcentuje roli BESIP ve výchově a osvětě. Mimo to se omezuje na obecné přístupy realizace úprav infrastruktury dle platných ČSN a TP.

Otrokovice - řešení cyklodopravy

Cílem dokumentuje aktualizace stávající koncepce rozvoje cyklodopravy na území města Otrokovice. Vizí je Otrokovice - město přívětivé k cyklistům. Dokument doporučuje následující řešení vedení cyklistů:

- vymezení zón 30 spojené s umožněním průjezdu cyklistů tímto územím obousměrně každou ulicí.
- zásadní změna ve způsobu vedení cyklistických pásů. Jednosměrně, oboustranně po pravé straně, s využitím vozovky.
- použití obousměrných, jednostranně vedených cyklistických pásů cílit do řídce zastavěných, resp. nezastavěných území.
- v místě existujících bariér postupně doplňovat chybějící propojení, zvláště v návaznosti na zklidněná území.

Navrhuje se výstavba infrastruktury ve 3. etapách, a to:

1. etapa - realizace do 5 let:

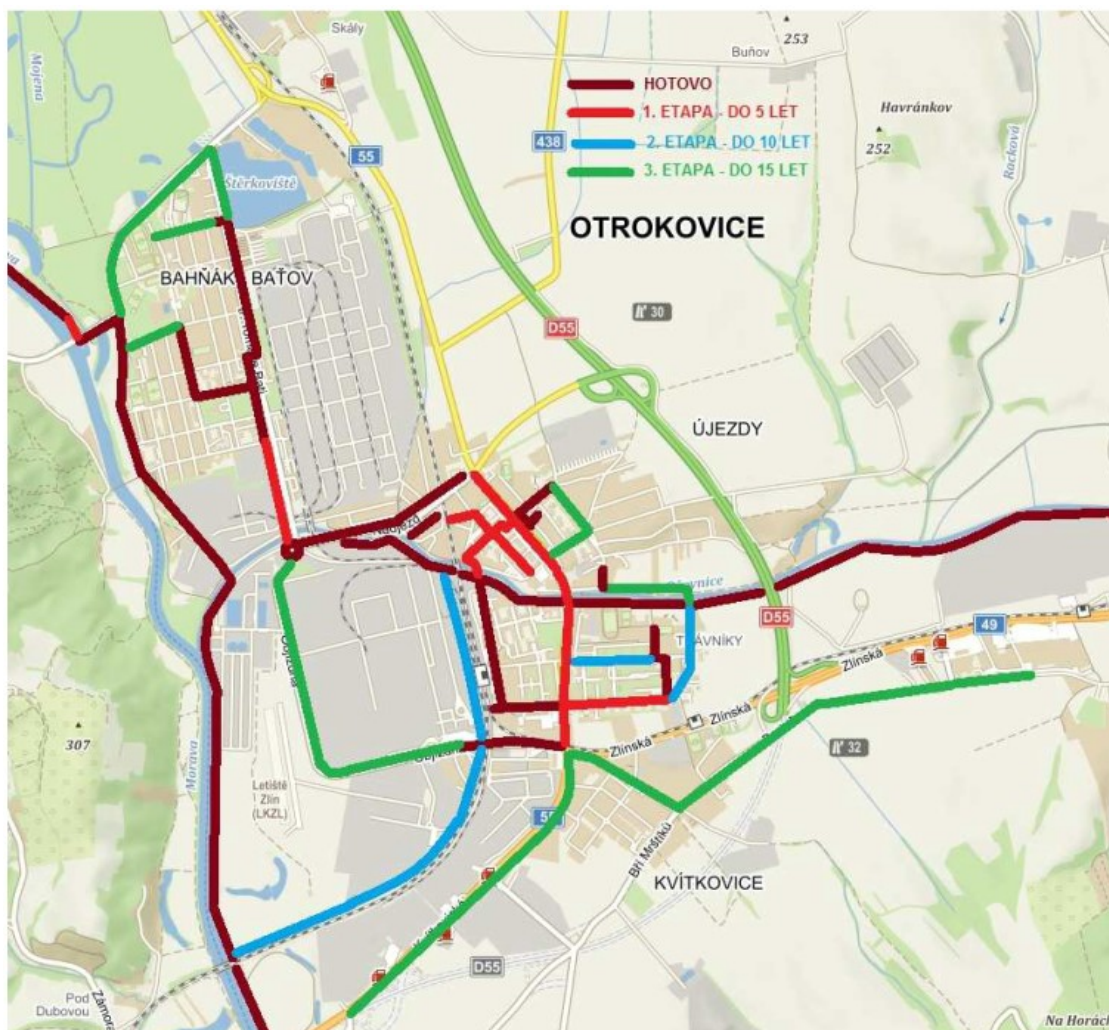
- změna dopravního režimu na cyklostezce podél tř. Tomáše Bati na společnou stezku,
- propojení stávající stezky podél Dřevnice na cyklostezku podél tř. Tomáše Bati,
- nová lávka přes řeku Dřevnici před soutokem s řekou Moravou,
- propojení sídliště Střed na stezku podél řeky Dřevnice,
- vedení cyklistů v protisměru v jednosměrných ulicích,
- propojení Kvítkovic s centrem Otrokovíc,
- dořešení propojení stezky podél Moravy u Bělovského jezu,
- cyklopruhu (jízda cyklistů v protisměru) na SNP vč. napojení na silnici č. I / 55.

2. etapa - realizace do 10 let:

- propojení stezky podél Moravy s lokalitou Letiště podél železnice (lze uvažovat i se šotolinovým povrchem) a dále napojení na stezku Otr. – Zl.

3. etapa - realizace do 15 let:

- vedení cyklistů podél silnice č. III / 36746 (ul. Objízdná) – od stávající stezky k okružní křižovatce u teplárny,
- vedení cyklistů, chodců na Napajedla podél silnice I / 55,
- vedení cyklistů, chodců z Kvítkovic k obchodnímu centru Centro podél silnice III / 4973,
- propojení stezky KM – Otrokovice se sportovním areálem ROŠ (Štěrkovištěm),
- vedení cyklistů přes Otrokovice (park SD, koupaliště, Lanáček, nový stadion...).



Obrázek 24 Návrh etapizace výstavby cyklistické infrastruktury

6.3. Ostatní dokumenty města

Zvýšení kapacity parkoviště u polikliniky

Dokumentace navrhuje zvýšení počtu parkovacích stání na stávajícím parkovišti u Polikliniky realizací druhé etáže nad stávající komunikací. Realizační cena je odhadována na 30 mil. Kč. Zvýšení kapacity je projektováno o 84 míst.

Výstavba okružní křižovatky v místě křížení ulic Komenského, Nadjezd, přivaděč k D55

Dosavadní průsečná křižovatka by měla být přebudována na okružní. Předpoklad realizace je v letech 2022 – 2023. Projekt je ve fázi záměru.

Rozšíření parkoviště před nádražím ČD

V rámci stavby SŽDC – Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice bude jako doprovodná stavba provedeno rozšíření dosavadního parkoviště v přednádražím prostoru o cca 35 stání pro osobní vozidla. Předpoklad realizace je v letech 2023 – 2024. Projekt je ve fázi DUR.

Parkovací věž pro bicykly

V rámci stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice bude jako doprovodná stavba provedena v přednádražím prostoru stavba kruhové parkovací věže pro bicykly. Předpoklad realizace 2023 – 2024. Orientační realizační cena je odhadována na 10 mil. Kč.

Revitalizace autobusového nádraží v části Baťov – ulice tř. Tomáše Bati

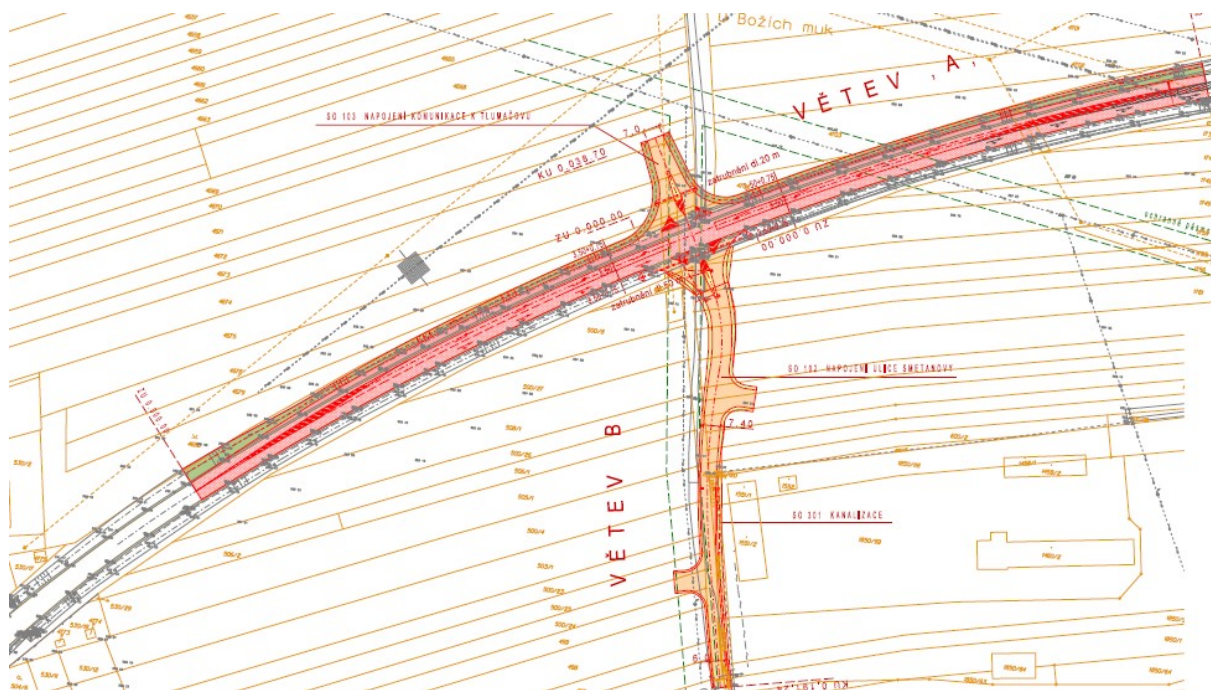
Dosavadní prostory budou stavebně upraveny. Dojde k uspořádání provozu tak, že v ploše vznikne nově cca 25 stání pro osobní vozidla a 3 odstavná stání pro linkové autobusy. Předpoklad realizace je v letech 2020-2021.

Rozšíření parkoviště u sportovní haly Zlínského kraje – Baťov, ulice tř. Tomáše Bati

Zlínský kraj připravuje rekonstrukci své sportovní haly. V rámci rekonstrukce bude rozšířeno dosavadní parkoviště o cca 50 nových stání pro osobní vozidla. Předpoklad realizace 2020-2021.

Otrokovice - napojení ulice Smetanovy na přivaděč obchvatu v severní části města

Připojení ulice Smetanovy na nadřazený skelet je důležité pro odvedení cílové dopravy těžkých vozidel firem na ulici Smetanova. V současné době propoj není realizován. Realizační cena je odhadnuta na 15,5 mil. Kč vč. DPH.



Obrázek 25 Otrokovice - napojení ulice Smetanovy na přivaděč obchvatu v severní části města

7. Analýza nehodovosti

Analýza nehodovosti je provedena z hlediska vývoje za pětileté období. Jsou sledovány nehody celkem a nehody dle zranění. Dále jsou sledovány zvláště nehody cyklistů, pěších a pěších a cyklistů společně.

Tabulka 9 Nehody celkem za sledované období

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	123	38	8	0
2015	123	47	5	1

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice - přípravná fáze

2016	150	37	11	0
2017	130	32	8	0
2018	144	58	4	1
celkem	670	212	36	2

Tabulka 10 Nehody cyklistů za sledované období

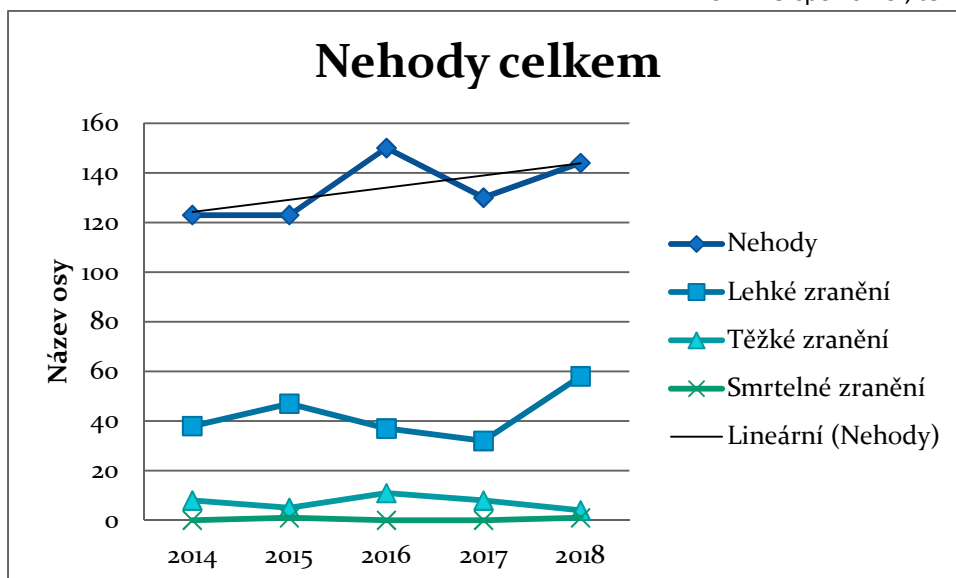
	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	17	10	5	0
2015	10	6	1	1
2016	18	8	7	0
2017	8	7	1	0
2018	12	12	1	0
celkem	65	43	15	1

Tabulka 11 Nehody chodců za sledované období

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	9	8	1	0
2015	6	5	0	0
2016	7	3	3	0
2017	9	6	3	0
2018	16	13	2	1
celkem	47	35	9	1

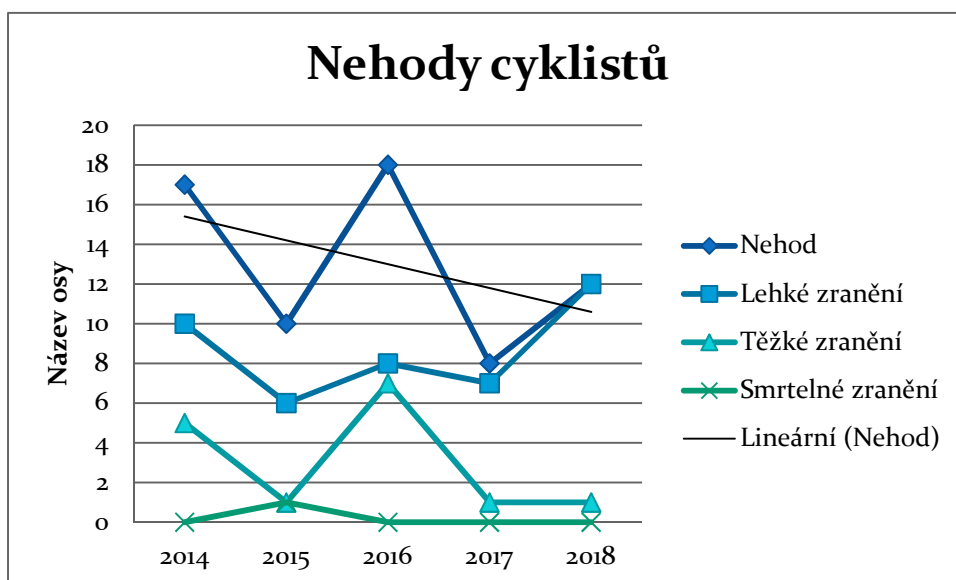
Tabulka 12 Nehody chodců a cyklistů mezi sebou za sledované období

	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2014	1	1	0	0
2015	1	1	0	0
2016	4	1	3	0
2017	0	0	0	0
2018	0	0	0	0
celkem	6	3	3	0



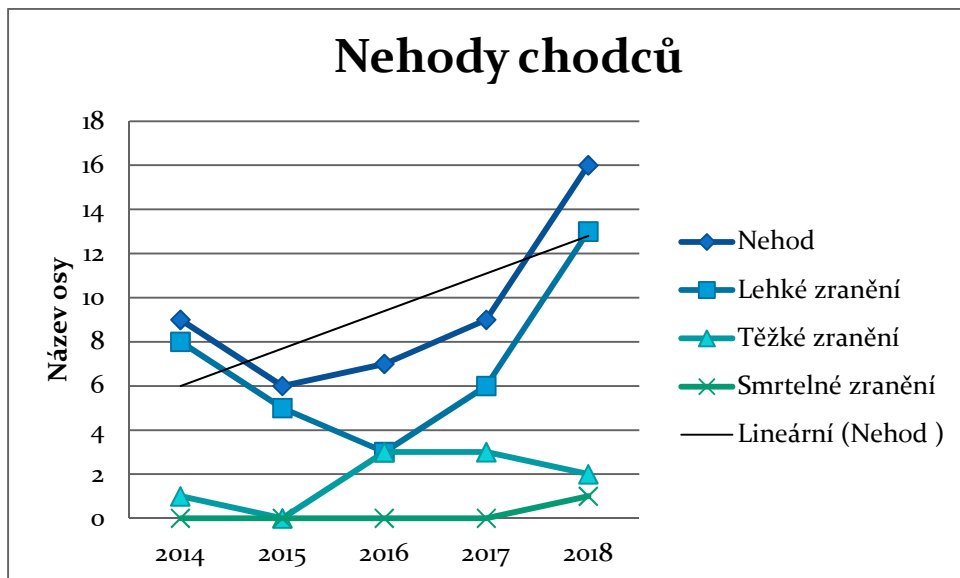
Obrázek 26 Nehody ve městě za rok 2014 - 2018

Nehody celkem rostou, lehká zranění rostou, těžká zranění klesají.



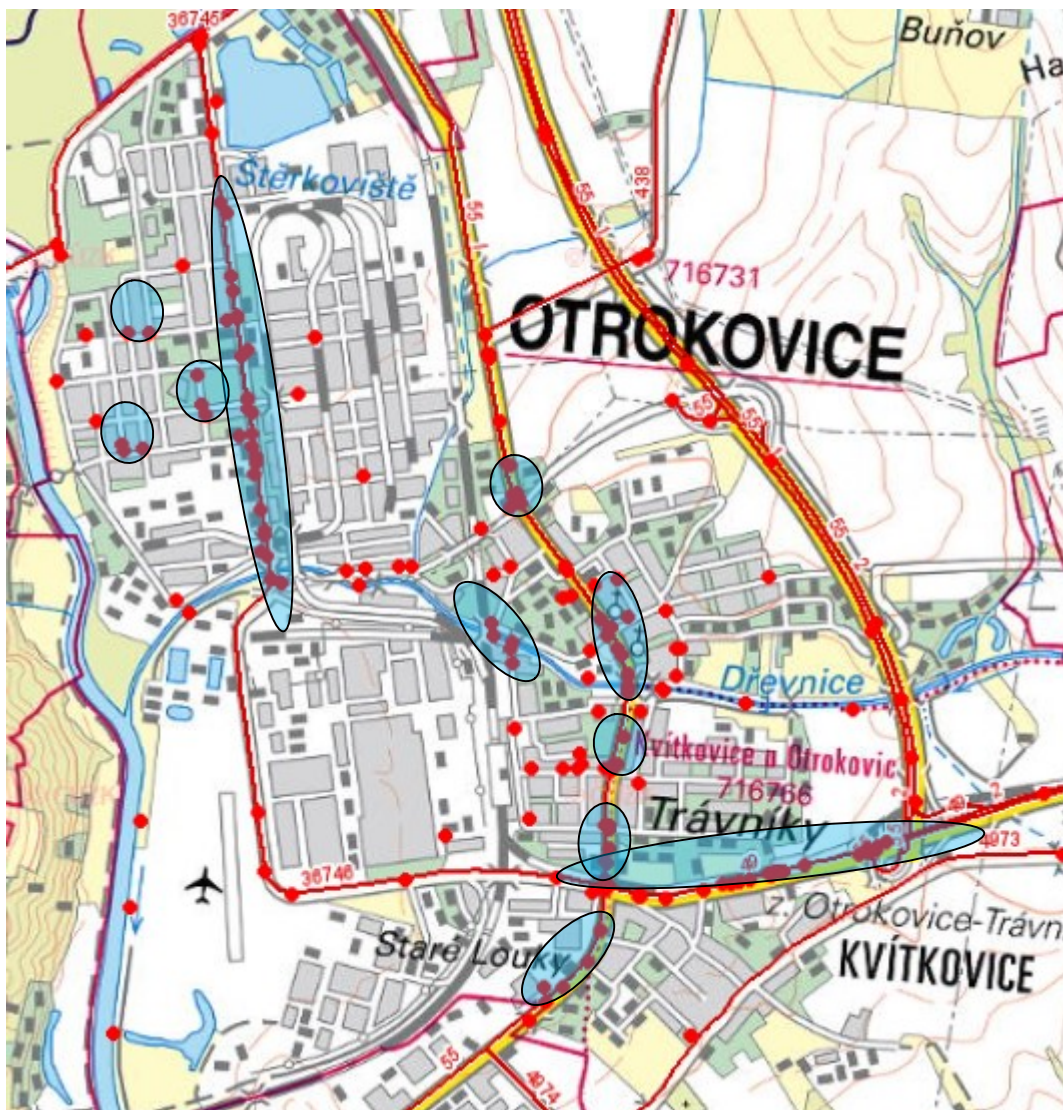
Obrázek 27 Nehody cyklistů ve městě za rok 2014 - 2018

Nehody cyklistů klesají, lehká zranění cyklistů rostou a těžká zranění klesají.



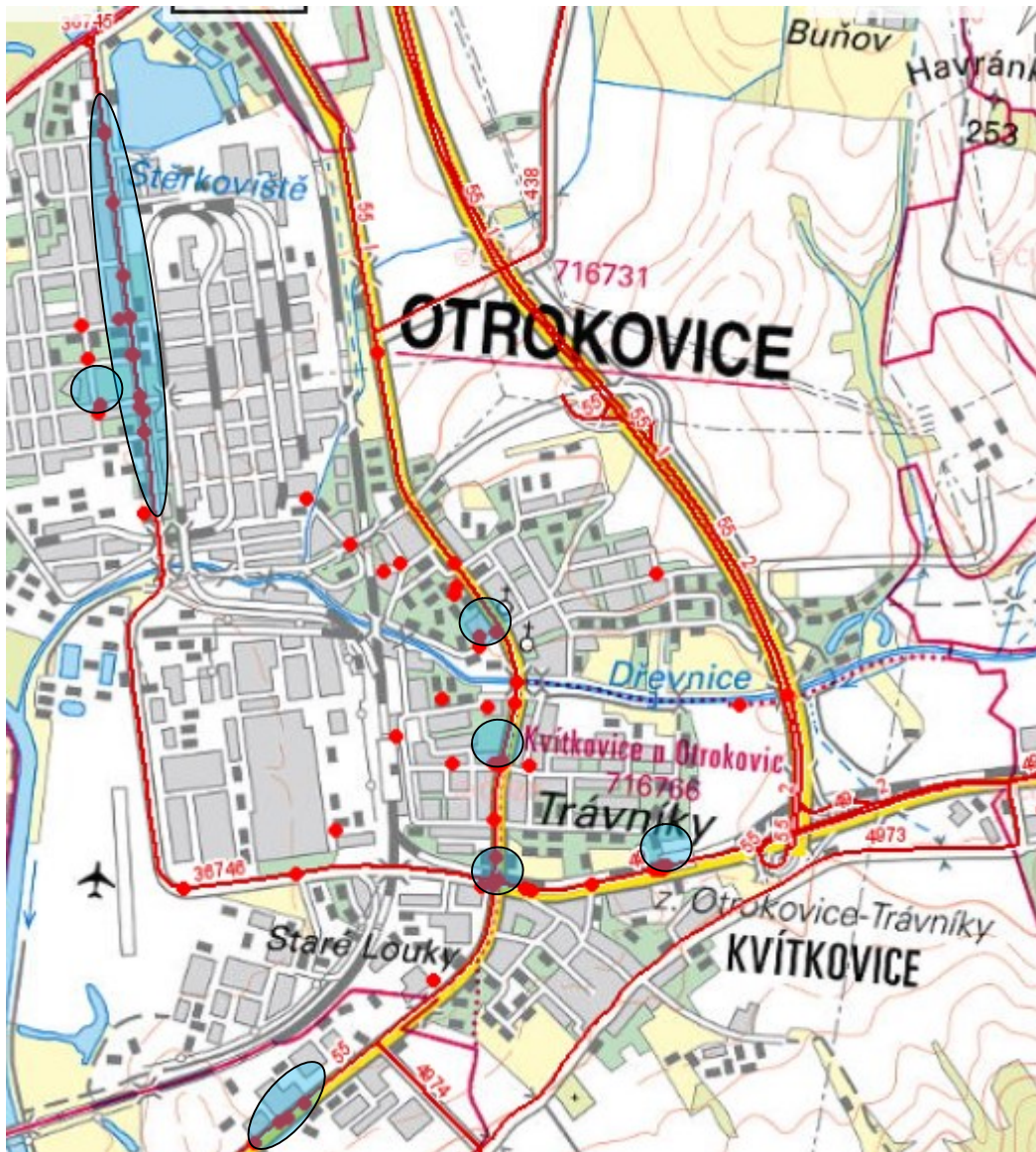
Obrázek 28 Nehody chodců ve městě za rok 2014 - 2018

Nehody chodců strmě rostou, stejně jako lehká zranění. Těžká zranění chodců rostou. Počet evidovaných nehod cyklistů s chodci je od roku 2017 nula.



Obrázek 29 Místa nehod se zraněním celkem za 5 let (2014-2018)

Místa se zraněním jsou identifikována zejména na průtahu silnice I/49, I/55 na ulici tř. Tomáše Bati a v lokalitě Bařov, kde je tento problém také s chodci. Problém s nehodovostí cyklistů je u křížení stezek a v místě protipovodňových stěn na ulici J. Jabůrkové.



Obrázek 30 Místa nehod se zraněním chodce za 10 let

Nejproblémovějším se jeví třída Tomáše Bati, průtah silnice I/55 v Napajedlech, silnice I/49 ulice Zlínská v části Trávníky, kvítkovická křižovatka, Havlíčkova x tř. Osvození, ulice Svobodova a vnitroblok tř. Spojenců.



Obrázek 31 Místa nehod cyklistů se zraněním za 10 let

Problematické je křížení stezek a průjezd protipovodňovými stěnami na J. Jabůrkové, průjezd tř. Tomáše Bati přes Dřevnici, průjezd tř. Tomáše Bati u autobusového nádraží, průjezd po nám. 3 května, průjezd po Havlíčkově a jednosměrkou SNP. Problémem jsou také křižovatky v zástavbě RD na Baťově, kde jsou nedostatečné rozhledy.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Aktivity a kontrolní seznam činností jmenovaný v metodice CDV v.v.i.	5
Tabulka 2 Prioritní opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší	23
Tabulka 3 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet překročení.....	25
Tabulka 4 Doporučená opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z dopravy, zóna CZ08A	25
Tabulka 5 Přehled - užíjí výběr prověřovaných lokalit.....	31
Tabulka 6 Dimenze rozšíření sídliště Trávníky	39
Tabulka 7 Kapitálové výdaje do odvětví doprava.....	45
Tabulka 8 Vývoj nehodovosti se zraněním.....	45

Tabulka 10 Nehody celkem za sledované období	49
Tabulka 11 Nehody cyklistů za sledované období.....	50
Tabulka 12 Nehody chodců za sledované období	50
Tabulka 13 Nehody chodců a cyklistů mezi sebou za sledované období.....	50

Seznam obrázků

Obrázek 1 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	13
Obrázek 2 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště	14
Obrázek 3 Rozvojové osy a oblasti dle PÚR, aktualizace 1.....	17
Obrázek 4 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1	17
Obrázek 5 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 1	18
Obrázek 6 Dopravní sektorová strategie, 2 fáze, návrh opatření silniční infrastruktury	21
Obrázek 7 Dopravní sektorová strategie, 2 fáze, návrh opatření železniční infrastruktury.....	21
Obrázek 8 Předpokládaný vývoj počtu elektrických osobních vozidel (kategorie M1)	27
Obrázek 9 Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic	28
Obrázek 10 D55 Otrokovice obchvat JV, zdroj ŘDS.....	29
Obrázek 11 ZÚR Zlínského kraje aktualizace 2, Koordinační výkres	30
Obrázek 12 Základní síť automobilové dopravy.....	31
Obrázek 13 Počty spojů autobusové dopravy dle Plánu dopravní obslužnosti.....	34
Obrázek 14 Komunikace zařazené do IROP	35
Obrázek 15 Postavení Plánu rozvoje v systému koncepčních materiálů Zlínského kraje	35
Obrázek 16 Územní plán Otrokovice.....	37
Obrázek 17 Dopravní řešení v lokalitě Laziště.....	39
Obrázek 18 Návrh nové zástavby v lokalitě sídliště Trávníky dle územní studie	40
Obrázek 19 Územní studie - Lokalita Kvítkovice - Nivy, Padělky - 2. etapa	41
Obrázek 20 Zatřídění komunikací, zdroj ŘSD ČR.	43
Obrázek 21 Struktura strategie 2014-2023	44
Obrázek 22 Vize strategie	45
Obrázek 23 Identifikace kritických míst	46
Obrázek 24 Návrh etapizace výstavby cyklistické infrastruktury	48
Obrázek 25 Otrokovice - napojení ulice Smetanovy na přivaděč obchvatu v severní části města	49
Obrázek 26 Nehody ve městě za rok 2014 - 2018.....	51
Obrázek 27 Nehody cyklistů ve městě za rok 2014 - 2018.....	51
Obrázek 28 Nehody chodců ve městě za rok 2014 - 2018	52
Obrázek 29 Místa nehod se zraněním celkem za 5 let (2014-2018)	52
Obrázek 30 Místa nehod se zraněním chodce za 10 let.....	53

Obrázek 31 Místa nehod cyklistů se zraněním za 10 let 54