



AKTUALIZACE GENERELU DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE

NÁVRH VÝHLEDOVÉ KONCEPCE

.....
Ing. Pavel ROHÁČ
jednatel společnosti

.....
Ing. Petr MACEJKA
Ing. Pavel ROHÁČ
Ing. Aleš MACHÁČEK
Doc. Ing. Petr TOMÁNEK
Lukáš STANĚK
zpracovatelé

Červen 2010

ZÁKLADNÍ ÚDAJE :

Název	: Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje, Návrh výhledové koncepce
Zpracovatel	: UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, Ostrava, 702 00
Objednavatel	: Zlínský kraj, Třída Tomáše Bati 3792, Zlín 761 90
Zodpovědný projektant	: Ing. Petr MACEJKA
Technická kontrola	: Ing. Pavel ROHÁČ
Archivní číslo	: II-1.2/14/09
Smlouva o dílo číslo	: D/0423/2009/DOP
Termín dokončení	: červen 2010
Koncept návrhu	: březen2010

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

OBSAH

1 ÚVOD.....	4
1.1 VÝCHOZÍ PODKLADY.....	4
2 VIZE ROZVOJE OBLASTI.....	7
3 STRATEGICKÉ CÍLE	7
4 PRIORITYNÍ OBLASTI.....	8
5 OPATŘENÍ K REALIZACI	10
5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	10
5.1.1 HODNOCENÍ SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE.....	10
5.1.2 REDUKOVANÁ PROGNOZA VÝVOJE DOPRAVY.....	12
5.1.3 FILOZOFIE NÁVRHU ŘEŠENÍ.....	13
5.1.4 STRUKTURA NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ.....	16
5.1.5 ZÁKLADNÍ MOTIVY VÝHLEDOVÉ SILNIČNÍ SÍTĚ.....	17
5.1.6 SILNIČNÍ TAHY MEZINÁRODNÍHO A CELOSTÁTNÍHO VÝZNAMU.....	18
5.1.7 SILNIČNÍ TAHY KRAJSKÉHO VÝZNAMU.....	34
5.1.8 SILNIČNÍ TAHY MÍSTNÍHO VÝZNAMU.....	43
5.1.9 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY.....	45
5.1.10 ZMĚNA ZATŘÍDĚNÍ SILNIČNÍ SÍTĚ.....	47
5.1.11 SILNIČNÍ HRANIČNÍ PŘECHODY.....	49
5.1.12 OBECNÉ POSTUPY PŘI PLÁNOVÁNÍ A REALIZOVÁNÍ VÝHLEDOVÝCH STAVEB.....	52
5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	58
5.2.1 SHRNTÍ ANALÝZY SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE.....	58
5.2.2 KONCEPCE ŘEŠENÍ, OBSLUHA ÚZEMÍ.....	58
5.2.3 NÁVRH CÍLOVÉHO STAVU ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ.....	65
5.2.4 LOGISTICKÁ CENTRA KOMBINOVANÉ DOPRAVY.....	70
5.3 VODNÍ DOPRAVA.....	72
5.4 LETECKÁ DOPRAVA.....	76
5.5 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA.....	87
5.5.1 VÝCHOZÍ PŘEDPOKLADY.....	87
5.5.2 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	88
5.5.3 KONKRÉTNÍ DOPORUČENÍ PRO PODPORU ZÁMĚRŮ V SOUVISLOSTI S OPATŘENÍM Č.1.	89
5.5.4 KONKRÉTNÍ DOPORUČENÍ PRO PODPORU ZÁMĚRŮ V SOUVISLOSTI S OPATŘENÍM Č.3 A Č.4.....	91
5.5.5 KONKRÉTNÍ DOPORUČENÍ PRO PODPORU ZÁMĚRŮ V SOUVISLOSTI S OPATŘENÍM Č. 5.....	92
5.5.6 AKTUÁLNÍ INFORMACE K ANALÝZE S DOPADEM NA NÁVRHOVOU ČÁST.....	94
5.5.7 ŘEŠENÍ PĚŠÍ DOPRAVY.....	97
6 PRIORITYNÍ AKCE.....	99
6.1 PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ.....	99
6.2 PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	99
6.3 PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE VODNÍ DOPRAVY.....	100
6.4 PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE LETECKÉ DOPRAVY.....	100
6.5 PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY.....	100
7 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	102
8 VÝČET MOŽNÝCH FINANČNÍCH ZDROJŮ	103
8.1 ROZPOČET ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	103
8.2 ROZPOČTY OBCÍ V KRAJI.....	104
8.3 STÁTNÍ ROZPOČET.....	104
8.4 STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (SFDI).....	105
8.5 FONDY EU.....	106
8.6 SOUKROMÉ ZDROJE.....	109
9 ZMĚNY OPROTI GDZK 2004.....	111

1 ÚVOD

Generel dopravy je základním dopravně – inženýrským dokumentem v oblasti rozvoje dopravních sítí a rozvoje dopravy Zlínského kraje, současně se jedná o jeden z významných územně plánovacích podkladů rozvoje území. Zpracovaná aktualizace posoudila a vyhodnotila návrhy původního dokumentu a s ohledem na vývoj, nové poznatky a údaje navrhla změny nebo korekce řešení. Významnými znaky dokumentu jsou komplexnost návrhu tím, že jsou v něm řešeny společně všechny základní druhy dopravy a integrálnost se závaznými dokumenty státního a mezinárodního významu a s územně plánovací dokumentací měst a obcí.

Návrhem je podpořen ekonomický růst, rozvoj investic a mobility osob Zlínského kraje. Stimulem může být vhodná geografická poloha kraje, kdy jeho územím prochází větev B transevropského multimodálního dopravního koridoru VI v trase Katovice – Ostrava – Přerov – Břeclav/Brno. V tomto kontextu pak zásadní a rozhodující prvky dopravní infrastruktury kraje získávají výrazně republikový a mezinárodní význam.

Návrhem je podpořen především rozvoj kapacitních silnic vyšší kategorie jako podmínky ekonomické prosperity, který území kraje začlení do republikové a mezinárodní silniční sítě a současně propojí rozhodující sídla kraje. Synergickým efektem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení negativních dopadů na životní prostředí, protože se dá předpokládat, že na těchto silnicích se bude realizovat rozhodující dopravní výkon a tím dojde k odvedení části dopravy z průtahů měst a obcí.

Návrhem je podpořena veřejná doprava, především pak železniční osobní dopravy. Společně s rozvojem, optimalizací a modernizací železničních tratí pro zajištění vyšší kvality v přepravě osob je významná také podpora nákladní železniční dopravy v kontextu logistických center a kombinované dopravy.

Výsledkem a výstupem Návrhu výhledové koncepce je definování cílového stavu dopravní infrastruktury silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické dopravy pro období roku 2030. Potřeby výstavby mají své širší souvislosti, mezinárodní a státní závazky a dopravně inženýrská zdůvodnění. Z cílového stavu dopravní infrastruktury jsou následně odvozeny priority rozvoje.

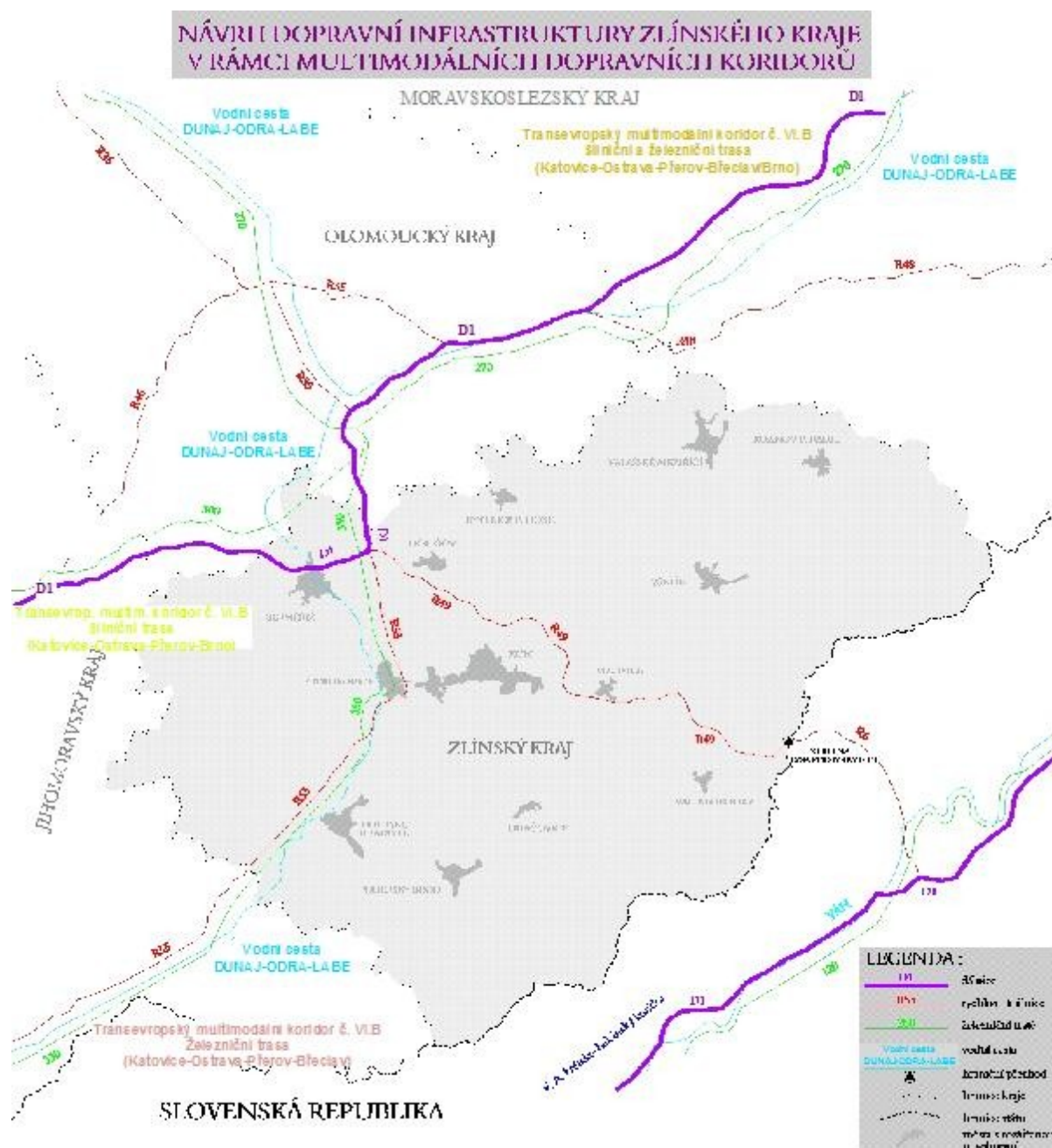
1.1 Výchozí podklady

1. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009-2020
2. Zásady územního rozvoje Zlínského kraje 10/2008
3. Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013; 07/2005
4. Generel dopravy Zlínského kraje; UDIMO, spol. s r.o. 2004
5. Generel zdravotnických zařízení Zlínského kraje
6. Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti; ŘSaD; 2000, 2005
7. Údaje o dopravní nehodovosti od Policie ČR
8. Údaje o počtech vozidel z Centrálního registru vozidel; MV ČR 2008

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

9. Podklady od ŘSD ČR, a ŘSD ČR správa Zlínský kraj
10. Podklady poskytnuté Ministerstvem dopravy ČR
11. Politika územního rozvoje České republiky 2008 (MMR, Ústav územního rozvoje)
12. Jízdní řád 2009/2010; Správa železniční dopravní cesty s. o.
13. Generel cyklistické dopravy Zlínského kraje; UDIMO s.r.o.; 2005
14. Statistická ročenka Zlínského kraje; ČSÚ; 2009
15. Výsledky sčítání lidu, domů a bytů; ČSÚ; 2001
16. Aktualizační průzkum silniční dopravy; UDIMO s.r.o. 05/2009
17. Národní strategie cyklistické dopravy České Republiky, 2005
18. Pasport cyklostezek a kontakty, průběžná zpráva – Aktivita AD0809, část I, projekt MD CG723-071-120; (ČVUT Praha, Nadace Partnerství, CDV, 2009)
19. Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, projekt MD – CG723-071-120, (ČVUT Praha, Nadace Partnerství, CDV, 2009)
20. Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje – Inventarizace, rozbor a analýza současného stavu (UDIMO spol. s r. o., listopad 2009)

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce



2 VIZE ROZVOJE OBLASTI

Vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní a bezpečné dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje ve Zlínském kraji.

3 STRATEGICKÉ CÍLE

A) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

- Kvalitní technická infrastruktura je předpokladem pro úspěšný ekonomický rozvoj kraje, hraje důležitou roli při posuzování kvality života v něm a v neposlední řadě má též výrazný vliv na životní prostředí.

B) Zvýšení bezpečnosti dopravy

- Dosažení snížení dopravní nehodovosti a negativních vlivů dopravy odstraněním technické zaostalosti stávající infrastruktury, řešením možných kolizních míst, výstavbou přeložek a obchvatů měst a obcí, respektováním prvků životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu v souladu s Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu. V souladu s technickým a vědeckým pokrokem bude dále zlepšována bezpečnost dopravy založená na národních technických normách.

C) Podpora udržitelného rozvoje dopravy ve Zlínském kraji

- Komplexní pojetí rozvoje dopravní infrastruktury zahrnuje rozvoj hromadné dopravy a v současné době menšinových či alternativních, do budoucna však velmi perspektivních forem dopravní infrastruktury.

D) Omezení vlivů dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí

- Strategickým cílem Zlínského kraje je ochrana životního prostředí a zdraví obyvatel s ohledem na udržitelný rozvoj kvality života. Významným prvkem je snižování emisí z dopravy zajištěním plynulosti dopravy, rozvoje automobilizace a motorizace bez následných kongescí a podpora ekologicky šetrných druhů dopravy jako jsou železniční, veřejná, cyklistická a pěší doprava.

E) Vytvoření podmínek ekonomického rozvoje a konkurenceschopnosti Zlínského kraje

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- Strategickým cílem je posílení kvalitativních charakteristik dopravní infrastruktury, především pak v rychlém rozvoji sítě dálnic a rychlostních silnic, napojení krajského města Zlína na systém dálnic a rychlostních silnic v České republice (dobudování rychlostní silnice R 55) i jeho propojení se silničním a dálničním systémem na Slovensku, kde klíčovou roli hraje rychlostní silnice R49.

Rozvojový potenciál v oblasti dopravy spočívá rovněž v intenzivnějším využívání letecké dopravy.

F) Vytvoření podmínek pro udržitelný rozvoj lázeňství a rekreace ve Zlínském kraji

- Zlínský kraj je regionem s dostatečnými podmínkami pro rozvoj cestovního ruchu, výzvou je jejich využití do budoucna. Významným strategickým cílem v oblasti rozvoje cestovního ruchu je podpora rozvoje a modernizace Baťova kanálu jako rekreační vodní cesty a podpora lázeňství jako největší konkurenční výhody Zlínského kraje mezi ostatními kraji ČR

G) Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy

- V oblasti veřejných dopravních služeb je klíčovou výzvou zajištění rozvoje veřejné dopravy, včetně dopravy městské, formou spolupráce a integrace jejích jednotlivých druhů, a zabránit tak dalšímu zatěžování městských center individuální automobilovou dopravou, umožnit obyvatelům venkovských regionů dojíždění do hospodářských center a zpřístupnit periferní turistické oblasti pro návštěvníky veřejnou dopravou.

Strategickým cílem je rozvoj a modernizace železniční infrastruktury a drážního provozu vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční osobní a nákladní dopravy.

4 PRIORITY OBLASTI

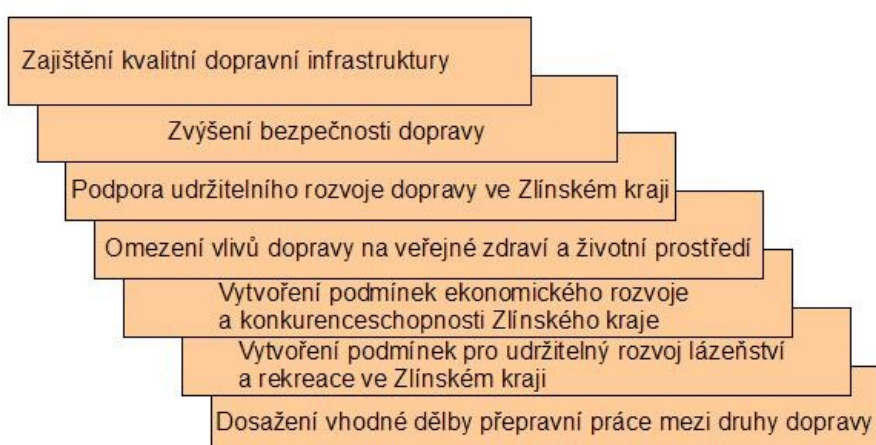
- A) Rozvoj silniční dopravy
- B) Rozvoj železniční dopravy
- C) Rozvoj vodní dopravy
- D) Rozvoj letecké dopravy
- E) Rozvoj cyklistické a pěší dopravy

Struktura a cíle Generelu dopravy

Vize rozvoje oblasti:

Vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní a bezpečné dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje ve Zlínském kraji.

Strategické cíle:



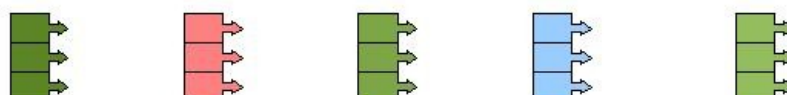
Prioritní oblasti



Aktivita:



Prioritní akce:



5 OPATŘENÍ K REALIZACI

5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Rozsah řešené problematiky

Předmětem řešení této kapitoly je návrh dopravní infrastruktury pro automobilovou dopravu na území Zlínského kraje. Rozhodujícími reprezentanty automobilové dopravy jsou kategorie osobní a užitková vozidla do 3,5 tuny a nákladní vozidla se základním rozdělením na lehké, střední a těžké nákladní vozidla. Významnými ovlivňujícími prvky generelového řešení silniční sítě v území jsou ochrana životního prostředí, bezpečnost silničního provozu a zajištění návaznosti silniční dopravy na ostatní druhy doprav.

Vlastní návrh se opírá o výsledky modelových zatěžovacích stavů intenzit dopravy. Základní zatěžovací stavy byly zpracovány pro rok 2015 a pro výhledový rok 2030. Stav roku 2015 reprezentuje dopravní situaci, kdy jsou dokončeny projektově připravené a v současnosti rozestavěné dopravní stavby. Dopravní situace ve výhledovém roce 2030 předpokládá existenci všech navrhovaných dopravních staveb při objemech a intenzitách dopravy, které byly stanoveny pomocí průměrného koeficientu růstu pro osobní i nákladní vozidla 1,46 ve vztahu k intenzitám roku 2009. Podrobněji je zpracováno v kapitole 5.1.2 této zprávy.

5.1.1 Hodnocení současné dopravní situace

Rozsah a kvalita silniční sítě

Silniční síť Zlínského kraje tvoří 2 120 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy, hustota silniční sítě 0,53 km silnic na 1 km² území je o 24% nižší než průměrná hustota na území České republiky. I přes nižší hustotu silniční sítě, která je dána konfigurací terénu v některých oblastech, její rozsah odpovídá potřebám dopravního napojení a dopravní obsluhy území kraje.

Přes zprovoznění úseků dálnice D1 (hranice kraje – Kroměříž východ), rychlostní silnice R55 (SV obchvat Otrokovice) a silnice I/50 (obchvat Uherské Hradiště) přetrvává významný nedostatek komunikací vyšší kvality, tj. dálnic a rychlostních silnic, které by zajistily rychlé spojení kraje s okolím a zároveň umožnily rychlé a bezpečné přemísťování osob mezi jeho významnými centry a oblastmi. Jejich absenci nahrazují silnice I. třídy a z části také významné silnice II. třídy, které přebírají funkci komunikací vyšší kvality v převádění tranzitní dopravy. Tento stav je příčinou velkého množství průjezdných úseků s vysokou intenzitou dopravy, jehož důsledkem jsou silně negativní dopady na obyvatelstvo a kvalitu životního prostředí.

Intenzity dopravy

Nejzatíženějšími úseky silniční sítě na území Zlínského kraje ve vnějším prostředí obcí (extravilán) podle průměrných denních intenzit celostátního sčítání dopravy v roce 2005 (údaje ve vozidlech/24 hod.) jsou:

Silnice I/35

- úsek Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, intenzita 15,8 tis. vozidel; 19% nákladních vozidel
- úsek hranice Olomouckého kraje – Valašské Meziříčí, intenzita 13,5 tis. vozidel; 47% nákladních vozidel

Silnice I/47

- úsek Kroměříž – Hulín, intenzita 14,4 tis. vozidel; 19% nákladní dopravy

Silnice I/49

- úsek Malenovice – Zlín, intenzita 32,1 tis. vozidel; 18% nákladní dopravy
- úsek Zlín – Lípa, intenzita 15,6 tis. vozidel; 22% nákladní dopravy

Silnice I/55

- úsek Otrokovice – Staré Město, intenzita 16,8 tis. vozidel; 28% nákladní dopravy

Silnice I/57

- úsek Jablůnka – Vsetín, intenzita 19,0 tis. vozidel; 37% nákladní dopravy

Nejvyšší podíly nákladní dopravy byly zaznamenány na silnici I/57 v úseku Jablůnka – Vsetín s hodnotou 37% a na silnici I/35 v úseku hranice Olomouckého kraje – Valašské Meziříčí s hodnotou 47%. V absolutním vyjádření nejvíce nákladních vozidel projelo úsekem Jablůnka – Vsetín na silnici I/57, bylo zde zaznamenáno celkem 6965 nákladních vozidel za 24 hod.

Zásadně negativní vliv na obyvatelstvo a životní prostředí mají velmi vysoké intenzity dopravy na průtazích měst. Alarmující dopravní situace je především na průtazích měst

- Zlín Malenovice, silnice I/49 s intenzitou 32,1 tis. vozidel/24 hod.
- Valašské Meziříčí, silnice I/57 s intenzitou 28,7 tis. vozidel/24 hod.
- Uherské Hradiště, silnice I/55 s intenzitou 24,6 tis. vozidel/24 hod.
- Hulín, silnice I/55 s intenzitou 21,6 tis. vozidel/24 hod.
- Kunovice, silnice I/55 s intenzitou 20,5 tis. vozidel/24 hod.

Dopravní nehodovost

Vývoj dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji v podstatě kopíruje situaci na území České republiky. V roce 2008 došlo celkem k 5596 dopravním nehodám, ve srovnání s rokem 2002 byl zaznamenán významný pokles o přibližně 29%. Tento trend se projevil také v závažnosti následků dopravních nehod, mezi rokem 2007 a 2002 došlo, podle čísla závažnosti, ke zlepšení situace o zhruba 19%. Statistické údaje za celou Českou republiku dokládají, že přibližně 60% dopravních nehod bylo evidováno na území obcí, mimo území obcí s výjimkou dálnic došlo ke zhruba 38% dopravních nehod a jednoznačně nejbezpečnější jsou dálnice, kde byla zaznamenána přibližně 2% dopravních nehod.

5.1.2 Redukovaná prognóza vývoje dopravy

Prognóza dopravy je poměrně složitou záležitostí, protože ve vývoji automobilizace a motorizace, resp. dopravního výkonu se odráží řada poměrně těžko předvídatelných faktorů společenského vývoje. Obecně lze říci, že je poptávka po dopravě přímo závislá na stavu ekonomiky a růstu hrubého domácího produktu (HDP). Od ekonomických prognóz budoucího rozvoje národního hospodářství se proto odvíjí i prognóza přepravního trhu a tedy i další rozvoj dopravní infrastruktury, který musí mimo jiné přihlížet ke skutečnosti, že současný stav dopravních sítí v České republice není příliš uspokojivý a není tedy zabezpečen soulad mezi zvyšováním kapacit infrastruktury a probíhajícím nárůstem intenzit silničního provozu.

Odhad vývoje České republiky podle EK do roku 2030

(Zdroj: European Energy and Transport, Trends to 2030, Evropská komise 2006)

Ukazatele/roky	Rok 2005	Rok 2010	Rok 2020	Rok 2030
Obyvatelstvo v mil. osob	10,186	10,122	9,902	9,693
HDP v mld. EUR/2000	70,6	84,3	117,1	147,3
Individuální AD v mld. oskm	77,3	91,2	115,4	131,6
Silniční ND v mld. tkm	47,1	60,7	84,4	106,5
Koeficient růstu IAD	1,0	1,18	1,49	1,70

Všechny nově zpracované prognózy se shodují v tom, že bez ohledu na opatření států k revitalizaci železnic (i postupné internalizaci externích nákladů v silniční dopravě) poroste dále nákladní silniční doprava výrazným tempem a bude ovlivňovat dopravní trh. Odhad EK to dokládá výrazným nárůstem přepravního výkonu v silniční nákladní dopravě, v období 2030/2010 je uváděn růst 75%. Za stejné období se předpokládá u individuální automobilové dopravy o 44%, pro období 2030/2009 lze pak odvodit koeficient růstu ve výši přibližně 1,49.

Prognóza vývoje dopravních výkonů z CSD 2005

(Zdroj: ŘSD České republiky)

V následující tabulce jsou uvedeny výhledové koeficienty růstu dopravy na silniční síti České republiky pro rok 2030 (vzhledem k situaci v roce 2005).

Druh komunikace	Osobní vozidla	Těžká vozidla	Celkem
Dálnice	1,81	1,40	1,68
Rychlostní silnice	1,69	1,31	1,59
Ostatní silnice	1,51	1,13	1,44
Celkem	1,57	1,21	1,49

Odhad vývoje automobilizace Zlínského kraje

K odhadu výhledového stupně automobilizace lze využít „Italskou křivku“ růstu automobilizace, která vyjadřuje závislost vývoje automobilizace a HDP. V podmínkách intenzivního vývoje se pro výhledový odhad lépe hodí využít srovnání

s reálnou úrovní automobilizace ve vybraných zemích EU, např. v nejbližších zemích jako Rakousko, Německo, Francie apod. Takto lze získat možné vývojové scénáře, praktické zkušenosti hovoří, že výsledné hodnoty dle „Italské křivky“ bývají pro střednědobé a dlouhodobé plánování nižší než při srovnání s úrovní automobilizace v uvedených zemích EU.

Z vývoje automobilizace vybraných zemí EU (Francie, Německo, Rakousko) lze odvodit, že v roce 2009 byla automobilizace ve Zlínském kraji (369 osobních vozidel/1000 obyvatel) na úrovni roku 1985. Z vývojové křivky pak vychází pro rok 2030 automobilizace 548 osobních vozidel/1000 obyvatel (předpoklad stagnace obyvatelstva), což znamená nárůst přibližně 49%.

S ohledem na mírnější vývojové trendy prognózy ŘSD ČR byl pro výhledové zatěžovací stavy roku 2030 zvolen průměrný koeficient růstu 1,46.

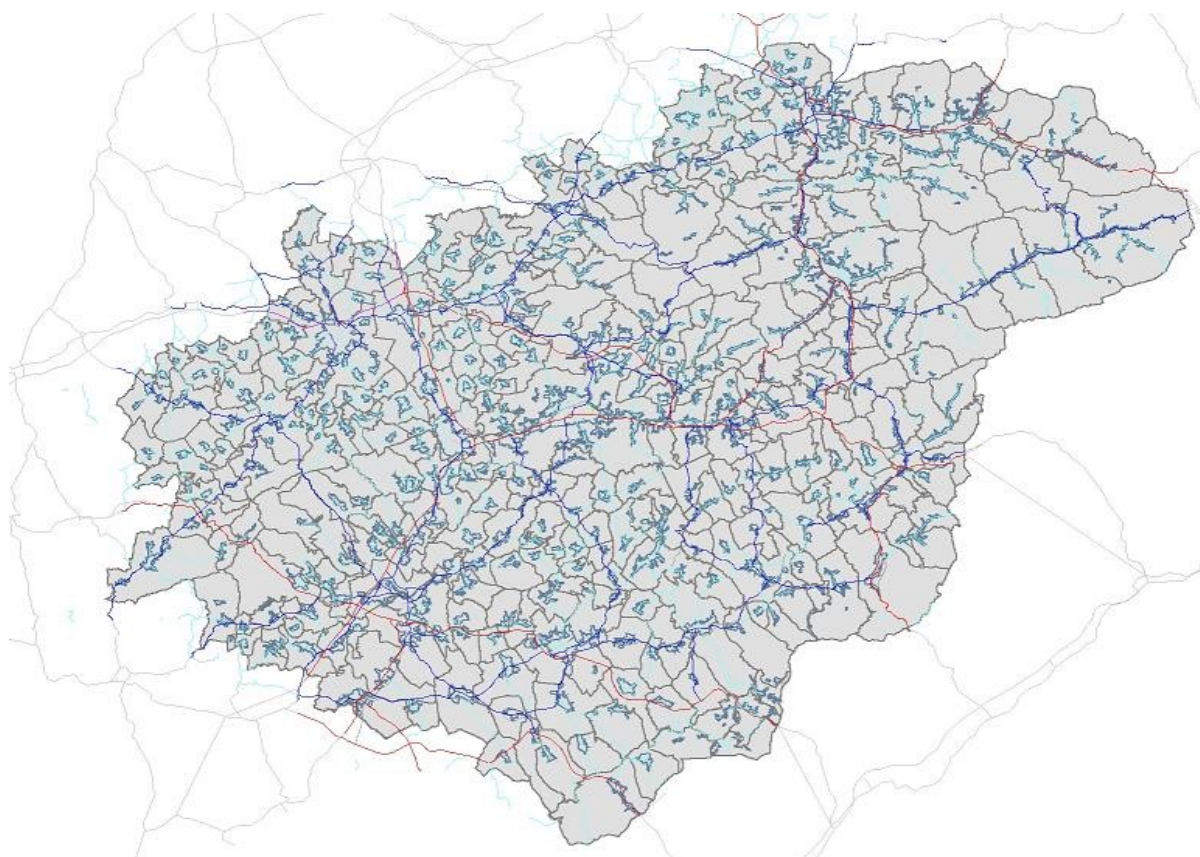
5.1.3 Filozofie návrhu řešení

Hlavním výstupem návrhové části Generelu dopravy Zlínského kraje v oblasti silniční dopravy je **definování cílového stavu výhledové silniční sítě kraje pro horizont 2030 a stanovení staveb zařazených do výhledové rezervy**. Cílový stav silniční infrastruktury pokrývá výhledové nároky obyvatel na mobilitu a vychází z dostupných údajů o předpokládaném růstu dopravy do roku 2030 a ze zpracovaného Modelu IAD Zlínského kraje. Zohledněny jsou rovněž ostatní aspekty rozvoje kraje (ekonomický růst, potřeba investic...).

Podrobné výsledky modelování dopravy na současné i výhledové silniční síti, včetně variantních výpočtů pro možné etapy rozvoje silniční sítě, jsou dokladovány ve zpracovaném Modelu IAD Zlínského kraje včetně cílového stavu výhledové silniční sítě výhledovými objemy dopravy.

Dlouhodobá výhledová rezerva je definována pro potřeby této dokumentace jako navrhovaná výhledová stavba s horizontem realizace po roce 2030. Jedná se o stavby, které byly sledovány již dříve a nemají bezprostřední prioritu. Tyto stavby je možné prioritně realizovat v případě významné změny dopravní situace oproti aktuálně známým podkladům roku 2009/2010.

Pro všechny stavby návrhu cílového stavu silniční sítě kraje pro horizont roku 2030 a stavby silniční sítě zařazené do výhledové rezervy doporučujeme vyvinout kroky ve smyslu zařazení těchto staveb do veřejně prospěšných staveb.



Obr. Schéma výhledové dopravní sítě roku 2030

Výhledová stabilizovaná silniční síť řeší nejen zvyšující se dopravní potřeby a požadavky (rychlost a plynulost jízdy, pohodlí a kvalita přepravy, bezpečnost silničního provozu), ale napomáhá také snižování negativních vlivů z dopravy (omezení hluku a emisí ve městech, zvýšená ochrana životního prostředí zejména v Chráněných krajinných oblastech).

Při zařazování jednotlivých staveb a organizačních opatření do návrhu se vycházelo z následujících základních tezí:

Teze č. 1:

Vybudováním a modernizací silničních tahů mezinárodního a celostátního významu s návazností na evropskou dálniční síť podpořit ekonomický růst, rozvoj investic a mobilitu osob.

Věcné naplnění teze:

- Nová výstavba dálnice D1 a síť rychlostních silnic (R55, R49)
- Nová výstavba směrově rozdělených čtyřpruhových silnic (část I/35, I/57)
- Výstavba nových úseků, dobudování obchvatů a stoupacích pruhů a kompletní homogenizace silnic s mezinárodním provozem (I/35, I/50)

Teze č. 2:

Společně s tahy mezinárodního a celostátního významu zkvalitnit silniční tahy krajského významu s cílem dosáhnout snížení dopravní nehodovosti a negativních vlivů z dopravy na životní prostředí.

Věcné naplnění teze:

- Výstavba obchvatů sídel s výhledovými průměrnými denními intenzitami 8 000 až 10 000 vozidel a homogenizace včetně dílčích úprav na ostatních silničních tazích krajského významu
- Výstavba pasivních bezpečnostních prvků a řešení bodových závad na komunikacích krajského významu.
- Sledování neprodlužování délek průjezdných úseků silnic obcemi oproti stavu roku 2009.

Teze č. 3:

Vytvořením dohledového, vyhodnocovacího a informačního systému na nadřazené silniční síti (silniční tahy mezinárodního a celostátního významu) a vybraných silničních tazích krajského významu přispět k plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Věcné naplnění teze:

- Sledování intenzit dopravy, výskytu nehod a kongescí, tvoření námraz na mostech a situace v tunelech a následná organizace a řízení dopravy na dálnici, rychlostních silnicích, čtyřpruhových silnicích, silnicích s mezinárodním provozem.

Teze č. 4:

Finanční zdroje státu a kraje efektivně a cíleně alokovat do staveb základní komunikační sítě (silniční tahy mezinárodního a celostátního významu, silniční tahy krajského významu) a současně na řešení kritických míst a úseků na silničních tazích místního významu.

Věcné naplnění teze:

- Výstavba nových úseků, obchvatů a přeložek, stoupacích pruhů, rozšiřování a homogenizace silničních tahů základní komunikační sítě.
- Odstraňování závadných a nehodových míst (úseků) na silnicích místního významu méně náročnými přeložkami a úpravami.

Teze č. 5:

Při volbě řešení kritických míst doporučujeme analyzovat a zohlednit veškeré dopravně inženýrské informace a podklady, zejména intenzity dopravy, nehodovost a šířkové a směrové parametry. Rovněž je třeba zohlednit postup realizace výstavby cílového uspořádání výhledové silniční sítě, přičemž považujeme řešení dopravně závadných míst formou nákladných přeložek

a obchvatů za neopodstatněné při dosažení výhledové intenzity dopravy nižší než 8000 vozidel za 24 hodin.

Teze č. 6:

Příhraniční prostor mezi Českou a Slovenskou republikou je nutné chápat jako společné rozvojové území s kvalitní silniční infrastrukturou.

Věcné naplnění teze:

- Rychlostní silnice R 49, která bude přenášet rozhodující dopravní zátěž dopravních vazeb se Slovenskem je uvažována s pokračováním R6 na Slovensku.

Teze č. 7:

Podporovat lázeňský a rekreační potenciál města Luhačovice.

Věcné naplnění teze:

- Sledovat záměr významného snížení intenzity těžké nákladní dopravy na průtahu II/492 Luhačovicemi vzhledem k lázeňskému charakteru města

5.1.4 Struktura navrhovaných řešení

Konkrétní naplnění základních filozofických tezí návrhu vyžaduje tato stavební a organizační opatření:

- Výstavba nových čtyřpruhových komunikací v kategoriích S22,5 , R25,5 a D26,5 (silnice I. třídy, silnice I. třídy – rychlostní, dálnice)
- Výstavba obchvatů a přeložek na navrhovaných silnicích I. třídy (silniční tahy mezinárodního a celostátního významu) v kategorii S11,5
- Homogenizace navrhovaných silnic I. třídy na kategorii S11,5
- Výstavba obchvatů a přeložek na navrhovaných silničních tazích krajského významu (vybrané silnice II. třídy) v kategorii S9,5
- Homogenizace navrhovaných silničních tahů krajského významu na kategorii S9,5 a S7,5 (podle významu a výhledového dopravního zatížení silnice)
- Odstraňování kritických míst a úseků na silničních tazích místního významu
- Budování stoupacích pruhů na navrhovaných silnicích I. a II. třídy mimo silnice II/492
- Umísťování ochranných dělících ostrůvků na navrhovaných silnicích I. a II. třídy, zejména na silnici II/492. Nezvyšování kapacity a rychlosti komunikace II/492
- Budování záchytných parkovišť u městských aglomerací
- Opatření v rámci organizace a řízení dopravy (omezení průjezdné dopravy, omezení těžké dopravy)
- Instalace protihlukových clon podél rychlostních komunikací a ostatních zatížených silnic I. a II. třídy v úsecích procházejících zastavěným územím

- Instalace technických zařízení v rámci inteligentního systému řízení dopravy
- Změna zařazení stávajících komunikací v souvislosti s výstavbou nových silnic a změnou významu a intenzit dopravy

5.1.5 Základní motivy výhledové silniční sítě

Výhledovou silniční kostru Zlínského kraje do roku 2030 tvoří základní komunikační síť dálnic, rychlostních silnic, silnic I. třídy a II. třídy, která rovnoměrně pokrývá celé jeho území. Páteří této základní sítě je soustava nově vybudovaných směřově rozdělených čtyřpruhových komunikací vyšší kategorie v rastru tahů východ – západ a sever – jih, které doplňují vybrané stávající silnice I. třídy.

Mezi východo-západní příčky mezinárodního významu vyšší kvality patří čtyřpruhová rychlostní silnice R49 vedená Hulín - Fryšták – Lípa – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – (Slovensko) společně s částí dálnice D1 Hulín – Bezměrov (hranice kraje) a dvoupruhová silnice I/50 (Holubice) – Uherské Hradiště – Uherský Brod – (Slovensko). Tyto jsou doplněny silnicí dvoupruhovou celostátního významu I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – (Slovensko).

Severo-jihní příčky silnic mezinárodního významu tvoří část dálnice D1 (hranice kraje) – Hulín s pokračováním po čtyřpruhové rychlostní silnici R55 vedené Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – (Hodonín – Břeclav). Druhou příčku tvoří tah silnic celostátního významu I/35 a I/57 vedená ve čtyřpruhu Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Ústí a dvoupruhu Ústí – Pozděchov s rezervou čtyřpruhového vedení a I/57 Valašská Polanka – Brumov Bylnice – (Slovensko) ve dvoupruhu.

Nadřazenou silniční síť kraje celostátního významu dotváří dvoupruhové silnice I/55 Kunovice – Uherský Ostroh – (hranice kraje), silnice I/71 Uherský Ostroh – (hranice kraje), silnice I/54 (hranice kraje) – Slavkov – (Slovensko), silnice I/58 Rožnov pod Radhoštěm – (hranice kraje) a silnice I/49 Otrokovice – Lípa modernizovaná na čtyřpruhové vedení.

Síť silničních tahů mezinárodního a celostátního významu (dálnice, rychlostní silnice a navrhované silnice I. třídy) zajišťuje napojení všech měst a oblastí kraje s velkou koncentrací obyvatelstva na kvalitní komunikační síť a zároveň na dálniční síť České republiky a Evropy. Tyto tahy bezprostředně spojují Zlínský kraj s okolními regiony a státy (Slovensko – R49, I/50, I/35, I/57, I/54; Jihomoravský kraj – D1, R55, I/50, I/54, I/71; Olomoucký kraj – D1; Moravskoslezský kraj – I/35, I/58).

Hlavní komunikace mezinárodního a celostátního významu doplňuje síť dvoupruhových silnic krajského významu s obslužnou funkcí, která zajišťuje dopravní napojení menších center na nadřazenou silniční síť. Významným tahem z hlediska intenzit je zejména silnice II/490 Holešov – Fryšták – Zlín v úseku Fryšták – Zlín ve čtyřpruhovém provedení. Významným motivem na silnicích krajského významu je dále potlačení atraktivity silnice II/492 Pozlovice – Luhačovice – Biskupice ve vztahu k udržitelnému lázeňství ve městě Luhačovice v úseku II/492 mezi křižovatkami se silnicemi II/493 a II/490..

Dále je navržena významná výhledová rezerva Pravobřežní komunikace pro odlehčení stávající silnice I/49 a centra Zlína, která bude mít ve výhledovém

čtyřpruhovém uspořádání dostatečnou kapacitu do roku 2030. Nejvhodnější napojení Zlína na R49 je čtyřpruhovými komunikacemi na západě – Otrokovice, severu – Fryšták a východě - Lípa z hlediska výhledových intenzit.

5.1.6 Silniční tahy mezinárodního a celostátního významu

Mezi výhledové silniční tahy mezinárodního a celostátního významu procházející územím Zlínského kraje patří dálnice a navrhované silnice I. třídy dle zákona č. 13/97 Sb. v platném znění:

- Navrhované dálnice
 - Navrhovaná dálnice D1 (Vyškov) – Kroměříž – Hulín – (Přerov – Lipník nad Bečvou)
- Navrhované silnice I. třídy - rychlostní
 - Navrhovaná silnice I. třídy R49 Hulín – Fryšták – Lípa – Vizovice – Pozděchov – Horní Lideč – (Slovensko)
 - Navrhovaná silnice I. třídy R55 Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – (Hodonín – Břeclav)
- Navrhované silnice I. třídy – ostatní
 1. Navrhovaný tah silnic I. třídy část I/35 a I/57 Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov
 2. Navrhovaná silnice I. třídy Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – (Slovensko) (I/35)
 3. Navrhovaná silnice I. třídy I/50 (Holubice) – Uherské Hradiště – Uherský Brod – (Slovensko)
 4. Navrhovaná silnice I. třídy I/55 Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh – (Veselí nad Moravou)
 5. Navrhovaná silnice I. třídy I/49, I/69 Otrokovice – Zlín – Zádveřice – Vizovice – Liptál – Vsetín
 6. Navrhovaná výhledová rezerva pravobřežní přeložky silnice I/49 Otrokovice – Zlín – Zádveřice
 7. Navrhovaná silnice I. třídy I/57 Horní Lideč – Brumov Bylnice – (Slovensko)
 8. Stávající silnice I/54 (Blatnice pod sv. Antonínem) – Strání – (Slovensko)
 9. Stávající silnice I/58 Rožnov p. R. – (Příbor – Ostrava – Polsko)
 10. Stávající silnice I. třídy I/71 Uherský Ostroh – (Blatnice pod sv. Antonínem – Slovensko)

11. Stávající silnice I/56 (I/35 – hranice kraje)

Navrhovaná dálnice D1

(VYŠKOV) – KROMĚŘÍŽ – HULÍN – (PŘEROV – LIPNÍK NAD BEČVOU)

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie D26,5/120 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s výhradně dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba dálnice v úseku Kroměříž východ – Lipník nad Bečvou navazující na již dokončenou dálnici D1 Praha – Brno – Vyškov – Kroměříž východ a D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava – Polsko. Výstavba komunikace obsahuje stavební úsek na území Zlínského kraje:

- Kroměříž východ – (Říkovice)

V trase dálnice na území kraje jsou předpokládána 4 významné mimoúrovňové křižovatky:

- MÚK se stávající I/47 a II/367 u Kroměříže (v provozu)
- MÚK se stávající III/4327 s následným připojením přeložené II/432 (východní obchvat Kroměříže) a stávající I/47 (v provozu)
- MÚK se stávající I/55 u Hulína
- MÚK s novými komunikacemi R49 a R55

Širší souvislosti a závazky výstavby komunikace:

Trasa dálnice procházející územím kraje je součástí transevropského multimodálního dopravního koridoru VI.B, páteřní sítě TEN-T.

Výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 dle usnesení vlády č. 929/2009 a Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Dálnice umožní napojení Zlínského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na silnicích I/47 v úseku Kroměříž – Hulín a I/55 v úseku Hulín – Přerov.

Navrhovaná silnice I. třídy R 49

HULÍN – FRYŠTÁK – LÍPA – VIZOVICE – POZDĚCHOV – HORNÍ LIDEČ – (SLOVENSKO)

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R25,5/120 a R25,5/80 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní rychlostní silnice navazující na dálnici D1 a pokračující jako R6 na slovenském území. Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- Hulín – Fryšták
- Fryšták – Lípa
- Lípa – Pozděchov
- Pozděchov – Horní Lideč
- Horní Lideč – hranice ČR/SR

V trase silnice je navrženo 8 významných mimoúrovňových křižovatek:

- MÚK Hulín s D1 a R55
- MÚK Třebětice s II/432
- MÚK Holešov (II/490)
- MÚK Fryšták s II/490
- MÚK Lípa (Zádveřice) s II/491 nebo i s I/49
- MÚK Vizovice s I/49
- MÚK Pozděchov s novou I/57
- MÚK Horní Lideč (Valašské Příkazy) se stávající I/57

Úseky Veselá – Lípa a Lípa– Vizovice povedou v souběhu se silnicemi II/491 dvoupruh a I/49 dvoupruh. Úsek silnice mezi Pozděchovem a Lačnovem je řešen tunelem.

Ve stávajícím stavu je projektová dokumentace je zpracována ve stupni technické studie, trasa je navržena ve variantním řešení, o výběru výsledné varianty bude teprve rozhodnuto.

Širší souvislosti a záměry výstavby komunikace:

Výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 dle usnesení vlády č. 929/2009 a Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008 jako veřejně prospěšná stavba s označením PK01.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Neexistuje kapacitní silniční tah ve směru západ – východ, jehož prostřednictvím by se realizovala tranzitní doprava, chybí kapacitní dopravní propojení České a Slovenské republiky v prostoru střední Moravy, které jsou součástí TEN-T (diskusní materiál) o politice transevropských dopravních sítí. Předpokládané výhledové intenzity dopravy na nové silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 6-30tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Rychlostní silnice umožní propojení dálniční sítě České republiky a Slovenska a kvalitní spojení centrální části kraje se Slovenskem a Valašskem. Po jejím zprovoznění dojde k částečnému snížení dopravní zátěže na silnicích I/49 a I/69 a k odlehčení silnicím s mezinárodním provozem I/50 (E50) a I/35(E442). Zprovoznění komunikace v návaznosti na navrhovaný silniční tah Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřechov umožní převedení mezinárodní trasy E442 směrem k hraničnímu přechodu Střelná – Lysá pod Makytou a současně zlepšení kvality životního prostředí v oblasti CHKO Beskydy.

Otevřené problémy a alternativy:

Výhledové dopravní řešení v oblasti Zádveřic napojující R49 na stávající silniční síť, včetně spojení s výhledovou pravobřežní přeložkou, se při modelování dopravy ukázalo jako neefektivní, protože neumožňuje dostatečně řešit rozpad intenzit bez převedení významné části dopravy na stávající nevyhovující silniční síť procházející obytnou zástavbou. Z hlediska funkčnosti jednoznačně doporučujeme řešit MÚK Lípa jako tříprahovou mimoúrovňovou křižovatku typu T s jedním mostním objektem či dvě rozštěpová křížení R49 s II/491 a I/49 (případně pravobřežní silnicí). Vzhledem k vzdálenosti navrhovaných křižovatek MÚK Vizovice a MÚK Fryšták doporučujeme řešit připojení ve variantě tříprahové mimoúrovňové křižovatky typu T s jedním mostním objektem MÚK Lípa plnými vazbami s připojením na silnici II/491. Předložené řešení ŘSD ČR, zpracované firmou Mott MacDonald Akce R 49 v úseku Fryšták – st. hranice ČR/SR Stavba 4902.2 Fryšták – Lípa km 19.00 – 32.500 B Výkres B.2 Situace zájmového území – varianta Lípa viz. obr. níže doporučujeme prověřit za účelem přepracování dle ČSN 736102 kap. 7.2.3.2 a, na uspořádání A dle předpokládaných silnějších pohybů Vizovice – Zlín oproti pohybům Fryšták – Zlín v křižovatce. Pro toto řešení doporučujeme změnu výhledové rezervy ZÚR pravobřežní přeložky silnice I/49 z přímého připojení na R49 na připojení II/491 v prostoru připojení MÚK Lípa na II/491.

Navrhované řešení musí umožnit zachování stávajících silnic II/491 Veselá – Lípa a I/49 Lípa – Vizovice ve dvoupruhovém vedení v souběhu s R49, které v současné době plní funkci obchvatů obcí bez zpoplatnění pro krátké cesty krajského významu. Toto řešení je vyhovující i z hlediska připojení silnice II/492 v Zádveřicích na nadřazenou dopravní síť I/49.

Problémové úseky je nutné dále detailně studijně prověřit včetně výškového řešení a prokázání dostatečné výkonnosti křižovatek přivaděč MÚK Lípa – II/491 – (Pravobřežní silnice) a I/49 s II/491 z důvodu významných změn v intenzitách i směřování dopravních proudů na těchto silnicích v blízkosti MÚK Lípa. Doplnit intenzity v obci pokud nedojde k peážím.

Konečné řešení bude vybráno na základě Stanoviska MŽP.



Obr. Všesměrná mimoúrovňová křižovatka typu T s jedním mostním objektem uspořádání ale ČSN 736102 7.2.3.2 uspořádání B MÚK Lípa dle ŘSD ČR 01/2009

Navrhovaná silnice I. třídy R 55

HULÍN – OTROKOVICE – UHERSKÉ HRADIŠTĚ – (HODONÍN – BŘECLAV)

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie R25,5/100(110) s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní rychlostní silnice navazující na dálnici D1.

Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

- Hulín – Skalka (v současnosti ve stavbě)
- Otrokovice obchvat – severovýchod (v současnosti v provozu).
- Otrokovice obchvat – jihovýchod
- Napajedla – Babice
- Babice – Staré Město sever
- Staré Město sever – Staré Město jih
- Staré Město jih – (Moravský Písek)

V trase silnice na území kraje je navrženo 9 významných mimoúrovňových křižovatek:

- MÚK Hulín s novými komunikacemi D1 a R49

- MÚK Hulín Východ s II/432
- MÚK Otrokovice sever s následným připojením na stávající I/55 a v rezervě s pravobřežní přeložkou silnice I/49
- MÚK Otrokovice se stávající silnicí I/49 s následným připojením na I/55
- MÚK Napajedla se stávající I/55 severně Napajedel
- MÚK Babice s III/43220
- MÚK Staré Město sever se severním připojením Uherského Hradiště
- MÚK Staré Město jih s I/50 (jižní obchvat Uherského Hradiště)
- MÚK Nedakonice s II/427

Vzhledem ke vzdálenosti křižovatek bude zažádáno o souhlas s odchýlným řešením od ČSN 736101 čl. 11.2 a tabulky 21 ČSN 73 6101 o vzájemné vzdálenosti křižovatek pro MÚK Babice – MÚK Staré Město sever a MÚK Staré Město jih – MÚK Nedakonice. Do doby vydání souhlasu s odchýlným řešením doporučujeme předmětné MÚK do územní rezervy.

Širší souvislosti a záměry výstavby komunikace:

Trasa rychlostní silnice je součástí doplňkové sítě TINA (proces posouzení potřeb dopravní infrastruktury zemí EU). Výstavba dálnice je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 dle usnesení vlády č. 929/2009 a Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na rychlostní silnici v roce 2030 se pohybují na úrovni cca 13-25tis. voz./den. Stávající silnice I/55 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (33%), vysoký podíl těžkých vozidel (30%) a vysokou závažnost dopravních nehod.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Rychlostní silnice umožní napojení západní části Zlínského kraje na dálniční síť. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím ve směru sever – jih a ke zlepšení dopravní situace na stávající silnici I/55 a II/497 odvedením části zátěže.

Navrhovaná silnice I. třídy

PALAČOV – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – VSETÍN – POZDĚCHOV

(tvořena nově vybudovanými úseky silnic I/35 a I/57)

Popis cílového stavu:

Směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace kategorie S24,5/80 s mimoúrovňovými kříženími vedená v nové stopě s rozhodující dopravní funkcí v území. V úseku Ústí – Pozděchov ve dvoupruhovém vedení s rezervou čtyřpruhového vedení.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba kompletní silnice s napojením na rychlostní silnici R48 (na severu) a na rychlostní silnici R49 (na jihu). Výstavba komunikace je rozdělena na následující stavební úseky:

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- (Palačov) – Lešná
- Lešná – Valašské Meziříčí
- Valašské Meziříčí – Jarcová
- Jarcová – Bystřička
- Bystřička – Semetín
- Vsetín obchvat (rozšíření stávajícího polovičního profilu)
- Vsetín – Valašská Polanka
- Valašská Polanka – R49

V trase silnice na území kraje je navrženo 13 významných mimoúrovňových křižovatek:

- MÚK se stávající I/35 u Příluk
- MÚK Bynina s novou komunikací I/35 (severovýchodní obchvat Valašského Meziříčí)
- MÚK Poličná s II/150 ve Valašském Meziříčí
- MÚK Podlesí
- MÚK Jarcová
- MÚK Bystřička
- MÚK Ratiboř
- MÚK Vsetín sever (se silnicí I/69 v místní části Rokytnice)
- MÚK Vsetín jih (ulice Generála Klapálka)
- MÚK s II/487 v Ústí
- MÚK Valašské Polanky s I/49
- MÚK Pozděchov s R49

Při výstavbě bude využit již vybudovaný západní obchvat Vsetína v polovičním profilu silnice.

Širší souvislosti a záměry výstavby komunikace:

Výstavba silnice I. tř. je zařazena v dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 dle usnesení vlády č. 929/2009 a Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na nové silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 10-20 tis. voz./den. Stávající silnice I/57 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (47%), vysoký podíl těžkých vozidel (21%) a vysokou dopravní nehodovost.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Silnice umožní napojení východní části Zlínského kraje na síť rychlostních silnic a dálnic. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému zkvalitnění průjezdnosti územím

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

ve směru sever – jih, zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín a ke zlepšení spojení Valašska se Zlínem (navazující R49).

Dopravní zátěže na stávajících silnicích I/57, I/35, I/69 a I/49 se výstavbou nové silnice výrazně sníží, část zátěže bude rovněž odvedena ze silnice I/58. Významným výsledným efektem je rovněž zlepšení kvality životního prostředí v oblasti Beskyd.

Otevřené problémy a alternativy:

Vzhledem k výhledové dopravní zátěži v úseku II/487 Ústí – R49 Pozdřechov 10 tis. vozidel, lze komunikaci realizovat v tomto úseku v kategorii S 11,5/90 s rezervou pro rozšíření na kategorii S22,5/100.

Navrhovaná silnice I. třídy

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – ROŽNOV POD RADHOŠTĚM – HORNÍ BEČVA – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I/35 a částečně její přeložkou)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S11,5/80 vedená částečně v nové stopě s dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Výstavba severovýchodního obchvatu Valašského Meziříčí a úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v nové stopě v kategorii S11,5/80 a instalace ochranných dělicích ostrůvků na průtazích obcemi v úseku Valašské Meziříčí – státní hranice.

Širší souvislosti a závazky:

Trasa silnice je součástí Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem AGR (tah E442) a je popsána v Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje z roku 2008 jako veřejně prospěšná stavba s označením PK06.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb a opatření:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 jsou max.16 tis. voz./den. Stávající silnice I/35 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (37%) a vysoký podíl těžkých vozidel (24%).

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení kapacity v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, odstranění kritických míst v Zašové a Zubří a ke zvýšení kvality, plynulosti a bezpečnosti dopravy na celém tahu.

Otevřené problémy a alternativy:

Dle analytické části je připravena rekonstrukce významné křižovatky I/35xIII/48611 a její zvýšení výkonnosti. Z doložených podkladů ke stavbě není zřejmá výhledová výkonnost a není tedy jasné zda dojde či nedojde k vyčerpání výkonnosti v návrhovém období. Modelová intenzita v intravilánu je 22,5 tis. voz. za 24 hod.

obousměrně. Doporučujeme doplnit hodnocení výhledové silniční sítě v intravilánu města a přijmout odpovídající rozhodnutí s možným zařazením obchvatu do ZÚR. Doporučujeme prověřit průtah I/35 Rožnova pod Radhoštěm samostatnou studií s vymezením výhledové rezervy křižovatek.

Navrhovaná silnice I. třídy

(HOLUBICE)- UHERSKÉ HRADIŠTĚ - UHERSKÝ BROD – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I/50)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S11,5/70 - S11,5/100 s dopravní funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Výstavba obchvatu Bánova a obchvat Starý Hrozenkov v kategorii S 11,5, homogenizace ostatních úseků silnice na kategorii S11,5 a odstranění kritických míst (přestavba křižovatky se silnicí II/433).

Širší souvislosti a závazky výstavby:

Trasa silnice je součástí Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem AGR (tah E50).

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 6-15 tis. voz./den. Stávající silnice I/50 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (37%), vysoký podíl těžkých vozidel (27%).

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení kapacity v úseku Uherský Brod – Bánov - (Slovensko) ke zvýšení kvality a plynulosti dopravy na celém tahu. Po dokončení homogenizace a napojení na rychlostní silnici R2 na hranicích se Slovenskou republikou bude silnice I/50 plnit funkci mezinárodního tahu E50.

Otevřené problémy a alternativy:

Obchvat Starého Hrozenkova v současné době nesleduje MD ani ŘSD ČR a to z důvodů technické a finanční náročnosti a z důvodu průchodu prosazovaného obchvatu I. stupněm CHKO. ÚPo Starý Hrozenkov - podle sdělení MD – preferuje severní variantu obchvatu, která není identická s jižní variantou v ZÚR. Záměr bude prověřen v rámci aktualizace ZÚR ZK.

Navrhovaná silnice I. třídy

KUNOVICE – OSTROŽSKÁ NOVÁ VES – UHERSKÝ OSTROH – (VESELÍ NAD MORAVOU)

(tvořena stávající silnicí I/55)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 - S11,5/80 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Navrhovaná výhledová rezerva obchvatu Uherského Ostrohu a Ostoržské Nové Vsi v kategorii S9,5/80 a návrh výstavby nového připojení I/50 – I/55 (obchvat Kunovic).

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 6-13 tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zlepšení dopravní situace na průtahu Kunovicemi a vytvoření výhledové rezervy pro výhledové intenzity na průtazích Uherským Ostrohem a Ostoržskou Novou Vsí.

Otevřené problémy a alternativy:

V případě, že nebude vystavěn obchvat Kunovic dojde k vyčerpání kapacity stávající komunikace I/55 v intravilánu města ve stávajícím stavu ve dvoupruhovém uspořádání s plánovanou intenzitou 18 tis. voz. za 24 hodin obousměrně (výhledové intenzity po realizaci R55 roku 2030). Z důvodu nutnosti zajistit plynulost dopravy je vhodné výstavbou obchvatu Kunovic odvést 4000 vozidel mimo předmětný dvoupruhový úsek s řízenými křižovatkami SSZ.

Rozpor je mezi dvěma stanovisky ŘSD ČR čj. 1718-10-ŘSD-10313, ze dne 13. 4. 2010) a Ministerstva dopravy ČR, zaslaných dopisem, čj. 573/2009-910-UPR/2-Ma, ze dne 24. 05. 2010. Variantně je předmětný úsek předpokládán k přeřazení do sítě silnic II. tř. pod číslem II/655, v tom případě Zlínský kraj převezme předmětný úsek po dostavbě R55 v celé délce za podmínek majetkoprávního vypořádání předmětného úseku, odstranění výkonnostních problémů v návrhovém období 20 let (vyžadovaná výkonnost pro návrhové období je E pro intravilánové úseky a C pro extravilánové úseky) a za podmínky odstranění případného překračování hygienických limitů v zastavěném území dle zákona 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná silnice I. třídy

OTROKOVICE – ZLÍN – ZÁDVEŘICE – VIZOVICE – LIPTÁL – VSETÍN

(tvořena stávajícími silnicemi I/49, I/69)

Popis cílového stavu:

Pro výhledové období doporučujeme stávající silnici rekonstruovat na čtyřpruhové vedení v celém úseku R55 – R49 (MÚK Lípa). Dvoupruhová komunikace kategorie S11,5/80 v úseku II/491 Lípa - Vizovice, dvoupruhová komunikace kategorie S9,5/70 v úseku Vizovice – Vsetín. Výhledově by tah Otrokovice – Zlín – Vizovice – Liptál – Vsetín měl být přečíslován na silnici I/69 po realizaci R49 v úseku D1 – I/57.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Homogenizace silnice I/69 v úseku Vizovice – Vsetín na kategorii S9,5/70, instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi v úseku Vizovice – Vsetín a případná realizace stoupacích pruhů v oblasti Syrákova a prioritní realizace narovnání silnice I/69 obchvatem Lutoniny (v přípravě) vzhledem k časovému horizontu výstavby R49 v úseku Lípa - Pozděchov.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy se pohybují v rozmezí 14 – 40 tis. voz./den, kdy stávající dvoupruhové úseky nebudou schopny převést výhledové intenzity prioritně v úseku Otrokovice – Zlín a následně dojde k vyčerpání výkonnosti v úseku Zlín,Obecniny – Lípa s předpokládanou kvalitou dopravy D, dle ČSN nevyhovující stav.

Předpokládané výhledové intenzity dopravy Zádveřice – Vizovice kolem 6-15tis. voz./den a v úseku Vizovice – Vsetín kolem 2-6 tis. voz./den. Místní dopravní závada směrového vedení průtahu obce Lutonina, která si zachová svou podstatu i po převedení silnice do silnic II. tř v případě, že nedojde k výstavbě narovnání silnice I/69 obchvatem Lutoniny.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Zkapacitněním komunikace dojde ke zvýšení výkonnosti úseků, které jsou dostatečné pro návrhové období roku 2030. Pro toto období je uvažována rezerva úrovně kvality dopravy C cca 10 tis. voz./den obousměrně.

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy zejména v intravilánech obcí.

Otevřené problémy a alternativy:

Možnou alternativou je realizace nové Pravobřežní kapacitní komunikace v úseku Otrokovice – Zlín ve čtyřpruhovém uspořádání kategorie MS 21,5/70 – MS 25/80. Po její realizaci lze stávající stopu I/49 převést na kategorii MS2 či MS4 s pásy vyhrazenými pro vozidla veřejné dopravy.

Obec Želechovice nad Dřevnicí zásadně odmítá rozšíření silnice I/49 v intravilánu obce.

Doporučujeme prověřit možnost vedení čtyřpruhové komunikace obcí Želechovice nad Dřevnicí a případně hledat nové technické řešení zajištění dostatečné výkonnosti silnice I/49 v tomto úseku například realizací obchvatu Želechovic nad Dřevnicí v trase pravobřežní komunikace s připojením na R49. Obchvat Želechovic nad Dřevnicí by v tom případě měl plnit funkci přeložky silnice I. tř. s cílem zajistit kapacitu východního přivaděče Zlína na R49 a zajistit dodržování limitů hluku dle zákona 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Výhledové intenzity dopravy roku 2030 v úseku Vizovice – Vsetín nejsou dostatečným argumentem pro rozšíření silnice I/69 na kategorii S9,5/70. Vybudování stoupacích pruhů v oblasti Syrákova doporučujeme sledovat pouze s ohledem na případné zpomalení postupu realizace výhledové R49 v úseku Lípa – Pozděchov a veřejnou autobusovou dopravu. Po dostavbě navrhované silnice R49

a navazující nové silnice I/57 lze předpokládat převedení převážné části dopravního zatížení do těchto tahů při současném omezení průjezdné nákladní dopravy (nad 7 tun) na stávající silnici I/69.

Otevřeným problémem zůstává způsob spojení a křížení řešeného silničního tahu I/49 – I/69 s navrhovanou rychlostní silnicí R49 a s plánovanou Pravobřežní komunikací v oblasti Zádveřic. Z hlediska funkčnosti jednoznačně doporučujeme řešit MÚK s R49 jako všesměrnou tříprakovou mimoúrovňovou křižovatku s jedním mostním objezdem typu T, nejlépe uspořádání A případně B MÚK Lípa připojenou na II/491 s případným pokračováním pravobřežní komunikace či dvě rozštěpová křížení R49 s II/491 a I/49 (případně pravobřežní silnicí). A ponechání stávající I/49 v úseku křižovatka s II/491 po Vizovici ve stávajícím dvoupruhovém vedení s funkcí obchvatu Zádveřic a připojení II/492 na Luhačovice.

Upozorňujeme, že v případě vedení výhledové I/69 v peáži po R49 dojde k významnému nárůstu intenzit dopravy na krajských silnicích III/0469 a III/0495 v intravilánu obce Zádveřice.

Navrhovaná silnice

OTROKOVICE – ZLÍN – ZÁDVEŘICE

(pravobřežní komunikace)

Pro výhledové období doporučujeme koridor silnice držet jako rezervu kapacit stávající I/49. Je nutné, aby budoucí komunikace splňovala dva základní parametry:

- na území Zlínského kraje by měla umožnit napojení města Zlína na síť rychlostních komunikací a výhledovou dálniční síť ČR. Významným prvkem je rovněž vzájemné propojení měst Otrokovic, Zlína a Zádveřice (R49) kapacitní komunikací. Ve východní části, kde má tvořit obchvat Želechovic nad Dřevnicí komfortní komunikací vyšší kategorie s minimem rychlostních a kvalitativních omezení. Potřebnost nové komunikace v tzv. Podřevnickém koridoru je již dnes dána dlouhodobými kapacitními problémy stávající silnice I/49 zejména ve dvoupruhových úsecích Otrokovice – Malenovice a Zlín, Obeciny – Zádveřice, přičemž lze předpokládat, že dostavbou stávající silnice I/49 na nedělený čtyřpruh bude možné výhledové objemy dopravy kapacitně pokrýt do roku 2030 s rezervou na úsecích 10 000 vozidel (na základě modelového výpočtu výhledových intenzit dopravy).
- na území města Zlína by měla v nejvyšší možné míře vyhovovat potřebám města a pomoci tak přetěžovanému páteřnímu tahu silnice I/49. Kategorie nové komunikace musí odpovídat rozsahu obsluhovaného území, očekávaným výhledovým vazbám a předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy. Trasa nové sběrné komunikace by však měla pokrýt dopravní poptávku ve vyšší kvalitě, přičemž způsob a interval napojení na území by měl odpovídat jak potřebám řešení dopravních vazeb, tak územním potřebám. Počet křižovatek a délky mezikřižovatkových úseků však nesmějí znehodnotit jednoznačně sběrnou funkci této komunikace s ohledem na řešení regionálních vazby (Otrokovice – Zlín – Vizovice) i nadregionálních

vztahů (propojení rychlostních komunikací R55 a R49, napojení na dálniční síť).

Parametry nové komunikace v tzv. Podřevnickém koridoru je nutno stanovit na základě precizního vymezení její funkce s ohledem na výhledové urbanistické a demografické uspořádání území a odhadované intenzity dopravy, které je nutno stanovit jako průmět výhledových mezioblastních vazeb Zlínského kraje do předpokládaného dopravního uspořádání komunikační sítě. V této souvislosti je však nutný soulad města Zlína a Zlínského kraje v názoru na novou silnici v tzv. Podřevnickém koridoru a na její funkci v území.

Popis cílového stavu:

Komunikaci doporučujeme držet jako výhledovou rezervu s parametry směrově rozdělené čtyřpruhové komunikace kategorie MS 21,5/70 – MS 25/80 s mimoúrovňovými i úrovněmi kříženími vedená v nové stopě se sběrnou funkcí.

Charakteristika navrhované stavby:

Nová výstavba silnice na pravém břehu řeky Dřevnice propojující silnice R55 a R49. V současné době je v trase silnice navržena řada mimoúrovňových křížení řešících napojení jednotlivých částí Zlína na komunikaci, přičemž úsek procházející městem je řešen dvěma tunely.

Širší souvislosti a záměry výstavby komunikace:

Potřeba silnice je zařazena v PÚR ČR 2008 jako nové propojení R55 s rozvojovým záměrem koridoru R49.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují okolo 6-30tis. voz./den, ve vnější a tranzitní dopravě s převažujícími vazbami od jihozápadu. Stávající silnice I/49 vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (42%), vysoký podíl těžkých vozidel (20%) a velmi vysokou dopravní nehodovost.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Nová silnice umožní přímé napojení Zlína na R 55 a R49 na východě. Po jejím zprovoznění dojde k výraznému snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/49 v úseku Otrokovice – Zlín - Zádveřice a k výraznému zlepšení dopravní situace v centru krajského města Zlína.

Otevřené problémy a alternativy:

Východní část přeložky musí plnit funkci přivaděče na R49 na východě Zlína, kde není podoba MÚK Lípa stabilizovaná. Stavbu je nutné detailně posoudit zejména s ohledem na funkčnost křižovatek a vzdálenosti MÚK na R49.

Navrhovaná silnice I. třídy

HORNÍ LIDEČ – BRUMOV-BYLNICE – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I/57)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Doporučujeme držet výhledovou rezervu obchvatu Brumova-Bylnice v kategorii S9,5/70, a výstavba obchvatu Valašských Klobouků (včetně obchvatu Poteč a Valašských Příkazů) v kategorii S9,5/70. Doporučujeme realizovat úpravy vedení silnice ve stávající stopě, homogenizaci tahu na kategorii S9,5/70 a bezpečnostní prvky na průtahu Brumova – Bylnice. V současné době jsou známy 3 varianty obchvatu Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky. Výběr vhodného trasování obchvatu musí být proveden technickou studií včetně posouzení dopadu na životní prostředí a hlukové zátěže na obyvatelstvo. Tuto trasu doporučujeme homogenizovat na kategorii S9,5/70.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 dosahují až 9 tis. voz./den. Silnice vykazuje nevyhovující směrové a šířkové parametry.

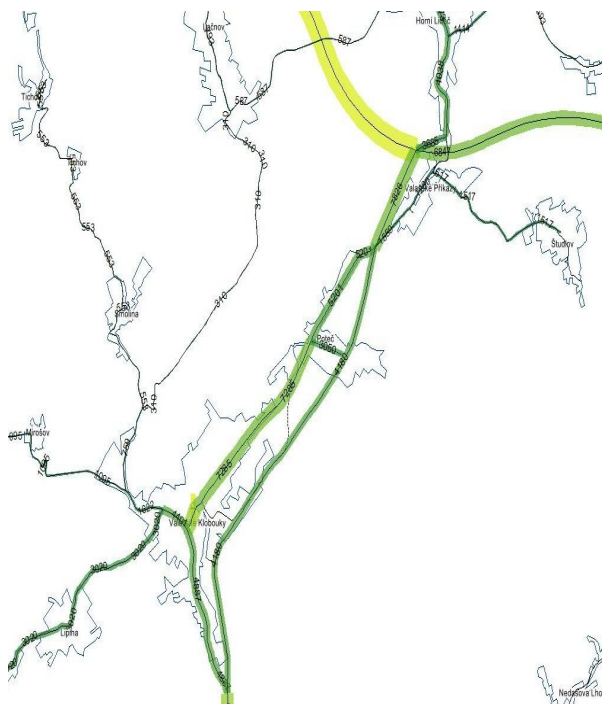
Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zlepšení dopravního spojení jižního Valašska se Slovenskem.

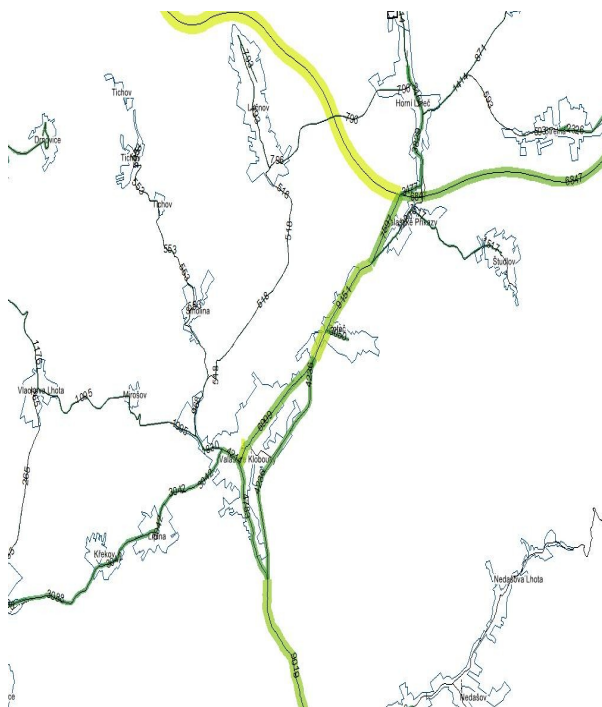
Otevřené problémy a alternativy:

Alternativně lze sledovat homogenizaci nedostatečného šířkového uspořádání komunikace (6,5 m – 6,9 m) na kategorii S7,5/60 ve stávající stopě, a to s ohledem na případné urychlení postupu výstavby R49. Pokud se i po zprovoznění těchto staveb prokáže opodstatněnost dostavby rezervy přeložky Brumov - Bylnice, pak bude nutno celou trasu homogenizovat na kategorii S9,5/70.

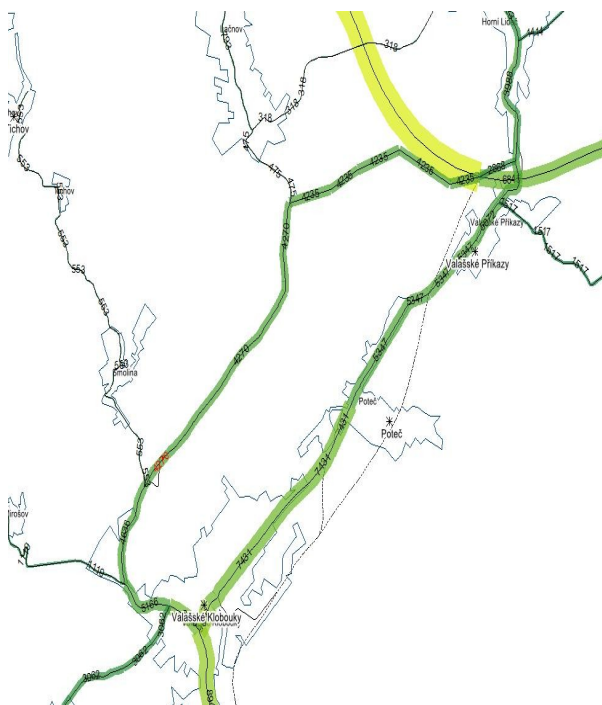
Obchvat Valašských Klobouků (včetně obchvatu Valašských Příkazů a obce Poteč) doporučujeme prověřit z hlediska technického řešení napojení na MÚK Horní Lideč.



Obr: Alternativní západní obchvat Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky varianta 1 (2030)



Obr: Alternativní západní obchvat Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky varianta 2 (2030)



Obr: Alternativní západní obchvat Valašské Příkazy – Poteč – Valašské Klobouky varianta 3 (2030)

Navrhovaná silnice I. třídy

(BLATNICE POD SV. ANTONÍNEM) – STRÁNÍ – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I/54)

Silnice je dopravně potřebná s ohledem na celkové řešení cílového stavu výhledové silniční sítě Zlínského kraje. Nevytváří žádné územní nároky ani nevyžaduje realizaci nákladných obchvatů a přeložek. Předpokládá se stabilní vývoj dopravních intenzit. Silnice navazuje na tah *Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové – ČR, který je dle KURS Změny a doplňky č. 1 zařazen do nadregionálních tahů.*

Otevřené problémy a alternativy:

Stávající silnici I/54 lze výhledově přeřadit do silnic II. tříd. Přerazení nevytváří žádné územní nároky ani nevyžaduje realizaci nákladných obchvatů a přeložek.

Navrhovaná silnice I. třídy

ROŽNOV POD RADHOŠTĚM – (FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM – PŘÍBOR – OSTRAVA)

(tvořena stávající silnicí I/58)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Instalace ochranných dělících ostrůvků pro vyšší bezpečnost pěší dopravy.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 byly odhadnuty kolem 10 tis. voz./den (předpokládá se, že do roku 2030 budou na území Moravskoslezského kraje realizovány významné dopravní stavby umožňující převedení části dopravního zatížení na silniční tah Valašské Meziříčí – Palačov s napojením na R48 ve směru na sever a severovýchod, resp. na D1 ve směru na západ). Ovšem silnice I/58 má významnou funkci vzhledem k CHKO Beskydy a její stávající i výhledové turistické atraktivnosti.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb a opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Stávající silnice I. třídy

UHERSKÝ OSTROH – (BLATNICE POD SV. ANTONÍNEM – SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I. třídy I/71)

Silnice je dopravně potřebná s ohledem na celkové řešení cílového stavu výhledové silniční sítě Zlínského kraje. Nevytváří žádné územní nároky ani nevyžaduje realizaci nákladných obchvatů a přeložek. Předpokládá se stabilní vývoj dopravních intenzit.

Otevřené problémy a alternativy:

Stávající silnici I/71 lze výhledově přeřadit do silnic II. tříd. Přeřazení nevytváří žádné územní nároky ani nevyžaduje realizaci nákladných obchvatů a přeložek.

Navrhovaná silnice I. třídy

I/35 – (HRANICE KRAJE)

(tvořena stávající silnicí I/56)

Silnice je dopravně potřebná s ohledem na celkové řešení cílového stavu výhledové silniční sítě Zlínského kraje. Nevytváří žádné územní nároky ani nevyžaduje realizaci nákladných obchvatů a přeložek. Předpokládá se stabilní vývoj dopravních intenzit.

5.1.7 Silniční tahy krajského významu

Na území Zlínského kraje jsou navrhovány následující výhledové silniční tahy krajského významu (všechny jsou navrženy k zařazení do kategorie silnic II. třídy):

- Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
- Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Brumov-Bylnice
- Ústí u Vsetína – Velké Karlovice – (Slovensko)
- Kunovice – Hluk – Slavkov
- Kroměříž – Zdounky – Koryčany – (Kyjov – Hodonín)
- Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice
- Holešov – Fryšták – Zlín
- Zlín – Bohuslavice u Zlína – Biskupice – Uherský Brod – Dolní Němčí
- Uherské Hradiště – Bílovice – Bohuslavice u Zlína
- Zádveřice – Dolní Lhota – Slavičín
- Valašská Polanka – Horní Lideč
- Bystřice pod Hostýnem – (Teplice nad Bečvou)
- (Prostějov – Přerov) – Bystřice pod Hostýnem – Jablůnka
- Prostřední Bečva – Hutisko-Solanec – Velké Karlovice
- (Nový Jičín) – Valašské Meziříčí
- (Hranice na Moravě) – Valašské Meziříčí
- (Vyškov – Nezamyslice) – Kroměříž
- (Přerov – Říkovice) – Břest – Hulín

Navrhovaná silnice II. třídy

KROMĚŘÍŽ – HULÍN – HOLEŠOV – BYSTRICE POD HOSTÝNEM – VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ

(tvořena stávajícími silnicemi I/47, II/432, II/438 a II/150)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 – S11,5/80 s převažující obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Rozšíření silnice v úseku Hulín - Bystřice pod Hostýnem na kategorii S11,5/80, stabilizace výhledové rezervy obchvatu Bystřice pod Hostýnem, stabilizace výhledové rezervy v úseku Bystřice pod Hostýnem - Police a výstavba nového úseku Police - Valašské Meziříčí v nové stopě v kategorii S9,5/80. Na celém tahu doporučujeme realizaci dopravně bezpečnostních prvků zejména v intravilánech obcí.

Stavbu nového průtahu Holešova nedoporučujeme sledovat na základě intenzit dopravy a požadavku města Holešov.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 2–10 tis. voz./den. Stávající tah silnic vykazuje vysoký podíl průjezdních úseků (41%) a velké množství závad v šířkovém uspořádání a směrovém vedení trasy. Podíl těžkých vozidel zde činí 17%.

Rozhodující přínosy a efekty výstavby:

Realizací dojde ke snížení intenzit dopravy v intravilánu, zvýšení plynulosti dopravy a bezpečnosti dopravy.

Navrhovaná silnice II. třídy

UHERSKÝ BROD – BOJKOVICE – SLAVIČÍN – BRUMOV-BYLNICE

(tvořena stávající silnicí II/495)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová komunikace kategorie S9,5/70 s převažující obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Zachování rezervy přeložek a obchvatů obcí Bojkovice, Šumice, Nezdenice, Záhorovice, Pitín a realizaci propojení Újezdec v kategorii S9,5/70 a rozšíření ostatních úseků tahu na kategorii S9,5/70.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 jsou 1- 8 tis. voz./den. Stávající tah silnic vykazuje velké množství závad v šířkovém uspořádání a směrovém vedení trasy.

Rozhodující přínosy a efekty výstavby:

Realizací uvedených staveb dojde ke zvýšení plynulosti a kvality dopravy. Na celém tahu doporučujeme realizaci dopravně bezpečnostních prvků zejména v intravilánech obcí.

Otevřené problémy a alternativy:

Doporučujeme studijně prověřit možnost úprav šířkového, směrového i výškového vedení trasy v úseku Hrádek – Brumov-Bylnice, včetně napojení na přeložku silnice I/57 Brumov-Bylnice – Slovensko, minimálně v kategorii S9,5/70.

Navrhovaná silnice II. třídy

ÚSTÍ U VSETÍNA – VELKÉ KARLOVICE – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí II/487)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 - S9,5/70 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Homogenizace úseku Ústí u Vsetína – Nový Hrozenkov na kategorii S9,5/70 v extravilánových úsecích, instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi a omezení průjezdné nákladní dopravy na Slovensko.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici jv roce 2030 jsou v úseku Ústí u Vsetína - Velké Karlovice jsou max. 5-8 tis. voz./den, v úseku Velké Karlovice - hranice ČR/SR 1 tis. voz./den. Významným hlediskem pro omezení průjezdné nákladní dopravy je ochrana přírody v CHKO Beskydy.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb a opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Navrhovaná silnice II. třídy

KUNOVICE – HLUK – SLAVKOV

(tvořena stávající silnicí II/498)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Výstavba obchvatu Hluku a Kunovic v kategorii S9,5/70, rozšíření tahu na kategorii S9,5/70 a instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 2-7tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zlepšení dopravní situace na průtahu městem Hluk a Kunovice, ke zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a k celkovému zkvalitnění tahu.

Otevřené problémy a alternativy:

Obchvat obce Dolní Němčí doporučujeme držet jako výhledovou rezervu s ohledem na předpokládanou intenzitu dopravy cca 5 tis. voz./den.

Navrhovaná silnice II. třídy

KROMĚŘÍŽ – ZDOUNKY – KORYČANY – (KYJOV – HODONÍN)

(tvořena stávajícími silnicemi II/367,II/47, II/432)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 - S9,5/70 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Rozšíření silnice v úseku Kroměříž - Zdounky na kategorii S9,5/70 a odstraňování kritických míst v celém tahu. Výstavba východního obchvatu Kroměříže.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 3-5tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zkvalitnění obsluhy území a ke zlepšení dopravní situace v Kroměříži.

Otevřené problémy a alternativy:

Obchvat obce Roštín nedoporučujeme nadále sledovat s ohledem na předpokládané intenzity 2 tis. voz./den s převažujícím charakterem regionální a místní dopravy.

Navrhovaná silnice II. třídy

HULÍN – TLUMAČOV – OTROKOVICE – NAPAJEDLA – STARÉ MĚSTO – UHERSKÉ HRADIŠTĚ – KUNOVICE

(tvořena stávající silnicí I/55)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Homogenizace úseku Hulín - Tlumačov na kategorii S9,5/80 a instalace ochranných dělicích ostrůvků na průtazích obcemi. Omezení tranzitu nákladní dopravy na alternativní trase k R55. Výstavba severního propojení R55 - severního obchvatu Uherského Hradiště II/497 a I/55 na ulici Velehradská třída v kategorii S20,75/70.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 2-6 tis. voz./den v extravilánu, na obchvatu Uherského Hradiště 13 tis. voz./den a 23 tis. voz./den na průtahu Uherským Hradištěm.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedené stavby dojde ke zlepšení dopravní situace na průtahu Uherským Hradištěm, Starým Městem a navrhované ochranné dělící ostrůvky zvýší bezpečnost pěší dopravy.

Otevřené problémy a alternativy:

Je nutné věnovat zvýšenou pozornost průtahu Uherským Hradištěm, který vykazuje vysoké intenzity dopravy na neděleném čtyřpruhu s křižovatkami řízenými světelnou signalizací. Výstavbou severního propojení I/55 na ulici Velehradská třída s R55 dojde k průniku se silnicí I/55 Staré Město – Huštěnovice. Tuto křižovátku průniku dvoupruhové a čtyřpruhové silnice doporučujeme řešit jako velkou okružní s případným spirálovým vedením jízdních pruhů. Toto řešení je vhodné studijně prověřit.

Navrhovaná silnice II. třídy

HOLEŠOV – FRYŠTÁK - ZLÍN

(tvořena stávající silnicí II/490)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 v úseku Holešov - R49, čtyřpruhová komunikace kategorie min. MS20/80 v úseku R49 – Zlín.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Rozšíření stávající silnice v úseku Holešov – R49 na kategorii S9,5/70 a instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi a krátký východní obchvat Holešova jako součást napojení na R49.

Výstavba nové čtyřpruhové komunikace v úseku R49 – Zlín kategorie min. MS20/80.

Omezení tranzitu nákladní dopravy na alternativní trase k R49 v úseku Martinice - Fryšták.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silničním tahu v roce 2030 jsou v úseku Holešov – R49 maximálně 4tis. voz./den. V úseku R49 – Zlín se odhadují výhledové intenzity kolem 18 – 30 tis. voz./den (silniční tah rovněž jako přivaděč k R49).

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedené stavby dojde ke zkvalitnění spojení Holešova a Bystřice pod Hostýnem se Zlínem. Navrhované ochranné dělící ostrůvky zvýší bezpečnost pěší dopravy. Výstavba nového čtyřpruhového úseku R49 – Zlín umožní napojení Zlína na síť rychlostních komunikací (D1, R49).

Otevřené problémy a alternativy:

V případě omezení přivaděče Fryšták – Zlín na 2 pruhy je nutné vybudovat alternativní kapacitní trasu Otrokovice - Zlín (Pravobřežní propojení) pro vazby Hulín – Zlín s trasou přes Otrokovice.

Navrhovaná silnice II. třídy

ZLÍN – BOHUSLAVICE U ZLÍNA – BISKUPICE – UHERSKÝ BROD – DOLNÍ NĚMČÍ

(tvořena stávajícími silnicemi II/497, III/4972, II/490)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Rozšíření a homogenizace tahu silnic na kategorii S9,5/70, stabilizace výhledové rezervy obchvatu Uherského Brodu. Dále navrhujeme realizovat propojení Újezdec mezi II/490 a II/495.

Doporučujeme realizovat směrovou úpravu II/490 Nivnice. Obchvaty Dolní Němčí doporučujeme držet jako výhledovou rezervu.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 3-8 tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb dojde ke zkvalitnění spojení Uherského Brodu a lázeňského města Luhačovic s krajským městem Zlínem, což je podmínkou vyloučení průjezdné dopravy vedené přes Luhačovice.

Otevřené problémy a alternativy:

Intenzity dopravy na II/497 v úseku Zlín – Bohuslavice u Zlína je nutné dále sledovat a případně prověřit a zařadit výstavbu stoupacích pruhů v tomto úseku zejména v případě nerealizace R55 v úseku Otrokovice – Staré Město v termínu.

Navrhovaná silnice II. třídy

UHERSKÉ HRADIŠTĚ – BÍLOVICE - BOHUSLAVICE U ZLÍNA

(tvořena stávající silnicí II/497)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/70 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Rozšíření silnice v úseku Bílovice - Bohuslavice u Zlína na kategorii S9,5/70, změna trasy II/497 v severní oblasti Uherského Hradiště v souvislosti s protipovodňovými opatřeními, včetně napojení II/497 na přivaděč R55 – I/55 Velehradská třída. Změna

trasování komunikace v úseku Březolupy – Bílovice. Realizace pasivních bezpečnostních opatření v intravilánech obcí.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 3-9 tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedené stavby dojde ke zkvalitnění dopravní obsluhy území a zvýšení bezpečnosti dopravy.

Navrhovaná silnice II. třídy

ZÁDVEŘICE – DOLNÍ LHOTA – SLAVIČÍN

(tvořena stávajícími silnicemi II/492, II/493)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 - S7,5/70 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika stavby:

Homogenizace úseku silnice II/492 na kategorii S7,5/70.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 3-7 tis. voz./den. S ohledem na podporu lázeňství ve Zlínském kraji doporučujeme nezvyšovat kapacitu a návrhovou rychlost silnice II/492.

Rozhodující přínosy a efekty:

Homogenizace silnice zlepší kvalitu obsluhy jihovýchodní části kraje. Vytvoření podmínek pro realizaci průmyslové zóny ve Slavičíně.

Otevřené problémy a alternativy:

S ohledem na celkovou koncepci výhledové silniční sítě a očekávané intenzity dopravy nedoporučujeme nadále sledovat obchvaty obcí Pozlovice - Luhačovice a Petrůvka. Dále doporučujeme držet výhledovou rezervu pro stoupací pruhy v úseku II/493 Dolní Lhota – Petrůvka s ohledem na podporu průmyslové zóny ve Slavičíně. Souvisejícím opatřením musí být zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes Luhačovice v úseku II/492 mezi křižovatkami se silnicemi II/493 a II/490 vzhledem k udržitelnému rozvoji lázeňství s alternativou průjezdu po silnicích I a II. tříd mimo Luhačovice.

Navrhovaná silnice II. třídy

VALAŠSKÁ POLANKA – HORNÍ LIDEČ

(tvořena stávající silnicí I/57)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Homogenizace silnice na kategorii S7,5/60, výstavba pasivních bezpečnostních prvků na průtazích obcemi a zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení staveb:

Nová silnice I/57 Valašská Polanka – Pozdřechov a R49 Pozdřechov – Slovensko převezmou významnou část tranzitní dopravy a veškerou nákladní tranzitní dopravu.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Realizací uvedených staveb dojde ke zlepšení dopravní situace na průtazích obcemi a ke zvýšení bezpečnosti pěší dopravy.

Otevřené problémy a alternativy:

Výhledové intenzity dopravy roku 2030 (1-4 tis. voz./den) nejsou dostatečným argumentem pro rozšíření silnice na kategorii S9,5/70. Alternativní homogenizaci tahu na kategorii 9,5/70 doporučujeme sledovat pouze s ohledem na případné zpomalení postupu realizace výhledové silniční sítě. Po dostavbě navrhované silnice R49 a navazující nové silnice I/57 lze předpokládat převedení převážné části průjezdné dopravy do těchto tahů. Z tohoto pohledu nemá realizace dílčích přeložek stávající trasy silnice I/57 dopravní opodstatnění.

Navrhovaná silnice II. třídy

BYSTRICE POD HOSTÝNEM – (TEPLICE NAD BEČVOU)

(tvořena stávající silnicí II/438)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Nejsou navrhovány žádné významné stavební úpravy.

Navrhovaná silnice II. třídy

(PROSTĚJOV – PŘEROV) – BYSTRICE POD HOSTÝNEM – JABLŮNKA

(tvořena stávajícími silnicemi II/150, II/437)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Homogenizace silnice II/437 na kategorii S7,5/60, odstraňování kritických míst, realizaci pasivně bezpečnostních prvků a omezení průjezdné nákladní dopravy na silnici II/437.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 jsou max. 3 až 5 tis. voz./den. Silnice II/437 je nevhodná pro průjezdnou nákladní dopravu s ohledem na její směrové a výškové poměry a na vysoký podíl průjezdných úseků (v okrese Vsetín až 63%).

Rozhodující přínosy a efekty:

Realizací uvedených staveb a opatření dojde ke zkvalitnění dopravní obsluhy oblasti a zvýšení bezpečnosti chodců na průtazích obcí.

Navrhovaná silnice II. třídy

PROSTŘEDNÍ BEČVA – HUTSKO-SOLANEC – VELKÉ KARLOVICE

(tvořena stávající silnicí II/481)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Nejsou navrhovány žádné významné stavební úpravy.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení komunikace:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují v rozmezí 2-3 tis. voz./den.

Rozhodující přínosy a efekty komunikace:

Silnice je významnou silniční spojkou v území.

Navrhovaná silnice II. třídy

(NOVÝ JIČÍN) – VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ

(tvořena stávající silnicí I/57)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S7,5/60 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhované stavby:

Homogenizace silnice na kategorii S7,5/60.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Předpokládané výhledové intenzity dopravy na silnici v roce 2030 se pohybují kolem 5tis. voz./den (současné zatížení se pohybuje kolem 4,5 tis. voz./den, předpokládá se však, že do roku 2030 budou na území Moravskoslezského kraje realizovány významné dopravní stavby umožňující převedení velké části dopravního zatížení na silniční tah Valašské Meziříčí – Palačov s napojením na R48 ve směru na sever a severovýchod, resp. na D47 ve směru na západ) a SV obchvat Valašského Meziříčí přeložky silnice I/35.

Navrhovaná silnice II. třídy

(HRANICE NA MORAVĚ) – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

(tvořena stávající silnicí I/35)

Popis cílového stavu:

Nejsou navrhována žádná opatření.

Charakteristika navrhované stavby:

Na území Zlínského kraje nejsou nutné významné stavební úpravy (viz. výstavba silničního tahu Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozděchov).

Navrhovaná silnice II. třídy

(VYŠKOV – NEZAMYSLICE) – KROMĚŘÍŽ

(tvořena stávající silnicí I/47)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová komunikace kategorie S11,5/70 – S7,5/60 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika stavby:

Navrhujeme realizovat pasivní bezpečnostní opatření na průtazích obcemi. Zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy na úsecích alternativních k dálnici D1.

Významné dopravně inženýrské důvody:

Snížení intenzit tranzitní nákladní dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy celého tahu.

Navrhovaná silnice II. třídy

(PŘEROV – ŘÍKOVICE) – BŘEST – HULÍN

(tvořena stávající silnicí I/55)

Popis cílového stavu:

Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 s obslužnou funkcí v území.

Charakteristika stavby:

Homogenizace silnice na kategorii S9,5/80. Zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy na úsecích alternativních k dálnici D1.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Silnice vede souběžně s dálnicí D1 (komunikace s omezeným přístupem vozidel).

5.1.8 Silniční tahy místního významu

Do kategorie silničních tahů místního významu jsou zařazeny zbývající navrhované silnice II. třídy, které nejsou součástí výhledové základní komunikační sítě kraje a všechny navrhované silnice III. třídy. Z dnešního pohledu se jedná o stávající

silnice III. třídy (s výjimkou úseku silnice III/4972) a následně uvedené stávající silnice I. a II. třídy resp. jejich úseky:

Vybrané silniční tahy místního významu:

- I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (průtahy obcemi)
- I/49 Vizovice – Pozděchov – Valašská Polanka
- I/49 Horní Lideč – (Slovensko)
- I/50 Staré Město – Uherské Hradiště
- I/57 Valašské Meziříčí – Jablunka – Vsetín
- I/57 Vsetín – Valašská Polanka
- II/150 Police – Valašské Meziříčí (stávající)
- II/490 (hranice kraje) – Holešov
- II/492 Pozlovice – Luhačovice – Biskupice

Ostatní silniční tahy místního významu:

- I/50 Zlechov – Staré Město
- I/50 Vésy – Veletiny
- II/367 Kroměříž – Kvasice – Tlumačov
- II/422 Zlechov – (hranice kraje)
- II/426 Medlovice – (hranice kraje)
- II/427 Staré Město – Polešovice – (hranice kraje)
- II/428 (hranice kraje) – Zdounky – Staré Město
- II/429 (hranice kraje) – Koryčany – Osvětimany
- II/433 (hranice kraje) – Morkovice-Slížany – Střelky
- II/435 Chropyně – Kroměříž
- II/436 (hranice kraje) – Chropyně – (hranice kraje)
- II/437 (hranice kraje) – Bystřice pod Hostýnem
- II/438 Holešov – Otrokovice
- II/439 (hranice kraje) – Kelč – Kunovice
- II/488 Vizovice – Slavičín
- II/489 Fryšták – Hošťálková
- II/490 Zlín – Biskupice
- II/491 Fryšták – Slušovice – Lípa
- II/494 Haluzice – Vlachovice – Valašské Klobouky
- II/495 (hranice kraje) – Uherský Ostroh – Hluk – Uherský Brod
- II/496 Luhačovice – Bojkovice – Komňa

Uvedené komunikace jsou dopravně potřebné, s ohledem na celkové řešení cílového stavu výhledové silniční sítě Zlínského kraje a změnou jejich funkčního zařazení nejsou nutné další územní nároky. Uvedené silnice nevyžadují realizaci nákladných obchvatů a přeložek; předpokládá se snížení očekávaných výhledových intenzit dopravy, převedení velké části průjezdné dopravy na silniční tahy základní komunikační sítě a přeřazení na dominantní obslužnou funkci v území.

Existující dopravní závady na stávající silnici II/150 řeší výstavba úseku Police - Valašské Meziříčí v nové stopě v kategorii S9,5/80, zařazeného mezi silniční tahy místního významu (Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí).

Obchvat Lhotska (I/49) je připravován k realizaci vzhledem k tomu, že výstavba rychlostní silnice R49 v úseku Vizovice – Pozdřechov – Horní Lideč – Slovensko se předpokládá až v závěrečné fázi dostavby výhledové silniční sítě kraje. Dále navrhujeme instalovat ochranné dělicí ostrůvky pro řešení bezpečnosti pěší dopravy na průtazích obcemi na silnici I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (Zašová, Zubří), I/55 v úseku Napajedla – Staré Město a na silnici II/490 v úseku Fryšták – Zlín.

Dále doporučujeme vzhledem k lázeňskému charakteru města Luhačovice a dlouhodobému udržitelnému rozvoji lázeňství v regionu držet výhledovou rezervu obchvatu Luhačovic a přednostně řešit problém tranzitní nákladní dopravy nezvyšováním komfortu a kapacity silnice II/492. Stanovení zákazu průjezdu nákladních vozidel městem Luhačovice v úseku II/492 mezi křižovatkami se silnicemi II/493 a II/490 s náhradními trasami po stávající dopravní síti. Zbytnou dopravu města Luhačovice dále doporučujeme řešit dle potřeby zatrubněním části komunikace II/492 v intravilánu města dle Územní studie – Využití rekreačního potenciálu specifické oblasti Luhačovicko (DHV CR, spol. s r. o., červenec 2009).

5.1.9 Organizace a řízení dopravy

Organizační opatření na silniční síti vhodně doplňují a úzce souvisí s vlastní výstavbou a modernizací infrastruktury silniční dopravy. V rámci generelu dopravy Zlínského kraje jsou řešena dopravní omezení na komunikacích a problematika záchytných parkovišť.

Dostavba a kompletace základní silniční sítě umožní omezit průjezdnou dopravu (a to zejména těžkou nákladní) na silnicích, kde je její přítomnost nežádoucí. Ve Zlínském kraji se jedná zejména o lázeňské město Luhačovice, o CHKO Beskydy, CHKO Bílé Karpaty, další horská území a intravilánové průjezdné úseky měst a obcí s alternativními silnicemi vyšší kategorie. Tato dopravní omezení jsou implicitně popsána již v předchozích kapitolách pojednávajících o silničních tazích.

Po dobudování nové rychlostní silnice R49 v úseku D1 – Lípa navrhujeme prostřednictvím dopravního značení omezit veškerou průjezdnou nákladní dopravu vedenou centrální částí města Luhačovice a úseku Fryšták – Martinice (svislá dopravní značka B 4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování ucelených silničních tahů I/57 a R49 navrhujeme vyloučit průjezdnou nákladní dopravu vedenou přes CHKO Beskydy II/487 a po stávající silnici I/69 rovněž prostřednictvím dopravního značení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování). Stejně dopravní omezení navrhujeme uplatnit na silnici I/49 v úseku Vizovice – Pozděchov – Valašská Polanka – Horní Lideč – Slovensko, na silnicích III/0495 a III/0496 v úseku Lípa - Vizovice, na silnici I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Valašské Klobouky (v úsecích kde existuje alternativa v nové stopě) a II/432 Třebětice – Hulín, tento úsek je podmíněn rovněž výstavbou R55 v úseku Hulín - Otrokovice.

Po dobudování rychlostních silnic R55 v úseku Hulín - Otrokovice a R49 v úseku D1 – Lípa doporučujeme na II/438 v úseku Všetuly - Otrokovice zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování obcí v oblasti).

Po dobudování úseků R55 doporučujeme na I/55 v úseku hranice kraje (Žalkovice – Uherské Hradiště) zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování) .

Po dobudování propojení I/50 s I/55 (Obchvatu Kunovice) doporučujeme na I/55 v úseku intravilánu Kunovic zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po vybudování obchvatu Uherského Hradiště a R55 v úseku MÚK I/50 a MÚK Staré Město sever doporučujeme na II/497,II/427,I/50H a I/55 v úseku intravilánu Uherského Hradiště a Starého Města zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování přeložky II/150 Police – Valašské Meziříčí doporučujeme na II/150 v úseku intravilánu obcí Poličná a Branky zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování obchvatu Bánova I/50 doporučujeme na I/50 v úseku intravilánu obce Bánov zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování přeložky silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm doporučujeme na stávající I/35 v úseku intravilánu obcí Zašová a Zubří zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Záchytná parkoviště navrhujeme vybudovat v blízkosti větších měst a městských aglomerací tak, aby byla zajištěna kvalitní přestupní vazba na prostředky hromadné přepravy osob (MHD, železniční doprava, příměstská autobusová doprava). Cílem výstavby záchytných parkovišť je snížení pohybu osobních automobilů v centrálních oblastech měst, čímž dojde ke zlepšení jejich celkové dopravní situace.

Na území Zlínského kraje je vhodné situovat záchytná parkoviště na okraji krajského města Zlína a souměstí Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice. Jako vhodné lokality se jeví Zlín-Přiluky (přestup na železnici, přivedena rychlostní silnice R49), Zlín-Malenovice resp. Otrokovice-Trávníky (přestup na železnici, přivedena rychlostní silnice R55) a Staré Město (přestup na železnici, přivedena rychlostní silnice R55). Blíže o problematice pojednává kapitola Železniční.

5.1.10 Změna zařazení silniční sítě

Výsledkem funkčního rozdělení komunikací v rámci definované základní komunikační sítě a postupné realizace její výstavby je návrh zařazení silniční sítě dle zákona č. 13/97 Sb. v platném znění. Výstavbou dálnice, rychlostních silnic, nových úseků silnic, přeložek a obchvatů sídel, homogenizací silničních tahů, zavedením navrhovaných dopravních omezení a změn v organizaci dopravy na silniční síti Zlínského kraje poklesne (příp. vzroste) význam a dopravní zatížení některých silnic resp. úseků. Z tohoto důvodu navrhujeme změnit zařazení následujících komunikací:

číslo silnice	úsek	stávající třída	navrhovaná třída	Podnikma změny zařazení
I/35	hranice kraje – Val. Meziříčí	I.	II.	nová I/35
	Val. Meziříčí – Rožnov p. R.	I.	II.	nová I/35
I/47	hranice kraje – Kroměříž – Hulín	I.	II.	D1
I/49	Otrokovice – Zlín	I.	II.	pravobřežní přeložka I/49
	Želechovice nad Dřevnicí – Lípa	I.	II.	pravobřežní přeložka I/49
	Vizovice – Val. Polanka	I.	II.	R49, nová I/57
	Horní Lideč – státní hranice	I.	II.	R49
	Lhotsko	I.	III.	Obchvat Lhotska, R49
I/50	Zlechov – St. Město – Uh. Hradiště – Kunovice	I.	II.	nová I/50, nové připojení I/55
	Věsky - Veletiny	I.	III.	Majetkoprávní vypořádání
	Bánov	I.	III.	Obchvat Bánov
	Starý Hrozenkov	I.	III.	Obchvat Starý Hrozenkov

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

I/55	hranice kraje - Hulín	I.	II.	D1
	Hulín - Otrokovice	I.	II.	R55, R49
	Otrokovice – Staré Město	I.	II.	R55
	Staré Město – Kunovice	I.	II.	R55
	Kunovice	I.	II.	Propojení I/50 s I/55 (Obchvat Kunovice)
	Kunovice – hranice JM kraje	I.	II.	nová I/55
I/57	hranice kraje – Val. Meziříčí	I.	II.	nová I/35
	Val. Meziříčí – Vsetín	I.	II.	nová I/57
	Vsetín – Val. Polanka	I.	II.	nová I/57
	Val. Polanka – Horní Lideč	I.	II.	nová I/57, R49
	Horní Lideč – Val. Klobouky	I.	II.	R49, nová I/57
I/69	Lutonina	I.	III.	obchvat Lutoniny
II/150	Police – Val. Meziříčí	II.	III.	nová II/150
II/367	Kroměříž - Tlumačov	II.	III.	D1, R55, R49
II/426	II/422 – hranice kraje	II.	III.	R55, I/50
II/429	hr. kraje – Koryčany – II/422	II.	III.	I/50, II/432
II/433	hr. kraje – Morkovice – II/432	II.	III.	II/432, D1
II/437	hranice kraje – Bystřice p. H.	II.	III.	II/150, II/438
II/438	Holešov – Otrokovice	II.	III.	R55, R49
II/439	hr. kraje – Kelč – II/150	II.	III.	II/150, nová I/35
II/490	hranice kraje - Holešov	II.	III.	D1, R49
	Zlín – Biskupice	II.	III.	II/497, III/4972
II/492	Pozlovice - Biskupice	II.	III.	II/4972, II/497; II/492, II/493, II/488, II/495
II/494	II/488 – Vlachovice	II.	III.	jižní tah, R49
II/496	Luhačovice – Bojkovice – I/50	II.	III.	jižní tah, II/490
III/4972	Bohuslavice u Zl. – Biskupice	III.	II.	II/497, II/490
MK	Stávající propojení silnic III/49025 a III/4922	MK	III.	Bez podmínek

Všechny ostatní silnice a úseky, které nejsou uvedeny v tabulce zůstávají zařazeny v současných třídách. Každá zmíněná navrhovaná změna v zařazení silnice je podmíněna dokončením výstavby (modernizace) jiné silnice nebo tahu (zdůvodnění obsahuje tabulka v posledním sloupci).

Změna zařazení ucelených úseků silnic je provedena:

- přeřazením silnic I. a II. třídy resp. jejich úseků do kategorií silnic nižších tříd (II. třídy, resp. III. třídy)
- přeřazením silnic II. třídy resp. jejich úseků do kategorie silnic nižších tříd (III. třídy)

- přeřazením silnic III. třídy resp. jejich úseků do kategorie silnic vyšších tříd (II. třídy)

Zatřídění silnic procházejících přes hranici Zlínského kraje je možné změnit až po jednání se sousedními kraji resp. se Slovenskou republikou. Požadavek na koordinaci se týká silnic I/56, I/58, I/57 (Moravskoslezský kraj, zpracovávaná koncepce dopravy neřeší problematiku změny zatřídění silniční sítě), I/35, II/439, II/437, II/490, I/55, I/47, II/433 (Olomoucký kraj), I/47, II/429, II/426, II/495, I/55, I/71, I/54 (Jihomoravský kraj) a I/54, I/57, I/49 (Slovensko).

Stávající silnice I/35 a I/57 na průtahu Valašským Meziříčím navrhujeme po dobudování západního a severovýchodního obchvatu zařadit do II. tříd. Ostatní budované obchvaty a dílčí přeložky umožní přeřadit silnice vedené stávajícími průtahy sídel do kategorie III. tříd, případně převést do místních komunikací. Tyto změny navrhujeme u měst (obcí):

- Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem (II/367, II/490, II/438, II/150)
- Bojkovice a průtahy obcí na stávající (II/495)
- Hluk, Dolní Němčí (II/498)
- Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves (I/55)
- Bánov, Starý Hrozenkov (I/50)
- Valašské Klobouky, Brumov-Bylnice (I/57)
- průtahy obcí na stávající I/57 v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč
- Vizovice (I/69)
- Dolní Bečva (I/35)

5.1.11 Silniční hraniční přechody

Silniční přechody

Česká republika přistoupila v roce 2004 ke Schengenské dohodě, její implementace a vstup do Schengenského prostoru se uskutečnil v roce 2007. Jedná se o spolupráci států, na jejichž společných hranicích nejsou vykonávány hraniční kontroly. Kontroly se soustřeďují na tzn. vnější schengenské hranici a jsou doprovázeny úzkou spoluprací v dalších oblastech, která kompenzuje chybějící kontroly na vnitřních hranicích.

Na silniční síti mezi Českou a Slovenskou republikou se nachází na území Zlínského celkem 7 hraničních přechodů:

- Strání – Moravské Lieskové (silnice I/54)
- Březová – Nová Bošáca (silnice III/06124)
- Starý Hrozenkov – Drietoma (silnice I/50)
- Brumov-Bylnice – Horné Srnie (silnice I/57)
- Nedašova Lhota – Červený Kameň (silnice III/50736)

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- Střelná – Lysá pod Makytou (silnice I/49)
- Velké Karlovice – Makov (silnice II/487).

Výše uvedené hraniční přechody na území Zlínského kraje je nutné doplnit o dopravně významný přechod Bílá-Bumbálka – Makov (silnice I/35), který se nachází na území Moravskoslezského kraje.

Ve výhledovém období je v souvislosti s dostavbou výhledové silniční sítě sledováno posílení významu hraničního přechodu Střelná – Lysá pod Makytou (výhledová R49) a naopak postupné omezování tranzitní těžké nákladní dopravy na silničních tazích Ústí u Vsetína – Velké Karlovice – Slovensko (stávající silnice II/487) a Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – Slovensko (stávající silnice I/35) a to jak s ohledem na omezení vysokého podílu těžkých vozidel a jejich průchodu přes CHKO Beskydy, tak s ohledem na zvýšení bezpečnosti v průjezdných úsecích obcí.

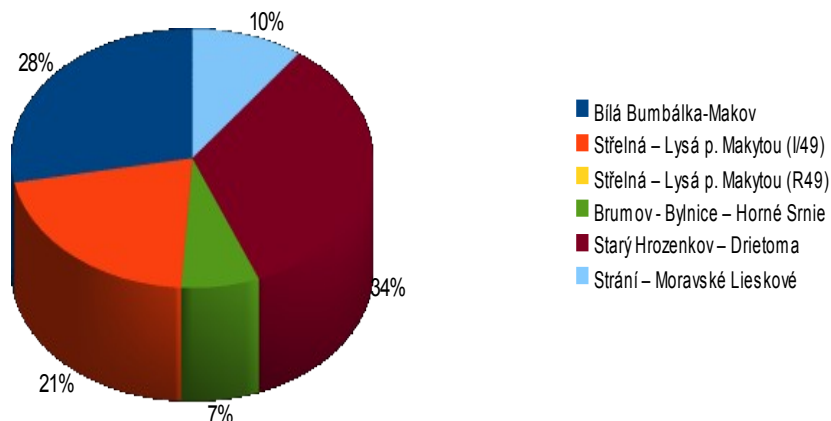
Na základě uvedených opatření pak byly v rámci modelování dopravy na hraničních přechodech odhadnuty výhledové intenzity dopravy roku 2030 dle následující tabulky. Tabulka ukazuje současné i výhledové intenzity dopravy na profilech hraničních přechodů v průběhu běžného pracovního dne v obou směrech za 24 hodin. Předpokládaný nárůst intenzity dopravy na přechodu Střelná – Lysá pod Makytou (silnice R49) je způsoben převedením vozidel z hraničního přechodu Bílá Bumbálka – Makov. Důvodem zde nejsou organizační opatření v omezování nákladní dopravy, prokázala se atraktivita trasy pro realizované vazby na Slovensko.

hraniční přechod	rok 2005	rok 2009	rok 2030
	všechna vozidla	všechna vozidla	všechna vozidla
Bílá Bumbálka-Makov	4210	3230	2647
Střelná – Lysá p. Makytou	3233	2520	6818/2326
Brumov - Bylnice – Horné Srnie	1661	880	1573
Starý Hrozenkov – Drietoma	4797	3980	6105
Strání – Moravské Lieskové	1899	1180	1756
celkem za uvedené přechody	15909	12030	21225

Tab. Intenzity dopravy na sledovaných přechodech v letech 2005, 2009 a 2030

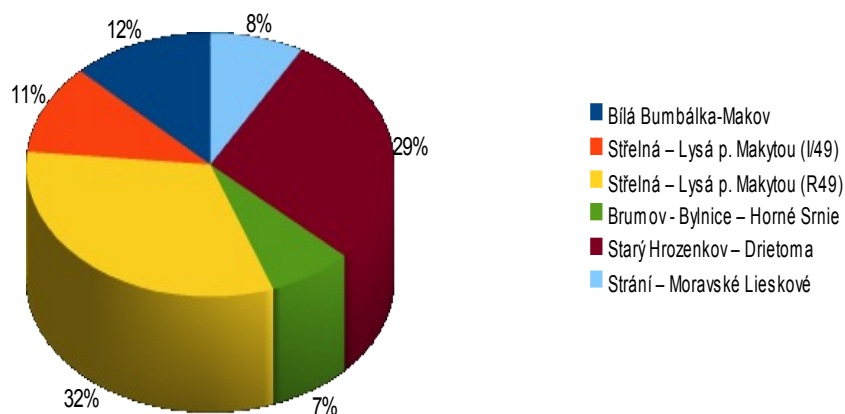
Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

Podíl celkových intenzit dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2009 dle kartogramu



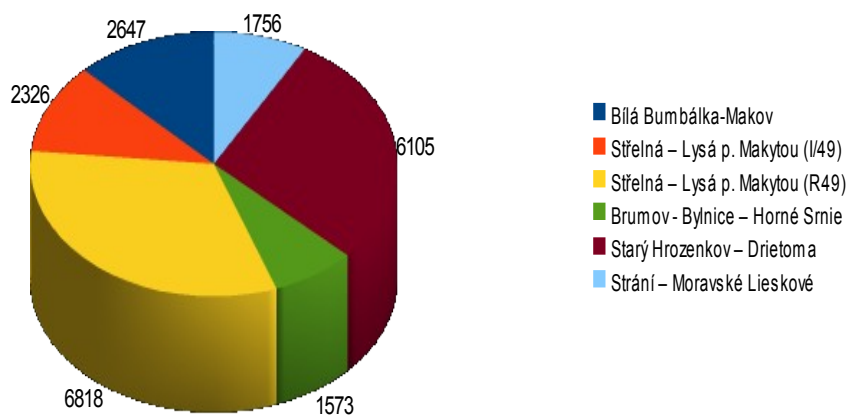
Graf. Podíl celkových intenzit dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2009.

Podíl celkových intenzit dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2030 dle modelu dopravy



Graf. Podíl celkových intenzit dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2030 dle modelu dopravního zatížení.

Celkové intenzity dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2030 dle modelu dopravy



Graf. Celkové intenzity dopravy na sledovaných hraničních přechodech v roce 2030 dle modelu dopravního zatížení.

Intenzity dopravy odhadované pro výhledové období na hraničních přechodech vycházejí z předpokládaného významu komunikací a jejich atraktivitě co se týká rychlosti a kvality přemístění. Nárůst na přechodu Střelná – Lysá pod Makytou je přisuzován zejména výhledovému propojení rychlostních sítí České a Slovenské republiky v tomto prostoru. Předpokládáme, že cca 55% odhadovaných objemů dopravy zde bude tvořit doprava tranzitní. Svůj význam s ohledem na objemy dopravy si rovněž podrží hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma na silnici I/50 (mezinárodní tah E 50). Kvalita nabídky rychlostních komunikací a silnic I. třídy je dokladována snížením růstu intenzit na ostatních hraničních přechodech.

5.1.12 Obecné postupy při plánování a realizování výhledových staveb

ODSTRAŇOVÁNÍ BODOVÝCH ZÁVAD NA SILNIČNÍ SÍTI

Z dlouhodobého i krátkodobého hlediska je potřebné odstraňování bodových závad z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. Stavby okružních křižovek a zpomalovacích ostrůvků navržené k realizaci na silnicích II. a III. tříd ve střednědobém horizontu roku 2015 jsou jmenovány v následujících tabulkách.

Křižovatky plánované do realizace v letech 2010-2015							
1	KM	II/438			Holešov	Holešov	2011
	KM	II/438	ul. Tovární		Holešov	Holešov	Zdroj ORP Holešov
2	KM	II/367	III/36734	III/36735	Kotojedy	Kroměříž	2010
3	UH	II/497			Jarošov	Uherské Hradiště	2012
4	UH	II/497			Mařatice	Uherské Hradiště	2012
5	UH	II/422	III/05018		Křižné cesty	Uherské Hradiště	Křižné cesty, cizí - soukromý investor
6	UH	II/490	III/49030		Uherský Brod	Uherský Brod	2011
7	UH	II/490			Uherský Brod	Uherský Brod	2015
8	UH	I/50	II/495		Uherský Brod	Uherský Brod	2015
9	UH	III/49714			Uherský Brod	Uherský Brod	2015
10	VS	II/150			Valašské Meziříčí	Valašské Meziříčí	křižovatka s místní komunikací
11	VS	III/05736			Vsetín	Vsetín	křižovatka s místní komunikací
12	VS	III/4867	III/4868	MK	Rožnov pod Radhoštěm	Rožnov pod Radhoštěm	
13	VS	II/487	III/4782		Hovězí	Vsetín	
14	VS	II/487	III/48713	II/481	Velké Karlovice	Vsetín	
15	VS	III/4943	III/4946		Lačnov	Vsetín	
16	ZL	II/492	II/493		Dolní Lhota - Luhačovice	Luhačovice	2011
17	ZL	III/4975	III/4976		Pohořelice	Otrokovice	2011
18	ZL	II/490	II/489		Fryšták	Zlín	2010-11
19	ZL	II/490	III/49011		Fryšták	Zlín	PD Město Fryšták
20	ZL	III/49518			Rokytnice	Valašské Klobouky	PD obec Rokytnice (u mostu, křižovatka s místními komunikacemi)

Tab. Seznam plánovaných okružních křižovek na silnicích II a III. tř. do roku 2015

Zpomalovací ostrůvky plánované do realizace v letech 2010-2015					
1	ZL	II/491	Hvozdná	Zlín	před obcí Hvozdná ve směru od Štípy
2	ZL	II/492	Polichno - Luhačovice	Luhačovice	před místní částí Polichno ve směru od Luhačovic

Tab. Seznam plánovaných zpomalovacích ostrůvků na silnicích II. a III. tř. do roku 2015.

Za stavby odstraňující bodové závady které zasahují do organizace a řízení dopravy považujeme pro potřeby tohoto dokumentu stavby, které mění funkční využití ploch, zejména pak hlavního či přidruženého dopravního prostoru či zasahují do organizace dopravy změnou dopravního značení či zřízením, úpravami SSZ.

Do staveb odstraňujících bodové závady na silnicích II. a III. tříd mohou být dále zařazeny pouze stavby (platí pro stavby zasahující do organizace a řízení dopravy), které jednoznačně prokážou potřebnost realizace na základě dopravně inženýrského posouzení ve formě studie. Toto posouzení je nutné doložit ve dvou částech, které věcně obsahují tyto části. Při zpracování komplexní studie je možné obě části spojit. Návrh je možné zpracovat variantně, pokud je to vhodné. (Shodný postup zpracování dokumentace doporučujeme provést při vhodnosti vyřazení stavby ze seznamu sledovaných staveb).

I. Část „Analytická část“ obsahuje zhodnocení stávajícího stavu a vymezení stávajících dopravních problémů a závad.

- Úvod a cíle dokumentace
- Výchozí podklady
(Soupis použitých podkladů a norem)
- Souhrnný popis a charakteristika lokality
 - Širší dopravní vztahy
(Popis dopravní stavby v kontextu širších souvislostí)
 - Stavební charakteristika stávajícího stavu
(Jednoduchý popis stávající stavby, geometrie, dimenze, typ atp.)
- Dopravně inženýrské podklady
(provedené průzkumy, měření, intenzity dopravy převzaté z uznatelného zdroje - model dopravy, sčítání ŘSD)
- Kapacitní posouzení

(Kapacitní posouzení stávajícího stavu, dle ČSN a TP či zahraničních norem (HCM,HBS atp.) s výsledkem souladu či nesouladu s normou nebo s určením stupně kvality dopravy (ÚKD,LOS). Vypustí se pokud se nejedná o úpravy z hlediska výkonnosti.

- Rozhledové poměry
(Popis souladu rozhledových polí s platnými ČSN či TP, v případě vhodnosti se provede i pro cyklistickou a pěší dopravu)
- Posouzení průjezdnosti směrodatného vozidla
(Provede se, pokud jde o hlavní dopravní prostor. Posouzení se provede dle platných norem či TP)
- Řešení pěší dopravy

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

(Popis řešení pěší dopravy, soulad s ČSN 736110 a soulad s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.)

- Řešení cyklistické dopravy

(Popis cyklistické dopravy. Vypustí se, pokud v území není uvažováno s pohybem cyklistů)

- Dopravně bezpečnostní rizika

(Shrnutí nevyhovujících parametrů a popis dopravně bezpečnostních rizik)

- Doporučení

(Doporučení pro návrh a jeho odůvodnění)

Volitelné kapitoly části I.

- Nehodovost

(Počet nehod za období 3 (5) let, jejich závažnost, počet zranění, hlavní příčiny nehody, vyčíslení hmotné škody a celospolečenské ztráty ze zranění (metodika CDV)

- Fotodokumentace stávajícího stavu

II. Část „Návrhová část“ obsahuje návrh řešení pro odstranění dopravních závad a problémů,

- Úvod a cíle dokumentace

- Výchozí podklady

(Soupis použitých podkladů a norem)

- Souhrnný popis a charakteristika lokality

- Širší dopravní vztahy

(Popis dopravní stavby v kontextu širších souvislostí)

- Stavební charakteristika stávajícího stavu

(Jednoduchý popis stávající stavby, geometrie, dimenze, typ atp.)

- Stavební řešení návrhu

(Obecný popis stavebního řešení a funkčního uspořádání)

- Kapacitní posouzení

(Kapacitní posouzení pro návrhové období min 20 let dle ČSN a TP či zahraničních norem (HCM,HBS atp.) s výsledkem souladu či nesouladu s normou nebo s určením stupně kvality dopravy (ÚKD,LOS). Pro určení výhledových intenzit dopravy se postupuje dle ČSN*. Vypustí se pokud se nejedná o hlavní dopravní prostor.

**Užijí se intenzity z modelu dopravy pro výhledové období, či intenzity navýšené dle růstových koef. ŘSD s přihlédnutím k místním poměrům.*

- Rozhledové poměry
(Popis souladu navržených rozhledových polí s platnými ČSN či TP, v případě vhodnosti se provede i pro cyklistickou a pěší dopravu)
- Posouzení průjezdnosti směrodatného vozidla
(Provede se pro navrhované řešení, pokud jde o hlavní dopravní prostor. Posouzení se provede dle platných norem či TP)

- Řešení pěší dopravy

(Popis navrhovaného řešení pěší dopravy, soulad s ČSN 736110 a soulad s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.)

- Řešení cyklistické dopravy
(Popis návrhu řešení cyklistické dopravy. Vypustí se, pokud v území není uvažováno s pohybem cyklistů)
- Dotčená zeleň
(Popis úprav redukce a náhrady zeleně)
- Inženýrské sítě
(Zjednodušený popis dotčených IS, jejich vlastníků a úprav.)
- Závěr
(Shrnutí navržených úprav a doporučení, podmínky realizace a případné neshody návrhu s ČSN a možných problémů při realizaci)

Volitelné kapitoly části II.

- Výpis dotčených pozemků

(Uvede se číslo katastrálního území, číslo pozemku, vlastník, příp. správce, druh a způsob využití pozemku)

- Orientační odhad stavebních nákladů

(Orientační odhad stavebních nákladů realizace stavby a vyvolaných investic)

- Vyjádření dotčených orgánů a policie ČR
- Vyjádření správců sítí

Návrh a posouzení ve formě studie je nutné opatřit relevantními podklady, musí být proveden dle platných speciálních předpisů, ČSN a TP zejména pak dle ČSN 736101, ČSN 736102, ČSN 736110, TP 135, TP 171 a vyhl. č. 398/2009 Sb. V případě jakýchkoli pochybností o správnosti podkladů či závěrů dokumentace doporučujeme před zařazením stavby do sledovaných provést audit dokumentace

nezávislou firmou, která stanoví zejména relevantnost podkladů, soulad návrhu s platnými normami a předpisy, přínosy stavby a možné výkonnostní a bezpečnostní rizika navrhovaného řešení. Toto posouzení doporučujeme provést také u staveb s nestandardním řešením návrhu.

ŘEŠENÍ PROBLÉMU HLUKOVÉ ZÁTĚŽE

Doprava patří mezi nejvýznamnější zdroje hluku v životním prostředí a nadměrná hluková zátěž představuje jeden z řady negativních faktorů, které spolu s pozitivními rozvoj dopravy přináší. Jedním ze základních předpokladů efektivního řízení hluku v životním prostředí je určení míry expozice hlukem prostřednictvím adekvátních hodnotících metod. Stanovení počtu obyvatel zasažených hlukem ze silniční dopravy je prováděno za účelem poskytování objektivních informací o hluku v území. Na základě těchto informací lze potom přijímat opatření pro zlepšení akustické situace v lokalitách, kde je to žádoucí. V oblasti zjišťování vlivu výhledové silniční dopravy na celkový stav akustické situace je vhodné užít data o intenzitách z dopravních modelů případně data z této dokumentace. Rozdělení intenzit na denní a noční dobu pro jednotlivé komunikace je nutné provést dle měření či TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Intenzity se dále upraví dle růstových koeficientů dopravy vydaných ŘSD pro směrodatné období 20 let.

Pro všechny navrhované silniční stavby a stavby v výhledové rezervě, které mají ustáleno technické řešení na základě projektové dokumentace studie, DÚR či DSP a jsou v souladu s plánovací dokumentací doporučujeme při hodnocení hluku postupovat takto:

- V případě povolování či zařazování nových navrhovaných nedopravních staveb, které mohou být ovlivněny hlukem z dopravy zahrnout technické řešení do projektové přípravy těchto staveb do vzdálenosti min. 120 m od navrhované či plánované silnice.
- V případě návrhu silniční stavby, která ovlivňuje stávající zástavbu hlukem je nutné zahrnout technické řešení do dokumentace dopravní stavby pro minimalizaci hlukové expozice obyvatel.

Pro lokality s překročenými limity pro hlukovou zátěž doporučujeme dále vypracovat posouzení dle Metodiky postupu pro zjednodušený odhad rozsahu obytné zástavby zasažené hlukem z automobilové dopravy, přesahujícím limity pro starou hlukovou zátěž, ŘSD. Překročení limitů pro hlukovou zátěž z automobilové dopravy musí být řešeno koncepčně. Doporučujeme vypracovat akční plán, který bude obsahovat soupis a hodnocení jednotlivých nevyhovujících lokalit, možné technické řešení, finanční rámec a rok předpokládané realizace opatření s cílem alokovat finanční prostředky co nejefektivněji.

ŘEŠENÍ SBĚRU A UCHOVÁNÍ DAT PRO DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ

Informace a data využitelné pro dopravní plánování vč. modelování dopravy musí být uchovávána v jednotné formě prostředí GIS Zlínského kraje. Dopravní stavby musí být založeny v souřadném systému jako provázané polyline ukončené v místě změny parametrů či ve funkčním křížení staveb (křižovatka). Linie nesmí být spojeny v uzlu v místech, které nepředstavuje funkční spojení (mimoúrovňové křížení, úrovňový železniční přejezd aj.)

Informace o území je vhodné uchovávat jako plochy s bodem v blízkosti těžiště plochy se socioekonomickými daty, případně s dopravními daty o zdrojích a cílech dopravy.

Pro všechny prvky musí být použit jedinečný identifikátor.

Pro silniční síť doporučujeme uchovávat v jedné vrstvě tato atributová data pro potřeby modelování dopravy:

Integer: ID, směr(direction), délka (length), cc_stav_id, jev_id, entita_id, počet_pruhů v jednom směru (lanes), roadtype, rychlost (speed), kapacita (capacity), intenzita

String: Popis1, Popis2, zdroj_shp, trida_komunikace, kategorie_komunikace, realizace,

Dále doporučujeme zařadit do GIS Zlínského kraje data o intenzitách z dopravních průzkumů. Tato data by měla být ve formě bodů s atributovými daty o přiřazené linii (její ID), směr, popis1 (číslo sčítacího bodu), popis2 (rok sčítání), popis3 (sčítané období), intenzity dle druhů dopravy. Intenzity dopravy doporučujeme uchovávat ve směrodatné podobě vozidel za 24 hodin s přepočtem na běžný měsíc a den (Dle TP189 či na středu duben/říjen) či jako RPDl.

Takto zpracovaná data mohou být využita ve většině současných programů pro modelování dopravy. Tímto je zaručena otevřenost systému pro budoucí zpracování.

Správa dat by měla být prováděna v koordinaci odboru dopravy a silničního hospodářství, odborem územního plánování a stavebního řádu , ŘSZK, případně měst, obcí a dalších subjektů.

5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

5.2.1 Shrnutí analýzy současné dopravní situace

- Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě číslo 330 Přerov-Břeclav a 280 Hranice na Moravě-Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní části kraje tratí 303 Kojetín-Valašské Meziříčí s pokračováním západním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. V jižní části kraje tvoří propojení hlavních železničních tahů trať 341 Staré Město-Vlářský průmysk s odpojením tratí 346 do Luhačovic a 340 Uherské Hradiště-Brno a trať 283 Horní Lideč-Bylnice. V železniční stanici Otrokovice je z tratě 330 odpojena železniční trať 331 Otrokovice-Zlín-Vizovice. Uvedená základní síť je doplněna třemi regionálními železničními tratěmi. Obecně lze konstatovat nízkou kvalitu celkových dopravních služeb, především se to vztahuje na četnost a cestovní rychlost.
- Celková délka železničních tratí na území Zlínského kraje dosahuje 358 km, obsluhu území zabezpečuje celkem 117 železničních stanic a zastávek. Železniční doprava se podílí na dopravní obsluze území 77 měst a obcí, ve kterých bydlí 401,3 tis. osob, což je 67,9% počtu obyvatel kraje. V železniční osobní dopravě by posílení její konkurenceschopnosti mělo být podmíněno modernizací vybraných tratí s ohledem na bezpečnost, četnost nabídky a zvyšování průměrných cestovních rychlostí. Na místě je rovněž hledání koncepce v organizování osobní dopravy v rámci IDS pro oblasti, kde dochází ke společné nabídce autobusové a železniční dopravy.
- V železniční nákladní dopravě byla za rok 2008 zaznamenána celková přeprava zboží v objemu 3,65 mil tun, dovoz (nakládka) tvořila 40,1% a vývoz (vykládka) 59,9%. Železniční stanicí s největší přepravou zboží za rok 2008 je stanice Lhotka nad Bečvou na železniční trati 280 s objemem 1,32 mil. tun, což je přibližně 36,2% z celkového objemu. V železniční nákladní dopravě je pro zvýšení podílu na celkových výkonech nutné rozvíjet logistiku a kombinovanou dopravu, přednostně při hlavních dopravních koridorech mezinárodního a republikového významu.

5.2.2 Koncepce řešení, obsluha území

Rozvoj železniční dopravy je nutno chápat jako spojitý proces rozvoje drážní infrastruktury a rozvoje přepravní nabídky. Bohužel přetrvává stav, že i přes rostoucí nárůst problémů v silniční dopravě a v rozvoji její infrastruktury je stále zaznamenáván pokles, přinejlepším stagnace podílu železniční dopravy na dopravním trhu. Železniční doprava patří mezi nabídkové služby a pokud má být v budoucnosti důležitým aspektem zajištění udržitelného rozvoje, pak je nezbytné zajistit její celkový a komplexní rozvoj na základě jasně definované výhledové vize.

Z tohoto pohledu je tedy nezbytné sledovat a analyzovat vývoj poptávky, strukturu přepravních vztahů, zabývat se zjištěním požadavků na kvalitu služby včetně jejího ekonomického rámce.

V železniční osobní dopravě by pozornost měla být zaměřena především na zastavení odlivu cestujících způsobeným nízkou úrovní poskytovaných služeb cestou zvyšování kvality této služby.

Mezi důležité ukazatele kvality patří především:

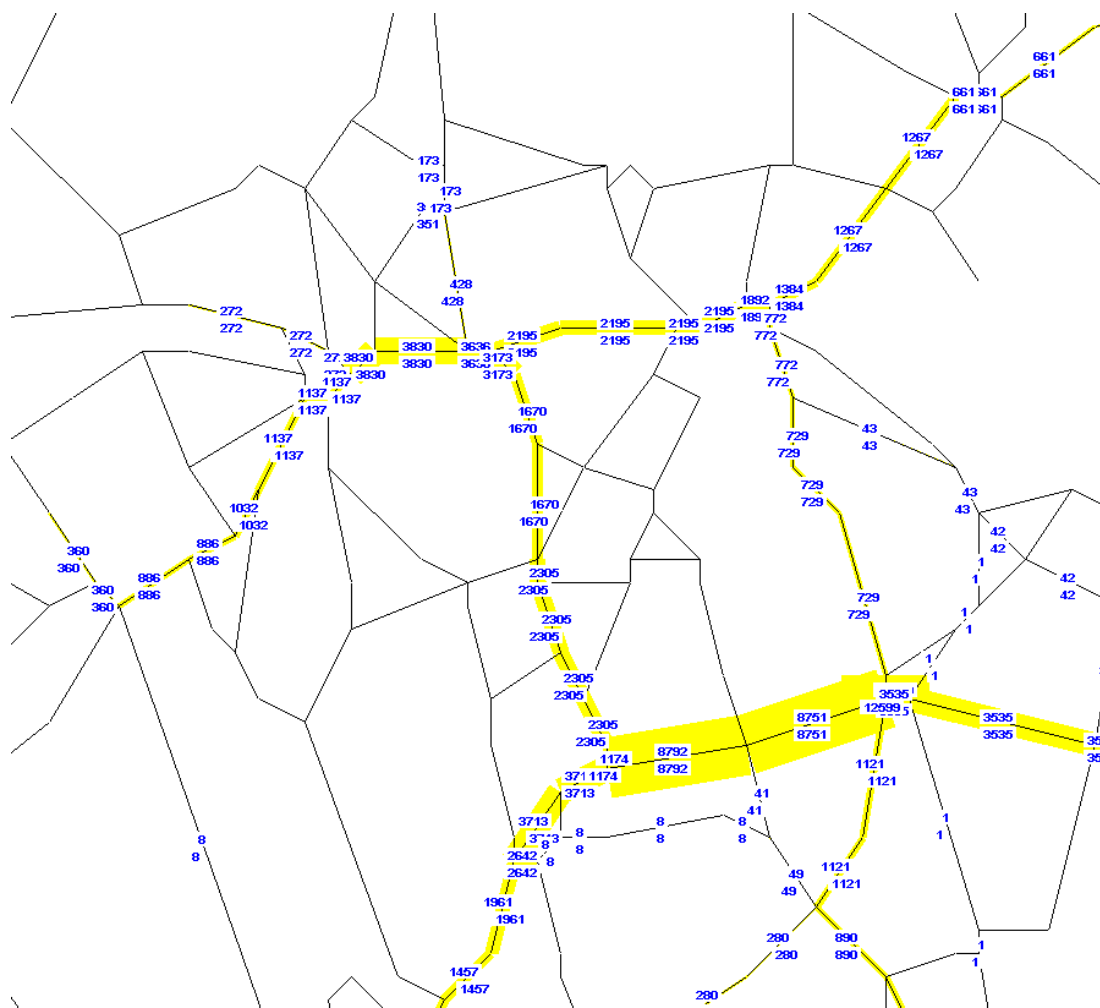
- obsluha území a dostupnost nabízené služby
- četnost a pravidelnost spojů, flexibilita nabídky
- doba přemístění a bezpečnost provozu
- pohodlí a čistota v dopravních prostředcích a další.

Tyto požadavky se musejí zákonitě odrazit v rozvoji drážní infrastruktury, optimalizace a modernizace musí zajistit např. požadovanou kapacitu dráhy pro úroveň výhledové přepravní nabídky, vyšší cestovní rychlost v konkurenci se silniční osobní dopravou, obnovu vozového parku s cílem ulehčení přepravy starších občanů, matek s malými dětmi a tělesně postižených občanů.

Koncepce návrhu rozvoje železniční sítě na území Zlínského kraje sleduje především tyto základní cíle:

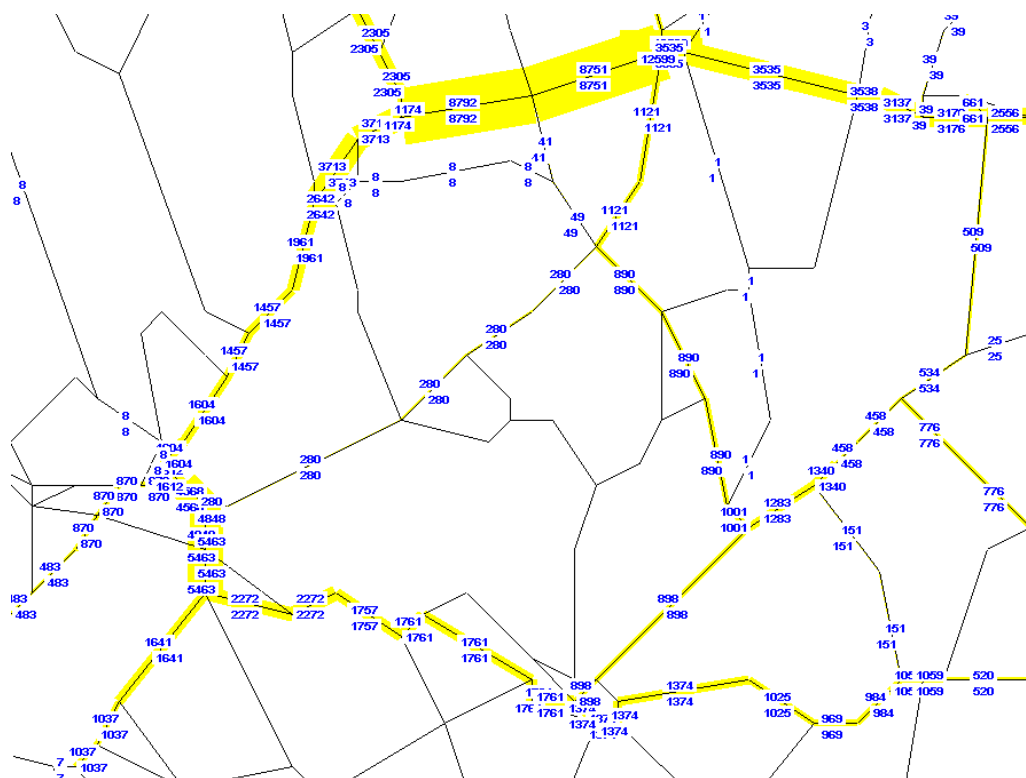
- naplnit mezinárodní dohody a závazky (AGC, AGTC) a tím vytvořit odpovídající podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladů a pro podporu kombinované dopravy
- využít stávající příhodné vedení tratí železniční dopravy přes významná sídla kraje pro pokrytí rozhodujících přepravní vztahů a zlepšením obsluhy území a vyšší intervalovou nabídkou stabilizovat situaci v přepravě osob
- zvýšením průměrné cestovní rychlosti eliminovat poměrně vysokou průměrnou docházkovou vzdálenost, zajistit lepší úroveň spolupráce s veřejnou autobusovou dopravou v rámci IDS.

Přístup k řešení osobní dopravy se musí odvíjet především od reálné poptávky a vize výhledového postavení železniční dopravy. Východiskem pro úvahy může být např. pravidelná dojíždka do zaměstnání a školy mezi obcemi uvnitř Zlínského kraje, které jsou situované podél železničních tratí. Návrhy na zavádění pravidelné intervalové nabídky 15 minut, resp. 30 minut vycházejí právě z následujících rozborů pravidelné dojíždky podle jednotlivých tratí při zohlednění odpovídající skladby vozidel.

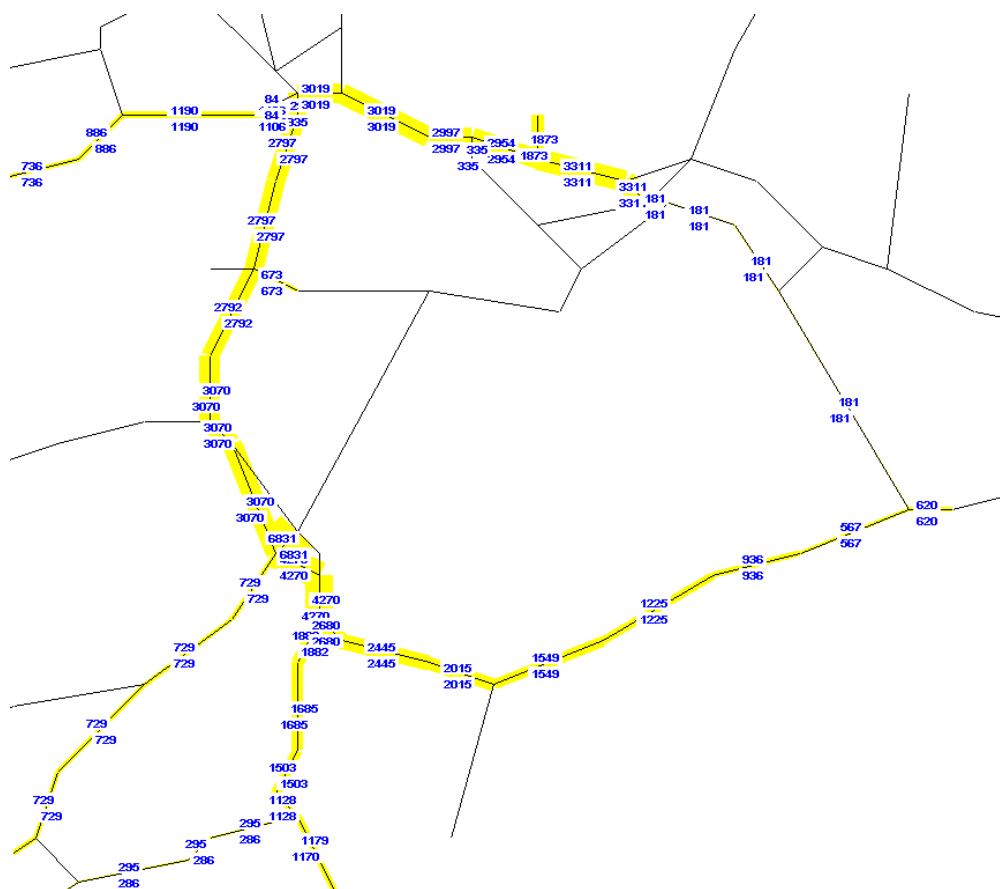


Obr. Dopravního zatížení pravidelné dojížděky za 24 hod. (střední a severozápadní část území Zlínského kraje)

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce



Obrázek dopravního zatížení pravidelné dojížděky za 24 hod. (jižní část území Zlínského kraje)



Obr. Dopravního zatížení pravidelné dojížděky za 24 hod. (východní část území Zlínského kraje)

Srovnáním uvedených objemů pravidelné dojížděky do zaměstnání a školy se zatížením železničních tratí za rok 2008 vycházejí následující rozborů:

- rozhodující význam a nejvyšší podíl železniční osobní dopravy na pravidelné dojížděce v rozmezí přibližně 64-80% vykazuje trať 341 Staré Město – Vlárský průmysk, úsek Kunovice – Bojkovice
- průměrný podíl železniční osobní dopravy na pravidelné dojížděce v rozmezí přibližně 46-63% vykazuje trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, úsek Kroměříž – Valašské Meziříčí
- zcela nejnižší podíl železniční osobní dopravy na pravidelné dojížděce přibližně 20% vykazuje trať 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, druhý nejnižší podíl přibližně 33% vykazuje trať 282 Velké Karlovice – Vsetín
- problematika železniční tratě 331 Otrokovice – Vizovice je významně odlišná od předchozího, podíl v rozmezí přibližně 35-40% je silně ovlivněn existencí MHD v úseku Otrokovice-Zlín a autobusovou dopravou z oblasti Vsetínska v úseku Zlín-Vizovice.

Přepravní relace, posouzení efektu

Výhledovým záměrem rozvoje železniční dopravy na území Zlínského kraje je prodloužení železniční tratě 331 z Vizovic do Valašské Polanky včetně její elektrizace. Propojení železničních tratí 280 a 330 umožňuje realizovat nová regionální přímá drážní spojení Valašska s centrální oblastí Zlínského kraje, současně se také nabízejí alternativní relace republikového významu.

Regionální pohled

Dle studie dostavby trati Vizovice – Valašská Polanka byla stanovena jízdní doba mezi předmětnými obcemi 18-22 minut (pro osobní nebo rychlíkovou jednotku Desiro). Pokud srovnáme vazbu mezi Vsetínem a Zlínem, pak v současné době přímé autobusové spojení představuje dobu přemístění 55 minut, výhledově prostřednictvím železniční dopravy pak rovněž 55 minut. Jakékoli vzdálenější relace mezi městy jako např. Valašské Meziříčí – Zlín nebo Vsetín – Otrokovice jsou již časově výhodnější železniční dopravou s úsporou 10-15 minut.

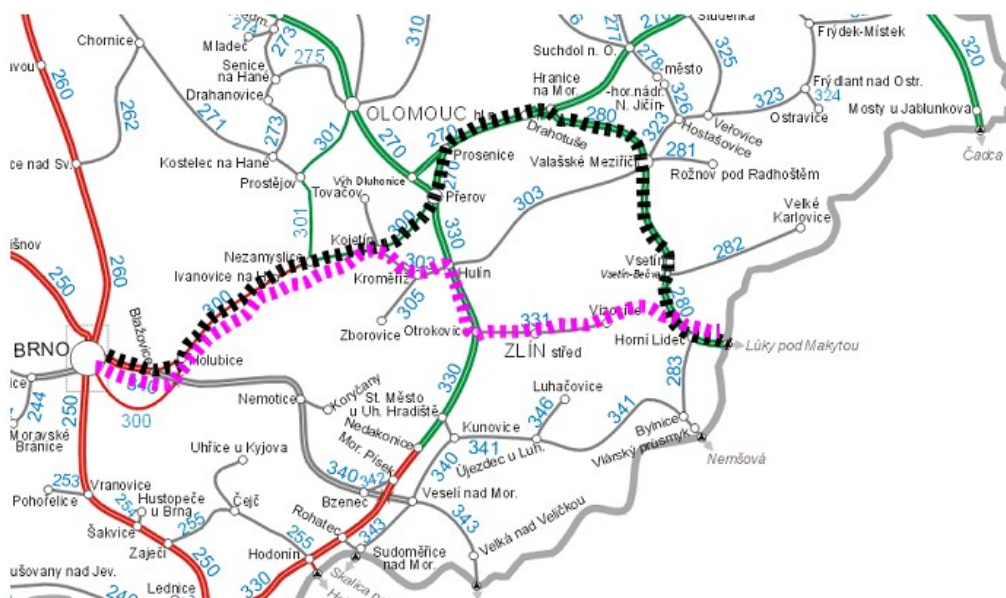
Republikový pohled

Železniční propojení nabízí zavedení nových alternativních relací celostátního významu. Význam propojení byl posuzován z pohledu obsluhy území, resp. počtu obyvatel na trase a podle dojezdových časů. Byly porovnávány stávající rychlíkové trasy celostátního významu (Praha) Olomouc, resp. Brno – Přerov – Hranice – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskou republikou s možnými novými spojeními (Praha) Olomouc – Přerov – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskou republikou, případně Brno – Kojetín – Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – státní hranice se Slovenskou republikou.

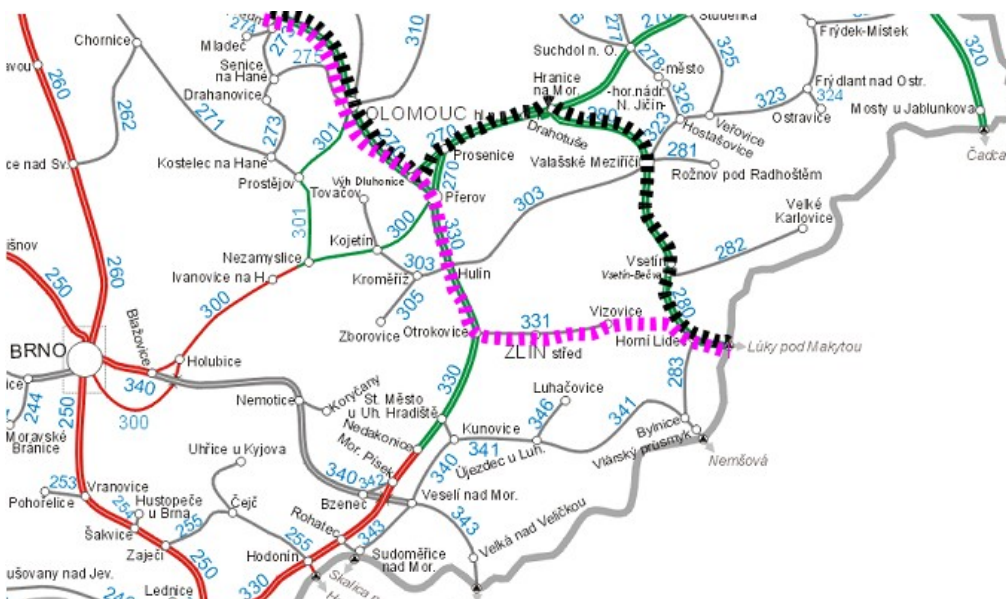
V případě relace (Olomouc), resp. Přerov – státní hranice se Slovenskou republikou je jízdní doba v současné trase přes Vsetín o 1 minutu kratší a o 13 km delší než alternativní spojení přes Zlín. Železniční doprava na své původní trase obsluhuje města s přibližně 121 tis. obyvatel, nová alternativní trasa přes Zlín zajišťuje obsluhu měst se zhruba 155 tis. obyvateli. V případě relace Brno, resp. Kojetín – státní hranice se Slovenskou republikou je jízdní doba ve stávajících koridorech přes Přerov a Vsetín o 5 minut a 28 km delší oproti alternativnímu spojení přes Kroměříž a Zlín. Na trase ve stávajících koridorech železniční doprava obsluhuje města s přibližně 121 tis. obyvateli, nová alternativní trasa přes Kroměříž a Zlín zajišťuje obsluhu měst se zhruba 137 tis. obyvateli.

V obou případech nové alternativní trasy vycházejí příznivěji z obou výše uvedených pohledů. Nutno však upozornit, že nelze připustit, aby toto propojení bylo využíváno pro tranzitní železniční nákladní dopravu.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce



Alternativy tras Brno-Horní Lideč-Slovenská republika , zdroj: UDIMO



Alternativy tras Olomouc-Horní Lideč-Slovenská republika, zdroj: UDIMO

Přestupní uzly, záchytná parkoviště, systém P+R

Výhledová koncepce řešení veřejné osobní dopravy na území Zlínského kraje je založena na významném uplatnění železniční osobní dopravy. Tento model

vyžaduje vedle zlepšení přímé dopravní obsluhy území také kvalitní zabezpečení přestupních vazeb na návaznou linkovou autobusovou dopravu, resp. městskou hromadnou dopravu. Významně poroste také vazba na individuální automobilovou dopravu prostřednictvím záchytných parkovišť systému P+R (Park and Ride). Návaznost linkové autobusové dopravy, resp. městské hromadné dopravy na železniční dopravu je nutné řešit komplexně na celém území kraje, zásadní význam však budou mít přestupní uzly ve městech a obcích, která představují významná místní nebo regionální centra. V současnosti jsou již v některých lokalitách tyto návaznosti poměrně kvalitně zabezpečeny jako např. v Rožnově pod Radhoštěm.

Významné přestupní uzly je nezbytné současně koncipovat také jako záchytná parkoviště systému P+R pro dlouhodobé parkování osobních vozidel, vybavit je rovněž zařízeními pro uschování jízdních kol.

Rozhodující přestupní místa v návaznosti na doporučenou pravidelnou intervalovou nabídku jsou:

- Bystřice pod Hostýnem
- Holešov
- Kroměříž
- Uherské Hradiště
- Uherský Brod
- Vsetín
- Valašské Meziříčí
- Rožnov pod Radhoštěm
- Zlín
- Otrokovice
- Vizovice.

Vedle záchytných parkovišť systému P+R, koncipovaných ve významných přestupních uzlech silniční a železniční dopravy, doporučujeme zabývat se i problematikou záchytných parkovišť ve vazbě na městskou hromadnou dopravu, případně meziměstskou železniční osobní dopravu. Přednostně se to týká krajského města Zlína a souměstí Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město. Lokalizace těchto záchytných parkovišť by měla vycházet z celkové koncepce řešení statické dopravy uvedených měst nebo souměstí.

5.2.3 Návrh cílového stavu železniční sítě

Základní kostru tvoří celostátní trať mezinárodního významu 330 Přerov – Břeclav jako trasa VI B multimodálního koridoru a II. železničního národního koridoru, která zabezpečuje tranzitní spojení v ose sever-jih a celostátní trať mezinárodního významu 280 Hranice na Moravě – Střelná jako trať zabezpečující odpojení z II. národního koridoru východním směrem na Slovenskou republiku. V severní partii se území kraje dotýká celostátní trať mezinárodního významu 300 Brno – Přerov – (Bohumín), která je součástí sítě TEN-T.

Tyto hlavní železniční tahy jsou vzájemně propojeny v severní partii kraje celostátní tratí 303 Kojetín – Valašské Meziříčí s pokračováním jihozápadním směrem na Brno a severovýchodním směrem na Ostravu. Další železniční propojení obou hlavních tahů představuje celostátní trať 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka, která umožňuje přímou návaznost Valašska na centrální oblast Zlínského kraje. V jižní partii kraje tvoří propojení celostátní tratě 341 Staré Město – Vlárský průmysk a 283 Horní Lideč – Bylnice. Z tratě 341 se odpojuje celostátní trať 340 Uherské Hradiště – Brno a celostátní trať 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic.

Uvedená základní síť je doplněna celkem třemi regionálními tratěmi, v oblasti Valašska se jedná o tratě 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a 282 Vsetín – Velké Karlovice, v západní části kraje jde o železniční trať malého dopravního významu 305 Kroměříž – Zborovice.

Přehled železničních tratí

Železniční tratě celostátní s rozhodujícími úseky na území Zlínského kraje:

- 280 Hranice na Moravě – Střelná; úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná
- 283 Horní Lideč – Bylnice
- 303 Kojetín – Valašské Meziříčí; úsek Bezměrov – Valašské Meziříčí
- 330 Přerov – Břeclav; úsek Břest - Nedakonice
- 331 Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk
- 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic.

Železniční tratě celostátní s rozhodujícími úseky mimo území Zlínského kraje:

- 300 Brno – Přerov – (Bohumín); úsek 3 km se stanicí Chropyně
- 323 Valašské Meziříčí – Ostrava; úsek 4 km bez stanice
- 340 Uherské Hradiště – Brno; úsek Uherské Hradiště – Uherský Ostroh

Železniční tratě regionální:

- 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- 282 Vsetín – Velké Karlovice
- 305 Kroměříž – Zborovice.

Přehled rozvojových záměrů

Trať 280

Pátevní elektrizovaná (soustava 3 kV ss) celostátní železniční trať mezinárodního významu, která se odpojuje od II. národního koridoru ve směru na Valašské Meziříčí-Vsetín-Horní Lideč/Lúky pod Makytou s pokračováním na území Slovenské republiky. Železniční trať, která je součástí doplňkové sítě TINA, je navržená k modernizaci (stavební a technické prvky) dle dohody AGTC pro traťovou rychlost 120 km/hod. v období po roce 2015.

Modernizace tratě přináší významná zlepšení především ve zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti a zabezpečení dopravní cesty, což se projeví v následujících rozhodujících přínosech a efektech:

- zvýšení bezpečnosti provozu
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty
- zvýšení cestovní rychlosti.

Trať 281

Významná regionální železniční trať zabezpečuje dopravní spojení Rožnova pod Radhoštěm a jeho zájmového území a Valašského Meziříčí s napojením na trať 280. V příštích letech se zde počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů.

Výhledové rozvojové záměry by měly zajistit následující přínosy:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut.

Trať 282

Významná regionální trať v údolí Vsetínské Bečvy zabezpečuje dopravní obsluhu rozsáhlého území, současně zajišťuje dopravní vazbu na okresní město Vsetín a návaznost na železniční trať 280. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace provedení přestavby stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů.

Výhledové rozvojové záměry by měly zajistit následující přínosy:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut.

Poznámka: Další případný výhledový záměr na elektrizaci regionálních tratí 281 a 282 sleduje koncepci přímého spojení Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Velké Karlovice jako vnitřní regionální prvek v rámci oblasti Valašska.

Trať 283

Celostátní železniční trať propojující páteřní trať 280 s tratí 341 ve směru na Uherské Hradiště. Společně s dopravní obsluhou území a zajištění dostupnosti města Valašské Klobouky je ve stanicích Horní Lideč a Bylnice zabezpečena dopravní návaznost ve směrech na Vsetín, resp. Uherské Hradiště. Trať lze považovat za stabilizovanou, rekonstrukci dráhy orientovat na zajištění bezpečnosti a technického stavu infrastruktury, v budoucnu je plánovaná částečná modernizace. V rámci zvyšování kvality doporučujeme zaměřit se na snížení doby přestupních návazností.

Trať 300

Celostátní železniční trať Brno – Přerov – (Bohumín) mezinárodního významu (zařazena v TEN-T). Na území Zlínského kraje je veden 3 km úsek se stanicí Chropyně. V návrhovém období se předpokládá zdvoukolejnění a modernizace trati se zvýšením traťové rychlosti.

Trať 303

Celostátní železniční trať, která tvoří severní příčku mezi páteřními tratěmi 280 a 330 a současně zabezpečuje dopravní obsluhu a vzájemné spojení významných měst Kroměříže, Hulína, Holešova, Bystřice pod Hostýnem a Valašského Meziříčí. Významným úsekem tratě je dopravně zatížené spojení Kroměříž-Hulín. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace elektrizaci tratě v úseku Kojetín-Hulín. Doporučujeme sledovat modernizace dalších úseků směrem na Valašské Meziříčí, především se jedná o elektrizaci tratě v úseku Hulín-Valašské Meziříčí. Pro zlepšení dopravní obsluhy území doporučujeme posoudit záměr na vybudování nových železničních zastávek Hulín Kroměřížská, Holešov Bezručova nebo Bystřice pod Hostýnem-Chvalčov.

Současná přepravní poptávka v relacích Holešov-Hulín-Kroměříž v objemu 7,1-7,7 tis. cestujících za den a budoucí výhodnost zajištěné železniční dopravní cesty, která nebude ovlivňována kongescemi na silniční síti, dávají předpoklady pro sledování záměru na zvýšení kvality železniční dopravy nabídkou pravidelného špičkového intervalu 30 minut právě v relaci (Bystřice pod Hostýnem)-Holešov-Hulín-Kroměříž. V této souvislosti doporučujeme posouzení tohoto výhledového záměru v širších souvislostech (nákladní doprava, regionální a dálková osobní doprava) s cílem zajistit dostatečnou propustnost uvedených železničních úseků.

Výhledové rozvojové záměry by měly zajistit následující přínosy:

- zvýšení bezpečnosti, zlepšení provozních podmínek
- zlepšení dopravní obsluhy území, zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut v úseku Kroměříž-Hulín-Holešov-(Bystřice pod Hostýnem)
- zavedení přímého relace Brno-Kroměříž-Hulín-Otrokovice-Zlín.

Trať 305

Regionální železniční trať, která zabezpečuje dopravní obsluhu území jihozápadně od Kroměříže a přepravní vazbu obcí na toto okresní město. Ve stanici Kroměříž je zabezpečena návaznost na trať 303. Trať lze považovat za stabilizovanou, rekonstrukci dráhy orientovat na zajištění bezpečnosti a technického stavu infrastruktury. V příštích letech se zde počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů. V rámci zvyšování kvality doporučujeme zaměřit se na snížení doby přestupních návazností.

Trať 330

Páteřní elektrizovaná (soustava 3 kV ss, 25 kV/50 Hz) celostátní železniční trať mezinárodního významu, která je součástí II. národního koridoru Petrovice u Karviné státní hranice-Břeclav. Železniční trať je součástí trasy multimodálního koridoru VI.B,

její modernizace dle dohod AGC a AGTC (stavební a technické prvky) pro traťovou rychlost do 160 km/hod. byla na území Zlínského kraje dokončena. V nejbližší době se na této trati počítá s rekonstrukcí napájecích stanic Nedakonice a Říkovice.

Trať 331

Významná celostátní železniční trať obsluhující území podél řeky Dřevnice s dominantní funkcí v dopravní obsluze krajského města Zlína a ve spojení souměstí Zlín-Otrokovice. Výhledově propojuje železniční trať 330, která je součástí II. národního koridoru se železniční tratí 280 a tím umožňuje přímé železniční spojení Valašska s centrální oblastí Zlínska. Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace částečné zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed (jednokolejná trať se dvěma výhybnami), elektrizaci tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed – Vizovice a zvýšení únosnosti tratě na 22,5 tun v úseku Otrokovice – Želechovice Lípa nad Dřevnicí. Záměr na částečné zdvoukolejnění a elektrizaci úseku Otrokovice-Zlín střed je ve stádiu pořizování projektové dokumentace.

Ve výhledu je sledována výstavba nové jednokolejné tratě, včetně její elektrizace mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou.

Výhledové rozvojové záměry by měly zajistit následující přínosy:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení propustnosti a cestovní rychlosti
- zavedení pravidelné intervalové nabídky 15 minut, resp. 30 minut.

Po realizaci záměru propojení tratě 331 mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou je možné sledovat tyto přínosy:

- zavedení přímého spojení Valašska s centrální oblastí Zlínska Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín – Otrokovice
- zavedení alternativní dálkové relace Praha – Přerov – Otrokovice – Zlín – státní hranice se Slovenskou republikou, případně novou dálkovou relaci Brno – Kroměříž – Otrokovice – Zlín – státní hranice se Slovenskou republikou.

Trať 341

Celostátní železniční trať, která zabezpečuje dopravní obsluhu území v jižní části Zlínského kraje s vazbou na Kunovice, okresní město Uherské Hradiště a Staré Město, kde je návaznost na trať 330 II. národního koridoru. Mezi významná obsluhovaná sídla patří zejména Uherský Brod, Bojkovice, Slavičín a Bylnice, prostřednictvím tratě 346 také město Luhačovice. Významná je dopravní obsluha souměstí Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice. V rámci modernizace je zde navrhována elektrizace tratě, doporučujeme další modernizaci tratě alespoň v úseku Uherské Hradiště-Bojkovice, resp. Bojkovice město se zaměřením na bezpečnost, zvyšování cestovní rychlosti a propustnosti tratě.

Výhledové rozvojové záměry by měly zajistit následující přínosy:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut.

Trať 346

Celostátní železniční trať, která zabezpečuje dopravní obsluhu lázeňského města Luhačovice a okolí a dále navazuje ve stanici Újezdec u Luhačovic na trať 341 ve směrech na Uherské Hradiště, resp. Bynici. V příštích letech se zde počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů. Kvalitní dostupnost této oblasti má svůj společenský význam, z toho důvodu rozvojové záměry na trati 341 jsou pro zlepšení obsluhy zcela opodstatněné.

5.2.4 Logistická centra kombinované dopravy

Systémy kombinované přepravy patří k moderním způsobům přemísťování materiálu, dílčích komponentů, polotovarů a hotových výrobků v rámci úplného logistického řetězce.

Velmi důležitou součástí procesů distribuce a logistických řetězců jsou logistická centra s podporou veřejného zájmu – veřejná logistická centra. Veřejné logistické centrum je místo pro koncentraci nabídky logistických služeb všem zájemcům na nediskriminačním principu, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy.

Dle Územní studie pro rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje byly vybrány následující lokality k dalšímu prověření pro umístění veřejných logistických center:

- Holešov (Zahnašovice)
- Valašské Meziříčí (Lešná)
- Uherské Hradiště (Staré Město – Špilov)
- Uherské Hradiště (Staré Město – Hlaviny)
- Otrokovice (Napajedla)
- Otrokovice (Napajedla, Staré louky)
- Valašské Meziříčí (Valašské Meziříčí – jih)
- Vsetín (Valašská Polanka)
- Valašské Klobouky (Valašské Příkazy, Horní Lideč)
- Zlín (Malenovice).

Velmi významné a blízké Zlínskému kraji by mohlo být uvažované veřejné logistické centrum celostátního významu v prostoru mezi Přerovem a Ostravou, zajišťující koncentraci přepravních ve směrech do zahraničí, s atrakčním obvodem v rozsahu 450 – 800 km.

Pro přerovsko-ostravskou variantu je výhodou poloha blíže ke středu Moravy, snadnější obsluha strukturálně postižené ostravské oblasti a výsledky analýzy na základě přepravních proudů. Dosud ovšem není vyjasněná poloha, přičemž je nutné vzít v úvahu možné pozdější etapy rozvoje sítě veřejných logistických center, kdy je navrženo jedno centrum pro Ostravsko a jedno společné pro olomouckou a zlínskou urbanizační oblast.

Nelze opomenout skutečnost, že v současné době existuje funkční překladiště kombinované dopravy v lokalitě Želechovice-Lípa. S ohledem na nepříznivý dopad

železniční nákladní dopravy na dotčená obydlená území a v souvislosti k blízkosti zvažovaných a posuzovaných lokalit kolem Otrokovic doporučujeme posoudit vhodnost přemístění tohoto přecladiště kombinované dopravy. V oblasti Želechovice - Lípa je tedy doporučováno realizovat pouze cílovou, resp. zdrojovou nákladní dopravu a tranzitní dopravu soustředit do oblasti města Otrokovice v návaznosti na železniční trať 330 resp. Transevropský multimodální koridor č. VI.B.

5.3 VODNÍ DOPRAVA

Podle zákona 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy ČR v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem. V této působnosti uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci. Základním prováděcím předpisem k vodním cestám je vyhláška 222/1995, o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí. Mezi vodní cesty dopravně významné a využívané patří na území Zlínského kraje vodní tok Moravy, vodní cesta je vymezena od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec. Rozvoj infrastruktury vodní dopravy zajišťuje svým působením Ředitelství vodních cest ČR jako investorský orgán v oblasti vodních cest, některé investice jsou zajišťovány správci vodní cesty, na území Zlínského kraje to je Povodí Moravy.

Základní teze návrhu:

- Územně chránit trasu dunajské větve vodní cesty Dunaj – Odra – Labe (mezinárodní dohoda AGN), revizi provést na základě výsledků prověření potřebnosti průplavního spojení v evropských souvislostech, které budou k dispozici do 31.12.2010
- Sledovat další rozvoj vodní dopravy zejména pro rekreační účely výstavbou chybějící infrastruktury na Moravské vodní cestě a Baťově kanálu (vodní cesta Baťův kanál). Zejména se jedná o výstavbu plavební komory Bělov a přístaviště Kroměříž.

Vodní cesta Dunaj – Odra – Labe

Usnesení vlády číslo 929/2009 bylo uloženo vybraným členům vlády prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe a zajistit projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN, přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť /TEN-T/), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2010 informaci o výsledcích tohoto prověření.

Vodní cesta Baťův kanál

Baťův kanál je historickou vodní cestou, která vznikla v letech 1934-1938. U Otrokovic byl vybudován přístav, dílny na opravu lodí a překladiště. Odtud byla trasa vedena řekou Dřevnicí, dále korytem Moravy do Spytihněvi, plavebním kanálem do Starého Města u Uherského Hradiště, vodním tokem Morava až do Veselí nad Moravou, dále plavebním kanálem, který u Vnorov křížuje řeku Moravu, u Strážnice Veličku a končí v Rohatci. Na trase bylo vybudováno 14 plavebních komor (dnes již neexistující Otrokovice, dále Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice, Uherský Ostroh, Veselí, Vnorovy I, Vnorovy II, Strážnice I, Strážnice II, Petrov), z toho 9 na kanálu a 5 bylo součástí zdymadel na řece Moravě.

Vodní cesta z Otrokovic do Rohatce byla dlouhá 53,5 km řekou Moravou bylo vedeno 28,3 km vodní cesty, zbytek v délce 25,2 km plavebními kanály, které byly budovány zároveň jako závlahové. Plavební komory jsou 39,5 m dlouhé a 5,3 m široké a měly pojmout čluny o rozměrech 38×5,05 m a nosnosti 150 tun při ponoru 1,20 m.

V období 2005-2009 byla na VC pro sportovní a rekreační plavbu realizována přístaviště Uherský Ostroh, Babice, Otrokovice-Bahňák, Napajedla, Kostelany nad Moravou, Uherské Hradiště a Napajedla-Pahrbeek.

Prodloužení VC do Kroměříže

Záměr spočívá ve výstavbě plavební komory při jezu Bělov na pravém břehu řeky Moravy v říčním km 166,770 (v parametrech vodní cesty třídy 0), včetně horní a dolní rejdy a čekacích stání. Zprovozněním zmíněné plavební komory se propojí plavební úsek Kroměříž – Otrokovice s 52 km dlouhým splavným úsekem Baťova kanálu. Významným přínosem je zejména napojení turistického centra Kroměříže na Baťův kanál.

Dále se jedná o přístaviště Kroměříž pro výletní plavidla, Erbenovo nábřeží, pravý břeh Moravy.



Vizualizace plavební komory u jezu Bělov (zdroj Ředitelství vodních cest ČR)

Další záměry rozvoje VC se dotýkají území Jihomoravského kraje

Prodloužení VC do Hodonína

Cílem je prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy, čímž bude zpřístupněn Hodonín pro vodní dopravu probíhající na Baťově kanálu. Jedná se o úpravu koryta Radějovky a výstavbu plavební komory Rohatec včetně horní a dolní rejdy a čekacích stání.

Výsledkem obou záměrů bude splavnění vodní cesty v úseku Kroměříž – Hodonín a celkové délce kolem 76 km jako páteř turistického využití v oblasti.

Prodloužení VC o úsek Hodonín – soutok Morava/Dyje (jih)

Motivem záměru je prodloužení využitelného rozsahu nejen na sever (Kroměříž), ale také na jih, tedy o úsek mezi Hodonínem a soutokem řek Moravy a Dyje. Dalším důvodem je plavební zpřístupnění regionů v příhraniční oblasti. Po technické stránce se jedná o doplnění plavebních komor v parametrech současné vodní cesty (plavební třída 0) u existujících jezů na řece Moravě (jezy Hodonín, Kopčany, Tvrdonice, Brodské, Lanžhot 1 a Lanžhot 2).

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

Moravská vodní cesta a Baťův kanál připravované akce

říční km	název stavby	popis stavby	typ	náklady (mil.)	dosažená úroveň přípravy
Zlínský kraj					
192,70	Městské přístaviště Kroměříž, Erbenovo nábřeží, řeka Morava, pravý břeh	Vybudování nástupního můstku pro výletní plavidla.	významné	1,959	DSP
179,60	Jez a plavební komora Bělov	Vybudování plavebního stupně Bělov pro splavnění řeky Moravy do Kroměříže	významné	139	IZ
157,069- 157,099	Přístaviště sportovních a výletních plavidel Uherské Hradiště-Kunovský les, řeka Morava - levý břeh	Vybudování přístaviště s pevnou přístávací hranou pro sportovní, rekreační a výletní plavidla	významné	≤ 10	DSP
39,971- 39,986	Přístávací místo Huštěnovice, Baťův kanál, levý břeh	Vybudování pevného mola a vyvazovacích prvků pro sportovní a rekreační plavidla	významné	≤ 10	DSP
Jihomoravský kraj					
0,825	Plavební komora Rohatec, Baťův kanál	Vybudování plavební komory pro dokončení splavnění Baťova kanálu do řeky Moravy u Hodonína včetně rozšíření a prohloubení koryta pod PK a biokoridoru	významné	cca. 150	DUR, EIA

5.4 LETECKÁ DOPRAVA

Československá letecká doprava se datuje od roku 1923, kdy byl rozhodnutím ministerské rady schválen návrh Ministerstva veřejných prací na zřízení státního podniku - Československých státních aerolinií (ČSA). Před tímto datem provozovaly na našem území leteckou dopravu zahraniční společnosti. Provozovaly především vyhlídkové lety, ale příležitostně i skutečnou přepravu cestujících a údajně i přepravu pošty. Již za Rakousko-Uherska létala přes Moravu tehdy domácí linka Vídeň - Lwov - Kyjev. Jednalo se o přelety bez mezipřistání na Moravě.

Letecká doprava má na území Zlínského kraje mnohaletou tradici. Na Moravě vznikla v roce 1923 Moravská letecká společnost Aero - Lloyd působící v Brně a Olomouci, a v roce 1930 se na letecké dopravě začal podílet další větší dopravce, kterým byly Baťovy závody ve Zlíně. Baťa vybudoval leteckou flotilu pro podnikovou dopravu a mj. inicioval výstavbu tehdy moderního letiště v Otrokovicích. Provozování letecké dopravy Baťových závodů bylo přerušeno válkou. Po válce byla činnost leteckého oddělení obnovena už pod hlavičkou podniku Baťa a.s., Zlín (po změně názvu na Svit n. p. se z leteckého oddělení stal Svitlet a ten v r. 1951 převzali ČSA).

V současné době má Zlínský kraj k dispozici 3 civilní neveřejná letiště v Kunovicích, Otrokovicích a Kroměříži a 6 přistávacích ploch pro Leteckou záchrannou službu v Kroměříži, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Zlíně. V přepravě osob se letecká doprava uplatňuje pouze okrajově, což je především důsledkem blízkosti letišť s pravidelným leteckým provozem pro civilní účely Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov, které zajišťují potřeby Zlínského kraje. Nicméně i za této situace je sledována podpora rozvoji letecké dopravy v oblasti osobní dopravy revitalizací neveřejného mezinárodního letiště Přerov - Bochoř. V kontextu sledovaného záměru vybudovat v oblasti Přerova veřejné logistické centrum celostátního významu se nabízí využití letecké nákladní dopravy. Je však nutné připomenout, že dle prognózy Evropské komise pro Českou republiku se podíl letecké nákladní dopravy na přepravním výkonu pohybuje v rozmezí kolem 0,3 až 0,4% (u letecké osobní dopravy se předpokládá podíl přibližně 5%).

Základní teze návrhu:

- Rozvoj pravidelné letecké osobní dopravy podpořit revitalizací neveřejného mezinárodního letiště Přerov - Bochoř, což je záměr připravovaný ve spolupráci s Olomouckým krajem. V kontextu záměru VLC Přerov sledovat rovněž využití letiště v oblasti letecké nákladní dopravy.

Alternativou sledovaného záměru, může být rozvoj stávajícího soukromého letiště v Kunovicích po prokázání ekonomické životaschopnosti projektu a dořešení budoucích vlastnických vztahů a financování provozních nákladů letiště.

- Sledovat rozvoj infrastruktury pro Leteckou záchrannou službu vybudováním vrtulníkové základny na území Zlínského kraje a doplnění přistávacích ploch

(heliportů) v Bystřici pod Hostýnem, Rožnově pod Radhoštěm, Uherském Brodě, Valašských Kloboukách a Slavičíně

Letiště Přerov-Bochoř

Vojenské neveřejné mezinárodní letiště s provozem VFR/IFR je situované mezi obcemi Henčlov a Bochoř, jihozápadním směrem od Přerova na území Olomouckého kraje. Dopravně je prostor dostupný ze silnice II/436 Přerov-Chropyně, omezený přístup je ze silnice II/434 Přerov-Troubky.

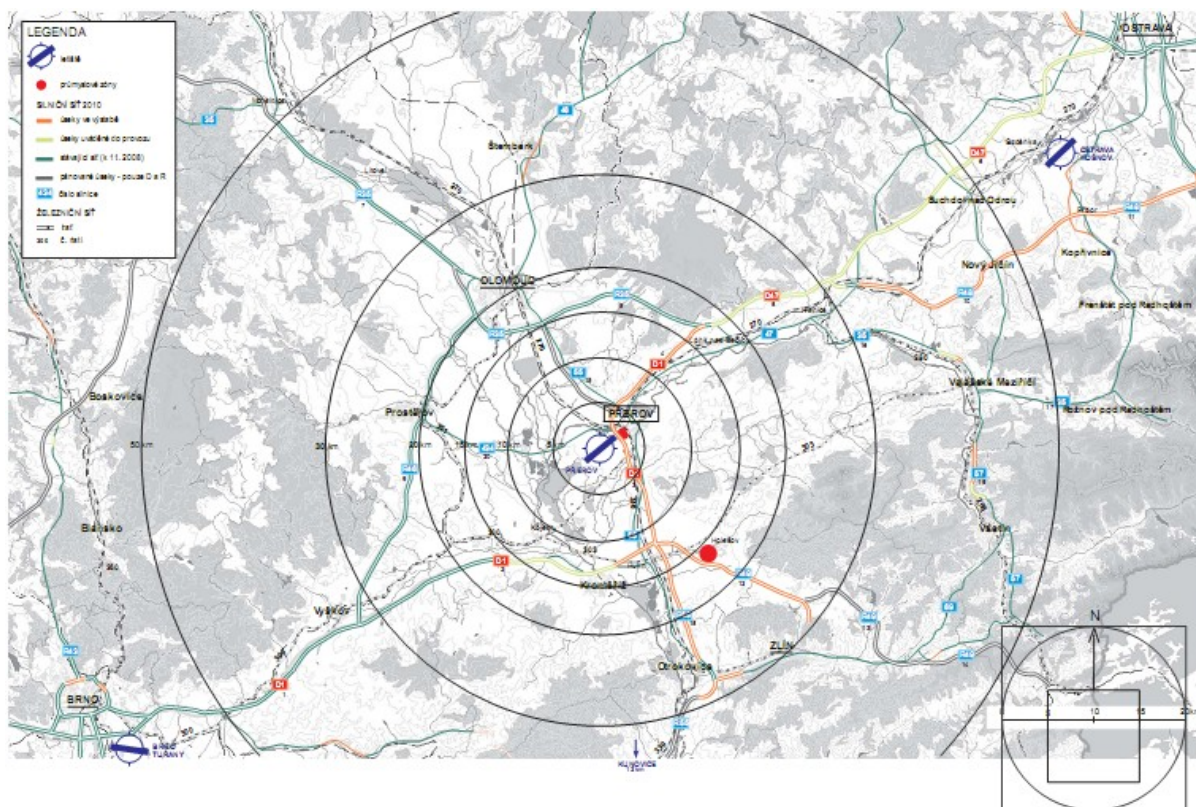
Výhledově se sleduje dopravní napojení veřejné části letiště ze silnice III/434 Přerov-Troubky, která je napojená exitem Přerov-západ na dálnici D1 Brno-Ostrava, resp. na soubor dalších rychlostních silnic R49, R55 s vazbami na Olomouc, Uherské Hradiště, Zlín.

Z hlediska strategické polohy je letiště Přerov - Bochoř umístěno přibližně v polovině vzdálenosti mezi městy Brno a Ostrava. Potenciál záměru je možné orientačně odvozovat ze současné situace v letecké osobní dopravě na letištích Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov. Tato letiště nabízejí letecké služby pro území s přibližně 3,6 mil. obyvatel, rozdělení trhu mezi nimi je zhruba 60/40. V roce 2008 letiště Brno-Tuřany přepravilo přibližně 506 tis. osob, letiště Ostrava-Mošnov přibližně 354 tis. osob.

Pokud bychom vycházeli z předpokladu, že budoucí nabídka dosáhne kvalitou úrovně těchto letišť pak může dojít k přerozdělení trhu letecké osobní dopravy na území Moravy přibližně na třetiny. Znamená to, že letiště Přerov - Bochoř může přepravit přibližně kolem 290 tis. osob se zhruba 16 tis. vzlety a přistáními za rok. Převážně se bude jednat o sezónní nepravidelné lety, svůj význam v tomto může mít také turistický rozvoj kraje.

V souvislosti se sledovaným záměrem na vybudování veřejného logistického centra celostátního významu v oblasti Přerova se nabízí možnost využití letiště Přerov - Bochoř také k účelům letecké nákladní dopravy. Předpokládá se, že VLC bude zajišťovat koncentraci přepravních proudů ve směrech do zahraničí, nelze tedy vycházet ze současné situace letišť Ostrava-Mošnov a Brno-Tuřany, kde rozhodující přepravu tvoří pravidelná Cargo doprava. Například letiště Ostrava-Mošnov přepravilo v roce 2008 zboží v objemu zhruba 1,7 tis. tun, pravidelná Cargo doprava tvořila přibližně 94%, přičemž výkony v oblasti přepravy zásilek velké hmotnosti představují především lety malých letadel se zásilkami o hmotnostech okolo 1 až 2 tuny. V případě letiště Brno-Tuřany bylo v roce 2008 přepraveno zhruba 6,3 tis. tun zboží, v roce 2009 došlo ke zvýšení na 9,7 tis. tun zboží.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce



Letiště Přerov-Bochoř, situace širších vztahů, zdroj: Zlínský kraj



Lokalizace letiště Bochoř (zdroj ŘSD ČR, Dálnice D1, stavba Říkovice - Přerov), zdroj ŘSD ČR

Stávající stav letiště

Letiště je v současnosti v majetku ministerstva obrany ČR a je využíváno prioritně pro potřeby Vzdušných sil AČR. Na letišti je dislokována 23. základna vrtulníkového letectva a 231 vrtulníková letka s vrtulníky typu Mi-17 a Mi-171Š. Stávající civilní využití letiště je minimální, dosahované přepravní výkony jsou statisticky nezajímavé.

Dne 22.10. 2007 bylo rozhodnutím vlády ČR č. 1196 rozhodnuto o zachování vojenské základny se smíšeným provozem. Následně Olomoucký kraj a Zlínský kraj založili společnost „Regionální letiště Přerov a.s.“ Hlavním úkolem společnosti je zajistit postupný rozvoj letiště a zejména civilní provoz letiště. V současnosti jsou na letišti zajišťovány následující činnosti v celodenním režimu, jako například správa letiště, celní a pasová služba (na vyžádání 24 hod předem), zdravotní a sanitární služba, letištní letecká informační služba, ohlašovna letových provozních služeb, meteorologická služba, letová provozní služba, plnění leteckých pohonných hmot, odbavení letů, bezpečnostní služba a omezeně rovněž služba hangárování a opravářské činnosti pro cizí letadla. Naproti tomu, nejsou k dispozici zařízení pro odbavení nákladu, služba odstraňování námrazy a zařízení pro cestující nejsou v podobě, která by odpovídala standardu na dopravních letištích.

Současné rozměry vzletové a přistávací dráhy činí 2 500/60 m, rozměry pojezdové dráhy jsou jednotné šířky 14 m. Konstrukce vozovek je tvořena horní cementobetonovou deskou 230 mm, mezivrstvou z fólie, spodní cementobetonovou deskou 220 mm a stěrko-pískovým podsypem 200 mm. Únosnost vzletové a přistávací dráhy byla již při projektování letiště v Přerově snížena oproti srovnatelným letištím. Hlavním faktorem, který ovlivňuje únosnost stávající plochy je únosnost podloží. Významným faktorem je skutečnost, že letiště je již 54 let v provozu a od generální opravy uběhlo 33 let.

Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah:

označení vzlet. a přist. Dráhy	06	24
rozměry vzlet. a přist. dráhy	2 500 x 60 m	2 500 x 60 m
únosnost, povrch	19/R/C/W/T beton	19/R/C/W/T beton
nadmořská výška	202 m	205 m
sklon	max. 0,6%	max. 0,6%
rozměry předpolí	105 x 120	105 x 120
rozměry pásu vzlet. a přist. dr.	2 710 x 120 m	2 710 x 120 m

Důležitá a významná je okolnost, že letiště má péčí AČR zpracována (v roce 1997) ochranná pásma. Ochranná pásma však dosud nebyla vyhlášena územním rozhodnutím. Proto zde hrozí nebezpečí, že letiště může být snadno znehodnoceno výstavbou ve vzletových a přiblížovacích prostorech, proti které nebude zákonná ochrana. Obecně lze konstatovat, že letiště je po rekonstrukci a revitalizaci schopné dosáhnout stavu nutného pro charterový provoz, pro provoz nízkonákladových leteckých společností, pro provoz regionálních pravidelných linek, pro provoz všeobecného letectví apod.

Činnosti potřebné pro zajištění civilního provozu

Provozovatel letiště zodpovídá především za zajištění bezpečného a plynulého fungování letiště a leteckého provozu v rámci jeho statutu. To představuje zajištění provozní a technické způsobilosti pohybových ploch, odbavovací budovy, provozně-technického zázemí, skladového hospodářství, hospodářství s leteckými pohonnými hmotami, letištních zabezpečovacích zařízení (světelné vybavení, radionavigační vybavení) atd.

Provozovatel letiště je povinen zajistit, resp. poskytovat vlastními silami nebo nájmem služeb následující okruhy činností:

- provoz letiště po technické stránce
- obchodní a technické odbavení
 - odbavení posádky
 - odbavení cestujících
 - odbavení zavazadel
 - odbavení nákladů, pošty

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- odbavení letadel, včetně prodeje leteckých pohonných hmot a maziv
- zajištění bezpečnosti a ochrany letiště, včetně bezpečnostního odbavení cestujících, zavazadel, posádek atd.
- zajištění řízení letového provozu a poskytování meteorologických informací
- zajištění hasičské a záchranné služby
- reklamní činnost (reklamní plochy v civilním areálu letiště)
- poskytování kanceláří (např. celním, bezpečnostním a pasovým orgánům)
- pronájem kanceláří a prodejních prostor (např. leteckým dopravcům, speditérům, cestovním kancelářím, prodejcům zboží, autopůjčovně atd.)
- provoz skladového hospodářství pro vlastní potřebu
- pronájem skladových prostor
- prodej letenek
- catering
- provoz směnárny, pošty
- provoz restauračních a bufetových zařízení
- provoz parkoviště
- úklidové služby.

Návrh dostavby letiště

Pro výstavbu civilního zastavovacího areálu je uvažován prostor severně od vzletové a přistávací dráhy. Prostor jižně od vzletové a přistávací dráhy pro výstavbu civilního zastavovacího areálu není uvažován z důvodu zatížení tohoto prostoru zástavbou vojenskými objekty zejména úkryty letadel. Dalším důvodem byla skutečnost, že letiště je od přístupové komunikace II/436 odříznuto kasárenským areálem letecké základny (pro civilní provoz nepoužitelným). Předpokládá se, že areál bude možno od letiště oddělit a pronajmout nebo prodat samostatně jako celek nebo po jednotlivých objektech.

Pohybové plochy zahrnují:

- vzletová a přistávací dráha 06/24 o rozměrech 2500 x 60 m. Pro umožnění provozu větších letadel je nutno provést rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy a její prodloužení na cca 2 700 m až 3 200 m.
- pás vzletové a přistávací dráhy 06/24
- předpolí 06, předpolí 24
- koncová bezpečnostní plocha 06, koncová bezpečnostní plocha 24
- nové pojezdové dráhy o šířce 23 m s živičnými a s postranními zpevněnými pásy o šířce 7,5 m.
- novou odbavovací plochu

Hlavní příjezdové komunikace v obou variantách navazují na komunikaci II/434. Dopravní řešení vychází z řešení zastavovacího areálu. Prioritně zabezpečuje obslužnost odbavovací budovy, následně pak objektů ostatních. Hlavní příjezdová komunikace je dvoupruhová (šířka pruhů 3,5 m). Před odbavovací budovou je komunikace jednosměrná, doplněná oboustranným systémem parkovacích pruhů umožňujících krátkodobé parkování vozidel za účelem výstupu/nástupu cestujících a

naložení/vyložení zavazadel. Všechny doplňující obslužné komunikace jsou dvoupruhové s šířkou jízdních pruhů 3, nebo 3,5m. Přístupové komunikace k radionavigačním zařízením a světelnému vybavení jsou jedno-pruhové s šířkou jízdního pruhu 3 m. Na příjezdové a obslužné komunikace navazují parkovací plochy.

Odbavovací budova – Terminál, kdy se předpokládá jednopodlažní objekt (jednourovňové odbavení) s odděleným odbavováním cestujících státu Schengenské dohody a státu mimo tuto dohodu. V objektu bude dislokováno pracoviště ohlašovny letových provozních služeb.

Řízení letového provozu - (Středisko letových navigačních služeb), kdy bude využit stávající, vojenský, téměř nový objekt LSŘLP.

Budova správy letiště a provozně bezpečnostních složek je navržena jako dvojpodlažní administrativní objekt, ve kterém budou umístěny služby správy letiště:

- úsek ekonomický a personální
- úsek bezpečnosti a ostrahy
- úsek letištní služby
- úsek správy majetku
- úsek požární ochrany
- úsek komerční služby
- úsek GR
- civilní bezpečnostní služby
- referát cizinecké policie ČR
- celní správy

Přístřešek pro technické prostředky je určen pro odstavování mobilní techniky pro technickou obsluhu letadel.

CARGO, objekt pro odbavení nákladu je uvažován jako halový s jednopodlažním administrativním přístavkem.

Vrátnice, objekt je uvažován jako jednoduchý s umístěním na vstupu a vjezdu do areálu letiště.

Hasičská záchranná služba, objekt je uvažován jako halový objekt s provozně-administrativním, skladovým a dílenským zázemím umístěným ve dvojpodlažním přístavku navazujícím na halový (garážový) objekt sloužící pro umístění záchranných a požárních vozidel.

Autopark, kdy se jedná o uzavřený areál zahrnující :

- Technickou ošetrovnu vozidel - halový objekt s provozně - dílenským přístavkem
- Venkovní umývárnu vozidel
- Přístřešek pro vozidla

Sklad LPH, kdy se jedná o uzavřený areál zahrnující :

- Provozní objekt obsluhy s laboratoří
- Úložiště LPH

- Depo autocisteren

Vybavení pro zabezpečení letového provozu, kdy rozsah vybavení vychází v obou variantách z předpokládaného provozního statutu jednotlivých vzletových a přistávacích drah:

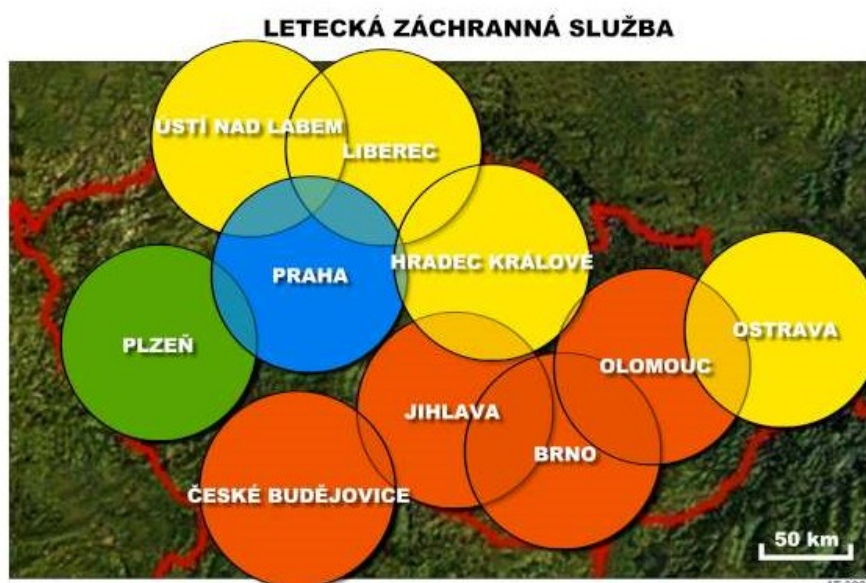
- vzletová a přistávací dráha 06 – přístrojová, pro přesné přiblížení kategorie II až III.
- vzletová a přistávací dráha 24 – přístrojová, pro ne-přesné přiblížení

Světelné vybavení bude striktně vycházet z požadavků předpisu L 14 na vybavení vzletových a přistávacích drah dle výše uvedeného provozního statutu.

Radionavigační zařízení bude kompletně obnoveno a doplněno.

Základna LZS ve Zlínském kraji

Mapa středisek letecké záchranné služby



Obr. Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Z obrázku středisek LZS je patrné orientační pokrytí území České republiky. Mezi území, která jsou mimo uváděný dosah patří také jihovýchodní část Zlínského kraje, což podporuje záměr na vybudování základny.

V zásadě se nabízejí dvě varianty řešení, budování nového střediska LZS „na zelené louce“ nebo jeho integrace do existujícího zařízení v rámci např. záchranného systému nebo letecké dopravy. Je jisté, že integrace střediska může vykazovat významné přednosti v existenci dílčího technického nebo sociálního zázemí.

V případě budování nového střediska LZS přichází v úvahu území města Zlína, jeho situování je limitováno poměrně značným dopadem na životní prostředí, což zřejmě vylučuje možnost využití areálu Baťovy nemocnice. Princip integrace představuje např. umístění střediska LZS na letiště v Otrokovicích, nabízí se také jeho umístění jinde.

Nejvhodnější umístění střediska LZS je na letišti v Otrokovicích.

Možností je zadání územně územně-technické studie se zadáním nalezení vhodnějšího umístění vrtulníkové základny LZS. Řešení této problematiky dále projednat s obcemi.

Všeobecné požadavky na Heliport

Základní heliport HEMS (vrtulníková letecká záchranná služba) slouží jako základna vrtulníku, obsluhující obvykle území o poloměru cca 70 km se středem v místě situování heliportu.

Základní heliport HEMS musí být z výše uvedeného důvodu vybaven :

- Pohybovými plochami TLOF (prostor dotyku a odpoutání vrtulníku), FATO (plocha konečného přiblížení a vzletu), SA (bezpečnostní plocha) , APN (odbavovací plocha) o kapacitě jedno stání – parametry ploch musí být dimenzovány na provozně kritický vrtulník)
- Vizuálními prostředky (denní značení, světelné vybavení, ukazatel směru větru)
- Hangárem pro jeden vrtulník (situovaný na základně) s přístavkem pro provozní, skladové a pobytové zázemí posádky vrtulníku, mechanika, lékaře a záchranáře.
- Skladem leteckých pohonných hmot a leteckého petroleje
- Parkovištěm pro 4 osobní automobily
- Příjezdní komunikací
- Inženýrskými sítěmi

Situování základního heliportu HEMS na klasickém letišti (ve Zlínském kraji připadají v úvahu např. Otrokovice nebo Kunovice) je vždy výhodné a přináší úsporu investičních nákladů a provozních nákladů. Pro realizaci základního heliportu HEMS mimo klasické letiště je obvykle potřeba plocha o výměře min 1,5 ha. U heliportů situovaných na klasických letištích obvykle odpadá potřeba FATO, SA a některého vybavení (např. vizuální prostředky).

Je předpokládáno, že Heliport bude tedy mít statut :

- základní, úrovňový heliport HEMS
- neveřejný, vnitrostátní heliport HEMS

Heliport bude sloužit jako základna vrtulníku HEMS tzn. zejména pro provoz (vzlety a přistání) vrtulníků HEMS. Letecký provoz bude pozůstat z primárních (tj. let pro pacienta, zraněného atd.)i sekundárních letů (tj. přeprava pacientů, léků, transplantátů apod.).

Fyzikální parametry heliportu musí vyhovovat všem vrtulníkům používaným pro potřeby HEMS v ČR. Pro zabezpečení leteckého provozu dle výše specifikovaných pravidel musí být heliport vybaven tak, aby byl schopen zajistit vizuální letové operace. Předpokládané vybavení pro denní provoz zahrnuje denní značky a ukazatel směru větru, pro noční provoz zábleskový maják, zkrácenou přibližovací světelnou soustavu, světelnou soustavu FATO/TLOF a osvětlený ukazatel směru větru.

Parametry provozních ploch

Parametry provozních ploch jsou navrženy tak, aby vyhovovaly provozu návrhového vrtulníku podle pravidel letů VFR (pravidla pro let za viditelnosti) ve dne i v noci.

Návrhový vrtulník SOKOL (provozuje AČR) má max. parametry:

- průměr rotoru 15,70 m
- délka vrtulníku 18,85 m
- hmotnost vrtulníku 6400 kg

Součástí heliportu musí být :

- Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO). Jedná se o plochu, nad kterou se provádí konečné přiblížení do visení nebo k přistání a ze které se zahajuje vzletový manévr.
- Prostor dotyku a odpoutání (TLOF). Jedná se o únosnou plochu, na kterou může vrtulník dosednout, nebo ze které může vzlétnout.
- Bezpečnostní plocha (SA) je plocha obklopující FATO prostá překážek, vyjma leteckých zabezpečovacích zařízení. Jejím účelem je snížit nebezpečí poškození vrtulníku, který náhodně vybočí z FATO.

Rozměry FATO musí být vepsatelné do kružnice o průměru rovnajícím se nejméně 1,5 násobku celkové délky nebo šířky (podle toho, který rozměr je větší), nejdelšího (nejširšího) vrtulníku, kterému má heliport sloužit.

- FATO je navržena kruhová o průměru 29,00 m
- TLOF je navržena čtvercová o délce stran 14,00 m.

Bezpečnostní plocha SA musí přesahovat za okraj FATO do vzdálenosti nejméně 9 m nebo 0,25 x celková délka nebo šířka (podle toho, která z těchto hodnot je větší), nejdelšího (nejširšího) vrtulníku, který má heliport používat.

- SA je navržena v šířce 9,00 m

Překážkové poměry

Situování provozních ploch heliportu (TLOF, FATO a SA) musí vyhovovat požadavkům předpisu L 14H, Hlava IV. tzn. že do překážkových ploch příslušných heliportu a jeho provoznímu statutu nesmí zasahovat překážky.

Vzdušný prostor heliportu potřebný pro zajištění bezpečného provozu je vymezen následujícím systémem překážkových ploch :

- vzletové plochy
- přiblížovací plochy
- přechodové plochy

Při situování heliportu je ovšem třeba dbát ohled nejenom na čistotu překážkových ploch (jejich nenarušení překážkami) ale i na to, aby vzletové a přiblížovací trajektorie z/k heliportu byly navrženy s ohledem na minimální obtěžování přilehlého okolí hlukem z leteckého provozu.

Činnosti potřebné pro zajištění provozu

Heliport HEMS, jeho provozní plochy, budou sloužit pro provoz vrtulníků používajících postupy pro vizuální přiblížení ve dne i v noci. Tzn., že provozní plochy heliportu jsou určeny pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (pro lety VFR) ve dne i v noci.

Přemisťování vrtulníku mezi hangárem resp. odbavovací plochou a TLOF bude prováděno pomocí mobilní plošiny na elektrický pohon.

Mobilní prostředky (AC, záchranná vozidla, zásobovací vozidla) se smí pohybovat pouze po vnitroareálových komunikacích, za asistence mechanika vrtulníku HEMS i po odbavovacích plochách. Záchranná vozidla mají za výše uvedených předpokladů přístup i na TLOF/FATO.

Předepsaná údržba a opravy vrtulníku, kdy na heliportu (v hangáru resp. na odbavovací ploše) mohou být prováděny pouze předletové, meziletové a poletové prohlídky, drobné opravy a periodická údržba nejnižšího stupně.

Mytí vrtulníku smí být prováděno výhradně na odbavovací ploše, která je samostatně odvodněná.

Plnění vrtulníku a stáčení leteckých pohonných hmot do skladu bude prováděno výhradně na odbavovací ploše, která je samostatně odvodněná.

Hangárování, kdy pro jeho účely je na heliportu k dispozici hangár s kapacitou jednoho stání. Hangár je určený pro hangárování vrtulníku majícího na heliportu trvalou základnu. Hangár je vybavený i provozním přístavkem, ve kterém je dislokováno zázemí pro personál základny (pilot, mechanik, lékař a zdravotník).

Obsluha radikomunikačního, světelného a meteorologického zařízení, kdy obsluhu tohoto zařízení bude vykonávat personál proškolený k této činnosti.

5.5 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

5.5.1 Výchozí předpoklady

Vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“).

Sestává ze čtyř základních priorit:

- 1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
- 4: Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Následně byla tato informace potvrzena ve vládním usnesení ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Koncem roku 2008 byla členům vlády ČR předložena informace o naplňování jednotlivých opatření Národní strategie cyklistické dopravy.

Cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR je naplnění základního cíle Dopravní politiky ČR: „Realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpora udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením dopravního systému. K tomu vede strategie udržitelných způsobů dopravy s podporou environmentálně šetrných způsobů a omezováním způsobů nejméně šetrných“.

Mezi globální cíle této strategie patří:

- Snížení nehodovosti cyklistů, zejména jejich nejzávažnějších důsledků na životě a zdraví.
- Snížování poptávky po motorizované dopravě přizpůsobováním v územním, městském a regionálním rozvojovém plánování.
- Zlepšování cyklistické infrastruktury, vybudování nových 800 km komunikací.
- Vytváření podmínek pro rozvoj další vzdělanosti obyvatel České republiky.
- Zvyšování přitažlivosti cyklistiky, chůze a veřejné dopravy; podpora vzájemných návazností mezi těmito druhy dopravy.
- Snížení srdečních, cévních chorob, nemocí pohybového ústrojí a obezity.
- Snížení emisí a hlukové zátěže životního prostředí.

- Vytváření podmínek pro rozvoj dalšího sportovního a společenského vyžití obyvatel České republiky.
- Prohloubení podpory cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.
- Růst image České republiky.

5.5.2 Navrhovaná opatření

Od doby vzniku původního Generelu dopravy Zlínského kraje došlo ke změně vnímání cyklistické dopravy, kdy sice nelze očekávat zásadní ovlivnění návrhové části generelu týkající se silniční, železniční nebo vodní dopravy, ale přesto cyklistika přestává být pouze individuální záležitostí a začíná plynule přecházet do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. V tomto kontextu jsou navrženy i následující opatření.

Opatření 1. Podpora přípravy budování cyklistických stezek

Jedná se o podporu při zajištění projektové připravenosti a budování cyklistických stezek zejména obcemi a jejich svazky formou pomoci a koordinace ze strany kraje. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. Prioritami podpory jsou úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. Další úseky korespondují s návrhem jednotlivých páteřních dálkových cyklotras, které prochází územím kraje. Opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci. Ve fázi výstavby se počítá s využitím Státního fondu dopravní infrastruktury, s evropskými fondy se počítá až ve výhledu, pro plánovací období 2014 – 2020. V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací. Jako velmi vhodné se jeví např. budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Do této kategorie lze zařadit i jednání s Lesy ČR.

Opatření 2. Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích komunikací a ostatních dopravních staveb.

Opatření 3. Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy.

Opatření 4. Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností.

Opatření 5. Zajištění údržby značení cyklotras

Opatření zahrnuje značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras včetně vyznačení tras mezinárodní cyklistické sítě EuroVelo na území kraje.

**5.5.3 Konkrétní doporučení pro podporu záměrů
v souvislosti s opatřením č.1.**

- podporovat rozvoj cyklistické dopravy ve městech a jejich spádových oblastech, jako Staré Město, Kunovice, Chropyně, Uherské Hradiště, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Brumov-Bylnice, Kroměříž, Hulín a Otrokovice, vzhledem k existenci takovéto potřeby.
- analyzovat opuštěné a neprovozované železniční úseky, včetně vlečkových provozů pro vybudování drážních stezek.
- analyzovat koridory podél vodních toků pro vedení cyklistických tras a budování cyklistických stezek.
- s ohledem na plánovaný rozvoj území a rekreačních aktivit, reagovat s výstavbou cyklostras a cyklostezek, např. Dolní a Prostřední Bečva
- přebudovat a převést do kategorie regionálních tras spojení měst Kroměříž, Hulín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem s případným prodloužením do Valašského Meziříčí (Choryně).
- využít opuštěné dopravní koridory (např. silnice I. třídy, přeřazované v souvislosti s výstavbou obchvatů do nižších tříd, opuštěná tělesa železničních drah a vleček) pro výstavbu cyklotras.
- dbát na možné úpravy v rámci pozemkových úprav tak, aby případné dělení nebo scelování pozemků nebránilo budoucí výstavbě dálkových a regionálních tras, požadovat po investorech velkých dopravních staveb v případě vhodnosti využití staveništních nebo doprovodných komunikací pro tyto cyklotrasy.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- zvážit úpravy trasy č. 46 v úseku Lhota – Vsetín v případě nalezení možnosti vedení trasy údolním koridorem v souvislosti s připravovanými přeložkami silniční sítě mezi Vsetínem, Vizovicemi a hranicemi se Slovenskem, případně upravit vedení trasy č. 49 v úseku Popov – Brumov-Bylnice (posledně jmenovaná úprava není zahrnuta do grafického návrhu).
- v úsecích Napajedla – Staré Město a Uherské Hradiště – hranice kraje, kde je Moravská stezka vedena dvěma trasami, vybrat bezpečnější, příp. atraktivnější trasu (viz grafická část). Trasy alternativní přeradit do sítě regionálních či místních tras (není možno třístit finanční prostředky na dvě paralelní stejně významné trasy, není-li pro to stanoven jiný významný důvod)
- navrhnout a postupně realizovat výstavbu cyklotrasy v koridoru silnice I/57 (v návaznosti na připravovaný projekt trasy Ústí – Střelná – hranice se Slovenskou republikou a cykl. trasu Bystřička – Velké Karlovice) s napojením směr Valašské Klobouky, Brumov.
- využít bývalou železniční vlečku ze Vsetínského nádraží a mostu přes Vsetínskou Bečvu k výstavbě drážní stezky a jejímu dalšímu vedení trasy v údolí potoka Jasenice a Červenka s navazujícími cestami na hřebeny Beskyd.
- realizovat drážní stezku Nezamyslice – Dřevnovice – Těšice – Tištin – Koválovice – Osíčany – Uhřice – Prasklice – Morkovice – Slížany.
- dokončit realizaci stezky Vsetínská Bečva: Makovský průsmyk – Velké Karlovice – Vsetín – Valašské Meziříčí, Rožnovská Bečva.
- dokončit realizaci stezky Rožnovská Bečva: Bumbálka – Horní Bečva – Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí (Vsetínská Bečva).
- realizovat stezku Bečva: Valašské Meziříčí – Hranice – Lipník nad Bečvou – Přerov – Tovačov (Morava). V rámci Zlínského kraje jde o úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou (Zlínský kraj).
- zaměřit se na realizaci stezky Dřevnice: Troják (Hostýnská hřebenovka) – Slušovice – Lípa nad Dřevnicí – Zlín – Otrokovice (Morava) a spojky Lípa nad Dřevnicí (Dřevnice) – Vizovice – Liptál – Vsetín, jakožto části projektu páteřní cyklostezky Vizovice – Zlín – Otrokovice.
- realizovat stezku Haná (Malá Haná): Blansko – Jedovnice – Ruprechtov – Vyškov – Ivanovice na Hané – Němčice nad Hanou – Kojetín – Kroměříž.
- podporovat cyklistickou dopravu v sídelní aglomeraci Otrokovice – Zlín – Vizovice s prodloužením v trase Hornovsacké dráhy ve dvou alternativách a napojením na Lešnou, příp. s prodloužením na Troják.
- vybudovat trasu spojující silně cyklisticky využívané destinace v úseku Ratiboř – Hošťálková – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem s možností alternativního vedení trasy přes Hostýn a případným prodloužením do Olomouckého kraje.
- v rámci návaznosti na Moravskoslezský kraj prověřit ve spolupráci s Krajským úřadem Moravskoslezského kraje potřebu cyklistického propojení

regionálního významu Val. Meziříčí – Hostašovice nebo Rožnov p. R. – Frenštát p. R. (není zahrnuto do grafické části, potřeba nebyla dosud potvrzena).

- využít zpracovanou koncepci rozvoje cyklistické dopravy Jihomoravského a Olomouckého kraje.
- vést přehled o stavu stávající infrastruktury dálkových a nadregionálních tras v Zlínském kraji, v pravidelných intervalech provádět pasportizaci a plánovat opatření na zlepšení stavu cyklistické infrastruktury. Sledovat zejména cíl vymístění cyklistických tras ze silnic I. třídy a z úseků silnic s dopravním zatížením nad 5 tis. voz/den, v případě možností prostorových též 3 tis. voz/den. Nepovolovat živelné zřizování cyklotras vedených po vozovkách silnic nebo místních komunikací dopravně silně zatížených nebo vykazujících vysokou míru dopravní nehodovosti.
- V případě potřeby po dohodě s městskými úřady velkých měst kraje (Zlín, Vsetín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Valašské Meziříčí, Rožnov p.R., Holešov, Staré Město, Uherský Brod, Uherský Ostroh, Bystřice p. H., apod.) provádět průzkumy stavu cyklistické dopravy, mínění a požadavků občanů. Podporovat města jako lídry případných projektů a při budování cyklistických stezek v městských aglomeracích.
- Podporovat ve spolupráci s dalšími organizacemi cyklistickou dopravu, šířit osvětu a základní pravidla bezpečné jízdy cyklistů prostřednictvím krajem zřizovaných škol, organizací, v médiích, formou propagačních jízd a akcí.
- Při přípravě staveb uplatňovat požadavky na budování cyklistických stezek, tras nebo jiné infrastruktury. Sledovat lokality se zvýšenou dopravní nehodovostí cyklistů a u orgánů státní správy uplatňovat požadavky na řešení těchto nehodových míst nebo úseků. Zvláštní důraz klást na zajištění bezpečné dopravy do škol, především škol řízených krajem.
- Požadovat v rámci územních a stavebních řízení v odůvodněných případech budování infrastruktury pro statickou dopravu jízdních kol, případně též výstavbu odpočívek a cyklokempů podél významných cyklotras.

5.5.4 Konkrétní doporučení pro podporu záměrů v souvislosti s opatřením č.3 a č.4

Konkrétně by daný systém měl být podporován zejména ve vazbě na města a koridory v ose Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem, Otrokovice – Zlín – Vizovice, Valašské Meziříčí – Vsetín, Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod, případně podél tranzitního železničního koridoru

- Při zřizování integrovaného dopravního systému Zlínského kraje dbát na návaznost prostředků hromadné dopravy, především kolejové (celostátní a regionální dráhy) na cyklistickou dopravu. Ukládat provozovatelům těchto drah vybudování potřebných zařízení cyklistické infrastruktury, v rámci smluv s dopravci požadovat zajištění přepravy jízdních kol na vybraných trasách. Budovat úschovny kol na koncových, přestupních a významných nácestných

stanicích pro systémy Bike and Ride. Ve spolupráci s Dopravním podnikem Zlín – Otrokovice a při přípravě všech předpokládaných dalších integrovaných dopravních systémů (Valašsko, Uherskohradištsko) vytipovat vhodné lokality pro přístřešky pro kola. Při rozvoji turistiky na Baťově kanálu zařídit možnost přepravy jízdních kol včetně vybudování přístupů k přístavištím. Projednat s dopravci veřejné linkové dopravy možnost zajištění nepravidelné či pravidelné dopravy jízdních kol formou speciálních spojů s možností přepravy kol do turisticky významných center kraje v návaznosti na stávající a budované cykloturistické trasy s cílem eliminovat dopravu motorových vozidel do těchto lokalit (např. Staré Hutě, Bunč, Pindula, Tesák, Troják, Dušná, Pustevny, Bumbálka, Kudlov, apod.), případně spolupodílet se na financování této dopravy, případně je navázat na železniční tratě (např. úseky Zdounky – Bunč, Bystřice p. H. – Troják, Rožnov p.R. – Pustevny). Iniciovat na celostátních a regionálních drahách opatření ve prospěch cyklistické dopravy. To znamená ve spolupráci s ČD doplnit vozový park tak, aby většina osobních vlaků měla min. jeden vůz s prostorem pro zjednodušenou přepravu jízdních kol nebo pro odkládání kol, případně o rozšíření služeb úschovny během přepravy. Jedná se zejména o traťové úseky:

- Horní Lideč – Bylnice (dopolední hodiny alespoň o víkendech a prázdninách)
- Bezměrov – Valašské Meziříčí (rozšířit stávající nabídku)
- Otrokovice – Vizovice (případně s výhledovým prodloužením)
- Uherský Ostroh – Uherské Hradiště
- Staré Město - Vlárský průsmyk
- Újezdec u Luhačovic – Luhačovice
- Kroměříž - Zborovice.

V případě zájmu ze strany cykloturistů zavést na vybrané traťové úseky spoje se speciálními vagóny pro přepravu kol. V úvahu připadají například relace:

- Staré Město – Luhačovice nebo Bylnice (doplnit stávající vlaky)
- (Olomouc) – Valašské Meziříčí - Velké Karlovice nebo Bylnice
- (Přerov) – Otrokovice – Vizovice.

5.5.5 Konkrétní doporučení pro podporu záměrů v souvislosti s opatřením č. 5

Opatření zahrnuje značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras. Dále pak zahrnuje vyznačení tras EuroVelo vedené krajem.

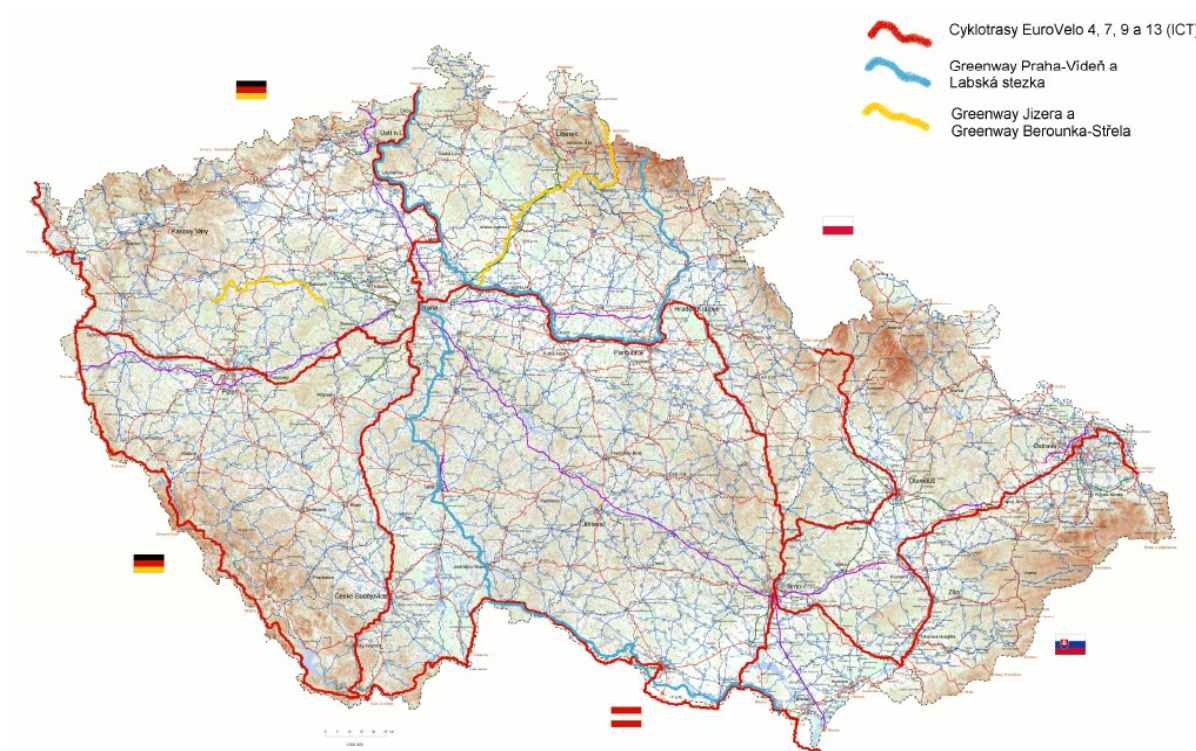
Přehled konkrétních opatření:

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- realizovat centrální trasu Koryčany – Kostelany – Otrokovice – Zlín – Vizovice s pokračováním Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka – Janová – Ústí u Vsetína – Vsetín, tedy cyklotrasu regionálního významu.
- realizovat severní trasu Koryčany – Zdounky – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechnovice) – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – státní hranice, tedy cyklotrasu regionálního významu.
- realizovat jižní trasu Staré Hutě – Buchlov – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Valašské Klobouky – Horní Lideč, tedy cyklotrasu regionálního významu.
- realizovat severní příčku Troják – Zlín – Provodov – Luhačovice – Biskupice – Polichno – Uherský Brod – Nivnice – Březová – státní hranice.
- realizovat krajinně zajímavé trasy majícími vazbu ke kulturně atraktivním lokalitám, např. Luhačovice (vč. přehrady).
- upravit stávající úseky místních cyklotras do kategorie regionální a dobudovat regionální trasu Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín ve dvou alternativách v údolí Olšavy.
- propojit tuto cyklistickou regionální trasu s Luhačovicemi (vč. přehrady) s případným prodloužením na směry Zlín a Vizovice na straně jedné a směr Nivnice, Březová s návazností na Slovensko na straně druhé.
- zachovat a podporovat poměrně významné aktivity mikroregionů, obcí a podnikatelských subjektů, které se velmi významným způsobem podílely již při realizaci projektu „Cyklostezka Bečva“, při rozvoji sítě cyklistických stezek v okolí Baťova kanálu a při realizaci některých investičních akcí ve významných centrech Zlínského kraje, jako např. vazba Otrokovice – Zlín, Uherský Ostroh – Hluk – Boršice, či Uherský Brod – Luhačovice.
- navrhnout a realizovat pro větší zatraktivnění Chřibů nebo podhůří Chřibů regionální cyklotrasu z Kroměříže v alternativním vedení Kroměříž – Kotojedy – Zdounky – Bunč nebo Koryčany.
- ve spolupráci s Klubem slovenských turistů zvážit případné rozšíření přeshraniční spolupráci v rámci dálkových a regionálních tras (např. přejezd Javorníků v prostoru Kohútka nebo Kasárna, apod.).
- nedoporučuje se v této fázi do systému regionálních tras zahrnout paralelní trasy k trasám stávajícím nebo budovaným Lužná – Zděchov – Huslenky a úsek Uherský Ostroh – Hluk – Vlčnov – Uherský Brod, preferovat spíše trasu údolními řek Olšavy a Senice (případně tyto páteřní koridory zařadit do systému Greenways). Do tohoto systému pak zahrnout nesporně též úseky Moravské stezky, cyklotrasy Bečva, případně další cyklotrasy v návaznosti na doprovodné aktivity budování těchto zelených koridorů). V této souvislosti vstoupit v jednání s Nadací Partnerství.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- případné další cyklistické trasy včetně infrastruktury pro jízdní kola zařazovat do systému tehdy, bude-li dostatečně prokázán jejich význam nebo přínos pro daný region se zřetelem na finanční hledisko.
- doporučuje se stanovit pravidelný cyklus, v nichž bude hodnocen stav a navrhovány změny v zařazení a vedení regionálních a dálkových cyklotras. Doporučená délka cyklu se stanovuje na 4-5 let v návaznosti buď na volební cykly nebo na výsledky sčítání dopravy na komunikacích.

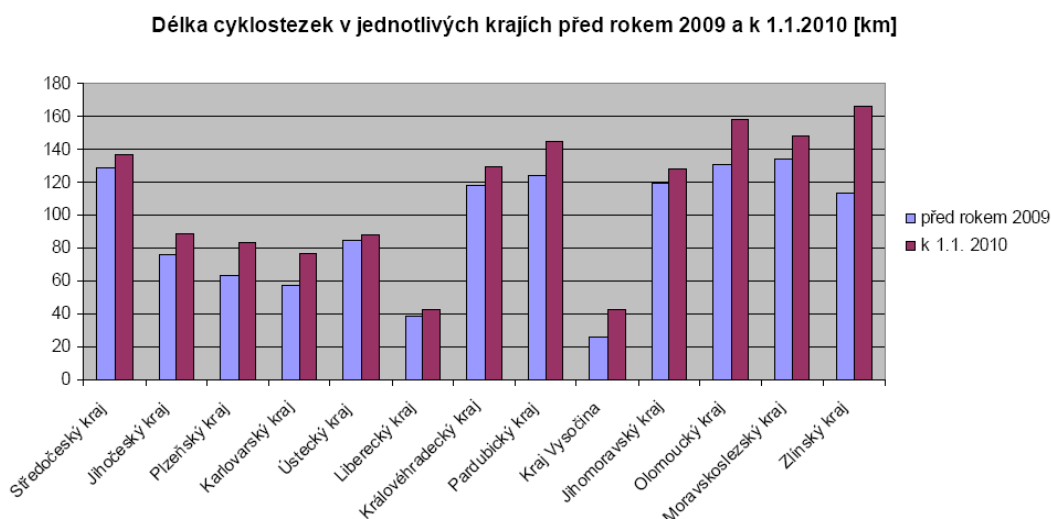


Obr. Zdroj: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury projekt MD leden 2010, CDV v. i. i.

5.5.6 Aktuální informace k analýze s dopadem na návrhovou část

Na základě dokumentu Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury (leden 2010), bylo možné přistoupit k aktualizaci a zpřesnění údajů analytické části Generelu dopravy Zlínského kraje, zaměřené na cyklistickou dopravu.

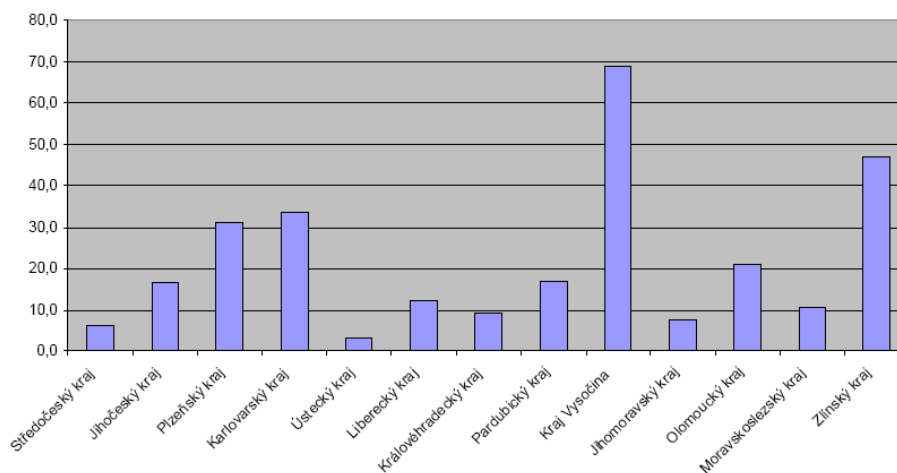
Na území České republiky bylo k 1.1.2010 evidováno celkem 1601 km cyklostezek, z tohoto počtu bylo 221 km vybudováno v roce 2009, kdy oproti roku 2008 došlo k navýšení o více než 16%. Nejrozsáhlejší síť cyklostezek k 1. 1. 2010 se v rámci ČR nachází na území hlavního města Prahy (168 km) a následně ve Zlínském kraji (166 km). Ohledně nově vybudovaných cyklostezek v rámci jednotlivých krajů, tak nejvyšších hodnot se značnou převahou dosahuje Zlínský kraj, kde došlo v roce 2009 k realizaci 52960 m nových komunikací, nejvíce na cyklostezce podél Baťova kanálu a cyklostezce Bečva s trasou Valašské Meziříčí – Hustopeče – Hranice – Přerov – Tovačov (úseky byly již realizovány, chybí ovšem propojení po cyklostezkách Valašské Meziříčí - Hustopeče – Teplice nad Bečvou a Troubky – Tovačov). Neméně zajímavý je rovněž údaj, že z celkové délky cyklostezek realizovaných v ČR v roce 2009 bylo 23,9 % realizováno ve Zlínském kraji, tedy téměř čtvrtina. Ze zmíněné celkové délky cyklostezek 166170 m na území Zlínského kraje k 1.1. 2010, je 40744 m vedeno v intravilánu a 125426 m vedeno v extravilánu obcí. Z hlediska procentuálního nárůstu délky cyklostezek v jednotlivých krajích v roce 2009, je Zlínský kraj s hodnotou 46,8% na druhém místě za krajem Vysočina. Ve Zlínském kraji připadá k 1. 1. 2010 přibližně 28 m délky cyklostezky na 100 obyvatel.



Graf Zdroj: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury projekt MD leden 2010, CDV v. i. i.

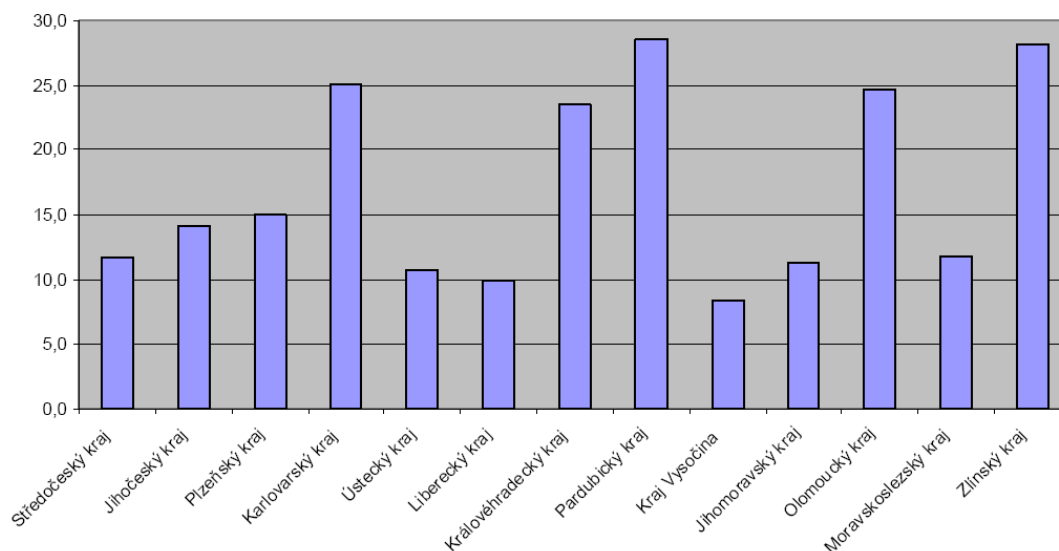
Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

Procentuální nárůst délky cyklostezek v jednotlivých krajích v roce 2009 [%]



Graf Zdroj: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury projekt MD leden 2010, CDV v. i. i.

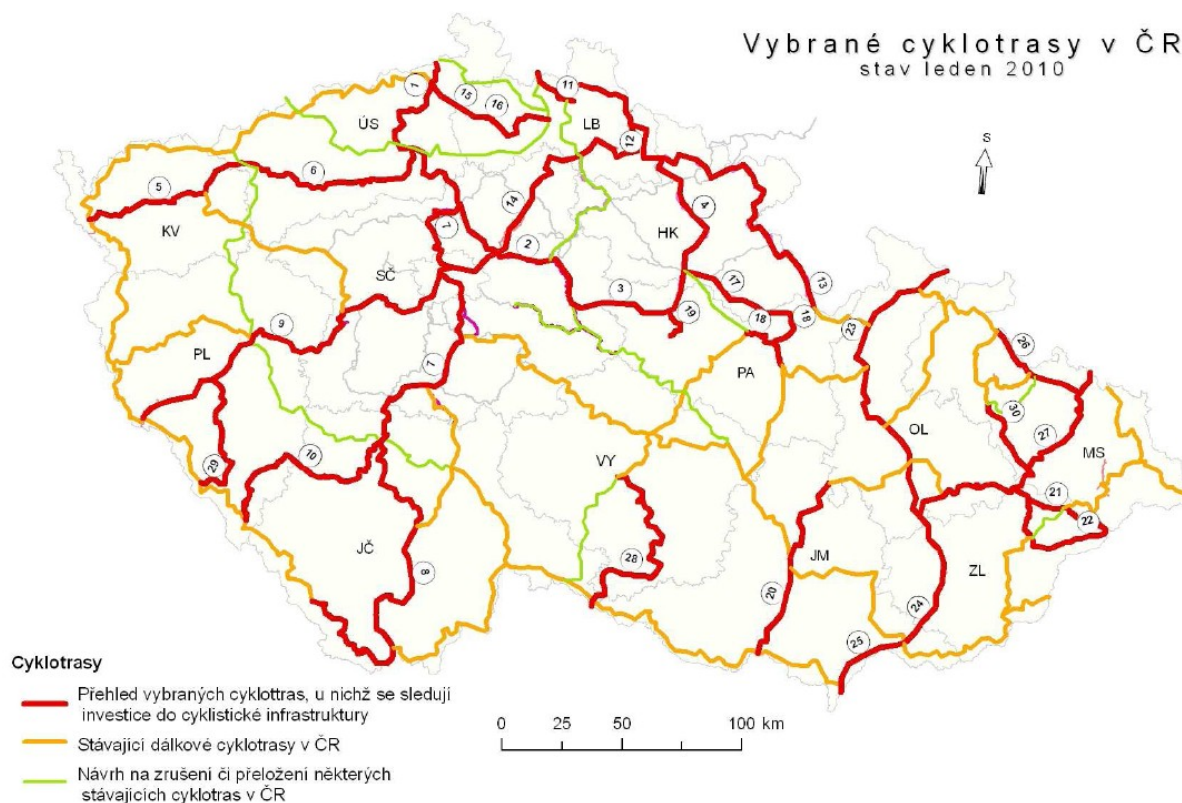
Délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích [m]



Graf Zdroj: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury projekt MD leden 2010, CDV v. i. i.

Nově vznikající cyklostezky a cyklotrasy na území ČR daly i podnět k tomu, aby byla nově definována základní síť cyklotras ČR.

Konkrétně se to týká trasy č. 46 v úseku Vsetín Rožnov pod Radhoštěm, která by měla být přeložena do koridoru nové cyklostezky Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov.



Obr. Zdroj: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury projekt MD leden 2010, CDV v. i. i.

5.5.7 Řešení pěší dopravy

Problematika pěší dopravy je v pravomoci samosprávy měst a obcí, řešení a přístupy se přednostně orientují na zvyšování bezpečnosti a zklidňování dopravy. Problém představuje především křížení pěší dopravy a silniční dopravy na průtazích městy a obcemi. Další oblastí je zajištění kvalitního přístupu k zastávkám železniční, příměstské autobusové a městské hromadné dopravy.

Při hodnocení dopravní situace v průjezdních úsecích obcí doporučujeme při intenzitě 400-500 vozidel obousměrně ve špičkové hodině (přibližně intenzita kolem 5 tis. vozidel/24 hod.) přistupovat již k vyznačení přechodu pro chodce v kombinaci se stavebními úpravami. Pokud intenzita dopravy dosáhne 800-900 vozidel obousměrně ve špičkové hodině (přibližně intenzita kolem 10 tis. vozidel/24 hod. je potřebné vybavit přechod pro chodce světelnou signalizací.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

Z výše uvedeného lze odvodit, že pokud intenzita silniční dopravy dosahuje přibližně úrovně 8-10 tis. vozidel za 24 hod., jsou již při řešení pěší dopravy nutná taková opatření, která opravňují kroky k hodnocení potřebnosti obchvatu obce.

6 PRIORITNÍ AKCE

6.1 Přednostní kroky rozvoje silniční sítě

V rámci rozvojových záměrů na nejbližší období (do roku 2015) se doporučujeme přednostně zaměřit na novou výstavbu a modernizaci silnic a úseků, jejichž realizace povede k řešení akutních dopravních potřeb Zlínského kraje. Nezanedbatelný význam mají rovněž stavební a technická opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

Mezi priority v oblasti dopravní infrastruktury patří:

- Dokončení rozestavěných staveb dálnice D1 v úseku Kroměříž Východ – Říkovice, R49 Hulín – Fryšták včetně přivaděče Holešov a obchvatu Holešova, R55 Skalka – Hulín, I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, I/50 Bánov obchvat, II/497 Březolupy – Bílovice, II/150 Poličná – Valašské Meziříčí, II/490 Zlín – přivaděč na R49, zkapacitnění.
- Urychlené zahájení přípravy a realizace propojení I/50 s I/55 (Obchvatu Kunovice)
- Urychlení příprav a zahájení postupné výstavby rychlostní silnice R49 (v první etapě řešit úsek Hulín – Fryšták - Lípa s připojením na silnici II/490 do Zlína a na silnici I/49 či II/491 východně od Zlína).
- Připravované rozšíření stávající silnice I/49 v úseku Otrokovice – Malenovice.
- Urychlení výstavby dálnice D1 na území Zlínského kraje a navazující rychlostní silnice R55 s přednostní výstavbou jihovýchodního obchvatu Otrokovice a úseku Otrokovice – Staré Město (MÚK s I/50).
- Urychlené zahájení stavby tahu silnic I/35 a I/57 v úseku Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín.
- Výstavba přeložky silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm včetně případného obchvatu Rožnova pod Radhoštěm.
- Výstavba narovnání silnice I/69 obchvatem Lutoniny.
- Odstraňování lokálních závad na současné silniční síti (I/57, I/49).
- Instalace ochranných dělících ostrůvků na stávající silnici I/55 v celé její délce na území kraje, na silnici I/49 v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice, na silnici II/490 v úseku Holešov – Fryšták – Zlín a na stávající silnici I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, na stávající II/492 v úseku Zádveřice – Biskupice.

6.2 Přednostní kroky rozvoje železniční dopravy

Rozvojové záměry v horizontu nejbližších let doporučujeme přednostně zaměřit na investice podporující rozvoj železniční osobní dopravy. Tento přístup vychází z potřeby modernizačních úprav vedoucích ke zvýšení konkurenceschopnosti

železniční osobní dopravy. S rozvojem dopravní infrastruktury úzce souvisí také rozvoj dopravy, což představuje provozování a organizování dopravy. Proto také navrhované kroky zahrnují i tuto problematiku.

Rekapitulace:

- Realizovat záměry na železniční trati 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Konkrétně to představuje v rámci modernizace částečné zdvoukolejnění v úseku Otrokovice – Zlín střed, elektrizace v úseku Otrokovice – Zlín střed – Vizovice a zvýšení únosnosti v úseku Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí.
- Realizovat modernizaci na železniční trati 303 elektrizaci úseku Kojetín-Hulín. V této souvislosti podporovat zavedení nových vlakových spojení regionální osobní dopravy, případně také dálkové osobní dopravy.
- Realizovat optimalizační a modernizační úpravy tratí zaměřené na zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení propustnosti a cestovní rychlosti s cílem zavedení pravidelné intervalové nabídky 15 minut, resp. 30 minut podle úseku tratě (s výjimkou tratě 331).
- Podporovat výstavbu veřejných logistických center pro rozvoj kombinované dopravy v intencích doporučení Územní studie pro rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje.

6.3 Přednostní kroky rozvoje vodní dopravy

V horizontu nejbližších let doporučujeme přednostně sledovat další rozvoj vodní dopravy zejména pro rekreační účely výstavbou chybějící infrastruktury na Moravské vodní cestě a Baťově kanálu (vodní cesta Baťův kanál). Zejména se jedná o výstavbu plavební komory Bělov a přístaviště Kroměříž

6.4 Přednostní kroky rozvoje letecké dopravy

V horizontu nejbližších let doporučujeme přednostně sledovat rozvoj infrastruktury pro Leteckou záchrannou službu vybudováním vrtulníkové základny na letišti v Otrokovcích a doplnění přistávacích ploch (heliportů) v Bystřici pod Hostýnem, Rožnově pod Radhoštěm, Uherském Brodě, Valašských Kloboukách a Slavičíně.

Rozvoj pravidelné letecké osobní dopravy podpořit revitalizací neveřejného mezinárodního letiště Přerov-Bochoř, v kontextu záměru VLC Přerov sledovat rovněž využití letiště v oblasti letecké nákladní dopravy

6.5 Přednostní kroky rozvoje cyklistické a pěší dopravy

Definovat a realizovat základní kostru významných regionálních cyklotras kraje, v podobě centrální trasy, severní trasy, jižní trasy a severní příčky, formou úpravy stávající úseků místních cyklotras a doplnění úseků regionálních tras se stávajícím třímístním označením.

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

Zastřešit organizačně nebo jiným vhodným způsobem sdružení obcí nebo mikroregionů Zlínského kraje pro rekonstrukci nebo výstavbu jednotlivých dálkových a především regionálních tras.

Podporovat rozvoj cyklistické dopravy ve městech, jejich spádových oblastech a v kulturně atraktivních lokalitách (např. Bystřice pod Hostýnem, Luhačovice, Holešovsko) v případě existence takovéto potřeby.

7 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Dopravní koncepce a dopravní infrastruktura představují záměry velkého rozsahu, které mohou mít značný vliv na životní prostředí. Negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, ve vyšší hladině hluku i v záboru území. Prvořadým cílem v oblasti dopravy je zabezpečení stabilizace a postupného snižování negativních účinků na stav životního prostředí souvisejících s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem.

Pro potřeby ochrany osob před hlukem a vibracemi z dopravy dle zákona 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů bude Zlínský kraj, jako vlastník komunikací II. a III. tř., prosazovat technickými, organizačními a dalšími opatřeními nepřekračování hygienických limitů upravených prováděcím předpisem pro venkovní prostor, stavby pro bydlení a stavby občanského vybavení za účelem zabránění nadlimitního přenosu vibrací na fyzické osoby.

Zlínský kraj v součinnosti s obcemi bude podporovat zdraví fyzických osob upozorněním vlastníka dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tř. na případné překračování hygienických limitů na území kraje.

V této problematice bude postupováno v souladu se zákonem číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona 49/2010 Sb. Ten ukládá a upravuje, v souladu s právem Evropské unie, pro vymezené koncepce a záměry posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví za účelem získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí nebo opatření a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Předpokládá se, že souhrnný proces posuzování vlivů na životní prostředí bude ukončen v termínu 31.10.2010.

8 VÝČET MOŽNÝCH FINANČNÍCH ZDROJŮ

Pro financování rozvoje dopravy v kraji přicházejí v úvahu zejména tyto typy zdrojů:

- rozpočet kraje,
- rozpočty obcí v kraji,
- státní rozpočet,
- Státní fond dopravní infrastruktury,
- programy určené k využívání fondů EU,
- soukromé zdroje.

8.1 Rozpočet Zlínského kraje

Působnost krajů z hlediska financování z krajského rozpočtu je v oblasti dopravy především spojena se zajišťováním dopravní obslužnosti a financováním organizací správy a údržby silnic II. a III. třídy v majetku kraje.

Celkový objem příjmů rozpočtu Zlínského kraje na rok 2010 je navržen ve výši 7,7 mld. Kč, vlastní příjmy tvoří 39 % a zbytek tvoří dotace. Výdaje rozpočtu kraje v oblasti dopravy jsou představovány částkou 1,1 mld. Kč, která zahrnuje výdaje na dopravní obslužnost v linkové dopravě (285 mil. Kč), v drážní dopravě (248 mil. Kč), kdy na financování dopravní obslužnosti kraje se podílejí svými příspěvky i obce (42 mil. Kč); další finanční prostředky jsou určeny pro Ředitelství silnic Zlínského kraje ve výši (535 mil. Kč) na provoz i na investice na přípravu a financování výstavby, modernizace a rekonstrukce pozemních komunikací II. a III. třídy, jejich součástí a příslušenství, jakož i na zajištění běžné opravy a údržby silniční sítě. Finanční prostředky pro Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o jsou rozpočtovány ve výši 4,3 mil. Kč, jsou plánovány výdaje na financování provozu letiště Přerov, částka 3,4 mil. Kč je určena pro Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě - na realizaci páteřní cyklostezky podél Baťova kanálu a další menší částky na drobné projekty. S uvedenými směry výdajů v oblasti dopravy uvažuje i přijatý rozpočtový výhled na období 2011 – 2015.

Vzhledem k nutnosti zajistit financování všech oblastí spravovaných krajem se při stávajícím systému a velikosti poskytování daní a dotací krajům nejeví možné uvedené částky ve výhledu výrazněji zvyšovat nad běžný průměr růstu odvětví hrazených z rozpočtu kraje - kromě možnosti získání dotací z jiných rozpočtů (Státní rozpočet, Státní fond dopravní infrastruktury a fondy EU). Přitom z hlediska použití např. prostředků z EU je pak nutno předpokládat zajištění nutnosti spolufinancování projektů, podporovaných EU, kdy prostředky na spolufinancování i předfinancování uvažovaných projektů jsou již zahrnuty do rozpočtu.

Jako jednu z možností získání dalších zdrojů lze uvažovat zápůjční prostředky, s nimiž již Zlínský uvažuje v roce 2011 (0,5 mld. Kč), které jsou určeny na spolufinancování projektů z rozpočtu EU vč. oblasti dopravy.

U těchto zdrojů je nutno zajistit jejich návratnost. Tato návratnost pro rozpočet kraje pak může být určitým problémem. A to z toho důvodu, že v dalších letech bude nutno tyto prostředky splácet (snižování zdrojů rozpočtu), ale i kdyby vypůjčené prostředky generovaly nové (vyšší) zdroje na území kraje (např. vyšším rozvojem podnikatelských aktivit), tento přínos se nepromítne v příjmech rozpočtu kraje, protože daňové zdroje výnosově určené kraji nejsou nijak vázány na území kraje (tj. např. na takto zvýšené efekty rozvoje podnikatelských aktivit v kraji). Přínosy ze zvýšených podnikatelských aktivit se mohou promítnout pouze do rozpočtů obcí v kraji. A tedy kraj vrací zápůjční prostředky ze svých obvyklých zdrojů příjmů. Použití zápůjčních prostředků pro projekty i v oblasti dopravní infrastruktury tak bude omezeno zejména schopností rozpočtu kraje zajistit splácení úroků i jistin v budoucím období.

8.2 Rozpočty obcí v kraji

V působnosti obcí v oblasti dopravy jsou zejména místní komunikace, městská hromadná doprava (vyskytuje se u větších obcí), ostatní záležitosti dopravy a komunikací (chodníky, značení, autobusové čekárny apod.) a dopravní obslužnost (nad rámec základní dopravní obslužnosti zajišťované krajem, kdy v rámci Zlínského kraje obce na zvýšení své dopravní obslužnosti kraji přispívají).

Obce nedostávají pravidelné dotace na dopravu, ale mohou se ucházet o dotační prostředky ze státních zdrojů: ze státního rozpočtu, z Programu rozvoje venkova, ze Státního fondu dopravní infrastruktury i z fondů EU, které jsou využitelné v oblasti dopravní infrastruktury resp. dopravy.

Obce mohou rovněž jako kraje využívat zápůjční prostředky, přičemž ale na rozdíl od krajů se zde může zvýšený rozvoj podnikání fyzických osob odrazit i v rozpočtu obce (jelikož obec získává 30 % daně z příjmů fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti vybrané na území obce) a v návaznosti na počet pracovních míst v obci (podíl na daňovém výnosu daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti – i když tento výnos na pracovní místo je malý).

8.3 Státní rozpočet

V rámci státního rozpočtu na rok 2009 jsou v rámci programového financování (viz ISPROFIN - informační systém programového financování) **v rámci kapitoly Ministerstva dopravy** zařazeny programy (s celorepublikovou působností):

- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru
- Interoperabilita v železniční dopravě
- Rekonstrukce a modernizace železniční infrastruktury
- Podpora revitalizace železničních vleček
- Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy
- Podpora obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy

- Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel
- Protipovodňové zajištění dopravních objektů
- Výstavba a modernizace silnic I. třídy spolufinancovaných ze strukturálních fondů

Z nich pak na území Zlínského kraje byly realizovány pouze podpory na obnovu vozidel veřejné autobusové dopravy a na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy.

Program rozvoje venkova (Ministerstvo zemědělství ČR) v rámci osy 3, opatření 2.1 podporuje budování a obnovu místních komunikací do 5 mil. Kč a zlepšení vzhledu obcí – úpravu veřejných prostranství v obcích do 500 obyvatel. Výše podpory tvoří z prostředků EU tvoří až 75% a z dalších veřejných zdrojů až 25 %.

Program obnovy venkova (POV)

V rámci POV Ministerstva pro místní rozvoj je zařazen dotační titul č. 2 – Podpora zapojení dětí a mládeže do komunitního života v obci. Budou podporovány akce s výstupy sloužícími převážně dětem a mládeži, kde jsou zařazeny i rekonstrukce nebo vybudování zařízení pro volnočasové aktivity (hřiště, klubovny, cyklostezky, bruslařské dráhy, naučné stezky apod.). Dotace je poskytována až do výše 70 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů akce.

Podpora rozvoje hospodářsky slabých a strukturálně postižených regionů (PHSSPR)

V rámci PHSSPR Ministerstva pro místní rozvoj jsou mezi regiony takto postižené ze Zlínského kraje zařazeny okresy: Kroměříž a Vsetín a území obce s rozšířenou působností Valašské Klobouky. V rámci 4. dotačního titulu budou podporovány akce zaměřené na investice pro rozvoj cestovního ruchu vč. vybudování nebo rekonstrukci cyklostezek v rámci sportovně - rekreačních aktivit. Dotace je poskytována až do výše 60 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů akce.

8.4 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Mezi prioritní akce fondu patří dobudování sítě dálnic a rychlostních silnic, modernizace železničních koridorů a významných železničních uzlů a u vnitrozemských vodních cest zajištění kvalitních plavebních parametrů. Fond podle možností podporuje výstavbu krajské dopravní infrastruktury a v roce 2010 poskytuje prostředky na předfinancování výdajů, které mají být kryty z rozpočtu EU, týkající se silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů (max. 3 mld. Kč).

V rámci rozpočtu SFDI na rok 2010 v objemu 36,1 mld. Kč je určeno na konkrétní akce na financování výstavby, modernizace a oprav a údržby silnic a dálnic 17,9 mld. Kč, na financování výstavby, na modernizace a opravy a údržbu celostátních a regionálních drah 12,9 mld. Kč a na financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest 0,4 mld. Kč.

Dále SFDI vypisuje programy, z nichž poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic,

apod., na naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.

S rozpočtem na rok 2010 je provázán i střednědobý výhled na roky 2011 a 2012. Rozpočet na rok 2010 konstatuje nepokrytí potřeb ve výši 25,9 mld. Kč a v období výhledu se tato potřeba prostředků bude dále zvyšovat.

Ve Zlínském kraji budou v roce 2010 resp. v letech dvouletého výhledu realizovány, resp. spolufinancovány, ze SFDI stavby: I/50 Bánov obchvat, vypořádání staveb po dokončení, příprava a zabezpečení staveb, D1 D135 Kroměříž východ-Říkovice, R55 5503 Skalka-Hulín, kde investorem bude Ředitelství silnic a dálnic. Ředitelství vodních cest bude realizovat v Baťově kanálu 4 vývaziště osobních lodí, plavební komoru Bělov. Správa železniční dopravní cesty modernizaci železničních stanic Kroměříž a Bojkovice, rekonstrukci tunelu Horní Lideč, elektrizaci trati Otrokovice-Zlín-Vizovice.

V rámci příspěvkových programů jsou prostředky určeny na cyklostezky kolem Baťova kanálu 7.b a 5.a stavba, bezbariérový chodník Staré Město, bezbariérové přechody pro chodce ve Zlíně, na rekonstrukci cyklostezky v Uherském Hradišti a cyklostezku Uherský Brod-Havříce, Slavičín, Hrádek.

8.5 Fondy EU

Poskytování prostředků z fondů EU je věcně vázáno na existenci příslušného rozvojové směru, v rámci plánovacích a programových dokumentů, který podporuje EU. V rámci plánovacího období 2007 až 2013 je v podmínkách ČR základním plánovacím podkladem Národní rozvojový plán (jeho prioritní osy), na který navazují pro území Zlínského kraje Regionální operační program NUTS II Střední Morava (zahrnuje Olomoucký a Zlínský kraj) a pro oblast dopravy zejména tematický Operační program Doprava, resp. další tematické operační programy.

Regionální operační program Střední Morava (ROPSM)

ROPSM zahrnuje 4 prioritní osy, z nichž zejména první dvě jsou zaměřeny na oblast dopravy. Míra spolufinancování (podíl prostředků EU) na projekty zařazené do tohoto programu představuje 85 % uznatelných nákladů (míra spolufinancování pro žadatele o prostředky pak může být zvýšena poskytnutím prostředků z krajského rozpočtu).

Prioritní osa 1 **Doprava** - je vyčleněno 255,1 mil. € na rekonstrukce, modernizace a výstavbu silnic II. a III. třídy a ve vazbě na ně i úseků místních a účelových komunikací vč. odstraňování nebezpečných míst a zpracování projektové dokumentace a provedení dalších příprav nezbytných pro zahájení prací, obchvaty sídel, protihlukové stěny, protiprašná opatření, mimoúrovňová křížení biokoridorů s komunikacemi, na výstavbu, modernizace a rekonstrukce infrastruktury pro regionální letiště, infrastrukturu pro zvýšení bezpečnosti, prevenci a řešení rizik, budování přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, na nákupy dopravních

prostředků vč. ekologických, budování systémů umožňující přednost dopravních prostředků hromadné dopravy na křižovatkách, na výstavbu regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu apod.

Do prioritní osy 1 je zařazen cíl 3: Zvýšení kvality infrastruktury pro bezmotorovou dopravu, v rámci něhož budou podporovány aktivity v rámci přípravy, realizace a koordinace Integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území, výstavba regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu, opatření pro zvýšení bezpečnosti bezmotorové dopravy, opatření pro preferenci bezmotorové (zejména cyklistické) dopravy. Na území městských aglomerací tak bude podpora směřována zejména do výstavby segregovaných cyklostezek pro každodenní dojíždění převážně souběžných s frekventovanými komunikacemi. Ve venkovských oblastech bude podporováno propojování stávajících cyklostezek a cyklotras rozšiřováním jejich stávající sítě. Budování cyklostezek reaguje na požadavky čl. 10 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí. V návaznosti na tuto směrnici a za účelem monitoringu významných vlivů ROP Střední Morava na životní prostředí s cílem předcházet negativním dopadům, byla mezi environmentální indikátory jako nedílná součást indikátorové soustavy ROP Střední Morava, zařazena délka nových a rekonstruovaných cyklostezek.

Prioritní osa 2 Integrovaný rozvoj a obnova regionu - je vyčleněno 259,0 mil. € na přeložky a výstavbu technického a dalšího vybavení území, obnovu a výstavbu infrastruktury a místních a účelových obslužných komunikací, na projektovou přípravu, projektovou dokumentaci, architektonickou soutěž, odstranění nevyužitelných staveb a ekologických zátěží, hrubé terénní úpravy a úpravy veřejných prostranství vč. výsadby okrasné zeleně, na obnovu a rekonstrukci stávajících objektů.

V rámci prioritní osy 2 v oblasti podpory zaměřené na Rozvoj měst Řídící orgán ROP Střední Morava může také vyhlásit výzvu pro IPRM určenou pro města; tato oblast podpory je zaměřena na rozvoj území obcí s minimálním počtem 5 tis. obyvatel a mezi podporované aktivity patří realizace aktivit v rámci přípravy, realizace a koordinace Integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území vč. infrastruktury a místních a účelových obslužných komunikací. Obdobně další oblast podpory Rozvoj venkova je zaměřena na obdobný rozvoj území obcí s méně než 5 tis. obyvateli.

Prioritní osa 3 Cestovní ruch - je vyčleněno 121,6 mil. € na rozvoj a obnovu infrastruktury pro aktivní a kulturně - poznávací formy cestovního ruchu a lázeňství vč. návazné infrastruktury, na vybudování jednotného systému turistických okruhů, naučných stezek, navigačních tabulí, na rekonstrukce kulturních či technických památek nebo kulturních zajímavostí vč. návazné infrastruktury.

V rámci prioritní osy 3 jedna z aktivit podporuje vybudování jednotného systému turistických okruhů, naučných stezek a/nebo navigačních tabulí v turistické destinaci.

Z regionálního operačního programu je možné podpořit nejen výstavbu a rekonstrukci cyklistických stezek, ale také místní komunikace, lesní a polní cesty, které jsou vhodné pro cyklistickou dopravu.

Prioritní osa 4 **Technická pomoc** - je vyčleněno 21,7 mil. € na financování aktivit spojených s řízením programu a na poskytování informačních a poradenských služeb potenciálním žadatelům o podporu apod.

Operační program Doprava (OPD)

OPD (s působností na území celého státu) je z pohledu finančních prostředků největším českým operačním programem. Z fondů EU je pro něj vyčleněno 5,77 mld. €, což činí přibližně 21,6 % veškerých prostředků z fondů EU určených pro Českou republiku v období 2007 až 2013. Míra spolufinancování (podíl prostředků EU) na projekty zařazené do tohoto programu představuje 85 % uznatelných nákladů.

OPD zahrnuje celkem 8 prioritních os:

Prioritní osa 1 **Modernizace železniční sítě TEN-T** - vyčleněno je 2,19 mld. € na modernizace tranzitních koridorů a rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T, zajišťování interoperability implementací TSI a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel, opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví.

Prioritní osa 2 **Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T** - vyčleněno je 1,61 mld. € na výstavbu dalších úseků sítě TEN-T, modernizace a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T, koordinované řízení dopravního provozu, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody apod., na opatření k minimalizaci vlivů dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví typu budování protihlukových zdí a valů, výměny oken u obytných domů, výstavbu mostů pro migraci živočichů apod.

Prioritní osa 3 **Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T** - vyčleněno 0,39 mld. € na modernizace důležitých železničních uzlů, rekonstrukce železničních tratí, vč. zajištění interoperability, postupnou elektrizaci dalších železničních tratí, rozvoj přeshraničních tratí, provázání na drážní systémy regionální a městské hromadné dopravy, na opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví apod.

Prioritní osa 4 **Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T** - vyčleněno 1,05 mld. € na modernizace a odstraňování závad na silnicích I. třídy, budování obchvatů a zklidňování dopravy v obydlené zástavbě, implementace telematických systémů na silnicích I. třídy, zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech, na investice do metodicko - výcvikových center, na opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví apod.

Prioritní osa 5 **Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze** (vyčleněno 0,33 mld. € - není určeno pro území Zlínského kraje).

Prioritní osa 6 **Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy** - vyčleněno 0,12 mld. € na výstavbu a modernizace infrastruktury

kombinované dopravy, zlepšení stavu infrastruktury vodní dopravy řešením problémů splavnosti na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách, na modernizaci vnitrozemských plavidel, na podporu nových multimodálních technologií překládky, na podporu veřejných logistických center apod.

Prioritní osy 7 a 8 **Technická pomoc** - vyčleněno 0,08 mld. € pro Zlínský kraj jsou využitelné prostředky na podporu schopnosti potenciálních příjemců čerpat finanční prostředky z programu.

Z dalších tematických operačních programů EU lze dále využít některé vybrané prioritní osy, které nejsou sice zaměřeny speciálně do oblasti dopravy, ale lze je uplatnit v souvislosti s rozvojem dopravy, podnikáním v dopravě apod.:

Operační program Podnikání a inovace (OPPI).

Možnost využití OPPI je pro různé formy podpory v oblasti podnikání (v dopravě) s využitím až 85% spoluúčasti z prostředků EU.

Integrovaný operační program (IOP)

Možnost využití IOP v podobě modernizace a rozvoje systémů tvorby územních politik (např. analytických dokumentů územního plánování), s až 85% spoluúčasti z prostředků EU. V rámci IOP (MMR) mohou žadatelé čerpat z prioritní osy 4a, 4b v aktivitě d), (tj. Prezentace a propagace kulturního a přírodního bohatství, kulturního průmyslu a služeb s využitím pro cestovní ruch) - na národní úrovni lze realizovat projekty na propagaci cykloturistiky. Míra spolufinancování u tohoto programu představuje 85 % z prostředků EU.

8.6 Soukromé zdroje

Možnosti využívání soukromých zdrojů pro oblast dopravy a dopravní infrastruktury jsou dány možností dosahování zisku. Oblast dopravní infrastruktury spadá do veřejného sektoru, který zajišťuje její financování, přičemž tyto služby svými příjmy nepokrývají náklady a musí být proto dorovnány prostředky z veřejných rozpočtů.

Účast na financování dopravní infrastruktury soukromými zdroji, např. v případě investice do budování komunikací, tak představuje z hlediska veřejných rozpočtů pouze odložený závazek soukromého sektoru, který veřejný rozpočet bude muset v budoucnu splatit (nelze např. uvažovat obecně s vybíráním mýtného na běžných komunikacích), jde tedy o jakousi formu půjčky.

Určitou specifickou formou pro účast soukromého sektoru zde může být **partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)** ve formě modelu: investování – provoz – převod. Investování zajišťuje soukromý investor. Provoz zajišťuje soukromý investor po určitou dobu, která mu zajistí návratnost investice a kdy se náklady hradí buď z vybírání poplatků za užívání (mýtné) nebo je koncesionáři investice splácena

formou splátek. Při převodu je investice převedena bezplatně na veřejný sektor. Výhodou pro veřejný sektor je zde realizace investice bez vzniku zadluženosti (pouze průběžné platby soukromému sektoru za využívání investice). Partnerství veřejného a soukromého sektoru může být, za jistých podmínek, velkým přínosem pro veřejný sektor, obzvláště při přípravě a implementaci infrastrukturních projektů.

Hlavní výhody PPP pro veřejný sektor jsou: úspora veřejných zdrojů, možnost zvýšeného objemu investic, lepší zhodnocení peněz díky zkušenostem soukromého sektoru, zkrácená délka doby výstavby, vysoká technická kvalita projektů, nižší míra rizika pro veřejný sektor, protože část rizik je přenesena na soukromý sektor.

Realizaci této formy financování dopravní infrastruktury umožňuje koncesní zákon (Zákon č. 139/2006 Sb.), kterým se do využívání soukromých zdrojů mohou zapojit jak stát tak i územní samosprávné celky (obce a kraje).

Soukromé zdroje se pak mohou dále uplatnit zejména v rámci poskytovatelů služeb veřejné dopravy jako dopravci, kteří dostávají zaplacen (na základě prokazatelné ztráty) za tuto službu z veřejného rozpočtu (neboť vybrané jízdné obvykle nemůže pokrýt náklady dopravy). Soukromé zdroje mohou v této oblasti vystupovat i jako společníci společností, které spoluzakládají veřejné orgány (obce, kraje), nicméně pak je nutno pohlížet na tyto společnosti jako na soukromé subjekty jako celek.

Soukromý sektor poskytující veřejné služby se může rovněž ucházet o získávání prostředků z fondů EU, tyto prostředky jsou využitelné v souvislosti s opatřeními, spjatými zejména s podporou podnikání.

9 ZMĚNY OPROTI GDZK 2004

Kapitola obsahuje pouze změny, které mohou mít vliv na územně plánovací dokumentaci.

Silniční doprava

Filosofie návrhu řešení

Hlavním výstupem návrhové části Generelu dopravy Zlínského kraje v oblasti silniční dopravy je:

Původní znění:

„definování cílového stavu výhledové silniční sítě kraje.“

Nové znění:

„definování cílového stavu výhledové silniční sítě kraje pro horizont 2030 a stanovení staveb zařazených do dlouhodobé výhledové rezervy.“

Zařazuje se: „Dlouhodobá výhledová rezerva je definována pro potřeby této dokumentace jako navrhovaná výhledová stavba s horizontem realizace po roce 2030. Jedná se o stavby, které byly sledovány již dříve a nemají bezprostřední prioritu. Tyto stavby je možné prioritně realizovat v případě významné změny dopravní situace oproti aktuálně známým podkladům roku 2009/2010.

Pro všechny stavby návrhu cílového stavu silniční sítě kraje pro horizont roku 2030 a stavby silniční sítě zařazené do výhledové rezervy doporučujeme vyvinout kroky ve smyslu zařazení těchto staveb do veřejně prospěšných staveb.“

Věcné naplnění teze č. 1:

- Vypouští se R69

Teze č. 2:

- Vypouští se cíl realizovat na tazích krajského významu rozhodující dopravní výkon

Věcné naplnění teze 2:

- Vypouští se „Výstavba plánovaných obchvatů a nových úseků a kompletní homogenizace severního a jižního silničního tahu (Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí a Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín – Valašské Klobouky – Horní Lideč)“
- Změna doporučených intenzit dopravy pro výstavbu obchvatů z 3 tis. na 8 – 10 tis. vozidel
- Zařazuje se „Sledování zachování délek průjezdných úseků silnic obcemi na stavu roku 2009.“

Věcné naplnění teze č. 3

- Vypouští se sledování intenzit dopravy, výskytu nehod a kongescí, tvoření námraz na mostech a situace v tunelech a následná organizace a řízení dopravy na severním silničním tahu.

Teze č. 5:

- Změna intenzit pro řešení dopravně závadných míst formou nákladných přeložek a obchvatů z 3000 na 8000 vozidel za 24 hodin.

Teze č. 6:

- Vypouští se „s ohledem na vstup do Evropské Unie“

Věcné naplnění teze č. 6:

- Vypouští se „Všechny navrhované silnice I. a II. třídy Zlínského kraje procházející státní hranicí se Slovenskem jsou součástí základní komunikační sítě a je na nich uvažováno s homogenizací a dalšími modernizačními úpravami.“
- Zařazuje se rychlostní silnice R 49, která bude přenášet rozhodující dopravní zátěž dopravních vazeb se Slovenskem je uvažována s pokračováním R6 na Slovensku.

Teze č. 7:

- Zařazuje se „Podporovat lázeňský a rekreační potenciál města Luhačovice.“

Věcné naplnění teze č. 7:

- „Sledovat záměr významného snížení intenzity těžké nákladní dopravy na průtahu II/492 Luhačovicemi vzhledem k lázeňskému charakteru města“

Struktura navrhovaných řešení

Původní znění

- „Budování stoupacích pruhů na navrhovaných silnicích I. a II. třídy.“

Nové znění:

- „Budování stoupacích pruhů na navrhovaných silnicích I. a II. třídy mimo silnice II/492.“

Základní motivy výhledové silniční sítě

Páteří základní dopravní sítě jsou silnice:

Původní znění

- R49, D1, R55, I/50, I/35, I/57, R69 (pravobřežní komunikace)

Nové znění

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- R49, D1, R55, I/50, I/35, I/57 doplněná silnicemi celostátního významu I/71, I/54, I/58, I/49
- Návrh významné výhledové rezervy pravobřežní komunikace.

Hlavními komunikacemi tahů krajského významu jsou:

Původní znění:

Severní tah I/47 – II/432 – II/438 – II/150 a jižní tah II/495 – I/57

Nové znění:

- II/490 (Holešov – Fryšták – Zlín) v úseku Fryšták – Zlín ve čtyřpruhovém provedení.
- Významným motivem na silnicích krajského významu je dále potlačení atraktivity silnice II/492 Pozlovice – Luhačovice – Biskupice ve vztahu k udržitelnému lázeňství ve městě Luhačovice v úseku II/492 mezi křižovatkami se silnicemi II/493 a II/490.

Silniční tahy mezinárodního a celostátního významu

Silnice, které byly v rozmezí let 2004 – 2009 uvedeny do provozu se přesouvají z návrhu do stavu.

Navrhovaná silnice I. třídy R 49

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: „ Z hlediska funkčnosti jednoznačně doporučujeme řešit MÚK Lípa jako třípruhovou mimoúrovňovou křižovatku typu T s jedním mostním objektem či dvě rozštěpová křížení R49 s II/491 a I/49 (případně pravobřežní silnicí). Vzhledem k vzdálenosti navrhovaných křižovatek MÚK Vizovice a MÚK Fryšták doporučujeme řešit připojení ve variantě třípruhové mimoúrovňové křižovatky typu T s jedním mostním objektem MÚK Lípa plnými vazbami s připojením na silnici II/491. Předložené řešení ŘSD ČR, zpracované firmou Mott MacDonald Akce R 49 v úseku Fryšták – st. hranice ČR/SR Stavba 4902.2 Fryšták – Lípa km 19.00 – 32.500 B Výkres B.2 Situace zájmového území – varianta Lípa viz. obr. níže doporučujeme prověřit za účelem přepracování dle ČSN 736102 kap. 7.2.3.2 a, na uspořádání A dle předpokládaných silnějších pohybů Vizovice – Zlín oproti pohybům Fryšták – Zlín v křižovatce. Pro toto řešení doporučujeme změnu výhledové rezervy ZÚR pravobřežní přeložky silnice I/49 z přímého připojení na R49 na připojení II/491 v prostoru připojení MÚK Lípa na II/491.

Navrhované řešení musí umožnit zachování stávajících silnic II/491 Veselá – Lípa a I/49 Lípa – Vizovice ve dvoupruhovém vedení v souběhu s R49, které v současné době plní funkci obchvatů obcí bez zpoplatnění pro krátké cesty krajského významu. Toto řešení je vyhovující i z hlediska připojení silnice II/492 v Zádveřicích na nadřazenou dopravní síť I/49.

Problémové úseky je nutné dále detailně studijně prověřit včetně výškového řešení a prokázání dostatečné výkonnosti křižovatek přivaděč MÚK Lípa – II/491 – (Pravobřežní silnice) a I/49 s II/491 z důvodu významných změn v intenzitách i směřování dopravních proudů na těchto silnicích v blízkosti MÚK Lípa.“

Navrhovaná silnice I. třídy

PALAČOV – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – VSETÍN – POZDĚCHOV

Popis cílového stavu:

Zařazuje se: V úseku Ústí – Pozděchov ve dvoupruhovém vedení s rezervou čtyřpruhového vedení.

Vypouští se: „Krátký úsek přivaděče k silnici R49 je veden tunelem.“

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: „Vzhledem k výhledové dopravní zátěži v úseku II/487 – R49 10 tis. vozidel, lze komunikaci realizovat v tomto úseku v kategorii S 11,5/90 s rezervou pro rozšíření na kategorii S22,5/100.“

Navrhovaná silnice I. třídy

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – ROŽNOV POD RADHOŠTĚM – HORNÍ BEČVA – (SLOVENSKO)

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: „Omezení průjezdné nákladní dopravy (nad 7 tun) v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Slovensko a odklonění mezinárodní trasy E442 z Rožnova pod Radhoštěm na novou čtyřpruhovou komunikaci I/57 a rychlostní silnici R49 směrem do Slovenské republiky.“

Navrhovaná silnice I. třídy

(HOLUBICE) - UHERSKÉ HRADIŠTĚ - UHERSKÝ BROD – (SLOVENSKO)

Charakteristika navrhovaných staveb:

Realizované stavby v letech 2004 – 2009 jsou z návrhu vypuštěny.

Navrhovaná silnice I. třídy

KUNOVICE – OSTROŽSKÁ NOVÁ VES – UHERSKÝ OSTROH – (VESELÍ NAD MORAVOU)

Trasa se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Zařazuje se: Nový tah (přeřazeno po vypuštění původního tahu Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou.)

Popis cílového stavu:

Zařazuje se: Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 - S11,5/80 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.

Charakteristika navrhovaných staveb:

Zařazuje se: Navrhovaná výhledová rezerva obchvatu Uherského Ostrohu a Ostrožské Nové Vsi v kategorii S9,5/80 a *návrh* výstavby nového připojení I/50 – I/55 (obchvat Kunovic).

Zařazuje se:

Rozpor je mezi dvěma stanovisky ŘSD ČR čj. 1718-10-ŘSD-10313, ze dne 13. 4. 2010) a Ministerstva dopravy ČR, zaslaných dopisem, čj. 573/2009-910-UPR/2-Ma, ze dne 24. 05. 2010. Variantně je předmětný úsek předpokládán k přeřazení do sítě silnic II. tř. pod číslem II/655, v tom případě Zlínský kraj převezme předmětný úsek po dostavbě R55 v celé délce za podmínek majetkoprávního vypořádání předmětného úseku, odstranění výkonnostních problémů v návrhovém období 20 let (vyžadovaná výkonnost pro návrhové období je E pro intravilánové úseky a C pro extravilánové úseky) a za podmínky odstranění případného překračování hygienických limitů v zastavěném území dle zákona 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná silnice I. třídy

OTROKOVICE – ZLÍN – ZÁDVEŘICE – VIZOVICE – LIPTÁL – VSETÍN

Tah se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Popis cílového stavu:

Pro výhledové období doporučujeme stávající silnici rekonstruovat na čtyřpruhové vedení v celém úseku R55 – R49 (MÚK Lípa).

Vypuštění silnic III/0495 a III/0496 a zařazení silnice I/49 Lípa – Vizovice ve stávající stopě.

Otevřené problémy a alternativy:

Možnou alternativou je realizace nové Pravobřežní komunikace, přeložky I/49 v úseku Otrokovice – Zlín s drženým koridorem pro čtyřpruhové uspořádání kategorie MS 21,5/70 – MS 25/80.

Vypuštění podmínky zpomalení výstavby R49 pro realizaci návrhu obchvatu Lutoniny a změna popisu stavby z obchvatu Lutoniny na narovnání silnice I/69 obchvatem Lutoniny.

Vypouští se: „Navržené řešení počítá v uvedeném prostoru s částečným využíváním stávající silniční sítě (III/0495, III/0496). Při modelování dopravy se toto řešení ukázalo jako neefektivní, protože neumožňuje řešit rozpad intenzit bez převedení

významné části dopravy na tuto nevyhovující silniční síť procházející obytnou zástavbou. Doporučujeme upřesnit toto řešení a studijně prověřit možnost vybudování všesměrné mimoúrovňové křižovatky rozvinutím, případně změnou koncepce řešení navrhované rozštěpové křižovatky silnic R49 – pravobřežní přeložka I/49.“

Navrhovaná kapacitní komunikace

OTROKOVICE – ZLÍN – ZÁDVEŘICE

(pravobřežní silnice)

Silnice se přeřazuje z návrhu do výhledové rezervy.

Změna významu komunikace z dopravně obslužného charakteru na sběrnou funkci.

Nahrazení spojení „přeložka I/49“ za „kapacitní komunikace.“

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: „Východní část přeložky musí plnit funkci přivaděče na R49 na východě, kde není podoba MÚK Lípa stabilizovaná. Stavbu je nutné detailně posoudit zejména s ohledem na funkčnost křižovatek a vzdálenosti MÚK na R49.“

Vypouští se: „Zástupci města Zlína na jednání zastupitelstva dne 4.9.2003 odmítli vedení navrhované silnice v parametrech rychlostní silnice podle STÚP zpracované firmou Mott MacDonald. Usnesením Zastupitelstva města Zlína č. 5/7Z/2003 rozhodlo Město Zlín o přepracování koncepce řešení vedení nové silnice I/49 podél pravého břehu řeky Dřevnice. Doporučujeme vyvolat jednání se zástupci ŘSD ČR a Města Zlína pro kvalitní a zodpovědné definování funkční úrovně budoucí „pravobřežní“ komunikace (jak s ohledem na rozsah řešeného území z hlediska počtu obyvatel, tak rovněž s ohledem na analýzu vztahů zjištěných v roce 2001, včetně predikce těchto vztahů k výhledovému období na základě očekávaných demografických změn a při zohlednění rozvojových ploch v území). V grafické části je zakreslena trasa dle platného Územního plánu velkého územního celku Zlínské aglomerace s doplněním koridoru pro studijní prověření území k upřesnění polohy této komunikace. Dle současných dostupných podkladů se předpokládá připojení komunikace na stávající silnici I/49 v oblasti Zálešné, přičemž v dalším úseku (Zlín - Zádveřice) bude trasování komunikace podrobno studijnímu prověření.“

Navrhovaná silnice I. třídy

HORNÍ LIDEČ– BRUMOV-BYLNICE – (SLOVENSKO)

Charakteristika navrhovaných staveb:

Obchvat Brumov Bylnice se přeřazuje z návrhu do výhledové rezervy.

Zařazuje se: „Jako alternativu východního obchvatu Valašských Klobouků (včetně obchvatu Poteč a Valašských Příkazů) doporučujeme prověřit trasu západně od silnice I/57 Valašské Klobouky (jih I/57) – II/ 494 – III/4943 (III/4942) v nové stopě, dále ve stávající stopě III/4943 se směrovou úpravou při obci Smolina a východním

obchvatem Lačnova s MÚK R49 Horní Lideč v blízkosti Lačnovského rybníka. Tuto trasu doporučujeme homogenizovat na kategorii S9,5/70.“

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: Obchvat Valašských Klobouků (včetně obchvatu Valašských Příkazů a obce Poteč) doporučujeme zařadit jako stavbu přivaděče R49 MÚK Horní Lideč.

Navrhovaná silnice I. třídy

(BLATNICE POD SV.ANTONÍNEM) – STRÁNÍ – (SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I/54)

Tah se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Navrhovaná silnice I. třídy

ROŽNOV POD RADHOŠTĚM – (FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM – PŘÍBOR – OSTRAVA)

(tvořena stávající silnicí I/58)

Tah se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: Vybudování stoupacích pruhů pro pomalá vozidla

Stávající silnice I. třídy

UHERSKÝ OSTROH – (BLATNICE POD SV. ANTONÍNEM – SLOVENSKO)

(tvořena stávající silnicí I. třídy I/71)

Tah se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Stávající silnice I. třídy

I/35 – (HRANICE KRAJE)

(tvořena stávající silnicí I/56)

Tah se přeřazuje z tahů II. třídy do tahů I. třídy

Silniční tahy krajského významu

KROMĚŘÍŽ – HULÍN – HOLEŠOV – BYSTRICE POD HOSTÝNEM – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

Charakteristika navrhovaných staveb:

Stavby obchvat Bystřice pod Hostýnem a přeložka II/150 v úseku Bystřice pod Hostýnem – Police jsou přeřazené z návrhu do výhledové rezervy.

Zařazeno: „Na celém tahu doporučujeme realizaci dopravně bezpečnostních prvků zejména v intravilánech obcí.“

Zařazeno: „Stavbu nového průtahu Holešova nedoporučujeme sledovat na základě intenzit dopravy a požadavku města Holešov.“

UHERSKÝ BROD – BOJKOVICE – SLAVIČÍN – BRUMOV-BYLNICE

Charakteristika navrhovaných staveb:

Stavby přeřazené z návrhu do výhledové rezervy jsou přeložky a obchvaty obcí Bojkovice, Šumice, Nezdenice, Záhorovice, Pitín.

Zařazeno: „Na celém tahu doporučujeme realizaci dopravně bezpečnostních prvků zejména v intravilánech obcí.“

ÚSTÍ U VSETÍNA – VELKÉ KARLOVICE – (SLOVENSKO)

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: Homogenizace úseku Ústí u Vsetína – Velké Karlovice na kategorii S9,5/70, výstavba přeložek Janová, Huslenky a Velké Karlovice,

Zařazuje se: „Homogenizace úseku Ústí u Vsetína – Nový Hrozenkov na kategorii S9,5/70 v extravilánových úsecích, instalace ochranných dělících ostrůvků na průtazích obcemi a omezení průjezdné nákladní dopravy na Slovensko.“

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Alternativně lze sledovat výstavbu obchvatu Nového Hrozenkova.“

KUNOVICE – HLUK – SLAVKOV

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Alternativně lze sledovat výstavbu obchvatu obce Dolní Němčí s ohledem na předpokládanou intenzitu dopravy cca 5 tis. voz./den. Obchvat obce Strání doporučujeme nadále nesledovat s ohledem na předpokládanou intenzitu průjezdné dopravy cca 3 tis. voz./den.“

Zařazuje se: „Obchvat obce Dolní Němčí doporučujeme držet jako výhledovou rezervu s ohledem na předpokládanou intenzitu dopravy cca 5 tis. voz./den.“

STARÉ MĚSTO – UHERSKÉ HRADIŠTĚ - KUNOVICE – OSTROŽSKÁ NOVÁ VES – UHERSKÝ OSTROH – (VESELÍ NAD MORAVOU)

Tah se vypouští a je nahrazen v tazích Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice (tah II. třídy) a Kunovice – Ostrožská Nová Ves – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou (tah I.třídy)

HULÍN – TLUMAČOV – OTROKOVICE – NAPAJEDLA – STARÉ MĚSTO – UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Tah Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla se prodlužuje o Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště.

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: Výstavba severního propojení na R55 severně od Uherského Hradiště v kategorii S 11,5/80.

Zařazuje se: Omezení tranzitu nákladní dopravy na alternativní trase k R55. Výstavba severního propojení R55 - severního obchvatu Uherského Hradiště II/497 a I/55 na ulici Velehradská třída v kategorii S20,75/70.

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: „Je nutné věnovat zvýšenou pozornost průtahu Uherským Hradištěm, který vykazují vysoké intenzity dopravy na neděleném čtyřpruhu s křižovatkami řízenými světelnou signalizací. Výstavbou severního propojení I/55 na ulici Velehradská třída s R55 dojde k průniku se silnicí I/55 Staré Město – Huštěnovice. Tuto křižovátku průniku dvoupruhové a čtyřpruhové silnice doporučujeme řešit jako velkou okružní s případným spirálovým vedením jízdních pruhů. Toto řešení je vhodné studijně prověřit.“

HOLEŠOV – FRYŠTÁK - ZLÍN

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: „(alternativně lze sledovat krátký východní obchvat Holešova dle VÚC jako součást napojení na R49).“

Zařazuje se: „a krátký východní obchvat Holešova jako součást napojení na R49.“

Zařazuje se: „Omezení tranzitu nákladní dopravy na alternativní trase k R49 v úseku Martinice – Fryšták.“

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Alternativně lze sledovat krátký východní obchvat Holešova dle VÚC jako součást napojení na R49.

V případě, že by došlo k přesměrování navrhované silnice R49 do trasy Hulín - Fryšták - Zlín - Vizovice - Pozděchov - Horní Lideč – Slovensko bylo by možné realizovat výstavbu nové čtyřpruhové komunikace v úseku R49 – Zlín jako silnici I. třídy. Návrh přesměrování komunikace R49 do trasy přes Zlín byl však usnesením zastupitelstva města Zlína č. 5/7Z/2003 odmítnut. V úseku R49 – Zlín je v grafické

části zakreslen koridor pro čtyřpruhovou komunikaci I. třídy vyžadující další studijní prověření.“

Zařazuje se: „V případě omezení přivaděče Fryšták – Zlín na 2 pruhy je nutné vybudovat alternativní kapacitní trasu Otrokovice - Zlín (Pravobřežní propojení) pro vazby Hulín – Zlín s trasou přes Otrokovice.“

ZLÍN – BOHUSLAVICE U ZLÍNA – BISKUPICE – UHERSKÝ BROD – DOLNÍ NĚMČÍ

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Vypouští se: „stabilizace výhledové rezervy obchvatu Biskupic a Uherského Brodu (vyžadují studijní prověření) a vyloučení průjezdné dopravy přes Luhačovice.“

Zařazuje se: „ stabilizace výhledové rezervy obchvatu Uherského Brodu. Dále navrhuje realizovat propojení Újezdec mezi II/490 a II/495.

Doporučujeme realizovat směrovou úpravu II/490 Nivnice. Obchvaty Dolní Němčí doporučujeme držet jako výhledovou rezervu.“

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Stabilizace trasy obchvatu Biskupic a Uherského Brodu vyžaduje studijní prověření.“

Zařazuje se: „Intenzity dopravy na II/497 v úseku Zlín – Bohuslavice u Zlína je nutné dále sledovat a případně prověřit a zařadit výstavbu stoupacích pruhů v tomto úseku zejména v případě nerealizace R55 v úseku Otrokovice – Staré Město v termínu.“

UHERSKÉ HRADIŠTĚ – BÍLOVICE - BOHUSLAVICE U ZLÍNA

Charakteristika navrhované stavby:

Vypouští se: „ změna trasy II/497 v severní oblasti Uherského Hradiště v souvislosti s protipovodňovými opatřeními, včetně napojení II/497 na MÚK se silnicí I/50“

Zařazuje se: „ změna trasy II/497 v severní oblasti Uherského Hradiště v souvislosti s protipovodňovými opatřeními, včetně napojení II/497 na přivaděč R55 – I/55 Velehradská třída. Změna trasování komunikace v úseku Březolupy – Bílovice. Realizace pasivních bezpečnostních opatření v intravilánech obcí.“

ZÁDVEŘICE – DOLNÍ LHOTA – SLAVIČÍN

Tah Zádveřice – Pozlovice – Slavičín přejmenován po projednání návrhové části na Zádveřice – Dolní Lhota – Slavičín.

Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby:

Zařazuje se: „S ohledem na podporu lázeňství ve Zlínském kraji doporučujeme nezvyšovat kapacitu a návrhovou rychlost silnice II/492.“

Otevřené problémy a alternativy:

Zařazuje se: „Dále doporučujeme držet výhledovou rezervu pro stoupací pruhy v úseku II/493 Dolní Lhota – Petrůvka s ohledem na podporu průmyslové zóny ve Slavičíně. Souvisejícím opatřením musí být zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes Luhačovice vzhledem k udržitelnému rozvoji lázeňství s alternativou průjezdu po silnicích II. tříd mimo Luhačovice.“

VALAŠSKÁ POLANKA – HORNÍ LIDEČ

Popis cílového stavu:

Vypouští se: „Homogenizace silnice na kategorii S9,5/70 a výstavba přeložek Lužná, Lidečko a Horní Lideč.“

Zařazuje se: „Homogenizace silnice na kategorii S7,5/60, výstavba pasivních bezpečnostních prvků na průtazích obcemi a zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč.“

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Výstavbu obchvatů a homogenizaci tahu na kategorii 9,5/70 doporučujeme sledovat pouze s ohledem na případné zpomalení postupu realizace výhledové silniční sítě.“

Zařazuje se: „Alternativní homogenizaci tahu na kategorii 9,5/70 doporučujeme sledovat pouze s ohledem na případné zpomalení postupu realizace výhledové silniční sítě.“

(PROSTĚJOV – PŘEROV) – BYSTRICE POD HOSTÝNEM – JABLŮNKA

Charakteristika navrhovaných staveb a dopravních opatření:

Zařazuje se: „realizaci pasivně bezpečnostních prvků“

PROSTŘEDNÍ BEČVA – HUTISKO-SOLANEC – VELKÉ KARLOVICE

Otevřené problémy a alternativy:

Vypouští se: „Alternativně lze sledovat výstavbu jihovýchodního obchvatu obce Hutisko-Solanec.“

(NOVÝ JIČÍN) – VALAŠSKÉ MEZIRŘÍČÍ

(tvořena stávající silnicí I/57)

Charakteristika navrhované stavby:

Vypouští se: „Rozšíření silnice na kategorii S9,5/70.“

Zařazuje se: „Homogenizace silnice na kategorii S7,5/60.“

(HRANICE NA MORAVĚ) – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

Popis cílového stavu:

Vyřazuje se: „Dvoupruhová homogenizovaná komunikace kategorie S9,5/80 se smíšenou dopravně - obslužnou funkcí v území.“

Zařazuje se: „Nejsou navrhována žádná opatření.“

(VYŠKOV – NEZAMYSLICE) – KROMĚŘÍŽ

Charakteristika stavby:

Vyřazuje se: „Homogenizace tahu v úseku Postoupky – Bezměrov – hranice kraje minimálně na kategorii S9,5/80“

Zařazuje se: „Navrhujeme realizovat pasivní bezpečnostní opatření na průtazích obcemi. Zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy na úsecích alternativních k dálnici D1.“

(PŘEROV – ŘÍKOVICE) – BŘEST – HULÍN

Charakteristika stavby:

Zařazuje se: „Zákaz průjezdu tranzitní nákladní dopravy na úsecích alternativních k dálnici D1.“

Silniční tahy místního významu

Vypouští se:

- I/54 hranice kraje – Slavkov
- I/55 Napajedla – Babice – Staré Město
- úsek silnice I/56
- I/71 Uherský Ostroh – hranice kraje
- II/150 Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí (stávající)

Zařazuje se: „II/150 Police – Valašské Meziříčí (stávající)“

Vypouští se: „Z těchto výše uvedených důvodů nedoporučujeme nadále sledovat obchvat Luhačovic (II/492), obchvaty Rymic a Kudlova (II/490) a přeložku Blazice – Sovadina (II/437). Realizace obchvatů obcí Kotojedy, Střížovice, Kvasice a Tlumačov (II/367) a řešení stabilizace trasy silnice III/49520 v úseku Hrádek – Vlachovice bude záviset na rychlosti postupu výstavby cílového stavu silniční sítě a výhledových intenzitách dopravy – proto doporučujeme držet výhledovou rezervu. Existující dopravní závady na stávající silnici II/150 řeší výstavba úseku Bystřice pod Hostýnem - Valašské Meziříčí v nové stopě v kategorii S9,5/80, zařazeného mezi silniční tahy krajského významu (Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod

Hostýnem – Valašské Meziříčí).“

Zařazuje se: „Existující dopravní závady na stávající silnici II/150 řeší výstavba úseku Police - Valašské Meziříčí v nové stopě v kategorii S9,5/80, zařazeného mezi silniční tahy místního významu (Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí).

Vypouští se: „Obchvat Lhotska (I/49) navrhujeme k realizaci vzhledem k tomu“

Zařazuje se: „Obchvat Lhotska (I/49) je připravován k realizaci vzhledem k tomu“

Zařazuje se: „Dále doporučujeme vzhledem k lázeňskému charakteru města Luhačovice a dlouhodobému udržitelnému rozvoji lázeňství v regionu držet výhledovou rezervu obchvatu Luhačovic a přednostně řešit problém tranzitní nákladní dopravy nezvyšováním komfortu a kapacity silnice II/492. Stanovení zákazu průjezdu nákladních vozidel městem Luhačovice s náhradními trasami po stávající dopravní síti. Zbytnou dopravu města Luhačovice dále doporučujeme řešit dle potřeby zatrubněním části komunikace II/492 v intravilánu města dle Územní studie – Využití rekreačního potenciálu specifické oblasti Luhačovicko (DHV CR, spol. s r. o., červenec 2009).“

Organizace a řízení dopravy

Vypouští se: „Po dobudování jižního silničního tahu (II/495, III/49520, II/494, I/57) a nových silnic R49 a I/57, a po dokončení modernizace silničního spojení Zlín – Uherský Brod (II/497, II/4972, II/490), navrhujeme prostřednictvím dopravního značení omezit veškerou průjezdnou nákladní dopravu vedenou centrální částí města Luhačovice a úseku Fryšták – Martinice (svislá dopravní značka B 4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování) a částečně omezit průjezd pro osobní vozidla.“

Zařazuje se: „Po dobudování nových silnic R49 v úseku D1 – Zádveřice navrhujeme prostřednictvím dopravního značení omezit veškerou průjezdnou nákladní dopravu vedenou centrální částí města Luhačovice a úseku Fryšták – Martinice (svislá dopravní značka B 4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování)“

Vypouští se: „Po dobudování ucelených silničních tahů I/57 a R49 navrhujeme vyloučit průjezdnou nákladní dopravu vedenou přes CHKO Beskydy (I/35 a II/487) a po stávající silnici I/69 rovněž prostřednictvím dopravního značení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování) na stávající stopě II/437 v úseku Bystřice pod Hostýnem – Jablunka, to je však navíc podmíněno dobudováním severního silničního tahu v úseku Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí (nová II/150).“

Zařazuje se: „Po dobudování ucelených silničních tahů I/57 a R49 navrhujeme vyloučit průjezdnou nákladní dopravu vedenou přes CHKO Beskydy II/487 a po stávající silnici I/69 rovněž prostřednictvím dopravního značení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování). Stejně dopravní omezení navrhujeme uplatnit na silnici I/49 v úseku Vizovice – Pozděchov – Valašská Polanka – Horní Lideč – Slovensko, na silnicích

III/0495 a III/0496 v úseku Lípa - Vizovice, na silnici I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Valašské Klobouky (v úsecích kde existuje alternativa v nové stopě) a II/432 Třebětice – Hulín, tento úsek je podmíněn rovněž výstavbou R55 v úseku Hulín – Otrokovice.

Po dobudování rychlostních silnic R55 v úseku Hulín - Otrokovice a R49 v úseku D1 – Lípa doporučujeme na II/438 v úseku Všetuly - Otokovice zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování obcí v oblasti).

Po dobudování úseků R55 doporučujeme na I/55 v úseku hranice kraje (Žalkovice – Uherské Hradiště) zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování propojení I/50 s I/55 (Obchvatu Kunovice) doporučujeme na I/55 v úseku intravilánu Kunovic zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po vybudování obchvatu Uherského Hradiště a R55 v úseku MÚK I/50 a MÚK Staré Město sever doporučujeme na II/497,II/427,I/50H a I/55 v úseku intravilánu Uherského Hradiště a Starého Města zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování přeložky II/150 Police – Valašské Meziříčí doporučujeme na II/150 v úseku intravilánu obcí Poličná a Branky zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování obchvatu Bánova I/50 doporučujeme na I/50 v úseku intravilánu obce Bánov zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).

Po dobudování přeložky silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm doporučujeme na stávající I/35 v úseku intravilánu obcí Zašová a Zubří zavést dopravní omezení (svislá zákazová značka B 13 vylučující vjezd nákladních vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7 tun s vymezením platnosti pro všechna nákladní vozidla mimo vozidla zásobování).“

Dopravní telematika

Kapitola se vypouští.

Změna zatřídění silniční sítě

Tahy vyřazené ze změny zatřídění:

I/49 Zlín – Zádveřice, I/54 hr. kraje – Strání – st. hranice, I/57 Val. Klobouky – Brumov-Bylnice – st. hranice, I/56 (I/35 - hranice kraje), I/58 Rožnov p. R. – hranice kraje, I/71 Uherský Ostroh – hranice kraje, II/150 Bystřice p. H. - Police, II/488 Vizovice – Slavičín, III/495 hranice kraje – Uherský Ostroh – Hluk – Uherský Brod

Tahy nově zařazené do změny zatřídění:

I/55 Staré Město – Kunovice z I. tř do II. tř, podmínka R55,
I/55 Kunovice z I. tř do II. tř, podmínka propojení I/50 s I/55 (Obchvat Kunovice)
I/50 Bánov z I. tř. do III. tř, podmínka obchvat Bánov
I/50 Starý Hrozenkov z I. tř. do III. tř, podmínka obchvat Starý Hrozenkov
III/05736 Semetín – Vsetín, vypouští se ze změny zatřídění
III/49520 Slavičín – Vlachovice, vypouští se ze změny zatřídění
Lhotsko I/49 na III. za podmínky obchvatu Lhotska a R49
Lutonina I/69 na III. za podmínky obchvatu Lutoniny

Vyřazená podmínka změny zatřídění:

Kunovice – hranice kraje výstavba R55

Zařazená podmínka změny zatřídění:

Kunovice – hranice kraje výstavba přeložky I/55

Obecné postupy při plánování a realizování výhledových staveb

Zařazuje se nová kapitola

Železniční doprava

Filosofie a koncepce návrhu

Koncepce návrhu rozvoje železniční sítě na území Zlínského kraje sleduje především tyto základní cíle:

Vypouští se následující vybrané cíle:

- uplatněnými řešeními umožnit provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšit počet zastávek a tím i budovat integrovaný dopravní systém s kvalitnější obsluhou území kraje

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- zkvalitnit, příp. obnovit železniční dopravu mezi Českou a Slovenskou republikou, příhraniční prostor chápat jako společné rozvojové území s odpovídající úrovní infrastruktury.

Zařazují se nové cíle :

- využít stávající příhodné vedení tratí železniční dopravy přes významná sídla kraje pro pokrytí rozhodujících přepravní vztahů a zlepšením obsluhy území a vyšší intervalovou nabídkou stabilizovat situaci v přepravě osob
- zvýšením průměrné cestovní rychlosti eliminovat poměrně vysokou průměrnou docházkovou vzdálenost, zajistit lepší úroveň spolupráce s veřejnou autobusovou dopravou v rámci IDS.

Doplňuje se:

- analýza o pravidelné dojížděcí mezi obcemi uvnitř Zlínského kraje, které jsou situovány podél železničních tratí a rozbor srovnání objemů pravidelné dojížděčky do zaměstnání a škol se zatížením železničních tratí za rok 2008
- schémata dopravního zatížení pravidelné dojížděčky za 24 hod.
- Nová kapitola Přepravní relace a posouzení efektu, zabývající se regionálním a republikovým pohledem na výhledový záměr prodloužení železniční tratě 331 z Vizovic do Valašské Polanky včetně její elektrizace.

Vkládá se:

- Kapitola přestupní uzly, záchytná parkoviště, systém P+R

Tato kapitola byla vložena do obsahu železniční dopravy, protože původně byla zařazena do kapitoly Integrované dopravní systémy a ta je zcela vypuštěna.

Návrh cílového stavu železniční sítě

Vypouští se:

Uvedená základní síť je doplněna celkem pěti regionálními tratěmi: ve východní části kraje, v oblasti Valašska, se jedná o tratě 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a 282 Vsetín – Velké Karlovice, v západní části kraje jde o železniční tratě 302 Nezamyslice – Morkovice, která má velmi malý dopravní význam pro území kraje, a 305 Kroměříž – Zborovice, v jižní části území kraje je navržena k přeřazení do regionálních tratí trať 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic.

Zařazuje se:

Uvedená základní síť je doplněna celkem třemi regionálními tratěmi, v oblasti Valašska se jedná o tratě 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a 282 Vsetín – Velké Karlovice, v západní části kraje jde o železniční trať malého dopravního významu 305 Kroměříž – Zborovice.

Přehled železničních tratí je odlišně rozčleněn, přičemž tratě 302 a 346 jsou vyloučeny ze seznamu regionálních tratí:

Železniční tratě celostátní s rozhodujícími úseky na území Zlínského kraje:

- 280 Hranice na Moravě – Střelná; úsek Lhotka nad Bečvou – Střelná
- 283 Horní Lideč – Bylnice
- 303 Kojetín – Valašské Meziříčí; úsek Bezměrov – Valašské Meziříčí
- 330 Přerov – Břeclav; úsek Břest - Nedakonice
- 331 Otrokovice – Vizovice – Valašská Polanka
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk
- 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic.

Železniční tratě celostátní s rozhodujícími úseky mimo území Zlínského kraje:

- 300 Brno – Přerov – (Bohumín); úsek 3 km se stanicí Chropyně
- 323 Valašské Meziříčí – Ostrava; úsek 4 km bez stanice
- 340 Uherské Hradiště – Brno; úsek Uherské Hradiště – Uherský Ostroh

Železniční tratě regionální:

- 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- 282 Vsetín – Velké Karlovice
- 305 Kroměříž – Zborovice.

● Trať 280

Modernizace tratě přináší významná vylepšení:

Vypouští se:

1. zrychlení provozu tzn. zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
2. zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhujeme provozovat v úseku Valašské Meziříčí-Vsetín s možností pokračování do Valašské Polanky a dále ve směru na Zlín.

Zařazuje se:

- zvýšení bezpečnosti provozu
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty
- zvýšení cestovní rychlosti.

● Trať 281

Vypuštěn záměr na elektrizaci tratě.

Doplněna zmínka o modernizaci stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů.

Výhledové záměry by měly zajistit následující přínosy:

Vypouští se:

3. zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu

4. vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; za těchto předpokladů lze zvažovat přímé železniční spojení Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí-Vsetín.

Zařazuje se:

1. zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
2. zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut.

● Trať 282

Vypuštěn záměr na elektrizaci tratě.

Doplněna zmínka o modernizaci stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů.

Výhledové záměry by měly zajistit následující přínosy:

Vypouští se:

5. zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu
6. vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; za těchto předpokladů lze zvažovat přímé železniční spojení Velké Karlovice-Vsetín-Valašské Meziříčí

Zařazuje se:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut

● Trať 283

Doplněna poznámka o budoucí částečné modernizaci tratě.

● Trať 300

Zařazuje se:

Celostátní železniční trať Brno – Přerov – (Bohumín) mezinárodního významu (zařazena v TEN-T). Na území Zlínského kraje je veden 3 km úsek se stanicí Chropyně. V návrhovém období se předpokládá zdvoukolejnění a modernizace trati se zvýšením traťové rychlosti.

● Trať 303

Z textu se vypouští:

Navrhované rozvojové záměry představují zdvoukolejnění tratě v úseku Kroměříž-Hulín z důvodu předpokládaného intervalového provozu lehkých kolejových vozidel, dále modernizaci tratě s pokračováním této modernizace v trati 323 včetně zvýšení únosnosti této tratě na nápravovou hmotnost 22,5 tun. Ke zvážení dáváme námět na výhledovou elektrizaci úseku Kojetín-Hulín.

Zařazuje se:

Navrhované rozvojové záměry představují v rámci modernizace elektrizaci tratě v úseku Kojetín-Hulín. Doporučujeme sledovat modernizace dalších úseků směrem na Valašské Meziříčí, především se jedná o elektrizaci tratě v úseku Hulín-Valašské Meziříčí. Pro zlepšení dopravní obsluhy území doporučujeme posoudit záměr na

vybudování nových železničních zastávek Hulín Kroměřížská, Holešov Bezručova nebo Bystřice pod Hostýnem-Chvalčov.

Současná přepravní poptávka v relacích Holešov-Hulín-Kroměříž v objemu 7,1-7,7 tis. cestujících za den a budoucí výhodnost zajištěné železniční dopravní cesty, která nebude ovlivňována kongescemi na silniční síti, dává předpoklady pro sledování záměru na zvýšení kvality železniční dopravy nabídkou pravidelného špičkového intervalu 30 minut právě v relaci (Bystřice pod Hostýnem)-Holešov-Hulín-Kroměříž. V této souvislosti doporučujeme posouzení tohoto výhledového záměru v širších souvislostech (nákladní doprava, regionální a dálková osobní doprava) s cílem zajistit dostatečnou propustnost uvedených železničních úseků.

Výhledové záměry by měly zajistit následující přínosy:

Vypouští se:

- zvýšení propustnosti v úseku Kroměříž-Hulín
- zrychlení a zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu celého severního tahu tratí 303, 323
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhujeme provozovat v úseku Bystřice pod Hostýnem-Kroměříž a současně lze zvažovat přímé železniční spojení Kroměříž-Hulín-Otrokovice-Zlín.

Zařazuje se:

- zvýšení bezpečnosti, zlepšení provozních podmínek
- zlepšení dopravní obsluhy území, zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut v úseku Kroměříž-Hulín-Holešov-(Bystřice pod Hostýnem)
- zavedení přímého relace Brno-Kroměříž-Hulín-Otrokovice-Zlín.

● Trať 305

Vypouští se:

7. V souvislosti se zpracováváním Územního plánu města Kroměříže je alternativně zvažováno zrušení tratě a využití mostu přes Moravu pro silniční dopravu. Doporučujeme zachování železniční tratě a studijně prověřit možnost zavedení společného drážního a silničního provozu na mostě přes Moravu.

Doplňuje se:

8. Trať lze považovat za stabilizovanou, rekonstrukci dráhy orientovat na zajištění bezpečnosti a technického stavu infrastruktury. V příštích letech se zde počítá s modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů. V rámci zvyšování kvality doporučujeme zaměřit se na snížení doby přestupních návazností.

● Trať 330

Doplněna zmínka o rekonstrukci napájecích stanic Nedakonice a Říkovice.

Modernizace tratě přináší významná vylepšení:

Vypouští se

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

9. zkapacitnění a zrychlení provozu tzn. zlepšení přepravních podmínek pro osobní a kombinovanou dopravu
10. zkvalitnění traťových parametrů pro tranzitní železniční dopravu v ose sever-jih
11. zlepšení dopravních podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhujeme provozovat v úseku Hulín-Otrokovice s možností pokračování dále ve směru na Zlín.

● Trať 331

Doplňuje se:

částečné „zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed“ (jednokolejná trať se dvěma výhybnami),

Doplňuje se:

Po realizaci záměru propojení tratě 331 mezi Vizovicemi a Valašskou Polankou je možné sledovat tyto přínosy:

- zavedení přímého spojení Valašska s centrální oblastí Zlínska Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín – Otrokovice
- zavedení alternativní dálkové relace Praha – Přerov – Otrokovice – Zlín – státní hranice se Slovenskou republikou, případně novou dálkovou relací Brno – Kroměříž – Otrokovice – Zlín – státní hranice se Slovenskou republikou.

Poznámka: do grafické přílohy byl zapracován úsek Vizovice-Valašská Polanka podle ZUR, oproti původnímu Generelu je patrná změna v oblasti Pozdřehova.

● Trať 341

Vypouští se:

Ve směru Vlárský průsmyk/Horné Srnie s pokračováním dále na Trenčín (Slovenská republika) doporučujeme sledovat záměr zabezpečení přímého spojení pro osobní dopravu a obnovení železniční nákladní dopravy.

Navrhovaná modernizace tratě sleduje následující přínosy:

Vypouští se:

- zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Zlínského kraje s Trenčínem
- vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel; vozidla navrhujeme provozovat v úseku Staré Město-Uherský Brod s pokračováním do Luhačovic.

Zařazuje se:

- zvýšení bezpečnosti a zlepšení provozních podmínek
- zvýšení cestovní rychlosti a zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut.

● Trať 346

V rámci modernizace se vypouští věta o elektrizaci tratě s popisem jejich přínosů a zařazuje se zmínka o modernizaci stávajícího zabezpečovacího zařízení u vybraných železničních přejezdů.

Logistická centra kombinované dopravy

- Zcela nově pojatá kapitola zaměřená na logistická centra s podporou veřejného zájmu (veřejná logistická centra - VLC) s uvedením 10 lokalit k dalšímu prověření pro umístění veřejných logistických center dle Územní studie pro rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje.
- Vypouští se možnosti situování překladiště kombinované dopravy do lokalit Hulín, Otrokovice, Staré Město a Valašské Meziříčí.
- Zařazuje se posouzení umístění VLC celostátního významu s možností lokalizace v Přerově.
- Zařazuje se doporučení, aby se v překladišti Želechovice-Lípa realizovala pouze cílová a zdrojová nákladní doprava a tranzitní dopravu soustředit do oblasti Otrokovic na železniční koridor tratě 330.

Přednostní kroky rozvoje

- Vypouští se užívání slovního spojení „provozování lehkých kolejových vozidel.“
- Zařazují se náměty na optimalizační a modernizační úpravy tratí zaměřené na zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení propustnosti a cestovní rychlosti s cílem zavedení pravidelné intervalové nabídky 30 minut s výjimkou tratě 331 v úseku Otrokovice-Zlín.

Integrované dopravní systémy

Kapitola se vypouští.

Vodní doprava

Základní teze návrhu jsou omezeny na:

- Územní chránění trasy dunajské větve vodní cesty Dunaj – Odra – Labe s revizí podle výsledků prověření potřeby průplavního spojení v evropských souvislostech, které budou k dispozici do 31.12.2010
- Sledování rozvoje vodní dopravy pro rekreační účely výstavbou chybějící infrastruktury na Moravské vodní cestě a Baťově kanálu

Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského Kraje – Návrh Výhledové Koncepce

- Průplav Dunaj – Odra – Labe je označen jako „Vodní cesta Dunaj – Odra - Labe“

Vypouští se:

Historický popis vývoje vodní cesty, studie a sdružení zajišťující realizaci stavby.

Zařazuje se:

- Usnesení vlády číslo 929/2009, který ukládá prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe včetně projednání s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti s termínem předložení informace do 31. prosince 2010.

- Vodní cesta Baťův kanál

Vypouští se:

Majetko-právní vztahy. Historický popis vývoje stavby je výrazně zkrácen.

Zařazuje se:

- Popis realizovaných přístavišť v období 2005-2009 na VC pro sportovní a rekreační plavbu.
- Záměr výstavby plavební komory při jezu Bělov na pravém břehu řeky Moravy v říčním km 166,770 (prodloužení VC do Kroměříže).
- Vizualizace plavební komory u jezu Bělov (zdroj Ředitelství vodních cest ČR).
- Záměr prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy (prodloužení VC do Hodonína).
- Záměr prodloužení využitelného rozsahu na jih, o úsek mezi Hodonínem a soutokem řek Moravy a Dyje (prodloužení VC o úsek Hodonín – soutok Morava/Dyje).
- Tabulka s popisem připravovaných staveb Moravská vodní cesta a Baťův kanál

Letecká doprava

Základní teze návrhu jsou omezeny na:

- Rozvoj pravidelné letecké osobní dopravy podpořit revitalizací neveřejného mezinárodního letiště Přerov-Bochoř, v kontextu záměru VLC celostátního významu u Přerova sledovat rovněž využití letiště v oblasti letecké nákladní dopravy.
Alternativou sledovaného záměru, může být rozvoj stávajícího soukromého letiště v Kunovicích po prokázání ekonomické životaschopnosti projektu a dořešení budoucích vlastnických vztahů a financování provozních nákladů letiště.
- Sledovat rozvoj infrastruktury pro Leteckou záchrannou službu vybudováním vrtulníkové základny na území Zlínského kraje a doplnění přistávacích ploch (heliportů) v Bystřici pod Hostýnem, Rožnově pod Radhoštěm, Uherském Brodě, Valašských Kloboukách a Slavičíně

- Letiště Přerov - Bochoř

Zařazuje se:

- Popis dopravní obsluhy areálu letiště.
- Odhad předpokládaného objemu cestujících a leteckého carga.
- Výčet stávajících a potřebných parametrů pro uvedení do statutu veřejného mezinárodního letiště.
- Grafická část postihující lokalizaci a širší vztahy letiště Bochoř.

- Základna LZS ve Zlínském kraji

Zařazuje se:

- Popis možných lokalit pro umístění základny.
- Výčet stávajících a potřebných parametrů pro variantu zbudování nového střediska LZS a pro variantu jeho integrace do areálu již existujícího letiště nebo jinde.
- Mapa středisek letecké záchranné služby.