



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná správa ve Zlínském kraji  
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17\_080/0010023



**Zlínský kraj**

# GENEREL DOPRAVY ZK - MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

---



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

Strategické řízení a chytrá veřejná  
správa ve Zlínském kraji  
CZ.03.4.74/0.0/0.0/17\_080/0010023



**Zlínský kraj**

ZLÍNSKÝ KRAJ | třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

červenec 2021

Dodavatel: CityTraffic,s.r.o.



## Obsah

1.	Východiska, analýza dopravy a dopravní infrastruktury .....	3
1.1	Metodika zpracování.....	3
1.2	Politika v nadcházejícím období.....	4
1.3	Silniční doprava .....	6
1.3.1	Prognóza vývoje s horizontem roku 2050 .....	6
1.3.2	Osobní doprava.....	6
1.3.3	Nákladní doprava.....	8
1.3.4	Kvalita silniční infrastruktury .....	8
1.4	Železniční doprava .....	11
1.4.1	Nákladní železniční doprava .....	11
1.5	Vodní a letecká doprava .....	12
1.6	Veřejná doprava.....	12
1.7	Cyklistická doprava .....	13
2.	Návrh výhledového stavu mobility a dopravní obslužnosti .....	14
2.1	Silniční doprava .....	14
2.2	Železniční doprava .....	16
2.2.1	Nápojení na VRT .....	16
2.2.2	Nákladní železniční doprava .....	16
2.3	Veřejná doprava.....	17
3.	Návrhové parametry výhledového stavu dopravní infrastruktury .....	18
3.1	Prognóza vývoje silniční infrastruktury s horizontem 2050 .....	18
3.2	Prognóza vývoje železniční infrastruktury s horizontem 2050.....	18
3.3	Prognóza vývoje infrastruktury letecké a vodní dopravy s horizontem 2050.....	19
3.4	Prognóza vývoje infrastruktury veřejné dopravy s horizontem roku 2050.....	19
3.5	Prognóza vývoje cyklistické dopravy s horizontem 2050 .....	19
4.	Návrhové parametry výhledového stavu služeb v dopravě.....	20
4.1	Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu s horizontem 2050.....	20
4.2	Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě s horizontem 2050 .....	20
5.	Návrhové parametry výhledového stavu informací v dopravě .....	21
6.	Horizontální (průřezová) témata.....	22
6.1	Bezpečnost dopravy a dopravních systémů s horizontem 2050 .....	22
6.2	Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví s horizontem 2050.....	22
6.3	Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy s horizontem 2050.....	22
7.	Akční plán podpory mobility a souvisejících potřeb dopravní infrastruktury ve ZK .....	23
8.	Aktualizace a monitoring.....	24
8.1	Kvantitativní a kvantitativní indikátory .....	24
8.2	Postup implementace záměrů .....	24

## 1. Východiska, analýza dopravy a dopravní infrastruktury

### 1.1 Metodika zpracování

Generel dopravy Zlínského kraje je základním rozvojovým dokumentem pro dopravní politiku a koncepcí v oblasti dopravy. Slouží jako podklad pro rozhodování orgánů Zlínského kraje a jako podklad pro strategická rozhodnutí, týkající se rozvoje Zlínského kraje v oblasti dopravy.

Generel dopravy stanovuje hlavní směry rozvoje všech druhů dopravy v oblasti dopravní infrastruktury (silniční, železniční, cyklistické, vodní, letecké), bezpečnosti dopravy, mobility (dopravní obslužnosti území), za podpory chytrých řešení v dopravě.

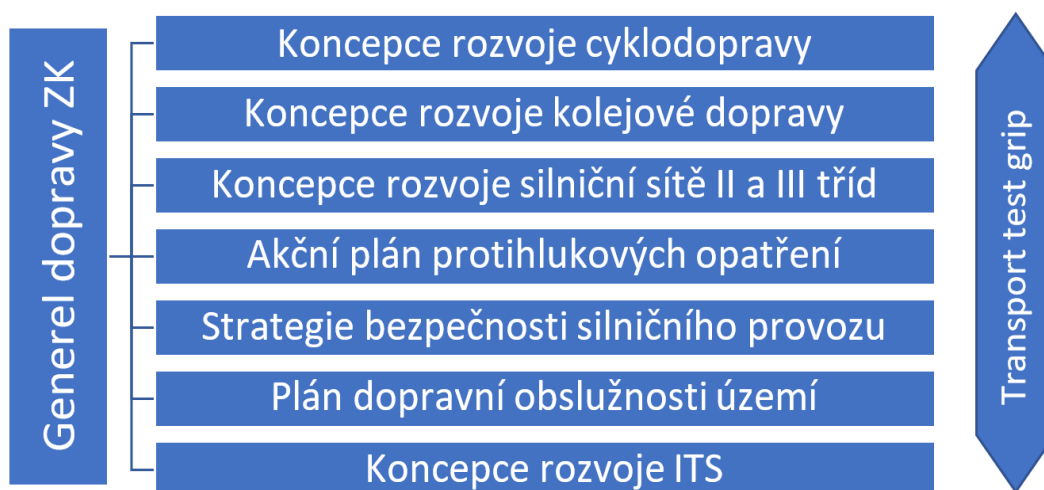
Vymezeným územím pro zpracování Generelu je správní území Zlínského kraje s přesahem na záměry státu v oblasti rozvoje dopravních sítí ČR a EU. Shrnutí nadřazených dokumentů EU, ČR a Zlínského kraje jsou podrobně popsány v Analytické části dokumentu.

Vymezení časového období jsou roky 2020 – 2030, s výhledem do roku 2050. Cílem je posílení nástrojů pro strategický rozvoj a spolupráci státu, kraje, měst a obcí na základě rozvoje podpory dopravní politiky Zlínského kraje, integrovaného dopravního plánování a územního plánování.

Principy implementace a monitoringu (včetně evaluace) jsou definovány v rámci Generelu dopravy Zlínského kraje a budou rozpracovávány v návazných dokumentech orientovaných na specifické druhy dopravy a mobility. Naplňování, monitoring a evaluace identifikovaných aktivit budou realizovány právě v rámci těchto hierarchicky nižších dokumentů.

Generel dopravy je zastřešujícím dopravně strategickým dokumentem, ze kterého vycházejí další dokumenty zaměřené na silniční, železniční či veřejnou dopravu, cyklistiku, bezpečnost provozu, protihluková opatření a podporu chytrých řešení v dopravě.

#### 1 Hierarchie strategických dokumentů v oblasti dopravy



Generel přináší identifikaci a shrnutí provedených změn, především v jeho návrhové části oproti Generelu dopravy Zlínského kraje z roku 2011. Podstatou je získání přehledu o nově zařazených, aktualizovaných, případně vypuštěných záměrech. Zhodnotí vývoj v oblasti plánování dopravních záměrů a bude podkladem pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Zlínského kraje.

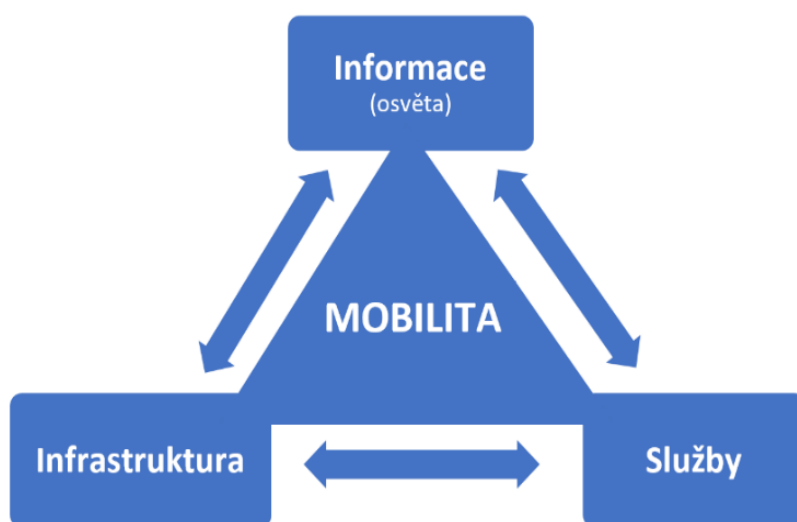
## 1.2 Politika v nadcházejícím období

Schválením Generelu dopravy Zlínského kraje (GDZK) deklaruje Zlínský kraj (ZK) směr rozvoje dopravy v následujících 10 letech.

Generel dopravy reaguje na dynamický vývoj automobilismu v uplynulých dvou dekadách a stanovuje směr rozvoje nejen silniční dopravy, ale i ostatních módů dopravy pro dekády následující.

Vizí GDZK pro následující období do roku 2050 je „**Dostupná, udržitelná a bezpečná mobilita.**“

Předpokladem pro naplnění vize Zlínského kraje v oblasti mobility je vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní a bezpečné dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje ve Zlínském kraji.



K horizontu roku 2030 se předpokládá dobudování zejména infrastruktury (silniční, železniční, cyklistická) v zázemí významných měst, aby tak vytvářela co nejdříve podmínky pro konkurenceschopnou veřejnou dopravu a zároveň zlepšovala kvalitu života obyvatel měst.

V cílovém stavu roku 2050 má ZK dobudovanou silniční infrastrukturu jak v oblasti nadřazené silniční síť, tak na oblastní a místní úrovni. Silniční doprava nezatěžuje obyvatele obcí, kapacitní komunikace jsou vedeny mimo osídlení. Na silničních komunikacích jsou na problematických místech vybudovány bezpečnostní prvky, které přispívají k dalšímu snižování závažných dopravních nehod.

V oblasti železniční dopravy jsou všechny důležité tratě elektrizovány. Ve vhodných místech jsou vybudována parkoviště Park and Ride (P+R), která zlepšují dostupnost železniční dopravy. Krajské město je napojeno na síť VRT.

Veřejná doprava je vzájemně dopravně a tarifně provázaná pomocí funkčního integrovaného dopravního systému (IDS), komfortní a časově konkurenceschopná individuální automobilové dopravě (IAD). Jsou vytvořeny podmínky pro pravidelnou dojížďku do zaměstnání na kole díky vybudování pátevní sítě cyklotras ZK. Podíl veřejné dopravy na celkové mobilitě obyvatel kraje bude mít stoupající trend.

Politika Zlínského kraje se promítá do následující hierarchie priorit, cílů a opatření ve vzájemném kontextu.



Snahou dokumentu je provázat navrhovaná řešení takovým způsobem, aby mohly být identifikovány a následně využity synergické efekty, které se projeví na úrovni prioritních oblastí, resp. strategických cílů. Všechny cíle a jednotlivá opatření uvedená v dokumentu sledují tři horizontální průřezová témata (*Horizontální téma 1-3*), která se prolínají určitými částmi hierarchické strukturou dokumentu a vyjadřují filosofii návrhu GDZK na roky 2021–2030.

2 Struktura dle hierarchie priorit a cílů (výřez z Přílohy 2 - Tabulka hierarchické struktury)

<b>VICE: Dostupná, udržitelná a bezpečná mobilita.</b>			
<b>Prioritní oblast</b>	<b>Strategický cíl</b>	<b>Specifický cíl</b>	
<b>Tematické prioritní oblasti</b>	<b>Prioritní oblast 1: Infrastruktura</b>	1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic	
		1.1.2 Zkvalitnit a zkapacitnit silnice I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T	
		1.1.3 Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě	
		1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť	
		1.1.5. Zlepšit dostupnost letecké dopravy	
	<b>Prioritní oblast 2: Služby</b>	<b>1.2 Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí</b>	1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu
			1.2.2. Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu
			1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy pro cestovní ruch
	<b>Prioritní oblast 3: Informace</b>	<b>2.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu</b>	2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu
			2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb
			2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě
		<b>3.1 Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy</b>	3.1.1 Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče
			3.1.2 Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury
<b>3.2 Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů</b>	3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy		
	3.2.1 Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy		
		3.2.2 Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility	
<b>Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů</b>			
<b>Horizontální téma 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopady na zdraví</b>			

## Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy

### 1.3 Silniční doprava

#### 1.3.1 Prognóza vývoje s horizontem roku 2050

Dle aktuálních předpokladů státu se očekává, že k roku 2035 by měla být ve Zlínském kraji kompletně dobudována nadřazená síť dálnic a kapacitních silnic I. tříd, čímž bude dotvořen základní nosný skelet silniční dopravy kraje. Zároveň lze očekávat, že se i nadále bude postupně zlepšovat síť silnic II. a III. tříd ve správě ŘSZK. U dopravně přetížených měst lze očekávat vybudování jejich obchvatů.

Jejich návrh je obsahem Návrhové části, kde jsou dopady navrhovaných staveb prověřeny dopravním modelem.

#### 1.3.2 Osobní doprava

Pro celkovou analýzu osobní dopravy v kraji je nutno chápat území ZK v kontextu celostátních dopravních vztahů. Vyhodnocení potřebnosti výstavby silnic státní i krajské úrovně lze ilustrovat na analýze vyjížděkových a dojížděkových vztahů. Závěry pro analýzu silniční dopravy a infrastrukturu lze shrnout do níže uvedených bodů:

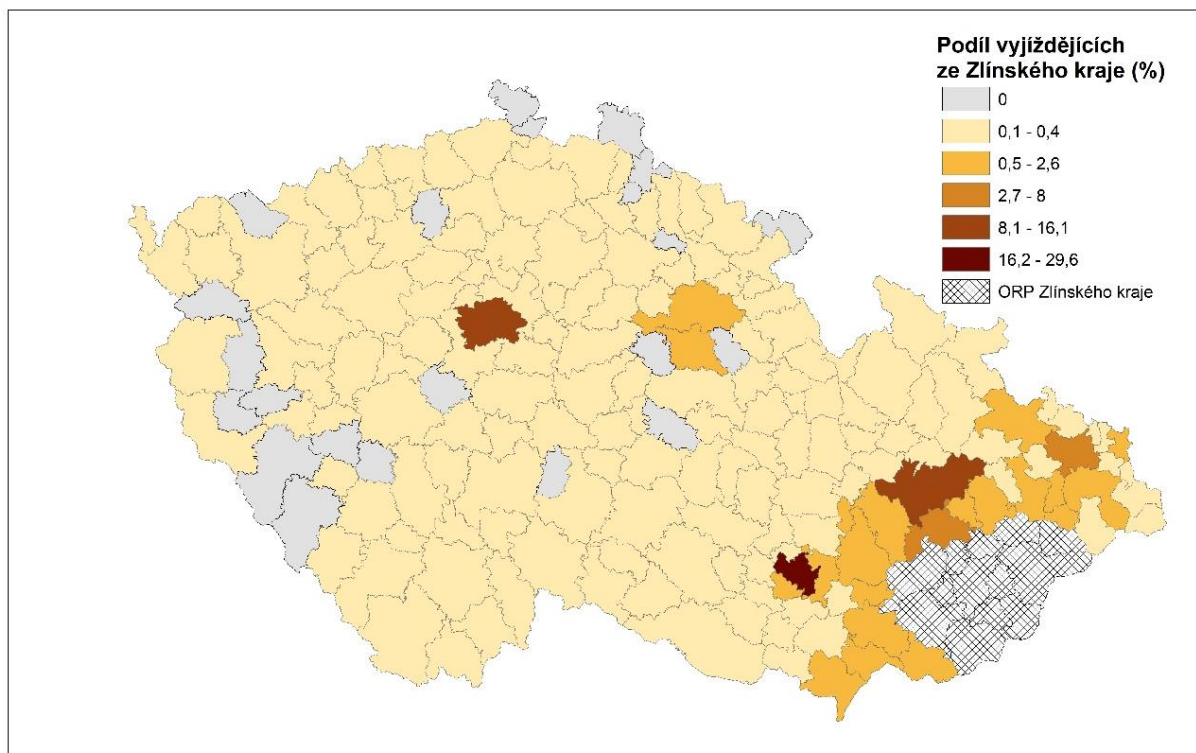
- Ze Zlínského kraje vyjíždí do jiných krajů téměř 2x více obyvatel, než do kraje dojíždí z ostatních krajů.
- Většina vyjíždějících směřuje do nejbližšího okolí za hranicemi Zlínského kraje (obdobně i převažující část dojíždějících obyvatel je generována v ORP v sousedních krajích).
- V rámci nejvýznamnějších relací obcí Zlínského kraje tedy převažují vztahy na relativně kratší vzdálenost
- Za hranicemi Zlínského kraje jsou nejvýznamnějšími cíli vyjížděky Brno, Olomouc, Ostrava, Nový Jičín, Přerov, Hranice, Kopřivnice, Veselí nad Moravou, ale i geograficky vzdálená Praha, která má v Česku díky své pracovní atraktivitě významnou pozici téměř ve všech krajích (viz níže zpracovaný kartogram).
- Mezi klíčová ORP, odkud obyvatelé nejvíce dojíždí do Zlínského kraje, patří Veselí nad Moravou, Přerov, Hranice, Kyjov, Nový Jičín, Prostějov, Frenštát pod Radhoštěm, Hodonín a Brno

Z pohledu vyjížděky a dojížděky je zřejmá silná závislost ZK na pracovních příležitostech za hranicemi kraje. Již dnes je patrná velmi silná dojížděka do Brna a Prahy, u kterých lze předpokládat, že se bude i nadále díky zlepšujícímu se spojení zvyšovat.

K vyšší zátěži zejména tranzitních silnic přispívá i absence dálniční sítě v podobě D49 a D55, které se po dostavbě stanou přirozenou páteří kraje jak v severojižním, tak ve západovýchodním směru.

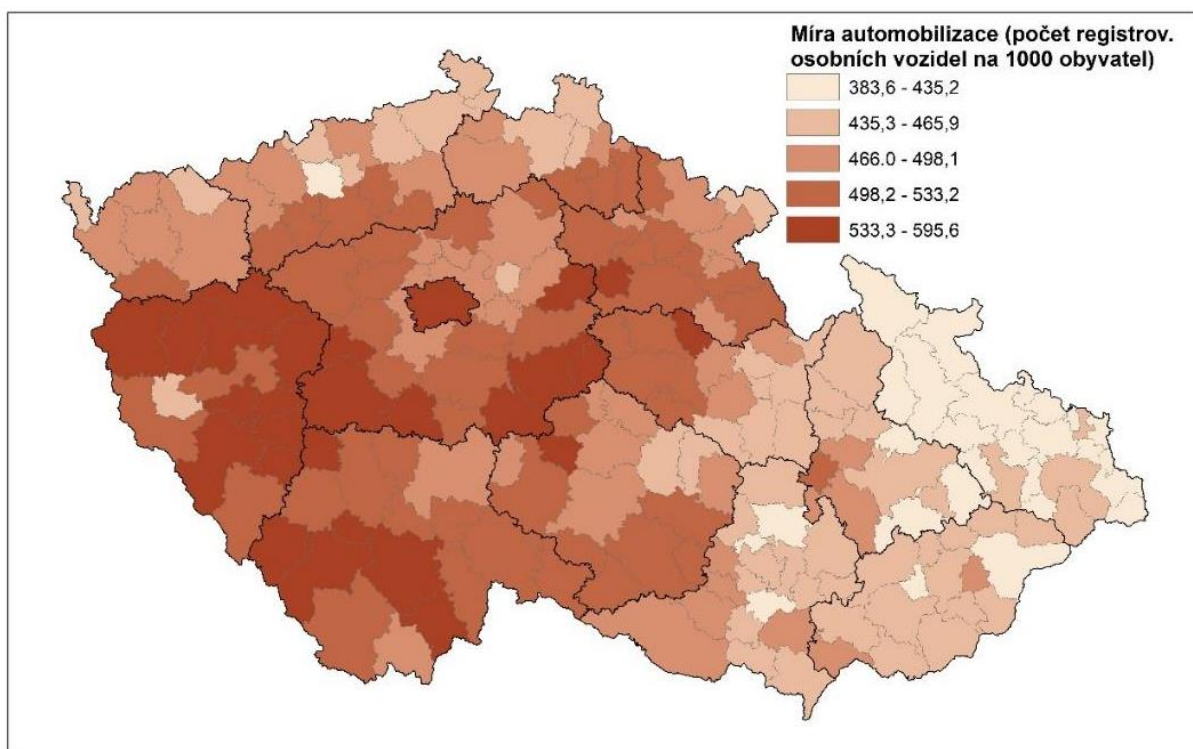


### 3 Územní diferenciacie podílu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje



Jedním z důležitých specifik Zlínského kraje pro analýzu osobní dopravy je dlouhodobě podprůměrná míra automobilizace v porovnání s ostatními kraji ČR (viz obrázek níže). Nízké hodnoty počtu automobilů na 1000 obyvatel jsou důkazem dopravních zvyklostí obyvatel Zlínského kraje, kdy stále významnou roli představuje veřejná doprava.

### 4 Míra automobilizace k 1. 1. 2020



V rámci Analytické části GDZK u pravidelně dojíždějících do zaměstnání vyplynulo, že více než ½ dotázaných využívá ke své cestě od práce osobní automobil. To je ve srovnání s obecným rozdělením modal splitu velmi příznivý výsledek.

#### 5 Modal split

Ke svým cestám do práce využívám:	
auto	52 %
autobus	25 %
vlak	11 %
jiný prostředek (kolo, pěšky, ...)	12 %

Jako významný úspěch lze hodnotit dlouhodobě se snižující počet smrtelných a těžkých nehod na silnicích, kdy se daří naplňovat Strategii bezpečnosti silničního provozu ZK.

### 1.3.3 Nákladní doprava

Význam rychlé a spolehlivé dopravy zboží neustále roste a podpořit jej musí kvalitní dopravní infrastruktura. V případě nákladní dopravy jsou nároky na kvalitu dopravy určovány systémem Just-In-Time, v němž pracuje drtivá většina dnešních výrobních podniků. V rámci zkvalitnění podmínek pro nákladní dopravu se všemi jejími externalitami je nejvýznamnějším cílem dobudování dálniční sítě a vybudování přeložek komunikací na silnicích I. a II. tříd, které zaručí převedení nákladní dopravy mimo intravilány obcí.

V silniční nákladní dopravě jsou nejvýznamnějšími exportními kraji sousední kraje ZK – Jihomoravský, Moravskoslezský a Olomoucký. U všech tří krajů lze spatřit podobné reakce na ekonomickou situaci. Je zde výrazný pokles v roce 2005, následně po krizi v roce 2008, další sestupný trend až do roku 2013, kdy naopak nastává období trvalého růstu. Tuto úzkou provázanost s makroekonomickou situací lze očekávat i v dalších letech.

Silniční doprava je s aktuální ekonomickou situací spjata ještě těsněji, jelikož představuje dopravu na kratší vzdálenosti a odráží se v ní i sezónní výkyvy. Po železnici zpravidla přepravovány strategické či velkoobjemové komodity (uhlí, dřevo, zemědělská produkce) a zároveň tyto dodávky jsou realizovány v dlouhotrvajících časových obdobích (jednotky let a více) a nepodléhají tolik aktuální ekonomické situaci. Objem silniční nákladní dopravy reaguje na výkyvy trhu velmi flexibilně, což lze vidět i na celkovém objemu přeprav od roku 2000, kde lze pozorovat trvalý pozvolný pokles do roku 2013 a následné znovuoživení přeprav.

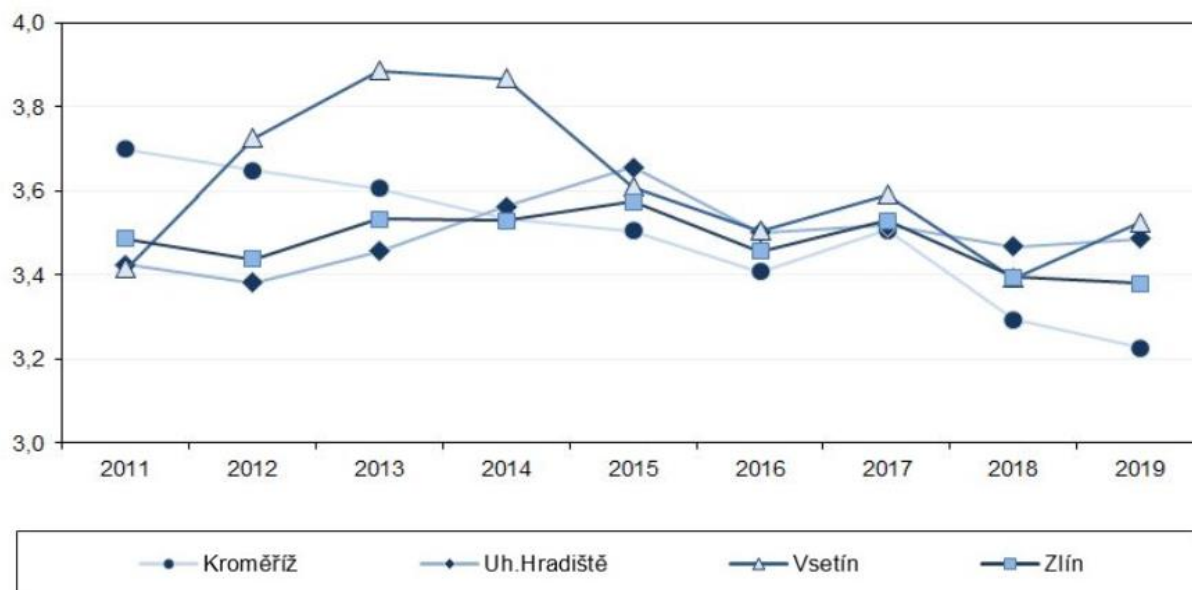
### 1.3.4 Kvalita silniční infrastruktury

V rámci hodnocení kvality silniční sítě ZK bylo zjištěno, že více než 40 % komunikací je zařazeno ve stavu havarijním. Při rozdělení na jednotlivé třídy komunikací vychází výrazně hůře silnice III. třídy, kdy je zde identifikováno 50 % úseků v havarijním stavu, zatímco na silnicích II. tříd je to 16 % úseků. U mostů je situace příznivější a v současnosti se ve Zlínském kraji nevyskytuje žádný most v havarijním stavu. Ve stavu velmi špatném a špatném se nachází cca 15 % mostů.

Kladně lze hodnotit velmi dobré čerpání financí z fondů EU na obnovu definované prioritní sítě silnic II. tříd ZK, které přirozeně doplňují hlavní silnice ve správě státu (ŘSD). Pozitivem je rovněž vzestupný trend kvality sítě silnic ve správě ZK.



## 6 Vývoj průměrného hodnocení kvality silnic dle okresů Zlínského kraje

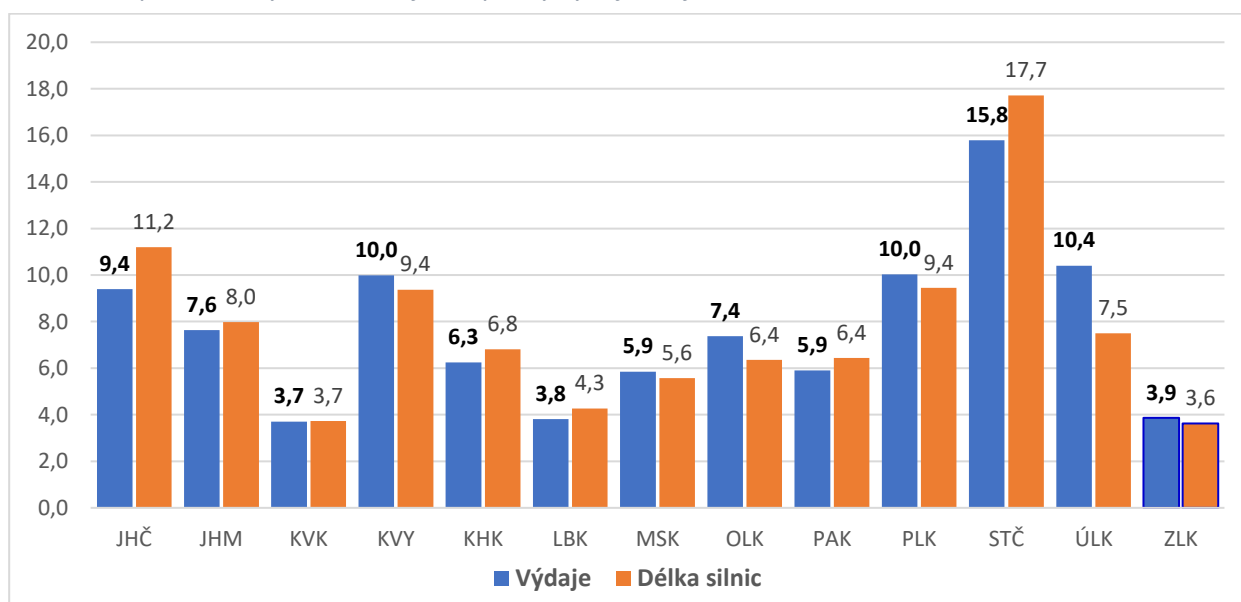


Rozdílné disponibilní množství zdrojů krajů na silnice se projevuje ve srovnání výdajů krajů na silnice s délkou silnic a s dopravními výkony. V tomto směru je vidět, že současné výdaje krajů na silnice spíše korelují pouze s délkou silnic v krajích (viz graf S6) a ne s dalšími vlivy jako jsou dopravní výkony (viz graf S7).

Ukazuje se tak, že z pohledu dnešních zdrojů (a relativně rozdílných hodnot mezi kraji), by měl být ukazatel dopravního výkonu v kritériích RUD zohledněn.

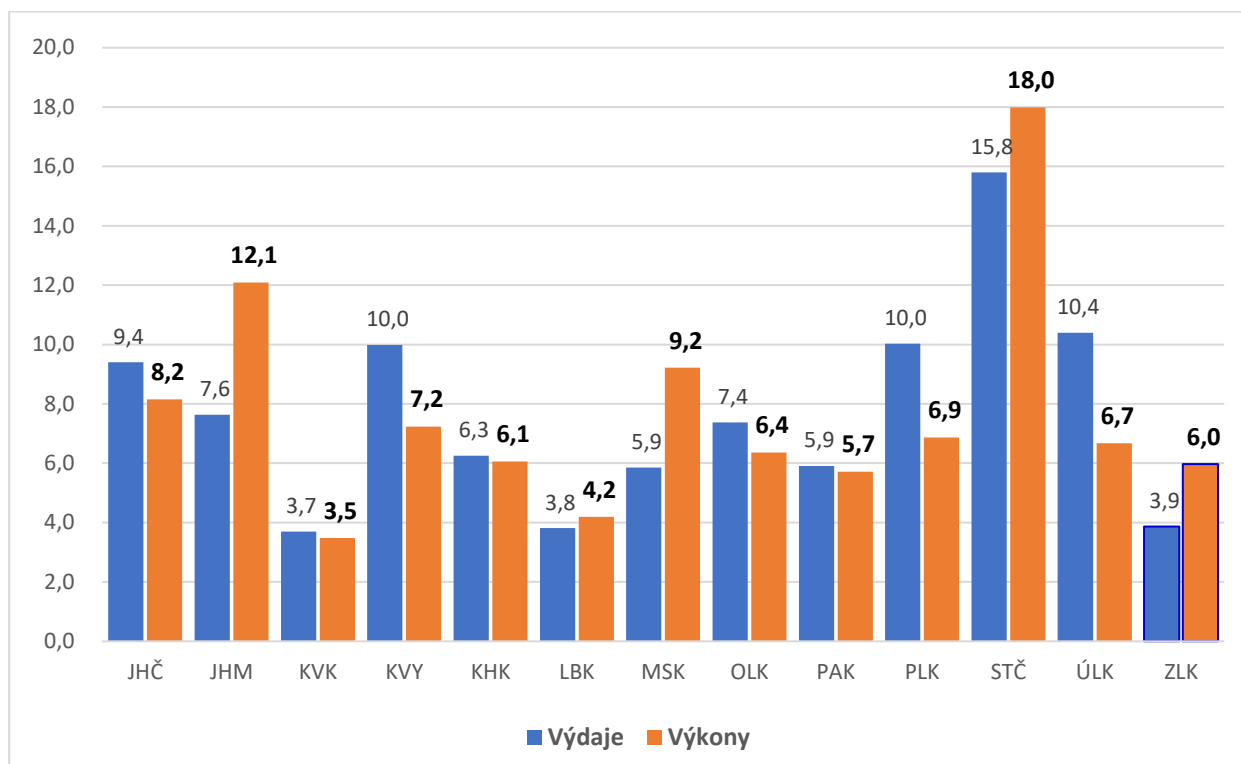
Toto zdůvodnění lze doplnit i tím, že v současných podmínkách je část zdrojů na financování silnic II. a III. krajům poskytována v podstatě pravidelně formou dotace ze SFDI, ale pouze na principu kritéria délky silnic, a proto se jeví vhodné v rámci RUD zohlednit kritérium dopravních výkonů, které SFDI nepoužívá.

## 7 Srovnání podílů délky silnic v krajích a podílů výdajů krajů na silnice



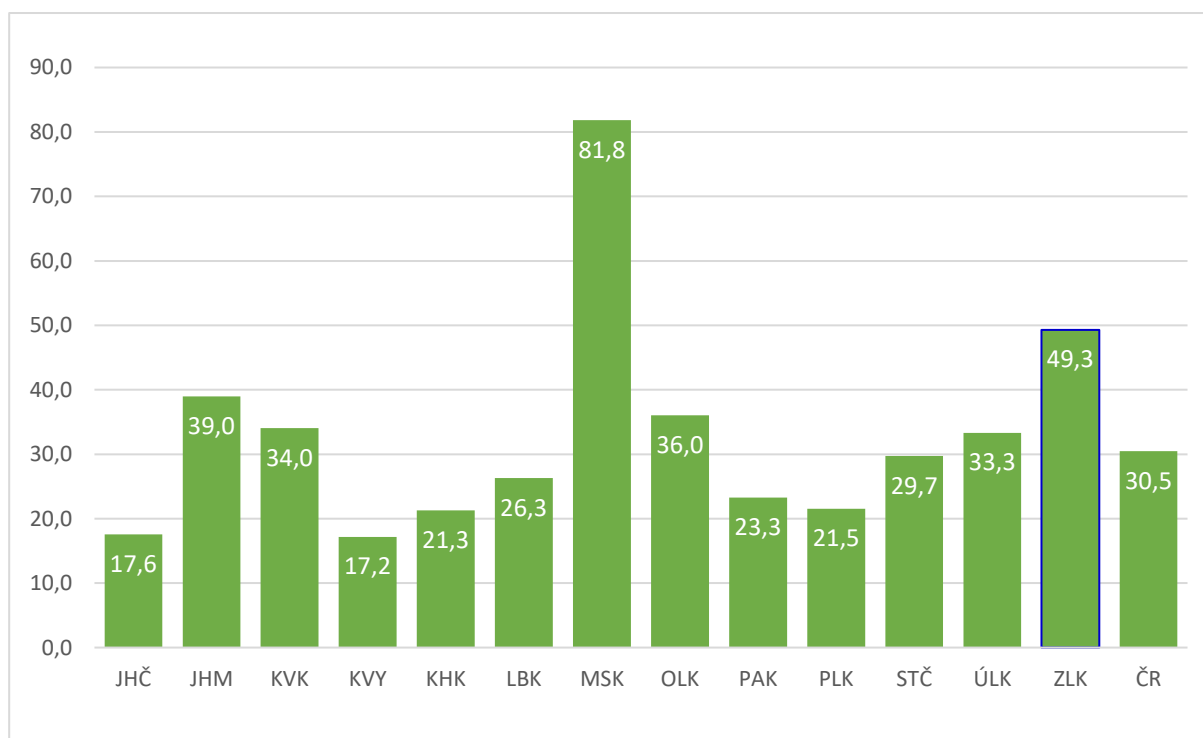
Zdroj: Hodnoty jsou stanoveny: délka silnic = podíl jednotlivých krajů na celkové délce silnic II. a III. třídy za 13 krajů ČR (údaje Silniční databanka); výdaje krajů = podíl jednotlivých krajů na celkových výdajích krajů na silnice (bez výdajů hrazených z dotací) z údajů z Monitoru a z podkladů krajů.

### 8 Srovnání podílu dopravních výkonů v krajích a podílů výdajů krajů na silnice



Zdroj: Hodnoty jsou stanoveny: dopravní výkony = podíl jednotlivých krajů na celkových dopravních výkonech ČR za 13 krajů (Silniční databanka); výdaje krajů = podíl jednotlivých krajů na celkových výdajích krajů na silnice (bez výdajů hrazených z dotací) z údajů z Monitoru a z podkladů krajů.

### 9 Plocha mostů na 1 km silnic



Zdroj: Silniční databanka

## 1.4 Železniční doprava

Zásadní slabinou železniční sítě Zlínského kraje je slabá konkurenceschopnost regionálních tratí, z nichž je značná část neelektrizovaná. Navíc jsou v mnoha případech vedeny na okraji či mimo centra obcí, což je přirozený historický odkaz účelu a doby jejich výstavby. Zatímco tehdy sloužily primárně potřebám průmyslu a zemědělství, dnes je zcela dominantní funkcí regionálních tratí dopravní obslužnost, která je však limitována vysokou deviatilitou tratí, maximálními provozními rychlostmi i nízkou propustností jednokolejných tratí. Řešením jsou záchytná parkoviště P+R, která sbírají cestující z blízkého regionu. Ty však ve Zlínském kraji až na několik málo výjimek v zázemí významných stanic systémově chybí.

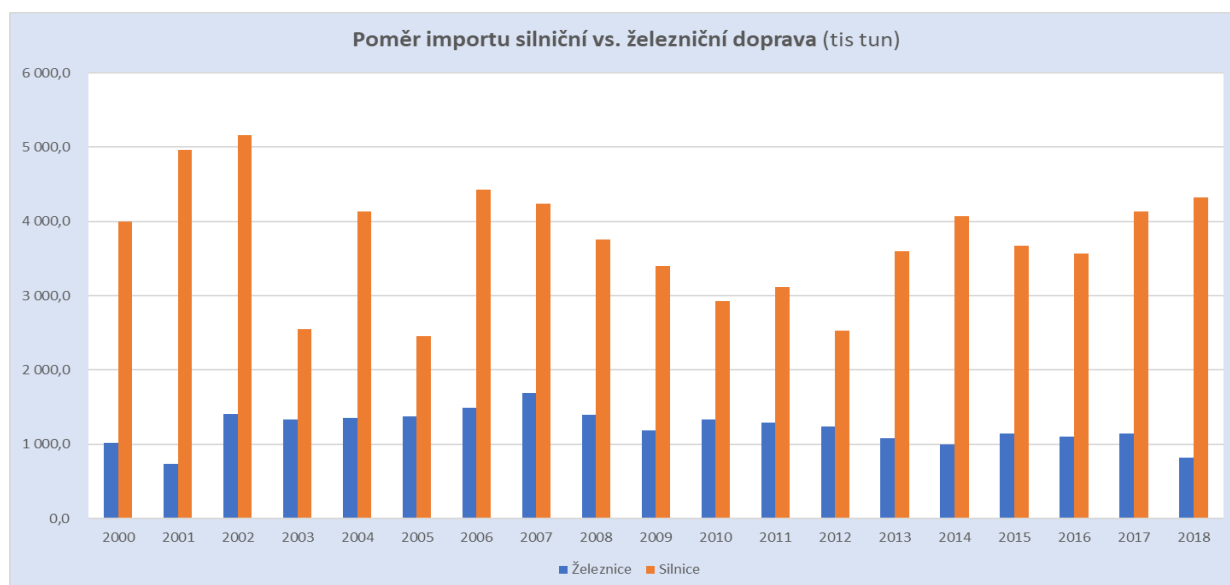
Do roku 2020 byl na velmi nízké úrovni i vozidlový park regionální osobní dopravy, který byl s výjimkou trati 303 (ř. 844 RegioShark) reprezentován zastaralými a bariérovými vozy. Od roku 2020 došlo v návaznosti na uzavření nových smluv na zajištění vlakové dopravy k významné kvalitativní změně, kdy na všech tratích byly nasazeny modernizované vozy, které jsou velmi často nízkopodlažní a klimatizované.

Z pohledu dopravní kolejové infrastruktury došlo v poslední dekádě ke zlepšení parametrů dráhy prakticky na všech tratích ZK. Nicméně ani to nestačí k tomu, aby tyto tratě byly svými přepravními časy atraktivnější než IAD či alespoň než autobusové linky. Výrazně podinvestované jsou všechny železniční stanice, vyjma několika málo těch, které byly v minulých letech rekonstruovány. Jejich majitelem je nově Správa železnic, která plánuje jejich postupnou modernizaci.

### 1.4.1 Nákladní železniční doprava

Méně významnou pozici má Zlínský kraj v nákladní železniční dopravě oproti dopravě nákladní silniční. U níže uvedeného poměrného grafu lze pozorovat mezi přepravními objemy realizovanými po silnici a železnici na přepravovaných objemech násobně větší podíl u silniční dopravy. Významné z pohledu nákladní dopravy jsou zejména stanice Valašské Meziříčí, Otrokovice, Lípa nad Dřevnicí, Staré Město u Uherského Hradiště či Rožnov pod Radhoštěm.

10 Vývoj poměru importu do Zlínského kraje, silniční vs. železniční doprava



## 1.5 Vodní a letecká doprava

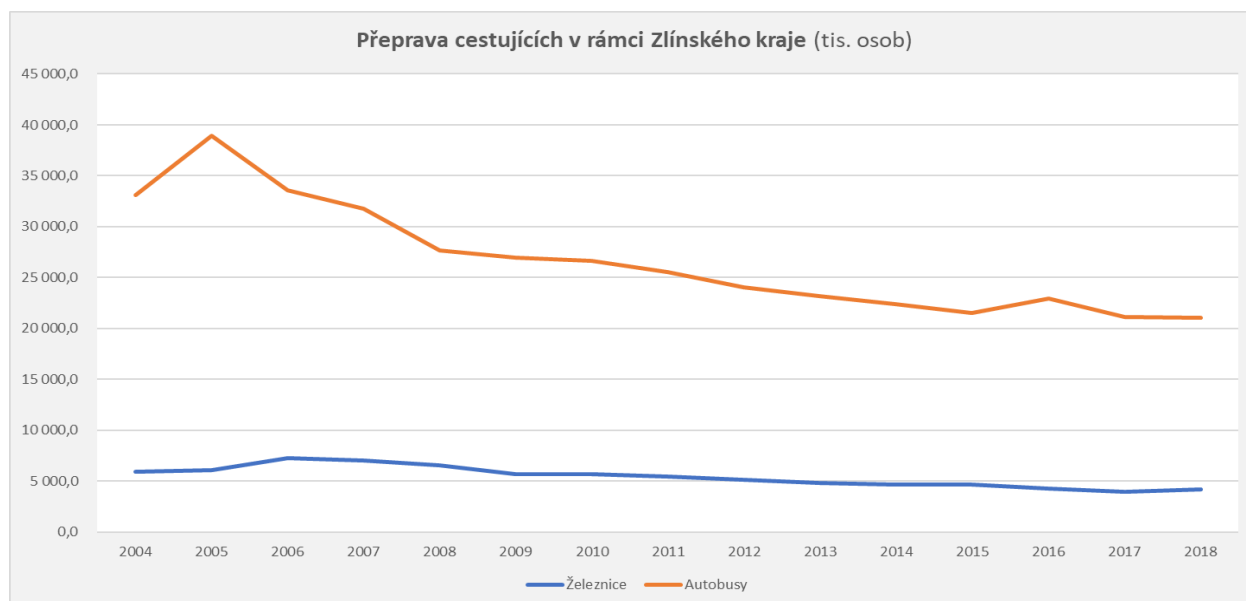
Vodní a letecká doprava nehraje v rámci Zlínského kraje významnější roli. Na jeho území nejsou provozována žádná letiště s pravidelným vnitrostátním či mezinárodním provozem. Pro obyvatele kraje je důležité mít dobré dopravní spojení na nejbližší spádová letiště. Za dobré lze označit zejména spojení veřejnou dopravou západní poloviny kraje s letišti Praha, Brno, Ostrava a Vídeň. Z pohledu letecké záchranné služby nesplňuje nejvýchodnější část kraje požadované doletové časy.

V oblasti vodní dopravy je významný turistický provoz na Baťově kanálu, který trvale narůstá na popularitě. Na atraktivní vodní cestu jsou navázány i další aktivity, které ekonomicky stimulují místa, jimiž kanál prochází. Druhým významným tématem vodní dopravy je plánovaný kanál Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Tím, že se jedná o strategickou stavbu a investici státu, ZK vyčká v této věci rozhodnutí centrálních orgánů.

## 1.6 Veřejná doprava

Ze zjištění prezentovaných v Analytické části GDZK v oblasti poptávky po mobilitě plyne, že jednou z největších záporných stránek dopravního systému ZK je trvale klesající počet cestujících ve veřejné dopravě. V posledních 10 letech klesaly počty cestujících jak v autobusové linkové dopravě, tak v železniční regionální dopravě, a to i přesto, že mobilita obyvatelstva se v kontextu obecného trendu neustále zvyšuje.

### 11 Vývoj počtu přepravených cestujících v rámci Zlínského kraje



V rámci provedeného dopravně-sociologického šetření bylo analyzováno zjištění, že pouze 7 % dotázaných chápe cenu jízdného veřejné dopravy jako příliš vysokou a odrazující od cestování veřejnou dopravou. Nejčastějšími slabými místy veřejné dopravy je podle oslovených slabá návaznost spojů a neexistence možnosti cestovat na jeden jízdní doklad všemi prostředky veřejné dopravy (neexistence IDS). Velké části dotázaných rovněž nevyhovuje počet dopravních spojení a jejich časové rozložení. Pouze 12 % obyvatel vnímá kvalitu vozidel jako nedostatečnou, a to i přesto, že autobusový vozový park Zlínského kraje patřil do změny jízdních řádů v prosinci roku 2020 k jednomu z nejvíce zastaralých.

Největší slabiny veřejné dopravy ve Zlínském kraji	
vysoké jízdné	7 %
nelze na jednu jízdenku používat více autobusových spojů a vlaky	43 %
spoje na sebe nenavazují	50 %
kvalita vozidel je nízká	12 %
počet spojení a jejich rozložení je nevyhovující	36 %
jiné slabiny	16 %

V oblasti veřejné dopravy byl v Analytické části definován nevýraznějším deficit v podobě chybějícího integrovaného systému veřejné dopravy (IDS). Chybí jak integrace dopravní, tj. systémové provázání linek železniční a autobusové dopravy, tak integrace tarifní. Tarifní integrace byla započata v roce 2020 spuštěním tzv. Tarifu Zlínského kraje, nicméně ten je zatím nabízen jen jako jednoduchý kilometrický tarif, který není možné použít ve všech krajem objednávaných spojích. Zcela mimo jakoukoliv integraci jsou i systémy MHD jednotlivých měst, které na území ZK existují. Dořešen není ani způsob uznávání vlakových jízdenek mezi dálkovými vlaky ČD a regionálními vlaky ARRIVA.

V oblasti veřejné dopravy plánuje kraj od 1. 1. 2021 realizovat změny na základě výsledků veřejné soutěže na provozovatele regionální linkové autobusové dopravy. Nově bude území kraje rozděleno do 6 provozních oblastí, kdy ve většině případů dojde ke změně místního provozovatele dopravy a zároveň k významnému zvýšení kvality vozidlového parku. V návaznosti na to se do budoucna plánuje spustit systém IDS, kdy bude modifikován současný kilometrický tarif na nový tarifní systém, ve kterém si bude možné zakoupit i dlouhodobé předplatní jízdenky.

## 1.7 Cyklistická doprava

V současné době je cyklistická síť ZK rozvinutá jen dílčím způsobem, cyklostezky jsou přerušeny chybějícími úseky.

Míra délky a spojitosti jednotlivých cyklostezek závisí zejména na aktivitě jednotlivých obcí, resp. svazku obcí, sdružených do mikroregionálních celků. Ty jsou zároveň i hlavním investorem výstavby. Tu se daří realizovat nejen v závislosti na čerpání prostředků z fondů EU či SFDI, ale v návaznosti na uzavření dohody s jednotlivými vlastníky pozemků.

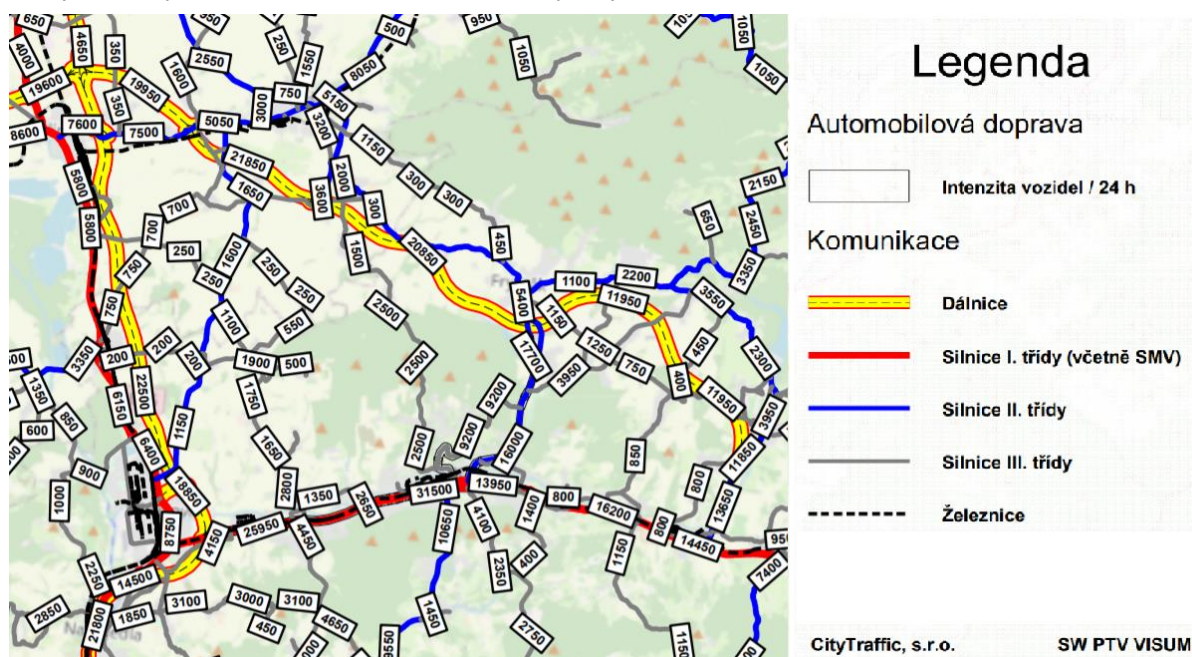
## 2. Návrh výhledového stavu mobility a dopravní obslužnosti

Cestou, jak motivovat k udržitelným formám dopravy v rámci Zlínského kraje je vybudování časově konkurenceschopné, pravidelné a uživatelsky vstřícné veřejné dopravy. Cílem je přerozdělení podílu přepravy z převládající osobní individuální automobilové dopravy na veřejnou dopravu. V oblasti nákladní dopravy v minimalizaci počtu cest realizovaných po silnici a převedení co nevyššího objemu výkonů na železniční síť intermodální terminály.

### 2.1 Silniční doprava

V oblasti silniční dopravy je nejvýraznějším deficitem absence dálniční sítě, a to alespoň úseku Hulín – Fryšták – Vizovice (D49 – výřez z dopravního modelu níže) a Otrokovice – Moravský Písek (D55), které by výrazně ulevily současným přetíženým silnicím a zejména městu Zlín (silnice I/49) a obcím ležícím na silnici I/55. Kromě těchto páteřních staveb národní dálniční síť je pro Zlínský kraj důležité zkapacitnění silnice I/57 z Valašského Meziříčí do Vsetína. Její součástí je obchvat města Valašské Meziříčí, které je již několik let po celý den přetíženo tranzitní dopravou směřující jak na státní přechod Bílá-Bumbálka / Makov, tak na Vsetín. Z důvodu absence této stavby je úsek mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím jedním z nejvíce zatížených v celém kraji a v ranní a odpolední špičce se na vjezdech do Valašského Meziříčí tvoří pravidelně kolony.

12 Výřez z dopravního modelu Intenzit silniční dopravy ZK v roce 2030 - oblast budoucí D49

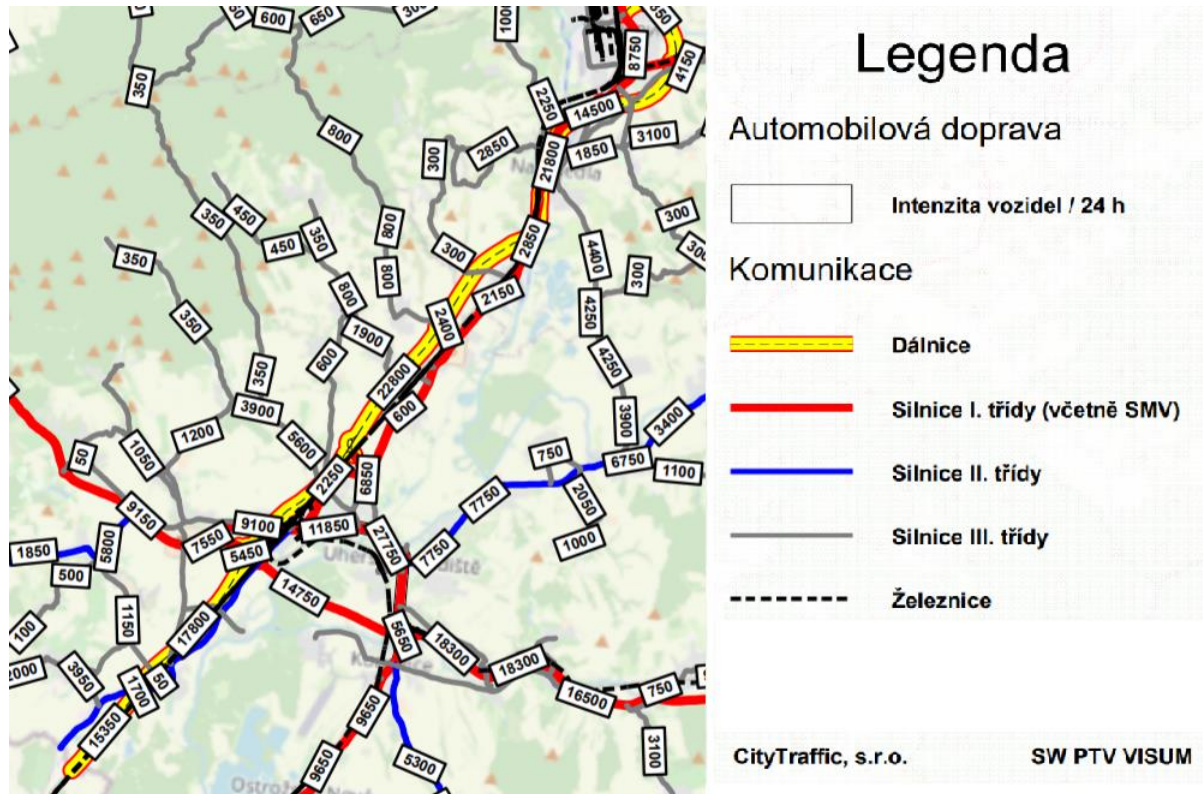


V roce 2024 by měl být dokončen úsek D49 do Fryštáku, čímž dojde k výraznému poklesu zatížení silnice I/49 vedoucí z Otrokovic přes Zlín do Vizovic (viz obrázek výše). V návaznosti na to lze předpokládat, že velká část vozidel, pro které je cílem střed města Zlína, využije tento nový úsek. Dále dojde k převedení tranzitní dopravy směrem na Vsetín / Valašskou Polanku, avšak vozidla od sjezdu ve Fryštáku budou pokračovat po silnicích II. a III. třídy a budou tak nově zatěžovat obce až do doby, než bude dobudován úsek D49 minimálně do Slušovic, pak bude možné využít čtyřproudou komunikaci do Lípy a dále současnou I/49. Tento úsek by měl být dle údajů ŘSD uveden do provozu v roce 2032. Následně by v roce 2032 měla být D49 dokončena až na státní hranici se Slovenskem.



Ohledně dobudování dálnice D55 počítá ŘSD s dobudováním úseku až po Moravský Písek s termínem 2024, do té doby nelze předpokládat zlepšení, resp. je pravděpodobné, že intenzita dopravního zatížení na I/55 bude do té doby i nadále postupně narůstat.

13 Výřez z dopravní modelu Intenzit silniční dopravy ZK v roce 2030 - oblast budoucí D55



Zkapacitnění silnice I/57 mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem má být podle údajů ŘSD hotové až v roce 2033. Logicky návaznou stavbou na ni je tzv. Palačovská spojka, která propojí silnice I/48 (po modernizaci budoucí D48) a I/57, čímž bude umožněno rychlejší napojení Valaška na dálniční síť. Tato spojka by měla být dokončena v roce 2025.

Mezi další významné navrhované stavby s vysokou a střední prioritou (viz Implementační část GDZK) patří:

- Propojení regionálních center novostavbami na silnicích I/49 a I/69
- Napojení regionálních center realizací záměrů na silnicích I. třídy
  - Homogenizace silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (obchvaty Zašová a Zubří)
  - Silnice I/57: Přeložky silnic Valašská Polanka, Leskovec a Ústí
  - Silnice I/57 v úseku Ústí – Pozděchov (včetně přivaděče Pozděchov k D49)
  - Homogenizace silnice I/57 v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč
  - Silnice I/69 – severozápadní obchvat Lutoniny

## 2.2 Železniční doprava

Obecným předmětem v oblasti železniční dopravy je krajskými prostředky motivovat a podněcovat udržitelné formy dopravy na silniční síti Zlínského kraje, jakou železnice bezesporu je. Hlavním cílem je zajistit atraktivní cestovní dobu samotné jízdy vlakem (alespoň na podobné úrovni jako IAD), nabídnout komfortní vozidlo a zajistit přípojně vazby v uzlech do všech směrů. Vhodnými a promyšlenými úpravami infrastruktury lze dosáhnout či se alespoň přiblížit konceptu ITJŘ (integrální taktový jízdní řád), který nabízí snadno zapamatovatelný jízdní řád (odjezdy v pravidelných intervalech, například každou hodinu ve stejnou minutu) a krátké přestupy do různých (všech) směrů v uzlech, čímž vytváří síťový efekt. Taková spojení se celý den v pravidelném intervalu opakují a vytváří jednoduchý a uživatelsky přívětivý systém.

Velkou výzvou v rámci mobility a obslužnosti jsou elektrizace stávajících tratí a přípravy novostaveb tratí. Níže uvedený seznam bodů představuje kompletní seznam záměrů a výstaveb na železnici (podrobněji viz návrhová část GDZK):

- Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
- Modernizace trati Brno – Přerov
- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč
- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice / Luhačovice / Veselí nad Moravou
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí
- Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Revitalizace trati Vsetín – Velké Karlovice
- Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice
- Modernizace trati Ostrava – Valašské Meziříčí.

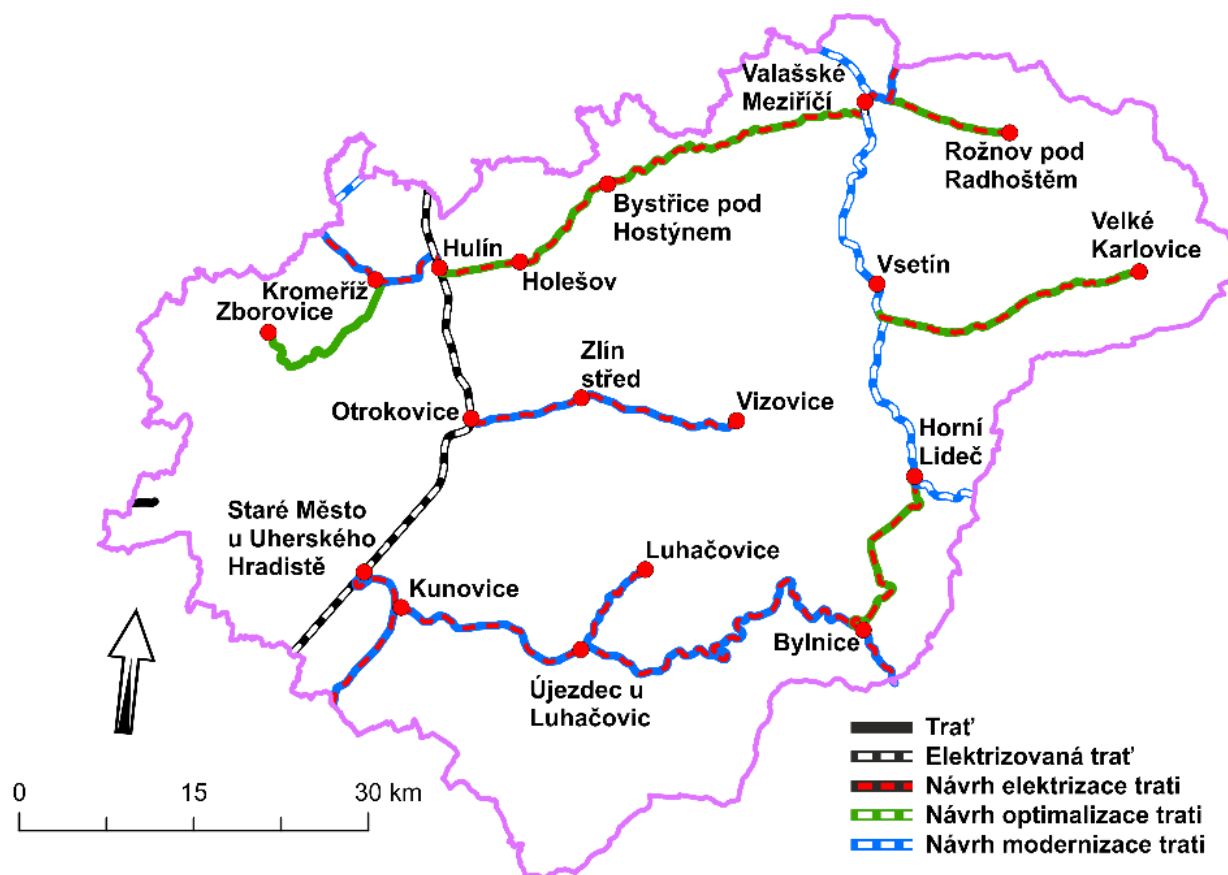
### 2.2.1 Napojení na VRT

Do budoucna bude zásadní napojení nejen na konvenční železniční síť, ale také na plánovanou síť vysokorychlostních vlaků. Severozápadní částí kraje bude procházet páteřní trať Praha – Brno – Ostrava, což Zlínskému kraji otevírá možnost výrazně zkrátit spojení do největších českých měst. Cílem Zlínského kraje je zavést přímé spojení vysokorychlostními vlaky minimálně jako linku Zlín – Brno – Praha, čímž by byla zajištěna zcela konkurenceschopná dopravní dostupnost vůči IAD. Cestovní doba do Brna by činila přibližně 60 minut, do Prahy zhruba 120 minut. Za tímto účelem je nutné zásadně zmodernizovat (elektrizovat, zdvoukolejnit, zkapacitnit a zrychlit) trať Kojetín – Hulín.

### 2.2.2 Nákladní železniční doprava

Nejdůležitějším předpokladem pro rozvoj nákladní dopravy je dostatečná kapacita dráhy zejména na úsecích s hustou osobní dopravou, garance tras pro nákladní dopravu, což vede k redukci nadbytečných zastavení, která jsou energeticky i časově velmi ztrátová. Důležitým prvkem sítě nákladní dopravy jsou místa nakládky a vykládky, která je nutné zachovávat, přizpůsobit aktuálním požadavkům a dobře napojit na silniční síť. Samostatnou pozornost je třeba věnovat terminálům kombinované dopravy.

## 14 Záměry na železniční síti ZK



### 2.3 Veřejná doprava

V oblasti veřejné dopravy je hlavním cílem rozvoj integrovaného dopravního systému (IDS). Hlavním obsahem tohoto cíle je přenášet novinky z oblasti informačních technologií do zkvalitnění a zlepšování veřejné dopravy. Cílem je nastavit kvalitní systém nejen pro uživatelskou přívětivost pro cestující, ale také zlepšování systémových podkladů pro objednatele a dopravce. V rámci Návrhové části GDZK je pro cestující navrhován rozvoj pokročilých informačních systémů v podobě například mobilní aplikace, bezkontaktní platby jízdného, SMS jízdenky, bezkontaktní čipové karty v proceduře pasivní technologie Check-In/Check-Out (CICO), atd. Pro výslednou volbu veřejné dopravy jako dopravního prostředku je důležitá také propagace a marketing značky IDZK (Integrovaná doprava Zlínského kraje).

Jedním z hlavních cílů kraje je proto rozvíjení chytrých řešení veřejných služeb mobility, a to na základě systematického sběru dat z dopravy a využívání aplikací (aktuální poloha vozidla, průměrné zpoždění atd.). Zásadním předpokladem pro funkční systém veřejné dopravy je aplikování výsledků z průzkumů v oblasti dopravy (přepravní průzkumy) a aplikace poznatků z programů Vědy a výzkum (Doprava 4.0).

Další navrhované opatření v oblasti veřejné dopravy je začlenění inteligentního řešení v do integrovaného dopravního plánování pomocí SMART nástrojů, inovativních technologií (využití big data, parkovací systémy, online sledování polohy, aplikace atd.).

## 3. Návrhové parametry výhledového stavu dopravní infrastruktury

### 3.1 Prognóza vývoje silniční infrastruktury s horizontem 2050

Klíčovými stavbami jsou pro Zlínský kraj zejména dostavba dálnice D49 a D55. Zcela zásadní jsou minimálně úseky z Hulína do Vizovic, respektive z Otrokovic do Moravského Písku. Realizaci těchto úseků (včetně návazných obchvatů a přivaděčů) dojde k výraznému převedení proudů ze současných silnic I. a II. třídy na nové dálniční úseky.

Tím se významně sníží dopravní zátěž tranzitní dopravou měst Zlín, Holešov, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou a dalších sídel na silnici I/49 a I/55. V návaznosti na tyto státní investice bude ZK na komunikacích ve své správě realizovat obchvaty obcí, homogenizovat kvalitu silnic a odstraňovat nebezpečné úseky.

Další komentář k výstupům z dopravního modelu je obsahem kapitoly 2.1 tohoto dokumentu.

### 3.2 Prognóza vývoje železniční infrastruktury s horizontem 2050

V oblasti železniční dopravy je pro ZK zásadní modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. V současné době je zpracovávána projektová dokumentace, přičemž by dle aktuálních informací SŽ měla stavba začít v roce 2023 a být dokončena v roce 2027.

Další aktuálně řešenou stavbou je modernizace žst. Vsetín, která je naplánována na roky 2021 – 2024. Strategicky významná je z pohledu Zlínského kraje rovněž modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč. st. hr. a elektrizace a modernizace trati Staré Město – Bylnice, s odbočkami do Luhačovic a Veselí nad Moravou.

U obou těchto tratí byly v roce 2020 dokončeny studie proveditelnosti, avšak nebyl zatím schválen žádný harmonogram další přípravy. První stavba je důležitá pro zrychlení spojení na Valašsko, druhá by otevřela možnost zavedení přímých vlaků v elektrické trakci ze Zlína do Bojkovic a Veselí nad Moravou a vedení rychlíků Praha – Luhačovice bez přepřahu.

Strategický význam má pro Zlínský kraj i elektrizace a modernizace trati Hulín – Kroměříž – Kojetín, která umožní nejen vedení přímých spěšných vlaků v elektrické trakci v relaci Vizovice – Zlín – Kroměříž, ale i možnost zavedení rychlíků Zlín – Brno. Ohledně vybudování prodloužení tratě z Vizovic do Vsetína neexistuje dnes žádná studie proveditelnosti, která by oprávněnost takového záměru potvrdila či vyvrátila. V obecné rovině lze očekávat, že bude železniční síť optimalizována do takových parametrů, aby byly zajištěny systémové jízdní doby mezi jednotlivými regionálními uzly.

Zároveň lze očekávat, že bude Zlínský kraj usilovat o elektrizaci zbylých významných neelektrizovaných železničních tratí, případně o vybudování takové infrastruktury, aby bylo možné provozovat soupravy s hybridním pohonem (napájení z elektrické soustavy + baterie).

Mezi další oblasti zlepšení železniční infrastruktury lze zařadit také bezpečnostní opatření jako je zabezpečení přejezdů, modernizace železničních stanic zavádění ETCS či automatizace řízení provozu.

### 3.3 Prognóza vývoje infrastruktury letecké a vodní dopravy s horizontem 2050

Nejbližšími letišti s pravidelným provozem leteckých linek zůstanou i v následujících letech Brno, Ostrava, Praha, případně Vídeň, Katovice či Bratislava. Je proto zájmem Zlínského kraje mít zajištěné kvalitní dopravní spojení do těchto měst jak veřejnou, tak individuální dopravou. Klíčové je rovněž zachování rekreačních funkcí místních letišť a jejich finanční podpory.

ZK bude usilovat o vybudování doposud neexistující vrtulníkové základny pro ZZS. GDZK doporučuje zadat vyhledávací studii na lokalizaci základny letecké záchranné služby.

V oblasti vodní dopravy se předpokládá další rozvoj Baťova kanálu pro turistické účely a po dobudování vodní cesty do Hodonína další setrvalý nárůst počtu návštěvníků. V oblasti státního díla kanálu Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) Zlínský kraj vyčká na konečné rozhodnutí státu o realizaci projektu.

### 3.4 Prognóza vývoje infrastruktury veřejné dopravy s horizontem roku 2050

V průběhu nejbližších let lze očekávat zavedení tarifní integrace, kdy bude možné cestovat na jeden jízdní doklad jak všemi spoji objednávanými Zlínským krajem, tak všemi vlaky dálkové dopravy (ve střednědobém horizontu i vlaky kategorie Ex).

Postupně bude docházet i k dopravní integraci, autobusové a vlakové linky budou provazovány a časově synchronizovány. Lze očekávat, že od roku 2022 se navrátí počet cestujících minimálně na úroveň roku 2019 a poté se dlouhodobý trend postupného poklesu obrátí na trvalý vzestup. Výrazným kvalitativním skokem v systému veřejné dopravy bude rok zprovoznění modernizované trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, což umožní zavedení nových pravidelných linek propojujících Kroměříž, Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou se Zlínem.

V rámci moderního řízení a organizace veřejné dopravy je navrhováno propojovat veřejnou dopravu s ostatními aktéry a aplikacemi řízení dopravy pomocí příslušného software. Důležitým opatřením je koordinace veřejné dopravy s telematickými systémy na infrastruktuře, což povede k celkovému zvyšování odolnosti infrastruktury. V oblasti řízení veřejné dopravy je navrženo zavádět inteligentní spolupráci dispečerského řízení veřejné dopravy.

### 3.5 Prognóza vývoje cyklistické dopravy s horizontem 2050

V následujících letech lze předpokládat další intenzivní výstavbu cyklistických tras mezi jednotlivými městy a posilování role každodenní dojížděky na kole z okolních obcí. Tento trend bude podpořen nejen dobudováním bezpečné infrastruktury pro cyklisty zejména v zázemí větších měst, ale i zlepšováním zázemí pro cyklisty ze strany zaměstnavatelů.

Novým fenoménem bude masivní rozšíření elektrokol, u kterých lze předpokládat, že v horizontu 5-10 let klesne jejich cena natolik, že budou dostupná pro širokou veřejnost. Díky elektrokolům bude odstraněna bariéra pro využívání kola pro denní dojížděku v podobě kopcovitého terénu, který je typický pro severovýchodní část kraje. Zároveň se výrazně zvýší vzdálenost, kam se časově vyplatí dojet na kole, a to až na přibližně 15 – 20 km. Právě takovou vzdálenost bude možné urazit na elektrokole za přibližně 30 minut, což bude zcela srovnatelný čas, který by cestující strávil cestou veřejnou dopravou a chůzí na / ze zastávky.



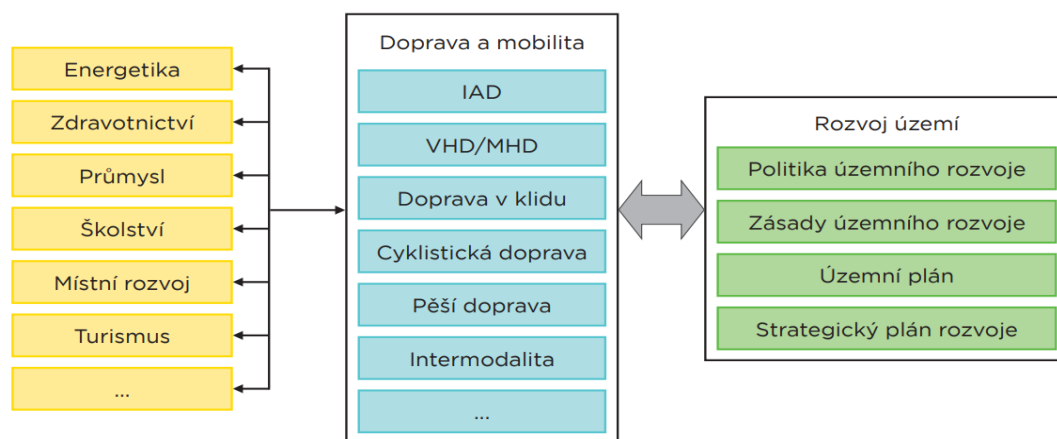
## 4. Návrhové parametry výhledového stavu služeb v dopravě

Služby v dopravě vytváří alternativu k individuální automobilové dopravě, nebo jinak zatraktivňuje již dostupné alternativy. Jedná se především o integrovaný rozvoj jednotlivých druhů dopravy na úrovni kraje, aplikace principů udržitelného dopravního plánování, koordinace tvorby a implementace plánů městské mobility

V GDZK jako dopravní politice Zlínského kraje je udržitelná mobilita popsána nejen v oblasti infrastruktury, ale také v oblasti dopravních služeb, jakými jsou:

- rozvoj atraktivní veřejné dopravy jako veřejné služby,
- multimodality dopravních služeb,
- podpora služeb alternativních pohonů a sdílené mobility.

15 Pozice dopravy a mobility (Czech Smart City Cluster, z.s.)



### 4.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu s horizontem 2050

Udržitelná mobilita je zaměřená na podporu změny dělby dopravní práce ve prospěch pěší, cyklistické a VHD, na opatření snížení znečištění ovzduší a snížení hluku vlivem dopravy, snížení celkové spotřeby energie v dopravě a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů.

Přehled řešených specifických cílů, které náleží do Strategického cíle 2.1:

- Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu
- Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb
- Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě

### 4.2 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě s horizontem 2050

Základním principem je podpora zavádění služeb pro vozidla veřejné správy a VHD na alternativní pohon (elektromobily, hybridy, vodík, biopaliva, líh, CNG atd.), nabíjecí a plnicí infrastrukturu, autonomní mobilitu (samořídící vozidla, vozy s polo-autonomním řízením), aplikace sdílené ekonomiky, doplňky, služby související s E-Mobilitou.

Sdílená mobilita nabízí flexibilní, prostorově i materiálně efektivní využívání zdrojů. Carsharing, Carpooling, sdílení kol nebo spolujízda jsou trendem budoucnosti a při jejich dostatečném rozšíření a odladění služeb je možné, že část obyvatel (zejména ve městech) nebude vlastnit osobní automobil, čímž dojde ke snížení prostorových nároků parkování a zlepšení kvality života.



## 5. Návrhové parametry výhledového stavu informací v dopravě

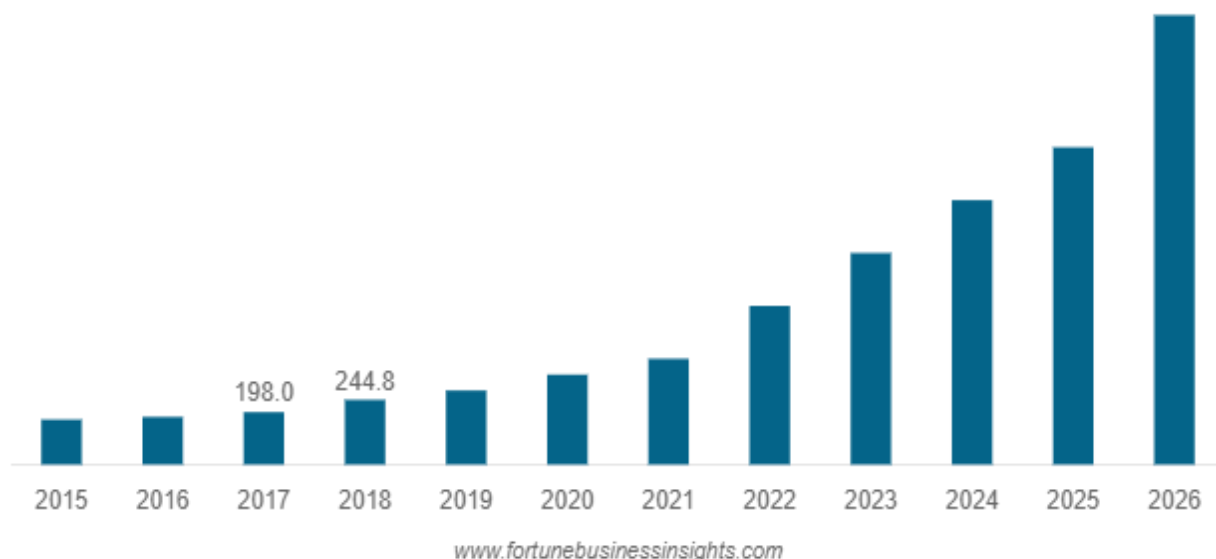
V neposlední řadě GDZK také rámcově popisuje rozvoj informačních služeb v sektoru dopravy především v oblasti telematických informací pro:

- cestující a řidiče, správce infrastruktury a provozovatele dopravy
- rozvoj integrovaných systémů v dopravě, moderní řízení kvality a koordinace v dopravě
- využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů

Je zapotřebí budovat dopravní infrastrukturu se zavedenými SMART nástroji, včetně inteligentního systému řízení a rozvíjet inovativní technologie a integraci koordinované veřejné hromadné dopravy a nových uživatelských aplikací pro cestující. Rozpracování typových opatření je v koncepci: „Inteligentní řešení pro řízení dopravy Zlínského kraje“. Základním cílem ITS (Intelligent transport system) je sběr a zpracování vstupních dat, dispečerský dohled, řízení provozu, poskytování dopravních a řídicích informací.

Důležitým prvkem je správa systému s integrací telematických zařízení, scénářů řízení provozu na sjednoceném komunikačním rozhraní pro webové a mobilní aplikace, včetně analytických aplikací pro tvorbu dopravně inženýrských scénářů. Znalost a monitoring dopravní sítě nám pomáhá při efektivnějším řízení provozu, informování veřejnosti a při optimalizaci nákladů mobility.

16 Vývoj investic do ITS v Evropě na období 2015 – 2026 (USD mil.)



Zdroj: <https://www.fortunebusinessinsights.com/intelligent-transportation-system-market-102065>

Technický pokrok bude zvyšovat inteligenci všech dopravně telematických aplikací a systémů dopravních cest, ale především dopravních prostředků. Vozidla budou komunikovat mezi sebou, s infrastrukturou s centrálními a lokálními servery pro získání doplňujících přesných informací o vývoji dopravy, ale také o aktuálním stavu dopravní infrastruktury.

## 6. Horizontální (průřezová) témata

Všechny cíle a jednotlivá opatření uvedená v dokumentu sledují tři horizontální průřezová témata, která se prolínají určitými částmi hierarchické strukturou dokumentu a vyjadřují filosofii návrhu GDZK na roky 2021–2030 s výhledem do rok 2050.

Těmito tématy jsou následující myšlenkové roviny

1. Horizontální téma: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů
2. Horizontální téma: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví
3. Horizontální téma: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy

### 6.1 Bezpečnost dopravy a dopravních systémů s horizontem 2050

Dopravní provoz přináší velké celospolečenské ztráty z nehod. Ty jsou způsobeny účastníky provozu, nehodovými lokalitami, technickým stavem vozidel, nedostatečným zabezpečením dat a dopravních systémů apod.

Tyto dopady musí být minimalizovány na nezbytně nutnou míru v oblastech vybavení vozidel pokročilými systémy ochrany, telematickými systémy na dopravní infrastrukturu a účinným dohledem s vyhamatelností práva, účinným zabezpečením pokročilých systémů v dopravě, včetně osvěty a vzdělávání. Jde proto o průřezový problém, který se týká všech řešených priorit.

### 6.2 Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopadů na zdraví s horizontem 2050

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 a autobusová doprava s alternativními pohony, cyklistická doprava a pěší doprava.

Principy řešení jsou modernizace infrastruktury, jako je například elektrizace železniční dopravy, zavedení nízkoemisních autobusů, budování infrastruktury pro nízkoemisní silniční dopravu, budování vhodně umístěných terminálů P+R, B+R a K+R, budování obchvatů měst nebo homogenizací silnic, nebo budování infrastruktury pro cyklisty

### 6.3 Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy s horizontem 2050

Význam dopravy bývá mnohdy ze strany veřejnosti podceňován, o to více si ovšem lidé její nezastupitelnost uvědomí ve chvíli, kdy ji z nějakého důvodu nemohou využít. Finanční prostředky investované z veřejných zdrojů do dopravy významným způsobem ovlivňují ekonomickou činnost v zemi, která následně zpětně přináší příjmy do veřejných rozpočtů.

Jde zejména o zdroje finanční, přičemž se zajištěním finančních zdrojů pro budování dopravních sítí a provozování veřejné dopravní služby úzce souvisí i otázky externalit. Důležitým tématem v oblasti dopravy je rovněž energie, zejména její získávání a cena.

## 7. Akční plán podpory mobility a souvisejících potřeb dopravní infrastruktury ve ZK

Akční plán GDZK vyplývá ze stanovené hierarchické struktury navrhovaných specifických cílů (viz Návrhová část GDZK) a Karet implementace Specifických cílů (viz Implementační část).

Zlínský kraj si v tomto ohledu stanovil tři Specifické cíle s nejvyšší prioritou pro realizaci. Tyto cíle budou realizovány v rámci plnění podružených Opatření, a to v horizontu dalších 5 let. Přehled a názvy jednotlivých opatření s nejvyšší prioritou pro realizaci představuje tabulka níže.

Úplné informace o plánovaných prioritách obsahuje Implementační část GDZK, včetně informací o jejich nositelích, řešitelích, termínech realizace, odhadech nákladů apod. je uvedena v Implementační části GDZK.

*17 Specifické cíle GDZK s vysokou prioritou realizace*

Specifický cíl	Opatření
<b>1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic</b>	1.1.1.a: Dokončit Dálnici D49 v úseku Hulín - Fryšták - Lípa - Vizovice
	1.1.1.b: Dokončit Dálnici D49 v úseku Vizovice - Pozděchov - Horní Lideč - hranice ČR/SR
	1.1.1.c: Dokončit Dálnici D55 v úseku Otrokovice - Staré Město - Moravský Písek
<b>1.2.2. Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu</b>	1.2.2.a: Vybudovat páteřní cyklistické síť ZK
	1.2.2.b: Propojit cyklistiku s ostatními druhy dopravy
	1.2.2.c: Realizovat doprovodnou cyklistickou infrastrukturu
<b>3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy</b>	3.1.3.a: Rozvíjet pokročilé informační systémy a odbavení cestujících
	3.1.3.b: Modernizovat řízení kvality a koordinace veřejné dopravy
	3.1.3.c: Zlepšovat marketing a propagaci značky ID ZK

Další Specifické cíle jsou podrobněji představeny v rámci Návrhové části GDZK.

## 8. Aktualizace a monitoring

Pro pravidelné vyhodnocování úspěšnosti plnění navrhovaných Specifických cílů byla v rámci Implementační části GDZK navržena soustava monitorovacích indikátorů. Monitoring a evaluace Generelu bude prováděna dvou úrovních, a to jak na úrovni vlastního Generelu, tak na úrovni návazných strategických dokumentů v oblasti dopravy.

Monitoring a evaluace na úrovni Generelu bude, zejm. vzhledem k dlouhodobé horizontu realizace především infrastrukturních projektů, prováděn v pětiletých intervalech<sup>1</sup> a bude obsahovat celkové hodnocení pokroku v definovaných Prioritních oblastech (Infrastruktura, Služby, Informace) ve formě jedné hodnotící (evaluační zprávy) za dané časové období. Toto hodnocení bude založeno zejména na následujících výstupech:

- vyhodnocení sady základních monitorovacích indikátorů
- výstupy monitoringu a vyhodnocení naplňování návazných strategických dokumentů v oblasti dopravy<sup>2</sup>

V rámci Implementační části byla stanovena základní sada monitorovacích indikátorů, které jsou navrženy v návaznosti na jednotlivé dopravní módy. Celkově lze rozdělit monitorovací indikátory na kvantitativní a kvalitativní.

### 8.1 Kvantitativní a kvalitativní indikátory

V rámci silniční dopravy jde například o celkovou délku postavených silnic, v rámci železniční dopravy lze indikovat například celkovou délku rekonstruovaných nebo modernizovaných tratí, u cyklistické dopravy celková délka cyklostezek a cyklotras a u veřejné dopravy lze sledovat počet přepravených cestujících

Pro zpřesnění monitoringu byla stanovena základní sada kvalitativních indikátorů s cílem opakovaného dlouhodobého vyhodnocování sledovaných trendů. Tyto kvalitativní indikátory budou zpravidla vyhodnocovány formou periodicky se opakujících dopravně sociologický-průzkumů optimálně ve 2letém intervalu. Konkrétní otázky dotazníku zaměřeného na kvalitativní průzkum mohou obdobně v rámci jednotlivých oblastí dopravy vycházet z otázek, které byly předmětem dopravně-sociologického průzkumu v Analytické části GDZK. Jde například o celkový modal split dopravy v ZK, zlepšení bezpečnosti silniční sítě, maximální rychlost na železniční tratích nebo vnímání kvality obsluhy území.

Kompletní přehled udává tabulka kvantitativních a kvalitativních indikátorů v Implementační části GDZK.

### 8.2 Postup implementace záměrů

Součástí Implementační části GDZK je popis procesních fází přípravy investičních záměrů dopravní infrastruktury státu a kraje. Obsahuje také limity, kritéria a postupy v oblasti přípravy obchvatů, přeložek, neprodlužování průjezdných úseků silnic II a III třídy a výčet nevýznamných silnic III třídy k vyřazení (*tabulka 6*).

<sup>1</sup> Tedy v letech 2025 a 2030, případně dále, pokud nebude systém implementace, resp. dokument aktualizován.

<sup>2</sup> Systém implementace a monitoringu návazných strategických dokumentů je nastaven specificky vždy v rámci daného dokumentu.



## Seznam obrázků, tabulek a grafů:

1 Hierarchie strategických dokumentů v oblasti dopravy.....	3
2 Struktura dle hierarchie priorit a cílů (výřez z Přílohy 2 - Tabulka hierarchické struktury) .....	5
3 Územní diferenciacie podílu dojíždějících obyvatel do Zlínského kraje.....	7
4 Míra automobilizace k 1. 1. 2020 .....	7
5 Modal split .....	8
6 Vývoj průměrného hodnocení kvality silnic dle okresů Zlínského kraje .....	9
7 Srovnání podílů délky silnic v krajích a podíly výdajů krajů na silnice.....	9
8 Srovnání podílů dopravních výkonů v krajích a podílů výdajů krajů na silnice .....	10
9 Plocha mostů na 1 km silnic .....	10
10 Vývoj poměru importu do Zlínského kraje, silniční vs. železniční doprava.....	11
11 Vývoj počtu přepravených cestujících v rámci Zlínského kraje .....	12
12 Výřez z dopravní modelu Intenzit silniční dopravy ZK v roce 2030 - oblast budoucí D49.....	14
13 Výřez z dopravní modelu Intenzit silniční dopravy ZK v roce 2030 - oblast budoucí D55.....	15
14 Záměry na železniční síti ZK .....	17
15 Pozice dopravy a mobility (Czech Smart City Cluster, z.s.) .....	20
16 Vývoj investic do ITS v Evropě na období 2015 – 2026 (USD mil.) .....	21
17 Specifické cíle GDZK s vysokou prioritou realizace.....	23