



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



# GENEREL DOPRAVY ZK - IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

---



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 | třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín  
červen. 2021

Dodavatel: **CityTraffic, s.r.o.**

## C IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

Generel dopravy Zlínského kraje (Generel) je základním rozvojovým dokumentem pro dopravní politiku a koncepci v oblasti dopravy. Předmětem implementační části je stanovení způsobu řízení naplňování Generelu, jež zahrnuje popis přístupů a postupů, které umožní úspěšně zrealizovat cíle definované v Návrhové části Generelu. Implementační část představuje způsob práce s Generelem ve fázi jeho užívání.

Ve vazbě na návrhovou část jsou formulovány procesy a nositelé typových aktivit, jejichž zapojení do realizace je pro úspěšné naplnění koncepce nezbytné. Důležitou součástí implementace je systém monitoringu a vyhodnocení, který v sobě zahrnuje vyhodnocování výstupů a dopadů aktivit a sleduje vývoj ukazatelů jednotlivých cílů koncepce. Kromě nastavení principů práce a naplňování vlastního dokumentu řeší Implementační část zásady implementace infrastrukturních záměrů. Ta je strukturována jako výčet postupů pro dvě základní úrovně:

- Principy postupu implementace infrastrukturních záměrů, jejichž investorem je **stát**.
- Principy postupu implementace záměrů, jejichž investorem je **kraj**.

Mezi záměry státu a jeho organizací jsou v rámci Implementační části řazeny výhradně infrastrukturní záměry v silniční, železniční, vodní a letecké dopravě, ke kterým jsou souhrnně představeny hlavní principy postupu pro implementaci záměrů. Součástí kapitoly o státních záměrech je také kapitola o limitech a kritériích pro realizaci záměrů. Jednotlivá kritéria jsou vymezena podle dopravních módů. V krajských záměrech jsou představeny hlavní principy postupu implementace v rámci veřejné a cyklistické dopravy. Na základě přehledných tabulek jsou znázorněny konkrétní postupy a role kraje s důrazem na popis míry zapojení kraje do konkrétních aktivit.

### Seznam obrázků a tabulek

1 / Hierarchie strategických dokumentů Zlínského kraje v oblasti dopravy.....	5
2 / Přehled základních monitorovacích indikátorů pro monitoring naplňování Generelu .....	9
3 / Schéma postupu fáze přípravy včetně časové náročnosti.....	11
4 / Přímé a nepřímé aktivity kraje v jednotlivých fázích přípravy záměrů.....	13
5 / Fáze přípravy a zapojení jednotlivých aktérů v procesu přípravy a realizace záměrů .....	15
6 / Specifikace silnic navrhovaných k vyřazení ze silniční sítě ZK .....	17
7/ Karta implementace SP 1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic.....	21
8/ Karta implementace SC 1.2.2 Zkvalitnit a zkapacitnit silnic I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T.....	22
9/ Karta implementace SC 1.1.3 Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě.....	22
10/ Karta implementace SC 1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť .....	23
11/ Karta implementace SC 1.1.5 Zlepšit dostupnost letecké dopravy .....	24
12/ Karta implementace SC 1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu.....	24
13/ Karta implementace SC 1.2.2 Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu .....	25
15/ Karta implementace SC 1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy.....	26
16/ Karta implementace SC 2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu.....	27
17/ Karta implementace SC 2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb .....	27
18/ Karta implementace SC 2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě.....	28
19/ Karta implementace SC 3.1.1 Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče .....	29
20/ Karta implementace SC 3.1.2 Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury .....	29
21/ Karta implementace SC 3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy .....	30
22/ Karta implementace SC 3.2.1 Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy .....	31
23/ Karta implementace SC 3.2.2 Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility .....	32



## Obsah

C	IMPLEMENTAČNÍ ČÁST.....	1
1	SYSTÉM ŘÍZENÍ A STRUKTURA IMPLEMENTACE .....	4
1.1	Řídící struktura implementace.....	4
1.2	Identifikace dalších subjektů zapojených do implementace .....	4
1.3	Struktura návazných strategických dokumentů v oblasti dopravy.....	4
1.4	Plán řízení rizik implementace .....	7
1.5	Monitoring a evaluace naplňování Generelu.....	8
1.6	Nastavení rámcového rozpočtu a zdrojů financování .....	10
2	POSTUP IMPLEMENTACE INFRASTRUKTURNÍCH ZÁMĚRŮ STÁTU .....	11
2.1	Procesní fáze přípravy investičního záměru .....	11
2.2	Limity záměrů navrhovaných Generelem dopravy.....	16
2.2.1	Kritéria záměrů silniční dopravy .....	16
2.2.2	Kritéria záměrů železniční dopravy.....	18
2.2.3	Kritéria záměrů vodní a letecké dopravy .....	18
	Rozhodujícími kritérii pro navrhování těchto staveb jsou cíle v úrovni národního významu a jsou stanoveny národními strategickými dokumenty. Zlínský kraj tyto záměry má možnost připomínkovat ve fázi vzniku těchto dokumentů. V současně schválených národních strategických dokumentacích je rolí Zlínského kraje uvádět tyto národní do souladu s ÚPD a strategiemi Zlínského kraje. ....	18
3	PRINCIPY POSTUPU IMPLEMENTACE ZÁMĚRŮ KRAJE .....	19
3.1	SILNIČNÍ DOPRAVA.....	19
3.2	VEŘEJNÁ DOPRAVA.....	19
	1. krok: Záměr .....	19
	2. krok: Proces přípravy a posouzení .....	19
	3. krok: Analýza ekonomické náročnosti .....	19
	4. krok: Zadání projektových dokumentací .....	19
	5. krok: Realizace .....	19
3.3	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	20
	1. krok: Záměr .....	20
	2. krok: Proces přípravy, ekonomické zhodnocení a zajištění financování.....	20
	3. krok: Zadání projektové dokumentace .....	20
	4. krok: Správní řízení.....	20
	5. krok: Realizace stavby .....	20
4	KARTY IMPLEMENTACE SPECIFICKÝCH CÍLŮ .....	21

# 1 SYSTÉM ŘÍZENÍ A STRUKTURA IMPLEMENTACE

## 1.1 Řídící struktura implementace

Odpovědnost za koordinaci naplňování záměrů bude rozdělena mezi:

- Gestora  
Jedná se o člena Rady Zlínského kraje zodpovědného za oblast dopravy (zajištění akceptace Strategie na politické úrovni).
- Nositele  
Jedná se o Odbor dopravy a silničního hospodářství Zlínského kraje, který koordinuje implementaci a zajišťuje naplňování Generelu a dalších na Generel navázaných dokumentů v oblasti dopravy a dalších.

## 1.2 Identifikace dalších subjektů zapojených do implementace

Do procesu naplňování Generelu je zapojena celá řada dalších subjektů. Jedná se o jak krajem zřizované organizace (Koordinátor veřejné dopravy ZK, Ředitelství silnic Zlínského kraje, 4 okresní správy údržby silnic), tak stát, resp. organizace zřizované státem (Správa železnic, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ředitelství vodních cest apod.), případně další subjekty (dopravci apod.). Klíčové je přitom zapojení měst a obcí, případně dalších subjektů občanské společnosti. Zapojení těchto subjektů do implementace Generelu je založeno především na partnerské bázi.

- V případě realizace krajských rozvojových aktivit (investic) se bude jednat zapojení především Koordinátora veřejné dopravy ZK, Ředitelství silnic Zlínského kraje a 4 okresních správ údržby silnic, měst a obcí, místních akčních skupin a případně dalších subjektů. Souhrnný popis principů jejich zapojení pro konkrétní aktivity je sledováno v kapitole 4 Implementace aktivit.
- V případě investic státu jsou to vždy organizace státu, které koordinují výstavbu v jednotlivých sektorech. U železniční dopravy Správa železnic (SŽ), u silničních staveb I. třídy a dálnice Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a u vodních cest Ředitelství vodních cest (ŘVC). I v těchto případech je důležitá participace měst a obcí, případně dalších subjektů.

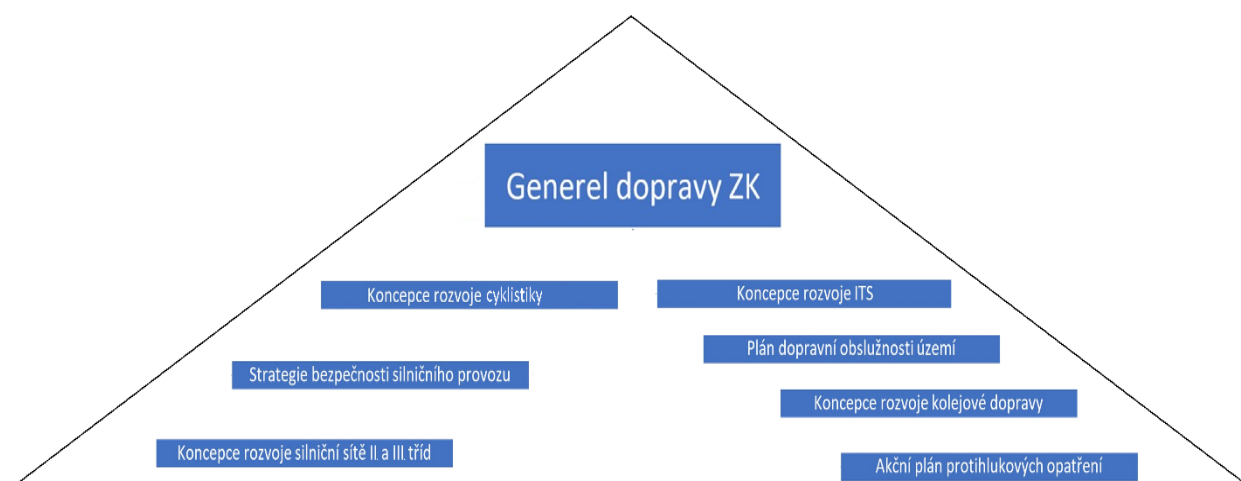
## 1.3 Struktura návazných strategických dokumentů v oblasti dopravy

Generel dopravy je zastřešujícím koncepčním dokumentem v oblasti dopravy na krajské úrovni. Pro jeho efektivní naplňování je klíčová jeho provázanost s dalšími návaznými koncepčními dokumenty řešící buďto jednotlivé dopravní módy či jiné oblasti mobility. V těchto hierarchicky níže postavených dokumentech dochází k dalšímu, podrobnějšímu, rozpracování a zpřesnění Generelem definovaných cílů.

Z tohoto důvodu nabízí implementační část Generelu (zejména v oblasti monitoringu) komplexní, zastřešující pohled na problematiku mobility jako na vzájemně provázaný dopravní systém v území kraje. Detailnější pohled na jednotlivé dopravní módy či jiné oblasti mobility pak nabízejí právě výše uvedené návazné dokumenty.

Následující obrázek podává přehled o hierarchii sektorových strategických dokumentů Zlínského kraje v oblasti dopravy.

## 1 / Hierarchie strategických dokumentů Zlínského kraje v oblasti dopravy



Zdroj 1: vlastní zpracování

### **Koncepte rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji 2030**

Dokument představuje koncept vytvoření funkční vzájemně propojené sítě cyklistických tras v území, přičemž jde zejména o upřesnění cyklotras definovaných v tomto dokumentu. Návrhová část Generelu dopravy ZK navíc oproti dokumentu navrhuje jejich doplnění o významné místní trasy, stabilizaci jejich vedení v území, definování opatření nutných k jejich realizaci, a stanovení možností financování příprav projektové dokumentace, případně výstavby páteřních dálkových a významných regionálních cyklistických tras.

V rámci implementace je klíčová projektová příprava páteřní cyklistické sítě ZK:

- Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji
- Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek

Zlínský kraj bude aktivně spolupracovat s obcemi na tvorbě zásobníku projektů pro jednotlivé úseky cyklostezek, které mají potenciál posílit pracovní dojížďku, a bude rozvíjet projekty nadregionálního významu.

### **Koncepte rozvoje kolejové dopravy**

Dokument podrobněji rozpracovává implementaci navrhovaných Opatření (viz Návrhová část GD ZK). Návrhová část Generelu dopravy obsahuje zejména klíčové projekty pro další rozvoj železniční dopravy na území kraje, plný výčet všech navrhovaných opatření obsahuje dokument Koncepte rozvoje kolejové dopravy ZK. V té jsou jednotlivá Opatření do tří časových horizontů podle míry připravenosti a potřeby. Opatření navrhovaná Konceptí jsou zejména infrastrukturní povahy (návrhy přeložek a novostaveb železničních tratí či nových terminálů) a provozní povahy (návrhy nových linek). Implementační část Generelu dopravy doporučuje sledovat Implementační plán navržený v této koncepci. Klíč pro dosažení opatření spočívá v provedení řady dílčích implementačních kroků podrobněji popsanych v Koncepci rozvoje kolejové dopravy.

### **Koncepte rozvoje prioritní sítě II. a III. tříd**

Pro účely hierarchizace silniční sítě II. a III. tříd byla vytyčena tzv. prioritní síť v dokumentu Koncepte rozvoje prioritní sítě II. a III. tříd, která představuje výčet úseků na páteřní síť komunikací II. a III. třídy v kraji, které jsou předurčeny k následujícímu rozvoji a spolufinancování z fondů IROP. Za prioritní síť silnic lze označit takové úseky silnic II a III. tříd, které byly takto zhodnoceny metodikou odpovídající schválenému strategickému dokumentu Koncepte rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje.

## **Akční plán protihlukových opatření**

Cílem tohoto strategického dokumentu je navrženými opatřeními snížení počtu osob zasažených hlukem nad mezními hodnotami. Tato opatření se v Návrhové části GDZK promítají v oblasti *Prioritní oblasti Bezpečí* a v *Horizontálním tématu 2: Omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a dopady na zdraví*. V rámci Akčního plánu byly vytipovány především urbanisticko-dopravní opatření (přeložky a rekonstrukce s nízkohlukovými povrchy komunikací) a doporučení zákazu nevhodné výstavby akusticky chráněných staveb (bytové a rodinné domy) v okolí komunikací s vysokým dopravním zatížením.

## **Strategie bezpečnosti silničního provozu**

Dalším dokumentem strategické povahy, který z Generelu dopravy ZK vychází je Strategie bezpečnosti silničního provozu. Generel dopravy je pro tuto strategii návodný obzvláště pomocí *Horizontálního tématu 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů*. Stěžejní je pro strategii část kapitola 2 Analytické části Generelu dopravy ZK, kde je rozebrán vývoj nehodovosti a jejích dílčích charakteristik v období 2010–2019 ve Zlínském kraji. V kapitole jsou analyzovány i ostatní vlivy a okolnosti působící na silniční dopravu a ovlivňující vznik nehod a závažnost jejich následků.

## **Plán dopravní obslužnosti území**

Strategické cíle rozvoje veřejné dopravy představené v plánu dopravní obslužnosti území jsou:

- Veřejná doprava – atraktivní alternativa k IAD
- Dostupná veřejná doprava bez bariér
- Chytrá řešení veřejných služeb mobility

Tyto principy doporučuje k naplňování Generel dopravy pomocí Strategického cíle Návrhové části GDZK 1.2 *Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí*. Veřejná doprava je v Generelu dopravy ZK představena jako rychlá a spolehlivá nabídka veřejné dopravy s důrazem na rozvoj Integrace dopravy, kultury cestování s vysokým standardem veřejné dopravy.

Dále je v kontextu Plánu dopravní obslužnosti území Generelem dopravy sledováno *Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů* a *Horizontální téma 3: Ekonomická udržitelnost financování oblasti dopravy ekonomicky udržitelný systém financování*. P

lán dopravní obslužnosti prioritizuje kapacitní a bezpečná infrastruktura, přístupnost služeb mobility pro osoby se specifickými potřebami, moderní informační a odbavovací systémy veřejné dopravy. Všechny tyto nástroje a potřeby jsou propsány v Návrhové části Generelu dopravy v hierarchické struktuře Návrhové části.

## **Koncepce rozvoje ITS**

Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) (Akční plán ITS) je dalším provázaným dokumentem Generelu dopravy ZK. Strategický dokument Ministerstva dopravy pro oblast využití nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních, řídicích a zabezpečovacích technologií na bázi inteligentních dopravních systémů (ITS).

V rámci Generelu dopravy jde o odpovídající telekomunikační infrastrukturu správy silnic (ŘSZK), veřejné dopravy (KOVED ZK) a na státní úrovni správa železniční infrastruktury (SŽ). V rámci těchto módů a správních orgánů Generel dopravy navrhuje dále systémů krizového řízení a opatření pro kritickou Zlínského kraje.

Koncepce rozvoje ITS se překrývá s Generelem dopravy také v dalších oblastech oblast ITS a moderních technologií (viz *Horizontální téma 1: Bezpečnost dopravy a dopravních systémů*, *Strategický cíl 3.1 a 3.2*)

## 1.4 Plán řízení rizik implementace

Naplňování Generelu jako koncepčního dokumentu je spojeno s určitou mírou rizik. Cílem řízení rizik je předcházet situacím, které by mohly ohrozit úspěšnou implementaci Generelu. Je důležité rizika včas identifikovat a zavést vhodná opatření pro jejich eliminaci či řízení. Obvykle se dynamicky vyvíjí, nová se objevují a jiná naopak mohou zanikat. Řízení rizik je v gesci Nositele Generelu, který tato rizika průběžně monitoruje, pracuje s nimi a přijímá vhodná opatření, které přiměřeně komunikuje s ostatními zainteresovanými aktéry. Mezi nejvýznamnější rizika úspěšné implementace Generelu patří rizika členěná do následujících okruhů:

### A. Věcná rizika

- Zaostávání kraje ve vybavenosti dopravní infrastrukturou oproti ostatním regionům - nerealizace klíčových infrastrukturních staveb.
- Snižování výdajů z rozpočtu kraje pro oblast údržby a rozvoje dopravní infrastruktury.
- Snižování výdajů z rozpočtu kraje do dopravní obslužnosti, přičemž i malé snížení výdajů povede k velkému snížení funkčnosti systému.
- Nedokončený proces integrace krajské veřejné dopravy (IDS) a jeho propojení s IDS ostatních krajů.
- Pomalé zavádění systémů ITS.
- Rezignace na aktivity související s podporou udržitelných forem dopravy, se snižováním negativních vlivů dopravy na životní prostředí, snižování emisí škodlivých látek apod.

### B. Organizační rizika

- Nedostatečné personální zajištění nebo nedostatečná časová kapacita realizačního týmu implementace.
- Prosazování vlastních zájmů jednotlivých aktérů bez ohledu na stanovené cíle (resortismus).
- Nejasné nastavení způsobu vyhodnocování Generelu, který nebude umožňovat vyhodnocení implementace.
- Nízká (politická) podpora vedení kraje k implementaci Generelu.
- Neochota nebo nedostatečná míra spolupráce subjektů na implementaci Generelu.
- Neplnění aktivit Generelu v důsledku nejasně stanovených odpovědností za dílčí aktivity.

### C. Legislativní rizika

- Legislativní změny na národní úrovni, např. Stavební zákon
- Změna legislativy, která bude mít přímý dopad na výstavbu dopravní infrastruktury, např. Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon).

### D. Finanční rizika

- Změna rozpočtového určení daní se snížením podílu krajů.
- Tlak na rozpočet kraje v důsledku nákladů vyvolaných daňovými změnami.
- Náklady způsobené pandemií SARS – Cov 2 s dopady na alokaci prostředků v oblasti dopravní politiky.
- Nevhodné nastavení dotačních zdrojů ESIF 2021-2027 v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury a komplementárních dotačních titulů na národní úrovni, např. SFDI.

### E. Společenská rizika

- Pokles zájmu obyvatel o využívání veřejné dopravy
- Nedostatek lidských zdrojů / profesí, což ohrožuje konkurenceschopnost celého odvětví dopravy.



## 1.5 Monitoring a evaluace naplňování Generelu

Monitorování slouží k průběžnému vyhodnocování postupu realizace a naplňování Generelu z hlediska dosahování jeho cílů (pomocí naplňování stanovených 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 dlouhodobému 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>

### Monitorovací indikátory

Indikátory pro monitoring a hodnocení představují základní nástroje pro měření plnění cílů a měření dosaženého pokroku při naplňování Generelu. Tento nástroj Nositeli Generelu umožňuje:

- monitorovat realizaci (Prioritní oblasti, Strategické cíle, Specifické cíle, Opatření);
- hodnotit jeho výkonnost vzhledem ke stanoveným cílům.

Pro zajištění kvalitních podkladů pro implementaci závěrů Generelu dopravy a hodnocení fungování navrhovaných Opatření je velice důležité nastavení indikátorové soustavy z pohledu její využitelnosti a vyhodnotitelnosti v různých úrovních Generelu dopravy. V nastavených intervalech je důležité vyhodnocovat plnění stanovených cílů a opatření v návaznosti na stanovené cíle upravovat případně prostředky k jejich dosažení.

### Postup tvorby

Indikátorová soustava Generelu obsahuje tři níže uvedené roviny:

#### 1) Stanovení indikátorů vychází z věcných požadavků monitoringu a hodnocení.

Hlavním cílem při tvorbě soustavy indikátorů je dosažení poměrného pokrytí mezi prioritními oblastmi. V rámci tvorby systému indikátorů bylo třeba zhodnotit všechny požadované vlastnosti užitého indikátoru, jako např. relevance; citlivost; dostupnost; proveditelnost a náklady měření/získávání; vypovídající schopnost.

#### 2) Systém indikátorů je racionální

Cílem je upřednostnit kvalitu indikátorů na úkor jejich kvantity a ostatní významné vlastnosti, jako např. logická spojitost, rozsah pokrytí a užitečnost.

#### 3) Technická kvalita

Ke každému indikátoru je přiřazena konkrétní definice, zdroj dat a je určena jednotka, ve které je indikátor měřen. GD ZK dále stanovuje periodicitu měření (v závislosti na sledovaném jevu perioda 1 rok až 5 let), která se bude odvíjet od výše nastaveného monitoringu. Postup práce s jednotlivými indikátory je uveden v tabulce níže (viz kvalitativní a kvantitativní indikátory). Při tvorbě indikátorové soustavy je nutné dbát na správnost zvolení metodicko-technických zvolených indikátorů (nepřesného vymezení obsahu a konstrukce indikátorů, nesprávná terminologie a zdroje zjišťování). Volba indikátorů je navázána na jednotlivé dopravní módy (viz Návrhová část GD ZK). Volba indikátorů vychází z úkolů, které indikátory musí plnit během monitorování a zejména při hodnocení efektivnosti a úspěšnosti implementace Generelu dopravy ZK.

<sup>1</sup> Tedy v letech 2025 a 2030, 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.



## Sada základních monitorovacích indikátorů

Níže uvedené indikátory jsou navrženy v návaznosti na jednotlivé dopravní módy. Celkově lze rozdělit monitorovací indikátory na kvantitativní a kvalitativní.

### 2 / Přehled základních monitorovacích indikátorů pro monitoring naplňování Generelu

	Dopravní mód	Název	Jednotka	Zdroj
<b>Kvantitativní indikátory</b>	Železniční doprava	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí*	km	www.spravazeleznice.cz
	Železniční doprava	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T*	km	www.spravazeleznice.cz
	Silniční doprava	Celková délka nově postavených silnic*	km	www.rsd.cz
	Silniční doprava	Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T*	km	www.rsd.cz
	Silniční doprava	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic*	km	www.rsd.cz
	Silniční doprava	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T*	km	www.rsd.cz
	Silniční doprava	Zlepšená silniční dostupnost mezi mikroregionálními centry uvnitř kraje	cestovní doba hh:mm	www.mapy.cz
	Silniční doprava	Počet dobíjecích stanic pro elektromobily	ks	www.evmapa.cz
	Silniční doprava	Počet stanic CNG	ks	www.cng4you.cz
	Cyklistická doprava	Celková délka nově postavených cyklostezek a cyklotras	km	www.mapy.cz
	Veřejná doprava	Počet přepravených cestujících na síti veřejné dopravy za rok	počet přepravených osob/rok (případně oskm/rok)	KOVED
<b>Kvalitativní indikátory</b>	Silniční, cyklistická, veřejná doprava	Zlepšení bezpečnosti silniční sítě	Počet nehod na území Zlínského kraje	www.nehody.cdv.cz
	Železniční doprava	Kvalita železniční sítě	Počet dnů, ve kterých byly tratě v ZK ve výluce	www.spravazeleznice.cz
	Železniční doprava	Maximální rychlost na jednotlivých úsecích železničních tratí	km/hod	www.spravazeleznice.cz
	Silniční doprava	Hodnocení kvality silnic II. a III. tříd dle ŘSZK	zlepšení v hodnocení stavu povrchu vozovky dle pěti skupin (viz TP 87)	ŘSZK
	Cyklistická doprava	Podíl na modal splitu ve prospěch cyklistické dopravy v oblasti pracovní dojížděky	%	Vlastní měření
	Veřejná doprava	Kvalita nabízených spojů veřejné dopravy mezi jednotlivými regionálními centry (ORP) a vybranými nadregionálními centry	počet spojů	www.idos.cz
	Veřejná doprava	Moderní vozový park autobusové a vlakové přepravy v kraji	Průměrné stáří autobusů / vlaků	KOVED, železniční a autobusová doprava
	Veřejná doprava	Ekologická autobusová přeprava v kraji	Podíl autobusů splňující emisní normu EURO 5 a vyšší	KOVED, autobusová doprava
	Veřejná doprava	Moderní zastávky veřejné dopravy	Počet modernizovaných zastávek autobusových / železničních zastávek	KOVED, www.spravazeleznice.cz

\* Společné kvantitativní indikátory použité jako indikátory v Implementačním plánu strategie Operačního programu Doprava 2021-2027

Výše uvedená tabulka v některých kvantitativních indikátorech koresponduje s indikátory Operačního programu Doprava (viz údaje s hvězdičkou v tabulce výše). Některé z indikátorů jsou na základě metodiky Evropské komise pro program OPD zvoleny tak, aby byly porovnatelné s obdobnými výstupy a napříč všemi členskými zeměmi EU. Společné indikátory s OPD je vhodné použít zejména u těch *Prioritních oblastí* (viz Návrhová část GD ZK), které jsou navázány na financování z fondů OPD.

Sady kvalitativních indikátorů jsou sestavené s cílem opakovaného dlouhodobého vyhodnocování sledovaných trendů. Tyto kvalitativní indikátory budou zpravidla vyhodnocovány formou periodicky se opakujících dopravně-sociologických šetření. 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 Generelu dopravy ZK (viz 19 otázek v kapitole 1.2 sešitu B v Analytické části)

## **1.6 Nastavení rámcového rozpočtu a zdrojů financování**

Nastavení rámcového rozpočtu bude provedeno u konkrétních aktivit podle výsledků studií proveditelnosti. Zdroje financování jsou určeny podle státního/krajského rozpočtu, fondů státní dopravní infrastruktury a míry spolufinancování z fondů EU. Podrobnější struktura financování je popsána u jednotlivých aktivit (viz tabulky aktivit, kapitola 4 Implementace aktivit).

## 2 POSTUP IMPLEMENTACE INFRASTRUKTURNÍCH ZÁMĚRŮ STÁTU

Tato kapitola představuje obecné postupy při plánování a realizaci výhledových záměrů v dopravě, respektive principy postupu infrastrukturních projektů a jejich naplňování v rámci Generelu dopravy Zlínského kraje. Blíže je diskutován sled fází postupu přípravy, jejich monitoring a vyhodnocení naplňování (evaluace) spolu s návrhem jednotlivých aktivit, které jsou součástí kapitoly 5 – Implementace aktivit.

### 2.1 Procesní fáze přípravy investičního záměru

Nezbytnými fázemi pro přípravu investičního záměru jsou následující kroky:

1. Umístění opatření do území (vyhledání trasy nebo lokality)
2. Územní ochrana (zanesení do ÚPD)
3. Průkaz proveditelnosti
4. Věcně-procesní povolení/dokumentace (vliv na ŽP, územní a stavební povolení)
5. Zajištění financování
6. Výstavba, realizace
7. Správa, údržba

Časovou náročnost jednotlivých fází vyjadřuje níže přiložené schéma. Některé fáze se vzájemně časově prolínají a mohou nabývat různých časových intervalů podle náročnosti a počtu připomínek konkrétního prosazovaného záměru.

3 / Schéma postupu fáze přípravy včetně časové náročnosti

ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ÚROVEŇ	ÚP, ZÚR							
EKOLOGICKÁ ÚROVEŇ			SEA	EIA				
VĚCNĚ-PROCESNÍ ÚROVEŇ	VS	TES*	SP	Záměr projektu *	DÚSP	vyjádření DOSS	PD	Realizace stavby
EKONOMICKÁ ÚROVEŇ		AS		EU, SFDI, krajský rozpočet, obecní rozpočet PPP projekty / soukromé investice				

**AS (Architektonická soutěž)** – může a nemusí být zadávána, před zadáním SP i v jejím průběhu, nebo i v návaznosti na výsledky – přibližně 1 rok

**SP (Studie proveditelnosti)** – ověření celospolečenských přínosů investice a ekonomické odůvodněnosti – 1 až 2 roky

**VS (Vyhledávací studie)** – Zhodnocení průchodnosti území - 6 až 12 měsíců

**TES (Technicko-ekonomická studie)** – Předběžné zhodnocení technické a ekonomické proveditelnosti investice – 1 až 1,5 roku

**SEA (Strategic environmental assessment)** – Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí – 3 až 6 měsíců

Proces SEA má tyto fáze:

- a) Oznámení: Oznámení o zahájení prací na tvorbě nebo změnách koncepce podléhající posouzení má povinnost zpracovat předkladatel koncepce. Příslušný úřad rozešle oznámení do 10 dnů k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným obcím a krajům



- b) Zjišťovací řízení: Zjišťovací řízení se provádí na základě oznámení, došlých vyjádření k němu a podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona o posuzování vlivů. Cílem zjišťovacího řízení je:
- u koncepcí, u nichž se vždy posuzují vlivy na životní prostředí, upřesnit obsah a rozsah vyhodnocení, včetně požadavku na zpracování možných variant,
  - u ostatních koncepcí (koncepte na úrovni obce a změny koncepcí) zjistit, zda vlivy na životní prostředí budou vůbec posuzovány.
- c) Vyhodnocení /návrh koncepce: Po zpracování vyhodnocení předá předkladatel příslušnému úřadu návrh koncepce, jehož nedílnou součástí je toto vyhodnocení (dokumentace SEA). Pokud vyhodnocení SEA obsahuje všechny náležitosti, musí příslušný úřad do 10 dnů od doručení dokumenty zveřejnit a rozeslat k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným obcím a krajům. Pokud vyhodnocení není úplné, vrátí jej k dopracování.
- d) Posudek: Úřad nechává zpracovat nezávislou autorizovanou osobu posudek dodané dokumentace a všech podaných připomínek k dokumentaci. Posudek stejně jako informace o veřejném projednání musí být zveřejněna na úřední desce a to nejméně 5 dní před jeho konáním.
- e) Veřejné projednání: Předkladatel koncepce je vždy povinen zajistit veřejné projednání návrhu koncepce a jejího vyhodnocení v rámci SEA. Projednání nemůže být konáno dříve než po uplynutí 30 dnů od předložení návrhu koncepce příslušnému úřadu. Každý může zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce (jehož součástí je i vyhodnocení) příslušnému úřadu nejpozději do 5 dnů ode dne konání veřejného projednání. V téže lhůtě může zaslat předkladatel příslušnému úřadu své písemné vyjádření k vyhodnocení.
- f) Závazné stanovisko: Závazné stanovisko vydává příslušný úřad, je podkladem pro navazující řízení (zpravidla stavební či územní).

**EIA (Environmental impact assessment)** – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí – 1 až 2 roky, minimálně jedno vegetační období

Proces EIA má tyto fáze:

- a) Oznámení: Ten, kdo hodlá provést záměr (zpravidla Investor) předkládá oznámení záměru příslušnému úřadu – krajskému úřadu či Ministerstvu životního prostředí (dle rozsahu záměru). Úřad je povinen toto zveřejnit na své úřední desce, kde se postupně vyvěšují i další dokumenty související s procesem EIA. Oznámení se také objeví v informačním systému EIA [http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr)  
Zjišťovací řízení Úřad posuzuje, zda záměr bude dále podléhat procesu EIA či nikoliv. V kladném případě následují další fáze.
- b) Dokumentace: Investor si nechává zpracovat autorizovanou osobou dokumentaci, ve kterých jsou hodnoceny vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí v daném místě.
- c) Posudek: Úřad nechává zpracovat nezávislou autorizovanou osobu posudek dodané dokumentace a všech podaných připomínek k dokumentaci. Posudek stejně jako informace o veřejném projednání musí být zveřejněna na úřední desce a to nejméně 5 dní před jeho konáním.
- d) Veřejné projednání
- e) Závazné stanovisko: Závazné stanovisko vydává příslušný úřad, je podkladem pro navazující řízení (zpravidla stavební či územní).
- f) Záměr projektu – podrobné technické rozpracování investice, která byla vyhodnocena jako smysluplná na základě závěrů SP – přibližně 1 rok

**DÚSP (Dokumentace pro společné povolení stavby)** – zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení – přibližně 1 rok

**ÚP (Územní plán)** – uvedení ÚP do souladu se záměrem, zapracování změny v území – 1 až 2 roky

**ZÚR (Zásady územního rozvoje kraje)** – uvedení ZÚR do souladu s navrhovanou investicí, zpracování vyvolané změny v území – 2 až 4 roky

**PD (Projektová dokumentace)** – zhotovené projektu stavby za účelem její realizace – přibližně 1 až 1,5 roku

Zlínský kraj jako pořizovatel Generelu dopravy uskutečňuje plnění záměrů za pomoci výše zmíněných fází pomocí svých přímých a nepřímých aktivit (viz tabulka níže).

*4 / Přímé a nepřímé aktivity kraje v jednotlivých fázích přípravy záměrů*

Fáze přípravy	Přímá aktivita			Nepřímá aktivita
	Zapojení kraje			
	Více aktivní	Aktivní	Méně aktivní	
0. Zanesení opatření do dalších strategických dokumentů kraje				Zanesení do nadřazené strategické dokumentace státu / EU*
1. Umístění opatření do území	Pořízení vyhledávací studie (VS)	Spoluúčast na pořízení vyhledávací studie (VS)	Připomínkování vyhledávací studie (VS)	
2. Územní ochrana		Zanesení záměru do ZÚR	Oznámení pro obce o zanesení do ZÚR a případné zanesení do ÚP dotčených obcí	Zanesení do PÚR*
3. Průkaz proveditelnosti	Pořízení studie proveditelnosti (SP)	Spoluúčast na pořízení studie proveditelnosti (SP)	Připomínkování studie proveditelnosti (SP)	Zanesení do nadřazené strategické dokumentace státu / EU*
4. Věcně-procesní povolení/dokumentace (SEA, EIA, DSÚP)	Architektonická soutěž (AS)	Architektonická soutěž (AS)	Vyjadřování dotčených orgánů státní správy (DOSS)	Zanesení do nadřazené strategické dokumentace státu / EU*
	Vypracování projektové dokumentace (PD)	Koordinace v přípravách projektové dokumentace (PD)		Zařazení záměru do rozpočtu fondu SFDI
5. Zajištění financování	Financování z vlastních zdrojů nebo spolufinancování z fondů EU			Zasloužit se o financování výstavby z fondů SFDI
6. Výstavba, realizace	Zajištění vlastní organizací nebo smluvním partnerem		Zajištění realizace státním investorem	Prosazení do plánu výstavby MD
7. Správa, údržba	Zajištění vlastní organizací nebo smluvním partnerem		Zajištění správy státním investorem	Správa a údržba může být zajištěna i státem

## **Přímé aktivity**

Mezi přímé aktivity jsou řazeny kroky, ke kterým má Zlínský kraj jako zodpovědný subjekt přímé oprávnění a kompetence nebo jde o přenesenou krajskou působnost na jiné subjekty (zpravidla ŘSD, SŽ, ŘVC atd.). Jedná se výhradně o kroky budování infrastruktury a zavádění provozních opatření jako zlepšení bezpečnosti, informovanosti nebo snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí (viz *Horizontální témata 1 – 3* v Návrhové části GD ZK).

Zlínský kraj se v procesu přípravy podílí různou měrou v závislosti podle dané fáze a kompetence. Podrobnější míru zapojení (více aktivní/aktivní/méně aktivní) vyjadřuje tabulka výše).

## **Nepřímé aktivity**

Mezi nepřímé aktivity kraje jsou řazeny kroky, které kraj v důsledku směřuje k prosazení opatření a záměrů. Koncepce formou ovlivnění aktů jiných, zejména veřejných subjektů. Typicky jde o prosazení opatření do investičního plánu státu (např. do rozpočtu SFDI) nebo zahájení jeho investorské přípravy státem (Ministerstvo dopravy)

Jiným případem těchto aktivit může být přesvědčení o společném zájmu sousedního kraje či obce, a to včetně zahraničních samospráv nebo i nadnárodních vazeb (přeshraniční spolupráce ČR/SR (Zlínský kraj – Trenčianský/Žilinský kraj)

- Za nepřímé aktivity obecně zodpovídají 3 veřejnoprávní úrovně:
- EU a jiné nadnárodní organizace a jejich orgány
- stát a jeho orgány
- sousední kraje a obce na území nebo v blízkosti kraje, které mohou mít zájem na realizaci opatření

V rámci nepřímých aktivit by krajská správa měla postupovat s ohledem na dosažení podmínek potřebných pro výstavbu (jako např. územní ochrana, financování záměru), a to v kontextu specifických podmínek a souvislostí jednotlivých záměrů.

Důležitou oblastí z pohledu kraje je aktivní komunikace o výhledových změnách a investic dotčenými obcemi, s veřejností za účelem představení záměrů a jejich přínosů v průběhu celého projektu.

Jednotlivé fáze přímých i nepřímých aktivit se v různé míře propisují na třech základních administrativních úrovních:

- Státní
- Krajská
- Obecní

Na každé z úrovní vzniká v průběhu každé z fází jiná zodpovědnost, která se váže primárně na konkrétní fázi přípravy záměru, nicméně sekundárně mohou být aktivity přerozděleny do jiných úrovní podle charakteru a specifičnosti daného záměru (např. v případě investic soukromého sektoru apod.)

Podrobnější přehled aktivit jednotlivých aktérů (různých administrativních úrovní) a v různých fázích přípravy záměru vyjadřuje tabulka níže:

5 / Fáze přípravy a zapojení jednotlivých aktérů v procesu přípravy a realizace záměrů

Fáze přípravy	Aktivita jednotlivých aktérů v procesu přípravy			
	Stát	Kraj	Obec (svazky obcí)	Veřejnost (zájmové skupiny, ekologická hnutí)
0. Zanesení opatření do dalších strategických dokumentů kraje	Ověření souladu s PÚR	Soulad se ZÚR	Soulad s ÚP	-
1. Umístění opatření do území	Pořizuje vyhledávací studii (podle investora záměru)			-
2. Územní ochrana	Podklad pro změnu v PÚR	Změny v ZÚR	Změny v ÚP	Možnost připomínkovat
3. Průkaz proveditelnosti (Studie proveditelnosti)	Pořízení studie proveditelnosti (podle investora záměru; zpravidla ŘSD, SŽ, ŘVC, MD)			-
4. EIA	Schvaluje MŽP, v případě, když je investorem stát	Schvaluje MŽP, v případě, když je investorem kraj	Schvaluje kraj, v případě, že investorem je obec	Může se vyjadřovat (připomínky, námitky)
5. SEA	Schvaluje MŽP, v případě, když je investorem stát	Schvaluje MŽP, v případě, když je investorem kraj	Schvaluje kraj, v případě, že investorem je obec	Může se vyjadřovat (připomínky, námitky)
6. DÚSP	Schvaluje místně příslušný stavební úřad, vyjadřují se DOSS, vyjadřují se majitelé sousedících pozemků			
7. Zajištění financování*	EU, SFDI	EU, SFDI, krajský rozpočet	EU, SFDI, obecní rozpočet	-
8. Výstavba, realizace	Zhotovitel vybraný výběrovým řízením, investor se může vyjadřovat v průběhu realizace v rámci kontrolních dnů			-
9. Správa, údržba	Vlastník (možné převedení správy na neinvestorský subjekt**)			-

\* v odůvodněných případech se na investicích podílí i soukromý subjekt (sdílené investice)

\*\* v případě realizace silničních novostaveb převedení komunikací na nižší třídy s možností změny správce

V praxi jsou také stále více časté případy, kdy si sama krajská samospráva vypracovává různé stupně předprojektové dokumentace. Často tak činí z důvodu prověření realizovatelnosti dosud nesledované nebo nepodporované varianty určitého záměru.



## 2.2 Limity záměrů navrhovaných Generelem dopravy

Dalším cílem implementační části je popsat limity záměrů, které jsou navrhovány v Návrhové části GDZK a v rámci jednotlivých dopravních módů představit konkrétní kritéria způsobem popsaným v následující kapitole

### 2.2.1 Kritéria záměrů silniční dopravy

- Výstavba obchvatů sídel s výhledovými průměrnými denními intenzitami do 8 000 vozidel/den a homogenizace včetně dílčích úprav na ostatních silničních tazích krajského významu
- U návrhů nových staveb silnice a přeložek je nutné ověřit (optimálně čtyřstupňovým dopravním modelem) odůvodněnost takového návrh a prokázat potenciál, který taková stavba má z hlediska změny rozdělení dopravních toků v území. Tomu zpravidla musím předcházet podrobné dopravním měření, které vyhodnotí nejen intenzity dopravní zátěže, ale i směry jednotlivých dopravních proudů.
- Výstavba pasivních bezpečnostních prvků a řešení bodových závad na komunikacích krajského významu na vybraných tazích
- Sledování neprodlužování délek průjezdných úseků silnic obcemi oproti současnému stavu.
- Vyřazování a zařazování úseků silnic podle významu = výčet a podmínka majetkoprávního vypořádání silnic I. třídy
- Výčet silnic III. třídy k vyřazení (Tabulka 7/)

V případě úspěšné identifikace zdrojů minimálně na projektovou fázi je v případě silniční dopravy nutné vypracovat odbornou studii, která podrobně zanalyzuje problém na silniční síti zpravidla těmito nástroji a dokumenty:

- metodou směrového průzkumu
- měření intenzity v průjezdných bodech
- územní studie
- dopravní model zatížení silniční sítě

Cílem je 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. Na základě zkušeností s prokazováním přeložek silničních komunikací lze konstatovat, že ekonomicky a dopravně odůvodnitelné uvažovat o přeložkách komunikací u obcí, které převyšují limitní dopravní zatížení 8000 voz/den.

Dále je nutné silniční síť v příhraničním prostoru mezi ČR a SR je nutné chápat jako společné rozvojové území s kvalitní dopravní infrastrukturou. Obdobně by měla být snižována hluková zátěž v průjezdných úsecích použitím vhodných opatření, která vycházejí z Akčního plánu protihlukových opatření (například tiché povrchy apod).

U stávajících komunikací, jejichž předmětem je převod silnic III. třídy do správy obcí, lze navrhnout převedení do správy obce, a to v případě, kdy o to obec požádá nebo takový převod může iniciovat sám kraj.



6 / Specifikace silnic navrhovaných k vyřazení ze silniční sítě ZK

Poř. č.	Okres	Obec	Silnice č.	Název úseku	Délka v m cca	Poznámka
<b>Plánováno</b>						
1	KM	Rajnochovice	III/01866A	Rajnochovice - průjezdná	669	0,000-0,669
2	KM	Hulín (Chrástčany)	III/05511	Chrástčanská	2 778	Vyřazení části Hulín - Chrástčany nebo celé silnice
3	KM	Bezměrov	III/36725	Bezměrov - příjezdná	691	0,000-0,691
4	KM	Tetětice	III/36732	Tetětice - průjezdná	683	0,000-0,683
5	KM	Velké Těšany	III/36737	Velké Těšany - spojovací	420	0,000-0,420
6	KM	Prasklice	III/42814	Prasklice - příjezdná	1 329	0,000-1,329
7	KM	Zborovice	III/42816	Zborovice - průjezdná	193	0,000-0,193
8	KM	Zdounky	III/42818	Zdounky - příjezdná	101	0,000-0,101
9	KM	Hulín	III/4325	Hulín - příjezdná	228	v jednání - schváleno radou města 0,000-0,228
10	KM	Šelešovice	III/43222	Šelešovice - příjezdná	575	0,000-0,575
11	KM	Koryčany	III/43232	Koryčany - spojka	149	0,000-0,149
12	KM	Koryčany	III/43233	Koryčany - Bliščice	1 981	0,856 - 1,981 převod v jednání (1125m) 0,000-1,981
13	KM	Uhřice	III/43336	Uhřice - průjezdná	446	0,000-0,446
14	KM	Bystřice pod Hostýnem	III/43728	Bystřice pod Hostýnem - příjezdná	917	0,000-0,917
15	KM	Bystřice pod Hostýnem	III/43817	Hlinsko - příjezdná	102	0,000-0,102
16	KM	Holešov	III/43821	Holešov - spojka	647	0,000-0,647
17	KM	Rymice	III/4908	Rymice - spojka	396	0,000-0,396
18	KM	Třebětice	III/43824	Všetuly - Mansko	416	0,000-0,416
19	KM	Sobělice	III/43216	Sobělice - spojovací	737	0,000-0,737
20	KM	Skržice	III/43225	Skržice - spojovací	691	0,000-0,691
<b>Celkem</b>					<b>14 149</b>	
1	UH	Horní Němčí	III/05417	Horní Němčí	300	koncový úsek za toč.
2	UH	Nezdenice	III/49512	Příjezdná k ČD	294	k nádraží
3	UH	Osvětimany	III/4297	Paseky	590	0,000 - 0,590
4	UH	Břestek	III/4223	Chabaně	180	2,307 - 2,487
<b>Celkem</b>					<b>1 364</b>	
1	VS	Kunovice	III/01867	Kunovice - ČD	400	0,000 - 0,400
2	VS	Horní Bečva	III/01874	Krutá	918	0,698 - 1,616
3	VS	Lešná	III/03564	Lhotka střed a Lhotka ČD	1 178	0,000 - 1,178
4	VS	Lešná	III/03566	Alej	1 468	0,000 - 1,468
5	VS	Bystřička	III/05731	Bystřička ČD	73	0,000 - 0,073
6	VS	Jablůnka	III/05733	Jablůnka ČD	299	0,000 - 0,299
7	VS	Vsetín	III/05734	Semetín	590	3,860 - 4,351
8	VS	Valašská Polanka	III/05742	V.Polanka ČD	282	0,000 - 0,282
9	VS	Horní Lideč	III/05745	H.Lideč ČD	100	0,000 - 0,100
10	VS	Prostřední Bečva	III/4837	Pustevny	250	9,563 - 9,813
11	VS	Rožnov p.R.	III/48611	Palackého	1 226	0,000 - 1,226
12	VS	Rožnov p.R.	III/48612	Bezručova, Hradištko, Dolní Paseky	1 619	0,000 - 1,619
13	VS	Huslenky	III/4876	Huslenky ČD	24	0,000 - 0,024
14	VS	Nový Hrozenkov	III/4879	Vranča	584	4,528 - 5,112
15	VS	Nový Hrozenkov	III/48710	Nový Hrozenkov ČD	59	0,000 - 0,059
16	VS	Velké Karlovice	III/48713	Pluskovec	640	2,047 - 2,687
17	VS	Velké Karlovice	III/48714	V. Karlovice ČD	134	0,000 - 0,134
<b>Celkem</b>					<b>9 844</b>	
1	ZL	Brumov - Bylnice	III05749	Sv. Štěpán	253	0,878 - 1,131 (od točny po konec silnice)
2	ZL	Dobrkovice	III/49719	Dobrkovice	257	Vyřazení sporné části úseku a především mostu ev.č.49719-2 umístěného na této části 1,183 - 1,440 (za mostem ev.č.49719-1 po konec silnice)
3	ZL	Hostišov	III/43830	Hostišov	490	1,598 - 2,088 (od točny po konec silnice)
4	ZL	Lhotka	III/43831	Lhotka	320	0,960 - 1,280 (od křiž. s MK na Chlum po konec silnice)
5	ZL	Vlčková	III/4892	Vlčková	345	1,955 - 2,300 (od točny po konec silnice)
6	ZL	Napajedla	III/36740	R 55, Napajedla - Babice	576	Vyřazení původního úseku z důvodu výstavby nové přeložky silnice III/36740 - propojení I/55 a křiž.s III/36747
7	ZL	Lhota	III/4978	Lhota	759	Vyřazení koncového úseku km 1,520 - 2,279
8	ZL	Brumov - Bylnice	III/05751	Sidonie	1 105	2,220 - 3,325 (od obchodu po konec silnice)
9	ZL	Valašské Klobouky	III/05747	Nádražní	1 046	0,000 - 1,046 (celý úsek)
10	ZL	Fryšták	III/4915	Lešná	2 511	
<b>Celkem</b>					<b>7 662</b>	
<b>Celkem ZK k vyřazení</b>					<b>33 019</b>	

V případě úspěšné identifikace zdrojů minimálně na projektovou fázi je v případě silniční dopravy nutné vypracovat odbornou studii, která podrobně zanalyzuje problém na silniční síti zpravidla těmito nástroji a dokumenty:

- metodou směrového průzkumu
- měření intenzity v průjezdných bodech
- územní studie
- dopravní model zatížení silniční sítě

Cílem je 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. Na základě zkušeností s prokazováním přeložek silničních komunikací lze konstatovat, že ekonomicky a dopravně odůvodnitelné uvažovat o přeložkách komunikací u obcí, které převyšují limitní dopravní zatížení 8000 voz/den.

Dále je nutné silniční síť v příhraničním prostoru mezi ČR a SR je nutné chápat jako společné rozvojové území s kvalitní dopravní infrastrukturou. Obdobně by měla být snižována hluková zátěž v průjezdných úsecích použitím vhodných opatření, která vycházejí z Akčního plánu protihlukových opatření (například tiché povrchy apod.

U stávajících komunikací, jejichž předmětem je převod silnic III. třídy do správy obcí, lze navrhnout převedení do správy obce, a to v případě, kdy o to obec požádá nebo takový převod může iniciovat sám kraj.

### **2.2.2 Kritéria záměrů železniční dopravy**

Preferované jsou ty záměry, které již vykazují územní ochranu nebo již byly nebo jsou prověřovány zpravidla studií proveditelnosti a existují poznatky o tom, že by taková stavba prokázala celo-společenské přínosy a ekonomickou efektivitu. Cílem Zlínského kraje je zajistit možnost rozvoje napojení železniční sítě území na systém Rychlých spojení.

### **2.2.3 Kritéria záměrů vodní a letecké dopravy**

Rozhodujícími kritérii pro navrhování těchto staveb jsou cíle v úrovni národního významu a jsou stanoveny národními strategickými dokumenty. Zlínský kraj tyto záměry má možnost připomínkovat ve fázi vzniku těchto dokumentů. V současně schválených národních strategických dokumentacích je rolí Zlínského kraje uvádět tyto národní do souladu s ÚPD a strategiemi Zlínského kraje.

### **Úkoly pro územní plánování**

- a) V Územně plánovací dokumentaci obcí respektovat vymezení silničních tahů nadmístního významu v souladu s GDZK, zpřesnit koridory a specifikovat opatření navrhované přestavby silniční sítě nadmístního významu.
- b) Jako náhradu za vyřazené projekty obchvatů sídel a na tranzitních komunikacích nadmístního významu v úrovni územních plánů dotčených obcí prověřit potřeby a stabilizovat návrh řešení na odstranění dopravních závad a negativních vlivů provozu motorové dopravy.
- c) Při prověřování územní rezervy zohlednit přírodní a krajinné hodnoty daného území.

## 3 PRINCIPY POSTUPU IMPLEMENTACE ZÁMĚRŮ KRAJE

Přípravy záměrů a jejich implementací jsou popsány pomocí navrhnutého systému kroků pro implementaci záměrů, které zřizuje krajská samospráva. Jedná se o segment **veřejné** dopravy a **cyklistické** dopravy. V následujících podkapitolách je obecným způsobem rozepsána struktura kroků pro implementaci jednotlivých aktivit v rámci veřejné a cyklistické dopravy.

### 3.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

V případě, že se jedná o investice v oblasti silniční dopravy, kde je hlavním investorem kraj, je proces přípravy stavby stejný jako i typu projektu, kde je investorem stát. Tento proces popisu je *Tabulka 5 - Fáze přípravy a zapojení jednotlivých aktérů v procesu přípravy a realizace záměrů*.

### 3.2 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Implementace záměrů veřejné dopravy vyplývá z konkrétních navrhovaných Opatření, která jsou podrobně popsána ve *Specifickém cíli 1.2.1, 3.1.3 a 3.2.1* v Návrhové části GD ZK. Níže je nastíněn obecný přehled korsků (fází) souvisejících s prosazováním záměrů ve veřejné dopravě.

#### 1. krok: Záměr

Záměr by měl v prvním kroku vycházet z koncepčního dokumentu zpracovaném pro veřejnou dopravu – Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje. Klíčová je v tomto kroku diskuse Zlínského kraje s Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED) o implementaci navrhovaných *Specifických cílů a Opatření* prezentovaných v Návrhové části Generelu dopravy.

#### 2. krok: Proces přípravy a posouzení

V tomto kroku dojde k definování vybraných priorit navrhovaných záměrů a posouzení jejich přínosu pro veřejnou dopravu ve Zlínském kraji. Pro regionální vazby je klíčovým řešitelem studií v otázkách veřejné dopravy Koordinátor dopravy Zlínského kraje. V tomto kroku dojde také k jednání s ostatními kraji a subjekty, zapojenými do systému IDS v ČR i v Evropě a přenesení dobré praxe z ostatních regionů.

#### 3. krok: Analýza ekonomické náročnosti

Ve vazbě na uspokojení přepravních potřeb nárokových na veřejnou dopravu bude ke vybraným opatřením vypracována analýza ekonomické náročnosti plánovaných opatření. Důležitá je spolupráce s dopravci a externími subjekty při zajištění vyhodnocení a financování rozvoje kvality dopravní obslužnosti a moderní infrastruktury veřejné dopravy.

#### 4. krok: Zadání projektových dokumentací

Dalším krokem je zadání vhodných projektových dokumentací na konkrétní záměry. Nositelem aktivity bude zpravidla zřizovatel veřejné dopravy, zpravidla organizátor veřejné dopravy KOVED.

#### 5. krok: Realizace

Zpravidla se jedná o dodání a testování (např. u odbavovacích systémů, aplikací usnadňující cestování, proces nákupu jízdenky, ...) či provoz nových vozidel ve zkušebním režimu před pravidelným nasazením na zajišťování dopravního výkonu.

### **3.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA**

#### **1. krok: Záměr**

Je žádoucí, aby záměr vycházel v případě významných cyklostezek podle Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje. Pokud se jedná již o projektový záměr vztažený ke konkrétnímu území, je nutné prověřit soulad s územním plánem příslušné obce či obcí.

#### **2. krok: Proces přípravy, ekonomické zhodnocení a zajištění financování**

Zpracování studie, výjimečně se provádí také inženýrsko-geologický průzkum; je také vhodné, aby objednatel schválil studii stavby i u dotčených orgánů. Zajištění financování – z krajského či obecního rozpočtu nebo vyhledání vhodného dotačního titulu a podání žádosti o dotaci.

#### **3. krok: Zadání projektové dokumentace**

Nositelem zadání je až na výjimky obec či svazek obcí, kteří jednotlivé cyklo-záměry prosazují. V tomto kroku jsou navrhovány změny do Územního plánu obce a veřejnosti, případně zájmovým skupinám a ekologickým spolkům je dána příležitost k vyjádření před projednáním a schválením změn v Územně plánovací dokumentaci (nejčastěji v Územním plánu).

#### **4. krok: Správní řízení**

Pokud není obec vlastníkem pozemků nebo staveb, kde má být záměr realizován, je nutné vyřešit příslušné majetkoprávní vztahy. Zpracovatel projektové dokumentace by měl zajistit inženýrskou činnost před realizací stavby, tedy zajištění vyjádření dotčených orgánů, podání žádosti o povolení stavby s následným vydáním pravomocného stavebního povolení.

#### **5. krok: Realizace stavby**

V případě, že je Zlínský kraj spoluinvestorem stavby je přirozeně po dobu výstavby i dozorujícím subjektem při kontrolních dnech.


## 4 KARTY IMPLEMENTACE SPECIFICKÝCH CÍLŮ

Naplňování Generelu je sledováno na úrovni Specifických cílů a Opatření formou přehledných karet specifických cílů. Konkrétní rozvojové aktivity, které v potřebné míře detailu rozpracovávají nastavená Opatření, jsou pak sledovány na úrovni návazných strategických dokumentů Zlínského kraje v oblasti dopravy, případně v dokumentech gesčně příslušných organizací nebo institucí (stát, obce, města apod.).

Karta specifického cíle přináší ucelený přehled naplňování jednotlivých Opatření, a to s ohledem na předpokládané zodpovědné subjekty a další partnery, cílovou skupinu, a rámcovou připravenost záměrů. Obsahuje také rámcový odhad časové a finanční náročnosti realizace těchto opatření, včetně předpokládaných zdrojů financování.


Ve více případech (jako například různé termíny uvedení do provozu u staveb silniční dopravy) jsou termíny realizace odhadovány velmi výhledově, neboť není zcela jasný jejich přesný harmonogram a priorita, kterou budou určovat v některých případech subjekty bez přímého vlivu kraje. Z tohoto důvodu je korektní uvést skutečnost, že Zlínský kraj nedisponuje přímým vlivem na realizaci především velkých infrastrukturních staveb nadřazené dopravní infrastruktury (která je v rukou státu, resp. jeho organizací) apod. Nicméně Zlínský kraj může svým vlivem působit na realizaci těchto pro region potřebných investic. Proto je v rámci karet specifických cílů uváděna priorita pro Zlínský kraj.

7/ Karta implementace SP 1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic


ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.1.1 Dokončit kapacitní páteřní síť dálnic	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Vysoká 
Strategický cíl	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.1.1.a: Dokončit Dálnici D49 v úseku Hulín - Fryšták - Lípa - Vizovice</b> <b>1.1.1.b: Dokončit Dálnici D49 v úseku Vizovice - Pozdřechov - Horní Lideč - hranice ČR/SR</b> <b>1.1.1.c: Dokončit Dálnici D55 v úseku Otrokovice - Staré Město - Moravský Písek - Břeclav</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Dobudováním kapacitní páteřní sítě dálnic ve Zlínském kraji dojde na mnoha místech ke snížení intenzit dopravy a lepší bezpečnost silničního provozu		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	ŘSD ČR	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Zlínský kraj, ŘSZK, obce	
Cílová skupina	Uživatelé dálniční sítě	
Předpokládaný období realizace aktivity	2022-2032	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU)	
Rámcový odhad nákladů	25 – 30 mld. Kč	
Připravenost aktivity k realizaci	v přípravě / fáze výběru zhotovitele	



8/ Karta implementace SC 1.2.2 Zkvalitnit a zkapacitnit silnic I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.1.2 Zkvalitnit a zkapacitnit silnic I. třídy zabezpečující napojení na síť TEN-T	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.1.2.a: Propojení dálnic D48 a D49 v úseku Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín - Pozdřechov silnicí I/35 a I/57</b> <b>1.1.2.b: Propojit regionální centra záměry na silnicí I/49 a I/69</b> <b>1.1.2.c: Napojení regionálních center realizací záměrů na silnicích I. třídy</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Předmět tohoto Specifického cíle Návrhové části GDZK spočívá v navržení stavebních změn (přeložek/obchvatů, propojení) na takových silnicích I. tříd, které jsou součástí transevropské sítě TEN-T, a které dávají smysl z hlediska změn v dopravním zatížení v časovém horizontu roku 2050, kdy lze předpokládat uvedení do provozu všech plánovaných úseků dálnic D49 a D55		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	ŘSD ČR	
Partneři zapojení do realizace aktivity	ŘSZK, obce	
Cílová skupina	Uživatelé dálniční sítě	
Předpokládaný období realizace aktivity	2025-2035	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážně zapojení fondů EU)	
Rámcový odhad nákladů	Jednotky mld. Kč	
Přípravenost aktivity k realizaci	v přípravě ŘSD (I/57) / studie (návrhy přeložek, obchvatů homogenizace)	

9/ Karta implementace SC 1.1.3 Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě


ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.1.3 Zvýšit plynulost v nedálniční silniční dopravě	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.1.3.a: Prioritní síť silnic II. a III. tříd</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Dalším specifickým cílem Návrhové části GDZK je navržnout takové homogenizace a obchvaty na silnicích II. a III. tříd, které dávají smysl z hlediska změn v dopravním zatížení v časovém horizontu do roku 2030, respektive 2050, a to v kontextu dalšího rozvoje a změn v nadřazených silničních sítích.		






<b>Hlavní nositel / realizátor aktivity</b>	ŘSD ČR, ŘSZK
<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	Zlínský kraj, obce
<b>Cílová skupina</b>	Obyvatelé obcí (obchvaty), účastníci silničního provozu I. a II. tříd
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	2025-2050
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	SFDI (převážné zapojení fondů EU), Zlínský kraj
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	Jednotky mld. Kč
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	Návrhy ZÚR, ÚP, před prověřením, Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje

10/ Karta implementace SC 1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť


<b>ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE</b>	<b>1.1.4 Vytvořit podmínky pro rychlou a kapacitní železniční síť</b>	
<b>Prioritní oblast</b>	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
<b>Strategický cíl</b>	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	
<b>Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován</b>	<b>1.1.4.a: Zvýšit rychlost a kapacitu stávajících tratí</b> <b>1.1.4.b: Elektrizovat stávající tratě a připravit novostavby tratí</b> <b>1.1.4.c: Zlepšit podmínky pro nákladní dopravu</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřebnosti</b>		
<p>Hlavním cílem je zajistit atraktivní cestovní dobu samotné jízdy vlakem (alespoň na podobné úrovni jako IAD), nabídnout komfortní a rychlé železniční spojení s dostatečnými přípojnými vazbami v uzlech do všech směrů. Vhodnými a promyšlenými úpravami infrastruktury lze dosáhnout či se alespoň přiblížit konceptu ITJR, 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.</p>		
<b>Hlavní nositel / realizátor aktivity</b>	SŽ	
<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	Zlínský kraj, obce, majitelé pozemků	
<b>Cílová skupina</b>	Uživatelé automobilů, cestující vlakem	
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	průběžně	
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	SFDI (převážné zapojení fondů EU), Zlínský kraj	
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	desítky mld. Kč	
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	Fáze studií proveditelností, Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.	



11/ Karta implementace SC 1.1.5 Zlepšit dostupnost letecké dopravy

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.1.5. Zlepšit dostupnost letecké dopravy	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Doplňková 
Strategický cíl	1.1 Vytvářet podmínky pro dostupnou a bezpečnou dopravní infrastrukturu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.1.5.a: Vybudovat základnu LZS na území ZK</b> <b>1.1.5.b: Podporovat rozvoj místních letišť</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
<p>Návrhovým doporučením tohoto Specifického cíle je vybudování letecké záchranné služby, která by měla význam z hlediska potřeb dopravy pacientů a raněných, léků a transplantátů za účelem záchrany lidského života. Cílem je zajištění dostupnosti letecké ZS pro území celého kraje. Druhým navrhovaným opatřením je udržení současné funkce stávajících regionálních letišť.</p>		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	Zlínský kraj	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Vlastníci letišť	
Cílová skupina	Obyvatelé Zlínského kraje	
Předpokládaný období realizace aktivity	Do roku 2030	
Předpokládané zdroje financování	Zlínský kraj, SFDI (převážné zapojení fondů EU)	
Rámcový odhad nákladů	Stovky mil. Kč	
Přípravenost aktivity k realizaci	Před prověřením	

12/ Karta implementace SC 1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.2.1 Podporovat infrastrukturu pro multimodalitu	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	1.2 Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.2.1.a: Propojovat jednotlivé dopravní módy</b> <b>1.2.1.b: Zkracovat přístupové doby veřejné dopravy</b> <b>1.2.1.c: Zlepšovat integrované standardy kvality</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
<p>Cílem je propojovat stávající dopravní módy s důrazem na potenciální rozvoj intermodality, který se bude projevovat například zkracováním přestupů, překladů a celkově dojde ke zlepšení integrovaných standardů kvality</p>		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	Ministerstvo dopravy	




<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	Zlínský kraj, nákladní železniční dopravci
<b>Cílová skupina</b>	Přeprava osob a zboží, uživatelé automobilů
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	Do roku 2030
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	jednotky mld. Kč
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	Dlouhodobý cíl MD ČR, Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.


13/ Karta implementace SC 1.2.2 Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu

<b>ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE</b>	<b>1.2.2. Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu</b>	
<b>Prioritní oblast</b>	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Vysoká 
<b>Strategický cíl</b>	1.2 Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí	
<b>Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován</b>	<b>1.2.2.a: Vybudovat páteřní cyklistické sítě ZK</b> <b>1.2.2.b: Propojit cyklistiku s ostatními druhy dopravy</b> <b>1.2.2.c: Realizovat doprovodnou cyklistickou infrastrukturu</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřebnosti</b>		
Specifický cíl směřuje k rozvoji cyklistiky jako rovnocenného prostředku v rámci dopravní obsluhy území Zlínského kraje. Naplnění tohoto cíle je možné jen při zajištění bezpečného pohybu cyklistů v intravilánu a extravilánu sídel. Cíl zajišťuje realizaci opatření, která budou zvyšovat bezpečnost cyklistů jako zranitelných účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.		
<b>Hlavní nositel / realizátor aktivity</b>	Zlínský kraj	
<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	obce, svazky obcí (MAS)	
<b>Cílová skupina</b>	cyklisté	
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	Do roku 2030	
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	EU / SFDI / IROP / obce	
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	stovky mil. Kč	
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	Záměr projektů / před prověřením	

14/ Karta implementace SC 1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	1.2.3 Rozvíjet potenciál vodní dopravy	
Prioritní oblast	1. Infrastruktura	<b>Priorita pro ZK</b> Doplnková 
Strategický cíl	1.2 Rozvíjet infrastrukturu pro snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>1.2.3.a: Rozvíjet vodní cestu Baťův kanál</b> <b>1.2.3.b: Respektovat limity záměru Vodní cesty Dunaj - Odra - Labe</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Hlavním cílem Specifického cíle je udržitelně a s ohledem na přírodní ekosystémy rozvíjet potenciál vodní dopravy Zlínského kraje. Hlavní dva směry rozvoje vodní dopravy se týkají historické vodní stavby Baťův kanál se současným převládajícím využitím pro cestovní ruch a výstavby Vodní cesty Dunaj – Odra – Labe (DOL) pro nákladní lodní dopravu.		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	ŘVC ČR	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Zlínský kraj	
Cílová skupina	nákladní říční dopravci	
Předpokládaný období realizace aktivity	Do roku 2030	
Předpokládané zdroje financování	SFDI	
Rámcový odhad nákladů	desítky mld. Kč	
Přípravenost aktivity k realizaci	Studie proveditelnosti (2019), nevydáno rozhodnutí o realizaci	

15/ Karta implementace SC 2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu


ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	2.1.1 Rozvíjet atraktivní veřejnou hromadnou dopravu jako veřejnou službu	
Prioritní oblast	2. Služby	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	2.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>2.1.1.a: Rozvíjet organizační, dopravní a tarifní systémy veřejné dopravy</b> <b>2.1.1.b: Podporovat integraci VHD s vysokými standardy kvality</b> <b>2.1.1.c: Zavádět efektivní a provázaný koncept obsluhy všech druhů VHD</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřebnosti</b>		
Hlavním cílem Specifického cíle je rozvíjet atraktivitu veřejné hromadné dopravy v kraji pomocí zlepšení kvality a integrace těchto služeb.		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	Koordínátor veřejné dopravy Zlínského kraje	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Dopravci	
Cílová skupina	Obyvatelé Zlínského kraje, uživatelé automobilů	
Předpokládaný období realizace aktivity	2021+	
Předpokládané zdroje financování	SFDI, IROP	
Rámcový odhad nákladů	desítky mil. Kč	
Přípravenost aktivity k realizaci	Fáze studií proveditelností, Zpracovaný plán dopravní obslužnosti území, Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.	

16/ Karta implementace SC 2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb


ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	2.1.2 Podporovat multimodalitu v oblasti dopravních služeb	
Prioritní oblast	2. Služby	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	2.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>2.1.2.a: Podporovat logistické služby přepravního řetězce</b> <b>2.1.2.b: Podporovat zpřístupňování turistických cílů a usnadňovat mobilitu návštěvníků v kraji</b> <b>2.1.2.c: Zpřístupnit služby mobility pro osoby se specifickými potřebami</b>	

<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>	
Multimodální logistika, logistika poslední míle a přeprava „just in time“ jsou do budoucna stěžejním tématem přepravy zboží. Obdobně je pro rozvoj důležitá snadná mobilita pro turisty a pro osoby se specifickými potřebami. Cílem tohoto Specifického cíle je podpora a rozvoj výše zmíněných služeb.	
<b>Hlavní nositel / realizátor aktivity</b>	SŽ, Zlínský kraj
<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	vlastníci autobusových stanic, autobusoví a vlakoví dopravci, spolky sdružující zájmové skupiny (SONS, dopravní spolky, ...)
<b>Cílová skupina</b>	Přeprava zboží, turisté, osoby se specifickými potřebami
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	2021+
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	SFDI (převážně zapojení fondů EU), OP Doprava
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	desítky mil. Kč
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	dlouhodobý cíl MD ČR


17/ Karta implementace SC 2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě

<b>ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE</b>	<b>2.1.3 Přispívat k rozvoji alternativních služeb v dopravě</b>	
<b>Prioritní oblast</b>	2. Služby	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
<b>Strategický cíl</b>	2.1 Vytvářet podmínky pro udržitelnou mobilitu	
<b>Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován</b>	<b>2.1.3.a: Podporovat služby sdílené mobility</b> <b>2.1.3.b: Podporovat služby pro alternativní pohony</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Cílem Specifického cíle je rozvoj služeb alternativních dopravních systémů, jakožto pravděpodobných budoucích trendů v dopravě, jako je sdílená mobilita a alternativní pohonné systémy a infrastruktura.		
<b>Hlavní nositel / realizátor aktivity</b>	Koordinátor veřejné dopravy ZK	
<b>Partneři zapojení do realizace aktivity</b>	Společnosti provozující carsharingové služby, Společnosti budují infrastrukturu pro elektromobilitu	
<b>Cílová skupina</b>	Obyvatelé Zlínského kraje	
<b>Předpokládaný období realizace aktivity</b>	2030	
<b>Předpokládané zdroje financování</b>	OP Doprava, OP Životní prostředí	
<b>Rámcový odhad nákladů</b>	stovky mil. Kč	
<b>Připravenost aktivity k realizaci</b>	dlouhodobý cíl MD ČR	

18/ Karta implementace SC 3.1.1 Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	<b>3.1.1 Zkvalitňovat informační služby pro cestující a řidiče</b>	
Prioritní oblast	3. Informace	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	3.1 Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>3.1.1.a: Minimalizovat počet cest a potřeb přemístování osob</b> <b>3.1.1.b: Propojovat zařízení pro provozní informace</b> <b>3.1.1.c: Zavádět proměnné dopravní značení</b>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
<p>Základním cílem Inteligentních dopravních systémů 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.</p>		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	SŽ, ŘSD, ŘSZK, obce, Koordinátor veřejné dopravy ZK	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Zlínský kraj	
Cílová skupina	Cestující, řidiči	
Předpokládaný období realizace aktivity	2030	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava	
Rámcový odhad nákladů	desítky mil. Kč	
Připravenost aktivity k realizaci	Na úrovni navrhovaného projektu	

19/ Karta implementace SC 3.1.2 Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	<b>3.1.2 Zkvalitňovat informační služby pro správce infrastruktury</b>	
Prioritní oblast	3. Informace	<b>Priorita pro ZK</b> Střední 
Strategický cíl	3.1 Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>3.1.2.a: Monitorovat intenzity dopravy</b> <b>3.1.2.b: Zlepšit odolnost infrastruktury</b> <b>3.1.2.c: Zavádět telematiku pro údržbu infrastruktury</b> <b>3.1.2.d: Pořizovat informační modely staveb</b>	






Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby	
Hlavní přínos tohoto cíle spočívá ve zkvalitnění dostupnosti informací o silniční síti pro správce infrastruktury (ŘSZK + spolupráce ŘSD). Cílem je zefektivnit a zmodernizovat stávající informační systém za použití moderních technologií analytických nástrojů pro související analýzy krajem spravované silniční infrastruktury.	
Hlavní nositel / realizátor aktivity	ŘSZK
Partneři zapojení do realizace aktivity	obce
Cílová skupina	Správce infrastruktury (ŘSZK)
Předpokládaný období realizace aktivity	2030
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava
Rámcový odhad nákladů	jednotky mil. Kč
Připravenost aktivity k realizaci	Na úrovni navrhovaného projektu


20/ Karta implementace SC 3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	3.1.3 Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy	
Prioritní oblast	3. Informace	<b>Priorita pro ZK</b> Vysoká 
Strategický cíl	3.1 Rozvíjet informační služby pro uživatele, veřejnou správu (správce) a provozovatele dopravy	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<b>3.1.3.a: Rozvíjet pokročilé informační systémy a odbavení cestujících</b> <b>3.1.3.b: Modernizovat řízení kvality a koordinace veřejné dopravy</b> <b>3.1.3.c: Zlepšovat marketing a propagaci značky ID ZK</b>	
Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby		
Hlavním obsahem tohoto cíle je přenášet novinky z oblasti informačních technologií do zkvalitnění a zlepšování veřejné dopravy. Nejen pro uživatelskou přívětivost pro cestující, ale také zlepšování systémových podkladů pro objednatele a dopravce.		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	Kordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Zlínský kraj, obce, autobusoví a vlakoví dopravci	
Cílová skupina	Cestující veřejnou dopravou, Kordinátor veřejné dopravy ZK	
Předpokládaný období realizace aktivity	2030–2050	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava	
Rámcový odhad nákladů	vyšší desítky mil. Kč	
Připravenost aktivity k realizaci	Na úrovni navrhovaného projektu	

21/ Karta implementace SC 3.2.1 Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	<b>3.2.1 Rozvíjet moderní řízení kvality a koordinaci veřejné dopravy</b>	
Prioritní oblast	3. Informace	<p><b>Priorita pro ZK</b> Střední</p> 
Strategický cíl	3.2 Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů.	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<p><b>3.2.1.a: Propojovat veřejnou dopravu s ostatními systémy a aplikacemi řízení dopravy</b></p> <p><b>3.2.1.b: Koordinovat veřejnou dopravu s telematickými systémy na infrastruktuře</b></p> <p><b>3.2.1.c: Zavádět inteligentní spolupráci dispečerského řízení veřejné dopravy</b></p>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Hlavním cílem tohoto Specifického cíle je zlepšení kvality a rychlosti informací v koordinaci řízení veřejné hromadné dopravy v kraji za použití moderních telematických systémů, systémů řízení dopravy a aplikací pro provozovatele VHD.		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje	
Cílová skupina	Provozovatel VHD, Cestující VHD	
Předpokládaný období realizace aktivity	2030	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava	
Rámcový odhad nákladů	jednotky mil. Kč	
Připravenost aktivity k realizaci	Na úrovni navrhovaného projektu	

22/ Karta implementace SC 3.2.2 Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility

ČÍSLO A NÁZEV SPECIFICKÉHO CÍLE	3.2.2 Rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility	
Prioritní oblast	3. Informace	<p><b>Priorita pro ZK</b> Doplňková</p> 
Strategický cíl	3.2 Rozvíjet spolupráci v oblasti využití nových technologických nástrojů a datově orientovaných přístupů.	
Opatření, kterými je Specifický cíl naplňován	<p><b>3.2.2.a: Systematicky sbírat data z dopravy a využívat v aplikacích</b></p> <p><b>3.2.2.b: Aplikovat výsledky výzkumu v oblasti dopravy</b></p> <p><b>3.2.2.c: Začlenit inteligentní řešení v dopravě do integrovaného dopravního plánování</b></p>	
<b>Stručný popis naplnění specifického cíle a zdůvodnění potřeby</b>		
Data generovaná veřejnou dopravou jsou velmi důležitá pro organizátora i širokou veřejnost. Hlavním cílem tohoto Specifického cíle je rozvíjet chytrá řešení veřejných služeb mobility, jako je sběr dat z dopravy pro aplikace, efektivní aplikace výsledků do reality nebo začlenění inteligentních řešení do integrovaného dopravního plánování.		
Hlavní nositel / realizátor aktivity	ŘSZK	
Partneři zapojení do realizace aktivity	Koordinační veřejné dopravy Zlínského kraje	
Cílová skupina	Obyvatelé Zlínského kraje	
Předpokládaný období realizace aktivity	2030	
Předpokládané zdroje financování	SFDI (převážné zapojení fondů EU), OP Doprava, Zlínský kraj	
Rámcový odhad nákladů	jednotky mil. Kč	
Připravenost aktivity k realizaci	Na úrovni navrhovaného projektu	