



Koncepce veřejné dopravy

Analytická část

Jan Kolařík
exkluzivně pro

 **Uherské Hradiště**
Srdce Slovácka

Veřejná doprava v Uherském Hradišti nevzkvétá

Okolnosti vzniku tohoto dokumentu jsou vskutku pestré. Město Uherské Hradiště nemělo v posledních 100 letech příliš štěstí – a to nejen v souvislosti s dopravou.

Nejdůležitější železniční stanice se nachází na úplném okraji městské zástavby. V dobách socialismu nevznikl samostatný městský dopravní podnik jako ve srovnatelných československých aglomeracích – městská autobusová doprava tak byla provozována podnikem ČSAD spolu s příměstskou, nebyla jí tedy věnována příliš velká pozornost. Ani jeden ze tří ambiciózních plánů na zavedení trolejbusové dopravy nevyšel. Autobusové nádraží bylo postaveno izolovaně od železnice. Oddělilo se Staré Město a Kunovice. Po rozdělení Československa se město nacházelo v periferním regionu. Vysněná dálnice směrem na Slovensko zmizela z plánů ministerstva dopravy. V roce 2000 se Uherské Hradiště stalo součástí Zlínského kraje. Region Slovácko, jehož je město přirozeným centrem, byl uměle rozmělněn mezi Zlínský a Jihomoravský kraj. Význam Zlína začal sílit, Uherské Hradiště nebylo středem pozornosti. Se vznikem krajů se také začaly prohlubovat rozdíly v přístupu k organizaci regionální veřejné dopravy. Zatímco Jihomoravský kraj dokázal za krátkou dobu vybudovat nejlépe fungující integrovaný dopravní systém v celé zemi, který snese srovnání s těmi nejspičkovějšími v Evropě, Zlínský kraj se o veřejnou dopravu staral jen pramálo. Oproti stavu před rokem 2000 se veřejná doprava na rozdíl od některých krajů alespoň nezhoršila, ale zároveň ani výrazně nezlepšila – s čímž bychom se rozhodně neměli spokojit. Nejvíce ze všech druhů veřejné dopravy se obětí popsaných nepříznivých okolností stala městská autobusová doprava.

Ted', nebo nikdy!

Navzdory těmto nepřízním je Uherské Hradiště podle většiny objektivních i subjektivních ukazatelů vynikajícím místem k životu – s výjimkou kvality veřejné dopravy. Pojdme tedy i tuto oblast zlepšit. Dokument *Koncepce veřejné dopravy* nechť je tomu nápomocen. A přestože se z pesimistického úvodníku může zdát, že nepřízní bylo až příliš a zlepšování dopravní situace (zejména organizaci veřejné dopravy) v Uherském Hradišti bude nadlidským úkolem, několik pozitivních okolností, které toto zlepšování usnadní, také existuje.

Začátkem 21. století došlo k modernizaci železničního koridoru z Břeclavi do Přerova (a SŽDC neskrývá plány na další rozvoj železniční infrastruktury v přilehlém okolí za prostředky ze státního rozpočtu). V roce 2004 byl zprovozněn silniční obchvat většiny městské zástavby. Zlínský kraj se začíná pomalu probouzet a připouští myšlenku vzniku integrovaného dopravního systému. I dálnice se město nakonec dočká (i když v jiné trase). A především je mezi představiteli města viditelná velká snaha a odvaha dělat na první pohled možná nepopulární kroky k tomu, aby veřejná doprava co nejdříve a nejintenzivněji vzkvétala. To, že strategický dokument *Koncepce veřejné dopravy* zpracovávám právě já, je toho mimo jiné důkazem.

Nenechte se mýlit: nejsem žádným zatvrdělým kritikem města, který by se nad vším, co dělá radnice, ošklíbal, otázku veřejné dopravy neustále rozdmýčoval kvůli mediální pozornosti a navrhoval nerealistická či megalomanská řešení. Pouze věřím, že neustálé „poplácávání se po zádech“ a vyslovování eufemismy popsaných zástupných problémů („určité rezervy lze spatřit v oblasti vybavenosti vozidel...“) veřejnou dopravu v Uherském Hradišti jen tak nezlepší. Pokud radikálně nezměníme přístup k veřejné dopravě nyní, už

nebude možné dohnat ta města, která to v minulosti pochopila. Dnes se to ještě stále dá. A to vše tvrdím čistě z upřímné lásky ke svému městu. I přes možná krutě znějící prohlášení v tomto textu jsem nesmírně hrdý na to, že jsem z Uherského Hradiště – a všichni mimohradišťští (Češi i cizinci), kteří na mě narazili, to vědí. Byl bych moc rád, kdybych mohl za pár let tvrdit, že jsem z města, co se může pyšnit jedním z nejprogresivnějších systémů veřejné dopravy v Evropě (a že k jeho vybudování dokonce nemělo příliš příznivé podmínky).

Kde se tedy vzala koncepce veřejné dopravy?

S narůstající globalizací na přelomu 20. a 21. století si spousta lidí, kteří navštívili podobně významné městské útvary v okolním světě (ať už je navštívili doslova, nebo jen virtuálně díky skvěle zpracovaným reportážím dopravních nadšenců či mapovým aplikacím), nemohla nevšimnout, že je s veřejnou dopravou v Uherském Hradišti něco v nepořádku. Dlouho se o problému podceňované veřejné dopravy příliš nemluvalo.

To se změnilo v roce 2011, kdy jsem se rozhodl vydat ve volném čase psaný 42stránkový dokument „Návrh na zlepšení městské hromadné dopravy v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích“ na vlastním webu. Poprvé jsem jej veřejnosti a představitelům městského úřadu odprezentoval na konferenci „Hradištěm pěšky a MHD“. Moc velký zájem přímo na konferenci nevzbudil. Dokument – ač v mnohém ještě laický, avšak v myšlenkách ne nepodobný tomu, který právě čtete – ale záhy objevila veřejnost, začala jej šířit po Facebooku a téma fungování městské autobusové dopravy i veřejné dopravy v Uherském Hradišti obecně vyvolalo velký rozruch. Začali se mi ozývat další lidé, kteří si údajně mysleli totéž, jen si nebyli svým dojmem z veřejné dopravy v Uherském Hradišti jisti a nenapadlo je problém takto formulovat. V neposlední řadě se tématu začala věnovat média. Na jaře 2012 dokonce občané v rámci Veřejného fóra o rozvoji města oficiálně pojmenovali „špatnou kvalitu a dostupnost městské hromadné dopravy“ jako nejpálčivější problém města. Tou dobou jsem už na občanský aktivismus přestával sám stačit, a tak jsem založil občanské sdružení (podle aktuálního práva zapsaný spolek) MHDUH.cz a pod jeho hlavičkou později vyšly i další materiály.

Na přelomu let 2012 a 2013 dochází k prvním viditelným zlepšením v městské hromadné dopravě – i když stále skromným. Kromě toho si města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice si nechávají firmou UDIMO zpracovat strategický *Generel dopravy* v doufání, že mimo jiné objektivně zhodnotí stav veřejné dopravy a přinese recept na její zlepšení. Mezitím se konají komunální volby 2014 – jedním z nejdiskutovanějších témat před nimi je právě stav MHD. Téměř všechny kandidující subjekty slibují výraznější i méně výrazná opatření na zlepšení stavu veřejné dopravy. Zástupce vítězného subjektu „Občanští demokraté a nezávislé osobnosti“ prohlašuje: „Občanští demokraté podporují bezrezbytku návrh spolku MHDUH.cz.“

Rok 2015 kromě zavedení omezených přestupních jízdenek MHD sice mnoho změn ve veřejné dopravě nepřináší, avšak počátkem roku 2016 firma UDIMO dokončuje *Generel dopravy*, na jehož výsledky všichni netrpělivě čekali. Obsahuje zajímavá exaktní data o dopravě v souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, jen použitelné návrhy zlepšení špatného stavu veřejné dopravy chybějí. Proto Město Uherské Hradiště zvažuje vznik dalšího dokumentu týkajícího se pouze veřejné dopravy. Po neúspěšném výběrovém řízení na zpracovatele se starosta města Stanislav Blaha – ve volbách lídr právě zmiňovaného subjektu – obrací na mě, abych přišel s koncepcí veřejné dopravy. *Tož tady je.*

K čemu další koncepce? Kdy už se začne něco dít?

Dobrá otázka. I když si troufám tvrdit, že konkrétně městské hromadné dopravě v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích by vzhledem k jejímu dosavadnímu fungování výrazně pomohla i nahodilá nekoncepční opatření, abychom dohnali města (resp. městskými útvary) s nejlepší veřejnou dopravou v českém i evropském měřítku (pro což ještě není úplně pozdě, viz výše), je existence jasně formulované vize a koncepce zahrnující všechny druhy veřejné dopravy (včetně návazností na pěší, cyklistickou a automobilovou) nepostradatelná. Přínosy **kvalitní veřejné dopravy** pro městskou aglomeraci i celý region jsou jasné:

- **Méně aut ve městě** — Lepší ovzduší, méně hluku, více prostoru pro lidi, kvalitnější veřejný prostor. Místa, kde se dobře žije stávajícím obyvatelům, přilákají další obyvatele a návštěvníky. Více obyvatel a návštěvníků znamená lepší ekonomické výsledky regionu a lepší povědomí o Uherském Hradišti ve zbytku světa.
- **Větší mobilita obyvatel** — Zkušenosti z jiných měst a městských aglomerací ukazují, že čím více možností, jak se někam dopravit existuje, tím větší šance je, že se tam někdo i dopraví. Jinak řečeno: i kdyby se nepodařilo snížit absolutní počet jízd automobilem na území souměstí (což se musí podařit; uvádím čistě hypotetickou situaci pro demonstraci myšlenky), zlepšení veřejné dopravy způsobí, že města ožijí - zvýší se celkový absolutní počet vykonaných cest. Některé cesty na kole nebo pěšky sice mohou být nahrazeny cestami veřejnou dopravou; více cest veřejnou dopravou však budou tvořit takové případy, v nichž by bez existence kvalitního systému veřejné dopravy cesta nebyla realizována vůbec - a to nejen z hlediska lidského pohodlí. I když si pěší a cyklistická doprava zaslouží veškerou podporu a výhody těchto druhů dopravy jsou zjevné a nezpochybnitelné, ne pro všechny situace jsou ideální: kupříkladu za nepříznivého počasí, s těžším nákladem nebo za všech okolností pro osoby se sníženou pohyblivostí. Těm, kdo zároveň nemohou jet osobním automobilem, případně taxislužbou, pak v takové situaci nezbude jiná možnost, než cestu nerealizovat (špatný stav veřejné dopravy v Uherském Hradišti případně způsobuje, že lidé chodí pěšky nebo jezdí na kole i nedobrovolně, za naprosto nevhodných či až nebezpečných podmínek). Role veřejné dopravy je tak nezastupitelná. Přitom dobrá mobilita co největší skupiny obyvatel je pro celé souměstí velmi prospěšná a městotvorná: rozproudí lokální ekonomiku, přiblíží navzájem obyvatele, organizace i provozovny, zamezí úbytku obyvatel (o důvod méně stěhovat se v některých případech za prací, za studiem, ...), zvýší zaměstnanost, zajistí déle kvalitní a samostatný život mnoha občanům.
- **Bohatší obyvatelstvo** — Díky tomu, že občané ušetří náklady na individuální dopravu, zvýší se jejich disponibilní příjem. A je velká šance, že ušetřené peníze utratí právě uvnitř regionu.

A jak se pozná kvalitní veřejná doprava?

Především tak, že ji lidé využívají dobrovolně - tedy nejen tehdy, když nemají jinou možnost. Správa železniční dopravní cesty například pracuje s jednoduchou teorií aplikovatelnou tehdy, když se cestující rozhoduje mezi použitím veřejné dopravy a osobního automobilu - má tedy možnost automobil řídit a z určitého důvodu nemůže

nebo nechce použít ještě jiný způsob dopravy. Podle této teorie přibližně 20 % lidí v Česku veřejnou dopravu nikdy nepoužije. I když je v dané situaci její využití objektivně výhodnější, raději zvolí cestu osobním automobilem. Dalších 20 % lidí veřejné dopravě fandí a rozhodne se pro ni vždy automaticky, protože věří, že je to správné – i když je pro ně osobně v dané situaci automobil výhodnější. Zbýlých 60 % nemá vyhraněný názor a rozhodne se právě pro tu možnost, která je pro ně objektivně výhodnější. A to výhodnější z hlediska času, financí, spolehlivosti, pohodlí i jednoduchosti plánování cesty (např. může existovat i výhodný spoj veřejné dopravy nebo druh jízdného, ale dotýčný se o jeho existenci nedozvěděl v pro něj přijatelném čase). S růstem kupní síly Čechů se neustále zvyšuje podíl motorizace – to znamená, že čím dál větší množství lidí řeší právě popsané rozhodování. Ideální systém veřejné dopravy dokáže přesvědčit k jeho použití všech uvedených 60 % nevyhraněných lidí postavených před toto dilema. Musí tedy být rychlý (i čekání na spoj se počítá, s rychlostí tedy souvisí i frekvence spojů), levný, spolehlivý, nabízet číslu nevyjádřitelné výhody oproti automobilu (kupříkladu možnost pohodlně pracovat, být online, občerstvit se za jízdy, ...), přehledný se snadným odbavením a samozřejmě i viditelný (dobře propagovaný, zapamatovatelný).

A v případě, že cestující skutečně nemá jinou možnost, než veřejnou dopravu využít, musí mít z tohoto využití radost.

Jako vhodná ilustrace této teorie se nabízí článek „*Důvody, proč lidé nepoužívají veřejnou dopravu*“ k veřejné dopravě velmi skeptického – a americkou realitou odchovaného – profesora geografie Stevena Dutche z University of Wisconsin – Green Bay (vyjadřuje se k současnému fungování veřejné dopravy ve většině amerických městských aglomerací, popisované situace však často nápadně připomínají podmínky v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích). Podle jeho slov jakmile někdo investuje do pořízení automobilu, v naprosté většině případů pak dává větší smysl automobil používat namísto veřejné dopravy. Aby vlastník automobilu dobrovolně využil služeb veřejné dopravy, musely by být splněny následující podmínky:

1. Cena cesty za použití veřejné dopravy nesmí být vyšší než v případě použití automobilu. Ve výjimečných případech je vyšší cena obhájitelná, musejí však výrazně převažovat další výhody.
2. Systém veřejné dopravy nesmí plýtvat časem cestujícího, tzn.:
 - Rychlost přepravy musí být srovnatelná s osobním automobilem. Jsou-li linky primárně navrhovány s ohledem na nejnižší provozní náklady při zachování „papírově“ dobře obsluženého území namísto navrhování primárně s ohledem na to, aby dávaly smysl pro cestujícího, nebude takový systém fungovat.
 - Přestupy musejí být co nejkratší možné. Pokud cestující potřebuje pracovat za jízdy, přerušování myšlenkového toku způsobené dlouhým čekáním na další spoj není žádoucí.
 - Frekvence spojů musí být tak vysoká, aby bylo čekání na příjezd vozidla zanedbatelné.
 - Pokrytí území zastávkami musí být takové, aby chůze k nástupní zastávce a chůze od výstupní zastávky do cíle byla co nejkratší.
3. Na systém veřejné dopravy musí být spolehnutí, tzn.:
 - Nesmí docházet k přerušování provozu a stávkám – cestující by neměl být brán jako rukojmí ve sporu mezi zaměstnanci a dopravní společností.
 - Kapacita vozidel musí být taková, aby umožnila přepravu všech v relativním pohodlí.
 - Linkové vedení musí být naprosto stabilní – v rámci jedné linky nesmějí existovat spoje s výjimkami, tedy takové, které vynechávají zastávky nebo

celé úseky, jedou částečně po jiné trase. Také nesmí docházet k častým změnám linkového vedení samotného.

- Informace potřebné k bezproblémovému cestování musejí být dostupné na co nejvíce místech – tak, aby je cestující nemusel cíleně vyhledávat. Na žádné zastávce nesmějí chybět schémata linkového vedení, informace o tarifu a odbavování, přehledné jízdní řády. A vše musí být samozřejmě aktuální. Mimo zastávky nesmějí chybět směrové ukazatele právě k nejbližším zastávkám.
 - I cestující neznalý místního prostředí se musí rychle intuitivně sžít s linkovým vedením – musí dávat logický smysl.
 - Spoje musejí být k dispozici vždy, kdy je cestující potřebuje – tedy i v méně vytížené časy, klidně i za cenu sníženého komfortu. Ti, kdo organizují systémy veřejné dopravy, které se mezi cestujícími těší oblibě, pochopili, že nelze do detailu řešit vytížení každého jednotlivého spoje. Mnohem důležitější je zachování taktu, pravidelnosti. Odebráním spoje neubude pouze tolik cestujících, kolik jej průměrně využívalo. Ubude jich výrazně více, protože psychologicky přestanou vnímat systém jako takový, na který se mohou spolehnout a raději dají do budoucna přednost individuální dopravě.
4. Systém veřejné dopravy musí být bezpečný; cestující se v něm musí cítit příjemně, ne ohroženě.

Steven Dutch v článku považuje splnění těchto podmínek v americkém prostředí s nízkou hustotou osídlení za téměř utopické; v evropském prostředí je však naprosto realistické a mnohé systémy veřejné dopravy nejen v Česku jsou toho důkazem. Proto i na území Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic musíme aspirovat na jejich splnění v nejvyšší možné míře – v opačném případě by byla existence dokumentu, který právě čtete, zbytečná.

Ke zlepšování veřejné dopravy nás nabádá i nespočet dalších dokumentů!

Mezi nimi i Program rozvoje města Uherské Hradiště, Dopravní politika České republiky, Generel dopravy souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, Bílá kniha EU o dopravě nebo Cyklogenerel Uherského Hradiště. Zlepšit fungování veřejné dopravy bychom však měli přednostně kvůli sobě a svým potomkům nehledě na to, zda nás k tomu někdo nabádá.

Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice: Jak jsme na tom? (Analýza současného stavu veřejné dopravy)

Pojďme si rozebrat jednotlivé aspekty současného fungování městské autobusové, příměstské autobusové i železniční dopravy v našem souměstí. Ale ještě předtím je třeba objasnit jednu důležitou záležitost. Její nepochopení bývá častou příčinou špatně fungující infrastruktury nebo zmeškaných příležitostí k rozvoji souměstí.

Význam Uherského Hradiště: větší, než si myslíte

„Uherské Hradiště. Pořadí: 43. Počet obyvatel: 25 287. Sídlo okresu.“ Tato formule je bohužel realitou a zároveň také důvodem, proč v řadě oblastí Uherské Hradiště nedosahuje svého plného potenciálu – veřejnou dopravu nevyjímaje. Počet obyvatel je bohužel údaj, který většina z nás vnímá jako ukazatel významu, důležitosti města. Přestože „význam města“ je čísla špatně vyjádřitelná a obecně těžko měřitelná hodnota, každý, kdo v Uherském Hradišti chvíli pobyl, mi dá jistě za pravdu, že to, co viděl, nevypadá úplně jako běžné 25tisícové město. O významu Uherského Hradiště vypovídá například i cena pozemků a nemovitostí, která je mnohem vyšší než v běžných městech s 25 tisíci obyvateli.

I když je tedy Uherské Hradiště 43. nejlidnatějším městem v České republice, na následujících příkladech budu demonstrovat, že v žebříčku měst podle (stále pouze přibližného) aglomeračního významu je výrazně výše. Samotná aglomerace je pojmem velmi vágním a různé metodiky v různém kontextu posuzují aglomerace v Česku jinak. Nejrychlejší a nejjednodušší demonstrací významu Uherského Hradiště je samozřejmě sečtení počtu obyvatel Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic – měst, která do roku 1990 existovala jako jedno; měst, která dnes tvoří souměstí s těmi nejtěsnějšími vazbami v Česku a bez úzké spolupráce by nemohla fungovat; měst, která tvoří jednolitou zástavbu – a následné dosazení výsledné hodnoty do seznamu měst v Česku podle počtu obyvatel. 37 677 obyvatel by stačilo na přibližně 25. místo (přesné pořadí by záleželo na metodice potenciálního slučování i několika dalších měst do aglomerací).

Hustota zalidnění je však nadprůměrně vysoká i za hranicemi souměstí – obce, pro něž je Uherské Hradiště hlavním spádovým městem pro většinu služeb (a jejichž obyvatelé mj. potřebují využívat i veřejnou dopravu na jeho území), mají v součtu velké množství obyvatel. Konkrétně 38 685. Celkový počet obyvatel aglomerace tedy činí 76 362. A to je pouze velmi strážlivý výpočet – zahrnul jsem totiž jen ty obce, pro něž je spádovost k Uherskému Hradišti jasná, nezpochybnitelná a exkluzivní (spousta dalších je na pomezí spádovosti mezi Uherským Hradištěm a jiným městem, například Zlínem, Uherským Brodem, Veselím nad Moravou).

Pro úplnost – zahrnul jsem následující obce: *Babice, Bílovice, Boršice, Břestek, Buchlovice, Hostějov, Huštěnovice, Jalubí, Jankovice, Kněžpole, Kostelany nad Moravou, Košíky, Kudlovice, Medlovice, Mistřice, Modrá, Nedakonice, Ořechov, Ostrožská Lhota, Ostrožská Nová Ves, Osvětmany, Podolí, Polešovice, Popovice, Salaš, Sušice, Topolná, Traplice, Tupesy, Újezdec, Vážany, Velehrad, Zlechov.*

Další model, který může demonstrovat širší aglomerační význam a zároveň jej srovnat s dalšími oblastmi Česka, je založen na počtu obyvatel jednotlivých okresů. Vezmeme-li jednotlivé okresy Česka a sdružíme-li ty, které tvoří neodmyslitelnou širší aglomeraci dohromady, Uherskohradištsko se dostane na 17. místo:

Pořadí	Oblast	Počet obyvatel
1.	Hlavní město Praha + okresy Praha-východ + Praha-západ	1 557 173
2.	Okresy Brno-město + Brno-venkov	592 213
3.	Okresy Ostrava-město + Karviná	582 412
4.	Okresy Plzeň-město + Plzeň-sever + Plzeň-jih	325 374
5.	Okres Olomouc	230 408
6.	Okres Frýdek-Místek	207 756
7.	Okres Zlín	190 488
8.	Okres České Budějovice	186 462
9.	Okres Opava	174 899
10.	Okres Liberec	169 878
11.	Okres Pardubice	168 423
12.	Okres Hradec Králové	162 661
13.	Okres Kladno	158 799
14.	Okres Hodonín	153 225
15.	Okres Nový Jičín	148 074
16.	Okres Vsetín	142 420
17.	Okres Uherské Hradiště	141 467
18.	Okres Ústí nad Orlicí	136 760
19.	Okres Přerov	130 082
20.	Okres Děčín	128 834

Tabulka 1: Okresy v Česku podle počtu obyvatel, zdroj: ČSÚ, 2011

Podobně používá Ministerstvo dopravy při plánování dálkové železniční dopravy tzv. metropolitními regiony a sekundárními nemetropolitními regiony. Uherskohradištský nemetropolitní region řadí v počtu obyvatel na 16. místo. Tato metodika byla převzata z vlivné publikace „Geografická organizace společnosti v České republice“ Martina Hampla z Přírodovědecké fakulty UK posuzující sídla podle „komplexní velikosti“ a „kvalitativně upravené komplexní velikosti“. Index komplexní velikosti Uherského Hradiště v této publikaci téměř odpovídá součtu počtů obyvatel Uherského Hradiště, Starého Města, Kunovic a přilehlých obcí s exkluzivní spádovostí do souměstí:

Pořadí	Integrovaný systém středisek	Komplexní velikost
1.	Praha	1664,8
2.	Ostrava	712,9
3.	Brno	515,5
4.	Ústí nad Labem	495,7
5.	Hradec Králové & Pardubice	273,2
6.	Olomouc	271,3
7.	Plzeň	240,4

8.	Zlín	197,1
9.	Liberec	178,3
10.	Karlovy Vary	140,0
11.	České Budějovice	132,1
12.	Mladá Boleslav	97,2
13.	Vsetín & Valašské Meziříčí	91,8
14.	Opava	82,0
15.	Nový Jičín	81,2
16.	Uherské Hradiště	74,2
17.	Kolín	73,3
18.	Jihlava	65,0
19.	Česká Lípa	64,6
20.	Šumperk	55,9

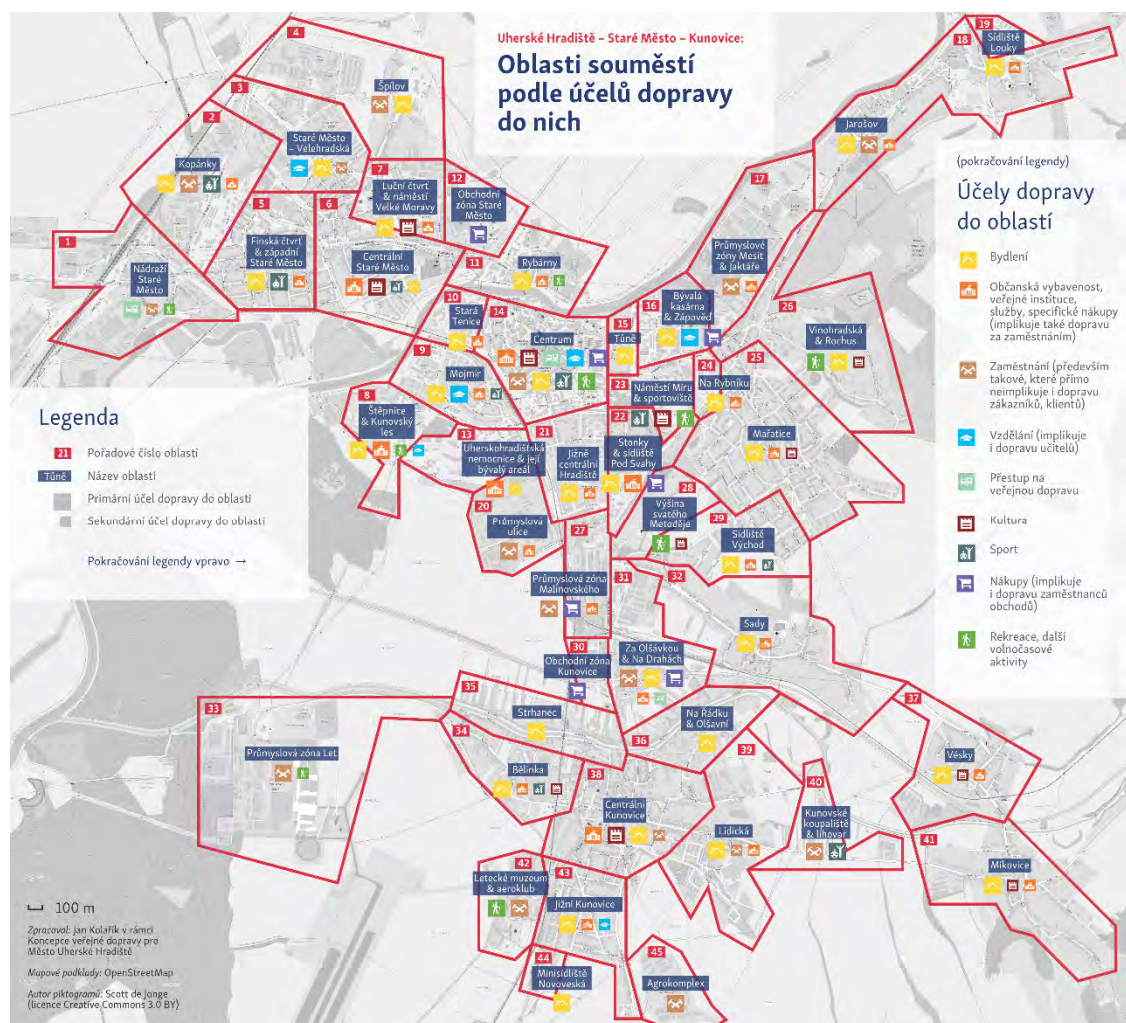
Tabulka 2: Integrované systémy středisek v Česku podle komplexní velikosti, zdroj: Martin Hampl: Geografická organizace společnosti v České republice, 2005

Časté nepochopení skutečného významu Uherského Hradiště v rámci Česka škodí reputaci města i kvalitě života v něm. Výsledkem je například nedostatečně využitý potenciál velkými investory nebo infrastruktura a služby dimenzované pouze na města s celkovým počtem obyvatel 25 000 bez zohlednění existence jak souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice, tak obecně výrazně nadprůměrnému aglomeračnímu významu Uherského Hradiště. Příkladem je právě systém MHD, který sice obsluhuje celé souměstí s cca 38 000 obyvateli, jeho parametry (viz rozbor dále) však odpovídají systémům obsluhujícím pouze 25 000 obyvatel. Kromě zlepšení veřejné dopravy je i nutné navenek prezentovat i značku „Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice“ vedle tří samostatných. Zde je rychlé shrnutí významu Uherského Hradiště:

Územní celek	Počet obyvatel	Pořadí v rámci Česka
Město Uherské Hradiště	25 287	43.
Souvislá městská zástavba (souměstí)	37 677	25.
Region „okres Uherské Hradiště“	141 467	17.
Aglomerace Uherské Hradiště	76 362	16.

Řešené území a charakteristika jeho částí v návaznosti na veřejnou dopravu

Následující mapa intuitivně rozděluje území souměstí do 45 oblastí podle jejich primárních a sekundárních funkcí, které zároveň odpovídají důvodům, proč se do nich lidé dopravují. Mapa je doplněna i textovými charakteristikami oblastí (např. seznamy nejvýznamnějších zaměstnavatelů, institucí, bodů zájmu, budoucí rozvoj území, ...) včetně shrnutí jejich obsluhy veřejnou dopravou. Popisy obsluhy veřejnou dopravou jsou až na výjimky ryze technické – uvádějí, které autobusové zastávky (resp. železniční stanice nebo zastávky) slouží pro obsluhu území a které linky nebo spoje veřejné dopravy v nich zastavují. Nehodnotí však frekvenci spojů, kvalitu vedení linek (a tudíž jejich využitelnost, smysluplnost v současné podobě).



1**Nádraží Staré Město**

Oblast zahrnuje především železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště a přilehlý autobusový terminál – objekty určené primárně k přestupu mezi různými druhy dopravy, resp. linkami v rámci veřejné dopravy. V blízkosti stanice je také několik továrních areálů: Colorlak, Ferona, Kovosteel, Algeco či bývalý cukrovar. V oblasti se také nachází archeologické naleziště Špitálky nebo komerční zábavní areál s majákem Šrotíkem a Kovofoo.

Veřejná doprava: Oblast je obsloužena dálkovými i regionálními železničními spoji, dálkovou autobusovou dopravou, příměstskými autobusovými linkami (mezi uherskohradištským autobusovým nádražím a obcemi na severozápadě od centra) i MHD linkou 1.

2**Kopánky**

Západně od ulice Tovární plní tato oblast funkci průmyslového areálu (panelárna, Ferromoravia); východně od ní se nachází panelové sídliště, základní škola, penzion pro seniory, několik komerčních objektů a sportoviště Starého Města (koupaliště, tenisové kurty, fotbalové hřiště).

Veřejná doprava: Oblast je obsloužena některými spoji MHD linky 1 (zastávka Staré Město, Tovární; částečně dvojicí zastávek Staré Město, nadjezd Tovární a Staré Město, nadjezd Velehradská) a příměstskými linkami mezi Uherským Hradištěm a Salaší nebo Jalubím. Docházková vzdálenost k zastávkám od některých částí Kopánek přesahuje 400 m. Speciálně pro potřeby penzionu pro seniory byla v roce 2013 zřízena zastávka Staré Město, Bratří Mrštíků, kterou však obsluhují jen jednotky spojů příměstské autobusové dopravy.

3**Staré Město – Velehradská**

Oblasti dominuje rozsáhlý areál Střední odborné školy a Gymnázia Staré Město. Kromě něj se zde nachází bytová i individuální obytná zástavba a průmyslová zóna Neostan.

Veřejná doprava: Oblast je obsloužena některými spoji MHD linky 1 (část z nich je ukončena v ulici Velehradské v zastávce Staré Město, Velehradská; pro otáčení autobusů dopravce používá prostor v průmyslové zóně) i příměstskými spoji (různé spoje se sbíhají na křižovatce ulic Tovární a Velehradská; zastávky Staré Město, nadjezd Tovární a Staré Město, nadjezd Velehradská v některých případech slouží jako oficiální přestupní body mezi těmito spoji). Autobusové spoje, které míjejí terminál Staré Město, železniční stanice, často alternativně zastavují alespoň v zastávce Staré Město, rozcestí k železniční stanici 0,4 km. Problematická je však návaznost autobusové a železniční dopravy. I kapacita pro parkování je vzhledem k velkému významu dopravního terminálu podceněna.

4

Špílov

V této oblasti přechází individuální obytná zástavba do průmyslové zóny s prodejnou stavebnin Tradix. Nelze opomenout ani areál zemědělského družstva Dolina.

Veřejná doprava: Oblast obsluhují pouze příměstské autobusové linky v zastávce Staré Město, Huštěnovská.

5

Finská čtvrť & západní Staré Město

Největší plochu oblasti zabírají rodinné domy. Dále se zde nacházejí drobné obchody, komerční služby, středisko volného času Klubko nebo fotbalový stadion Širůch. V blízkosti oblasti je i skautská klubovna, průmyslový areál Zevos, vodní plocha Čerták a zahrádkářská kolonie.

Veřejná doprava: Oblast obsluhují v zastávkách Staré Město, Finská čtvrť a Staré Město, Sokolovna některé spoje MHD linky 1 a vybrané spoje příměstských linek mezi Uherským Hradištěm a obcemi na severozápad od něj.

6

Centrální Staré Město

Oblasti dominují služby občanské vybavenosti (zejména městský úřad, pošta, základní škola, sokolovna sloužící zároveň jako společensko-kulturní centrum, hřbitov, kostel sv. Michaela Archanděla) a komerční objekty. V části se nachází i obytná zástavba.

Veřejná doprava: Nejdůležitější zastávkou pro oblast je Staré Město, Lidový dům. Zastavují zde některé spoje MHD linky 1 a všechny spoje příměstské autobusové dopravy projíždějící touto zastávkou plus vybrané dálkové autobusové spoje. V zastávce Staré Město, hřbitov zastavují všechny spoje MHD linky 1 na území Starého Města a vybrané spoje příměstské autobusové dopravy. Na západním okraji oblasti je i zastávka Staré Město, sokolovna, obsluhovaná některými spoji MHD linky 1 a některými spoji příměstské autobusové dopravy.

7

Luční čtvrť & náměstí Velké Moravy

Nachází se zde moderní kostel sv. Ducha, muzeum s památníkem Velké Moravy a event centrem města. Kromě toho oblast zahrnuje rodinné domy, architektonicky mimořádně povedenou bytovou zástavbu a komerční objekty.

Veřejná doprava: Oblast obsluhují některé spoje MHD linky 1 a některé příměstské autobusové linky díky zastávce Staré Město, náměstí Velké Moravy.

8

Štěpnice & Kunovský les

Největší sídliště v souměstí Štěpnice (známé též jako Mojmír II) – trvale zde žije kolem 3800 obyvatel. Zároveň dochází k nové bytové výstavbě ve velké části oblasti. Kromě bytů jsou ve Štěpnicích komerční objekty, objekty občanské vybavenosti, dvě mateřské školy, střední odborné učiliště, domov pro seniory a zahrádkářská kolonie. Opomenout nelze ani význam oblasti

jako hlavní vstupní brány do Kunovského lesa – významné rekreační i sportovní oblasti s jednou z nejstarších cyklostezek v souměstí.

Veřejná doprava: Štěpnice obsluhuje MHD linka 7 v zastávkách Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahradky; Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahradní a Uherské Hradiště, Štěpnice, u Olšávky. Urbanistická studie rozvoje Štěpnice obsahuje plán na vybudování další zastávky v blízkosti domova pro seniory.

9

Mojmír

Urbanisticky netradiční sídliště z 50. let 20. století s velkým množstvím veřejné zeleně je protkáno poměrně úzkými komunikacemi. Primární funkcí je zde bydlení v kombinaci činžovních domů a vilové zástavby. V oblasti se nachází základní škola Za Alejí s přílehlými sportovišti, několik komerčních objektů občanské vybavenosti, externí budovy Střední odborné školy a Gymnázia Staré Město, jedna z budov městského úřadu (dopravní agendy) i dočasné pracoviště Základní umělecké školy po dobu rekonstrukce její hlavní budovy na Mariánském náměstí.

Veřejná doprava: Zastávky MHD linky 7 (Uherské Hradiště, Purkyňova; Uherské Hradiště, nemocnice; Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahradky; Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahradní) jsou z některých částí Mojmiru relativně dobře dostupné, část Mojmiru však zůstává bez obsluhy veřejnou dopravou. Výhodou vybraných částí je alespoň pěší dostupnost železniční stanice Uherské Hradiště.

10

Stará Tenice

Sídliště Stará Tenice (cca 1000 trvalých obyvatel) na malé ploše kombinuje bytovou zástavbu z 50. a 70. let 20. století i rodinné domy. V oblasti se nacházejí také komerční objekty a objekty občanské vybavenosti (dům odborových svazů, sídlo Povodí Moravy, rozestavěný polyfunkční dům); díky průchodu pod železniční tratí je oblast dobře pěšky propojená se sídlištěm Mojmír. Na okraji Staré Tenice lze najít i přístup k přístavišti.

Veřejná doprava: Oblast Staré Tenice je od roku 2007 kompletně odříznuta od všech druhů veřejné dopravy (ani dříve však její dostupnost nebyla vyhovující).

11

Rybárny

Oblast na rozhraní Uherského Hradiště a Starého Města s převažující individuální obytnou zástavbou (spolu s byty cca 400 trvalých obyvatel), několika komerčními objekty a přístavištěm na Baťově kanále.

Veřejná doprava: Rybárny nejsou obslouženy žádnými druhy veřejné dopravy.

12

Obchodní zóna Staré Město

Největší (a stále se rozrůstající) obchodní zóna v souměstí (Albert hypermarket a přílehlé obchody; Lidl; Uni Hobby; areál Stop Shop – Jysk, Baťa, Kik, Okay, Gate, ...; Planeo; Sportisimo, Deichmann a další).

Veřejná doprava: Po pauze v letech 2008 až 2013 (do roku 2008 existovala linka z autobusového nádraží, jejíž provoz financoval tehdejší Interspar) začala být zóna opět dostupná veřejnou dopravou. Jezdí tu některé spoje MHD linky 4; ať už z/do Jarošova, nebo jen z/do oblasti autobusového nádraží.

13

Uherskohradištská nemocnice a její bývalý areál

Kromě nemocnice (dopravně je samozřejmě důležitá jak pro pacienty, tak pro pracující personál) se v areálu kolem ikonického věžového vodojemu nachází i několik bytových domů. V současnosti dochází k velkým změnám v celé oblasti: objekty nemocnice se přeskupují; v roce 2013 Město Uherské Hradiště vypsal architektonickou soutěž na návrh využití uvolněného prostoru. Vítězný návrh studia PP Architects počítá s polyfunkčním využitím a bouřlivým rozvojem celého území, s čímž souvisí i nutnost řešení napojení MHD do areálu ve střednědobé budoucnosti. Plánované silniční propojení s ulicí Průmyslovou a výhledově i obchvatem města může přinést zajímavé nové možnosti vedení linek veřejné dopravy.

Veřejná doprava: Od roku 2014 byla zastávka MHD linky 7 Uherské Hradiště, nemocnice přesunuta blíže k nově otevřenému centrálnímu objektu Uherskohradištské nemocnice; na místě původní zastávky (nově pod názvem Uherské Hradiště, Purkyňova) zastavují stále spoje linky 7. Bohužel se zastavování v těchto dvou zastávkách liší dle denní doby a mate nepravidelné cestující.

14

Centrum

Nejfrekventovanější a nejvýznamnější oblast celého souměstí. Administrativní, obchodní a kulturní středisko velké aglomerace. Relativně kompaktní plocha plní všechny funkce, za kterými se lidé dopravují. V centru Uherského Hradiště se nacházejí úřady (několik budov Městského úřadu Uherské Hradiště, Okresní soud v Uherském Hradišti, Úřad práce, Okresní správa sociálního zabezpečení, finanční úřad, státní policie, městská policie, ...), kulturní objekty (Klub kultury, Slovácké divadlo, Galerie Slováckého muzea, Městské informační centrum, stálá expozice o historii města, Reduta, Knihovna BBB), služby občanské vybavenosti (ordinace, pošta, ...), komerční služby (banky, pojišťovny, restaurace a kavárny, ...), parky, obchody, byty, rodinné domy, kostel sv. Františka Xaverského, kostel Zvěstování Panny Marie, Základní umělecká škola Uherské Hradiště (nyní v rekonstrukci), konkurenční Slovácká základní umělecká škola, Střední umělecko-průmyslová škola, Základní škola UNESCO s rozšířenou výukou jazyků, Gymnázium Uherské Hradiště, největší střední škola ve Zlínském kraji SŠPHZ, Obchodní akademie, mateřská škola, záchytná parkoviště a neposlední řadě železniční stanice Uherské Hradiště a uherskohradištské autobusové nádraží.

Veřejná doprava: Vzhledem k důležitosti oblasti je obsluha veřejnou dopravou velmi limitovaná. Na severovýchodním okraji oblasti se nachází autobusové nádraží – jediné místo, kde lze nastoupit nebo vystoupit z veřejné autobusové dopravy (ať už MHD – všechny linky tu zastavují a obvykle i začínají a končí, příměstské nebo dálkové). Tento fakt způsobuje, že polovina plochy celého centra není v optimální docházkové vzdálenosti (do 400 m) od zastávky MHD – přitom ve srovnatelných městech České

republiky je až na absolutní výjimky každý bod centrální oblasti do 200 m od MHD. 800 m jihozápadně od autobusového nádraží se nachází železniční stanice Uherské Hradiště – významný uzel regionální železniční dopravy i stanoviště pro rychlíkové spoje, vzdálený méně než 300 m od nejfrekventovanějšího bodu souměstí – Masarykova náměstí. Bohužel u této stanice neexistují žádné přestupní vazby na jiné druhy veřejné dopravy (pouze tři záchytná parkoviště a nyní již neuzamykatelné boxy pro jízdní kola) – zastávka MHD (i když i do té doby téměř bez obsluhy spoji) Uherské Hradiště, železniční stanice byla zrušena v roce 2007.

15

Tůně

Sídliště s činžovními domy převážně z 50. let 20. století (cca 1000 obyvatel) v těsné blízkosti centra města.

Veřejná doprava: Tůně jsou relativně dobře dopravně dostupné díky blízkosti autobusového nádraží.

16

Bývalá kasárna & Záповěď

Začátkem 21. století došlo k celkové revitalizaci původního areálu kasáren – vznikla tu bytová výstavba, komerční objekty, vysokoškolský areál s kolejemi (Univerzita Tomáše Bati a Vysoká škola Báňská – technická univerzita Ostrava), park, obchodní zóna Kaufland; na okraji oblasti se nachází ulice Na Záповědi se zástavbou rodinných domů a malou zahrádkářskou kolonií.

Veřejná doprava: Přestože oblast míjejí jak linky MHD 3, 5 a 4, tak příměstské autobusové spoje, neexistuje zde zastávka. Velmi omezeně tak k obsluze oblasti slouží autobusové nádraží a zastávka Uherské Hradiště, Mařatice, dolní konec.

17

Průmyslové zóny Mesit & Jaktáře

Rozsáhlý areál vzniklý „srůstem“ dvou průmyslových zón. Důležité středisko zaměstnanosti (závod OTMA společnosti Hamé, technologické a strojírenské firmy v areálu Mesit včetně středního odborného učiliště, Sběrné suroviny UH, Forschner, Schlote-Automotive, Synot).

Veřejná doprava: Primárně slouží k obsluze území MHD linka 4 zastavující v zastávkách Uherské Hradiště, Mařatice, Mesit a Uherské Hradiště, Mařatice, Jaktáře. Zastavují zde i vybrané spoje příměstských autobusových linek.

18

Jarošov

Místní část Uherského Hradiště spíše venkovského uspořádání – převažuje zástavba rodinných domů doplněná o základní služby občanské vybavenosti (včetně kostela Panny Marie Růžencové), v Jarošově se nachází i domov pro seniory a několik průmyslových podniků, např. továrna na výtahy společnosti Výtahy Vymyslický nebo Kovostal. V roce 2012 proběhlo referendum o jeho osamostatnění, v němž nakonec zvítězilo setrvání jako součást Uherského Hradiště. Dominantou Jarošova je mohutný areál bývalého pivovaru – Město Uherské Hradiště spolu s novým vlastníkem části objektu, zmiňovanou firmou Výtahy Vymyslický, připravuje urbanistickou

konceptu přebudování areálu na plnohodnotnou součást města. Začátkem roku 2017 byl také zprovozněn nový pivovar 750 m od původního, využívající legendární značky Jarošovské pivo.

Veřejná doprava: Nejfrekventovanější autobusovou zastávkou je Uherské Hradiště, Jarošov, pivovar – zastavují zde jak spoje MHD linky 4, tak vybrané spoje příměstské dopravy. Další zastávky v oblasti: Uherské Hradiště, Jarošov, U Bagru (MHD linka 4 + příměstská doprava); Uherské Hradiště, Jarošov, náves (MHD linka 4); Uherské Hradiště, Jarošov, Blaně (v těsné blízkosti areálu Kovostal, pouze příměstské linky).

19

Sídliště Louky

Nejodlehlejší sídliště v souměstí, na jeho severovýchodním okraji, součástí místní části Jarošov. V 90. letech 20. století zde přibyl jeden blok domů s uličním parterem s komerčními službami.

Veřejná doprava: Louky obsluhuje MHD linka 4. Zlepšení frekvence MHD v této oblasti je velkou příležitostí pro zvýšení její atraktivity.

20

Průmyslová ulice

Průmyslová ulice je železničním přejezdem rozdělena na dvě zcela odlišné využívané části (skutečně průmyslová vs. obytná). Popisovaná oblast zahrnuje pouze ryze průmyslovou část. Své areály a provozovny tu má mnoho komerčních společností, v ulici sídlí i technické služby Hrates a.s., bytové družstvo Slovácko nebo Sběrné suroviny UH. Primárním účelem dopravy do oblasti je samozřejmě zaměstnání, kromě toho oblast zahrnuje i zástavbu samostatnými soukromými garážemi. Jihozápadní konec ulice slouží částečně jako vzdálená vstupní brána do Kunovského lesa. Město Uherské Hradiště usiluje o napojení ulice na obchvat města – silnici 1. třídy I/50 – a vytvoření nové větve v blízkosti stávajícího železničního přejezdu přes další průmyslové areály přímo k prodejně Lidl na třídě Malinovského – tak, aby se potenciálně frekventovaná komunikace vyhnula právě obytné části stávající ulice Průmyslové.

Veřejná doprava: V současnosti je průmyslová část Průmyslové ulice bez jakékoli obsluhy veřejnou dopravou. Vedení linek MHD touto oblastí je za stávajících podmínek velmi problematické především z důvodu sleposti ulice. Obrovskou příležitostí pro rozvoj MHD v oblasti je však právě zmiňované plánované napojení na obchvat i integrace areálu bývalé nemocnice do města.

21

Jižně centrální Hradiště

Tato oblast („South Central U.H.“) v bezprostřední blízkosti centra nemá ustálené označení. Převažuje zde obytná zástavba (rodinné domy i bytové domy; celkem cca 2300 trvalých obyvatel), kolem náměstí Republiky a třídy Malinovského jsou i komerční služby, v ulici Boženy Němcové pak sídlo hasičů, dále mateřská škola v ulici Svatováclavské nebo zahrádkářské a garážové kolonie u železniční trati.

Veřejná doprava: Části oblasti blíže k třídě Malinovského jsou obslouženy výrazně lépe než zbytek (např. ulice Svatováclavská a okolí). V zastávkách Uherské Hradiště, Boženy Němcové a Uherské Hradiště, garáže ČSAD zastavují spoje linek MHD 1, 2, 3, 5, 6 a příměstských linek. Do oblasti spadá

i zastávka Uherské Hradiště, Jiřího z Poděbrad, jejíž význam je však sporný: zastavují zde spoje linky 7 pouze ve směru do Štěpnic; v opačném směru linka najede vzdálenost 1,6 km bez jediného zastavení.

22

Stonky & sídliště Pod Svahy

Z původně spíše průmyslové čtvrti Stonky se po ukončení provozu konzerváren a továrny na židle stala primárně rezidenční oblast s převažující bytovou zástavbou. Podobu oblasti ovlivnilo i otevření hypermarketu Tesco v roce 2005. Součástí oblasti je také sídliště Pod Svahy (400 trvalých obyvatel), mateřská škola, sochařský ateliér umělecko-průmyslové školy a některé menší obchody či sídla a provozovny komerčních firem (Zahradnictví Pod Svahy, ...).

Veřejná doprava: Stejně jako v případě jižně centrálního Hradiště jsou i zde velké rozdíly v obsluze jednotlivých částí oblasti veřejnou dopravou v závislosti na vzdálenosti od třídy Malinovského. Jediné zastávky MHD (a příměstské dopravy) se nacházejí právě na této třídě (Uherské Hradiště, Boženy Němcové a Uherské Hradiště, garáže ČSAD). Úplně odříznuté od veřejné dopravy je právě sídliště Pod Svahy. Potenciální obsluha MHD je však velmi limitovaná úzkým profilem ulice 28. října. Přestože Město Uherské Hradiště plánuje mírné rozšíření komunikace, stále nebude stačit pro plynulý provoz autobusů standardní šířky.

23

Náměstí Míru & sportoviště

Kino Hvězda, klub Mír, Slovácké muzeum, park Smetanovy sady, Slovácká buda, fotbalový a atletický stadion, aquapark, sportovní hala, Základní škola sportovní, skatepark, zimní stadion, dopravní hřiště, ... Tato oblast je nabitá body zájmu! Děti, kultura, sport!

Veřejná doprava: Území velmi omezeně obsluhuje zastávka MHD (linky 3 a 5) Uherské Hradiště, Mařatice, dolní konec nebo autobusové nádraží (pouze malé části oblasti jsou v dobré docházkové vzdálenosti), vzhledem k významu území je však dostupnost veřejné dopravy nedostatečná. Ulicí Sokolovskou a třídou Malinovského projíždí obrovské množství linek MHD i příměstských linek, chybějí však zastávky využitelné pro náměstí Míru & sportoviště.

24

Na Rybníku

Minisídliště s mateřskou školou a ryze socialistickým, avšak architektonicky ceněným a zajímavým, „náměstíčkem“ obklopeným obchody. Navzdory velmi malé ploše zde trvale pobývá cca 600 obyvatel.

Veřejná doprava: Území obsluhuje zastávka MHD Mařatice, dolní konec (linky 3 a 5).

25

Mařatice

Jedna z místních částí Uherského Hradiště, v tomto dokumentu rozdělená na přibližně tři oblasti. Tato z nich čítá cca 4000 trvalých obyvatel a je také jednou z rozvojových oblastí města. Především zástavba rodinných domů se stále rozrůstá na severovýchod a východ. V Mařaticích převažuje rezidenční funkce doplněná o veřejné instituce, komerční objekty, školy, sportoviště

a kulturní dům. Důležitou součástí je i velký hřbitov a kostel Nanebevzetí Panny Marie.

Veřejná doprava: Mařatice obsluhují okružní linky MHD 3 a 5 (zastávky Uherské Hradiště, Mařatice, dolní konec; Uherské Hradiště, Mařatice, škola; Uherské Hradiště, Mařatice, hřbitov – pouze vybrané spoje; Uherské Hradiště, Mařatice, horní konec a Uherské Hradiště, Mařatice, Rudy Kubíčka) a zejména kopcovitost území tomuto druhu dopravy přeje. Prostor u vstupu na hřbitov a do kostela velmi brzy projde revitalizací zahrnující kompletní opravu autobusové točny.

26

Vinohradská & Rochus

Toto území je součástí místní části Mařatice. Vinohradská ulice je turisticky atraktivní a obecně unikátní a cenná pro svou nezaměnitelnou atmosféru a koncentraci tradičních vinných sklepů. Bouřlivým vývojem prochází i Park Rochus s turistickým potenciálem. Kromě toho se v oblasti nacházejí především rodinné domy a stezka k rozhledně Rovnina.

Veřejná doprava: Oblast téměř není obslužena veřejnou dopravou. Severozápadní část není příliš vzdálená od zastávek Uherské Hradiště, Mařatice, Jaktáře; Uherské Hradiště, Mařatice, Mesit nebo Uherské Hradiště, Mařatice, dolní konec. Ve většinovém zbytku oblasti je však pro úzký profil ulice Vinohradské velmi těžké případně zajistit obsluhu veřejnou dopravou. Jihovýchodní konec oblasti alespoň částečně obsluhuje zastávka Uherské Hradiště, Mařatice, hřbitov.

27

Průmyslová zóna Malinovského

Oblasti dominuje areál ČSAD Uherské Hradiště, kromě něj se zde nachází mnoho komerčních objektů, skladů a provozoven. Od roku 2006 zde stojí i maloobchodní prodejna Lidl.

Veřejná doprava: Nejdůležitější pro oblast je zastávka Uherské Hradiště, garáže ČSAD s linkami MHD 1, 2, 3, 5, 6 a nespočtem příměstských linek.

28

Výšina svatého Metoděje

Archeologické naleziště Špitálky se základy velkomoravského kostela, známé též jako Sadská výšina nebo Výšina svatého Metoděje, je oblíbenou vycházkovou a rekreační oblastí souměstí. Město má k dispozici architektonicky velmi zdařilý plán na budoucí vybudování muzea a celkovou revitalizaci nesporně cenné lokality. V roce 2013 tu při příležitosti 1150. výročí příchodu svatých Cyrila a Metoděje na Moravu přibyla alternativní přístupová cesta a vkusný mobiliář. Místo je také občasným dějištěm kulturních akcí.

Veřejná doprava: Vzhledem k podstatě území zde neexistuje silniční infrastruktura. Potenciál dostatečně dopravně obsloužit území má však příznačně pojmenovaná zastávka Uherské Hradiště, Sady, Špitálky; případně Uherské Hradiště, Sady, rozcestí.

29

Sídliště Východ

Druhé nejlidnatější sídliště (v současnosti cca 3200 trvalých obyvatel) v souměstí, vysoko na kopci, oficiálně součástí místní části Mařatice.

Převažuje, přirozeně, bytová zástavba; nechybějí ani rodinné domy, občanská vybavenost, komerční objekty, základní škola nebo mateřská škola. Stejně jako v případě Štěpnic se jedná o jednu z rozvojových oblastí, do budoucna se počítá se „srůstem“ zástavby sídliště Východ se Sady a vznikem nejdříve cyklostezky, později i silnice, spojující tyto dvě oblasti. Právě projektovaná nová oblast jihu sídliště počítá i s možností zajištění autobusů MHD, které obsluhují zbytek Východu.

Veřejná doprava: Hlavní zastávkou MHD pro obsluhu území sídliště je Uherské Hradiště, Mařatice, Derflanská (protisměrné okružní linky 3 a 5). Dále i Uherské Hradiště, Mařatice, ZŠ Větrná (vybrané spoje linky 5) a Uherské Hradiště, Mařatice, Rudy Kubíčka (linky 3 a 5).

30

Obchodní zóna Kunovice

Vše začalo v roce 1997, kdy došlo k otevření supermarketu Coop Slovácko, v té době největšího supermarketu na Slovácku. V roce 2001 přibyla i výrazně větší Hypernova (dnes Albert hypermarket) s přílehlými menšími obchody. Od roku 2004 celé oblasti dominuje estakáda silničního obchvatu Uherského Hradiště.

Veřejná doprava: V oblasti se nachází zastávka Kunovice, rozcestí k železniční stanici 0,5 km, na níž zastavují spoje MHD linky 1 obsluhující Kunovice a nespočet příměstských i dálkových autobusů. Ve směru od centra je používání zastávky pohodlné; ve směru do centra však využití komplikuje pro chodce nepraktický přechod přes silnici I/55 a asymetricky rozmístěné směry zastávky. V blízkosti parkoviště Albert hypermarketu se nachází infrastruktura již nepoužívané autobusové zastávky dnes již také zrušené speciální linky sponzorované tehdejší Hypernovou.

31

Za Olšávkou & Na Drahách

Oblast na pomezí Uherského Hradiště a Kunovic, v okolí železniční stanice Kunovice (kolejiště stanice s nástupištěm leží oficiálně na území Uherského Hradiště; výpravní budova na území Kunovic). Převažuje průmyslový charakter (společnosti AVX, Hamé, Hobas, Slovácké vodárny a kanalizace), dále v oblasti najdeme rodinné domy, několik prodejen (Penny Market, Hamka, ...), komerční objekty a objekty občanské vybavenosti.

Veřejná doprava: Nejdůležitější je pro oblast právě zmiňovaná železniční stanice Kunovice – jedná se de facto o jedinou oblast v dobré pěší dostupnosti stanice (nejpalčivějším problémem stanice je právě její odříznutí od jiných oblastí a špatná návaznost na další veřejnou dopravu). Ve stanici zastavují spěšné a osobní vlaky, od GVD 2017 je bohužel opět hojně využívaná ryze technicky i pro přestupy mezi spoji. Kromě železnice oblast obsluhuje i autobusová zastávka Kunovice, rozcestí k železniční stanici 0,5 km (MHD linky 1, 2 a 6 + příměstské linky + několik dálkových spojů). Ve směru do centra Uherského Hradiště je přístup k ní výrazně snazší než v případě směru od centra (zde přístup komplikuje poměrně vzdálený přechod pro chodce a asymetricky položené směry zastávky). K obsluze severní části oblasti slouží i autobusové zastávky Uherské Hradiště, Sady, Špitálky a Uherské Hradiště, Sady, rozcestí (MHD linky 2, 3, 5 a 6). Raritou oblasti je rovněž „tajná“ zastávka autobusů Kunovice, železniční stanice. Obsluhují ji dva účelové spoje MHD atypických trasování každý pracovní den před šestou hodinou ránní. Zastávka není na místě nijak označena a v jejím jízdním řádu

není dostatečná doba na přestup z vlaku (přestože reálně autobus vyčkává příchodu cestujících), proto je velmi obtížné spojení najít.

32

Sady

Jedna z místních částí Uherského Hradiště (trvale zde žije 1200 obyvatel) venkovského charakteru. Převažuje obytná zástavba; kromě toho zde sídlí několik firem, nechybí kostel Narození Panny Marie s přilehlým hřbitovem nebo kulturní dům. Na rozhraní Sadů a Vések se nachází také rozlehlá prodejna rostlin, dřevin a zahradních potřeb; tato část je také rozvojovou oblastí s probíhající výstavbou rodinných domů. Do budoucna se očekává postupný „srůst“ zástavby Sadů a Vések.

Veřejná doprava: Sady obsluhují především protisměrné polookružní linky MHD 2 a 6, některé spoje příměstských autobusových linek; v nouzi lze využít i pěšího (avšak poměrně dlouhého; 1 km z centra Sadů) přístupu k železniční stanici Kunovice ulicemi Železniční a Na Drahách. Problematická je právě obsluha protisměrnými polookružními linkami. Zatímco v případě od centra vzdálenějších Vések a Míkovic trvá cesta do centra i z centra linkami 2 i 6 srovnatelně dlouho; z centrální části Sadů je však pro cesty do centra vhodná jen linka 6 (8 minut cesty) – linkou 2 trvá cesta 22 minut. Pro cesty z centra do Sadů je, analogicky, situace obdobná. V praxi to znamená, že oproti Věskám a Míkovcím je obsluha Sadů autobusovými spoji na poloviční úrovni. Rozdíl v kvalitě veřejné dopravy ještě navíc prohlubuje dobrá návaznost Vések a Míkovic na železnici.

33

Průmyslová zóna Let

V zóně se nachází jeden z největších zaměstnavatelů regionu – výrobce letadel Let Kunovice – Aircraft Industries. Nechybějí ani další firmy (Czech Sports Aircraft, mrazírny Rochus, ...), střední odborné učiliště nebo oficiální přístup k osobnímu terminálu mezinárodního civilního letiště UHE/LKKU (dnes slouží jen pro odbavování soukromých letů). Oblast průmyslové zóny zároveň slouží jako jedna ze vstupních bran do Kunovského lesa, v oblasti je i několik cyklostezek.

Veřejná doprava: Dopravní obslužnost veřejnou dopravou zajišťují v pracovní dny vybrané spoje příměstských linek a vybrané spoje MHD linky 1. Přímo do průmyslové zóny vede i 2,7 km dlouhá železniční trať (v minulosti využívaná pro specifickou osobní i nákladní dopravu, dnes bez provozu) od zastávky Kunovice zastávka. Část trasy (ta ve správě SŽDC) je v provozuschopném stavu; část spravovaná společností Let Kunovice – Aircraft Industries je však již zchátralá.

34

Bělínka

Jedna z rozvojových oblastí souměstí plnicí především funkci bydlení. V oblasti se nachází i fotbalové hřiště, areál jízdy králů (časté dějiště kulturních akcí) nebo ústav sociální péče pro mládež.

Veřejná doprava: V oblasti se nachází autobusová zastávka Kunovice, Na Bělince. Její nevýhodou je však velká vzdálenost mezi jednotlivými směry – konkrétně 550 m. Matoucí je také špatně uvedená poloha směru do centra v celostátním informačním systému jízdních řádů (mapové a navigační aplikace pro plánování cest veřejnou dopravou zde kvůli tomu nefungují

přesně). Částečně slouží k obsluze oblasti i zastávka Kunovice, Panská. V obou zastávkách zastavují některé spoje MHD linky 1 a vybrané příměstské spoje, avšak pouze v pracovních dnech. O víkendech a svátcích je oblast kompletně bez obsluhy veřejnou dopravou.

35

Strhanec

Oblast tvoří zástavba rodinných domů na obou březích řeky Olšavy západně od silnice I/55.

Veřejná doprava: Obsluhu zajišťují částečně zastávky autobusů Kunovice, Na Rynku a Kunovice, Na Bělince (MHD i příměstské spoje; v případě zastávky Kunovice, Na Bělince jezdí spoje pouze v pracovní dny), většina území oblasti je však bez obsluhy veřejnou dopravou.

36

Na Řádku & Olšavní

Převážně zástavba rodinných domů na obou březích řeky Olšavy východně od silnice I/55.

Veřejná doprava: K obsluze velmi malé části na západě oblasti slouží zastávka autobusů Kunovice, Na Rynku (MHD linky 1, 2 a 6 + příměstská a dálková autobusová doprava), zbytek oblasti je však bez obsluhy veřejnou dopravou.

37

Vésky

Oficiální místní část Uherského Hradiště, uspořádání oblasti je spíše venkovského charakteru. Převažuje obytná funkce (600 trvalých obyvatel), ve Veskách se nachází i kulturní dům a hasičská zbrojnice i některé skvosty slovácké lidové architektury.

Veřejná doprava: Ve Veskách se nacházejí autobusové zastávky Uherské Hradiště, Vésky, horní konec a Uherské Hradiště, Vésky, střed. Obsluhují je protisměrné polookružní linky MHD 2 a 6 a vybrané spoje příměstských linek. Nedaleko zastávky Uherské Hradiště, Vésky, střed je i železniční zastávka Vésky, která dopravní obslužnost ještě zlepšuje.

38

Centrální Kunovice

Polyfunkční oblast kolem centra města Kunovice. Nachází se zde městský úřad, knihovna, soukromá střední škola, kulturní centrum a podnikatelský inkubátor Panský dvůr, kostel svatého Petra a Pavla, rodinné domy, byty a nespočet komerčních a dalších objektů občanské vybavenosti.

Veřejná doprava: Obsluhu zajišťuje autobusová zastávka Kunovice, Na Rynku (linky MHD 1, 2 a 6 + příměstské linky) a železniční zastávka Kunovice zastávka. Další autobusové zastávky důležité pro oblast jsou Kunovice, škola, Kunovice, Panská a Kunovice, Lidická.

39

Lidická

Obytná zástavba kolem ulice Lidická ve východní části Kunovic. Navíc se zde nachází hřbitov, sportoviště i několik komerčních objektů a objektů občanské vybavenosti.

Veřejná doprava: Hlavní autobusovou zastávkou sloužící k obsluze území je zastávka Kunovice, Lidická (MHD linky 2 a 6 + vybrané příměstské spoje). Východní a jihovýchodní část oblasti však trpí velkými docházkovými vzdálenostmi k zastávkám veřejné dopravy.

40

Kunovské koupaliště & lihovar

Řídce zastavěná oblast mezi východními Kunovicemi a uherskohradištskou místní částí Míkovice. Nachází se zde lihovar Slovliker a v letní sezóně využívané nekryté koupaliště.

Veřejná doprava: V oblasti je autobusová zastávka Kunovice, koupaliště (pro MHD linky 2 a 6) v těsné blízkosti vstupu do areálu lihovaru. Od koupaliště je zastávka vzdálena 1 km.

41

Míkovice

Místní část na východě Uherského Hradiště (cca 1000 trvalých obyvatel) s převažující obytnou funkcí. V Míkovicích se nachází i kulturní dům, knihovna, základní občanská vybavenost, hřbitov a kaple sv. Anežky České.

Veřejná doprava: V Míkovicích se nacházejí autobusové zastávky Uherské Hradiště, Míkovice, Hlavní (linky MHD 2 a 6 + vybrané příměstské spoje) a Uherské Hradiště, Míkovice, Na Příkopě (pouze vybrané příměstské spoje). K obsluze území slouží i železniční zastávka Vésy přístupná pěším podchodem pod silnicí I/50.

42

Letecké muzeum & aeroklub

Venkovní letecké muzeum a Slovácký aeroklub (nabízející veřejnosti i vyhlídkové lety a seskoky padákem) jsou oblíbenými, převážně sezónními, turistickými destinacemi celého souměstí. Kromě toho je v oblasti několik hi-tech zaměstnavatelů v oblasti leteckého průmyslu (např. Evector) a cyklostezka spojující Uherské Hradiště s Veselím nad Moravou.

Veřejná doprava: K obsluze území slouží především železniční zastávka Kunovice zastávka a autobusové zastávky Kunovice, škola (MHD linka 1 + vybrané příměstské spoje), částečně i Kunovice, Novoveská (MHD linka 1 + vybrané příměstské spoje).

43

Jižní Kunovice

Rozsáhlá obytná oblast (převažují rodinné domy) v jižní části souměstí. V oblasti se nachází také základní škola, soukromá vysoká škola a několik komerčních objektů.

Veřejná doprava: Oblast obsluhují autobusové zastávky Kunovice, škola (MHD linka 1 + vybrané příměstské spoje), Kunovice, Novoveská (MHD linka 1 + vybrané příměstské spoje), Kunovice, Osvobození (pouze příměstské spoje) i železniční zastávka Kunovice zastávka. Pro podstatnou část oblasti je bohužel veřejná doprava špatně dostupná.

Minisídliště Novoveská

Blok činžovních domů v mírném kopci na samotném jižním okraji souměstí.

Veřejná doprava: V oblasti se nachází autobusová zastávka Kunovice, Novoveská (MHD linka 1 + vybrané příměstské spoje). K výraznému zlepšení dostupnosti veřejné dopravy na tomto minisídlišti došlo na přelomu let 2011 a 2012, kdy byla zprovozněna tato autobusová zastávka i ve směru od centra – od té doby zde kromě spojů MHD zastavují i příměstské spoje v obou směrech (do konce roku 2011 bylo možné pro cesty z centra využívat jen několik spojů MHD linky 1 ukončených na jihu Kunovic – po otočení autobusu na točně Kunovice, úpravna vody, resp. Kunovice, Petříkovec, bylo možné pro výstup použít nástupní zastávku pro směr do centra).

Agrokomplex

Hlavním cílem dopravy do této oblasti je zaměstnání. Daleko za souvislou městskou zástavbou se nachází ještě obytná osada Nový Dvůr, která je však stále oficiálně na území Kunovic.

Veřejná doprava: Oblast obsluhuje zastávka příměstské autobusové dopravy Kunovice, Osvobození. Dále zmiňovanou oblast Nový Dvůr obsluhuje zastávka Kunovice, Nový Dvůr, rovněž se spoji příměstské dopravy.

Základy fungování veřejné dopravy na Uherskohradištsku

V souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice funguje systém městské hromadné (autobusové) dopravy provozovaný dopravcem ČSAD BUS Uherské Hradiště, rozsáhlá síť příměstských autobusových linek v závazku veřejné služby (provozovaná především také dopravcem ČSAD BUS Uherské Hradiště), komerční příměstská linka dopravce ČSAD Hodonín, komerční dálkové a meziměstské linky několika dalších dopravců a v neposlední řadě také rozvinutá železniční doprava v síti SŽDC: jak příměstská, regionální, meziměstská, dálková, tak mezinárodní. Kromě vlakových spojů v závazku veřejné služby (financovaných Zlínským krajem v případě vlaků kategorií osobní a spěšný a Ministerstvem dopravy v případě rychlíků vyšší kvality, expresů a vlaků EuroCity) provozovaných Českými drahami souměstí obsluhuje i několik komerčních vlakových spojů dopravců LEO Express, RegioJet (končící k prosinci 2017) a Arriva vlaky. V této kapitole podrobně rozeberu fungování těchto druhů veřejné dopravy a jejich provázanost. Avšak nejprve nějaká statistická data...

Cestování v rámci souměstí

Pro cesty veřejnou dopravou v rámci souměstí slouží primárně systém MHD doplněný příměstskými autobusovými spoji a železničními spoji (přímo na území souměstí se nachází pět železničních stanic, resp. zastávek). Následující tabulka dokumentuje podíly jednotlivých způsobů dopravy pro cesty v rámci území souměstí (tabulka pochází z Generelu dopravy, který shromáždil data z několika průzkumů v posledních letech a doplnil je i o data z vlastního průzkumu zpracovatele, viz poslední sloupec).

Parametr	Jednotka	Data z průzkumu 2009	Data z průzkumu 2011	Data z průzkumu 2013	Data z průzkumu 2014–2015
Realizátor průzkumu	Organizace	TIMUR (Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj)	TIMUR (Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj)	TIMUR (Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj)	UDIMO (zpracovatel Generelu dopravy)
Období realizace průzkumu	Měsíce	Duben až květen	Duben až květen	Duben až květen	Říjen až květen s výjimkou prosince
Hybnost obyvatelstva	Průměrný počet cest v rámci souměstí za den na obyvatele	2,30	2,72	2,60	2,19
Podíl cest do školy	%	5,7	7,4	7,4	10,5
Podíl cest do práce	%	27,6	18,6	22,9	22,4
Podíl cest za rekreací	%	12,7	10,4	8,9	9,8
Podíl cest za nákupy	%	16,5	14,8	12,7	12,6
Podíl cest domů	%	37,4	48,8	45,2	42,5
Obsazenost auta u cest autem	Průměrný počet osob na vozidlo	1,75	1,59	1,49	1,24
Podíl cest autem	%	36,0	34,0	31,6	48,1
Podíl cest veřejnou dopravou	%	15,1	12,9	15,9	11,8
Podíl cest na kole	%	20,5	22,8	20,3	9,5
Podíl cest pěšky	%	28,4	30,3	32,2	30,6
Celkový podíl udržitelné dopravy	%	64	66	68,4	51,9

Cituji z Generelu dopravy: „Oproti jiným městům v Česku má souměstí významný podíl dopravy na kole. Ten je jeden z nejvyšších v republice. Je to dáno politikou podpory cyklistické dopravy, která je dovolena či tolerována prakticky všude. Naopak souměstí má významně nižší podíl veřejné dopravy oproti srovnatelným městům. To se projevuje zejména v zimních měsících, kdy lidé ve vyšší míře využívají osobní automobily.“ Z průzkumů prováděných ve stejném ročním období (relativně teplých měsících) v různých letech vyplývá příznivý trend zvyšování podílu udržitelné dopravy. Data sbíraná v delším časovém období zahrnujícím i studenější měsíce – např. právě zpracovatelem Generelu dopravy – však ukazují na alarmující zanedbanost veřejné dopravy, pro cesty v rámci souměstí tedy především systému MHD. A zároveň potvrzují vzorce chování popsané v úvodní kapitole. Není-li možné nebo pohodlné jet na kole, lidé se přesunou do osobních aut, protože veřejná doprava není lákavou alternativou (v horších případech ani neexistuje možnost jí využít). Nemohou-li jet autem, necestují vůbec, což ukazuje nižší celková hybnost obyvatelstva. Pro život v městském prostředí je navíc nepříznivý trend snižování obsazenosti aut. Data dokonce ukazují, že podíl využití veřejné dopravy je paradoxně nižší ve studenějších

měsících než v teplejších. Přestože ideální systém veřejné dopravy by měl stejně jako osobní automobil eliminovat nepříjemnosti počasí, nízké pokrytí území zastávkami MHD a poměrně dlouhé intervaly mezi spoji (viz dále) činí i MHD méně použitelnou za deště a chladu.

Zjednodušená verze Vize 25 definovaná v Generelu dopravy nabádá k docílení alespoň 75% podílu udržitelných druhů dopravy (pěší doprava + cyklistická doprava + veřejná doprava). Výborně fungující cyklistická infrastruktura a úctyhodná podpora a propagace cyklodopravy v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích dosažení tohoto cíle v teplých měsících velmi usnadňuje – podle průzkumu z roku 2013 chybí jen 6,6 %, která je třeba „ukousnout“ z automobilové dopravy. Mnohem horší je však situace během studenějších měsíců – chybí minimálně 23,1 %. A neexistuje jiná možnost, než aby z většinové části vzešla právě z podílu veřejné dopravy.

Všechny ukazatele tedy nasvědčují tomu, že veřejná doprava skutečně je tím chybějícím dílkem v dělbě dopravního výkonu. Dokument „Vlastivědný profil Uherského Hradiště“ z dílny Města Uherské Hradiště uvádí: „*Není záměrem města diktovat občanům, zda mají užívat ten či onen způsob dopravy.*“ Zvýšení podílu veřejné dopravy by mělo primárně pramenit z dobrovolné volby obyvatel a návštěvníků. A té lze docílit pouze pozitivními, nikoli negativními (restriktivními), opatřeními: zejména zlepšováním fungování všech druhů veřejné dopravy na základě filosofie popsané v úvodní kapitole a její soustavné a zdařilé propagace. Častým nešvarem organizování systémů veřejné dopravy je zapomínání na pozitivní motivaci těch skupin obyvatel, které jinak k používání veřejné dopravy nic nenutí a které mají k dispozici i další možnosti, ve srovnání s těmi skupinami, které používají veřejnou dopravu z nutnosti. Přitom právě podíl veřejné dopravy chybějící k vytouženým 75 % udržitelné dopravy musí přijít od lidí, kteří se pro použití veřejné dopravy musejí rozhodnout dobrovolně. A jak ukazuje teorie, se kterou pracuje SŽDC, popsána v úvodu dokumentu, až 80 % těchto lidí je možné přesvědčit pozitivními opatřeními.

Přepavní vazby uvnitř regionu Uherskohradištska

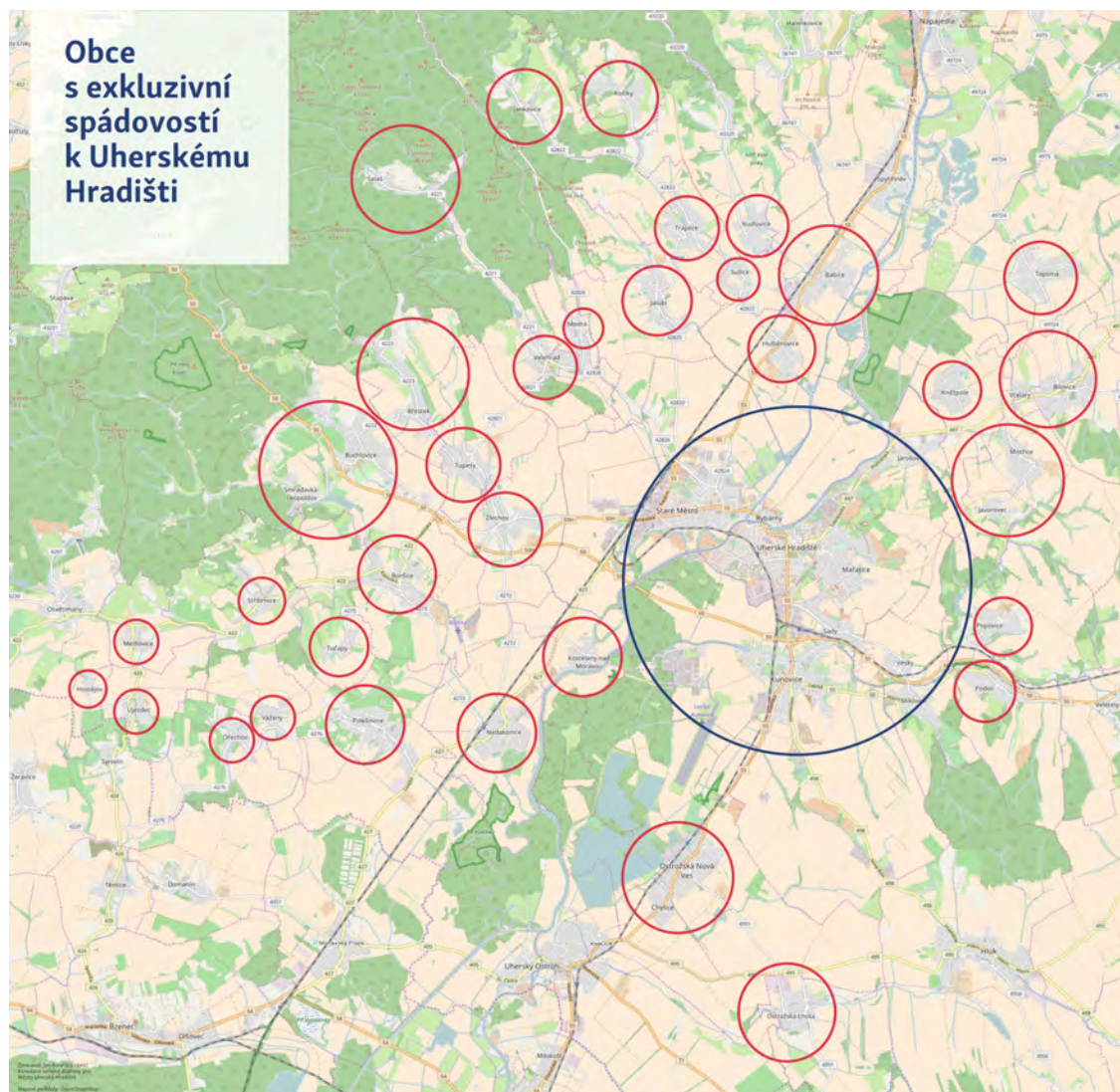
Za region Uherskohradištska budu v této sekci považovat většinu území okresu Uherské Hradiště a blízké části okresů Hodonín, Zlín a Kroměříž.

Extrémně důležité přepravní vazby jsou mezi souměstím a skupinou obcí s exkluzivní spádovostí k Uherskému Hradišti. Právě kvalita veřejné dopravy má vliv na kvalitu života v těchto obcích. A ta se projeví na konkurenceschopnosti celé aglomerace i regionu. Následující tabulka analyzuje kvalitu dopravního spojení obcí s exkluzivní spádovostí k Uherskému Hradišti v pracovní dny. Řazena je dle počtu párů spojů do/ze souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice na 1000 obyvatel. V pravé části tabulky jsou zahrnuty i páry spojů nižší kvality: takové, které obsluhují pouze zastávky s horší pěší dostupností do center obcí nebo vyžadují neúměrné přestupy.

Obce s exkluzivní spádovostí k Uherskému Hradišti: Kvalita dopravního spojení se souměstím Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice v pracovní dny

Obec		Párů spojů do/z UH za den				Párů spojů do/z UH za den (zahrnutý spoje nižší kvality)			
Název	Počet obyvatel	Autobus	Vlak	Celkem	Na 1000 obyvatel	Autobus	Vlak	Celkem	Na 1000 obyvatel
Hostějov	38	2	0	2	52,63	2	0	2	52,63
Podolí	862	22	20	42	48,72	22	20	42	48,72
Huštěnovice	1014	41	0	41	40,43	41	15	56	55,23
Vážany	456	18	0	18	39,47	18	0	18	39,47
Medlovice	467	17	0	17	36,40	17	0	17	36,40
Kněžpole	1115	39	0	39	34,98	39	0	39	34,98
Stříbrnice	433	15	0	15	34,64	15	0	15	34,64
Újezdec	245	8	0	8	32,65	8	0	8	32,65
Bílovice	1849	53	0	53	28,66	53	0	53	28,66
Tučapy	247	7	0	7	28,34	7	0	7	28,34
Salaš	394	11	0	11	27,92	11	0	11	27,92
Břestek	816	22	0	22	26,96	22	0	22	26,96
Zlechov	1670	40	0	40	23,95	40	0	40	23,95
Ořechov	737	16	0	16	21,71	16	0	16	21,71
Nedakonice	1609	21	13	34	21,13	21	13	34	21,13
Tupesy	1135	22	0	22	19,38	22	0	22	19,38
Babice	1785	31	0	31	17,37	31	15	46	25,77
Ostrožská Nová Ves	3412	37	20	57	16,71	37	20	57	16,71
Sušice	602	10	0	10	16,61	10	0	10	16,61
Kostelany nad Moravou	927	15	0	15	16,18	22	13	35	37,76
Jankovice	469	7	0	7	14,93	7	0	7	14,93
Velehrad	1203	16	0	16	13,30	16	0	16	13,30
Košíky	388	5	0	5	12,89	5	0	5	12,89
Modrá	728	8	0	8	10,99	15	0	15	20,60
Jalubí	1835	19	0	19	10,35	19	0	19	10,35
Polešovice	1985	20	0	20	10,08	20	0	20	10,08
Místřice	1193	12	0	12	10,06	57	0	57	47,78
Ostrožská Lhota	1506	15	0	15	9,96	15	0	15	9,96
Kudlovice	959	9	0	9	9,38	9	0	9	9,38
Traplice	1138	10	0	10	8,79	10	0	10	8,79
Topolná	1608	14	0	14	8,71	14	0	14	8,71
Buchlovice	2463	20	0	20	8,12	35	0	35	14,21
Boršice (u Buchlovic)	2188	17	0	17	7,77	17	0	17	7,77
Popovice	1055	5	0	5	4,74	9	20	29	27,49

Zde jsou tyto obce s exkluzivní spádovostí k Uherskému Hradišti vyznačeny na mapě – za povšimnutí stojí jejich opravdu bezprostřední blízkost ke spádovému souměstí a tudíž i celkově vysoká hustota zalidnění celé aglomerace.



Nejdůležitějším druhem veřejné dopravy pro tyto relace je příměstská autobusová doprava. Počet spojů za den obvykle odpovídá velikosti a významu obce, i když se najdou výjimky. Obce, které jsou dle počtu spojů obslouženy „nadstandardně“, obvykle leží na trase do více dalších obcí, případně jedné významnější. Pro podrobnější analýzu kvality jejich dopravní obslužnosti je však třeba brát v úvahu i časové rozmístění těchto spojů, a tedy rovnoměrnost provozu – tu často na Uherskohradištsku zhoršují ke zbytku dne neúměrně dlouhé intervaly mezi spoji ve večerních hodinách.

Problematická je i dostupnost dopravy v nepracovních dnech – v její kvalitě jsou mezi relacemi velké rozdíly, v průměru je ale poměr četnosti spojů příměstské autobusové dopravy vzhledem k té v pracovní dny příznivější než v případě linek městské hromadné dopravy.

Co se týká železniční dopravy, mezi obcemi s exkluzivní spádovostí k Uherskému Hradišti jsou pro potřeby regionálních přepravních vazeb kvalitně obslouženy jen obce Podolí (paradoxně železniční zastávkou s názvem *Popovice u Uherského Hradiště*),

Nedakonice (stejnojmennou železniční stanicí) a Ostrožská Nová Ves (stanici *Ostrožská Nová Ves* a zastávkou *Ostrožská Nová Ves lázně*). Obce Popovice (vzdálenost železniční zastávky od centra obce je 900 m), Kostelany nad Moravou (vzdálenost železniční zastávky od centra obce je také 900 m), Babice a Huštěnovice (v obou případech je vzdálenost od centra obce k železniční stanici *Huštěnovice* 1,1 km) můžeme považovat za částečně obslužené železniční. Obě kategorie obcí z obsluhy železnicí významně těží o víkendech a v další nepracovní dny, kdy je nabídka železničních spojů rovnoměrnější a hustější než v případě příměstských autobusů.

Nezanedbatelný význam mají i vazby mezi souměstím a skupinou obcí a měst se spádovostí jak k Uherskému Hradišti, tak jinému městu. Právě potenciální zlepšení kvality dopravního spojení těchto obcí se souměstím Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice může naklonit spádovost obcí na pomezí více k Uherskému Hradišti a upevnit obecně význam a vlivnost Uherského Hradiště jako aglomeračního střediska. Příkladem obcí (a měst) s dělenou spádovostí jsou Hluk, Vlčnov, Veletiny (spádovost k Uherskému Hradišti i Uherskému Brodu); Uherský Ostroh, Boršice u Blatnice (spádovost k Uherskému Hradišti i Veselí nad Moravou); Osvětimany (spádovost k Uherskému Hradišti i Kyjovu); Březolupy (spádovost k Uherskému Hradišti i Zlínu).

Doprava mezi aglomeračními centry v rámci širšího regionu

Nejdůležitějším druhem dopravy pro tyto relace je příměstská železnice – v některých případech je bohužel její význam špatnou organizací krajské dopravy (v kombinaci s méně vhodnou infrastrukturou) uměle snižován a cestující jsou odkázáni na méně pohodlnou a psychologicky také méně lákavou příměstskou autobusovou dopravu. Je nesmírně důležité, aby atraktivitu železnice v širším regionu podporovaly bezproblémové návaznosti na městskou hromadnou a příměstskou autobusovou dopravu v jejích významných stanicích. Za aglomerační centra v rámci širšího regionu lze považovat následující:

- **Zlín** — Ze všech aglomeračních center v rámci širšího regionu je přepravní proud do (a ze) Zlína pro Uherské Hradiště nejdůležitější. Až na výjimky tu železniční spojení s centrem Uherského Hradiště vyžaduje dva nebo tři přestupy, což nahrává pro tuto relaci nevhodné autobusové dopravě (přestože celková jízdní doba kombinací železničních spojů je srovnatelná s jízdní dobou přímého autobusu). Neatraktivita železničního spojení je dána především stavem železniční infrastruktury (jednokolejný úsek *Věsky/Kunovice zastávka – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště* není elektrizován, dvoukolejný úsek *Staré Město u Uherského Hradiště – Otrokovice* je elektrizován, jednokolejný úsek *Otrokovice – Zlín střed* je elektrizován, a navíc je na hraně kapacity spojů), nezanedbatelným faktorem je ale i organizace dopravy Zlínským krajem spolu s Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje (už v roce 2012 byly v *Plánu dopravní obslužnosti Zlínského kraje* slibovány spoje zajišťované motorovými jednotkami minimálně z Uherského Brodu do Zlína, využívající stávající kapacity tratí 341 a 331 náhradou existujících spojů). Zlepšení železniční infrastruktury je v následujících 10 letech plánováno v celé uvedené trase – po dokončení prací bude celý uvedený úsek elektrizován, trasa *Otrokovice – Zlín střed* navíc dvoukolejná, což umožní vznik moderního a velmi pohodlného páteřního regionálního spojení elektrickými jednotkami. Stávající autobusová doprava je zajišťována především příměstskými linkami 511, 521 a 531. Linky jsou zastávkového charakteru sloužící zároveň pro primární obsluhu všech obcí na trase. Přestože jde „pouze“ o tři linky, varianty jejich trasování jsou až příliš variabilní – na základě čísla linky tak není možné předem znát trasu konkrétního

spoje. Tento fakt snižuje už tak nízkou atraktivitu spojení se Zlínem veřejnou dopravou obecně.

- **Uherský Brod** — V loňském roce zprovozněný dopravní terminál v Uherském Brodě slouží jako skvěle vybavený a moderní přestupní uzel mezi příměstskými autobusy na Uherskobrodsku a železnicí. Právě železnice tvoří páteř spojení s Uherským Hradištěm. Nebýt nepříjemného rozbití organizace krajské osobní železniční dopravy v prosinci 2016, které nutí cestující v šesti případech v každém směru denně přestupovat ve stanici *Kunovice*, fungovalo by velmi dobře. Další nevýhodou je nutnost přestupu cestujících osobními vlaky z *Luhačovicka* ve stanici *Újezdec u Luhačovic*, přestože dopravní terminál u stanice *Uherský Brod* je vzdálen pouhé 4 km. Vedle zastávkových vlaků kategorie osobní spojují Uherské Hradiště a Uherský Brod rychlíky vyšší kvality, od prosince 2016 s moderními klimatizovanými a tichými vozy. Železniční dopravu na trase doplňují i příměstské autobusové spoje a autobusové spoje do/z Brna - v úseku mezi Uherským Hradištěm a Uherským Brodem slouží primárně pro obsluhu obcí na trase.
- **Veselí nad Moravou** — Pro tuto relaci je kvalita železniční infrastruktury relativně dostatečná, vlaky (diesellové jednotky a soupravy) tak zde slouží jako páteř veřejné dopravy. V pracovní dny je železniční spojení doplňováno i souběžnými spoji příměstské autobusové linky 552 (obsluhující i některé od železničních stanic a zastávek vzdálenější oblasti) a komerční autobusovou linkou dopravce ČSAD Hodonín. Samotné železniční spojení je pohodlné a rychlé, především od prosince 2016 však kvůli změnám v organizaci krajské železniční dopravy utrpěla jeho pravidelnost (rozbití taktu, příliš mnoho výjimek v linkovém vedení, nutnost přestupovat ve stanici *Kunovice* při cestách z/do stanic *Uherské Hradiště* a *Staré Město u Uherského Hradiště*). I přes umělé rozdělení regionu Slovácka mezi Zlínský a Jihomoravský kraj lze spojení s Veselím nad Moravou hodnotit jako překvapivě kvalitní.

Za další aglomerační centra v rámci regionu můžeme považovat i Kyjov, Hodonín nebo Kroměříž. Všechna spojení s těmito městy jsou zajištěna výhradně vlaky. Spojení s Kroměříží trpí podobnými neduhy jako to se Zlínem: střídání závislé a nezávislé trakce u vlaků vyžaduje při cestě z centra Uherského Hradiště přestupy ve stanicích *Staré Město u Uherského Hradiště* a *Hulín*, vzhledem k významu relace je ale lze považovat za kvalitní. Spojení s Kyjovem funguje podobně jako spojení s Veselím nad Moravou (většina spojů mezi Uherským Hradištěm a Veselím nad Moravou pokračuje dále do Kyjova a do Brna) – k mírnému zhoršení došlo v prosinci 2016, kdy organizátoři veřejné dopravy rozdělili některé spoje právě ve Veselí nad Moravou. A do třetice – spojení s Hodonínem: to funguje díky kvalitě trati 330 skvěle a obvykle i rychleji než osobním automobilem. Jeho atraktivitu kazí problém, který v koncepci ještě několikrát zmíním: špatná návaznost městské hromadné dopravy a příměstské autobusové dopravy na vlaky ve stanici *Staré Město u Uherského Hradiště*, která je pro spojení s Hodonínem podstatná.

Meziregionální a dálková doprava

V meziregionální a dálkové dopravě má téměř výsadní postavení železnice: díky napojení stanice *Staré Město u Uherského Hradiště* na mezinárodní dvoukolejný a elektrizovaný koridor nabízí rychlé a pohodlné přímo spojení s Brnem, Olomoucí, Ostravou, Prahou, Bratislavou, Vídní, Budapeští nebo Varšavou. Hlavním „úzkým hrdlem“ je tedy omezené propojení nádraží ve Starém Městě se zbytkem souměstí. To nahrává především popularitě autobusového spojení z centra Uherského Hradiště (a Uherského Brodu

a Kunovic) s Brnem, které je dokonce součástí objednávky veřejné dopravy Zlínského kraje v závazku veřejné služby. Nabídku dálkových spojení ještě doplňují komerční spoje zejména slovenských dopravců ve směru na Slovensko a ze Slovenska (pokračující směrem na západ), které jsou někdy pro cestující z Uherskohradištska záchranou při cestování v netypických časech.

Městská hromadná doprava podrobněji: co nás u ní nejvíce trápí?

Nejpodrobněji se koncepcí zabývá právě MHD – což je z jednotlivých druhů veřejné dopravy v naší oblasti ten nejpoddimenzovanější a zároveň s největším potenciálem rozvoje do budoucna. Začneme tabulkou srovnávající základní měřitelné parametry s ostatními městy a aglomeracemi v Česku, od kterých se podařilo získat data (kvalifikovaly se všechny městské útvary mezi 20 000 a 50 000 obyvateli s provozem MHD a dva bonusové exempláře – Mariánské Lázně s extrémně příkladným využíváním MHD a Havířov, který je sice větší než ostatní města, ale jsou v něm pro MHD provozovány jen autobusy... a stejně jako v našem souměstí jsou provozovány soukromým dopravcem).

Tabulka je seřazena podle ročního počtu přepravených cestujících vzhledem k počtu obyvatel. Tento parametr nám zjednodušeně řečeno říká, **kolik jízd MHD ročně vykoná průměrný obyvatel daného místa**. Dále uvádí:

- Počet zastávek MHD (počítají se jen zastávky, v nichž zastavují linky oficiálně vedené jako MHD; více zastávek v jednom uzlu s potenciálně rozdílnými názvy je sdruženo do jedné zastávky)
- Počet zastávek MHD vzhledem k 1000 obyvatelům (alternativně se nabízí i srovnání počtu zastávek MHD vzhledem k ploše obsluhované MHD nebo počet zastávek na délku linkové sítě MHD – oba tyto parametry však přinášejí velmi podobné závěry jako právě počet zastávek na 1000 obyvatel)
- Dopravní výkon (v tabulce jako „km/obyv.“ – udává, jaký je dopravní výkon systému, tzn. kolik kilometrů ročně najezdí autobusy MHD vzhledem k počtu obyvatel)
- Dotaci (jaká je roční zátěž z provozu MHD pro rozpočty dotčených měst a souměstí – v případě souměstí jde o součet rozpočtových nákladů měst a obcí)

Jelikož v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích na některých relacích MHD velmi masivně doplňují MHD i příměstské linky s kompatibilním tarifem uvnitř souměstí, na čtená přání jsem do tabulky doplnil i řádek „Uherské Hradiště + Staré Město + Kunovice dnes včetně příměstských linek“. Ten vypovídá o využitelnosti ryzí MHD i příměstských autobusových linek v režimu MHD (započítání jsou cestující z příměstských linek, kteří při své cestě neopustili hranice souměstí) dohromady. Přestože je takové srovnání mírně nespravedlivé ve prospěch Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic – většina dalších měst v tabulce totiž umožňuje obdobné využití příměstských linek, slouží spíše jako demonstrace poddimenzovanosti MHD i s přihlédnutím k příměstským spojům.

Ze srovnání vyplývá především extrémně nízká hustota zastávek v našem provozu MHD (podrobněji dále), nízký dopravní výkon (oproti nám nejbližším městským útvarům přibližně poloviční) a tím pádem i nedostatečné množství spojů a velmi málo přepravených cestujících (i počtem obyvatel obdobná, avšak rozlohou obsluhovaného území téměř poloviční města Česká Lípa nebo Třebíč, mají dopravní výkon výrazně vyšší, stejně jako množství přepravených cestujících). Tato exaktní data už nás nemohou

nechat na pochybách, že právě MHD je tím největším chybějícím článkem pro vyřešení neuspokojivé dopravní situace u nás.

Srovnání systémů MHD v Česku

Město, případně souměstí	Počet obyvatel	Zastávek MHD	km/rok	Přepravených cestujících/rok	Data pocházejí z roku	Je MHD doplňována příměstskými linkami za obdobných podmínek přepravy?	Roční dotace z rozpočtu města (Kč)	Počet zastávek MHD na 1000 obyvatel	Počet kilometrů ročně najetých vozidly MHD vzhledem k počtu obyvatel	Roční počet cestujících MHD vzhledem k počtu obyvatel
Teplice	49 959		77	2 046 738	2016	Ano	62 530 000	1,54	40,97	296,24
Jihlava	50 714		114	2 906 000	2016	Ne	62 800 000	2,25	57,30	277,66
Bonus: Mariánské Lázně + Velká Hleďsebe *	15 289		54	482 000	2015	Ne	12 500 000	3,53	31,53	241,22
Tábor ***	34 641		110	1 435 331	2011	Ano	26 800 000	3,18	41,43	174,69
Bonus: Havířov	74 000		159	2 520 000	2016	Ano	57 000 000	2,15	34,05	135,14
Jablonec nad Nisou	45 510		140	1 683 704	2015	Ano	56 000 000	3,08	37,00	114,41
Třebíč	36 641		76	900 000	2015	Ne	41 500 000	2,07	24,56	95,52
Příbram	32 897		102	1 300 000	2010	Ne	20 800 000	3,10	39,52	91,19
Třinec	35 760		100	1 175 551	2016	Ano	28 640 000	2,80	32,87	90,18
Přerov	43 994		58	796 560	2016	Ano	20 000 000	1,32	18,11	80,35
Znojmo	33 787		80	737 545	2015	Ano	15 590 000	2,37	21,83	68,43
Mladá Boleslav	44 199		103	1 670 000	2016	Ne	35 000 000	2,33	37,78	65,84
Prostějov	43 975		53	740 000	2014	Ano	19 000 000	1,21	16,83	63,67
Vsetín	26 394		55	605 000	2009	Ne	13 000 000	2,08	22,92	62,89
Trutnov	30 812		59	472 992	2016	Ne	9 118 520	1,91	15,35	57,82
Břeclav	24 941		40	648 000	2016	Ano	17 700 000	1,60	25,98	55,33
Česká Lípa	37 158		98	1 113 945	2016	Ano	33 643 585	2,64	29,98	55,07
UH + STM + K; dnes včetně příměstských l. *	37 677		55	1 199 000	2016			1,43	31,82	54,94
Kolín	30 995		78	736 966	2015	Ne	17 857 870	2,52	23,78	50,00
UH + St. Město + Kunovice dnes	37 677		48	470 000	2016	Ano	4 276 000	1,27	12,47	37,54
Cheb	32 394		71	467 000	2014	Ano	12 100 000	2,19	14,42	32,10
Valašské Meziříčí	22 449		55	354 000	2016	Ne	11 620 000	2,45	15,77	27,17
Písek	29 838		45	288 000	2016	Ne	6 330 000	1,51	9,65	21,53
Orlová	29 524		64	430 977	2015	Ano	12 306 600	2,17	14,60	19,49

* „Nespravedlivě“ srovnání pouze pro ilustraci; ostatní systémy jsou často také doplňovány příměstskými linkami, avšak data jako celek neposkytují

** Mariánské Lázně (+ Velká Hleďsebe) se do výběru nequalifikovaly vzhledem k nízkému počtu obyvatel; parametry MHD jsou však natolik příznivé, že je zde pro ilustraci uvádím jako pozitivní příklad (předtím totiž i mnohem větší města)

*** Město provozuje MHD spolu s Planou nad Lužnicí a Sezimovým Ústím; data jsou přepočtem pouze na území města Tábora pro získání porovnatelné velikostní kategorie

Hustota zastávek

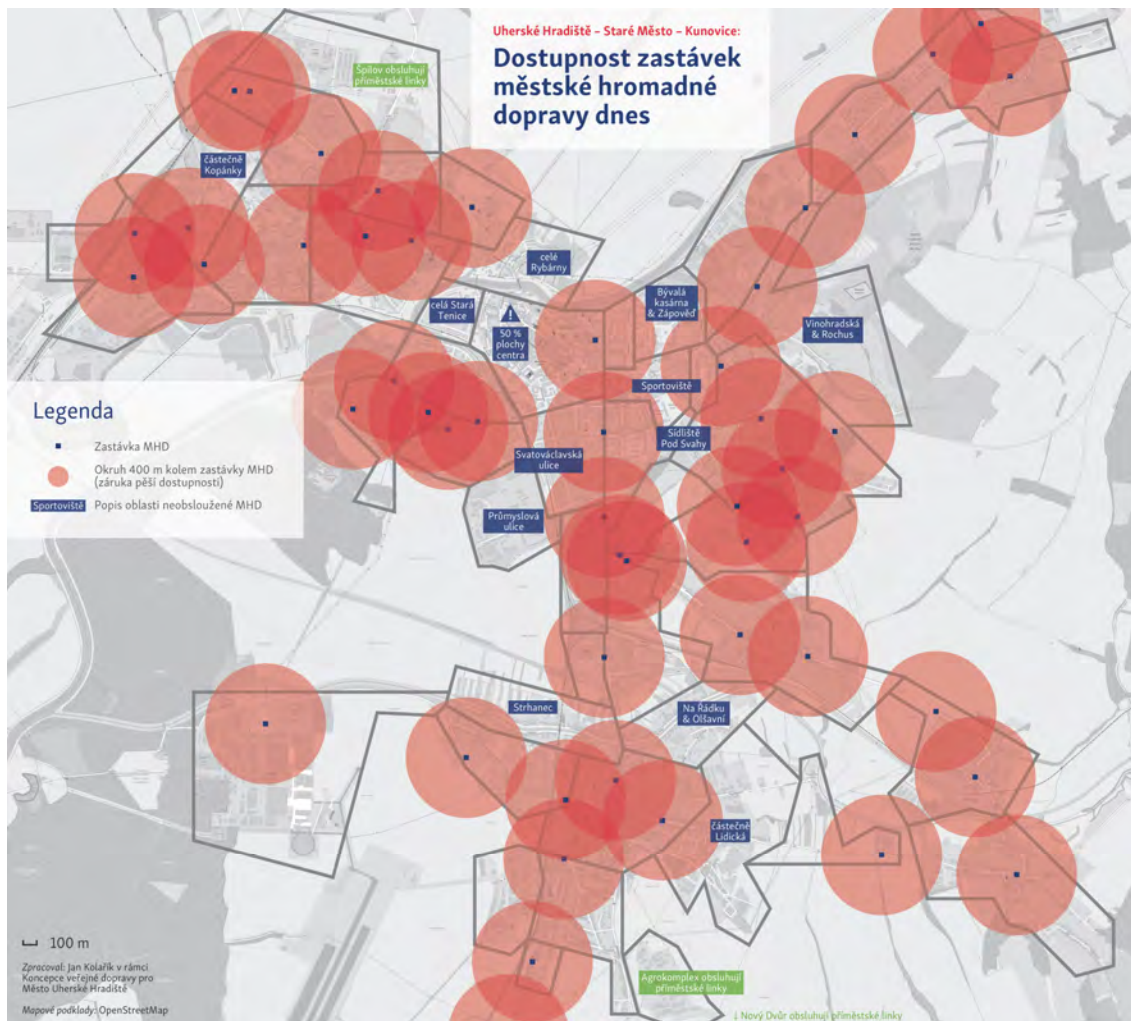
MHD v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích se vymyká ostatním městským útvarům způsobem rozmístění autobusových zastávek. Zatímco běžnou praxí je, že čím více se blížíme centru města, tím vyšší je hustota zastávek, u nás je to přesně naopak. Čím dále jsme od centra, na tím více zastávek narazíme. Klasické uspořádání zastávek MHD z jiných měst má nepopíratelnou logiku: jelikož v centru je soustředěno zdaleka nejvíce bodů zájmu a cílů cest, kvůli nimž veřejnou dopravu využíváme, delší jízdní doba z důvodu zastavování je v těchto místech nejlépe vykoupena snížením docházkové vzdálenosti k nejpravděpodobnějšímu cíli cestujícího.

V Uherském Hradišti máme pouze jednu ryze centrální „zastávku“, resp. velký neprůjezdný (což komplikuje organizaci linek) dopravní terminál: autobusové nádraží. Zde končí a začíná většina spojů MHD a je zde zajištěn přestup na příměstské i dálkové linky. Autobusové nádraží je také velmi izolovaným a striktně vymezeným prostorem (není prostorem přirozeně zapadajícím do městského prostředí), který je na základě výsledků pocitové mapy Uherského Hradiště (průzkum pořádaný radnicí mezi obyvateli) vnímaný jako nepříjemný. Bohužel v současnosti je nástup/výstup zde jedinou možností, jak v centru využít MHD; poloha na severovýchodním okraji historického jádra navíc znamená, že většina bodů zájmu v centrální části Uherského Hradiště je od něj vzdálena více než 400 m (což je univerzálně uznávaná maximální přípustná pěší vzdálenost od MHD u kvalitních systému veřejné dopravy). Lemování řekou Moravou na sever od nádraží také znemožňuje přístup ze všech stran a je jednou z příčin horší pěší dostupnosti. Na obranu autobusového nádraží: v letošním roce byl dokončen kvalitní bezbariérový chodník k němu směrem od Masarykova nádraží: alespoň ten se svým komfortem snaží obyvatelům a návštěvníkům souměstí vynahradit zhoršenou pěší dostupnost MHD v centru.

Dalším problémem je i vzdálenost zastávek na linkách MHD následujících po autobusovém nádraží, resp. předcházejícím autobusovému nádraží – v mnoha případech je neúměrně vysoká a pro MHD nevhodná:

- Vzdálenost u linky 1 (směr Staré Město): 1,7 km
- Vzdálenost u linky 1 (směr Kunovice): 970 m
- Vzdálenost u linek 2 a 6: 970 m
- Vzdálenost u linek 3 a 5: 1,4 km
- Vzdálenost u linky 4: 1,8 km
- Vzdálenost u linky 7 (směr do Štěpnic): 1000 m
- Vzdálenost u linky 7 (směr ze Štěpnic): 1,7 km

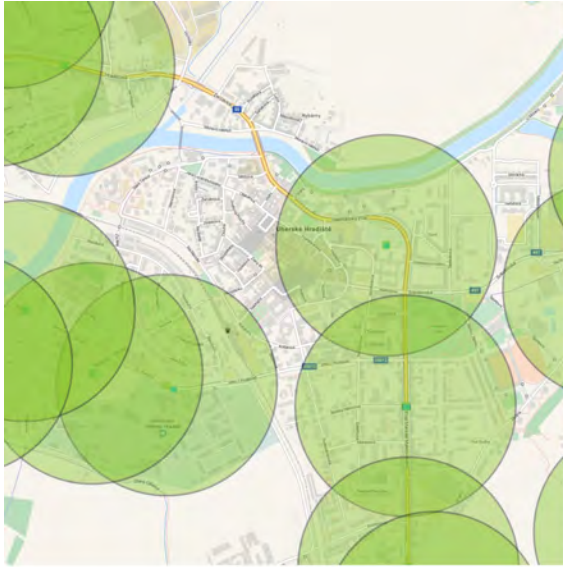
Následující mapa zobrazuje hustotu zastávek MHD se zjednodušeným nákresem pěší dostupnosti. Kolem každé zastávky jsem nakreslil kružnici o poloměru 400 m – červeně pokryté oblasti tedy mají k dispozici přístup k zastávce MHD do 400 m. Je však důležité podotknout, že samotná přístupnost zastávky nebo existence zastávky v určitém místě nám neříká nic o její reálné použitelnosti (jedna extrémní výjimka: na mapě jsem záměrně vynechal zastávku Uherské Hradiště, Jiřího z Poděbrad, jejíž využití je v její současné jednosměrné podobě velmi omezené). Tu můžeme zhodnotit až v kombinaci s linkami a spoji, které ji obsluhují – a zde nastává problém, který podrobněji popíši dále: cestující naráží na linky, které jej zavezou jen v naprosté většině případů zavezou jen na autobusové nádraží a nikam dále.



Kromě špatné obsluhy centra z mapy vyplývá i absence MHD u rušné železniční stanice v centru Uherského Hradiště, neexistence MHD ve Staré Tenici, v Rybárnách, v areálu bývalých kasáren a na Zápovědi (v blízkosti je i kino Hvězda, vysokoškolský areál, aquapark, Kaufland, sportovní hala, fotbalový a atletický stadion, zimní stadion, klub Mír a další důležité body zájmu), na sídlišti Pod Svahy, v oblasti ulic Průmyslová a Svatováclavská, u železniční stanice Kunovice nebo v dalších oblastech Kunovic.

Doplnění: Součástí Konceptu veřejné dopravy je i fotografický přehled současného stavu a vybavení všech zastávek MHD, příměstských autobusových zastávek v souladu s železničními stanicemi a zastávkami. Můžete si je stáhnout na webové adrese: <http://hradistskadoprava.cz/go/zastavky/>

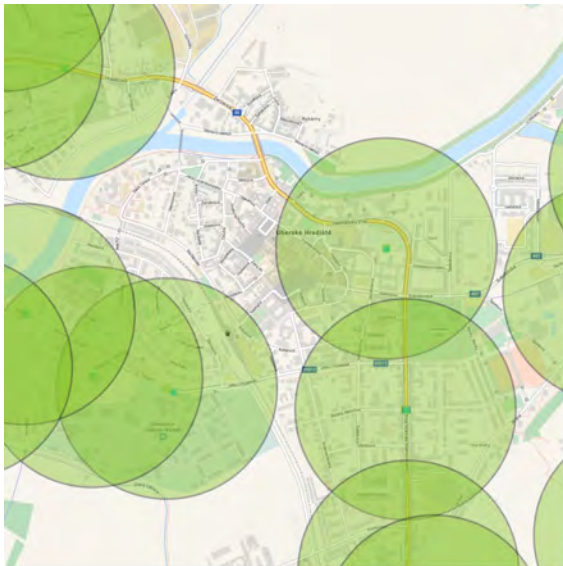
Dále přikládám srovnání hustoty zastávek MHD s dalšími městy Zlínského kraje z roku 2012. Ve všech případech jde o města výrazně nižšího významu než souměstí Uherské Hradiště - Staré Město - Kunovice (pouze u Otrokovic můžeme podle některých metodik mluvit jako o součásti souměstí se Zlínem), slouží tedy hlavně k vyjádření toho, jaký kontrast v obsluze města MHD je i ve srovnání s tolik menšími městskými útvary. Při srovnání s velikostně a významově podobnými městskými útvary je pak kontrast ještě větší.



Uherské Hradiště



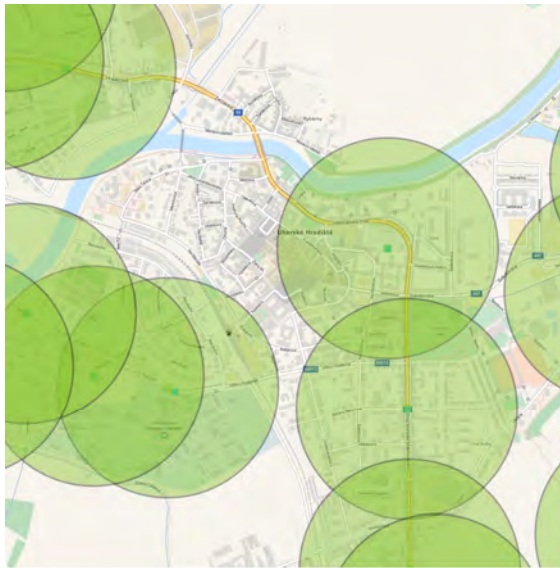
Kroměříž



Uherské Hradiště



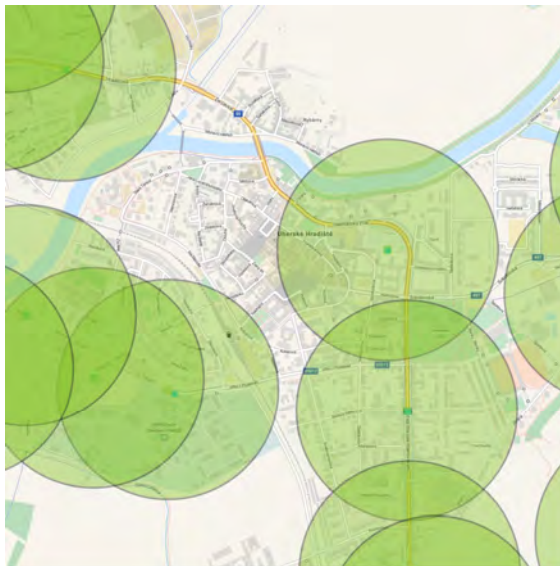
Otrokovice



Uherské Hradiště



Valašské Meziříčí



Uherské Hradiště

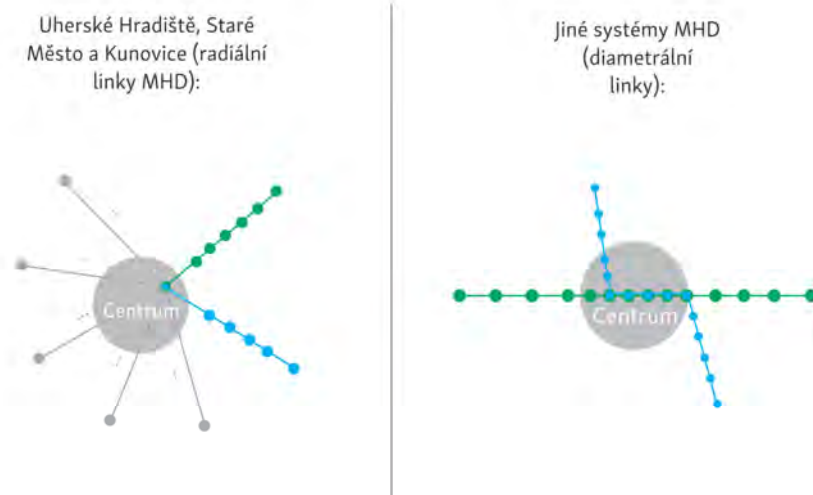


Vsetín

Charakter linek

Používání současného systému MHD cestujícím velmi znesnadňuje i charakter jeho linek. Namísto ryze městského charakteru (diametrální linky) je až na drobné výjimky veškerý provoz MHD v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích organizován způsobem vhodným pro dálkovou dopravu (radiální linky).

Diametrální linky vedou od jednoho okraje městské zástavby k jinému a zároveň obslouží i celé centrum. To přináší celou řadu výhod – diametrální charakter linek je tak jedním z klíčů úspěchu městského systému veřejné dopravy (stále častěji se prosazuje i v příměstské dopravě). Na příkladu hypotetické linky Jarošov – centrum – Štěpnice se pokusím demonstrovat tu nejdůležitější: cestující nemusí nutně cestovat přímo z Jarošova do Štěpnic, aby poznal výhody diametrálního charakteru linky (možnost přímé cesty mezi dvěma od centra vzdálenějšími oblastmi je tak spíše příjemným bonusem). Stačí, když cestuje z jednoho bodu v širším centru (např. od zimního stadionu) do bodu na opačné straně širšího centra (např. ulice Purkyňova). Pro pravidelnou pěší dopravu je taková trasa na hranici proveditelnosti, pro cestování MHD s přestupem v centru je už příliš krátká – největší smysl tedy dává u MHD bez přestupu.



Konkrétní vedení linek

Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice obsluhuje 7 linek MHD licenčních čísel 805001 až 805007, zkrácená označení přívětivější pro cestujícího jsou pak čísla 1–7. Atraktivitu veřejné dopravy však u MHD snižuje nedostatečné dodržování stejného trasování spojů v rámci jedné linky, které se nejvíce projevuje právě u linky 1. V městských systémech veřejné dopravy je obvyklé, že každý spoj, který je označen číslem linky a názvem konečné zastávky udávající směr, má stejnou trasu jako všechny ostatní spoje se stejným označením. U uherskohradištské linky 1 můžeme však v každém směru napočítat až šest různých tras – cestující je tak nucen plánovat svou cestu předem a podrobně si v jízdním řádu zjišťovat trasu konkrétního spoje. Méně výrazné výjimky v trasování různých spojů můžeme pozorovat i u linek 4, 5 a 7.

Následující grafika, kterou jsem v rámci aktivismu za lepší veřejnou dopravu vytvořil pro dopravce v roce 2011 (a později několikrát aktualizoval) zobrazuje kompletní vedení linek MHD v souměstí.

Městská hromadná doprava



v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích

- o autobusová zastávka MHD (obousměrná)
- o autobusová zastávka MHD (jednosměrná)
- o konečná zastávka linky uvedeného čísla
- železniční trať
- železniční stanice nebo zastávka

Linkové vedení ve schématu je pouze orientační, konkrétní spoje mohou podléhat výjimkám, viz jízdní řád. Měřítko ve schématu neodpovídá skutečnosti.

Jak cestovat?

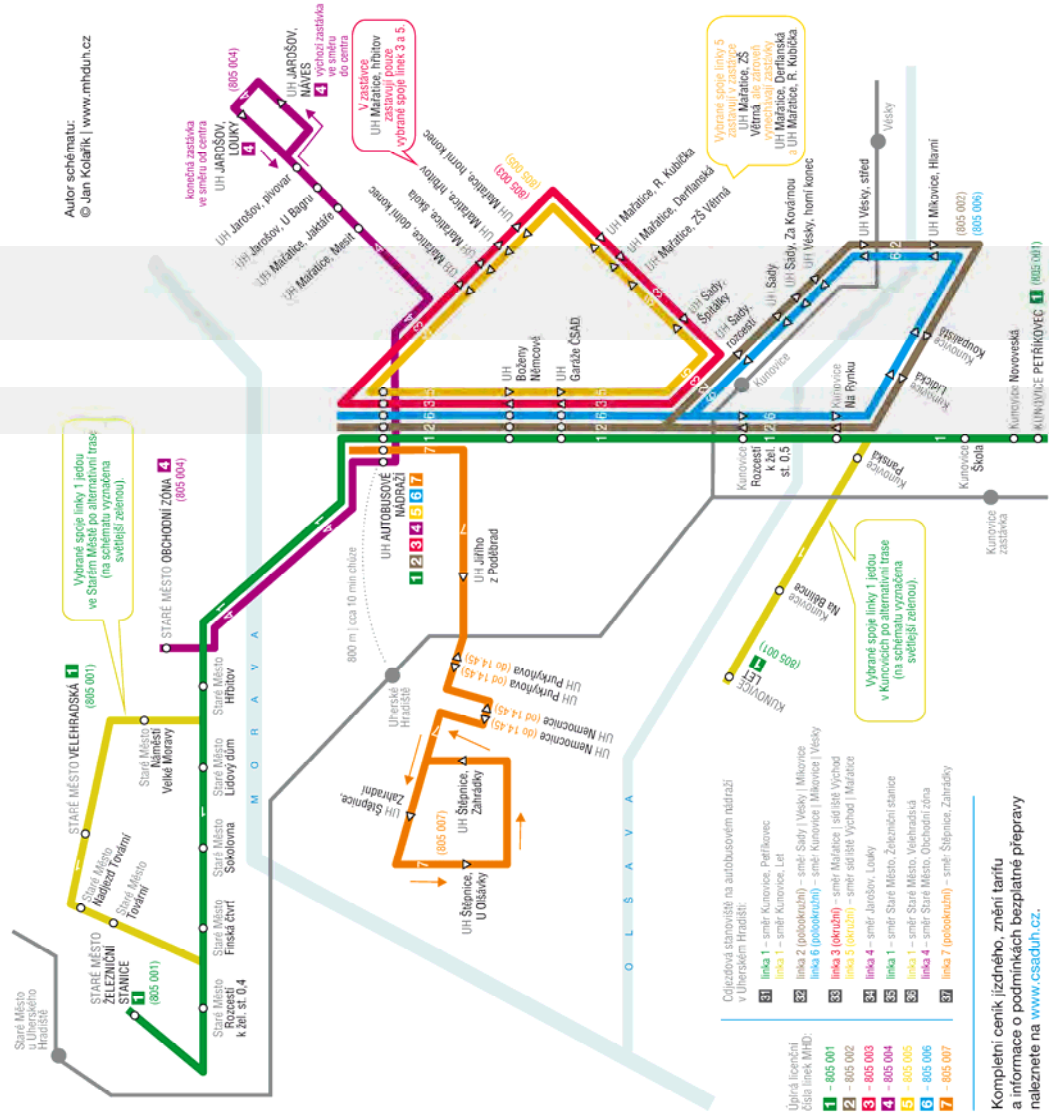
Do autobusů MHD nastupujete vždy předními dveřmi. Jízdenky zakoupíte u řidiče, ceny při platbě v hotovosti jsou následující:

- Přestupní (platnost 45 min): 15 Kč
- Nepřestupní pliná: 10 Kč
- Nepřestupní zlevněná: 5 Kč

Pravidelným cestujícím doporučujeme zakoupení čipové karty (může sloužit pro platbu jízdného nebo jako dlouhodobá časová jízdenka).

Tarif MHD včetně časových jízdenek platí i na většině linek příměstské dopravy dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. (v úsecích na území měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice).

Přejeme Vám šťastnou cestu!



Autor schématu:
© Jan Kolařík | www.mhd.uh.cz

Kompletní ceník jízdného, znění tarifu a informace o podmínkách bezplatné přepravy naleznete na www.csaduh.cz.

Frekvence spojů na linkách

Jak už jsem zmínil v kapitole se srovnáním systémů MHD v Česku, nízký dopravní výkon (roční počet kilometrů ujetý vozidly MHD) v našem souměstí se projevuje na nízké frekvenci spojů na linkách ve srovnání s podobnými městskými útvary. Často se setkáváme s extrémními výkyvy frekvencí v průběhu dne (přitom při plánování úspěšných systémů veřejné dopravy se osvědčilo upřednostňování dostatečně rovnoměrné nabídky spojů MHD před řešením každého spoje zvlášť – život lidí je stále pestřejší a tomu se musí přizpůsobit i MHD, ne naopak), špatné je i spojení ve večerních hodinách.

Na setkání představitelů měst souměstí s občany často zaznívá i kritika nekvalitního spojení MHD o víkendů. U systémů MHD je obvyklé, že dopravní výkon v nepracovní den odpovídá přibližně 30–55 % výkonu v pracovní den. MHD Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice je však v nepracovní dny na úrovni 15 % pracovních. Přihlédneme-li k dopravnímu výkonu v absolutních číslech v pracovní den, jeví se stav víkendové MHD ještě tristněji.

Spoje MHD jsou samozřejmě na trasách mezi centrem a Starým Městem, centrem a Kunovicemi, centrem a Jarošovem nebo centrem a Míkovicemi (omezeně i mezi centrem a Věskami a centrem a Sady) doplňovány příměstskými spoji, které v některých případech (obvykle tehdy, kdy je frekvence MHD příliš nízká) přesně kopírují trasu MHD na území souměstí a zastavují na stejných místech – bez konkrétního prověření trasy spoje se na to však nelze spoléhat. Jiné spoje totiž mohou vynechat některé zastávky, v případě obsluhy Jarošova není příměstskými spoji vůbec obsluhována oblast Na Návsi a sídliště Louky. Příměstské spoje v režimu MHD tak slouží jako plnohodnotný doplněk frekvence jen v určitých případech, vedlejším efektem je ale pro některé cestující možnost rychlejšího dosažení konkrétních zastávek z centra.

Následující tabulky ukazují frekvenci autobusových spojů dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště na relacích z centra (tedy autobusového nádraží) do jednotlivých částí souměstí (opačný směr vychází srovnatelně). V případě Mařatic jde o zastávku Uherské Hradiště, Mařatic, horní konec; v případě Starého Města jde o zastávku Staré Město, Železniční stanice; v případě Jarošova jde o zastávku Uherské Hradiště, Jarošov, pivovar; v případě Štěpnic jde o zastávku Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahradní; v případě Kunovic jde o zastávku Kunovice, Na Rynku; v případě obchodní zóny jde o zastávku Staré Město, Obchodní zóna; v případě Véseky jde o zastávku Uherské Hradiště, Věsky, střed; v případě Míkovice jde o kombinaci zastávek Uherské Hradiště, Míkovice, Hlavní a Uherské Hradiště, Míkovice, Na Příkopě; v případě Sadů jde o zastávku Uherské Hradiště, Sady; jako příklad nepracovního dne byla zvolena neděle s mírně vyšší frekvencí spojů oproti sobotě.

Obsluha Jarošova — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	05 30 48
5	10 15 20 35 40 45 50
6	05 15 20 22 25 35 50
7	00 05 45 50
8	30
9	00 30 35
10	00 30
11	10 20 30 50
12	15 35 40
13	00 30 35 40
14	05 20 30 35 40 45 50
15	10 25 40 45 50
16	05 10 25 30
17	15 20 30
18	05 15
19	00 15 45
20	30
21	
22	00 40
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	10
7	45 50
8	
9	25 30 40
10	
11	05
12	40
13	15
14	
15	45
16	10 30
17	05
18	00 15
19	00
20	
21	
22	
23	

Obsluha Kunovic — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusejí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	50
5	10 15 20 22 30 35 40 45
6	05 10 15 20 25 30 35 40 45 55
7	00 10 15 35 45 50
8	20 35 45
9	00 20 45 55
10	00 25 45
11	00 15 25 30 45
12	00 40 45 50
13	00 08 13 15 25 35 40 45 55
14	05 15 20 25 30 40 45 50 55
15	05 20 25 30 50
16	00 05 10 15 25 30 45
17	00 15 20 45 55
18	15
19	00 15 25
20	15 40
21	30 50
22	40
23	05

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	15 50
7	25
8	
9	
10	10 30
11	00 20
12	
13	30
14	00
15	40
16	20
17	30
18	00
19	00
20	36
21	
22	
23	

Obsluha Mařatic — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě. Příměstské spoje tuto oblast neobsluhují.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	05 20 35
6	05 10 25 45 50
7	10 20 30 45
8	15 45
9	15 45
10	15 45
11	15 45
12	15 45
13	15 30 45
14	00 15 30 45
15	00 15 30 45
16	00 15 30 45
17	00 15 45
18	15 45
19	15 45
20	15 45
21	15
22	40
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	
7	45
8	
9	45
10	
11	45
12	
13	
14	15
15	45
16	45
17	
18	15
19	
20	
21	
22	
23	

Obsluha Míkovic — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusejí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	10 40 45
6	05 15 20 40 45 55
7	00 15 45
8	15 45
9	00 15 45
10	00 15 25 45
11	15 45
12	15 45
13	00 08 15 45 55
14	05 15 30 45 55
15	00 05 30 50
16	00 15 30 45
17	15 45 55
18	15
19	30
20	15
21	00
22	05 40
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	15 25
7	
8	30 45
9	
10	30
11	
12	00
13	30
14	
15	30
16	15
17	30
18	00 45
19	00
20	36
21	
22	
23	

Obsluha obchodní zóny — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě. Příměstské spoje tuto oblast neobsluhují.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	08
6	28
7	14
8	10
9	54
10	
11	20
12	
13	24
14	48
15	
16	09
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	
7	35
8	06
9	20 50
10	
11	
12	
13	05 35
14	
15	35
16	09
17	
18	05
19	
20	
21	
22	
23	

Obsluha Sadů — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusejí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	40 45
7	15
8	15
9	15
10	15
11	15
12	15
13	15 45
14	30
15	00 30 50
16	15
17	15
18	15
19	30
20	
21	00
22	05 40
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	25
7	
8	30 45
9	
10	
11	
12	00
13	
14	
15	30
16	15
17	
18	45
19	00
20	
21	
22	
23	

Obsluha nádraží St. Město — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	48
5	10 30 45 55
6	00 15 20 30 35
7	00 30 48
8	00 25 30 45
9	00 15 30
10	00 15 25 30
11	00 30
12	05 25 30
13	00 37 45
14	10 25 30 35 45 50
15	05 15 35 40 55
16	15 25 30
17	00 22 25 30
18	00 15 25 30
19	00 15 25
20	15
21	40
22	40
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	
6	30
7	05 30
8	30
9	
10	15 30 36
11	
12	05 10 25
13	40 45
14	
15	45
16	25
17	22 25
18	
19	00 25
20	
21	
22	
23	

Obsluha Štěpnic — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě. Příměstské spoje tuto oblast neobsluhují.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	55
5	15 30
6	00 35
7	15 55
8	
9	10
10	10 55
11	45
12	55
13	55
14	25 55
15	25 55
16	55
17	55
18	55
19	
20	
21	
22	35
23	

Nepracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	45
6	
7	
8	
9	
10	10
11	30
12	
13	35 55
14	
15	25
16	
17	55
18	
19	
20	
21	
22	
23	

Obsluha Vések — odjezdy z centra

Spoje MHD jsou vyznačeny šedě, příměstské spoje jsou vyznačeny červeně.

Poznámka: Příměstské spoje nemusí zastavovat ve všech zastávkách a mohou jet po jiné trase než MHD.

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	
5	10 45
6	15 40 45
7	00 15 45
8	15 45
9	15 45
10	15 45
11	15 45
12	15 45
13	15 45
14	15 30 45
15	00 30 50
16	15 45
17	15 45
18	15
19	30
20	15
21	00
22	05 40
23	

Nepracovní dny

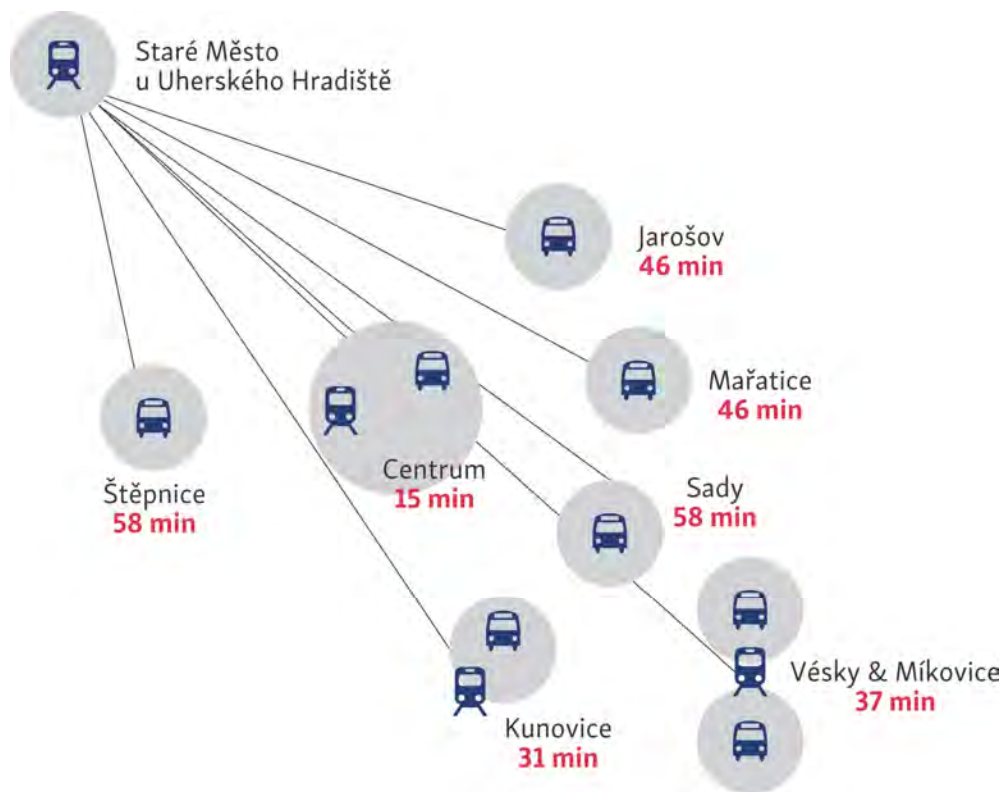
Hodina	Minuty
4	
5	
6	15 25
7	
8	30 45
9	
10	30
11	
12	00
13	30
14	
15	30
16	15
17	30
18	45
19	00
20	
21	
22	
23	

Návaznost na vlaky ze staroměstského nádraží

Dalším palčivým problémem veřejné dopravy v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích je špatná návaznost na vlaky ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště. Toto nádraží je vstupní branou do souměstí i celého regionu, pro obyvatele souměstí je zároveň branou do světa. Z tohoto nádraží je možné se rychle a pohodlně dostat do evropských metropolí i českých měst. Poloha nádraží to však reálně znesnadňuje. Protože se nachází na samotném okraji zástavby, jedná se ryze o přestupní stanici. Pro velmi malé množství cestujících slouží jako počátek nebo cíl cesty (jedná se převážně o pracovníky nedalekých průmyslových areálů) – i použití individuální dopravy nebo pěší dopravy nad 400 se počítá jako dílčí cesta.

Následující grafika vychází z výpočtu, který si vzal jako základ odjezdy všech vlakových spojů ze stanice Staré Město u Uherského Hradiště v pracovní den do směrů směrem ven ze souměstí (tedy po trati 330) a ke každému zjišťoval, s jakým předstihem před odjezdem vlaku musí cestující vyrazit za použití veřejné dopravy z jednotlivých oblastí souměstí, aby stihl odjezd daného vlaku. Jako centrum jsem považoval jak železniční stanici Uherské Hradiště, tak autobusové nádraží. U ostatních oblastí jsem uvažoval autobusové zastávky uvnitř oblasti, s výjimkami Vések a Míkovic, kde bylo přípustné i použití železniční zastávky Véska... a Kunovic, kde bylo přípustné použití železniční zastávky Kunovice zastávka. Výsledné hodnoty jsou průměrem všech časových předstihů za den pro danou oblast.

Zjednodušeně řečeno: S jakým časovým předstihem musíte průměrně vyrazit veřejnou dopravou z jednotlivých oblastí souměstí, abyste se dostali včas na vlak odjíždějící ze stanice Staré Město u Uherského Hradiště. Výsledek ukazuje, že oblasti, které jsou ve veřejné dopravě odkázány výhradně na MHD, dopadly nejhůře, mírně lépe jsou na tom oblasti obsluhované i příměstskou autobusovou dopravou. Jediné oblasti s důstojným výsledkem jsou ty, v nichž se nachází další železniční stanice nebo zastávka – návaznost železničních spojů na další železniční spoje je neporovnatelně kvalitnější než návaznost autobusových spojů na železniční spoje.



Vozový park

Tato sekce přináší přehled autobusů dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště určených pro MHD – data jsou z 20. února 2017.

Autobusy MHD v denním nasazení (pracovní dny; v nepracovní dny se používají pouze příměstské autobusy):

SPZ	Výrobce a typ	Rok výroby	Emisní třída	Počet dveří	Bezbariérovost	Informační systém
1Z2 6330	SOR B 9.5	2002	euro III	3	Ne	P, B, Z + hlásič
3Z3 2443	SOR B 9.5	2002	euro III	3	Ne	P, B, Z + hlásič
1Z3 6004	SOR B 10.5	2003	euro III	3	Ano, skládací schody	P, B, Z + hlásič
1Z3 6005	SOR B 10.5	2003	euro III	3	Ano, skládací schody	P, B, Z + hlásič
1Z3 6074	Karosa B952.1718	2003	euro III	3	Ne	P, B, Z + hlásič
2Z4 5266	Irisbus Citelis 12 m	2005	euro III	3	Ano, plná	P, B, Z + hlásič
3Z1 5206	Irisbus Citelis 12 m	2007	euro IV	3	Ano, plná	P, B, Z + hlásič
3Z5 2496	Irisbus Crossway LE 12 m	2008	euro IV	2	Ano, částečná	P, B, Z + hlásič
3Z8 9461	SOR BN 10.5	2009	euro IV	3	Ano, částečná	P, B, Z + hlásič
4Z1 8188	SOR BN 10.5	2010	euro V EEV	3	Ano, částečná	P, B, Z, V + hlásič
4Z4 0672	Irisbus Crossway LE City 12 m	2011	euro V	3	Ano, částečná	P, B, Z, V + hlásič
4Z7 6526	Irisbus Crossway LE City 12 m	2012	euro V	3	Ano, částečná	P, B, Z + hlásič
5Z3 5077	IVECO Crossway LE City 12 m	2014	euro VI	3	Ano, částečná	P, B, Z + hlásič

Záložní autobusy MHD:

SPZ	Výrobce a typ	Rok výroby	Emisní třída	Počet dveří	Bezbariérovost	Informační systém
UHK 33-62	SOR B 9.5	2001	euro II	3	Ne	P, B, Z + hlásič
1Z3 6127	Karosa B952.1718	2003	euro III	3	Ne	pouze P + hlásič
1Z5 2436	Irisbus Citybus 12M	2004	euro III	3	Ano, plná	P a Z + hlásič

Příměstské autobusy někdy nasazované na MHD:

SPZ	Výrobce a typ	Rok výroby	Emisní třída	Počet dveří	Bezbariérovost	Informační systém
4Z4 0617	Irisbus Crossway LE 12M	2011	euro V	2	Ano, částečná	P, B, V + hlásič
5Z7 2448	IVECO Crossway LE LINE 12M	2016	euro VI	2	Ano, částečná	P, B + hlásič
další autobusy	Karosa C954, resp. C954E	2003–2005	euro III	2	Ne	P, B + hlásič

P = přední digitální informační panel
 B = boční digitální informační panel
 Z = zadní digitální panel pro číslo linky
 V = vnitřní displej pro hlášení zastávek
hlásič = akustický hlásič zastávek, velmi často je jeho hlasitost nastavena na neúměrně nízkou, případně může být úplně vypnutý

nasazován velmi zřídka, občas o prázdninách na malé vyřizené spoje
 nasazován hojně, i na příměstské linky
 nasazován pouze, případně potřeba nekopodlažního autobusu

nejčastěji linky 3 a 5
 nejčastěji linky 2 a 6
 různé linky zejména ráno a odpoledne

Tarif a odbavování

Do všech autobusů MHD se vždy nastupuje předními dveřmi. Platba jízdného probíhá v hotovosti nebo čipovou kartou dopravce u řidiče (karty vydává - a jejich dobíjení provádí - dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště na autobusovém nádraží v Uherském Hradišti a v dopravním terminálu v Uherském Brodě). Ta může sloužit jako elektronická peněženka nebo nosič časových jízdenek (s platností delší než 45 min). V případě použití čipové karty jako elektronické peněženky je možné použít i ty vydané jinými autobusovými dopravci ve Zlínském kraji. Častá manipulace s hotovostí a nutnost odebírání papírových jízdenek zpomalují nástup cestujících do autobusů. Naopak takto přísný způsob odbavování téměř vylučuje existenci černých pasažérů. Podrobnější znění tarifu nabízí web dopravce.

Typ jízdenky	Cena jízdenky
Roční jízdenka	2600 Kč
Roční jízdenka - důchodci nad 70 let	0 Kč
Čtvrtletní jízdenka	640 Kč
Čtvrtletní jízdenka - žákovská	320 Kč
Čtvrtletní jízdenka - důchodci do 69 let	320 Kč
Měsíční jízdenka	300 Kč
Měsíční jízdenka - žákovská	150 Kč
Měsíční jízdenka - důchodci do 69 let	160 Kč
Jednorázová nepřestupní jízdenka	10 Kč
Jednorázová nepřestupní jízdenka zlevněná	5 Kč
Přestupní jízdenka (1 přestup, platnost 45 min)	15 Kč

Prostor pro zlepšení se nabízí u složitosti tarifu (příliš mnoho tarifních kategorií), nesmyslné ceny roční jízdenky (dražší než součet čtyř čtvrtletních, přitom obvyklá je motivace příslibu cestujícího využívat veřejnou dopravu déle výhodnějším jízdným) i u faktu, že přestupní jízdenka není výchozí volbou, ale je nabízena za zvláštní cenu na zvláštní přání.

Následující tabulka je statistikou popularity jednotlivých druhů předplatních jízdenek MHD za rok 2016 poskytnutá dopravcem:

Typ předplatní jízdenky	Prodaných kusů v roce 2016
Čtvrtletní jízdenka	2985
Čtvrtletní jízdenka - žákovská	2869
Měsíční jízdenka - žákovská	2212
Měsíční jízdenka	1318
Čtvrtletní jízdenka - důchodci do 69 let	992
Měsíční jízdenka - důchodci do 69 let	150
Roční jízdenka	6

Financování provozu

V současnosti je objednatelem provozu na linkách MHD Zlínský kraj (na rozdíl od jiných měst s MHD, kde je objednatelem obvykle město, případně více měst dohromady) ve společném balíčku s příměstskými autobusovými linkami na Uherskohradištsku. Tržby z jízdenek si ponechává dopravce, prokazatelnou ztrátu z provozu mu každoročně hradí kraj společně s příměstskými linkami. Města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice pak každoročně proplácejí dopravci cenu jízdenek pro důchodce nad 70 let (ti mají

přepřevu ve výsledku zdarma), občas dopravci i přispívají dotacemi na nákup nových autobusů. Město Uherské Hradiště samotné navíc dopravci hradí provozní náklady na provoz neveřejné přepravy žáků škol v rámci území souměstí a od roku 2015 i kompenzuje Zlínský kraj za linky MHD, které slouží výhradně k přepravě na území Uherského Hradiště.

Celková částka na provoz MHD vydaná celkově z rozpočtu Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic za rok 2016 činila **4,2 mil. Kč**. Mimo tento balík ještě každé město (stejně jako všechna další města a obce v kraji) přispívají Zlínskému kraji každoročně na základní dopravní obslužnost částkou přepočtenou na základě počtu obyvatel.

Více o financování MHD najdete i v návrhové části koncepce.

Další problémy s MHD

Na základě webového formuláře, v němž mohli obyvatelé souměstí začátkem roku 2017 uvádět konkrétní připomínky k provozu MHD, se kromě nespokojeností s konkrétními spoji objevovaly ještě tyto obecnější:

- Nelze se spolehnout na to, zda přijede nízkopodlažní autobus, přestože je uveden v jízdním řádu.
- Jízdní doby mezi jednotlivými body souměstí se v jízdním řádu téměř nemění během dne, reálné jízdní doby tak pravidelně neodpovídají realitě. V systémech MHD je běžnou praxí určování jízdních dob na základě zkoumání zátěže silničního provozu. I když bez preference veřejné dopravy na křižovatkách a v jízdních pruzích nemůžeme zlepšit jízdní doby samotné, vždy je lepší alespoň nedávat cestujícím falešné naděje na nereálně rychlý příjezd do cíle.
- Stejně jako uvádí generel dopravy, mnoho zastávek není bezbariérově přístupných.

Hustota osídlení souměstí

Při provádění analýzy obsluhy jednotlivých oblastí a následném návrhu linkového vedení MHD jsem vycházel i z oficiální mapy rozložení obyvatel Uherského Hradiště (Staré Město navíc přidává 6755 obyvatel, Kunovice 5597), která je vzhledem k velkému datovému objemu k dispozici samostatně na webové adrese: <http://hradistskadoprava.cz/go/obyvatelstvo/>

Další postřehy k příměstské autobusové dopravě a železniční dopravě...

V analytické části již zazněla spousta připomínek i pochval k aktuálnímu fungování příměstské autobusové dopravy a železnice. Následující seznam je shrnuje na jednom místě.

Příměstská autobusová doprava

- Úctyhodná frekvence
- Obecně menší problémy s vozidly oproti MHD

- Tarifní propojení s MHD: uvnitř souměstí shodné odbavení s linkami MHD, platí zde tarif MHD i předplatní jízdenky MHD, mimo souměstí platí kilometrický tarif dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště
- Nepravidelnost, nesystémovost, vyšší důležitost jednotlivých spojů než celých linek
- Nejsou prezentována viditelně čísla linek, různé spoje stejné linky jezdí po různých trasách
- Moderní systémy pomalu zavádějí „městské“ linkové vedení (diametrální), naše příměstská doprava je až na výjimečné spoje striktně radiální se začátkem a koncem na autobusovém nádraží

Železniční doprava

- Pohodlné cestování, dobrá frekvence spojů
- V rámci regionu chybí pravidelnost, takt
- Často zbytečné přestupy
- Stále se zlepšující dálková doprava
- Špatné spojení se Zlímem
- Tarifně znevýhodněná
- Neexistuje integrace s ostatní dopravou
- Čeká nás velká modernizace

Konkrétní připomínky k fungování regionální železnice podrobněji obsahuje i příložený dokument, který jsem za město Uherské Hradiště zpracoval v létě 2017 pro Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje.

Propojení jednotlivých druhů dopravy

V současnosti ve Zlínském kraji neexistuje celokrajský integrovaný dopravní systém, do oblasti Uherskohradištska až na drobné výjimky (Uherský Ostroh, Osvětimany) nezasahují integrované dopravní systémy ze sousedních krajů.

Tento fakt má za následek nejednotný tarif mezi jednotlivými dopravci (nelze tedy cestovat na jednu jízdenku napříč spoji provozovanými různými dopravci, i když může jít ve všech případech o spoje objednávané krajem), neexistenci koordinované propagace veřejné dopravy v závazku veřejné služby (jedinou reálně viditelnou propagací veřejné dopravy v závazku veřejné služby provádějí České dráhy, avšak pod svou značkou).

Dopravní integrace – tedy návaznost spojů a minimalizace souběhů na úsecích – alespoň omezeně funguje díky organizaci Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED). KOVED dokonce provozuje centrální dispečink krajské veřejné dopravy – vidí aktuální polohy vozidel veřejné dopravy a může komunikovat s řidiči autobusů. Zároveň je cestujícím k dispozici telefonní linka, na niž se mohou ozvat dispečerovi, a ujistit se o zachování návaznosti spojů – propagace této linky však pokulhává: cestující se o její existenci dozví jen z webových stránek KOVEDu. Vedlejším efektem existence dispečinku jsou i aktuální data o odjezdech spojů ze zastávek včetně vypočítaných zpoždění – odkaz na webovou aplikaci s těmito daty ale na zastávkách chybí, a tak se k ní cestující musí dostat opět pouze prokliknutím z webu KOVEDu.

KOVED cestujícím neposkytuje ucelenou mapu linek veřejné dopravy v kraji, a tak jsou odkázáni na případnou existenci těchto map u dopravců nebo neoficiálních webových služeb.

Přeprava jízdních kol ve veřejné dopravě: Aktuálně je možné jízdní kola na Uherskohradištsku přepravovat pouze ve vlacích na základě tarifu Českých drah a soukromých dopravců. Autobusové spoje s výjimkou sezónních cyklobusů toto neumožňují.

Intermodální uzly v souměstí

- **Železniční stanice Staré Město u Uherského Hradiště:** Největší železniční stanice v souměstí s přilehlým nedávno zrekonstruovaným autobusovým terminálem příměstské dopravy, MHD i dálkové dopravy. K dispozici je veřejné parkoviště s omezenou kapacitou a speciální parkoviště ČD Parking zřízené Českými drahami, které umožňuje cestujícímu na spoji ČD delších trasách získat parkovací kupon a zaparkovat pohodlně u nádraží. Ve výpravní budově se nacházejí dvě odjezdové tabule autobusů KOVEDu s aktuálními zpožděními a dvě odjezdové tabule vlaků SŽDC. Zlepšení by si zasloužilo označení železničních nástupišť (dnes velmi matoucí kombinace čísel kolejí, nástupišť i slovních názvů nástupišť), technické řešení nástupiště č. 1 tak, aby cestující nemusel vcházet do kolejiště, a přítomnost služeb pro cestující.
- **Železniční stanice Uherské Hradiště:** Přímo v centru města se nachází velmi využívaná stanice, která je však bohužel odříznuta od jiných druhů veřejné dopravy. K dispozici jsou však dvě velká záchytná parkoviště (tarif parkovného není nijak navázaný na veřejnou dopravu), mnoho míst pro zaparkování jízdních kol včetně boxů chránících kola před deštěm. Služby pro cestující fungují dobře, než proběhne rekonstrukce v režii SŽDC, zůstává nevýhodou nutnost vstupovat do kolejiště při nástupu a výstupu z vlaku. Ve stanici jsou dvě odjezdové tabule SŽDC.
- **Železniční stanice Kunovice:** Výpravní budova této stanice se nachází na území Kunovic, zatímco část kolejiště už na území Uherského Hradiště. Stanice je v pro veřejnou dopravu poměrně neatraktivním území, přístup k ní bez automobilu je komplikovaný. K dispozici je však mnoho veřejných parkovacích míst u konzervárny Hamé. U stanice je i oficiálně (papírově) existující autobusová zastávka, přestože není pro cestující nijak označena. Zastavují zde dva účelové spoje MHD linky 1 v pracovní dny, dle výpovědi cestujících by se však mohla zlepšit jejich návaznost na vlaky (včetně čekání na zpožděné příjezdy). Ve stanici je jedna odjezdová tabule SŽDC a čekárna ve výpravní budově.
- **Železniční zastávka Kunovice zastávka:** V jižní části Kunovic v blízkosti budovy základní školy a leteckého muzea se nachází tato zastávka sloužící primárně k obsluze města Kunovic. K dispozici je velmi omezené množství parkovacích míst a autobusová zastávka Kunovice, Škola s linkou MHD 1 i příměstskými linkami. Ze zastávky odbočuje i účelová železniční trať do areálu leteckého průmyslu, která v současnosti není využívána, do budoucna se po případném zlepšení technického stavu nabízí využití pro turistické účely například s drezínami.
- **Železniční zastávka Vésky:** Poloha této zastávky je užitečná pro obyvatele jak Vése, tak Míkovice, a nabízí alternativní a rychlé spojení těchto oblastí s centrem i oblastí Uherskobrodsko. K dispozici nejsou parkovací místa, v docházkové vzdálenosti se však nachází autobusová zastávka Uherské Hradiště, Vésky, střed obsluhovaná zejména linkami MHD 2 a 6 a několika příměstskými spoji.
- **Autobusové nádraží Uherské Hradiště:** Zde se setkává extrémní množství příměstských i dálkových autobusů s MHD, k dispozici jsou parkovací stání pro jízdní kola i veřejné záchytné parkoviště (jeho tarif však není navázan na

veřejnou dopravu), kancelář dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště, služby pro cestující i vytápěná čekárna.

- **Letiště Uherské Hradiště - Kunovice (UHE/LKKU):** Začátkem 21. století fungovalo jako veřejné mezinárodní letiště, nyní funguje pouze jako neveřejné, avšak s výbornými technickými parametry pro vzlety a přistání. U terminálu pro cestující jsou veřejná parkovací stání, veřejná doprava se terminálu vyhýbá – bez pravidelného veřejného leteckého provozu však zatím nedává smysl.

Informační a orientační systém ve veřejné dopravě

Vzhledem k omezené koordinaci veřejné dopravy v kraji zatím neexistuje platný standard označování veřejné dopravy jako v krajích s rozvinutými integrovanými dopravními systémy. V případě železnice je většina prvků informačního a orientačního systému v režii SŽDC s proměnlivou grafickou i užitnou kvalitou. V případě autobusové dopravy se o informační a orientační systém stará dopravce ČSAD BUS Uherské Hradiště bez viditelnějšího přispění měst souměstí. Hlavní výhrady směřují především k urbanistické kvalitě, designu prvků a grafickému zpracování vyvěšených tištěných materiálů.

Konkrétněji:

- Neexistuje jednotná značka veřejné dopravy v kraji nebo oblasti Uherskohradištska
- Vždy jsou viditelná loga dopravců namísto loga organizátora dopravy
- Grafická podoba autobusových jízdních řádů je zastaralá, nepřehledná a s příliš drobným písmem
- U městských linek nejsou použity městské jízdní řády s odjezdem spojů z konkrétní zastávky, ale příměstské jízdní řády s odjezdy ze všech zastávek
- Neexistují směrové ukazatele k nejbližším bodům zájmu u zastávek a terminálů v případech, kdy nejsou tyto body přímo vidět, případně chybějí směrové ukazatele k dalším nástupním plochám pro přestup do jiného vozidla veřejné dopravy
- Všechny informace jsou vždy uvedeny jen v češtině, především anglické znění chybí
- Ve městech souměstí nejsou informační tabule shrnující přítomnost a používání veřejné dopravy
- Nejsou k dispozici oficiální webové stránky shrnující cestování veřejnou dopravou v regionu, město Uherské Hradiště na svém webu například ani neuvádí linkové vedení a jízdní řády MHD
- Cestujícím jsou často prezentována celá šestimístná licenční čísla autobusových linek, která se však neshodují s informacemi na displejích vozidel
- Většině autobusů chybějí vnitřní displeje pro zobrazování aktuální a následující zastávky; akustické hlášení zastávek, které by toto mělo suplovat, je v mnoha případech ztlumené nebo vypnuté

Kvalitní informační a orientační systém spolu s dobrou propagací veřejné dopravy jsou nákladově tím nejmenším, co může přispět k vyššímu využívání. Důležitá je pouze vůle věci řešit.

Následuje návrhová část koncepce zpracovaná grafičtějším, méně textovým - ale zato názornějším a praktičtějším - způsobem.

Obsah analytické části

Veřejná doprava v Uherském Hradišti nevzkvétá.....	1
Teď, nebo nikdy!	3
Kde se tedy vzala koncepce veřejné dopravy?	4
K čemu další koncepce? Kdy už se začne něco dít?	5
A jak se pozná kvalitní veřejná doprava?.....	5
Ke zlepšování veřejné dopravy nás nabádá i nespočet dalších dokumentů!	7
Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice: Jak jsme na tom? (Analýza současného stavu veřejné dopravy)	8
Význam Uherského Hradiště: větší, než si myslíte	8
Řešené území a charakteristika jeho částí v návaznosti na veřejnou dopravu ...	11
Základy fungování veřejné dopravy na Uherskohradištsku	24
Městská hromadná doprava podrobněji: co nás u ní nejvíce trápí?	31
Ještě k příměstské autobusové dopravě a železniční dopravě.....	54
Propojení jednotlivých druhů veřejné dopravy.....	55
Informační a orientační systém ve veřejné dopravě	57
Obsah analytické části	59