

Plán dopravní obslužnosti města Uherské Hradiště pro období 2024–2028



Uherské Hradiště
Srdce Slovácka



Identifikační údaje

Objednatel

Město Uherské Hradiště
Masarykovo náměstí 19
686 01 Uherské Hradiště

IČO: 00291471

DIČ: CZ00291471

ID datové schránky: ef2b3c5

Zpracovatel

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Katedra chytrých měst a regionů
Konviktská 20
110 00 Praha 1

IČO: 68407700

DIČ: CZ68407700

Zpracovatelský tým

doc. Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Matěj Chudomel

Ing. Jan Kolařík

Ing. Milan Kříž, Ph.D.

Ing. Stanislav Metelka

Ing. Rudolf Vávra



Obsah

Identifikační údaje.....	2
Obsah.....	3
Seznam zkratk.....	5
Úvod	7
1 Analýza současného stavu	8
1.1 Základní údaje o Uherském Hradišti	8
1.2 Nejvýznamnější zdroje a cíle cest v Uherském Hradišti	8
1.2.1 Rezidenční plochy	8
1.2.2 Školy.....	10
1.2.3 Významní zaměstnavatelé ve městě.....	11
1.2.4 Úřady a instituce	12
1.2.5 Obchodní vybavenost.....	13
1.2.6 Sportovní a rekreační areály	13
1.3 Převážné vztahy	14
1.3.1 Dopravní model města Uherské Hradiště.....	14
1.3.2 Dojížděka do zaměstnání a škol dle SLDB 2021	17
1.4 Dopravní obslužnost města	18
1.4.1 Železniční doprava	18
1.4.2 Autobusová doprava	21
2 Dopravně-plánovací období 2024–2028	29
2.1 Předpokládané změny v železniční dopravě.....	29
2.1.1 Dálková doprava	29
2.1.2 Regionální doprava.....	29
2.2 Předpokládané změny v regionální autobusové dopravě.....	30
2.3 Výhled MHD Uherské Hradiště	31
3 Rozvoj infrastruktury.....	34
3.1 Železniční infrastruktura.....	34
3.2 Silniční infrastruktura	34
3.2.1 Autobusové zastávky	34
3.2.2 Ostatní silniční infrastrukturní opatření	36
4 Výhled nad rámec plánovacího období	37
4.1 Plánované změny v železniční dopravě	37



4.2	Územní rozvoj města Uherské Hradiště a jeho okolí.....	37
4.2.1	Rozvoj ploch.....	37
4.2.2	Rozvoj dopravní infrastruktury.....	40
4.3	Autobusové zastávky na území města	41
5	Tarif a integrace	42
5.1	Tarif IDZK v regionální dopravě.....	42
5.2	Tarif IDZK na území Uherského Hradiště	42
5.2.1	Předplatní jízdné	42
5.2.2	Jednotlivé jízdné	43
5.2.3	Způsoby odbavování cestujících.....	43
5.3	Plánovaná podoba tarifu Integrované dopravy Zlínského kraje	44
6	Smluvní zajištění, financování dopravní obslužnosti.....	45
6.1	Městská hromadná doprava	45
6.2	Veřejná doprava v objednavce Zlínského kraje.....	46
6.3	Zapojení provozu MHD do systému Integrovaná doprava Zlínského kraje	46
6.3.1	Stávající systém MHD.....	46
6.3.2	Nový systém MHD	47
	Závěr.....	48
	Seznam obrázků	49
	Seznam tabulek	50
	Seznam příloh	51



Seznam zkratek

API	application programming interface, rozhraní pro komunikaci mezi počítač. systémy
IDS	integrovaný dopravní systém
IDZK	Integrovaná doprava Zlínského kraje
ITJŘ	integrální taktový jízdní řád
JŘ	jízdní řád
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.
MČ	místní část
MHD	městská hromadná doprava
MŠ	mateřská škola
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OC	obchodní centrum
ORP	obec s rozšířenou působností
PD	pracovní dny
PDOÚ	Plán dopravní obslužnosti území
QR	quick response (rychlá odezva), formát dvourozměrného strojově čitelného kódu
RP	regulační plán
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SP	studie proveditelnosti
SOŠ	střední odborná škola
UH	Uherské Hradiště
ÚP	územní plán
ÚS	územní studie
UTB	Univerzita Tomáše Bati
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region, název rakouského integrovaného dopravního systému
VŠ	vysoká škola
VOŠ	vyšší odborná škola



ZSJ	základní sídelní jednotka
ZŠ	základní škola
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť těžké postižení s průvodcem
ŽST	železniční stanice



Úvod

Plán dopravní obslužnosti města Uherské Hradiště na období let 2024–2028 vzniká coby závazný koncepční dokument na základě zákona č. 194/2010 Sb. Jedná se o historicky první dopravní plán, kterým město Uherské Hradiště formuluje své záměry v oblasti veřejné dopravy. Prezentace těchto záměrů ve formě dopravního plánu nepochybně přispěje k ujednání náhledu na veřejnou dopravu na území města. Prezentovaný Plán dopravní obslužnosti města představuje jak širší dopravní vazby města regionální a dálkovou dopravou, tak i aspekty ovlivňující mobilitu obyvatelstva ve městě a novou koncepci MHD ve městě.

Zejména nová koncepce MHD představuje revoluční počín ve veřejné dopravě na území města, neboť po mnoha letech zásadně mění koncepci linkového vedení i rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých částí města. Naplnění cílů, které si město Uherské Hradiště v souvislosti s novou MHD stanovilo, však může trvat déle, než bylo původně v doprovodných koncepčních materiálech očekáváno. Datová základna pro sběr dat o mobilitě v rámci města vznikala na základě řady průzkumů v letech 2018–2019. Následovalo problematické období let 2020–2021, kdy veřejná doprava v celé ČR zaznamenala hluboký propad zájmu cestujících a s tím spojený zásadní pokles tržeb. SDLB 2021 potvrdilo propad zájmu o cestování veřejnou dopravou. Přestože od ukončení lockdownů a uzávěr v souvislosti s onemocněním COVID-19 dochází k návratu cestujících do veřejné dopravy, je tento návrat napříč jednotlivými dopravními segmenty (dálková doprava, regionální doprava, městská doprava) nerovnoměrný. Pro novou koncepci MHD tak bude zcela klíčové, aby byla (po odstranění počátečních problémů, které provází každou novou dopravní koncepci) po delší dobu stabilní a přispěla tak k obnově důvěry cestujících ve veřejnou dopravu.

Vedle toho Plán dopravní obslužnosti představuje rovněž záměry a požadavky na úpravu infrastruktury a nových zastávek na území města. Plán dopravní obslužnosti dále popisuje dopravní a tarifní provázanost městského dopravního systému se systémem veřejné dopravy Zlínského kraje.

Plán dopravní obslužnosti města Uherské Hradiště na období 2024–2028 tak prezentuje záměry a cíle, jejichž realizace přispěje k tomu, aby se veřejná doprava v Uherském Hradišti stala moderním a konkurenceschopným systémem na vysoké úrovni.



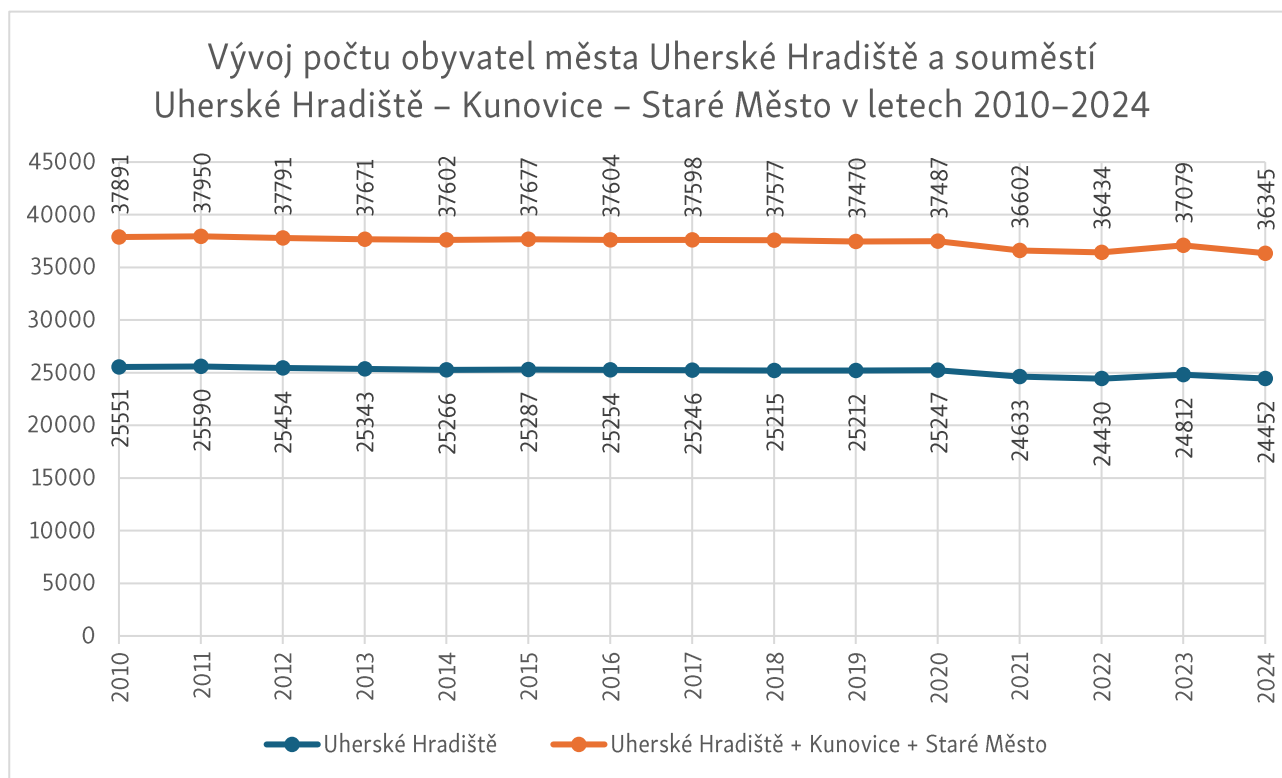
1 Analýza současného stavu

1.1 Základní údaje o Uherském Hradišti

Okresní město Uherské Hradiště se nachází v jihozápadní části Zlínského kraje, jehož je co do počtu obyvatel 4. největším městem (po ostatních okresních městech kraje – Zlínu, Kroměříži a Vsetínu). Je dále největším městem okresu Uherské Hradiště i správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) Uherské Hradiště. K 1. 1. 2024 ve městě žilo 24 452 obyvatel, z toho 11 626 mužů a 12 826 žen.

Uherské Hradiště je součástí souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město, které k 1. 1. 2024 čítalo dohromady 36 345 obyvatel.

Vývoj počtu obyvatel města Uherské Hradiště a souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město vždy k 1. lednu let 2010 až 2024 zobrazuje graf na obrázku 1. Patrný je setrvalý stav počtu obyvatel, resp. spíše jeho mírný pokles.



Obrázek 1: Vývoj počtu obyvatel města Uherské Hradiště a souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město v letech 2010–2024

1.2 Nejvýznamnější zdroje a cíle cest v Uherském Hradišti

1.2.1 Rezidenční plochy

Město Uherské Hradiště se skládá z:

- 7 místních částí – Uherské Hradiště, Rybárny, Mařatice, Jarošov, Sady, Vésky, Míkovice
- 6 katastrálních území – Uherské Hradiště, Mařatice, Jarošov u Uherského Hradiště, Sady, Vésky, Míkovice nad Olšavou
- 23 základních sídelních jednotek (dále ZSJ) – Uherské Hradiště-střed, Stará Tenice, Sídliště Tůně, Studentské náměstí, Stadion, Na Rybníku, Pod Svahy, Sídliště Malinovského,



Průmyslová-východ, Průmyslová-západ, Nemocnice, Sídliště Mojmír, Sídliště Štěpnice, Rybárny, Mařatice, Jaktáře, Sídliště Východ, Jarošov, Sady, Sady-sever, Sady-západ, Vésky, Míkovice

Počet obyvatel dle Sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB) v jednotlivých ZSJ udává tabulka 1.

Tabulka 1: Počet obyvatel jednotlivých ZSJ města Uherské Hradiště podle SLDB 2021

Katastrální území	ZSJ	Počet obyvatel SLDB 2021
Uherské Hradiště	Uherské Hradiště-střed	2 346
	Stará Tenice	794
	Sídliště Tůně	908
	Studentské náměstí	566
	Stadion	0
	Na Rybníku	477
	Pod Svahy	1 377
	Sídliště Malinovského	2 059
	Průmyslová-východ	52
	Průmyslová-západ	26
	Nemocnice	321
	Sídliště Mojmír	932
	Sídliště Štěpnice	3 422
	Rybárny	258
Mařatice	Mařatice	3 532
	Jaktáře	58
	Sídliště Východ	2 735
Jarošov u Uherského Hradiště	Jarošov	2 120
Sady	Sady	1 075
	Sady-sever	534
	Sady-západ	0
Vésky	Vésky	613
Míkovice nad Olšavou	Míkovice	814

Největšími obytnými celky jsou panelová sídliště Štěpnice, tvořící stejnojmennou ZSJ se 3422 obyvateli, ležící 1 kilometr jihozápadně od centra města, se kterým je spojeno skrz starší sídliště Mojmír, tvořící stejnojmennou ZSJ s 932 obyvateli, a Východ, taktéž tvořící stejnojmennou ZSJ se 2735 obyvateli, ke kterému je ještě třeba připočítat ZSJ Sady-sever s 534 obyvateli, která je tvořena novější bytovou zástavbou sousedící se zástavbou ZSJ Sídliště Východ. Sídliště Východ je z hlediska centra města poměrně odlehlé, leží od něj asi 2 kilometry jihovýchodním směrem. Na sídliště Východ směrem do centra navazuje stará vesnická zástavba Mařatic spolu s novější zástavbou rodinných domů, která vytváří nejlidnatější ZSJ ve městě s 3532 obyvateli. V samotném historickém středu města žije 2346 obyvatel a tvoří tak čtvrtou nejlidnatější ZSJ Uherské Hradiště-střed. Další oblast s významnou koncentrací obyvatel se nachází v jižní části města kolem třídy Maršála Malinovského. Na západ od ní leží panelové sídliště Malinovského, které spolu s okolní zástavbou tvoří ZSJ Sídliště Malinovského s 2059 obyvateli. Na východ od ní leží sídliště Pod Svahy, které spolu s okolní zástavbou tvoří ZSJ Pod Svahy s 1377 obyvateli. Další lidnatou částí města je Jarošov, skládající se především z vesnického jádra a sídliště Louky, který leží asi 4 kilometry severovýchodně od centra města, stejnojmenná ZSJ má 2120 obyvatel. Poslední ZSJ s alespoň 1000 obyvateli jsou Sady, součást



stejnomené místní části vesnického charakteru, která je vzdálena od centra města asi 3 kilometry jihovýchodním směrem.

1.2.2 Školy

Na území města se nachází celkem 8 veřejných základních škol a 1 soukromá, 3 základní umělecké školy (z toho 2 soukromé), 5 veřejných středních škol, 4 soukromé střední školy, 2 vyšší odborné školy a 2 fakulty vysokých škol.

Dvě základní školy (ZŠ Palackého náměstí a ZŠ Šafaříkova) jsou určeny pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami a jsou zřizovány Zlínským krajem, další dvě (ZŠ Jarošov a ZŠ T. G. Masaryka) disponují pouze prvním stupněm.

Střední školy jsou zastoupeny různými typy veřejných i soukromých vzdělávacích institucí:

- Gymnázium Uherské Hradiště
- Střední škola průmyslová, hotelová, zdravotnická a vyšší odborná škola Uherské Hradiště (dále SŠPHZ a VOŠ Uherské Hradiště)
- Střední uměleckoprůmyslová škola Uherské Hradiště
- Obchodní akademie, vyšší odborná škola a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky Uherské Hradiště (dále Obchodní akademie a VOŠ Uherské Hradiště)
- Střední odborná škola a gymnázium Staré Město – odloučené pracoviště Revoluční (dále SOŠGSM)
- Střední škola služeb, s.r.o.
- Soukromá střední škola, s.r.o.
- Mesit střední škola, o.p.s.
- Academic School, s.r.o.

Vyššími odbornými školami jsou:

- Střední škola průmyslová, hotelová, zdravotnická a vyšší odborná škola Uherské Hradiště
- Obchodní akademie, vyšší odborná škola a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky Uherské Hradiště

Vysoké školství je v Uherském Hradišti zastoupeno fakultami kmenových univerzit sídlících v jiných městech:

- UTB Zlín – fakulta logistiky a krizového řízení (veřejná, prezenční i kombinované studium)
- VŠ Jagielloňská v Toruni, s.r.o. – fakulta veřejnoprávních a ekonomických studií v Uherském Hradišti (soukromá, prezenční i kombinované studium)

Informace o školách na území města Uherské Hradiště včetně relevantních časů začátků výuky udává tabulka 2.



Tabulka 2: Informace o školách na území města Uherské Hradiště

Škola	Typ	Adresa v rámci UH	Počet žáků ve šk. roce 2023/24	Začátek vyučování
ZŠ UNESCO	veřejná	Komenského náměstí 350	690	8:00
ZŠ Sportovní	veřejná	Sportovní 777	645	8:00
ZŠ Za Alejí	veřejná	Za Alejí 1072	563	8:00
ZŠ Větrná	veřejná	Větrná 1063	381	7:55
ZŠ Jarošov	veřejná	Pivovarská 200	85	8:00
ZŠ T. G. Masaryka	veřejná	1. máje 55	195	8:00
ZŠ Palackého náměstí	veřejná	Palackého náměstí 238	49	7:55
ZŠ Šafaříkova	veřejná	Šafaříkova 961	69	8:00
Academic School, s.r.o. ¹	soukromá	Studentské náměstí 1531	171+38 ²	8:00 ³
ZUŠ Uherské Hradiště	veřejná	Mariánské náměstí 125	nezjištěno	–
ZUŠ Slovácko, s.r.o.	soukromá	Protzkarova 1220	nezjištěno	–
ZUŠ Folklorika, s.r.o.	soukromá	Třída Maršála Malinovského 884	nezjištěno	–
Gymnázium Uherské Hradiště	veřejná	Velehradská třída 218	917	7:50
SŠPHZ a VOŠ Uherské Hradiště	veřejná	Jiráho z Poděbrad 949	966+37 ⁴	8:00
Střední uměleckoprůmyslová škola UH	veřejná	Všehrdova 267	286	8:00
Obchodní akademie a VOŠ Uherské Hradiště	veřejná	Nádražní 22	467+59 ⁴	7:55
SOŠGSM	veřejná	Revoluční 747	nezjištěno	8:00
Střední škola služeb, s.r.o.	soukromá	Štěpnická 1156	220	8:00
Soukromá střední škola, s.r.o.	soukromá	Štěpnická 1188	124	11:35
Mesit střední škola, o.p.s.	soukromá	Družstevní 818	359	8:00
UTB Zlín	veřejná	Studentské náměstí 1532	1209	–
VŠ Jagielloňská v Toruni, s.r.o.	soukromá	Města Mayen 1536	nezjištěno	–

1.2.3 Významní zaměstnavatelé ve městě

Na území města Uherské Hradiště se nachází několik významných lokalit s nabídkou pracovních míst, představují tak cíle cest především v rámci denní pracovní dojížděky jak pro obyvatele Uherského Hradiště, tak pro dojíždějící z okolí.

Největší koncentrace průmyslu je v severovýchodní části města, kde se na rozhraní čtvrtí Mařatice a Jarošov nachází průmyslová zóna Jaktáře. Největším zaměstnavatelem je v ní společnost Forscher, specializující se na výrobu kabeláže a elektromechanických komponentů a zaměstnávající přibližně 700 osob. Dále je zde hlavní sídlo společnosti Synot, podnikající v hazardním průmyslu a informačních

¹ Jedná se o základní i střední školu.

² Počet žáků základní školy + počet studentů střední školy

³ Platí pro základní i střední školu

⁴ Počet studentů střední školy + počet studentů vyšší odborné školy



technologiích, zaměstnávající přibližně 300 osob. Menšími zaměstnavateli jsou Schlote, vyrábějící komponenty pro automobilový průmysl, s přibližně 130 zaměstnanci a EVPÚ Defence, vyrábějící elektro-optické systémy, s přibližně 85 zaměstnanci. Oblast je obsloužena autobusovou zastávkou Mařatice, Jaktáře, kde zastavují jak linky MHD, tak regionální linky. Z jihu s průmyslovou zónou sousedí areál společnosti Mesit, podnikající v leteckém průmyslu, je zde zaměstnáno více než 1000 osob. Areál je obsloužen autobusovou zastávkou Mařatice, Mesit, kde zastavují jak linky MHD, tak regionální linky.

Další oblastí s koncentrací průmyslu je ulice Průmyslová, kde sídlí například společnost Altech vyrábějící kompenzační a rehabilitační pomůcky, dále společnost Tradeco zpracovávající maso, centrální sklad společnosti Nerezové materiály, technické služby Hrates nebo Sběrné suroviny UH. Oblast je špatně obsloužena veřejnou dopravou, nejbližší autobusová zastávka Garáže ČSAD je vzdálena nejméně 500 m. Průmyslový charakter má i nedaleká oblast západně od třídy Maršála Malinovského, kde se nachází areál ČSAD Uherské Hradiště a další, především skladovací plochy. V blízkosti se nachází autobusová zastávka garáže ČSAD, kde zastavuje mnoho linek MHD i regionálních autobusů. Na druhou stranu od třídy Maršála Malinovského se nachází ulice Za Olšávkou, kde sídlí výrobce elektronických součástek Kyocera AVX, prodejce automobilů AUTO UH nebo Slovácké vodárny a kanalizace. Poblíž se nachází autobusové zastávky Sady, rozcestí, kde zastavují 3 linky MHD a 1 regionální linka, a Sady, Špitálky, kde zastavují 3 linky MHD.

1.2.4 Úřady a instituce

Mezi cíle, které nejsou obvykle předmětem denní dojížděky, lze zařadit úřady, zdravotnická zařízení, kulturní zařízení a církevní stavby, jejichž pokrytí je pro úspěšný koncept MHD nutné.

Většina těchto institucí se nachází v centru města. Podél Velehradské třídy se nacházejí budovy Policie ČR, knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana nebo Slováckého divadla, z těchto míst je v docházkové vzdálenosti autobusové nádraží, pouze divadlo už je vzdáleno nevyhovujících přibližně 400 metrů. Východně od třídy Maršála Malinovského leží park Smetanovy sady, ve kterém se nachází kino Hvězda, Slovácké muzeum, klub Mír a Slovácká buda. Na okraji parku se nachází zastávka Smetanovy sady, která je zřízena pouze ve směru na autobusové nádraží, zde zastavuje 5 linek MHD a několik regionálních linek. O 200 metrů jižněji je v opačném směru zastávka Boženy Němcové, zde zastavují 4 linky MHD a několik regionálních linek. Na okraji historického centra se směrem k řece Moravě nachází finanční úřad a Galerie Slováckého muzea. Obsluha veřejnou dopravou je v těchto místech zajištěna zastávkou Svatojiřské nábřeží, ve které zastavuje linka 8 MHD a linka 300, propojující celé souměstí. Přímou na Masarykově náměstí se nachází městský úřad, městské informační centrum, pošta a kostel sv. Františka Xaverského. Ze středu náměstí je železniční stanice Uherské Hradiště vzdálena přibližně 300 metrů. U nádraží se nachází také autobusová zastávka, kde zastavuje 1 linka MHD a linka 300. Autobusové nádraží, kde zastavují téměř všechny autobusové linky na území města, je vzdáleno asi 400 metrů. 100 metrů jižně od náměstí se nacházejí Klub kultury a Reduta, kde se konají různé kulturně-společenské akce. O dalších 200 metrů jižněji se mezi ulicemi Kollárova a Jiřího z Poděbrad nacházejí Česká správa sociálního zabezpečení, okresní soud, katastrální úřad a úřad práce. Zde se v bezprostřední blízkosti nachází nově zřízená zastávka Kollárova, kde zastavuje pouze linka 300, a zastávka Jiřího z Poděbrad, kde zastavují 2 linky MHD a linka 300.



Uherskohradištská nemocnice, která se nachází v jihozápadní části města asi 1 kilometr od centra města, je největším a nejdůležitějším zdravotnickým zařízením v okrese Uherské Hradiště. U vstupu do areálu se nachází v nedávné době zřízená zastávka Nemocnice, kde zastavují 2 linky MHD. O 200 m východněji se navíc nachází zastávka Purkyňova, kde zastavují tytéž linky. Hlavní městský hřbitov s kostelem Nanebevzetí Panny Marie se nachází na jihovýchodním okraji Mařatic. Nachází se zde zastávka Mařatic, hřbitov, kterou obsluhují 3 linky MHD, v případě 2 linek jenom pár vybraných spojů. V blízkosti se nachází zastávka také zastávka Mařatic, hřbitov točna, kterou obsluhují 2 linky MHD, v případě jedné linky pouze pár vybraných spojů. V části Sady se nachází hřbitov s kostelem Narození Panny Marie, vzdálený přibližně 300 m od zastávek Sady a Sady, Za Kovárnou, které jsou obsluhovány 3 linkami MHD a 1 regionální linkou.

1.2.5 Obchodní vybavenost

Obchodní jednotky, především hypermarkety a supermarkety, představují významný cíl cest, přestože tyto cesty ze zkušenosti nelze předpokládat v každodenním režimu.

V těsné blízkosti autobusového nádraží se nachází supermarket Billa a obchodní dům Centrum se supermarketem Albert. Naproti nim se v ulici Obchodní nachází komerčně obytný blok budov s několika provozovny obchodů a služeb v přízemí. Velká koncentrace menších provozoven obchodů a také restaurací nebo kaváren je v historickém středu města, především na Masarykově a Mariánském náměstí a v ulici Prostřední, která tato dvě hlavní náměstí spojuje. Východně od centra města se nachází hypermarket Kaufland spolu s několika dalšími obchodními jednotkami. V blízkosti se nachází nedávno zřízená autobusová zastávka Studentské náměstí, kde zastavuje 5 linek MHD a několik regionálních linek. Větší koncentrace řetězců s potravinami je na jihu města kolem třídy Maršála Malinovského, největší z nich hypermarket Tesco s několika dalšími obchodními jednotkami se od ní nachází východně, přibližně 300 metrů severně od zastávky Garáže ČSAD. Na západní straně třídy Maršála Malinovského se přibližně 200 metrů jižně od zastávky Garáže ČSAD nachází supermarket Lidl. O dalších 300 metrů jižněji se na okraji části Sady nachází Penny market, je umístěn v blízkosti zastávek Sady, rozcestí a Sady, Špitálky.

Největší obchodní zóna se zastoupením hypermarketu Albert, supermarketu Lidl a řady hobbymarketů či prodejen drogistického zboží se nachází severozápadně od centra Uherského Hradiště, přičemž vzhledem ke své poloze na západním břehu Baťova kanálu již leží plně na katastru Starého Města. Důležitost pro Uherské Hradiště ovšem potrhuje přímá obsluha linkou MHD UH č. 4, která zde má přímo v areálu zřízenou konečnou zastávku Staré město, Obchodní zóna.

1.2.6 Sportovní a rekreační areály

Největší koncentrace ploch sloužících ke sportovním a rekreačním účelům je východně od Smetanových sadů, kde se nachází Městský fotbalový stadion Miroslava Valenty, sportovní hala, atletický stadion, několik víceúčelových hřišť a kurtů, aquapark s venkovním koupalištěm, skatepark a zimní stadion. Na severním okraji této oblasti se nachází zastávka Studentské náměstí, ze západní části oblasti je to asi 300 metrů k zastávkám Smetanovy sady a Boženy Němcové, vzhledem k celoměstskému významu zmíněných sportovních zařízení však je docházková vzdálenost příliš velká.



Na severním okraji centra města se nachází sokolovna, s docházkovou vzdáleností přibližně 400 metrů na autobusové nádraží. I veřejností je využívána tělocvična a přilehlé hřiště gymnázia naproti autobusovému nádraží.

Na severovýchodě města se u řeky Moravy nachází Sportcentrum Morava s trampolínovým centrem, dětským světem a kurty na tenis nebo squash. Vzhledem k izolované poloze je Sportcentrum velmi špatně obsluženo veřejnou dopravou, nejbližší zastávka Studentské náměstí je vzdálená přibližně 800 metrů. V části Jarošov se nachází fotbalové hřiště, které je přibližně 300 metrů vzdáleno od zastávek Jarošov, U Bagru a Jarošov, pivovar, kde zastavují linka 4 MHD a několik regionálních linek.

Na okraji sídliště Východ se nachází fotbalové hřiště, menší hřiště na malou kopanou a další víceúčelové plochy. V blízkosti je jednosměrná zastávka ZŠ Větrná, která je sice obslužena 3 linkami, větší počet spojů ale vykazuje jen jedna linka, asi 300 metrů daleko leží lépe obslužená zastávka Mařatice, Derflanská. Na jihovýchodním okraji Mařatic se nachází hala s tenisovými kurty, s docházkovou vzdáleností přibližně 600 metrů na zastávky Mařatice, Rudy Kubíčka a Mařatice, horní konec, které jsou obsluženy 4 linkami MHD. Fotbalové hřiště v Sadech se nachází jižně od silnice I/50 a po silniční komunikaci je spojeno jen s Kunovicemi, se Sady je spojeno pouze komunikací pro pěší a cyklisty, k autobusové zastávce Sady je to zhruba 600 metrů.

1.3 Přepravní vztahy

1.3.1 Dopravní model města Uherské Hradiště

V rámci Akčního plánu implementace koncepce veřejné dopravy v Uherském Hradišti byla v letech 2018 a 2019 zpracována sčítání cestujících v MHD, sociologický průzkum mezi občany města, mobilitní průzkum na vybraném vzorku respondentů a dopravní model souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice.

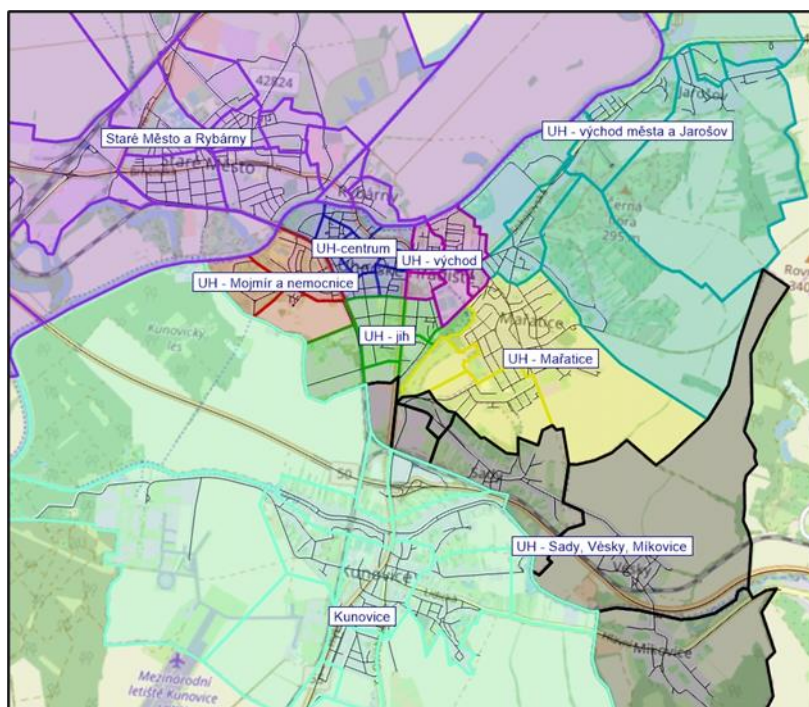
Na následujícím kartogramu (obrázek 2) je přehled zatížení jednotlivých úseků sítě MHD v souměstí v roce 2018.



Obrázek 2: Přehled zatížení jednotlivých úseků sítě MHD v souměstí v roce 2018

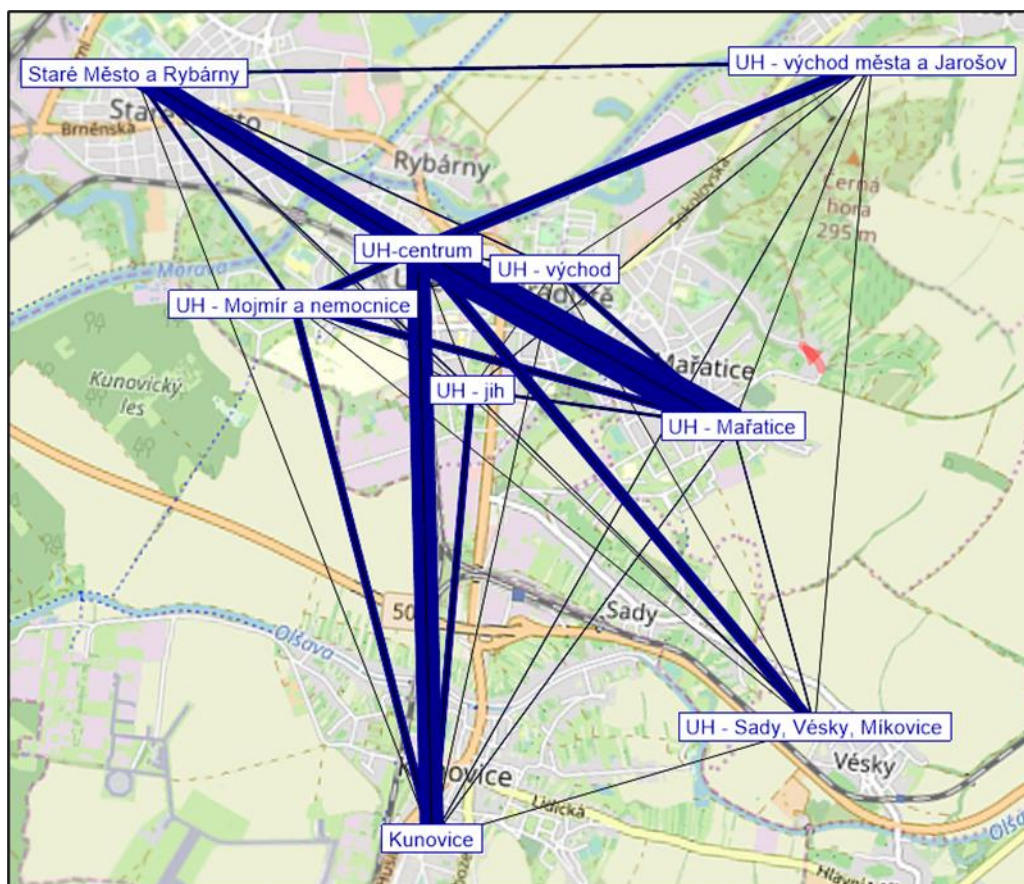
Z kartogramu vyplývá, že nejzatíženějšími úseky sítě MHD jsou jednoznačně severojižní osa podél komunikace I/55 a dále napojení oblasti Mařatic (sídlíště Východ). Následují Sady/Věsky/Míkovice a Jarošov.

Pro agregované zobrazení různých dat vztahujících se k územním jednotkám modelu bylo vytvořeno členění města na 9 tzv. velkých zón (viz obrázek 3): UH-centrum, UH - Mojmir a nemocnice, UH - jih, UH - Mařatice, UH - východ města a Jarošov, UH - východ, UH - Sady, Věsky, Míkovice, Kunovice a Staré Město a Rybárny.



Obrázek 3: Členění velkých zón v centrální části souměstí

Na následujícím obrázku 4 je agregovaná matice poptávky po VHD na úroveň 9 velkých zón.



Obrázek 4: Zobrazení agregované poptávky na úrovni velkých zón



Ze zobrazené matice je zřejmé, že nejsilnějším přepravním vztahem je relace centrum Uherského Hradiště – Mařatice (sídlíště Východ) následovaná vztahy centrum Uherského Hradiště – Staré Město a centrum Uherského Hradiště – Kunovice.

Celkově z etapy Akčního plánu, ve které byl zpracován dopravní model, vyplývá, že z hlediska přepravních proudů se celé souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice chová jako jeden propojený sídelní celek. V celém souměstí je poměrně vysoká intenzita radiálních přepravních proudů a zároveň jsou přepravní proudy velmi roztržité (mimo silných radiálních vztahů lze vysledovat i významné tangenciální přepravní vztahy mezi jednotlivými částmi souměstí).

1.3.2 Dojíždka do zaměstnání a škol dle SLDB 2021

Pro analýzu poptávky po přepravě lze využít i data o dojíždce do zaměstnání a škol ze Sčítání lidu, domů a bytů (dále též SLDB). Jedná se o populační census, který je povinný pro všechny obyvatele s trvalým i přechodným pobytem v ČR i pro občany ČR žijící v zahraničí a který je prováděn každých 10 let, poslední byl proveden v roce 2021.

Výstupy ze SLDB neuvádějí jinou dojíždku než do práce a do škol, nelze z ní tak stanovit ostatní typy přepravních vztahů (za službami, za volnočasovými aktivitami apod.). Je též vhodné uvést, že správnost a úplnost výstupů SLDB je závislá na úplnosti a správnosti vyplnění sčítacích formulářů ze strany respondentů. Četnost dojíždky je ve výstupech rozlišena na denní a celkovou, bližší konkretizace četnosti dojíždky (týdenní, několik dní v týdnu) ve výstupech specifikována není.

Data o dojíždce jsou zpracována do podrobnosti obcí, novinkou od SLDB 2021 je však detailnější členění až do podrobnosti ZSJ.

Právě na základě dat ze SLDB 2021 je provedena analýza dojíždky v Uherském Hradišti, a to i z toho důvodu, že u SLDB 2021 byla oproti předchozímu SLDB 2011 výrazně zjednodušena možnost online vyplnění sčítacích formulářů, což mohlo mít vliv na čas, který byli respondenti ochotni věnovat, a tím i na správnost a úplnost vyplnění. Na druhou stranu je nutno upozornit, že data o dojíždce dle SLDB 2021 mohou být zkreslena v době cenzu probíhající epidemií COVID-19, kvůli které byla přijata opatření, která ovlivnila mobilitu obyvatelstva (údaje však měly být vyplněny dle obvyklého místa práce/školy po skončení protiepidemických opatření).

Dojíždka do Uherského Hradiště dle obce vyjíždky s členěním na dojíždku do zaměstnání a dojíždku do škol a s členěním na celkovou a denní dojíždku je pak uvedena v příloze A.1. Vyjíždka z Uherského Hradiště dle obce dojíždky s členěním na vyjíždku do zaměstnání a vyjíždku do škol a s členěním na celkovou a denní vyjíždku je uvedena v příloze A.2. V obou případech jsou uvedeny pouze obce dojíždky/vyjíždky, kde celkový dojíždkový proud z/do Uherského Hradiště je alespoň 5 dojíždějících.

Největší vzájemné dojíždkové interakce Uherského Hradiště jsou s dalšími dvěma městy souměstí, tedy se Starým Městem a Kunovicemi. Zatímco v případě Starého Města převažuje dojíždka do Uherského Hradiště nad vyjíždkou z Uherského Hradiště, situace u Kunovic je opačná – převažuje vyjíždka z Uherského Hradiště nad dojíždkou do Uherského Hradiště, což je dáno především významným zaměstnavatelem, který se v Kunovicích nachází – Aircraft Industries, a.s. (býv. LET Kunovice).

Dalšími významnými zdroji dojíždky do Uherského Hradiště jsou: Uherský Brod (489 dojíždějících), Veselí nad Moravou (454), Ostrožská Nova Ves (423), Uherský Ostroh (357), Hluk (329), Buchlovice (296), Boršice (289), Bílovice (289), Jalubí (267), Zlín (267), Kněžpole (254), Nedakonice (245), Polešovice (243), Vlčnov (231), Zlechov (222), Mistřice (220). V případě dalších obcí jsou již dojíždkové



proudy do Uherského Hradiště menší než 200 lidí. Dojížděkové proudy s celkovou dojížděkou do Uherského Hradiště 30 lidí a více jsou graficky zobrazeny na mapě v příloze A.3.

Z hlediska vyjížděky z Uherského Hradiště jsou po Kunovicích a Starém Městě dalšími významnými cíli: Zlín (502), Otrokovice (291), Brno (288), Uherský Brod (250), Praha (156), Hluk (118), Buchlovice (113), Napajedla (108), Olomouc (105) a Ostrožská Nová Ves (104). Do dalších obcí jsou již vyjížděkové proudy z Uherského Hradiště menší než 100 lidí. Vyjížděkové proudy s celkovou vyjížděkou z Uherského Hradiště 30 lidí a více jsou graficky zobrazeny na mapě v příloze A.4 (vyjížděkový proud směřující severozápadním směrem mimo zobrazenou mapu směřuje do Prahy).

ZSJ v Uherském Hradišti lze rozčlenit dle jejich atraktivity (míry dojížděky z ostatních územních celků) a emisivity (míry vyjížděky do ostatních územních celků):

- Nejvíce atraktivní je ZSJ Uherské Hradiště-střed s celkovou dojížděkou 6060 lidí (z toho 3594 lidí je dojížděka do zaměstnání a 2466 lidí je dojížděka do škol). Z hlediska dojížděky do zaměstnání následují ZSJ Jaktáře (2215 dojíždějících do zaměstnání), Nemocnice (1188), Sady (883) a Průmyslová-západ (587). Z hlediska dojížděky do škol jsou po ZSJ Uherské Hradiště-střed nejvíce atraktivní ZSJ Na Rybníku (617 dojíždějících do školy), Sídliště Štěpnice (536) a Studentské náměstí (407).
- Nejvíce emitivní jsou ZSJ Mařatice (celkem 1477 vyjíždějících), Sídliště Východ (1166), Sídliště Štěpnice (1050), Jarošov (882), Sídliště Malinovského (749), Uherské Hradiště-střed (601) a Pod Svahy (509).

Přehled dojížděky a vyjížděky v jednotlivých ZSJ Uherského Hradiště s členěním na dojížděku/vyjížděku z/do zaměstnání a z/do škol a s členěním na denní a celkovou se nachází v příloze A.5.

V příloze A.6 se dále nachází matice celkové dojížděky mezi jednotlivými uherskohradištskými ZSJ, kde hodnoty v řádcích odpovídají vyjížděce z příslušné ZSJ a hodnoty ve sloupcích dojížděce do příslušné ZSJ.

1.4 Dopravní obslužnost města

1.4.1 Železniční doprava

Ve městě Uherské Hradiště se nachází jeden železniční tarifní bod, a sice železniční stanice Uherské Hradiště, která leží na železničních tratích:

- 340 Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště,
- 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Kunovice – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice / Vlárský průsmyk.

Trať 340 je v úseku Brno – Veselí nad Moravou dvoukolejná, zbývající úsek do Uherského Hradiště je jednokolejný. V úseku Brno – Blažovice je elektrizována střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz, dále je trať neelektrizována. Nejvyšší traťová rychlost na trati 340 je 100 km/h, na území Uherského Hradiště pak 70 km/h s propadem v samotné stanici Uherské Hradiště na 60 km/h.

Trať 341 je jednokolejná neelektrizovaná s maximální traťovou rychlostí 100 km/h, která se však nachází jen na cca 2 km dlouhém úseku mezi Uherským Brodem a Újezdcem u Luhačovic, na území Uherského Hradiště je pak nejvyšší traťová rychlost 70 km/h s propadem v samotné stanici Uherské Hradiště na 60 km/h, resp. směrem na Staré Město u Uherského Hradiště až na 50 km/h.



Obě tratě mají ze stanice Uherské Hradiště společný jednokolejný výjezd (tratě se rozdělují až v severní části katastrálního území města Kunovice), a vlaky ze/ve směru Veselí nad Moravou tak nemohou s vlaky ze/ve směru Uherský Brod v Uherském Hradišti přijíždět/odjíždět současně.

1.4.1.1 Dálková železniční doprava

Po trati 341 je provozována jediná linka dálkové dopravy v Uherském Hradišti, linka R18 Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice. Tato linka je provozována dle zásad integrálního taktového jízdního řádu (dále též ITJŘ), což je typ jízdního řádu s pevným mezidobím mezi spoji dané linky, které se nazývá doba taktu. ITJŘ se vyznačuje jednotnou osou symetrie v síti. Osou symetrie se rozumí čas, kdy dochází k potkávání protisměrných spojů téže linky, a její jednotnost v síti zajišťuje stejně kvalitní návaznosti mezi linkami v obou směrech. V Evropě je běžně používána osa symetrie cca v minutě 00. ITJŘ je založen na dosahování tzv. taktových uzlů. Úplné taktové uzly, tedy místa, kde dochází k potkávání protisměrných spojů více linek, vznikají právě v časech symetrie, a jsou zde umožněny všesměrové přestupy mezi těmito linkami. Časová vzdálenost úplných taktových uzlů (tedy i os symetrie) odpovídá celočíselnému násobku poloviny doby taktu.

Linka R18 je provozována v základním 120minutovém taktu (s určitými odchylkami v okrajových částech dne). Jeden pár vlaků (odpoledne z Prahy, ráno do Prahy) je z Uherského Hradiště namísto Luhačovic veden do Veselí nad Moravou, dále je jeden pár vlaků linky R18 (taktéž vpoledne z Prahy, ráno do Prahy) v rámci své kmenové trasy zkrácen do/z Otrokovic, odkud pokračuje do/ze stanice Zlín střed. Konstrukční poloha linky R18 je dána dosažením hodinového prokladu s linkou R19 (Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno) na společném úseku Praha – Česká Třebová, dále pak dosažením taktového uzlu Olomouc hl.n. v poloze X:30 (L:30 ve směru Luhačovice, S:30 ve směru Praha), dosažením taktového uzlu Staré Město u Uherského Hradiště v poloze X:30 (S:30 ve směru Luhačovice, L:30 ve směru Praha) s delší dobou pobytu kvůli přepřahu lokomotivy a křižováním v Uherském Brodě v poloze L:00. Odsud vyplývá poloha linky R18 v Uherském Hradišti cca v poloze S:40 směr Luhačovice a cca v poloze L:15 směr Praha.

1.4.1.2 Regionální železniční doprava

Uherské Hradiště obsluhují tyto linky regionální železniční dopravy:

- R56 Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště,
- S6 Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště (– Staré Město u Uherského Hradiště),
- Sp5 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bylnice (– Vlárský průsmyk),
- S5 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bylnice (– Vlárský průsmyk).

Linka R56 Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště je provozována v základním dvouhodinovém taktu. Oproti lince S6 (viz níže) projíždí mezi Uherským Hradištěm a Kyjovem vybrané tarifní body, mezi Kyjovem a Brnem zastavuje jen ve větších městech, příp. významnějších přestupních bodech. Konstrukčně je linka dána dosažením následujících uzlových časů: Brno hl.n. poblíž polohy X:30 (cca v L:30 odjezd, cca v S:30 příjezd), Bučovice S:00, Kyjov X:30 (S:30 směr Staré Město u Uherského Hradiště, L:30 směr Brno), Veselí nad



Moravou L:00, Staré Město u Uherského Hradiště X:30 (L:30 příjezd z Brna, S:30 odjezd směr Brno), kde je zajištěna návaznost na linku R18 směr Olomouc – Praha. Odsud vyplývá časová poloha v Uherském Hradišti cca v L:20 směr Staré Město u Uherského Hradiště a cca v S:35 směr Brno. Jeden pár spojů linky R56 (večer z Brna, ráno do Brna) je namísto Starého Města u Uherského Hradiště z Kunovic veden jako linka S5 do/z Bojkovic, a to po spojce Kunovice zastávka – Kunovice (tedy mimo Uherské Hradiště, kam/odkud je však zajištěn přípoj z/do Kunovic). Nad rámec základního dvouhodinového taktu je dále v ranních hodinách doplněn jeden spěšný vlak zahušťující v ranní špičce nabídku směr Brno na hodinový interval (jede úvratově přes železniční stanici Kunovice). Dále linka zahrnuje jeden pár vlaků pro týdně dojíždějící, který jede v pátek v trase Brno – Staré Město u Uherského Hradiště, v neděli pak v trase Vlárský průsmyk – Kunovice (mimo Uherské Hradiště) – Brno, ke kterému je z Uherského Hradiště zajištěn přípoj.

Linka S6 Brno – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště (– Staré Město u Uherského Hradiště) je provozována v základním dvouhodinovém taktu v přibližném prokladu s linkou R56. Konstruktivně je linka dána dosažením následujících uzlových časů: Brno hl.n. cca S:15 (odj.) / L:45 (př.), Bučovice L:00, Bzenec / Veselí nad Moravou S:00, Uherské Hradiště X:30. Vybrané spoje jsou prodlouženy do/ze Starého Města u Uherského Hradiště. Zejména ve špičkách pracovních dnů je linka v některých úsecích (zejména Brno – Nemočice, Kyjov – Veselí nad Moravou a Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště) zahuštěna posilovými spoji, které souhrnně s linkou R56 a základními spoji linky S6 zajišťují přibližný špičkový 30minutový interval. Obzvláště v ranní špičce jsou spoje linky S6 vedeny s odchylkami od základního taktového modelu.

Linka Sp5 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice (– Vlárský průsmyk) je provozována v obdobích přepravních špiček. Základní taktová poloha spěšných vlaků této linky vychází z dosažení uzlu Staré Město u Uherského Hradiště v S:00 (přípoj na rychlíky linky R13 směr Brno i Olomouc), Uherský Brod v X:30 (S:30 směr Bojkovice, L:30 směr Staré Město u Uherského Hradiště) a případného křižování ve Slavičíně v L:00. Odsud vyplývá časová poloha linky v Uherském Hradišti krátce po S:00 směr Uherský Brod, resp. v cca L:45 směr Staré Město u Uherského Hradiště. Linka kromě špiček pracovních dnů pokrývá i turistické špičky, resp. špičku v rámci týdenní variace poptávky. Do té spadá např. i spoj vedený v pátek na Vlárský průsmyk a v neděli zpět (ten je veden mimo Uherské Hradiště z Kunovic jako linka R56 do Brna), jinak jsou spoje linky Sp5 vedeny zpravidla v kratší trase (do/z Bojkovic města, Pitína zastávky, resp. Bylnice). Součástí linky je i pokračování jednoho denně jedoucího páru spěšných vlaků linky R56 Brno – Veselí nad Moravou – Kunovice dále směr Uherský Brod – Bojkovice (město) (je tedy vedený mimo Uherské Hradiště, kam/odkud je však zajištěn přípoj).

Linka S5 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice (– Vlárský průsmyk) je složena ze dvou 120minutových taktů. První je provozován převážně v trase Uherské Hradiště – Uherský Brod – Újezdec u Luhačovic – Bylnice a dosahuje taktových uzlů Uherské Hradiště v X:30 (S:30 odj., L:30 př.), Uherský Brod / Újezdec u Luhačovic v L:00, Bylnice v S:00. Vybrané spoje jsou prodlouženy do/ze Starého Města u Uherského Hradiště, kde jsou zajištěny přípoje v uzlu S:00 na linku R13 (směr Brno i Olomouc). V Uherském Brodě, resp. Újezdci u Luhačovic je zajištěn oboustranný přípoj na dálkovou linku R18 (tedy jak směr Luhačovice, tak směr Olomouc – Praha). Druhý 120minutový takt je provozován převážně v trase Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město a dosahuje těchto taktových uzlů: Staré Město u Uherského Hradiště X:30 (v L:30 odj., v S:30 př.), Hradčovice S:00, X:30 Bojkovice město (S:30 př., L:30 odj.), odkud vyplývá časová poloha v Uherském Hradišti cca v L:45 (směr Bojkovice) / S:15 (směr Staré Město u Uherského Hradiště).



Obzvláště v okrajových částech dne (ráno a večer) jsou spoje linky S5 vedeny s odchylkami od základního taktového modelu.

1.4.2 Autobusová doprava

Na území města Uherské Hradiště se nachází 38 autobusových zastávek, z nichž je 5 pouze jednosměrných a 6 kombinovaných. 16 z uvedených zastávek je obsluhováno pouze linkami MHD Uherské Hradiště. Seznam všech uherskohradištských autobusových zastávek je uveden v tabulce 3.

Tabulka 3: Seznam autobusových zastávek na území Uherského Hradiště, stav duben 2024.

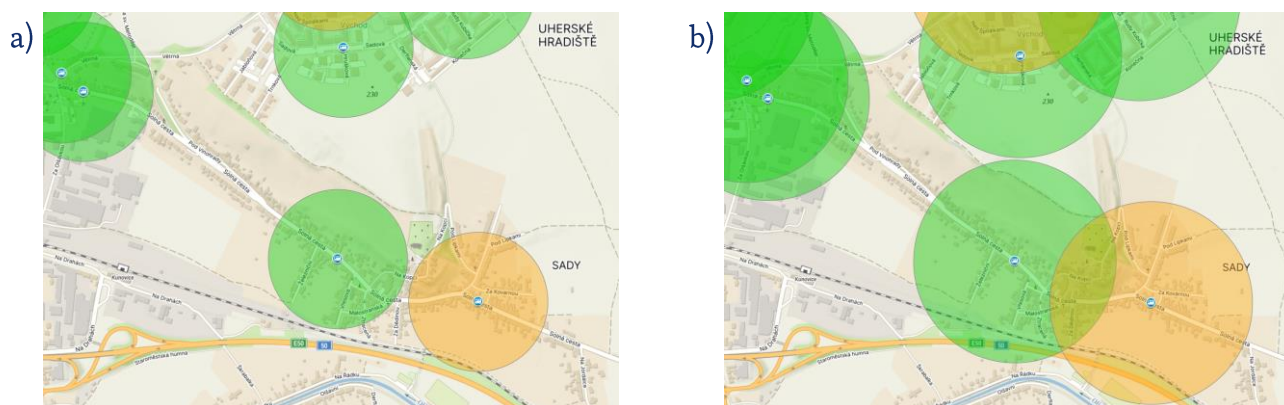
Název zastávky	Linky	Typ	ZSJ
Aut. nádr.	000059, 000064, 000169, 000217, 000268, 000391, 800801, 800802, 800803; 165, 170, 175, 180, 181, 185, 350, 351, 352, 355, 356, 360, 361, 365, 366, 371, 374, 375, 376, 377, 380, 381, 382, 956, 990, 995; MHD 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	obousměrná	Uherské Hradiště-střed
B. Němcové	300, 356, 374; MHD 2, 5, 6, 9	jednosměrná	Sídlíště Malinovského
Garáže ČSAD	300, 350, 351, 352, 355, 356, 374, 956; MHD 2, 3, 5, 6, 9	obousměrná	Sady-západ / Průmyslová-východ / Pod Svahy
Jarošov, Blaně	180, 181, 185, 380, 381, 382	obousměrná	Jarošov
Jarošov, Louky	MHD 4	kombinovaná	Jarošov
Jarošov, náves	MHD 4	kombinovaná	Jarošov
Jarošov, pivovar	180, 181, 185, 380, 381, 382; MHD 4	obousměrná	Jarošov
Jarošov, U Bagru	180, 181, 185, 380, 381, 382; MHD 4	obousměrná	Jarošov
Jiřího z Poděbrad	300; MHD 7, 8	jednosměrná	Uherské Hradiště-střed
Kollárova	300	jednosměrná	Uherské Hradiště-střed
Mařatice, Derflanská	MHD 3, 5, 8, 9	obousměrná	Sídlíště Východ
Mařatice, dol. konec	MHD 3, 5, 8, 9	obousměrná	Mařatice / Na Rybníku
Mařatice, hor. konec	MHD 3, 5, 8, 9	obousměrná	Mařatice
Mařatice, hřbitov	MHD 3, 5, 8	obousměrná	Mařatice
Mařatice, hřbitov točna	MHD 3, 5, 8	obousměrná	Mařatice
Mařatice, Jaktáře	180, 181, 185, 380, 381, 382; MHD 4, 9	obousměrná	Jaktáře/Mařatice
Mařatice, Mesit	180, 181, 185, 380, 381, 382; MHD 4, 9	obousměrná	Jaktáře/Mařatice
Mařatice, R. Kubička	MHD 3, 5, 8, 9	obousměrná	Sídlíště Východ
Mařatice, škola	MHD 3, 5, 8, 9	obousměrná	Mařatice
Mařatice, ZŠ Větrná	MHD 5, 8, 9	jednosměrná	Sídlíště Východ
Míkovice, Hlavní	350, 351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Míkovice
Míkovice, Na Příkopě	351, 990	obousměrná	Míkovice
Nemocnice	MHD 7, 8	kombinovaná	Nemocnice
Purkyňova	MHD 7, 8	obousměrná	Nemocnice / Sídlíště Mojmír
Sady	351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Sady
Sady, rozc.	351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Sady



Název zastávky	Linky	Typ	ZSJ
Sady, Špitálky	MHD 3, 5, 9	obousměrná	Sady
Sady, Za Kovárnou	351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Sady
Smetanovy sady	300, 350, 351, 352, 355, 356, 374, 956; MHD 2, 3, 6, 7, 9	jednosměrná	Stadion
Stará Tenice	300; MHD 8	obousměrná	Stará Tenice
Studentské náměstí	180, 181, 185, 380, 381, 382; MHD 3, 4, 5, 8, 9	obousměrná	Studentské náměstí
Svatojiřské nábřeží	300; MHD 8	obousměrná	Uherské Hradiště-střed / Stará Tenice
Štěpnice, U Olšávky	MHD 7, 8	kombinovaná	Sídliště Štěpnice
Štěpnice, Zahrádky	MHD 7, 8	kombinovaná	Sídliště Štěpnice
Štěpnice, Zahradní	MHD 4, 7, 8	kombinovaná	Sídliště Štěpnice
Vésky, hor. konec	351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Vésky
Vésky, střed	351; MHD 2, 6, 9	obousměrná	Vésky
Žel. st.	300; MHD 8	obousměrná	Uherské Hradiště-střed

Z hlediska konkurenceschopnosti systému VHD je podstatné především pokrytí území města s relevantními zdroji/cíli poptávky zastávkami jako přístupovými body systému tak, aby co nejvíce uživatelů systému mělo zastávku VHD s dostatečnou úrovní obsluhy v docházkové vzdálenosti. Vzhledem k členitosti území a jeho rozdílné propustnosti může být docházková vzdálenost nahrazena maximální přípustnou dobou chůze na zastávku, přičemž pro obvyklou rychlost chůze se v území vyznačuje tzv. izochrona, tj. polygon udávající časovou dostupnost nejvýše do hodnoty maximální přípustné doby chůze. Tato hodnota se liší dle hustoty a charakteru zástavby, přičemž pro vysokopodlažní zástavbu s bytovými jednotkami je možné jako komfortní dostupnost uvažovat 3 min chůze, pro nízkopodlažní zástavbu poté až 5 min. Pro účely zjednodušeného posouzení plošné dostupnosti lze však použít také izochory, tj. polygony odpovídající přibližné vzdálenosti překonané obvyklou rychlostí chůze a odpovídající uvedeným maximálním přípustným časovým dostupnostem. Izochory byly dále nahrazeny vzdušnými vzdálenostmi zobrazené ve formě kruhů, které je reprezentují. Z důvodu rezerv při členitějším terénním profilu území byly poloměry kruhů stanoveny na 200 m pro 3minutovou dostupnost a 300 m pro 5minutovou dostupnost.

Výkres se zakreslenými dostupnostmi je součástí přílohy B.1 (poloměr 200 m), resp. přílohy B.2 (poloměr 300 m), přičemž aplikaci vzdušných vzdáleností ukazuje taktéž obrázek 5. Dostupnosti kolem stávajících zastávek jsou vyznačeny zelenou barvou, resp. oranžovou barvou v případě zastávek, u nichž se předpokládá infrastrukturní úprava (např. mírný posun polohy či zobousměrnění) v rámci nové provozní koncepce MHD Uherské Hradiště.



Obrázek 5: Porovnání aplikace analýzy dostupnosti v oblasti Sadů: a) pro dostupnost 200 m, b) pro dostupnost 300 m.

1.4.2.1 Autobusové linky mimo systém IDZK

Uherské Hradiště obsluhují dálkové komerční linky, které nejsou integrovány do systému Integrované dopravy Zlínského kraje (IDZK), jejichž přehled zobrazuje tabulka 4.

Tabulka 4: Seznam dálkových linek neintegrovaných do systému IDZK.

Linka	Trasa	Rozsah provozu v UH	Dopravce
000059	Trenčín – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno – Praha	1 pár spojů v pátek	BOBOSPED s.r.o.
000064	Iršava (UA) – Praha (CZ)	1 pár spojů 5 dní v týdnu	PORTAS BUS s.r.o., TOV EKSPRES BUS
000169	Košice – Banská Bystrica – Prievidza – Trenčín – Brno – Praha	1 pár spojů denně	FlixBus CZ s.r.o.
000217	Plzeň – Praha – Poprad – Spišská Nová Ves – Levoča – Prešov – Vranov n.T.-Strážske – Michalovce – Humenné – Snina	1 pár spojů 5- až 7krát týdně	A-EXPRESS s.r.o.
000268	Praha – Brno – Trenčín – Prievidza – Handlová – Zvolen – Banská Bystrica – Brezno – Tále	1 pár spojů 1x týdně	AUTO – BEY, spol. s r.o.
000391	Praha (CZ) – Trenčín (SK)	1 pár spojů 4- až 7krát týdně	FlixBus CZ s.r.o.
800801	Bojkovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno	1,5 páru spojů v pátek a v neděli, 1 pár spojů v pondělí	BOBOSPED s.r.o.
800802	Valašské Klobouky – / Luhačovice – Zlín / Bojkovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno	1 pár spojů v pondělí a čtvrtek, 1,5 páru spojů v pátek	BOBOSPED s.r.o.

1.4.2.2 Autobusové linky integrované do IDZK

Regionální autobusová doprava objednávaná Zlínským krajem je integrována do systému IDZK. Přehled jejích linek jedoucích přes území města Uherské Hradiště poskytuje tabulka v příloze C.1. Kompletní schéma linkového vedení linek IDZK je k dispozici v příloze C.2.

Z uvedené přílohy vyplývají některé slabé stránky stávající podoby regionální dopravy:

- často směrově nesymetrická poptávka zajišťující méně kvalitní spojení v jednom směru oproti směru druhému,



- nesystematické trasování některých linek s odchylkami jednotlivých spojů od základní trasy linky snižující přehlednost nabídky pro cestující,
- nesystematický jízdní řád i na páteřních linkách či linkách, které s ohledem na poptávku mají potenciál být páteřními,
- povětšinou radiální směřování linek do/z Uherského Hradiště, aut.st. vedoucí k nutnosti přestupu pro cestující směřující diametrálně (přes centrum města) do jiné lokality konurbace Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město.

V zájmu města je eliminace uvedených nedostatků. Za tím účelem je nutné zahájit komunikaci s objednatelům těchto linek, Zlínským krajem, resp. organizátorem veřejné dopravy ve Zlínském kraji, společností KOVED. Konkrétními kroky, které by ve spolupráci se Zlínským krajem / KOVEDem měly být prověřeny, jsou:

- zpřehlednění linkového vedení, resp. redukce/odstranění odchylek trasy jednotlivých spojů v rámci linek,
- aplikace integrálního taktového jízdního řádu na páteřních linkách se systematickými návaznostmi podporujícími síťový charakter VHD,
- diametralizace regionálních linek přes centrum Uherské Hradiště.

1.4.2.3 MHD Uherské Hradiště

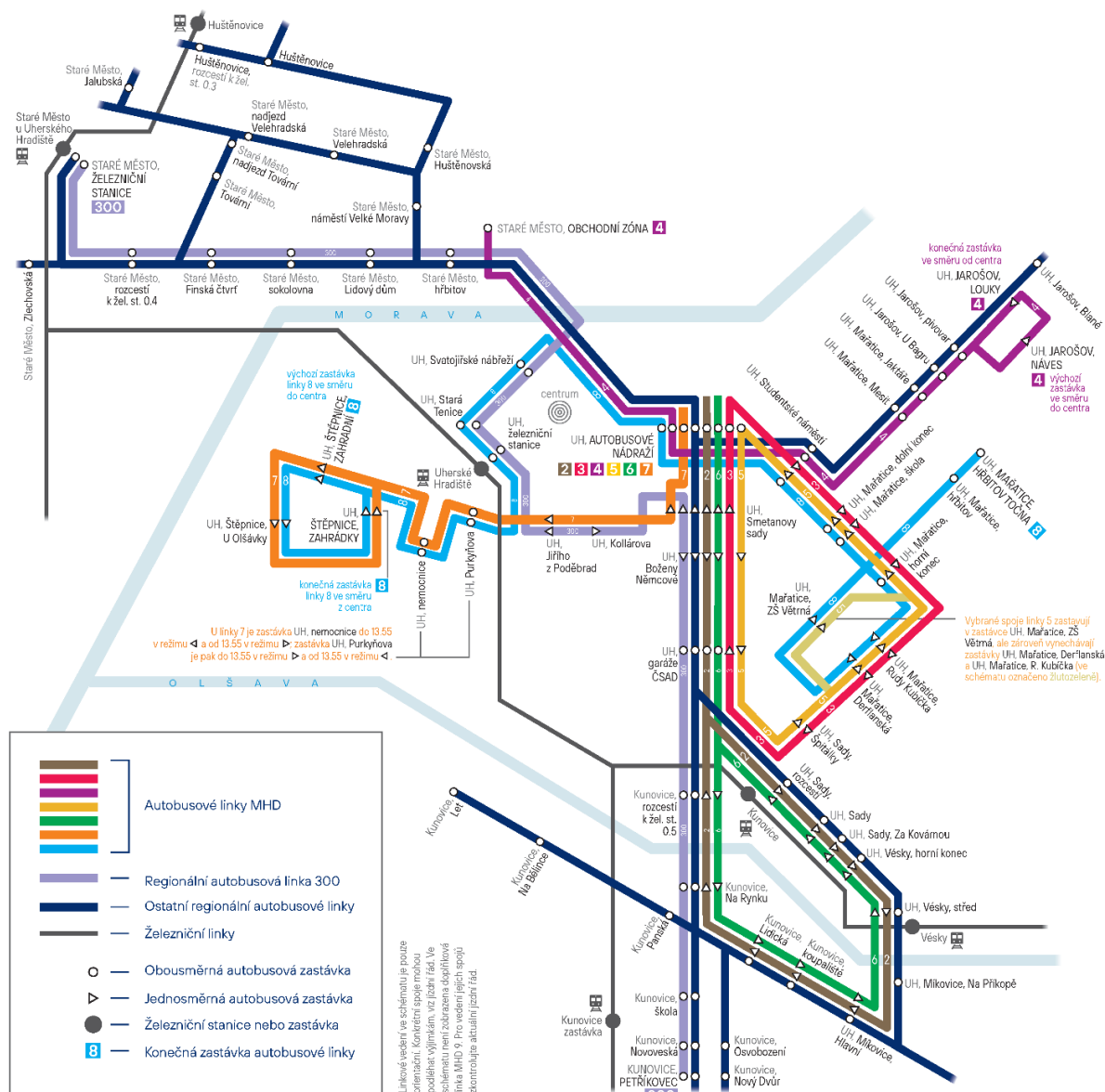
V době vzniku tohoto dokumentu je v Uherském Hradišti provozováno 8 linek MHD, které nesou označení 2 až 9. Z nich lze linky 2 až 8 označit jako základní a linku 9 jako doplňkovou (účelové spoje). Dopravcem na všech těchto linkách je ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s. Ačkoli se i dle licenčních čísel linek jedná o městskou dopravu, vybrané linky zajíždějí i mimo území Uherského Hradiště, a sice do Starého Města k obchodní zóně a do Kunovic.

Seznam uvedených linek včetně jejich trasy a parametrů zobrazuje tabulka 5. Na obrázku 6 je pak zobrazeno schéma linkového vedení MHD Uherské Hradiště základních linek (tedy mimo linku 9).



Tabulka 5: Seznam linek MHD Uherské Hradiště a jejich základní parametry.

Linka	Trasa	Typ	Přibližný interval (min) špička/sedlo/víkend
2	UH, aut. nádr. – UH, Sady – UH, Vésky, střed – UH, Míkovice, Hlavní – Kunovice – UH, aut. nádr.	Polookružní radiální	15–60 / 60 / 60–210
3	UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Sady, Špitálky – UH, aut. nádr.	Okružní jednosměrná	30 (10–40) / 60 / – (2 spoje v sobotu, 1 spoj v neděli)
4	Staré Město, obchodní zóna – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Jarošov, náves	Polookružní diametrální	Staré Město, obchodní zóna – UH, aut. nádr.: 40–90 / 80–145 / 30–225 UH, aut. nádr. – UH, Jarošov, náves: 15–45 / 60–105 / 55–145
5	UH, aut. nádr. – UH, Sady, Špitálky – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, aut. nádr.	Okružní jednosměrná	30 (15–40) / 60 / – (2 spoje v sobotu, 1 spoj v neděli)
6	UH, aut. nádr. – Kunovice, Na Rynku – UH, Míkovice, Hlavní – UH, Vésky, střed – UH, Sady – UH, aut. nádr.	Polookružní radiální	30–60 / 60 / 60–240
7	UH, aut. nádr. – UH, Štěpnice, U Olšávky – UH, aut. nádr.	Polookružní radiální	15–40 ráno, resp. 60–180 odpoledne / 60–180 / – (3 spoje)
8	UH, Mařatice, hřbitov točna – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, aut. nádr. – UH, Stará Tenice – UH, žel. st. – UH, Štěpnice, U Olšávky	Polookružní diametrální	60 / 60 / 60–180
9	UH, aut. nádr. / UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Sady (– UH, Míkovice, Hlavní – UH, Vésky, střed) – Kunovice (– UH, aut. nádr.)	Různé trasy spojů	3,5 páru spojů v pracovní dny (účelové spoje), 1 spoj o víkendech



Obrázek 6: Schéma linkového vedení MHD Uherské Hradiště (stav k B. 4. 2024).

Stávající stav systému MHD Uherské Hradiště před začátkem nové smlouvy je dále rozebrán s využitím SWOT analýzy. Tato metoda umožňuje zmapovat vnitřní vlivy ve formě silných a slabých stránek systému, jakož i vnější vlivy působící na systém ve formě příležitostí a hrozeb.

Silné stránky

- MHD plně integrována do systému IDZK
- Povětšinou bez funkčních souběhů s regionální dopravou
- Viditelná snaha o pravidelnou obslužnost města aplikací jízdního řádu s pevným mezidobím mezi spoji (intervalový/taktový jízdní řád) charakteristický přehledností pro cestující



- Konzervativní chování cestujících
- Zajíždění linek MHD i mimo území města dle logických cílů obyvatel – do Starého Města (do obchodní zóny) a Kunovic

Slabé stránky

- Nedostatečně atraktivní nabídka MHD, zejména nedostatečný rozsah o víkendech a redukce spojů v období školních prázdnin
- Velký rozsah okružních a radiálních linek vedoucí k nutnosti přestupu pro diametrálně jedoucí cestující
- Chybějící přímá spojení v některých relacích s relevantní poptávkou
- Nepřehledné trasy některých linek či spojů (např. různé trasování spojů na lince 9, časově proložené polookružní linky 2 a 6 s opačnou orientací okružní části trasy)
- Odchytky od pevného intervalu
- Nedostatečné prostorové pokrytí – dlouhá docházková vzdálenost v případě některých (i důležitých) zdrojů/cílů cest
- Nástup pouze předními dveřmi
- Rezervy v plném využití tarifní integrace IDZK především v oblasti jednotlivého jízdného

Příležitosti

- Nové smluvní období od roku 2024
 - Zajištění odpovídajícího rozsahu nabídky MHD
 - Změna linkového vedení vedoucí ke zvýšení podílu diametrálně vedených linek/spojů, a tím vytvoření nových přímých spojení
 - Stabilizace a systematizace nabídky MHD
 - Zlepšení kvalitativních parametrů
 - Nástup všemi dveřmi a související zkrácení jízdních dob a stability jízdního řádu
- Obsluha dosud nedostatečně obslužených lokalit či zcela neobslužených lokalit
- Zkrácení docházkových vzdáleností vybudováním nových či přemístěním některých stávajících zastávek
- Snížení intenzity IAD vlivem atraktivnější MHD s pozitivním vlivem na jízdní dobu a stabilitu VLD
- Realizace infrastrukturních úprav omezujících kongesce IAD a ovlivňující též stabilitu spojů VLD
- Zlepšení koordinace (vytvoření přípojů a odstranění funkčních souběhů) mezi MHD Uherské Hradiště a nadřazenými segmenty VHD a využití synergie
- Snížení přenosu zpoždění a vlivů mimořádností z regionální dopravy dosažené provozním (oběhovým) oddělením MHD od regionální dopravy
- Zvýšení tržeb důsledkem zvýšení modal splitu veřejné dopravy

Hrozby

- Zvýšení nákladů ze strany dopravce
- Nesystémové redukce rozsahu provozu MHD v rámci finančních úspor města
- Nesystémové redukce rozsahu nadřazených segmentů veřejné dopravy na území města
- Globální události ovlivňující mobilitu obyvatelstva



- Nevhodné změny provozní koncepce regionální a/nebo dálkové dopravy
- Problémy s průběhem a lhůtami výběrového řízení na provozovatele MHD
- Problémy s průběhem a lhůtami realizace potřebných infrastrukturních opatření
- Možné snížení úspor z rozsahu a zhoršení operativy (např. při řešení mimořádností) vlivem provozního (oběhového) oddělení MHD od regionální dopravy
- Technická a/nebo investiční náročnost či nerealizovatelnost úpravy některých zastávek
- Negativní odezva části obyvatel na změny v nabídce MHD
- Negativní odezva části obyvatel na opatření související se změnami v MHD
- Nedostatečná reakce systému MHD na budoucí rozvoj města



2 Dopravně-plánovací období 2024–2028

2.1 Předpokládané změny v železniční dopravě

2.1.1 Dálková doprava

Dle dokumentu „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022–2026“ není u linky R18 v dopravně-plánovacím období tohoto dokumentu očekávána žádná zásadní změna v provozní koncepci. Souvisí to i s tím, že smluvní vztah mezi Ministerstvem dopravy ČR (objednatelem této dálkové linky) a Českými drahami, a.s. na provoz souboru linek Ex2 a R18 je uzavřen právě do konce roku 2028.

Případné zásadnější změny tak lze očekávat od období platnosti JŘ 2028/29, které se týká dopravně-plánovacího období tohoto dokumentu jen velmi okrajově. Tyto změny jsou popsány v kapitole 4.1, přičemž důležité pro ně je realizace opatření na straně infrastruktury, která jsou popsána v kapitole 3.1.

2.1.2 Regionální doprava

Dle „Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030“ spadá město Uherské Hradiště spolu se Zlínem, Kroměříží, Vsetínem, Valašským Meziříčím, Otrokovicemi, Uherským Brodem, Rožnovem pod Radhoštěm, Holešovem, Slavičínem, Brumovem-Bylnicí, Luhačovicemi a Bojkovicemi do skupiny měst, která by měla být propojena páteřními linkami VHD. Ty by měly být charakteristické užitím taktového jízdního řádu, atraktivními cestovními dobami a intervalem, který by měl být v pracovní dny půlhodinový, hodinový, výjimečně dvouhodinový a v nepracovní dny nejvýše dvouhodinový. Střednědobým cílem Zlínského kraje by měla být v případě souběžných železničních tratí se sinicemi úprava železničních tratí i železničních přístupových bodů do takového stavu, aby i v relacích, kde je dnes páteřní role z důvodu atraktivity VHD ponechána na autobusové dopravě, mohla plnit páteřní funkci železniční doprava.

PDOÚ Zlínského kraje rozlišuje tři dopravně-plánovací horizonty, nejbližším výhledovým horizontem relevantním pro plánovací horizont tohoto dokumentu je horizont střednědobý. Ten infrastrukturně vychází z dokončení elektrizace železničních tratí v oblasti Slovácka (trati Staré Město – Bojkovice město / Luhačovice / Veselí nad Moravou, viz kapitola 3.1), Otrokovice – Vizovice a Kojetín – Hulín. Tyto infrastrukturní úpravy umožní přímé vedení vlaků v elektrické trakci v relacích:

- Vizovice – Zlín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Bojkovice město / Veselí nad Moravou,
- Přerov – Uherské Hradiště.

V případě relace Vizovice – Zlín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Bojkovice město / Veselí nad Moravou se z pohledu úseku Uherské Hradiště – Bojkovice město předpokládá vedení dvou přepravních segmentů regionální dopravy.

První segment je mezi Uherským Hradištěm a Bojkovicemi zrychlený, zastavuje zde pouze Uherském Brodě. Předpokládaný interval je 60 minut a měl by dosahovat těchto taktových uzlů: Vizovice X:00, Zlín střed X:30, Otrokovice X:45/X:15, Uherské Hradiště X:00, Uherský Brod X:15/X:45, Bojkovice (město) X:30. V Uherském Hradišti je předpokládáno spojování/rozpojování jednotek ve směrech Bojkovice a Veselí nad Moravou. Ve Veselí nad Moravou se předpokládá dosažení taktového uzlu X:15/X:45 (resp. široce X:30).



Druhý segment je mezi Uherským Hradištěm a Bojkovicemi (městem) zastávkový. Předpokládaný interval je taktéž 60 minut a předpokládá se dosažení těchto taktových uzlů: (Vizovice X:30), Zlín střed X:00, Otrokovice X:15/X:45, Uherské Hradiště X:30, Uherský Brod X:45/X:15, Nezdenice X:00, Bojkovice město X:15/X:45.

Spojení do Bylnice se dle PDOÚ Zlínského kraje předpokládá nově s přestupem, neboť na vlaky v úseku Bojkovice – Bylnice, kde v tomto horizontu není uvažována elektrizace, je předpokládáno nasazení vozidel nezávislé trakce.

Linka Přerov – Uherské Hradiště je předpokládána v intervalu 60 minut s dosažením taktových uzlů: Přerov X:00, Hulín X:30, Otrokovice / Staré Město u Uherského Hradiště X:00, Uherské Hradiště X:15/X:45.

U dnešní linky R56 se předpokládá rozšíření na hodinový takt a zachování taktového uzlu Veselí nad Moravou X:00, odkud vyplývá široké dosažení uzlu X:30 v Uherském Hradišti, kde by měla být linka v tomto horizontu ukončena.

Linka S6 by do Uherského Hradiště v tomto horizontu již neměla být vedena – nahrazena je rozšířením nabídky na lince R56, resp. posilové vlaky jsou nahrazeny linkou Veselí nad Moravou – Zlín.

Uvedená opatření jsou závislá na výše zmíněných infrastrukturních úpravách a je nutné uvést, že jejich realizaci v plánovacím období tohoto dokumentu nelze považovat za jistou, neboť nejsou akcí Zlínského kraje (objednatel těchto vlaků), nýbrž Správy železnic, s.o. Nelze zaručit realizaci uvedených opatření v dopravně-plánovacím období tohoto dokumentu, realisticky lze spíše předpokládat realizaci po roce 2028.

2.2 Předpokládané změny v regionální autobusové dopravě

Dle PDOÚ Zlínského kraje se ve střednědobém horizontu navrhuje zřízení dopravního terminálu v Kunovicích pro snazší přestup mezi železniční a autobusovou dopravou, neboť v Uherském Hradišti není komfortní přestup možný kvůli vzdálenosti mezi autobusovým a vlakovým nádražím. V Kunovicích by měly být navázány zejména linky:

- Uherské Hradiště – Kunovice – Hluk – Strání-Květná,
- Uherské Hradiště – Kunovice – Veletiny – Uherský Brod,
- Uherské Hradiště – Kunovice – Vlčnov,
- Uherské Hradiště – Kunovice – Horní Němčí – Boršice u Blatnice,
- Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Ostrožská Lhota – Hluk – Uherský Brod,
- Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou.

Přestože je tento krok vzhledem k současné vzdálenosti mezi autobusovým a vlakovým nádražím v Uherském Hradišti pochopitelný, bude ŽST Kunovice nicméně vždy obsluhována menším počtem vlakových spojů než Uherské Hradiště, které z pozice centra celé oblasti vždy bude přirozeným přestupním uzlem. Z tohoto důvodu lze doporučit důkladné přepravní, technické a provozně-ekonomické prověření výhledové centralizace přestupních vazeb do Uherského Hradiště zřízením terminálu u železniční stanice a přetrasováním regionálních autobusových spojů.



2.3 Výhled MHD Uherské Hradiště

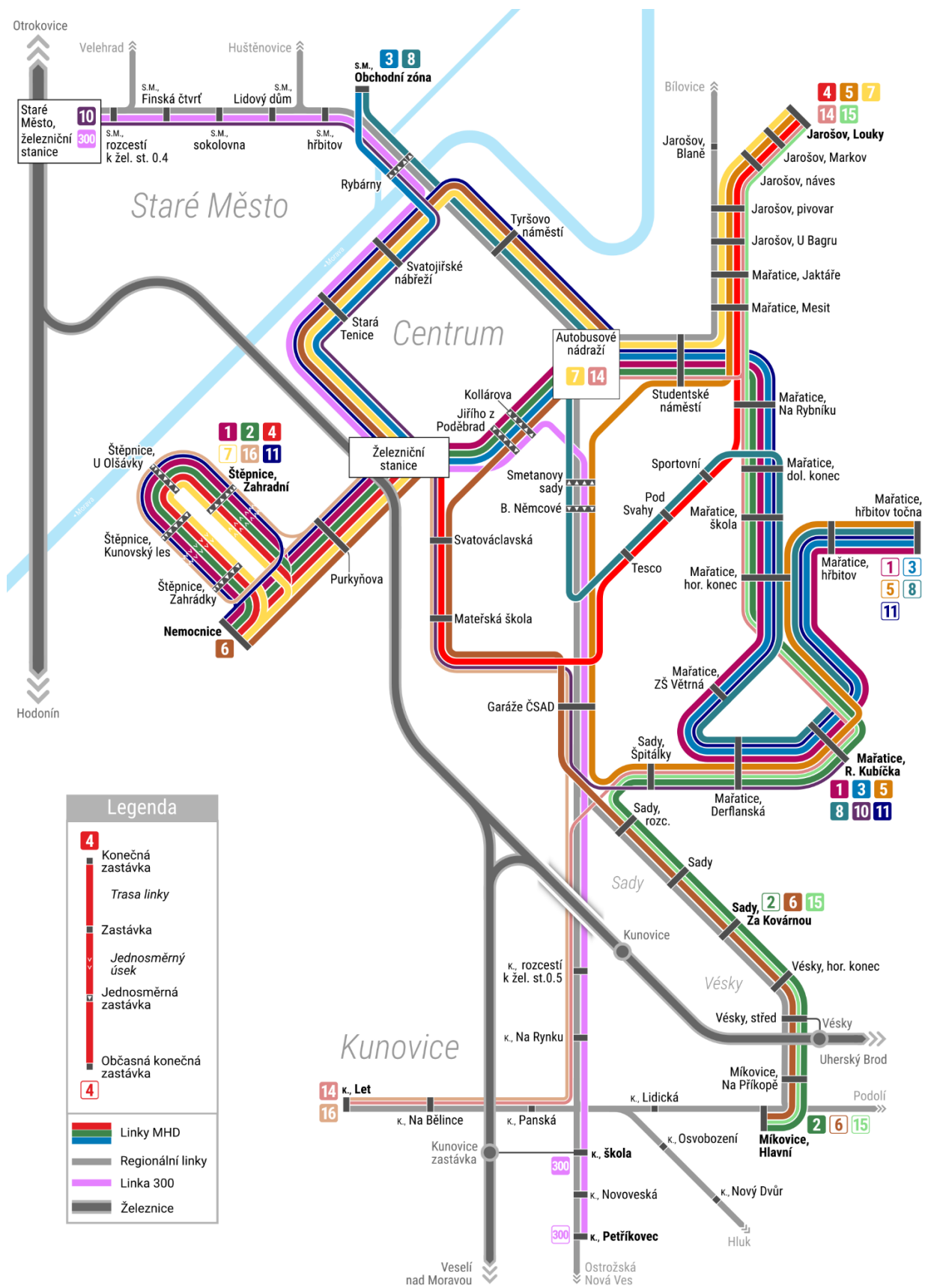
Město Uherské Hradiště v první polovině roku 2023 vypsaló výběrové řízení na provoz MHD v letech 2024–2033. S ohledem na přezkum řízení Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže dojde k určitému zpoždění se zahájením plnění a provoz dle nové smlouvy bude zahájen nejpozději k 31. 1. 2025.

Součástí nové smlouvy je i výrazná úprava provozní koncepce MHD. Ta nově bude zahrnovat celkem 13 linek, linkové vedení zobrazuje obrázek 7, přehled linek se nachází v tabulce 6.

Největšími přínosy nové provozní koncepce jsou:

- výrazné navýšení rozsahu dopravy vedoucí ke kratším intervalům obsluhy,
- rozvoj diametrálních linek přes centrum Uherského Hradiště rozšiřujících možnosti přímých spojení po městě,
- větší systematizace linkového vedení a jízdnicích řádů MHD,
- zlepšení prostorového pokrytí vlivem souvisejícího plánovaného zřízení nových zastávek, které zkrátí docházkové vzdálenosti (více viz kapitola 3.2),
- nasazení nových vozidel,
- nástup všemi dveřmi.

Nová provozní koncepce zachovává i linky pokračující za hranice města do Starého Města (kromě obchodní zóny jsou navrženy i spoji k železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště navazující zde na vlaky) a Kunovic (do průmyslové oblasti Let).



Obrázek 7: Linkové vedení MHD Uherské Hradiště dle nové provozní koncepce.



Tabulka 6: Seznam linek nové provozní koncepce MHD Uherské Hradiště

Linka	Trasa	Přibližný interval (min) špička/sedlo/víkend
1	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, nemocnice – UH, žel. st. – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Mařatice, hřbitov točna	60 ⁵ / 60 ⁵ / -
2	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, nemocnice – UH, žel. st. – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Sady – UH, Vésky, střed – UH, Míkovice, Hlavní	60 ⁶ / 60 ⁶ / 60 ⁶
3	Staré Město, obchodní zóna – UH, Stará Tenice – UH, žel. st. – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Mařatice, hřbitov točna	60 ⁵ / 60 ⁵ / 60 ⁷
4	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, žel. st. – UH, Svatováclavská – UH, Sportovní – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Jarošov, Louky	30–60 / 60 / 60
5	UH, Mařatice, hřbitov točna – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Sady, Špitálky – UH, Studentské náměstí – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Jarošov, Louky	60 ⁸ / 60 ⁸ / - (4 páry spojů ⁵)
6	UH, nemocnice – UH, aut. nádr. – UH, Svatováclavská – UH, Sady – UH, Vésky, střed – UH, Míkovice, Hlavní	30 ⁶ / 60 / - (1 spoj)
7	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, žel. st. – UH, Stará Tenice – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Jarošov, Louky	60 ⁹ / 60 / - (5,5 páru spojů ¹⁰)
8	Staré Město, obchodní zóna – UH, aut. nádr. – UH, Tesco – UH, Sportovní – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Mařatice, hřbitov točna	60 ⁸ / - / -
10	Staré Město, žel. st. – UH, Stará Tenice – UH, žel. st. – UH, Svatováclavská – UH, Sady, Špitálky – UH, Mařatice, R. Kubíčka	- / - (5 spojů do Starého Města, 2 spoje v opačném směru) / 120
11	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, žel. st. – UH, Stará Tenice – UH, aut. nádr. – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Mařatice, hřbitov točna	- / - / 60–120 ⁵
14	UH, Jarošov, Louky – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Mařatice, R. Kubíčka – Kunovice, Let	1 pár spojů v PD
15	UH, Jarošov, Louky – UH, Mařatice, Jaktáře – UH, Mařatice, R. Kubíčka – UH, Sady – UH, Vésky, střed – UH, Míkovice, Hlavní	5 účelových spojů
16	UH, Štěpnice, Zahradní – UH, žel. st. – UH, Svatováclavská – Kunovice, Let	3 účelové spoje

⁵ Vybrané spoje jsou výchozí/končí v zastávce Uherské Hradiště, Mařatice, R. Kubíčka

⁶ Vybrané spoje jsou výchozí/končí v zastávce Uherské Hradiště, Sady, Za Kovárnou

⁷ O víkendech jsou spoje výchozí/končí v zastávce UH, Mařatice, R. Kubíčka

⁸ Většina spojů je výchozí/končí v zastávce UH, Mařatice, R. Kubíčka

⁹ Vybrané spoje z/do Jarošova jsou výchozí/končí v zastávce UH, aut. nádr.

¹⁰ Vybrané spoje z/do Jarošova jsou výchozí/končí v zastávce UH, aut. nádr. či UH, žel. st.



3 Rozvoj infrastruktury

3.1 Železniční infrastruktura

Relevantními plánovanými infrastrukturními investicemi Správy železnic s.o. ve vztahu k Uherskému Hradišti a jeho dopravní obslužnosti jsou:

- **Rekonstrukce nástupišť v ŽST Uherské Hradiště**, jejímž cílem je rekonstrukce železničního svršku, spodku i technologií a zřízení nových nástupišť (jedno ostrovní oboustranné a dvě vnější s délkou nástupní hrany 200 m a výškou 550 mm nad temenem kolejnice), která budou nově přístupná mimoúrovňově – podchodem. Z podchodu by se výhledově měl stát průchod pod tratí, který zlepší průchodnost územím mezi centrem a Mojmírem. Při rekonstrukci má navíc dojít ke zvýšení traťové rychlosti při průjezdu stanicí až na 120 km/h s propadem na severním zhlaví na 80 km/h. Aktuální předpoklad realizace: 2026–2028.
- **Soubor staveb „Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město“, „Elektrizace trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Luhačovice (včetně)“, „Elektrizace trati Kunovice (mimo) – Veselí nad Moravou (mimo)“**, jejichž cílem je v předmětných úsecích elektrizace střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz, zvýšení rychlosti až na 120 km/h (resp. mezi Újezdcem u Luhačovic a Luhačovicemi nejvýše na 70 km/h) a zajištění bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště. Zároveň dojde ke zdvoukolejnění úseku mezi Uherským Hradištěm a Kunovicemi (resp. místem oddělení tratí směr Uherský Brod a Veselí nad Moravou), které zde umožní letmé křižování a současné vjezdy/odjezdy vlaků směr Uherský Brod a Veselí nad Moravou. Aktuální stav projektové přípravy: zpracování záměru projektu.

3.2 Silniční infrastruktura

3.2.1 Autobusové zastávky

V souvislosti s novou koncepcí MHD Uherské Hradiště jsou plánována opatření na straně autobusových zastávek mající za cíl zlepšit prostorovou dostupnost autobusové dopravy, příp. odstranit provozní omezení. Seznam plánovaných úprav autobusových zastávek v souvislosti s novou koncepcí MHD shrnuje tabulka 7.

Tabulka 7: Úpravy autobusových zastávek v souvislosti s novou koncepcí MHD Uherské Hradiště

Název zastávky	Opatření	Odůvodnění
Aut. nádr.	Zřízení stání pro MHD v oblasti výstupních zastávek pro směr jih a v ul. Politických vězňů pro směr sever	Zjednodušení průjezdu autobusovým nádražím pro městské diametrální linky (bez nutnosti zajíždění k ostrovním nástupištím)
Jarošov, náves	Doplnění zastávky pro opačný směr	Umožnění obousměrné obsluhy zastávky bez nutnosti vedení linek polookružně
Jarošov, Markov	Nová obousměrná zastávka v ul. Markov u křižovatky s ul. Za Humny	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast
Jarošov, Louky	Doplnění zastávky pro opačný směr	Umožnění odjezdu ze zastávky směr Markov bez nutnosti obratu vozidla
Mařatice, dol. konec	Přesun zastávky pro směr jih na úroveň protisměrné zastávky	Zrovnoměrnění vzdálenosti mezi sousedními zastávkami



Název zastávky	Opatření	Odůvodnění
Mařatice, Na Rybníku	Nová obousměrná zastávka v ul. 1. máje u severní části sídliště Na Rybníku	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast (zejména sídliště Na Rybníku)
Mařatice, ZŠ Větrná	Doplnění zastávky pro opačný směr	Umožnění obousměrné obsluhy zastávky
Mateřská škola	Nová obousměrná zastávka v ul. Svatováclavské jižně od křižovatky s ul. Mánesovou	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast (sídlíště Malinovského, náměstí Republiky, ...)
Míkovice, Hlavní	Zřízení obratiště	Umožnění obratu v této zastávce
Pod Svahy	Nová obousměrná zastávka v ul. 28. října poblíž křižovatky s ul. Stonky a Lechova	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast (sídlíště Pod Svahy, fotbalový stadion, ...)
Rybárny	Nová jednosměrná zastávka na silnici I/55 poblíž křižovatky s ul. Rybářskou	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro městskou část Rybárny
Sady, Za Kovárnou	Zřízení výstupní zastávky v ul. Pod Lipkami mezi křižovatkami s ul. Solná cesta a Za Kovárnou, posun zastávky pro směr do centra blíže ke křižovatce s ul. Pod Lipkami	Umožnění obratu v této zastávce
Sportovní	Nová obousměrná zastávka v ul. 28. října poblíž křižovatky s ul. Sportovní	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast (severní část sídliště Pod Svahy, aquapark, ...)
Svatováclavská	Nová obousměrná zastávka v ul. Svatováclavské u křižovatky s ul. Boženy Němcové	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast
Štěpnice, Kunovský les	Nová jednosměrná zastávka v ul. Štěpnická poblíž domova pro seniory	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou část sídliště Štěpnice a domov pro seniory
Tesco	Nová obousměrná zastávka v ul. mezi 28. října a tř. Maršála Malinovského severně od Tesca	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast (jižní část sídliště Pod Svahy, Tesco, náměstí Republiky, ...)
Tyršovo náměstí	Nová obousměrná zastávka na silnici I/55 na Tyršově náměstí	Zkrácení docházkové vzdálenosti pro přilehlou oblast
Žel. st.	Opuštění stávající zastávky pro směr jih, zřízení nových zastávek v oblasti parkoviště "ČD sever"	Zřízení přestupního uzlu včetně obratiště pro končící linky

I dostupnosti kolem těchto zastávek jsou zakresleny v přílohách B.1 (zjednodušené kruhové izochory o poloměru 200 m) a B.2 (zjednodušené kruhové izochory o poloměru 300 m), a sice oranžovou barvou v případě stávajících (již existujících) zastávek, u nichž dochází k infrastrukturní úpravě (posunu, zobousměrnění apod.), a modrou barvou, jedná-li se zřízení nových (zatím neexistujících) zastávek.

V těchto přílohách je naznačena i zastávka Míkovice, hřbitov, která byla v rámci nové provozní koncepce MHD původně uvažována jako obratová namísto nově navrhovaného obratiště Míkovice, Hlavní. Z důvodu negativního ohlasu obyvatel však bylo od zastávky s obratištěm u míkovického hřbitova upuštěno. Do budoucna lze však doporučit opětovné prověření zřízení této zastávky a obratiště, a to z důvodu zlepšení dostupnosti – z příloh s izochorami vyplývá, že bez uvedené zastávky zůstává u nezanedbatelné obydlené části Míkovic nevyhovující docházková vzdálenost.



I přes plánované úpravy zastávek lze zizochor v přílohách dále identifikovat tyto oblasti s nevyhovující docházkovou vzdáleností:

- západní část sídliště Východ
- sídliště severně od Studentského náměstí (oblast ul. Slovácká, Kosecká, Pastýrna),
- oblast s bytovými domy mezi Zeleným náměstím, Vinohradskou třídou a řekou Moravou,
- Sady, oblast u ul. Pod Vinohrady,
- Jarošov, oblast u fotbalového hřiště a okolí ul. Za Humny (východní část),
- oblast kolem ul. Vinohradské.

Jako další slabá místa v pokrytí města zastávkami lze označit následující:

- zastávky Smetanovy sady a B. Němcové jsou pouze jednosměrné (zhoršuje dostupnost přilehlého území z regionálních spojů provozovaných po silnici I/55),
- neexistence zastávky u Tesca na silnici I/55 (zhoršuje dostupnost přilehlého náměstí, sídliště a hypermarketu apod. z regionálních spojů provozovaných po silnici I/55),
- již delší docházková vzdálenost ze zastávky Garáže ČSAD pro směr do centra k Lidlu,
- zastávka Rybárny je připravována pouze jako jednosměrná (vyhovující dostupnost městské části Rybárny pouze jednosměrně),
- neexistence zastávky v Jarošově na silnici II/497 v blízkosti křižovatky s ul. Louky (zhoršuje dostupnost přilehlé části Jarošova z regionálních spojů jedoucích po II/497, příp. by bylo nutno je přetrasovat přes centrální část Jarošova, což by však vedlo k nežádoucímu prodloužení cestovních dob pro cestující z regionu do centra Uherského Hradiště).

3.2.2 Ostatní silniční infrastrukturní opatření

V průběhu plánovacího období dokumentu bude zprovozněna dálnice D55 v úseku Bzenec – Moravský Písek – Staré Město – Babice (v roce 2024), resp. bude dále propojena (v letech 2025–2027) s již existujícím úsekem zakončeným aktuálně u Otrokovic. Ačkoli tato dálnice nepovede po území města Uherské Hradiště, lze předpokládat, že povede k dílčímu poklesu intenzit dopravy na silnici I/55 i ve městě samotném, což povede k celkovému zklidnění dopravy ve městě, bude mít vliv na spolehlivost provozu VLD a může vést i ke snížení technických nároků na nové autobusové zastávky (potenciální vliv na podobu uvažovaných úprav zastávek na tř. Maršála Malinovského).



4 Výhled nad rámec plánovacího období

4.1 Plánované změny v železniční dopravě

V **dálkové dopravě** bude po roce 2028 provoz linky R18 již na základě nové smlouvy mezi MDČR a dopravcem. S ohledem na předpokládanou elektrizaci tratí na Slovácku (viz kapitola 3.1) lze v průběhu plnění nové smlouvy očekávat na této lince odstranění nutnosti přepřahu lokomotivy v ŽST Staré Město u Uherského Hradiště, což umožní zkrátit cestovní doby z Uherského Hradiště směr Olomouc – Pardubice – Praha. Přinese to však i změnu časových poloh vlaků v Uherském Hradišti (nejen linky R18), na kterou by úpravou jízdního řádu případně měly reagovat i navazující autobusové linky.

S realizací vysokorychlostních tratí lze pak očekávat zásadnější změny v provozní koncepci dálkové dopravy. Zlínský kraj ve svém PDOÚ pro tento horizont preferuje vedení vysokorychlostní linky Praha – Brno – Zlín v 60minutovém taktu namísto dělení na dva 120minutové takty Praha – Brno – Zlín a Praha – Brno – Luhačovice. S ohledem na horizont realizace však nelze prozatím předjímat finálně přijaté řešení, k prověření může být i napojení Uherskohradištska na Brno a Prahu další vysokorychlostní linkou v 60minutovém taktu.

V **regionální dopravě** pak Zlínský kraj pro dlouhodobý horizont požaduje elektrizaci a zrychlení trati č. 341 v úseku Bojkovice – Bylnice, což by umožnilo prodloužení linky Vizovice – Zlín – Uherské Hradiště – Bojkovice až do Bylnice v elektrické vozbě, a tedy obnovení přímého spojení Uherské Hradiště – Bylnice.

4.2 Územní rozvoj města Uherské Hradiště a jeho okolí

V této kapitole jsou analyzovány významnější rozvojové plochy v rámci města Uherské Hradiště, které by mohly ovlivnit provoz MHD na území města buď z pohledu poptávky (nárůst/pokles počtu cest v dané oblasti) nebo nabídky (omezení pro infrastrukturu MHD).

4.2.1 Rozvoj ploch

V současné době platný územní plán města Uherské Hradiště je účinný ode dne 26. 12. 2020. Jako významnější plochy byly identifikovány regulační plán RP1 Nemocnice Uherské Hradiště a územní studie ÚS Sady – Sídliště Východ a ÚS Jarošovský pivovar.

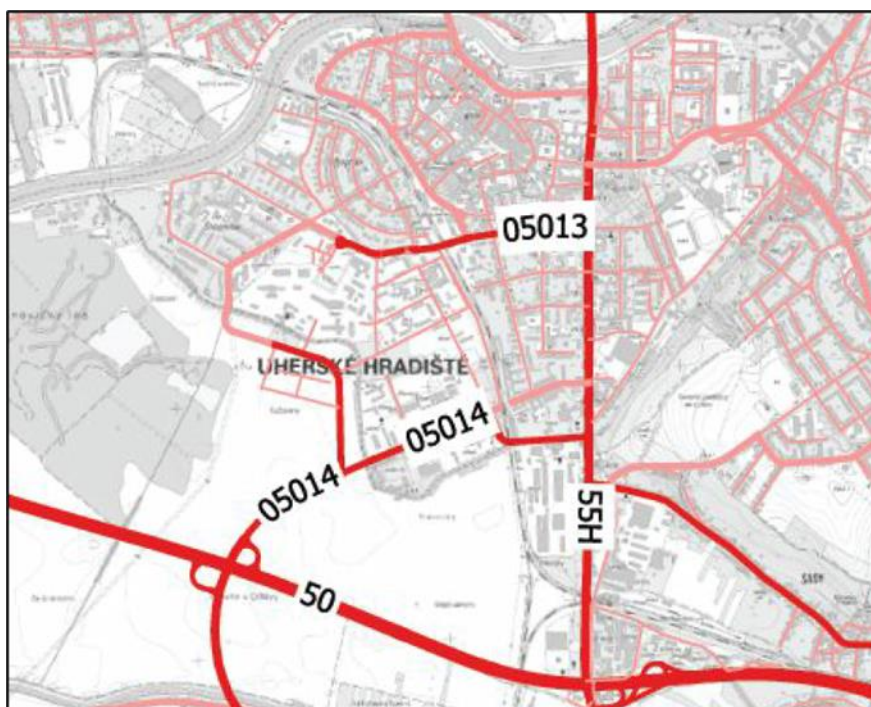
4.2.1.1 RP1 Nemocnice Uherské Hradiště

Tento regulační plán řeší využití ploch již nevyužívaných Uherskohradištskou nemocnicí. Plán zpracovává oblast na jih od ulice Purkyňova a na západ od železniční trati 340 Brno – Uherské Hradiště. Oblast je v docházkové vzdálenosti od zastávky Purkyňova. Stejně tak je v pěší docházce umístěna podstatná část centra města Uherské Hradiště.



Obrázek 8: Oblast řešená regulačním plánem RPI Nemocnice Uherské Hradiště, zdroj: <https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uherske-hradište/regulacni-plan-rpi-nemocnice-uherske-hradište-ucinny-od-14-10-2021>

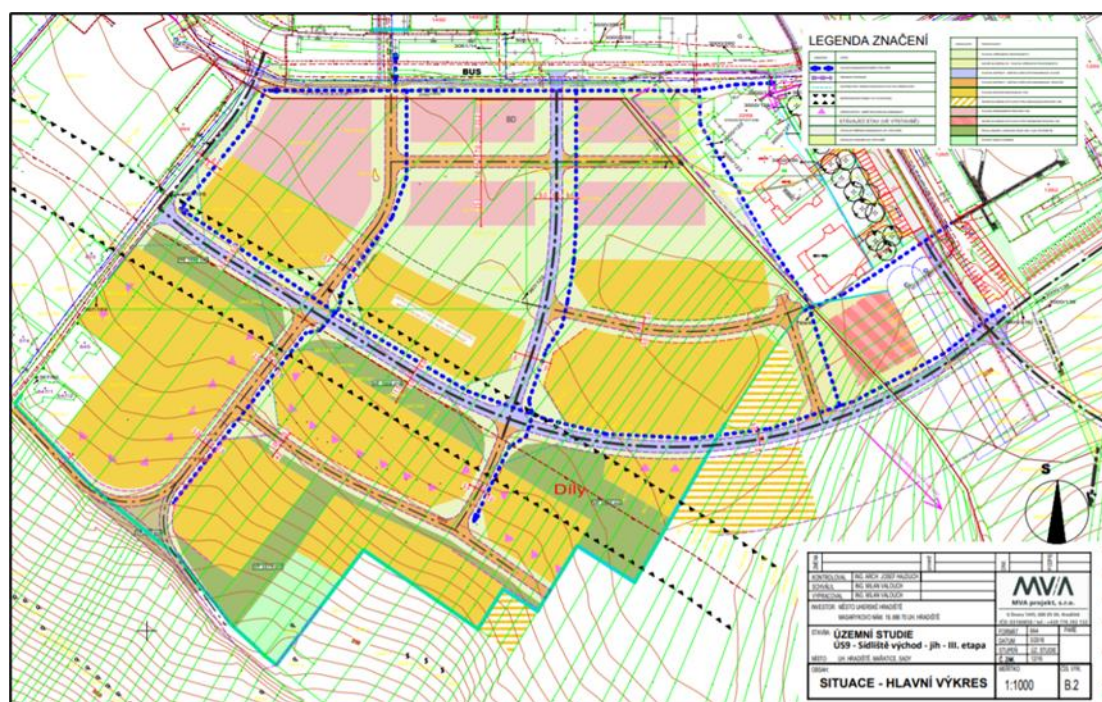
V rámci regulačního plánu je uvažováno s napojením na novou komunikační síť směrem k obvodu města I/50. Toho napojení by mohlo být využito buď pro vedení rychlých linek do průmyslových zón v Kunovicích, nebo pro vedení městské linky obsluhující oblast okolo Průmyslové ulice a oblast řešenou v tomto regulačním plánu. Pak by případně mohla být zřízena na jihu řešené oblasti i nová zastávka MHD, která by zlepšila dopravní obsluhu jak řešené oblasti, tak areálu nemocnice.



Obrázek 9: Orientační schéma pozemních komunikací v širším území, zdroj: <https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uhrske-hradište/regulacni-plan-rp1-nemocnice-uhrske-hradište-ucinný-od-14-10-2021>

4.2.1.2 ÚS Sady – Sídliště Východ

Územní studie řeší lokalitu nacházející se v oblasti Mařatic směrem na jih od ulice Sadová a směrem na východ od ulice Větrná. Je rozdělena do tří etap, přičemž I. a II. etapa jsou již naplněny. Územní studie uvažuje se stavebními úpravami zastávky MHD Mařatic, Derflanská, avšak její poloha je zachována. Řešená plocha je v docházkové vzdálenosti od zastávky MHD Mařatic, Derflanská, tedy není potřeba reagovat na rozvoj v této lokalitě změnou provozu MHD.



Obrázek 10: Územní studie Sady – Sídliště Východ, III. Etapa (žluté plochy), zdroj: <https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uherske-hradište/uzemni-studie-jako-podklad-pro-rozhodovani-v-uzemi>

4.2.1.3 ÚS Jarošovský pivovar

Územní studie řeší přeměnu areálu bývalého pivovaru v Jarošově. Zachovává zastávky MHD v současné poloze a nepředpokládá nové komunikace pro využití autobusy MHD.

4.2.2 Rozvoj dopravní infrastruktury

V následující části jsou uvedeny vybrané veřejně prospěšné stavby a další dopravní infrastruktura z územních plánů měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice, které by mohly mít v budoucnu vliv na MHD v Uherském Hradišti.

4.2.2.1 Přeložka silnice II/497

Jedná se o připojení Uherského Hradiště na D55 v místě MÚK Staré Město-sever. V územním plánu Uherského Hradiště se jedná o veřejně prospěšné stavby D1 (přeložka II/497 v oblasti Jaktáře) a D2 (spojka stávající silnice I/55 od autobusového nádraží severním směrem přes řeku Moravu). Obě stavby zlepší bezpečnost a plynulost silniční dopravy v centru Uherského Hradiště, tedy vliv na MHD budou mít nepřímý a nebudou pravděpodobně přímo využívány MHD.

4.2.2.2 Přestavba křižovatky Pivovarská – Louky (Jarošov)

Křižovatka je využívána pro obrat spojů končících v Jarošově. Při přípravě projektu je potřeba uvažovat s provozem MHD a projekt případně pro potřeby MHD upravit.

4.2.2.3 Obslužná dopravní infrastruktura ve Věskách a Sadech

Komunikační síť umožňující alternativní propojení do Mařatic, resp. na I/50. Možno využít pro zkrácení/zrychlení některých linek vedením mimo křižovatku Větrná x Solná cesta.



4.2.2.4 Kunovice: Obchvat I/55 a napojení Průmyslové

V platném územním plánu města Kunovice jsou vymezeny plochy pro obchvat města na silnici I/55 z jeho jihozápadní strany. V pokračování tohoto obchvatu severním směrem je plánováno propojení do ulice Průmyslové v Uherském Hradišti. Toto propojení a obchvat by mohly být využity pro vedení rychlých linek pro obsluhu průmyslových zón v Kunovicích.

4.3 Autobusové zastávky na území města

Ve výhledu nad rámec plánovacího období tohoto dokumentu by úpravou/zřízením autobusových zastávek měly jednak být řešeny nedostatky, které se nepodaří odstranit v plánovacím období, jednak by mělo být reagováno na územní rozvoj města.

Mimo jiné se jedná o opětovné prověření a v ideálním případě i realizaci některých zastávek či jejich úprav, které byly již prověřovány v prvotních fázích přípravy nové provozní koncepce MHD Uherské Hradiště:

- zřízení zastávky u křižovatky ul. Větrná a Sadová,
- zřízení zastávky v městské části Sady v oblasti křižovatek ul. Solná cesta a Pod Vinohrady,
- zřízení zastávky na silnici II/497 u Zeleného náměstí (u křižovatky s ul. Štefánikovou),
- zřízení zastávek v Jarošově na silnici II/497 u fotbalového hřiště a u křižovatky s ul. Louky,
- zřízení zastávky v Jarošově ve východní části ul. Za Humny (nutno dořešit i z hlediska linkového vedení),
- zobousměrnění zastávek Smetanovy sady a B. Němcové,
- zřízení zastávky u Tesca na silnici I/55,
- zřízení zastávky u Lidlu v ul. Maršála Malinovského, příp. alespoň posun zastávky Garáže ČSAD pro směr do centra blíže k Lidlu,
- zobousměrnění zastávky Rybárny.

Dále se jedná o prověření zřízení zastávek:

- v oblasti sídliště severně od Studentského náměstí v oblasti ul. Slovácká, Kosecká, Pastýrna,
- v oblasti jižně od ul. J. E. Purkyně pro obsluhu oblasti, kde mají v rámci realizace regulačního plánu RP1 Nemocnice Uherské Hradiště vzniknout mj. obytné budovy (bude nutné dořešit i z hlediska linkového vedení).

Tématem k řešení je též autobusové nádraží. Město prověřuje možnost jeho redukce a využití uvolněných ploch pro jiné účely. Pakliže by redukce mohla být vlivem diametralizace regionálních linek taková, že by umožnila přemístění autobusového nádraží k železniční stanici, je tato možnost relevantním opatřením k prověření a případné realizaci. Přestože se dnes přestupní vazby na železniční dopravu uskutečňují zejména v ŽST Staré Město u Uherského Hradiště, do budoucna lze vzhledem k předpokládaným změnám v železniční dopravě očekávat posílení role ŽST Uherské Hradiště jako přestupního uzlu. Zároveň by Uherské Hradiště bylo po přepravní stránce přirozeným přestupním uzlem, neboť je i nejvýznamnějším zdrojem a cílem cest v rámci trojměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město. Společný terminál pro železniční a autobusovou dopravu by tak přinesl nesporné výhody.



5 Tarif a integrace

Dne 1. 7. 2023 byl provoz MHD v Uherském Hradišti zapojen do systému Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK), na počátku sledovaného plánovacího období tedy již existuje integrace plně využívající všechny možnosti propojení regionální a městské dopravy, které struktura aktuálního tarifu IDZK nabízí. Některá omezení hloubky integrace jsou tak dána pouze podobou struktury tarifu IDZK.

5.1 Tarif IDZK v regionální dopravě

Tarif IDZK nyní v regionální dopravě využívá kombinaci kilometrického a zónového jízdného. Pro jednotlivé jízdné je uplatňován právě kilometrický princip výpočtu ceny, který v případě autobusové dopravy vychází z tarifních vzdáleností na úrovni zastávek, uvedených v jízdním řádu konkrétního spoje. V případě železniční dopravy jsou pak tyto vzdálenosti odvozovány podle sítě stanic/zastávek. Cena jednotlivého jízdného je součtem pevně stanovené základní sazby (aktuálně 11,00 Kč pro obyčejné jízdné) a kilometrické sazby (aktuálně 1,50 Kč pro obyčejné jízdné) za každý tarifní kilometr. Pro předplatní jízdné je uplatňován zónový princip při použití adresného výčtu konkrétních zón pro danou relaci, cestující platí za počet skutečně projetých zón bez možnosti případného využití alternativní trasy vedené přes jiné zóny.

Velké omezení pro fungování integrovaného dopravního systému (především nízkou flexibilitu pro cestující a omezené způsoby nákupu jednotlivého jízdného) představuje aktuální nastavení tarifních principů v regionální dopravě, a to zejména fakt, že v autobusové dopravě cena vychází z jízdního řádu konkrétního spoje. Použití odlišné logiky jízdenek pro regionální vlaky (kilmetrický tarif platný pro jednu jízdu na uvedené relaci do 6:00 následujícího dne) a autobusy (kilmetrický tarif s časovou vazbou na konkrétní spoj) má za následek nepřestupnost základních jednorázových jízdenek mezi autobusy a vlaky, přičemž použití přestupního jízdného mezi autobusy navzájem je vázáno pouze na využití čipové karty Zetka.

5.2 Tarif IDZK na území Uherského Hradiště

Výše popsaná struktura aktuálního tarifu IDZK představuje omezení také pro řešení integrace regionální dopravy s městskou dopravou. Uherské Hradiště bylo prvním městem s provozem MHD, které se plnohodnotně zapojilo do IDZK. Nastavilo tak principy řešení kompatibility městského prostředí s aktuální limitující tarifní strukturou IDZK, kterých od dubna 2024 využívá mj. také město Vsetín.

5.2.1 Předplatní jízdné

Celé území Uherského Hradiště spadá spolu se Starým Městem, Kunovicemi a Huštěnovicemi do tarifní zóny 500. Pokud cestující využívá předplatného jízdného (aktuálně je v nabídce 7denní, 30denní, 90denní a 365denní varianta) a má zakoupenou zónu 500, může se po celém území Uherského Hradiště, resp. souměstí, v rámci časové platnosti neomezeně pohybovat všemi dopravními prostředky v IDZK: vozidly MHD, regionálními autobusy i všemi vlaky včetně rychlíků.

Pro předplatní jízdné je aktuálně nutné vlastnit dopravní čipovou kartu Zetka.

Pro uživatele předplatního jízdného nemá aktuální podoba integrace ve srovnání s pokročilými českými integrovanými dopravními systémy žádná zásadní omezení.



Tabulka 8: Ceník předplatního jízdného pro zónu 500 IDZK (stav duben 2024)

Tarifní kategorie	Časová platnost	Cena
Obyčejné jízdné	7 dní	120 Kč
Zlevněné jízdné -50 %	7 dní	60 Kč
Zlevněné jízdné -75 %	7 dní	30 Kč
Anonymní (přenosné) jízdné	7 dní	144 Kč
Obyčejné jízdné	30 dní	360 Kč
Zlevněné jízdné -50 %	30 dní	180 Kč
Zlevněné jízdné -75 %	30 dní	90 Kč
Anonymní (přenosné) jízdné	30 dní	432 Kč
Obyčejné jízdné	90 dní	850 Kč
Zlevněné jízdné -50 %	90 dní	425 Kč
Zlevněné jízdné -75 %	90 dní	212 Kč
Anonymní (přenosné) jízdné	90 dní	1166 Kč
Obyčejné jízdné	365 dní	3285 Kč
Zlevněné jízdné -50 %	365 dní	1642 Kč
Zlevněné jízdné -75 %	365 dní	821 Kč
Anonymní (přenosné) jízdné	365 dní	4104 Kč

V zóně 500 jsou standardně aplikovány státem nařízené slevy 50 % (děti do 15 let, studenti do 26 let, senioři starší 65 let, invalidé III. stupně) a 75 % (osoby ZTP, resp. ZTP/P). Pouze na linkách MHD UH jsou navíc osoby ZTP/(P) a také senioři nad 70 let (při použití čipové karty) přepravováni bezplatně. Na všech linkách IDZK v zóně 500 je možné využívat také všechny formy celosíťového jízdného.

5.2.2 Jednotlivé jízdné

Jednotlivé jízdné IDZK na území Uherského Hradiště se chová rozdílně podle toho, zda cestující realizuje cestu pouze na území tarifní zóny 500, nebo cestuje mezi zónou 500 a zbytkem území kraje. Rozdíl je i mezi chováním tarifu pro jednotlivé jízdné v železniční dopravě a v autobusové dopravě (MHD i regionální linky). Na rozdíl od čistě regionální dopravy je zde uplatněna kombinace zónových i kilometrických principů. Vydávány jsou buď městské (zónové) přestupní jízdenky pro zónu 500 s platností 45 min, nebo kilometrické regionální jízdenky při cestě mimo ni s pravidly přestupnosti popsanými výše. V případě užití železnice není jízdenka přestupní na autobusy v rámci zóny 500.

Tabulka 9: Ceník jednotlivých autobusových městských jízdenek IDZK pro zónu 500 (stav duben 2024)

Tarifní kategorie	Časová platnost	Cena
Obyčejné jízdné	45 min	15 Kč
Zlevněné jízdné -50 %	45 min	7 Kč
Zlevněné jízdné -75 %	45 min	3 Kč

Bezplatná přeprava v zóně 500 vychází z tarifu IDZK a funguje analogicky k podmínkám pro předplatní jízdné.

5.2.3 Způsoby odbavování cestujících

5.2.3.1 Autobusové linky

Na linkách MHD i na většině regionálních autobusových linek v současnosti probíhá povinné odbavování u řidiče vozidla s nástupem cestujících předními dveřmi. Výjimkou je autobusová linka č.



300, která vzhledem ke specifickému charakteru dopravy uvnitř souměstí umožňuje celodenně a celotýdenně nástup všemi dveřmi, přičemž tento způsob odbavení bude do budoucna ještě posílen pořízením jízdenkových automatů do vozidel. V rámci spuštění nové koncepce provozu MHD je od roku 2025 plánováno zavedení nástupu všemi dveřmi také na linkách MHD UH a vybavení vozidel jízdenkovými automaty, což přispěje ke zkrácení pobytů na zastávkách zrychlením výměny cestujících, tj. ke zatraktivnění provozu.

Specifická pravidla odbavování mají také autobusové linky 990 a 995 (linky IDZK z/do Brna). Zde je možné prokázat se řidiči (kromě standardních možností odbavení na běžných regionálních autobusových linkách IDZK) předem zakoupenou jízdenkou ze speciálního e-shopu IDZK v elektronické podobě na mobilním zařízení. Tyto jízdenky mohou obsahovat rezervaci místa k sezení a jsou vázány na konkrétní spoj a datum jízdy.

5.2.3.2 Železnice

Na železnici při nástupu v zóně 500 aktuálně platí tarifní pravidlo, že v ŽST Uherské Hradiště, Staré Město u Uherského Hradiště, Kunovice a železniční zastávce Vésky má cestující povinnost mít buď předem zakoupenou platnou jízdenku v okamžiku nástupu, nebo si ji musí neprodleně zakoupit v jízdenkovém automatu uvnitř vlaku. Pokud vlak není vybaven jízdenkovými automaty nebo probíhá nástup v zastávce Kunovice zastávka nebo ŽST Kunovice, platí standardní pravidla odbavování na železnici. V rámci plánovacího období se předpokládá dovybavení regionálních vlaků automaty.

5.3 Plánovaná podoba tarifu Integrované dopravy Zlínského kraje

V rámci rozvoje systému IDZK bude v průběhu plánovacího období docházet k postupnému reformování struktury tarifu tak, aby byly odstraněny nedostatky s dopady na cestující v Uherském Hradišti popsané v analýze současného stavu, především u jednotlivého jízdného pro cesty uvnitř zóny 500 i mimo ni. Mezi vybraná opatření patří především:

- Zavedení tzv. kombizón pro možnosti alternativních cest na vybraných relacích
- Zavedení přestupních jednorázových regionálních jízdenek na zónově-relačním principu
- Zavedení kuponu pro bezplatnou přepravu pro osoby nad 70 let v zóně 500 (realizace 2024)
- 24hodinová jízdenka pro zónu 500 v ceně 60 Kč (realizace 2024)
- Rozvoj nových prodejních kanálů a technologií (např. mobilní aplikace IDZK, FAIRTIQ)



6 Smluvní zajištění, financování dopravní obslužnosti

6.1 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava ve městě Uherské Hradiště je zajišťována dopravcem ČSAD BUS Uherské Hradiště. Provoz je zajišťován na základě historického přímého zadání, a to sice smlouvou o závazku veřejné služby z 16. 2. 1994 a jejími pravidelnými dodatky, stanovujícími prokazatelnou ztrátu pro každý kalendářní rok. Pro rok 2024 hradí město Uherské Hradiště na provoz MHD prokazatelnou ztrátu ve výši 17 520 000 Kč. Stávající systém MHD je společný pro všechna města v souměstí, tj. Uherské Hradiště, Staré Město u Uherského Hradiště a Kunovice. V souladu s dodatkem č. 58 uvedené smlouvy, podepsaným dne 21. 12. 2023, smlouva automaticky končí posledním dnem kalendářního měsíce předcházejícího dni zahájení provozu MHD na základě nové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících – nejpozději tedy 31. 1. 2025.

Nový systém MHD bude provozován nejpozději od února 2025 na základě vysoutěžené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Soutěž byla řádně notifikována v úředním věstníku Evropské unie (TED) a probíhala v letech 2023–2024. Jde o dlouhodobou, 10letou smlouvu v tzv. „brutto“ režimu, uzavřenou podle § 82 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“), podle § 21 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o veřejných službách“) a v souladu s čl. 5 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“). Novým dopravcem bude Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. Výchozí roční kompenzace v nové smlouvě činí 45 545 320,39 Kč, přičemž smlouva obsahuje standardní mechanismy stanovující vývoj výše kompenzace během doby trvání smlouvy. Nová koncepce MHD nepočítá se zapojením měst Staré Město a Kunovice.

Výše stávající úhrady prokazatelné ztráty a výše nové kompenzace nejsou zcela souměřitelné. Nová smlouva předpokládá na začátku plnění nasazení zcela nových vozidel a dále, jak je uvedeno v kapitole pojednávající o provozní koncepci MHD ve městě Uherské Hradiště, nový systém MHD předpokládá výrazné navýšení dopravních výkonů i zásadní strukturální změnu v linkovém vedení a obsluze jednotlivých částí města.

V rámci nového systému MHD se předpokládá zapojení krajského organizátora integrované dopravy – společnosti KOVED – na běžné organizační a provozní činnosti, například:

- Propagace MHD, tvorba tiskových a dalších informačních materiálů a jejich distribuce
- Informování cestujících o výlukách a mimořádnostech v MHD
- Dispečerská činnost (provoz informační linky pro cestující, hlídání garantovaných návazností mezi spoji, komunikace s dispečinkem dopravce)
- Správa webové prezentace MHD
- Tvorba a aktualizace tiskových dat pro výlepy na samotných zastávkách a uvnitř vozidel (zastávkové jízdní řády, dopravní schémata, ceníky, dodatkové tabulky se jmenovkami zastávek)



- Kontrolní činnost směrem k dopravci (dodržování technických a provozních standardů, zpracovávání protokolů o dodržování jízdního řádu, dodávání podkladů pro případné sankce dopravci městskému úřadu)
- Kontrolní činnost směrem k cestujícím (nasazování revizorů do vozidel MHD a případné udělování pokut)
- IT podpora pro dopravce při konfiguraci a provozu odbavovacích systémů
- Provoz prodejních kanálů pro předplatné i jednotlivé jízdné v rámci IDZK
- Školení dopravce
- Statistická činnost (generování výstupů pro město na základě dat z odbavovacích systémů a systému pro automatické počítání cestujících)
- Instalace a provoz elektronických odjezdových tabulí na území Uherského Hradiště
- Příprava podkladů pro dělbu tržeb v rámci IDZK

Financování této činnosti se předpokládá ve formě fixního finančního příspěvku vázaného na období ze strany města Uherské Hradiště směrem ke společnosti KOVED. Veškeré případné prostředky získané ze smluvních sankcí dopravci nebo z pokut cestujícím za jízdu bez platné jízdenky případnou objednateli – tedy do rozpočtu města Uherské Hradiště.

6.2 Veřejná doprava v objednavce Zlínského kraje

Veřejná doprava Zlínského kraje, zahrnující jak regionální autobusové linky, tak regionální železniční dopravu, je mimo hlavních finančních zdrojů poskytovaných krajem zároveň spolufinancována obcemi a městy. Tato finanční spoluúčást je stanovena na 100 Kč za každého obyvatele města/obce. V případě města Uherské Hradiště tak jde o platbu ve výši přibližně 2,5 mil. Kč ročně.

Speciálního modelu financování provozu využívá autobusová linka 300, která je součástí krajské objednávky veřejné dopravy. Na tomto financování se podílí mimo výše popsany standardní způsob dalším přímým příspěvkem také město Kunovice a nepřímo i město Uherské Hradiště na základě metodiky dělby tržeb z jízdného při plné integraci městských linek do MHD.

6.3 Zapojení provozu MHD do systému Integrovaná doprava Zlínského kraje

6.3.1 Stávající systém MHD

Aktuální provoz MHD je zapojen do systému IDZK na základě následujících skutečností:

- Stávající dopravce MHD vyhlašuje tarif a smluvní přepravní podmínky IDZK jako platné pro všechny linky objednávané městem Uherské Hradiště.
- Stávající dopravce má platnou smlouvu se společností KOVED o přistoupení k IDZK, na základě které se zavazuje splňovat technologické principy odbavování cestujících systému IDZK a informace o provozu v MHD předává v reálném čase centrálnímu dispečinku IDZK.
- Mezi městem Uherské Hradiště a Zlínským krajem je uzavřena smlouva „o poskytnutí dalšího finančního příspěvku za účelem zajištění dopravní obslužnosti“, která nastavuje principy vyrovnání tržeb z jízdného v IDZK pro celou dobu trvání tarifní integrace v rámci provozu stávajícího systému MHD. Tyto principy jsou:
 - Všechny jednotlivé jízdenky vydané v autobusech pro cesty na území tarifní zóny 500 jsou přestupní, a to především mezi vozidly MHD a vozidly regionálních autobusových linek vč. linky 300, bez ohledu na to, kde byly vydány. Řídí se také jednotným ceníkem.



- Dopravce na linkách MHD uznává jako platný jízdní doklad všechny relevantní předem zakoupené tarifní produkty IDZK, z nichž získává všechny tržby Zlínský kraj (především předplatní jízdné pro tarifní zónu 500, celosíťové jízdenky nebo jízdenky z aplikace FAIRTIQ).
- Tržby z jednotlivého jízdného jsou děleny na základě informace, v jakém vozidle byla konkrétní jízdenka vydána. V případě vydání v regionálním autobuse připadá celá tržba Zlínskému kraji, v případě vydání v autobuse MHD připadá celá tržba dopravci MHD.
- Předplatní jízdné je vydáváno exkluzivně v prodejních kanálech Zlínského kraje a veškeré tržby z něj připadají také Zlínskému kraji.
- Zlínský kraj městu Uherské Hradiště kompenzuje fakt, že nemožností dopravce MHD přímo prodávat předplatné jízdné se navyšuje prokazatelná ztráta z provozu, a to na základě vzorce uvedeného ve smlouvě pro druhé pololetí roku 2023 (od momentu zahájení plné tarifní integrace MHD). Pro rok 2024 (a případně část roku 2025) se očekává kompenzace obdobnou (proporčně délkově přizpůsobenou) částkou jako v roce 2023.

6.3.2 Nový systém MHD

Nový systém MHD bude do IDZK zapojen na základě těchto skutečností:

- Nový dopravce MHD má na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících povinnost podepsat smlouvu se společností KOVED o přistoupení k IDZK a vyhlásit tarif a smluvní přepravní podmínky IDZK na linkách v městské objednávkě, čímž bude zajištěno uznávání všech relevantních tarifních produktů IDZK jako platných jízdních dokladů v MHD.
- Předpokládá se navázání nového smluvního vztahu mezi městem Uherské Hradiště a Zlínským krajem, který nastaví principy dělby tržeb z jízdného v IDZK na území Uherského Hradiště pro celou dobu fungování nového systému MHD:
 - Tržby z jednotlivého jízdného platného pouze v zóně 500 prodaného přímo v autobusech nebo ve fyzických prodejních kanálech na železnici případnou plně městu Uherské Hradiště v případě prodeje na lince MHD, resp. Zlínskému kraji v případě prodeje na regionální lince nebo ve fyzickém prodejním kanále na železnici.
 - Tržby z předplatných kuponů obsahujících tarifní zónu 500 spolu s jinými tarifními zónami případnou Zlínskému kraji.
 - Tržby z předplatných kuponů obsahujících pouze tarifní zónu 500 a jednotlivých jízdenek z předprodeje, prodaných bez vyhledaného spojení, budou rozděleny mezi město Uherské Hradiště a Zlínský kraj podle koeficientů vycházejících ze statistických dat a dopravních průzkumů o chování cestujících a skladbě jízdních dokladů. Pravidla aktualizace koeficientů a provádění průzkumů budou stanovena také v nové smlouvě mezi městem Uherské Hradiště a Zlínským krajem.



Závěr

Předchozí kapitoly dopravního plánu města Uherské Hradiště podrobně popsaly jednotlivé aspekty fungování veřejné dopravy na území města, včetně příslušné krátkodobého plánovacího výhledu i rámců pro vzdálenější období, přesahující plánovací období dokumentu.

Jednoznačně největší změnou, která proběhne ve vymezeném dopravně-plánovacím období, je systémová a koncepční změna provozu MHD. Přestože přípravě nové koncepce MHD byla věnována velká pozornost a plánovaná změna je podložena celou řadou analytických dokumentů, zůstává neoddiskutovatelnou skutečností, že doprava i mobilita jsou jevy v čase proměnlivé. Přestože je důvodné a žádoucí předpokládat, aby nová provozní koncepce byla během celého smluvního období stabilní, bude velmi pravděpodobně nezbytné, aby i v průběhu trvání nové smlouvy docházelo k drobným změnám v reakci na proměnlivé okolnosti, a to jak na straně poptávky po přepravě, tak i na straně úprav provozní koncepce nadřazených dopravních segmentů (regionální a dálkové dopravy).

Nová smlouva o veřejných službách uzavřená v režimu tzv. brutto (tj. s výnosovým rizikem na straně objednatele) bude vyžadovat oproti dosavadnímu stavu mnohem aktivnější řízení a organizaci systému MHD ze strany města, než tomu bylo dosud zvykem. Aby byl nový systém MHD v čase plně funkční, bude nezbytné sledovat, sbírat a vyhodnocovat analytická data o provozu. Mezi tato data patří především:

- počet cestujících v jednotlivých spojih v jednotlivých dnech a celodenní hodnoty za průměrný pracovní den, sobotu a neděli – nástupy, výstupy v jednotlivých zastávkách,
- absolutní a relativní obsazenosti v jednotlivých mezizastávkových úsecích zjištěné z automatického sčítání cestujících, roční počet přepravených cestujících stanovený na základě dat z přepravních průzkumů – celkem a po jednotlivých linkách,
- roční objem přepravních výkonů (oskm) stanovený na základě dat z přepravních průzkumů – celkem a po jednotlivých linkách,
- průměrná relativní obsazenost (vztažena k počtu míst k sezení) – souhrnná a po jednotlivých linkách,
- plnění jízdního řádu / přesnost provozu – celkem a po jednotlivých linkách, identifikace problematických míst z hlediska plnění jízdního řádu,
- stabilita provozu, přenášení zpoždění a nepravidelností mezi spoji,
- plnění všech kvalitativních ukazatelů stanovených smlouvou, týkající se zejména informování cestujících v autobusech a na zastávkách, čistoty interiéru a exteriéru vozidel a v neposlední řadě plnění služby sjednanými autobusy, resp. plnění parametrů nízkopodlažnosti.

Přesná znalost plnění přepravních a provozních parametrů systému MHD v čase umožní, aby byl nový systém funkční a efektivní a mohl adekvátním způsobem reagovat např. na koncepční změny plánované Zlínským krajem.

Cíle stanové dopravním plánem a jejich plnění tak přispějí k tomu, aby moderní a konkurenceschopná veřejná doprava v Uherském Hradišti byla provozována na vysoké úrovni a těšila se odpovídajícímu zájmu cestujících veřejnosti.



Seznam obrázků

Obrázek 1: Vývoj počtu obyvatel města Uherské Hradiště a souměstí Uherské Hradiště – Kunovice – Staré Město v letech 2010–2024	8
Obrázek 2: Přehled zatížení jednotlivých úseků sítě MHD v souměstí v roce 2018	15
Obrázek 3: Členění velkých zón v centrální části souměstí	16
Obrázek 4: Zobrazení agregované poptávky na úrovni velkých zón.....	16
Obrázek 5: Porovnání aplikace analýzy dostupnosti v oblasti Sadů: a) pro dostupnost 200 m, b) pro dostupnost 300 m.....	23
Obrázek 6: Schéma linkového vedení MHD Uherské Hradiště (stav k 13. 4. 2024).....	26
Obrázek 7: Linkové vedení MHD Uherské Hradiště dle nové provozní koncepce.....	32
Obrázek 8: Oblast řešená regulačním plánem RP1 Nemocnice Uherské Hradiště, zdroj: https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uherske-hradiste/regulacni-plan-rp1-nemocnice-uherske-hradiste-ucinnny-od-14-10-2021 ..	38
Obrázek 9: Orientační schéma pozemních komunikací v širším území, zdroj: https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uherske-hradiste/regulacni-plan-rp1-nemocnice-uherske-hradiste-ucinnny-od-14-10-2021	39
Obrázek 10: Územní studie Sady – Sídliště Východ, III. Etapa (žluté plochy), zdroj: https://www.mesto-uh.cz/prakticke-informace/verejne-dokumenty/uzemni-planovani/uzemni-plany/uherske-hradiste/uzemni-studie-jako-podklad-pro-rozhodovani-v-uzemi	40



Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet obyvatel jednotlivých ZSJ města Uherské Hradiště podle SLDB 2021.....	9
Tabulka 2: Informace o školách na území města Uherské Hradiště.....	11
Tabulka 3: Seznam autobusových zastávek na území Uherského Hradiště, stav duben 2024.	21
Tabulka 4: Seznam dálkových linek neintegrováných do systému IDZK.	23
Tabulka 5: Seznam linek MHD Uherské Hradiště a jejich základní parametry.....	25
Tabulka 6: Seznam linek nové provozní koncepce MHD Uherské Hradiště.....	33
Tabulka 7: Úpravy autobusových zastávek v souvislosti s novou koncepcí MHD Uherské Hradiště...	34
Tabulka 8: Ceník předplatního jízdného pro zónu 500 IDZK (stav duben 2024).....	43
Tabulka 9: Ceník jednotlivých autobusových městských jízdenek IDZK pro zónu 500 (stav duben 2024)	43



Seznam příloh

- A Dojíždka do zaměstnání a škol dle SLDB 2021
 - A.1 Dojíždka do Uherského Hradiště do zaměstnání a škol dle SLDB 2021
 - A.2 Vyjíždka z Uherského Hradiště do zaměstnání a škol dle SLDB 2021
 - A.3 Mapové zobrazení dojíždky do Uherského Hradiště do zaměstnání a škol dle SLDB 2021 (proudy od 30 dojíždějících)
 - A.4 Mapové zobrazení vyjíždky z Uherského Hradiště do zaměstnání a škol dle SLDB 2021 (proudy od 30 vyjíždějících)
 - A.5 Pracovní a školní dojíždka/vyjíždka v jednotlivých ZSJ Uherského Hradiště dle SLDB 2021
 - A.6 Dojíždka do zaměstnání a škol mezi uherskohradištskými ZSJ dle SLDB 2021
- B Zjednodušené izochory z autobusových zastávek na území města Uherské Hradiště
 - B.1 Zjednodušené izochory ze stávajících a plánovaných autobusových zastávek na území města Uherské Hradiště – kruhy o poloměru 200 m
 - B.2 Zjednodušené izochory ze stávajících a plánovaných autobusových zastávek na území města Uherské Hradiště – kruhy o poloměru 300 m
- C Linky IDZK
 - C.1 Seznam regionálních autobusových linek v systému IDZK obsluhujících Uherské Hradiště
 - C.2 Autobusové a železniční linky v Integrované dopravě Zlínského kraje (od 3. 3. 2024)