



Koncepce veřejné dopravy

Návrhová část

Jan Kolařík

exkluzivně pro



Uherské Hradiště
Srdce Slovácka

Cíl: Uherské Hradiště * tahounem veřejné dopravy nejen v kraji:

návrhová část
koncepce

verze k 22. 11. 2017

* plus Staré Město & Kunovice

Členění návrhové části

Návrhy v této části koncepce jsou členěny primárně podle etap realizace. Zlínský kraj je nucen nejpozději od přelomu let 2019/2020 spustit autobusový provoz vzešlý z výběrového řízení na provozující dopravce. A této příležitosti se chystá využít a zároveň spustit moderní integrovaný dopravní systém veškeré veřejné dopravy v závazku veřejné služby s reformovaným provozem železniční i příměstské autobusové dopravy. Města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice by měla před spuštěním tohoto revolučního systému s pracovním označením „IDS ZK” spustit předzvěst v podobě kvalitní reformované městské hromadné dopravy a zlepšené příměstské autobusové dopravy pod značkou „Slovácká doprava”, kterou bude možné plynule „přepnout” na „IDS ZK”.

Spuštění Slovácké dopravy je plánováno na období před rokem 2020, v krátkodobém horizontu. Návrhová část koncepce je rozdělena na čtyři hlavní části podle těchto horizontů a každá z nich popisuje cílový stav veřejné dopravy v jeho koncovém okamžiku. U krátkodobých návrhů je k dispozici i jejich rozdělení na dílčí kroky a opatření. Realizací všech dílčích kroků a opatření vznikne onen zmiňovaný cílový stav.

Poznámka: Pro podrobné rozpracování byla u etapy při spuštění Slovácké dopravy vybrána realistická varianta návrhu. Optimistická a pesimistická varianta je však také stručněji popsána.

Návrhová část Koncepce veřejné dopravy

- Cílový stav při spuštění Slovácké dopravy
 - Realistická varianta cílového stavu
 - Organizace městské hromadné dopravy
 - Další aspekty veřejné dopravy (příměstská autobusová doprava, železniční doprava, tarif a odbavování + integrace dopravy, intermodalita, branding a propagace veřejné dopravy, informační a orientační systém pro cestující)
 - Optimistická varianta cílového stavu u financování
 - Pesimistická varianta cílového stavu u financování
- Cílový stav při spuštění „IDS ZK” – přelom let 2019 a 2020
- Cílový stav v prosinci 2029
- Méně specifické vize od roku 2030

1

Spuštění Slovácké dopravy (před 2020)

Reforma linek
MHD

Nový časový tarif
MHD se zapojením
železnice

Branding a
zlinkovatění
příměstské
dopravy bez velké
optimalizace

Dočasný brand

Ještě dříve
zavedení
propagačních linek
(H3, ...)

2

Spuštění „IDS ZK“ (přelom 2019/2020)

Vyřešení téměř
všech dalších
problémů „za nás“

Nový branding
veškeré veřejné
dopravy v závazku
kraje a měst

Optimalizace
příměstských
autobusů
i železnice

Časově-zónový
tarif ve všech
druzích dopravy

Plynulý přechod
MHD do nového
systému

3

Vylepšování v IDS (2020–2029)

Další nové zastávky

Obsluha
rozvojových území

Záchytná
parkoviště P+R,
parkoviště pro
krátkodobé
zastavení K+R
a parkování
jízdních kol B+R

Elektrizace
železnic

Neustálý rozvoj
veřejné dopravy

4

Vzdálenější budoucnost (2030+)

Neustálý rozvoj
veřejné dopravy

Kompletně
bezemisní veřejná
doprava (parciální
trolejbusy,
elektrobusy, ...)

Autonomní vozidla

Cílový stav při spuštění Slovácké dopravy

Několik poznámek pro vyvrácení skepse

Ještě před popisem cílového stavu veřejné dopravy na sklonku „krátkodobého horizontu“, tedy při spuštění Slovácké dopravy, je nutno poznamenat, že si jsem vědom, že ve srovnání se současným stavem bude navrhovaný stav na konci této etapy působit kontroverzně a na první pohled možná i megalomansky. Na druhý pohled však vše dává naprostý smysl. A budeme-li se srovnávat s těmi v organizaci veřejné dopravy nejlepšími městskými útvary namísto průměrných až podprůměrných (nepopírám, že v kvalitě veřejné dopravy jsou město od města, region od regionu velké rozdíly), rozsah dopravy ani navrhovaná opatření nebudou působit jako sci-fi. Vše je promyšleno, více než pět let laděno a podporováno předními českými odborníky na organizaci a propagaci veřejné dopravy. Nemáme čas na to, abychom realizovali další přílišně kompromisní opatření. Priorita programového období 2014–2018 je jasná. Nehledejme důvody, proč se do zlepšování veřejné dopravy, zejména MHD, neopřít pořádně. Hledejme naopak cesty, jak systém zatraktivnit pro cestující: a to především ty, kteří mají na výběr mezi cestou autem a veřejnou dopravou, a pro případnou cestu veřejnou dopravou se rozhodli zcela dobrovolně. Následující poznámky přináší fakta, která pomohou rozptýlit potenciální skepsi k prezentovanému cílovému stavu veřejné dopravy.

Přes milion kilometrů ročně najetých MHD? To je v tak malém městě přehnaně moc.

Není. Navrhovaný rozsah provozu MHD odpovídá přesně hodnotě v České Lípě, která nám je z hlediska počtu obyvatel nejbližší (počet obyvatel Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic je 37 677; počet obyvatel České Lípy je 37 158). Podobná je i uspořádáním města, terénem a vedením doplňující příměstské dopravy. S přihlédnutím k aglomeračnímu významu Uherského Hradiště však není ani milion kilometrů závratným číslem; závratně působí jen ve srovnání s aktuálním stavem.

Autobusy v centru? Nezatahujme takový provoz do města.

Na Masarykově náměstí a kolem něj jezdí odjakživa auta. Autobusy MHD nejsou ve srovnání s nimi podřadným druhem. Jeden plně obsazený 10metrový autobus přepraví tolik cestujících jako 14 plně obsazených osobních aut a reprezentuje udržitelný druh dopravy. Koncepce nenavrhuje nesplnitelné proplétání autobusů stísněnými ulicemi historického jádra, pouze technicky realizovatelná řešení. Vedení autobusových linek v oblasti ulic Všešrdova, Na Morávce a Kollárova je kompromisem mezi absolutní atraktivitou MHD a konzervativním přístupem k veřejné dopravě.

Zastávka veřejné dopravy v úplném centru města, často s výrazně vyšší frekvencí spojů, než je zde navrhovaná, je běžnou věcí v nespočtu historických měst – namátkou Třebíč, Jihlava, Brno, Praha, Tábor, Neuchâtel, Madison, Veselí nad Moravou, Plzeň, Litomyšl, Londýn. Nezáleží na velikosti nebo umístění města. Pouze na osvědčenosti politického vedení. Žádnou neobvyklostí nejsou ani pěší zóny s výjimkou pro MHD a cyklisty nebo ulice s jednosměrným provozem pro auta a obousměrným pro MHD a cyklisty. MHD je neodmyslitelným městotvorným prvkem a čím více bude obyvatelům i návštěvníkům města na očích, tím bude i populárnější. A toho přece chceme dosáhnout.

Vždyť v centru to stejně pojede krokem. To na ten autobusák přece každý dojde.

To, že autobusy pojedou v centru krokem, otevřeně přiznávám. Jinak by došlo k ohrožení bezpečnosti chodců i cyklistů. Nízká cestovní rychlost v centru města je přirozenou vlastností městské hromadné dopravy, která se úrovněově potkává s dalšími druhy dopravy, a je také běžná ve všech ryze městských provozech. Při správně nastaveném linkovém vedení nemusí být nutně na škodu. Na rozdíl od automobilové dopravy vyžaduje veřejná doprava docházku na výchozí zastávku, čekání na spoj i docházku k cíli od cílové zastávky. I když je frekvence spojů extrémně vysoká, stejně jako hustota zastávek, stále veřejná doprava ve srovnání s automobilovou z hlediska pohodlí a množství chůze zaostává. Každý další metr pěší docházky znamená u nerozhodnutých cestujících přiklonění se k autu. Tím, že pokryjeme zastávkami nejhustěji právě centrum města, nejlépe vykoupíme přirozenou konkurenční nevýhodu veřejné dopravy oproti automobilové, tudíž nutnost pěší docházky – a kompromis v podobě nízké cestovní rychlosti za to stále stojí. Navíc: nikdo si v takovém případě nepohorší. Ten, kdo cestuje z okraje města do centra, bude moci stále vystoupit rovnou na kraji centra jako dosud. Pomalému úseku se tak vyhne. Ten, kdo cestuje z jednoho okraje města na druhý, se na něj dostane stále rychleji než dosud, kdy musí přijet na autobusové nádraží, čekat na další spoj, přestoupit do něj a odbavit se u řidiče, čekat, až autobus vyjede z autobusového nádraží, ... Příjezd na kraj centra, absolvování relativně pomalého centrálního úseku uvnitř stejného autobusu a odjezd z opačného kraje centra na druhý konec města vychází stále výrazně rychleji než současné řešení. Kdo nastupuje v centru, může stejně jako dosud pěšky přejít na kraj centrální oblasti a do autobusu nastoupit až tam. Všichni ostatní, kteří na tom nejsou dobře s pohyblivostí, přepravují těžší náklad, nechtějí zmoknout... nebo se jim prostě jen nechce tolik chodit, získají další důvod, proč namísto auta využít MHD. Navíc argument, že vždy můžete přijít na autobusové nádraží, naprosto popírá existenci městské hromadné dopravy jako takové: se stejnou logikou bychom mohli argumentovat, že „do Jarošova se dá také přijít“.

Zní to dobře. Ale kdo to zaplatí?

Není žádným tajemstvím, že to budou daňoví poplatníci. Veřejná doprava je z principu dotovanou veřejnou službou jako spousta dalších, které jsou obecně prospěšné, ale na čistě komerční bázi nemohou být konkurenceschopné. Popírání jejího smyslu by popíralo výběr daní sám o sobě – přesně kvůli takovým službám daně existují. Jejich prospěch nelze ihned a přímo vyjádřit finančními sumami, ale to neznamená, že by neexistoval – u dobře promyšlených a fungujících služeb je navíc značný. Tím v žádném případě neospravedlňuji plýtvání veřejnými prostředky. Náklady veškerých návrhů v této části Konceptu veřejné dopravy se pohybují čistě v mezích obvyklých pro srovnatelné městské útvary v Česku. Navíc v posledních 14 letech město Uherské Hradiště ušetřilo přes 100 milionů korun ze svého rozpočtu díky pomoci Zlínského kraje při financování MHD. Vzhledem k dosavadnímu rozsahu provozu MHD je to úctyhodná částka, která tak mohla být použita jinde (a nepopírám, že i smysluplně). Problém však je, že tento rozsah je pro město, resp. souměstí našeho významu nedostatečný – rukojmími se tak na dlouhou dobu stali občané i návštěvníci Uherského Hradiště, Starého Města i Kunovic.

Vše vypadá až příliš pozitivně. Určitě to bude mít spoustu nevýhod, které vyváží prezentované výhody.

Samozřejmě žádné velké změny k lepšímu nejsou úplně zadarmo. Ale reálných nevýhod změn navrhovaných v této kapitole není mnoho. Bude férové, když je tu rovnou uvedu:

- Kvůli přesunutí hlavního uzlu MHD z autobusového nádraží do oblasti ulice Všehrdovy se přestup mezi příměstskými autobusy a MHD prodlouží o přibližně 200 m.
- Nedojde-li k vybudování nových, okamžitým zavedením navrhované reformy MHD přijdeme o cca 50 parkovacích míst v centru. *(Jedním z účelů koncepce je, abychom snížili počet aut v souměstí.)*
- Z hlediska samotné MHD zmizí přímé spojení mezi zastávkou *Uherské Hradiště, Boženy Němcové* a sídlištěm *Východ*, resp. *Mařaticemi*. *(Nahrazuje je velmi čtené spojení s ulicí J. z Poděbrad.)*
- V některých ulicích se kvůli autobusům může zvýšit hladina hluku. *(Kromě 100% elektrického provozu bohužel není řešení, jak koncepci udělat.)*
- Předvídatelná nevýhoda: provoz MHD bude stát více peněz. *(Ale jinak bychom nemusel tvořit Koncepci veřejné dopravy.)*

Toť k nevýhodám vše. Co je nejdůležitější – až na dvě výjimky prezentované v tomto seznamu nikdo nepřijde o spojení MHD, na která byl zvyklý. A ještě mu stovky dalších přibudou.

Ta čísla současného stavu jsou podhodnocena. Jezdí tam přece spousta dalších příměstských spojů.

Samozřejmě jezdí a budou jezdit i po reformě MHD – to nepopírám. Protože nový systém MHD je postaven „téměř od nuly“, už tak je velmi těžké cokoli porovnávat. Porovnávat současné spoje MHD s novými spoji MHD bez přihlídnutí k příměstským spojům je neobjektivnější způsob, jaký bylo možné použít. To, že dnes mohou sloužit příměstské spoje jako téměř rovnocenná náhrada MHD, je dáno v městském prostředí extrémně nevhodně trasovanými linkami MHD. Nově navrhované linky MHD nabízejí oproti příměstským velké výhody v podobě kvalitnější služby centra, možnosti cestovat do dalších větví bez přestupu nebo pohodlných městských autobusů. Ty současné mají výhody velmi omezené. Současnému stavu tedy ve srovnání „křivdím“ pouze neuvedením doplňkových příměstských spojů. Novým ale stejně tak „křivdím“ – tentokrát tím, že tolik nevynikne jejich přidaná hodnota v pouhém porovnávání četnosti obsluhy jednotlivých větví a ještě navíc také neuvedením méně kvalitních příměstských spojů.

Organizace MHD

Navrhovaná městská hromadná doprava se řídí následujícími principy...

— **Železná pravidelnost:** Linka je linka. Konkrétní spoj není důležitý. Když nastoupím v zastávce *Kunovice, Na Rynku*, linka **H1** pojede vždy na nádraží ve Starém Městě přes náměstí Velké Moravy. Nikdy mě nenechá uvíznout na autobusovém nádraží. Nikdy nepojede kolem Lidového domu. Ať už je pondělí, sobota, svátek. A to platí pro všechny další linky. Stačí vědět číslo linky a směr a hned si mohu být jistý, že pojede tam, kam jsem zvyklý.

— **Systém větví a centrálního úseku:** Souměstí je rozděleno na větve – zjednodušeně řečeno jde o intuitivně vymezené geografické oblasti. Téměř každá linka spojuje dvě větve přes centrální úsek. Centrální úsek však neznamená pouze jednu zastávku v centru. V případě každé linky jsou to minimálně tři zastávky. Větve se dělí na páteřní a nepáteřní podle potřeby frekvence obsluhy MHD, dále jsou v souměstí ještě oblasti vyžadující specifickou obsluhu MHD.

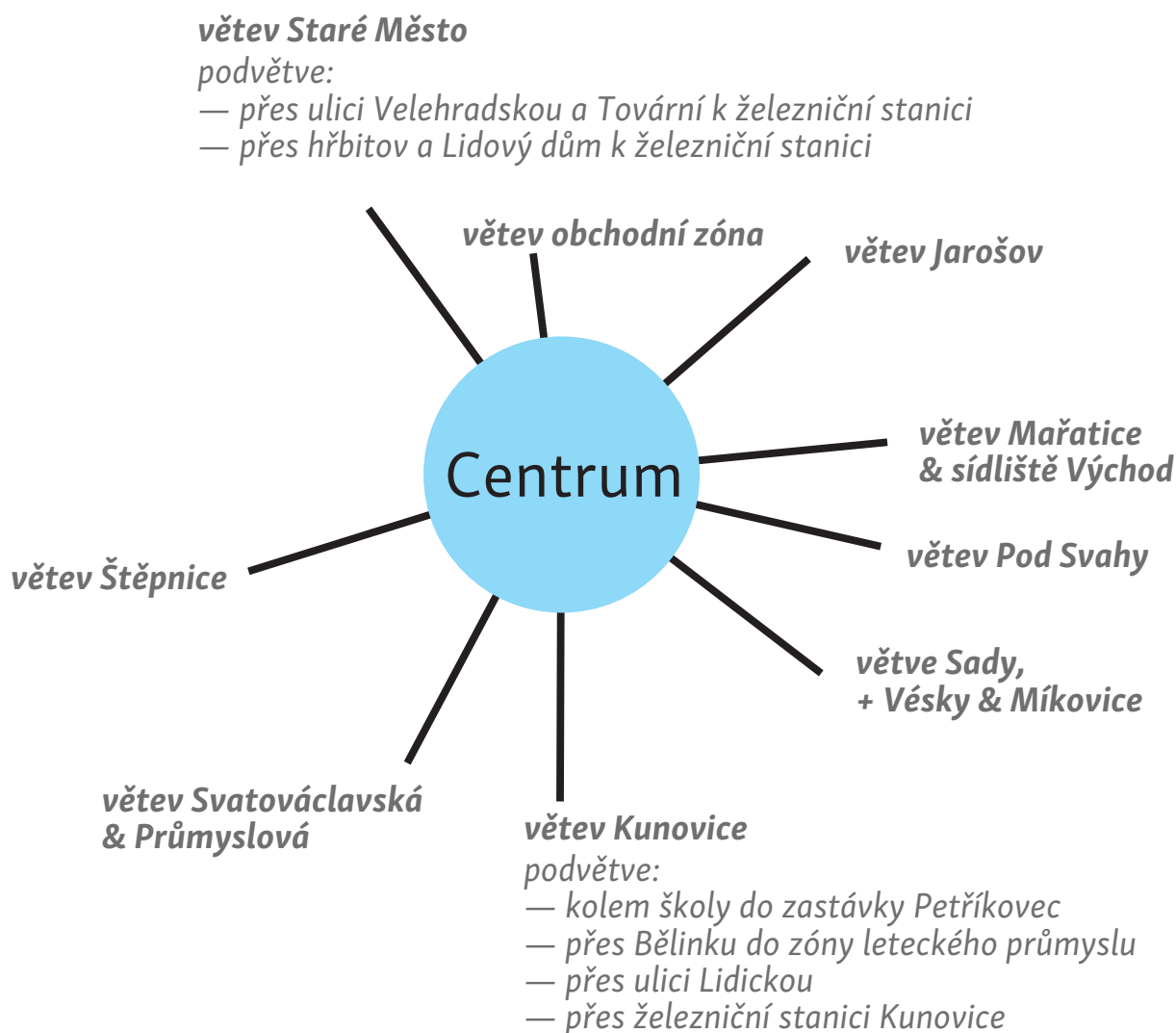
— **Logická hustota zastávek:** Kde to žije, tam je více zastávek. Ne naopak.

— **Striktně taktová doprava:** Všechny páteřní linky jezdí ve stejném krátkém intervalu. Nepáteřní linky v mírně delším (ale také pravidelném) intervalu. Linky MHD tvoří základ sítě veřejné dopravy v souměstí, na který je spolehnutí. Doplnění příměstskými spoji samozřejmě nekončí, při jejich nepravidelnosti časové i trasové však musejí fungovat skutečně jako doplnění, nikoli základ dopravy v městském prostředí. Dosud jsme se mohli setkat s případy stylu „dlouho na tu zastávku nepřipadl žádný příměstský spoj, tak tam frkneme MHD“. Logika musí být přesně opačná. Současné příměstské spoje nelze považovat za plnohodnotnou náhradu MHD: ať už kvůli typům autobusů, začátku a konci linek na autobusovém nádraží nebo nepravidelnosti spojů. Taktovým uzlem je oblast ulice Všebrdovy. Tento uzel nabízí garantované přestupy mezi větvemi popsané dále.

— **Pohodlí cestujícího je důležitější než pohodlí dopravce:** Dopravce je placen z daní, aby sloužil cestujícím. Dopravce se nemůže tvářit, že je charitativní organizací, která autobusy provozuje nedobrovolně. Organizátor dopravy – ať už města nebo Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje – nemůže tolerovat jeho prohřešky proti objednaným standardům kvality.

System větví a centrálního úseku podrobněji

Souměří z hlediska MHD rozděluji na následující větve:

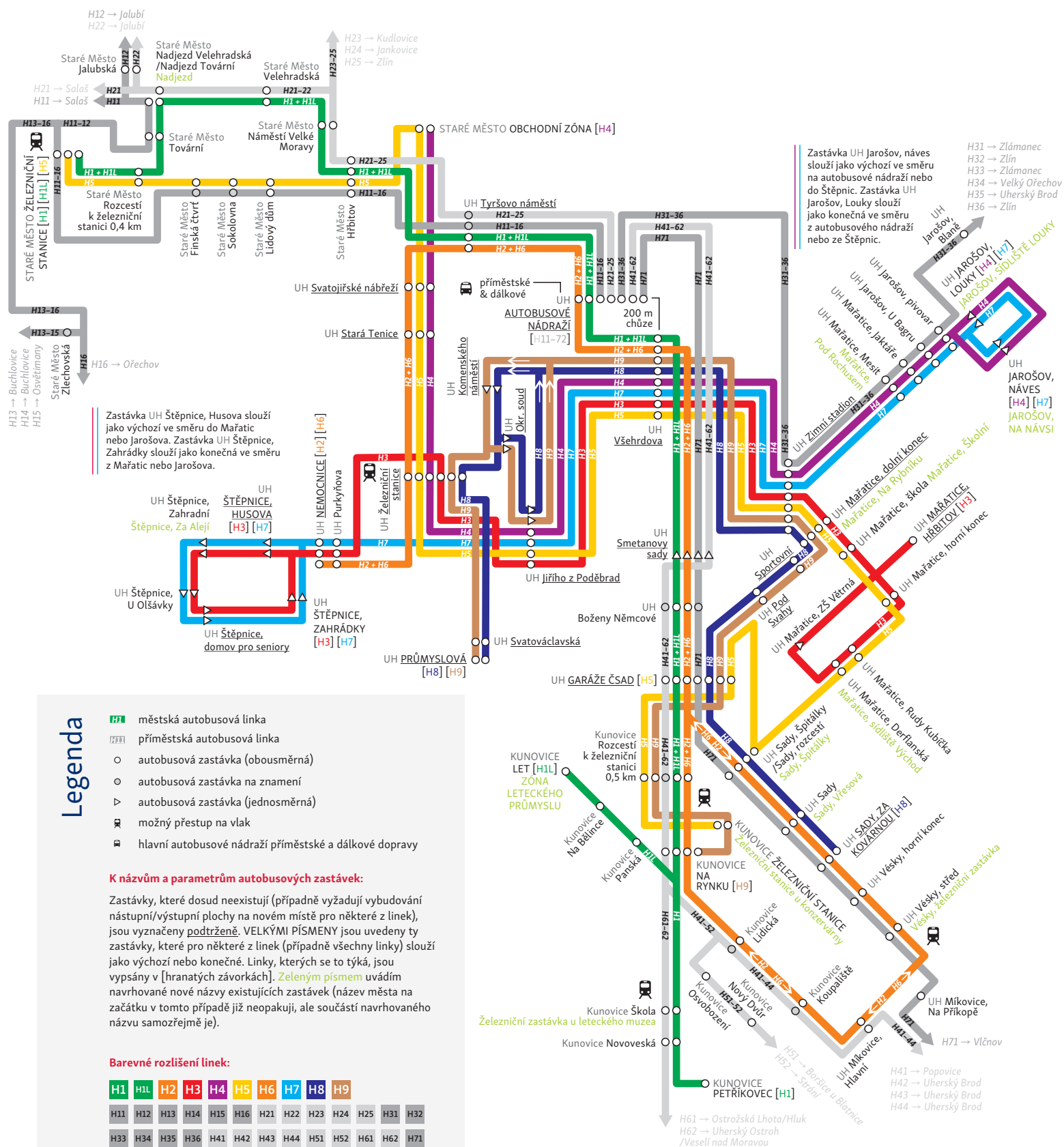


Mezi páteřní větve patří Staré Město, obchodní zóna, Jarošov, Mařatice & sídliště Východ, Kunovice a Štěpnice. Mezi nepáteřní větve patří větve Sady + Vésky & Míkovice; zbytek je MHD obslužen specifickým způsobem. Sady, Vésky a Míkovice byly zařazeny mezi nepáteřní větve z důvodu nižší hustoty osídlení vzhledem k nutnosti najetí vysokého počtu kilometrů autobusy (například polookružnost vedení linek způsobuje, že pro obsluhu Sadů je třeba využít ještě jednu linku navíc). Přestože například samotný Jarošov má méně obyvatel, než je součet počtů obyvatel Sadů, Vések, Míkovice a Kunovic v oblasti Lidické, jarošovská větev prochází také částí území Mařatic, která není zahrnuta v jiných větvích, a průmyslovým areálem. Na následující stránce je k vidění celkové schéma stavu autobusové dopravy v okamžiku spuštění Slovácké dopravy včetně návrhů na nové názvy existujících zastávek.

Autobusové linky Slovácké dopravy v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích

stav po spuštění systému Slovácká doprava podle Koncepce veřejné dopravy | realistická varianta

autor: Jan Kolařík



Pravidla pro linky tvořící páteřní svazky

Každá páteřní větev je obsluhována dvěma linkami – tvoří tak páteřní svazek linek. Pro páteřní větve platí, že každý pracovní den mezi 6.00 a 21.00 je frekvence spojů mezi centrem a touto větví nejvýše 20minutová. V tomto období tedy platí pravidlo, že přijdu-li na zastávku v centru s odjezdy do mé páteřní větve, nikdy nebudu na autobus MHD čekat déle než 20 minut. Ve špičkách je frekvence samozřejmě ještě vyšší, mimo zmiňovanou dobu je pak vyšší. Každá linka z páteřního svazku má v pracovní dny mezi 6.00 a 21.00 interval nejvýše 40 minut a v páteřní větvi jsou s druhou páteřní linkou striktně prokládány přesně v polovině intervalu tak, že souhrnný interval mezi centrem a větví tedy nepřesáhne 20 minut. Navíc platí, že v centru existuje z páteřních větví vždy garantovaná návaznost na spoj mířící k železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště. Jako strategicky důležité páteřní svazky jsem zvolil Staré Město právě kvůli přítomnosti důležitého dopravního uzlu, vstupní brány do souměstí a zároveň brány do světa... a Štěpnice z důvodu přítomnosti nemocnice. S těmito větvemi jsou tedy spojovány ostatní větve přímými linkami.

Linkami tvořící páteřní svazky jsou: **H1** spolu s **H1L**, **H3**, **H4**, **H5**, **H7** a **H9**.

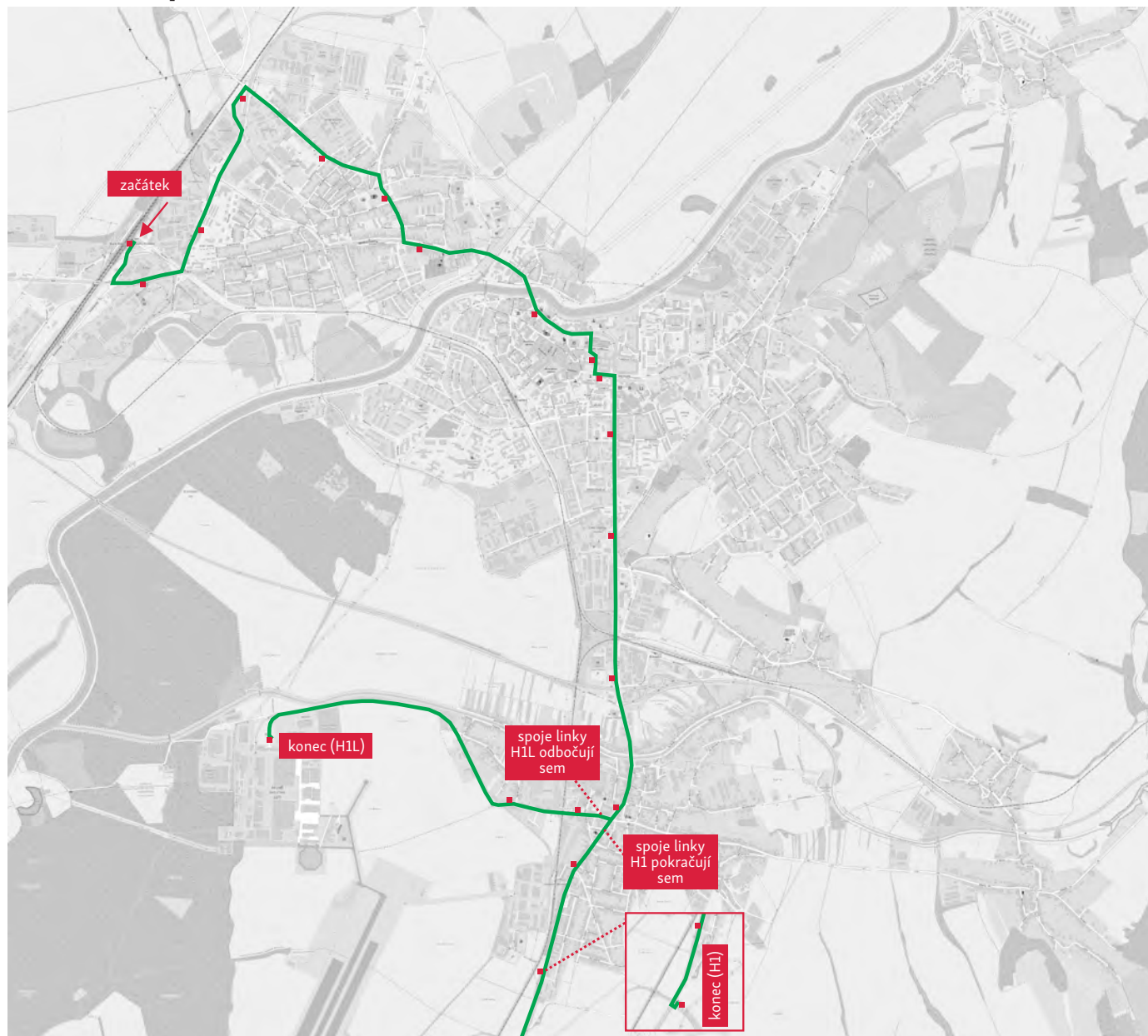
Pravidla pro nepáteřní linky

Pro nepáteřní linky platí podobná pravidla, jen interval je v období mezi 6. a 21. hodinou v pracovní dny delší: mírně pod 30 min. Delší interval je ale vykoupen garantovanými návaznostmi do/ze všech páteřních větví v oblasti ulice Všehrdovy.

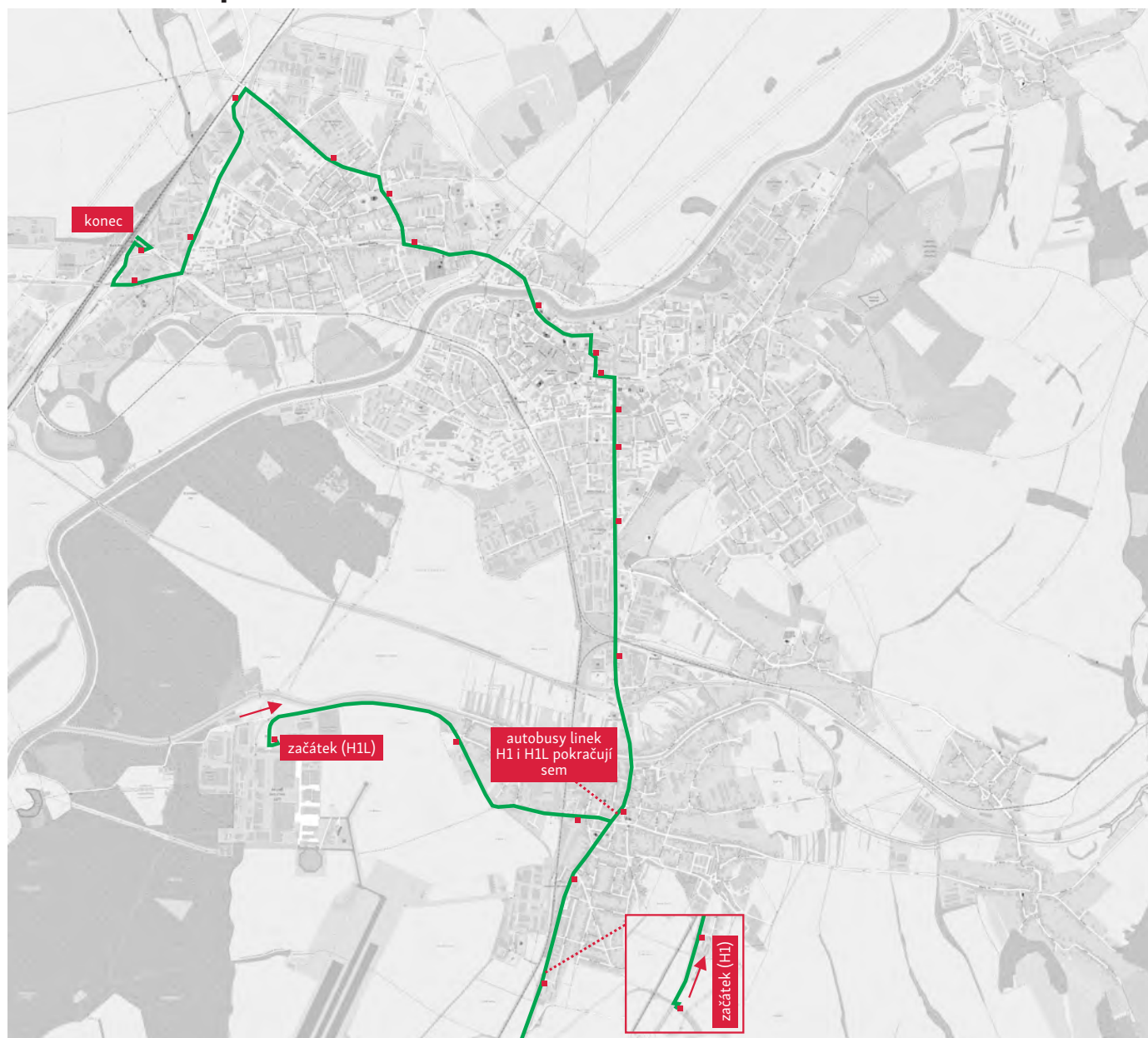
Nepáteřními linkami jsou: **H2**, **H6** a **H8**.

Poznámka: Proč začínají uvedené linky písmenem H? Zlínský kraj zvažuje zajistit tarifní kompatibilitu linek veřejné dopravy s okolními integrovanými dopravními systémy – pravděpodobně ODIS, IDS JMK a IDSOK. Všechny tyto systémy používají pro označování autobusových linek jedno- až třímístná čísla. Přidání písmene určujícího oblast (v tomto případě H jako Hradištsko) k jedno- až dvoumístnému označení linek ve Zlínském kraji zajistí, že se nebudou vznikat různé linky v sousedních IDS s duplicitním označením. Zároveň nebude třeba vyhrazovat speciální číselné řady pro různé systémy MHD ve Zlínském kraji a mást cestující revolučním přečíslováním linek především v MHD souměstí Zlín – Otrokovice (jednoduše bude stačit přidání Z na začátek). Připouštím, že lépe by v linkovém označení vypadala „předpona“ UH. Naprostá většina informačních systémů ve veřejné dopravě je však technicky omezena na maximálně trojmístné označení linky. A v oblasti Hradištsko je výrazně více městských a příměstských autobusových linek než devět.

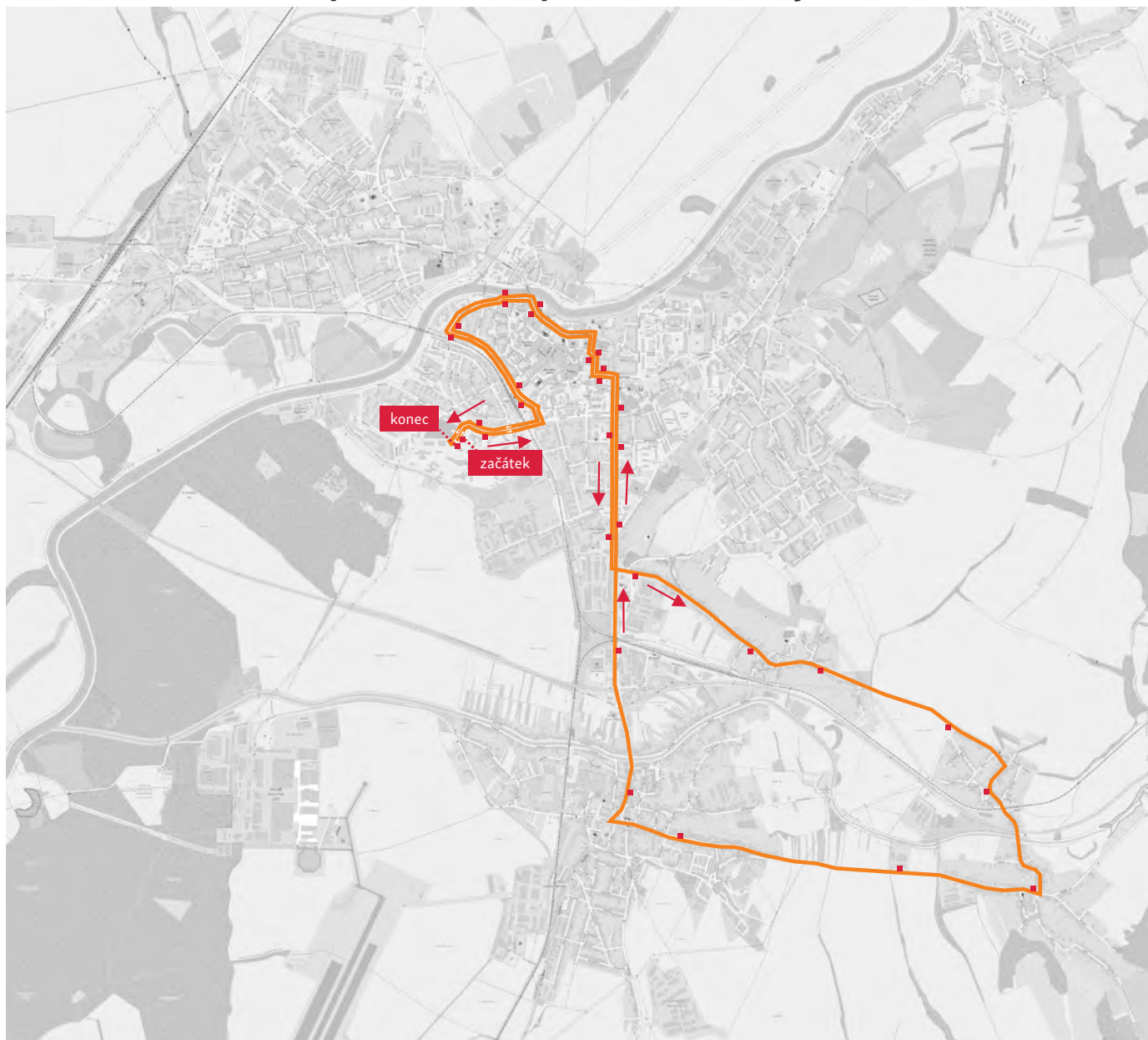
Kompletní vedení linek H1 a H1L ve směru od Starého Města



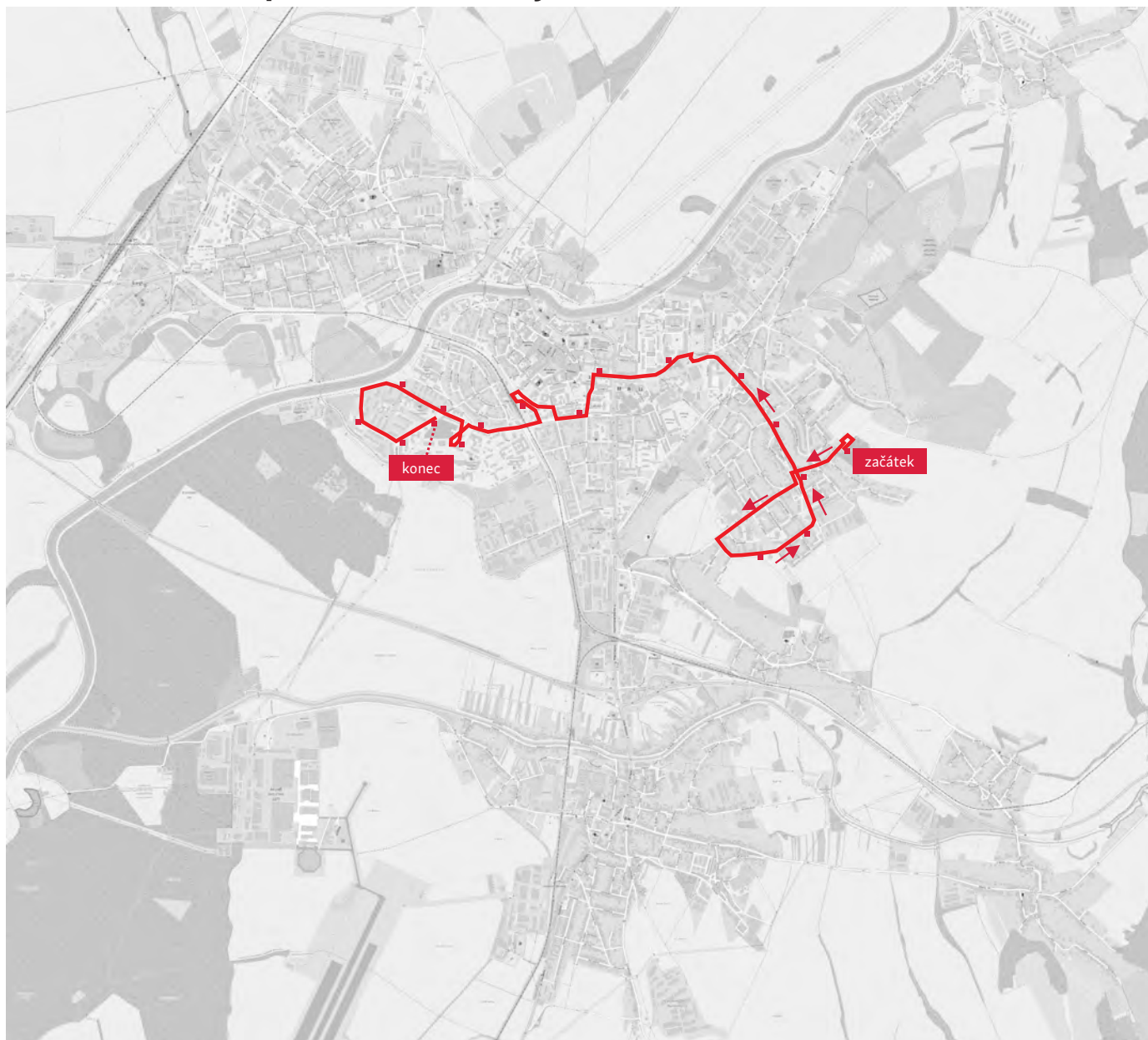
Kompletní vedení linek **H1** a **H1L** ve směru od Kunovic



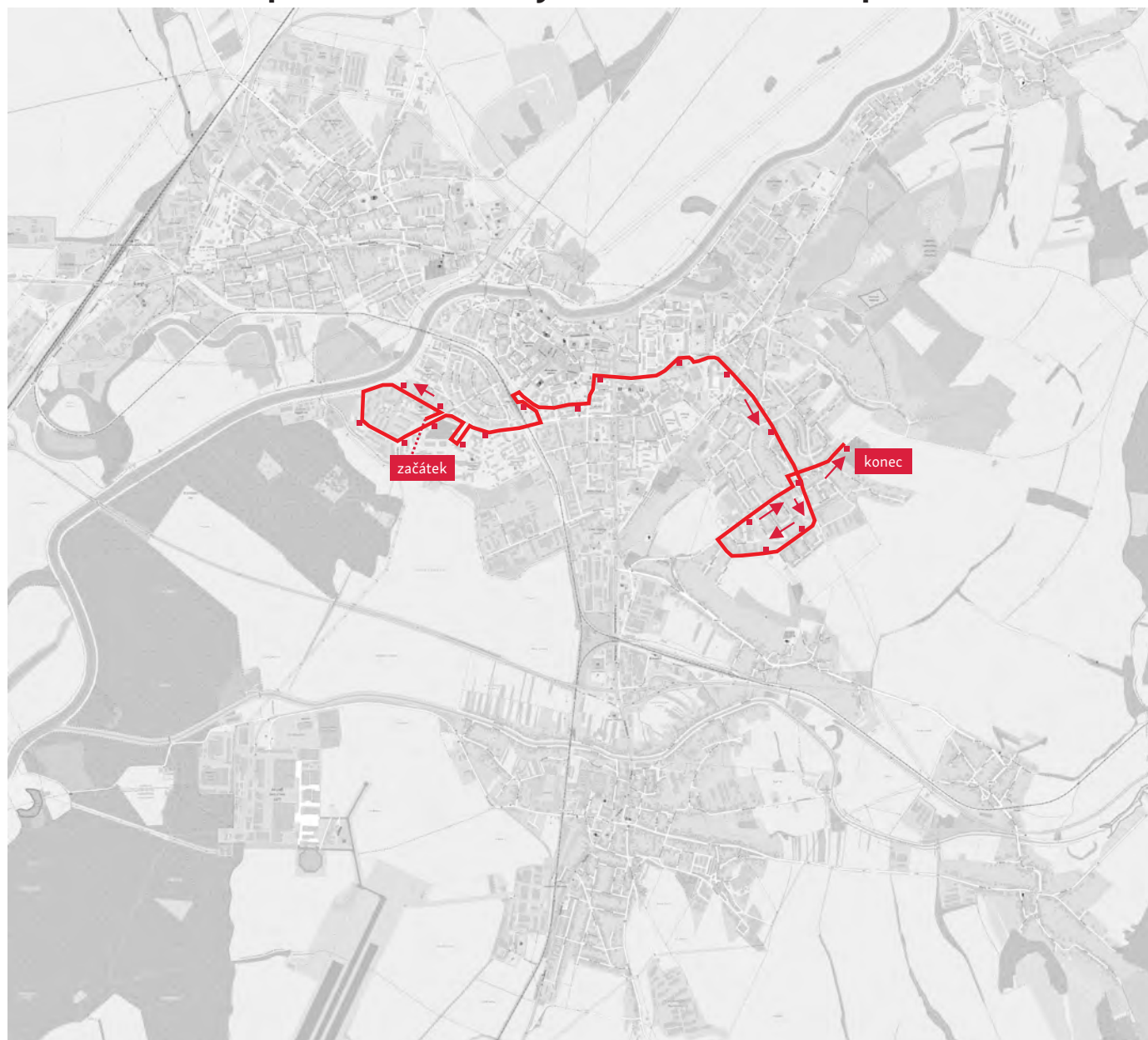
Kompletní vedení polookružní linky H2



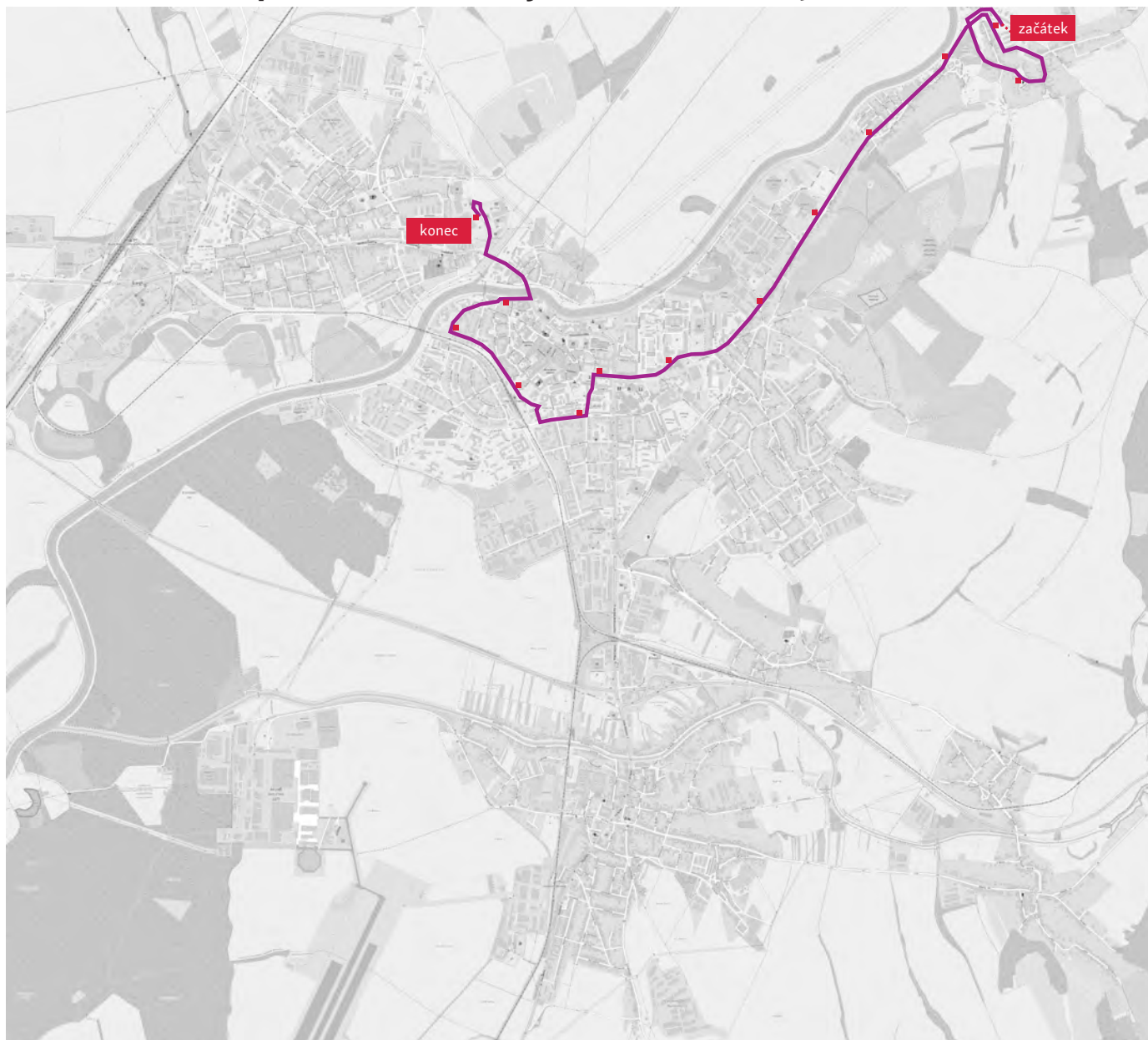
Kompletní vedení linky H3 ve směru od Mařatic



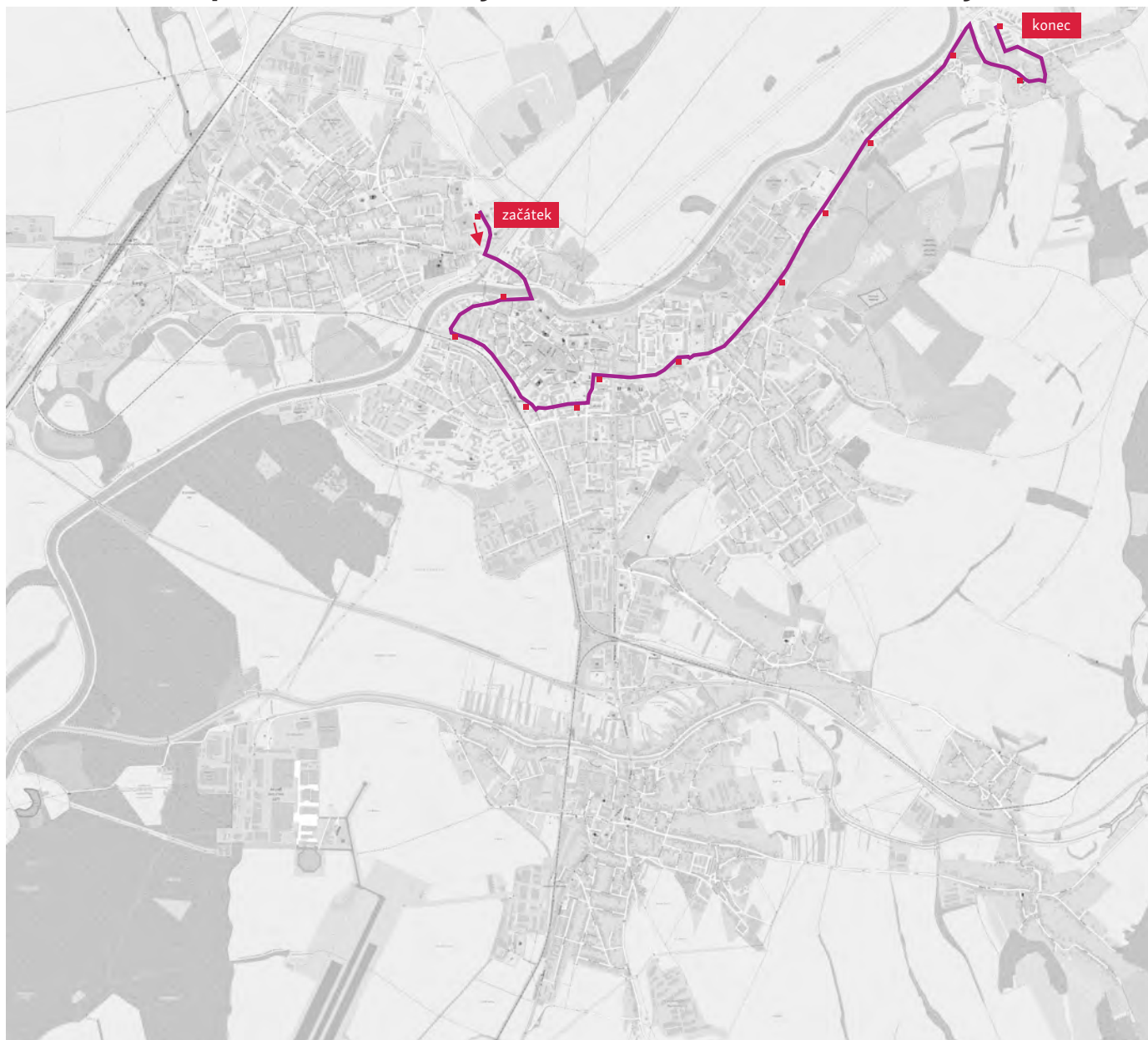
Kompletní vedení linky **H3** ve směru od Štěpnic



Kompletní vedení linky H4 ve směru od Jarošova



Kompletní vedení linky H4 ve směru od obchodní zóny



Kompletní vedení linky H5 ve směru od Kunovic



Poznámka k lince H5: Po domluvě se Starým Městem může být celkově změněn způsob obsluhy obchodní zóny, což může mít dopad na konkrétní vedení linek v této oblasti, všechna pravidla Slovácké dopravy však zůstanou zachována.

Kompletní vedení linky H5 ve směru od Starého Města

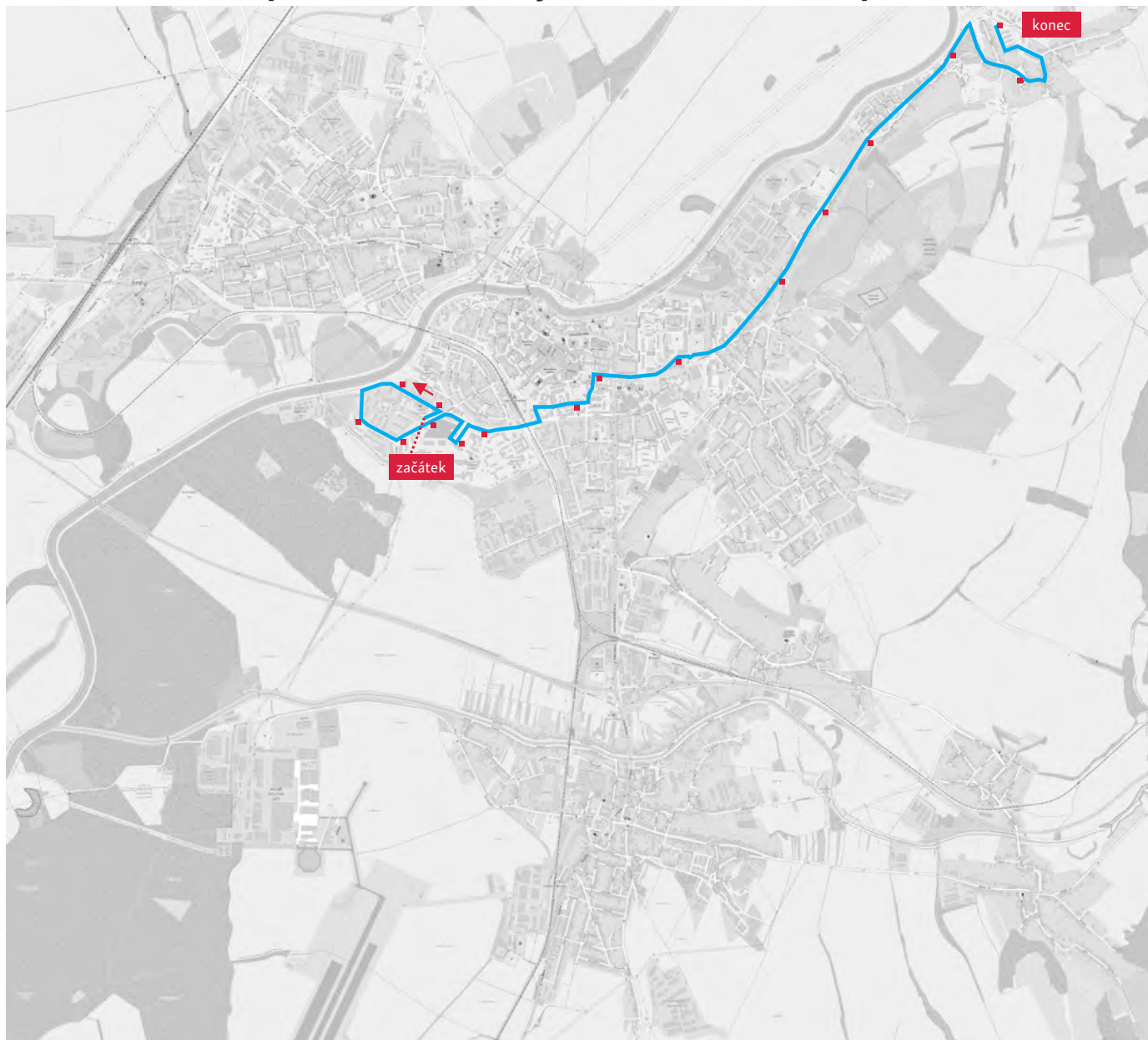


Poznámka k lince H5: Po domluvě se Starým Městem může být celkově změněn způsob obsluhy obchodní zóny, což může mít dopad na konkrétní vedení linek v této oblasti, všechna pravidla Slovácké dopravy však zůstanou zachována.

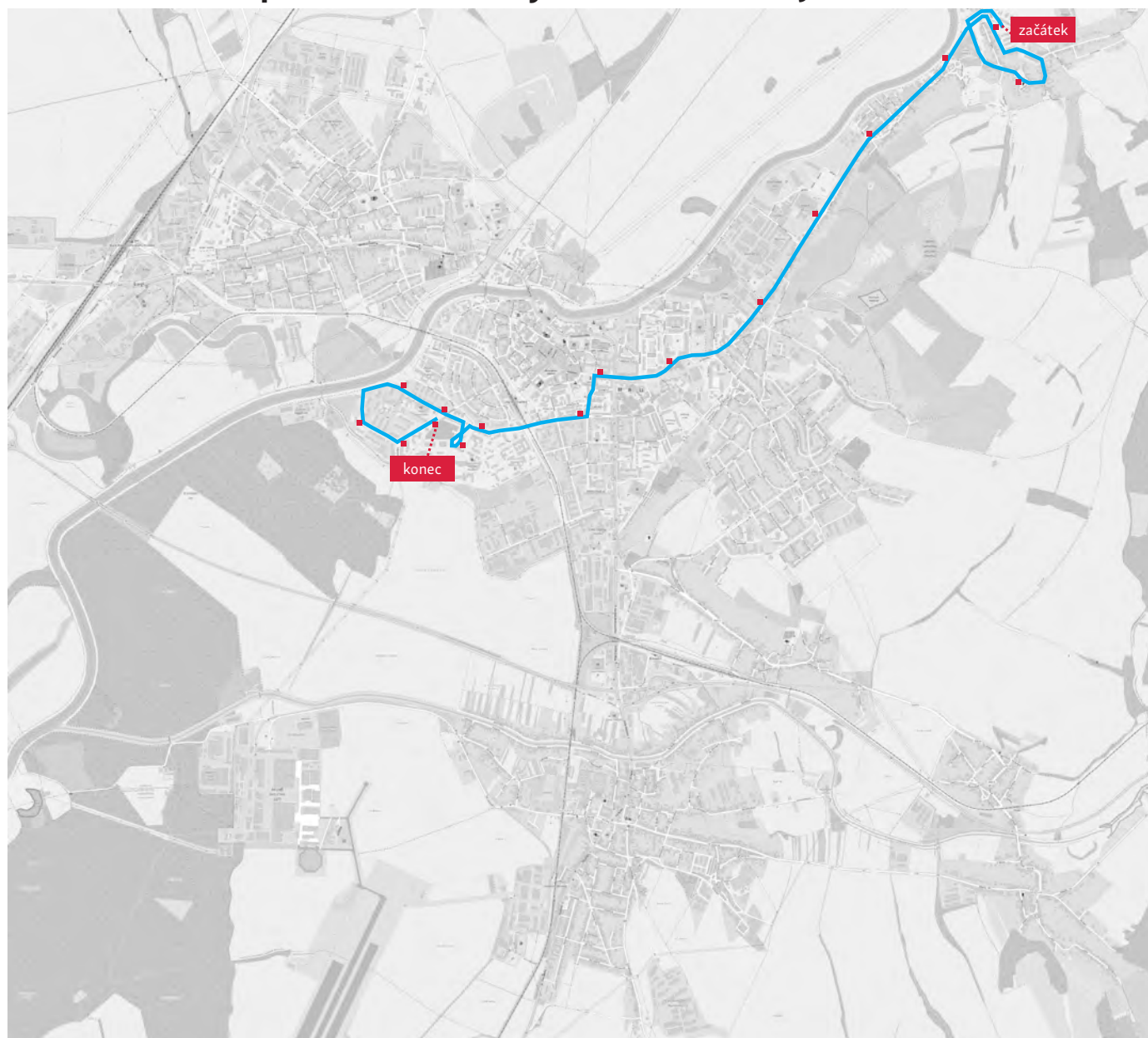
Kompletní vedení polokružní linky H6



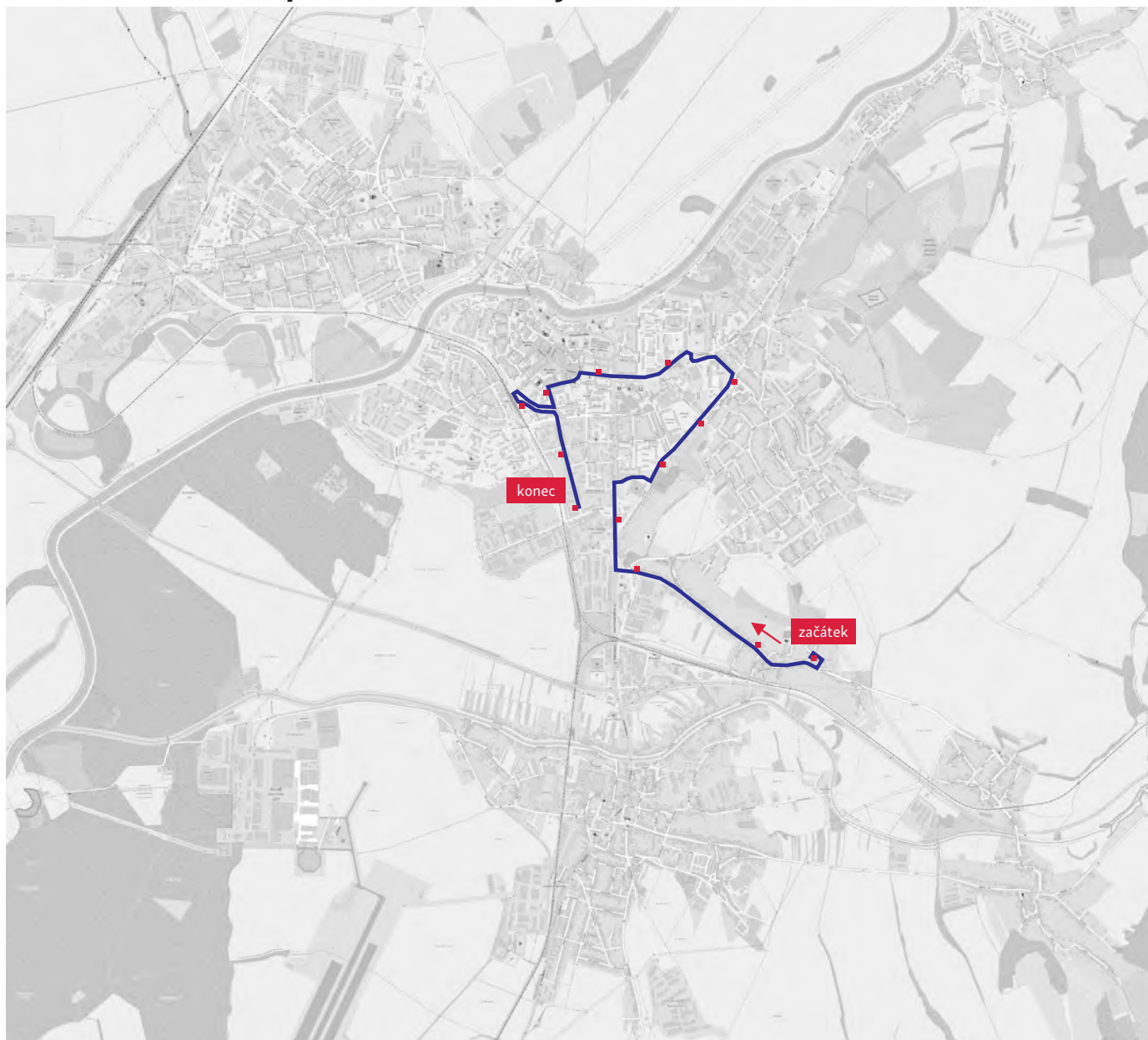
Kompletní vedení linky H7 ve směru od Štěpnic



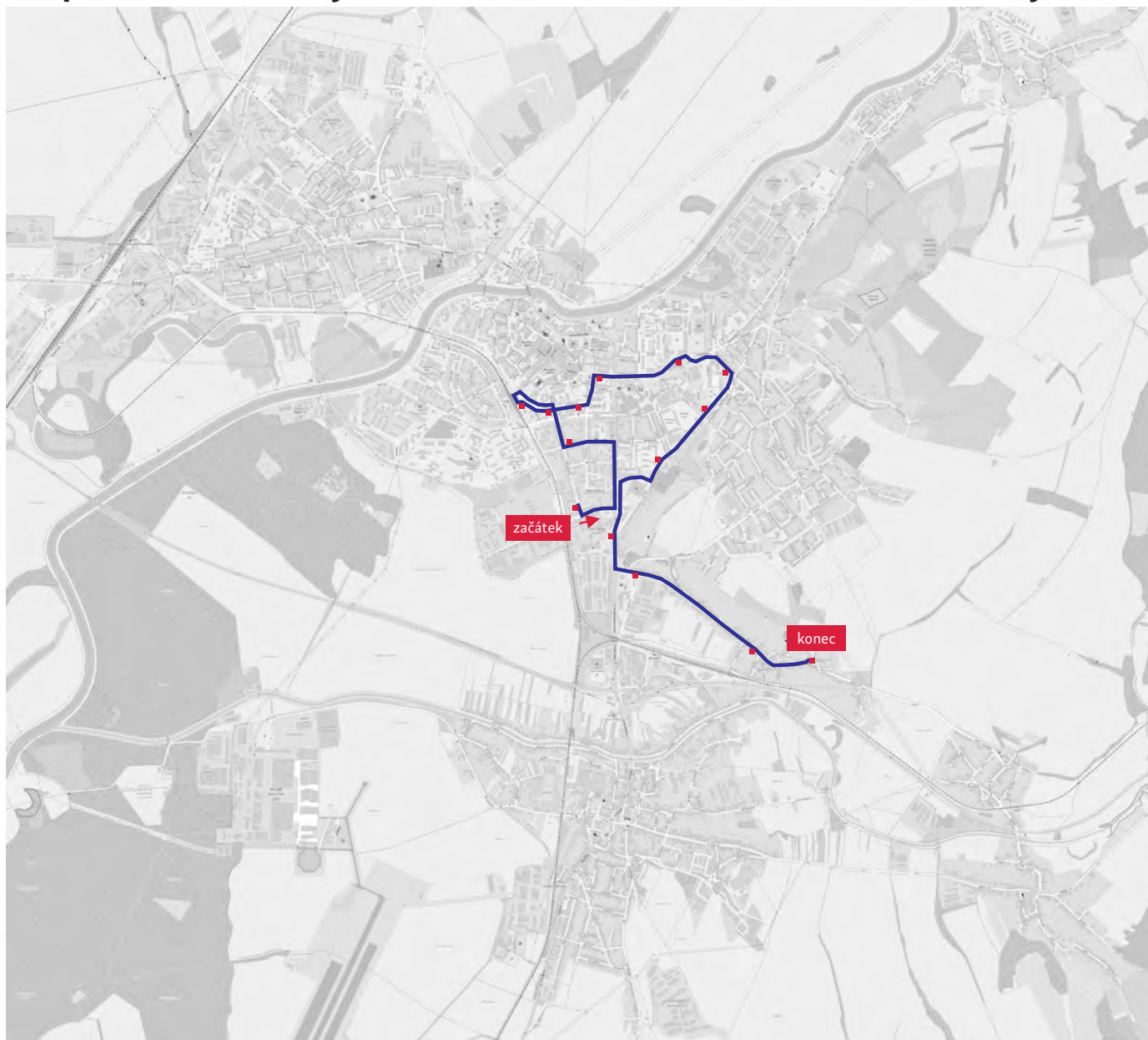
Kompletní vedení linky H7 ve směru od Jarošova



Kompletní vedení linky H8 ve směru od Sadů



Kompletní vedení linky H8 ve směru od ulic Svatováclavská a Průmyslová



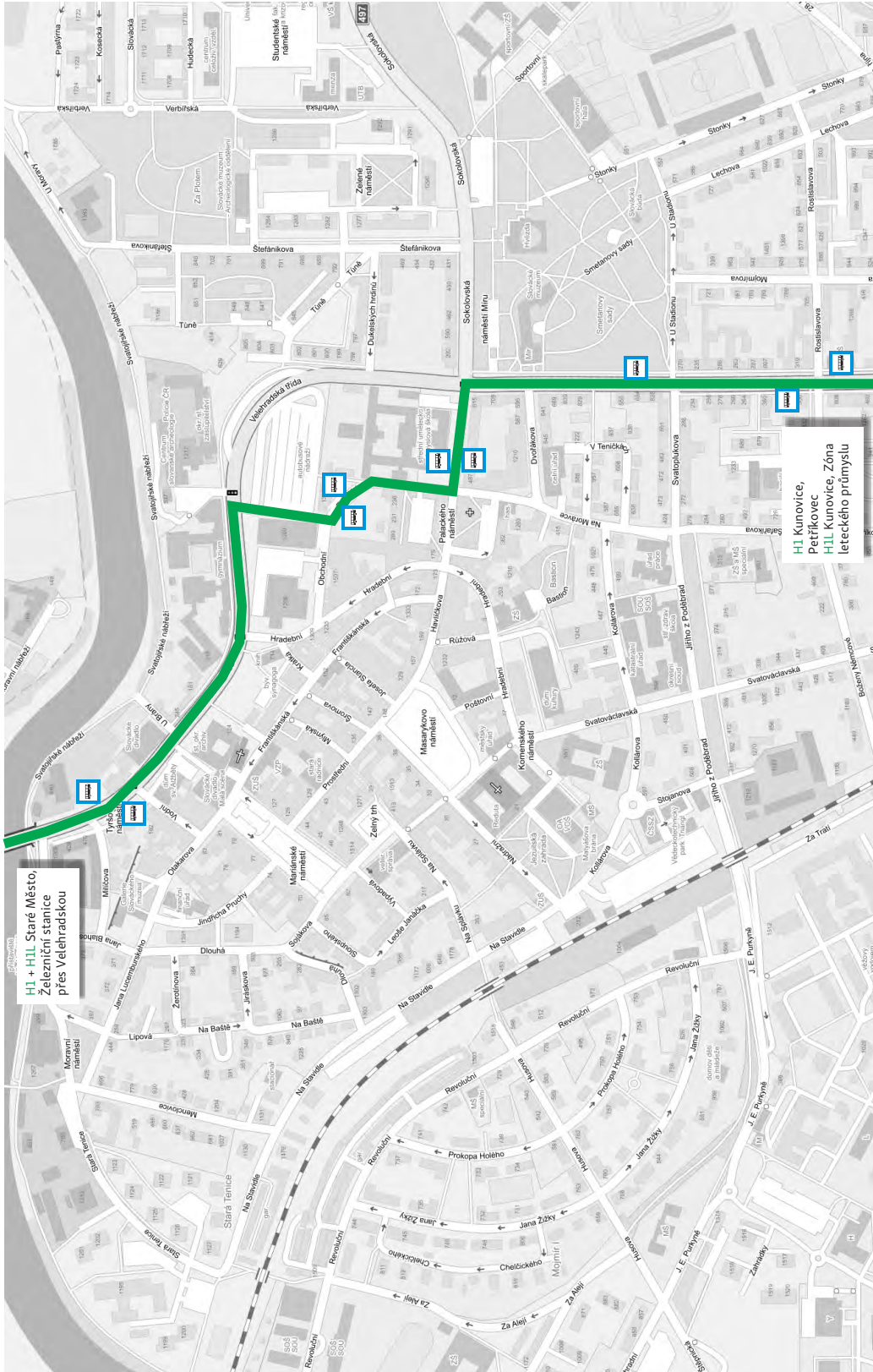
Kompletní vedení linky H9 ve směru od Kunovic



Kompletní vedení linky **H9** ve směru od ulic Svatováclavská a Průmyslová

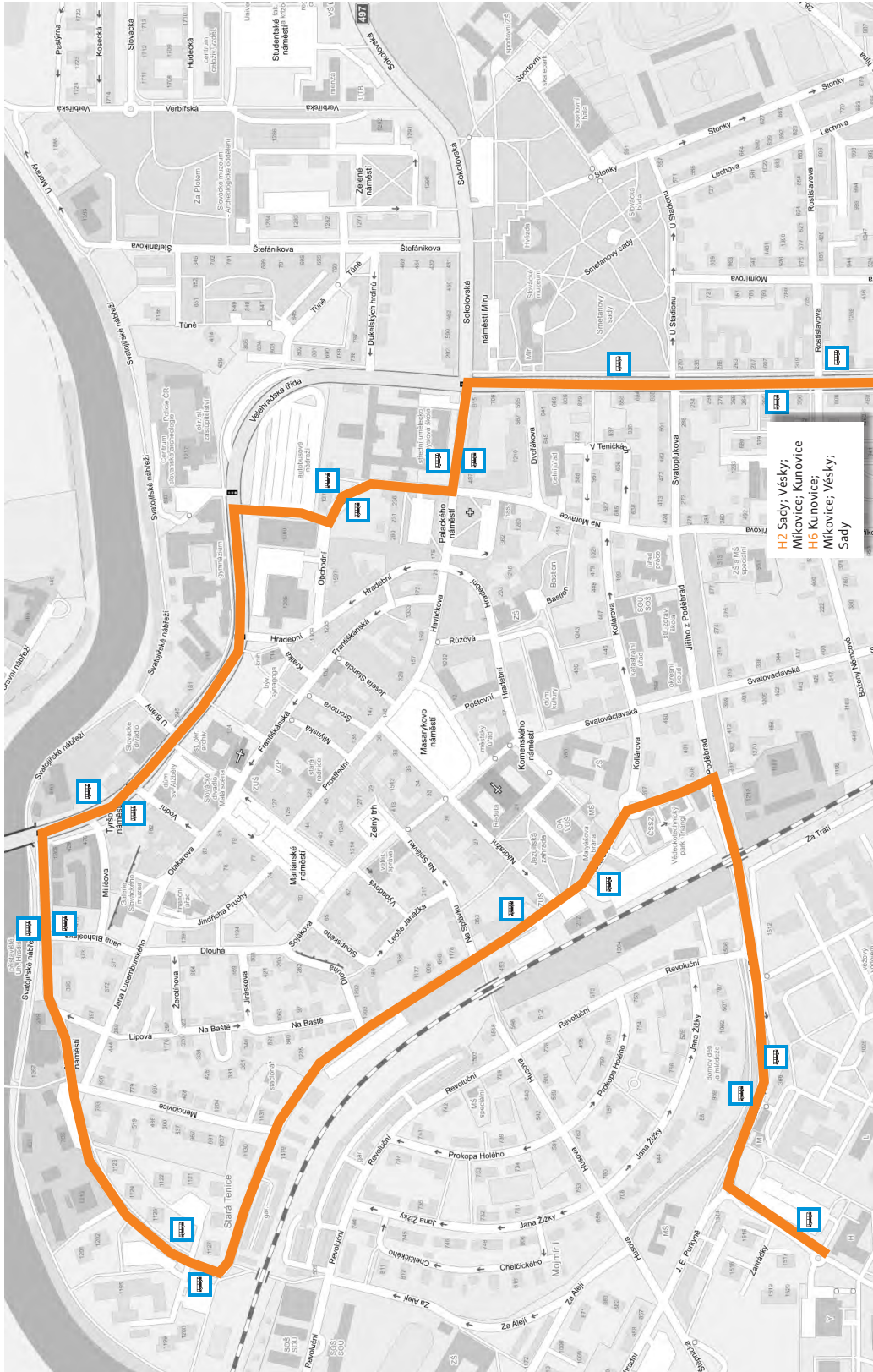


Vedení link H1 + HIL v centru města



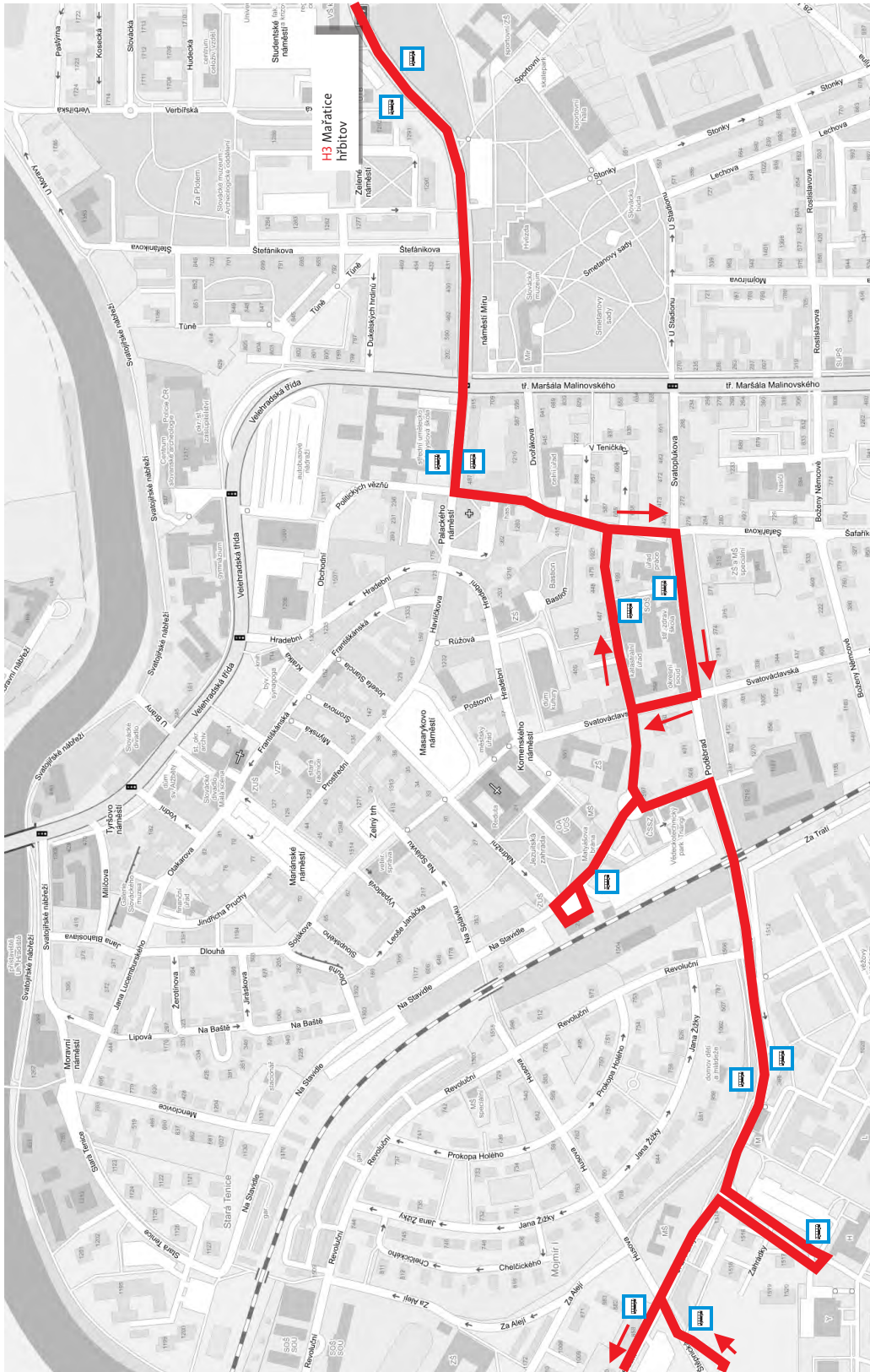
Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linek H2 + H6 v centru města



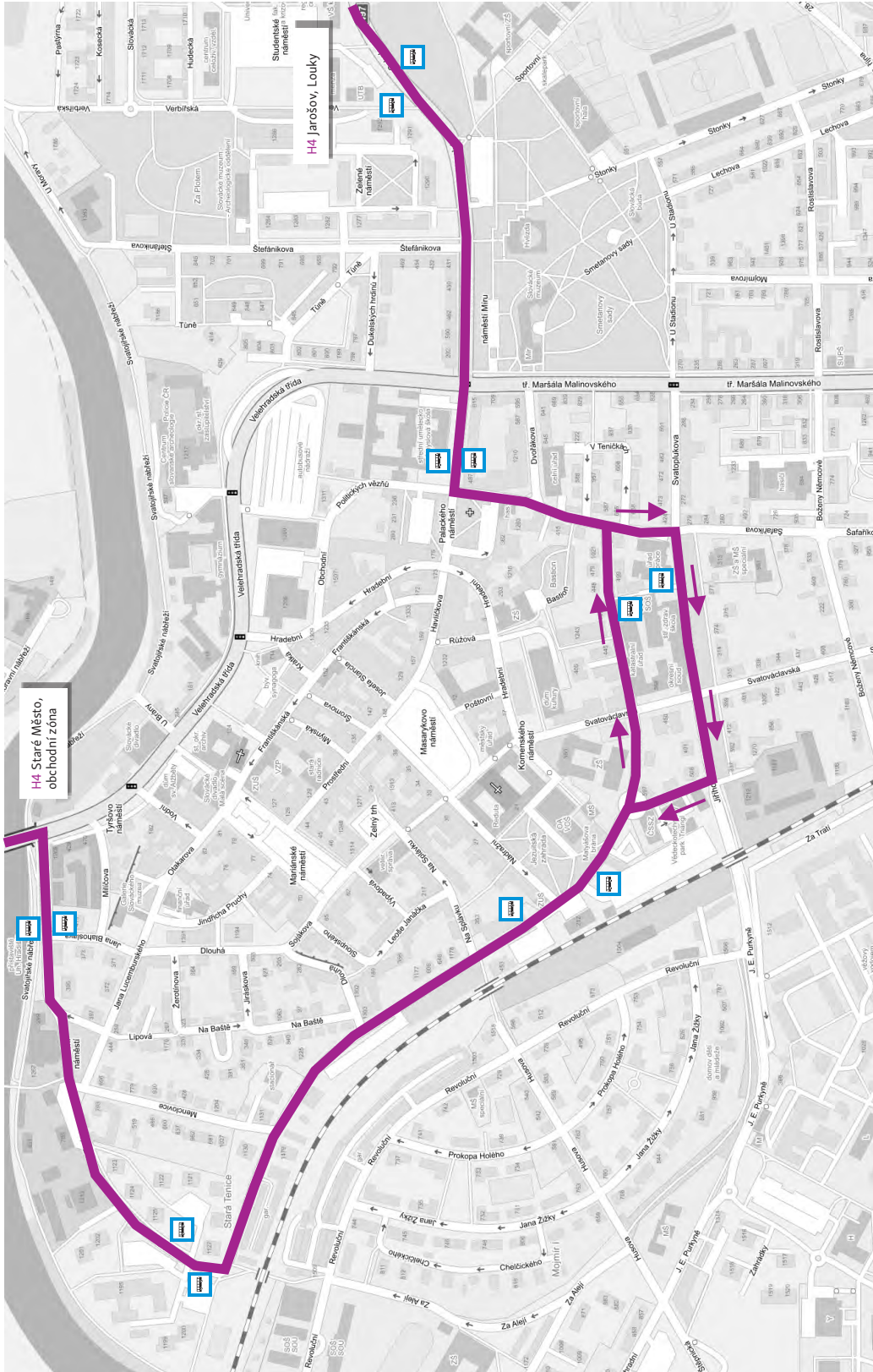
Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linky H3 v centru města



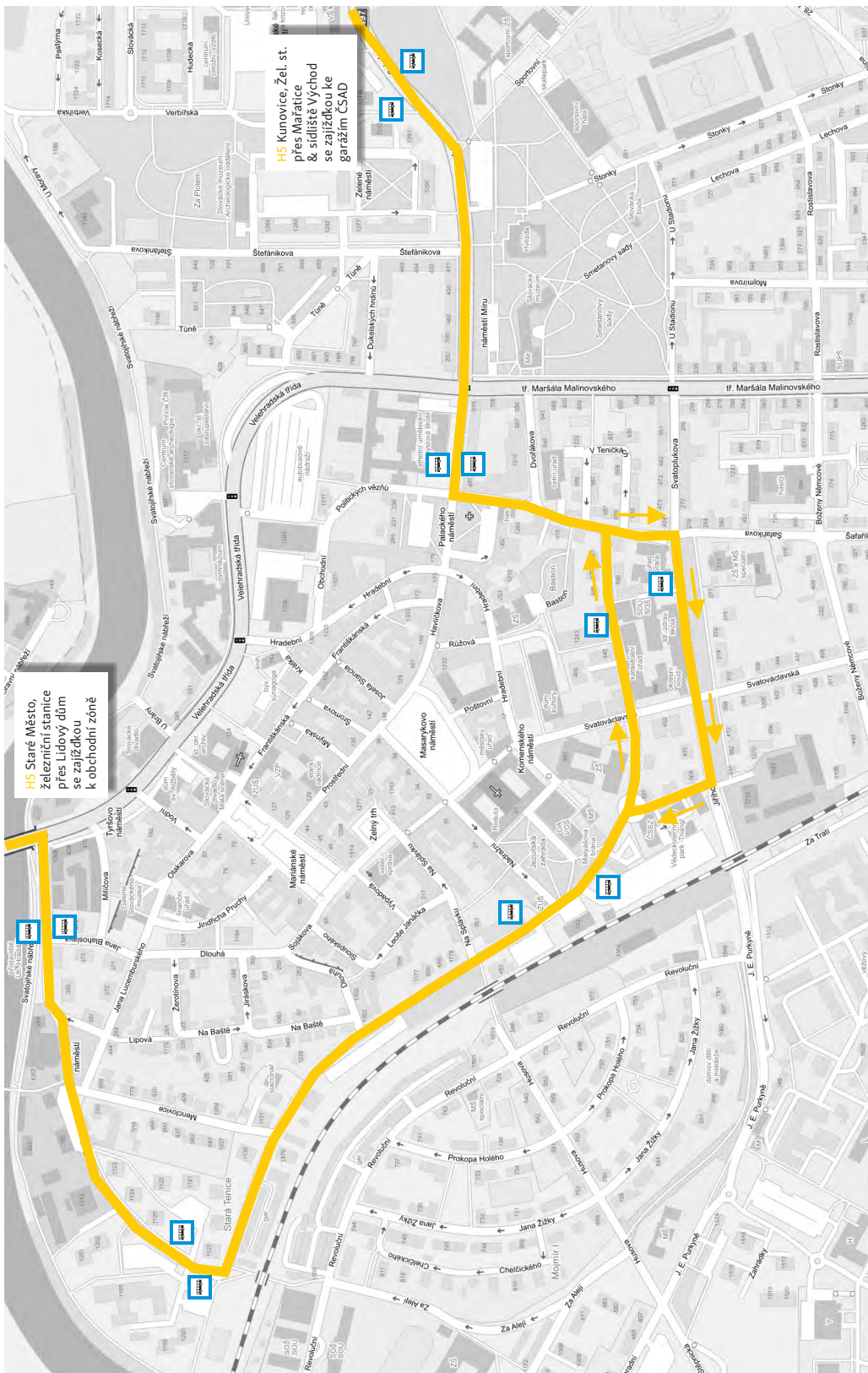
Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linky H4 v centru města



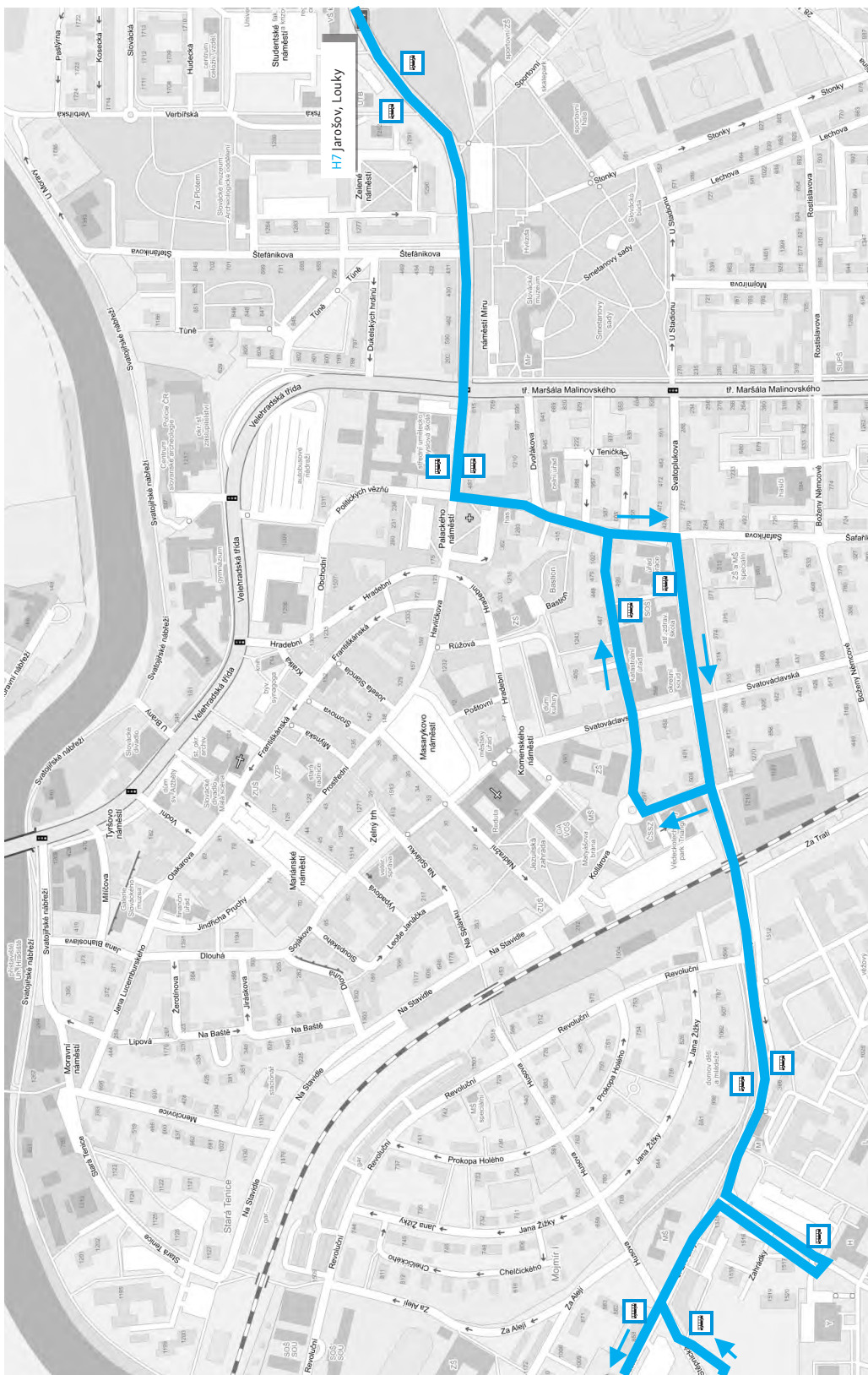
Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linky H5 v centru města



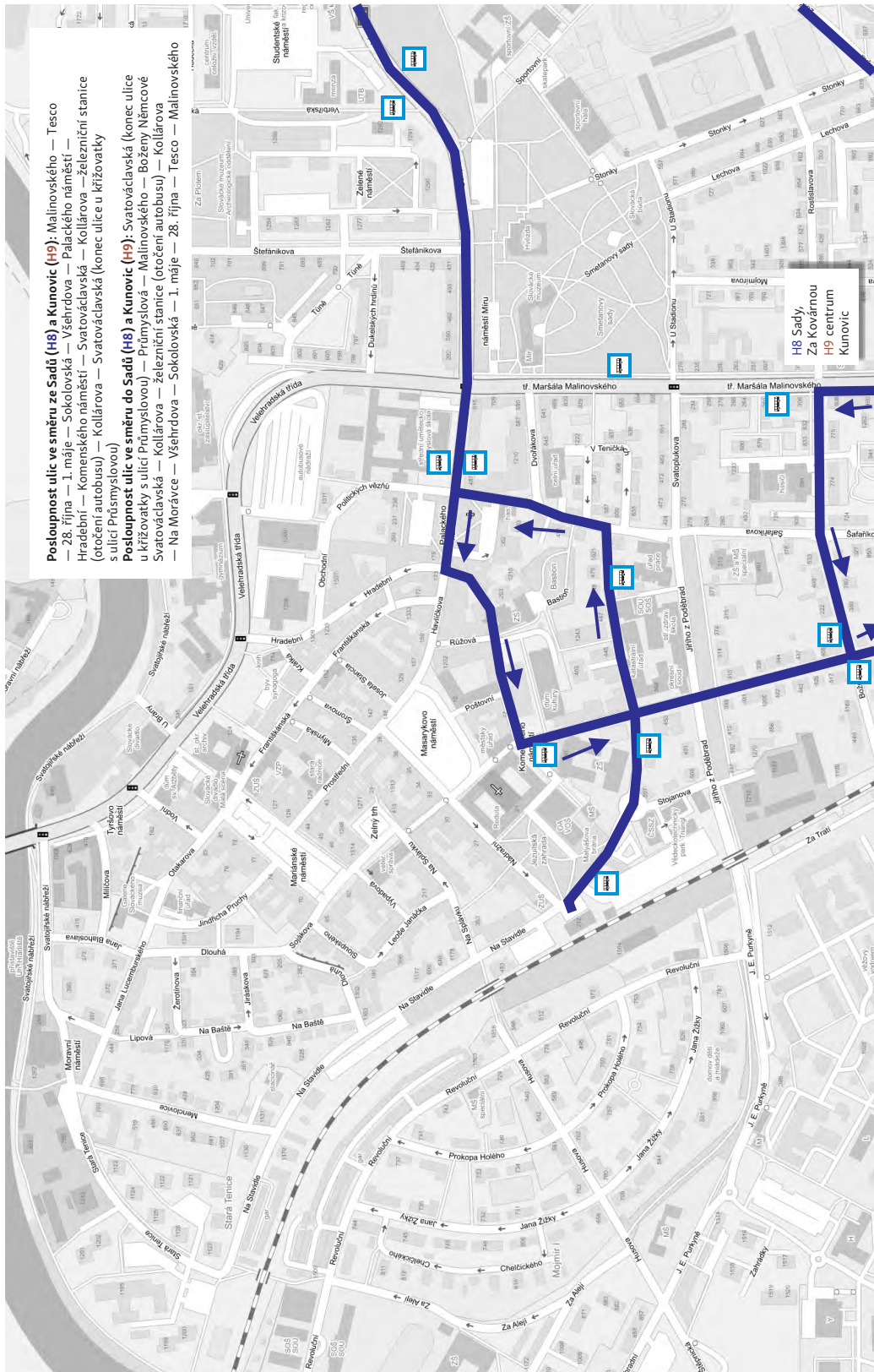
Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linky H7 v centru města



Mapový podklad: © Senam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Vedení linek H8 + H9 (minibusových) v centru města



Mapový podklad: © Seznam.cz, a. s. (Mapy.cz)

Četnost spojů

Linka	Charakter	Přibližná trasa	Délka linky *	(Párů) spojů	Převážní výkon	
				/den **	za prac. den	za rok
				pracovní den	nepracovní den	
H1	neokružní	Staré Město, Železniční stanice — Kunovice, Petříkovec (přes Velehradskou)	10,26 km	15 12		308 km 105 268 km
H1L	neokružní	Staré Město, Železniční stanice — Kunovice, Let (přes Velehradskou)	11,31 km	11 0		249 km 62 205 km
H2	polookružní	nemocnice — centrum — Sady — Vésky — Míkovice — Kunovice — centrum — nem.	17,23 km	21 10		362 km 110 272 km
H3	neokružní	Mařatice, hřbitov — Východ — Mařatice — centrum — nemocnice — Štěpnice	7,49 km	26 + 14 12		389 km 118 042 km
H4	neokružní	Jarošov, Louky — centrum — Staré Město, Obchodní zóna	7,21 km	26 12		375 km 113 630 km
H5	neokružní	Kunovice, ž. st. — garáže ČSAD — Mařatice — centrum — OZ — St. M., ž. st. (přes Lid. d.)	11,35 km	26 12		590 km 178 876 km
H6	polookružní	nemocnice — centrum — Kunovice — Míkovice — Vésky — Sady — centrum — nemocnice	17,23 km	21 10		362 km 110 272 km
H7	neokružní	Jarošov, Louky — centrum — nemocnice — Štěpnice	7,31 km	26 12		380 km 115 127 km
H8	neokružní	minibus Sady, Za Kovárnu — Pod Svahy — centrum — Svatováclavská	6,29 km	13 0		164 km 40 885 km
H9	neokružní	minibus Kunovice, Na Rynku — Kunovice, ž. st. — Pod Svahy — centrum — Svatováclavská	7,91 km	26 12		411 km 124 662 km
	neokružní	posilové spoje ve špičkách pro linku H3	5,19 km	14 0		145 km 36 330 km
	—	posilové spoje mimo takt s nestandardním trasováním ***	—	—		— 13 572 km

celkem

3 735 km

 Denní dopravní výkon doporučuje
i jinak konzervativní Generel
dopravy při započítání spojů
mimo jeho hlavní takt

1 129 140 km

* u neokružních linek délka jednoho směru linky

** u neokružních linek počet párů spojů (= spojů v každém směru), u polookružních počet spojů

*** zahrnuje tři páry spojů denně v pracovní dny mimo prázdniny mezi centrem a SOŠG Staré Město + tři páry spojů denně v pracovní dny mezi centrem a zónou leteckého průmyslu + dva páry spojů denně v pracovní dny mezi Sady a sídlištěm Východ

Počítáno je s 250 pracovními dny v roce a 115 nepracovními.

Financování provozu

Úzké vazby na Zlínský kraj, resp. Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje při objednávání a financování současného provozu MHD nám při změnách rozsahu provozu a linkového vedení mohou přinést velké výhody (šetření nákladů). Už záleží jen na lobbistických schopnostech představitelů Uherského Hradiště, zda jich dokážeme co nejlépe využít.

Podle současné verze zadávací dokumentace Zlínský kraj počítá s kompletním proplacením přibližně 354 000 km ročně najetých na linkách MHD Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice (což odpovídá dnešním linkám 1, 2, 4 a 6), bohužel však za použití autobusů v příměstské konfiguraci namísto městské. Nebudou-li města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice se Zlínským krajem nijak vyjednávat, dostaneme se do situace, kdy musíme do konce roku 2019 zajistit dopravní obslužnost sami vypsáním vlastního výběrového řízení. Při zachování stávajícího dopravního výkonu by to znamenalo 120 000 km ročně. Při uvedení organizace MHD podle Konceptu veřejné dopravy v život je to cca 750 000 km ročně. V „nejhorším možném“ případě by tedy města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice musela zajistit a společně financovat provoz MHD rozsahem odpovídající Znojmu nebo Kolínu. Rozpětí ročních nákladů těchto měst na MHD je mezi 13,4 mil. Kč a 18,0 mil. Kč. Budeme-li počítat nejvyšších 18 mil. Kč (každý provoz MHD má svá specifika daná oběhy autobusů, jejich typy, proto můžeme vždy hovořit maximálně o kvalifikovaném odhadu, dokud nedostaneme konkrétní nabídku dopravce), zvýší se roční rozpočtová zátěž měst souměstí společně o 14 mil. Kč. 4,5násobné navýšení nákladů může na první pohled vypadat hrozně; vzhledem k celkovému přínosu, „dluhu“ ze zanedbávání MHD v minulosti a především ve srovnání s jinými, srovnatelnými, městy se stejným celkovým rozsahem provozu (Tábor, Trinec, Třebíč, Česká Lípa nebo Mladá Boleslav platí částky v rozmezí 26 mil. Kč až 42 mil. Kč) jde o extrémně nízkou částku – „za málo peněz hodně muziky“ (stále totiž ve snižování nákladů pomáhá oněch 354 000 km ročně od Zlínského kraje) – která se brzy nepřímo vrátí zlepšením mnoha aspektů kvality života v souměstí.

Nejlepším kompromisem se ale jeví domluva se Zlínským krajem na změně zadávací dokumentace výběrového řízení (a v okamžiku spuštění Slovácké dopravy samozřejmě dočasné nasmlouvání navýšení provozu u stávajících dopravců) tak, aby počítalo s celým dopravním výkonem MHD (i stávající klauzule v dokumentaci umožňující navýšení rozsahu provozu o 20 % v oblasti Uherskohradištska to umožňuje) a městskými autobusy s tím, že města Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice každoročně férově přispějí kraji částkou odpovídající jeho nákladům na navýšení rozsahu propláceného provozu z 354 000 km na 1,1 mil. km. Je totiž pravděpodobné, že Zlínský kraj vzhledem k celkovému objednanému kilometrckému rozsahu na celém Uherskohradištsku dosáhne na nižší cenu za kilometr než samotné souměstí Uherské Hradiště – Staré Město – Kunovice.

Dále tedy ve výpočtech uvažujme variantu domluvy se Zlínským krajem...

Shrnutí financování

Města souměstí = Uherské Hradiště + Staré Město + Kunovice dohromady
Konkrétní rozdělení poměru nákladů mezi nimi záleží na vzájemné dohodě těchto měst.

možnost financování: domluva se Zlínským krajem

celkový roční dopravní výkon MHD: **1,1 mil. km**

1,1 mil. km/rok

výkon objednaný krajem,
z toho 350 tis. km placeno krajem

750 tis. km/rok

výkon placený
městy souměstí

13,5–18 mil. Kč/rok

náklady měst souměstí
na provoz MHD
(částka přispívána
Zlínskému kraji)

Poznámka: Města souměstí dnes přispívají 4,2 mil. Kč na MHD (součet částek jak Zlínskému kraji, tak přímo dopravci). Celkový roční dopravní výkon je 470 tis. km, z toho 270 tis. platí kompletně Zlínský kraj. Mimo všechny tyto částky přispívají města ještě 100 Kč na obyvatele Zlínskému kraji ročně na základní dopravní obslužnost; tuto částku budou zřejmě platit i nadále a není ve výpočtech zahrnuta. Veškeré částky jsou také čistým zatížením pro rozpočet, představují tedy náklady na provoz dopravy až po odečtení příjmů z jízdného.

Poznámka: Provozní náklady dopravního výkonu, u něhož se počítá s proplácením ze strany měst, jsou 26,25 mil. Kč ročně při ceně 35 Kč/km. Pro dosažení nákladů 18 mil. Kč ze strany měst jsou potřeba tržby odpovídající nárůstu počtu cestujících v MHD cca o 85 % na základě srovnání s tarifně podobnými provozy (viz tabulka dále).

Poznámka: Všechn dopravní výkon v kilometrech (ať už v našem souměstí nebo dalších městech, v současném nebo navrhovaném stavu) je vždy uváděn podle jízdního řádu. Nejsou do něj tedy započítány manipulační a služební jízdy dopravce.

Poznámka: V tabulce dále jsou uvedeny i dříve zvažované alternativní varianty provozu MHD ve Slovácké dopravě: pesimistická a optimistická. Pesimistická snižuje frekvenci linek tvořící páteřní svazky, odstraňuje linky H8 a H9, ruší obsluhu MHD železniční stanice Kunovice, ale ostatní pravidla zachovává. Optimistická varianta naopak řadí Sady, Vésky a Míkovice mezi linky tvořící páteřní svazky a zlepšuje i obsluhu železniční stanice ve Starém Městě.

Doporučené autobusy

Veškerá nová vozidla (mimo minibusové linky **H8** a **H9**) musejí být 10–12metrové 100% nízkopodlažní naftové autobusy v městské konfiguraci (se třemi až čtyřmi širokými dveřmi) s wi-fi hotspotem a hlášením zastávek (jak akusticky, tak LCD nebo LED panelem uvnitř), předním + zadním + bočním vnějším digitálním informačním panelem (v ideálním případě může přibýt ještě druhý boční z druhé strany autobusu a – inspirováno švýcarskými provozovatelem MHD – zadní může kromě čísla linky zobrazovat i směr), nejlépe splňující emisní normu euro VI. Norma euro VI je zárukou nejnižšího možného provozu bez použití elektrické trakce – hladina hluku je výrazně nižší než u 92 % vozového parku současného provozu MHD. V některých městech došlo v posledních letech k obnovení autobusového vozového parku novými kusy s pohonem na CNG. Přestože je zatím provoz autobusů na CNG levnější než naftových, brzy se cena paliva změní v neprospěch CNG (na CNG bude do roku 2020 uvalena spotřební daň). Stejně tak emise autobusů normy euro VI jsou srovnatelné u obou trakcí.

V městské dopravě je samozřejmě ideální elektrická – bezemisní – trakce. Při obnovování vozového parku po roce 2020 s ní již musíme počítat. Konkrétní technické řešení se pak bude odvíjet od pokroku ve vývoji elektrobuse, parciálních trolejbusů a aktuálně dostupných dotačních programů na budování infrastruktury a pořízení vozidel.

Linky **H8** a **H9** si vyžádají nasazení minibusů, nejlépe s délkou kolem 7 m v městské (a 100% nízkopodlažní) konfiguraci s párem dveří. Doplnkový charakter linky **H8** i omezený prostor pro otáčení v Sadech není vhodný pro provoz větších vozidel; linka **H9** je pak přímo navržena s ohledem na malou velikost autobusů.

Při stanovování požadavků na parametry vozidel pro linky MHD kromě **H8** a **H9** doporučuji uvést možnost přepravy jízdních kol – obzvláště na Uherskohradištsku může přátelskost MHD k cyklistům výborně přispět k její oblibě. Není třeba nutně při zahájení Slovácké dopravy umožňovat přepravu jízdních kol na všech spojích těchto linek; byla by však velká škoda se o možnost provozování této služby s velkým potenciálem do budoucna připravit.



foto: oficiální materiál Solaris



Příklad autobusu vhodného pro linky **H8** a **H9**:
Stratos LF38
foto: Šjů, Wikimedia Commons

Rozložení spojů, taktovost dopravy

Jak jsem již zmínil, navrhovaná organizace MHD je založena na striktně taktové bázi spojů ve všech páteřních větvích – kladl jsem obrovský důraz na rovnoměrnost spojení po celý den. Odjezdy z oblasti ulice Všehrdivy do větví tvořící páteřní svazky linek – tedy odjezdy do Starého Města, Kunovic, Mařatic (vč. sídliště Východ), Štěpnic, Jarošova a obchodní zóny nastávají v tyto časy (konkrétní minutové úpravy časových poloh nebo posun všech časů o stejnou hodnotu podle potřeby připouštím – mohou se hodit například pro zlepšení návaznosti na železniční spoje). Totéž platí pro příjezdy z těchto větví. Pro linky tvořící páteřní svazky rovněž musí platit garantovaná návaznost v centru na odjezd spojů do Starého Města, stejně jako návaznost příjezdu spojů ze Starého Města do ostatních páteřních větví.

*odjezdy z centra k obchodní zóně, do Starého Města, Kunovic, Mařatic, Štěpnic a Jarošova
zároveň příjezdy do centra od obchodní zóny, ze Starého Města, Kunovic, Mařatic, Štěpnic a Jarošova*

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

Poznámka: Mařaticím navíc pomáhá dalších 14 posilových párů spojů, které jsou konkrétně uvedeny o pár stran dále.

Díky krátkému intervalu se návaznosti na příměstskou dopravu a železniční dopravu vyřeší téměř samy. I tak pro jejich zlepšení připouštím minutové posuny odjezdů/příjezdů.

Pokud linka po příjezdu do centra nepokračuje dále do Starého Města k železniční stanici, v ulici Všehrdivě existuje vždy garantovaná okamžitá návaznost do tohoto místa. Stejně to platí obráceně: když přijede do centra linka od nádraží ve Starém Městě, jsou v ulici Všehrdivě k dispozici okamžitá a garantovaná návaznosti do všech páteřních větví.

Víkendové odjezdy a příjezdy budou při zavedení do praxe posunuty podle potřeb návaznosti; množství spojů zůstane zachováno.

Ani v pracovní dny nejsou přesné minuty dogmatem, slouží hlavně pro demonstraci intervalu a pravidel.

Pravidlo 1: jízdní doby jsou v průběhu dne různé podle zátěže komunikací ve městech, abychom cestujícímu nedávali nereálná očekávání.

Pravidlo 2: Mimo špičku na sebe striktně čekají spoje do všech větví.

odjezdy z ul. Všehrdovy v lichých časových polohách (černě vyznačené)
zároveň příjezdy do ul. Všehrdovy v lichých časových polohách (černě vyznačené)

Pracovní dny

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

Nepracovní dny

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

Odjezdy z ulice Všehrdovy v těchto (sudých) časových polohách podle linek:

H1 nebo H1L — směr Staré Město (odjede jako poslední)

H1 nebo H1L — směr Kunovice (odjede jako první)

H3 — směr Štěpnice

H3 — směr Mařatice

H4 — směr Jarošov

H4 — směr obchodní zóna

Příjezdy na ulici Všehrdovu v těchto (sudých) časových polohách podle linek:

H1 nebo H1L — z Kunovic (přijede jako poslední)

H1 nebo H1L — ze Starého Města (přijede jako první)

H3 — z Mařatic

H3 — ze Štěpnic

H4 — z Jarošova

H4 — od obchodní zóny

odjezdy z ul. Všebrdovy v sudých časových polohách (černě vyznačené)
zároveň příjezdy do ul. Všebrdovy v sudých časových polohách (černě vyznačené)

Pracovní dny

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

Nepracovní dny

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

Odjezdy z ulice Všebrdovy v těchto (lichých) časových polohách podle linek:

- H5 — směr obchodní zóna & Staré Město (odjede jako poslední)
- H5 — směr Mařatice (odjede jako první)
- H7 — směr Štěpnice
- H7 — směr Jarošov
- H9 — směr Kunovice

Příjezdy na ulici Všebrdovu v těchto (lichých) časových polohách podle linek:

- H5 — z Mařatic (přijede jako poslední)
- H5 — ze Starého Města a od obchodní zóny (přijede jako první)
- H7 — z Jarošova
- H7 — ze Štěpnic
- H9 — z Kunovic

Následuje přehled obsluhy oblastí s linkami tvořící nepáteční svazky.

odjezdy z ulice Všeřdovy do Vések a Míkovic

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	25
5	15 45
6	05 25 45
7	05 25 45
8	07 43
9	07 43
10	07 43
11	07 43
12	07 43
13	05 25 45
14	05 25 45
15	05 25 45
16	07 43
17	07 43
18	07 43
19	07 43
20	07 43
21	25 53
22	30
23	

Nepracovní dny

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

Oranžové spoje jsou linky H2 (směr Sady, Vésy, Míkovice, Kunovice).

Žluté spoje jsou linky H6 (směr Kunovice, Míkovice, Vésy, Sady).

Odjezdy těchto linek navazují v centru na příjezdy linek ze všech páteřních větví.

V pozdních hodinách na sebe přípoje striktně čekají.

Konkrétní minuty nejsou dogmatem: přesnější odjezdy a příjezdy budou k dispozici na základě reálných jízdních dob polookružních linek v různých denních dobách.

příjezdy do ulice Všeřdovy z Vések a Míkovic

Pracovní dny

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

Nepracovní dny

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

Oranžové spoje jsou linky H2 (z Kunovic a předtím z Míkovic a Vések).

Žluté spoje jsou linky H6 (ze Sadů a předtím z Vések a Míkovic).

Příjezdy těchto linek navazují v centru na odjezdy linek do všech páteřních větví.

odjezdy z ulice Všeřdovy do Sadů

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	25
5	15 45
6	05 25 45
7	05 25 45
8	07 43
9	43
10	43
11	43
12	43
13	05 25 45
14	05 25 45
15	05 25 45
16	07 43
17	07 43
18	07 43
19	07
20	07
21	25
22	30
23	

Nepracovní dny

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

Oranžové spoje jsou linky H2.

Modré spoje jsou linky H8.

Odjezdy těchto linek navazují v centru na příjezdy linek ze všech páteřních větví.

Mimo dopravní špičky lze pro dopravu do Sadů využít i spoje linky H6 (viz odjezdy do Vések a Míkovic), avšak jízdní doba z centra je delší o 14 minut.

příjezdy do ulice Všeřdovy ze Sadů

Pracovní dny

Hodina	Minuty
4	55
5	45
6	15 35 55
7	15 35 55
8	15 37
9	37
10	37
11	37
12	37
13	13 35 55
14	15 35 55
15	15 35 55
16	15 37
17	13 37
18	13 37
19	13
20	13
21	13
22	23
23	

Nepracovní dny

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

Oranžové spoje jsou linky H6.

Modré spoje jsou linky H8.

Na příjezdy těchto linek navazují v centru odjezdy linek do všech páteřních větví.

Mimo dopravní špičky lze pro cestu ze Sadů do centra využít i spoje linky H2 (viz příjezdy z Véseka a Mikovic), avšak jízdní doba je delší o 14 minut.

Obsluha Mařatic & sídliště Východ MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Červené spoje linky H3 přijíždějí ze Štěpnic a pokračují i na hřbitov, žluté spoje linky H5 přijíždějí ze Starého Města od nádraží a zároveň od obchodní zóny.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

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

Černě jsou vyznačeny posilové spoje mimo takt a pravidla pro páteční linky. Jezdí pouze mezi centrem a Mařaticemi.

Obsluha nádraží ve Starém Městě MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Zelené spoje linek H1 a H1L přijíždějí z Kunovic, žluté spoje linky H5 přijíždějí z Mařatic.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

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

Přibudou ještě tři páry doplňkových spojů pro obsluhu SOŠG Staré Město.

Obsluha Jarošova (vč. sídliště Louky) MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Modré spoje linky H7
přijíždějí ze Štěpnic,
fialové spoje linky H4
přijíždějí od obchodní
zóny ve Starém Městě.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

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

Obsluha Štěpnic MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Červené spoje linky H3
přijíždějí od Mařatic
(vč. hřbitova), modré
spoje linky H7 přijíždějí od
Jarošova.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

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

Nemocnici navíc obsluhují ještě všechny spoje linek H2 a H6.

Obsluha Kunovic MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Zelené spoje linek H1 a H1L přijíždějí od Starého Města, hnědé spoje linky H9 jedou přes sídliště Pod Svahy, oranžové spoje linky H6 přijíždějí od nemocnice.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

Pracovní dny		Nepracovní dny	
Hodina	Minuty	Hodina	Minuty
4	30	4	
5	00 15 30	5	15 30
6	00 05 15 30 45 45	6	30
7	00 20 25 40	7	00 15 30
8	00 07 20 40	8	00 30
9	00 07 20 40	9	15 30
10	00 07 20 40	10	30
11	00 07 20 40	11	15 30
12	00 07 20 40	12	30
13	00 05 20 40 45	13	15 30
14	00 20 25 40	14	00 30
15	00 05 20 40 45	15	00 15 30
16	00 20 40 43	16	00 45
17	00 20 40 43	17	15 45
18	00 20 40 43	18	45
19	00 20 40 43	19	15 45
20	00 20 40 43	20	45
21	20 53	21	15 45
22	25	22	45
23	45	23	15 45

Přibudou ještě tři páry doplňkových spojů pro obsluhu zóny leteckého průmyslu s možností zajištění k nádraží u konzervárny.

Obsluha staroměstské obchodní zóny MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

Pracovní dny		Nepracovní dny	
Hodina	Minuty	Hodina	Minuty
4		4	
5	08	5	
6	28	6	
7	14	7	35
8	10	8	06
9	54	9	20 50
10		10	
11	20	11	
12		12	
13	24	13	05 35
14	48	14	
15		15	35
16	09	16	09
17		17	
18		18	05
19		19	
20		20	
21		21	
22		22	
23		23	



Žluté spoje linky H5 přijíždějí od Mařatic, fialové spoje linky H4 přijíždějí od Jarošova.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

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

Obsluha Vések & Míkovic MHD

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Oranžové spoje linky H2 jedou od Sadů, žluté spoje linky H6 jedou od Kunovic.

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

Pracovní dny		Nepracovní dny	
Hodina	Minuty	Hodina	Minuty
4	25	4	15
5	15 45	5	15
6	05 25 45	6	15
7	05 25 45	7	15
8	07 43	8	15
9	07 43	9	15
10	07 43	10	15
11	07 43	11	15
12	07 43	12	15
13	05 25 45	13	15
14	05 25 45	14	15
15	05 25 45	15	15
16	07 43	16	15
17	07 43	17	15
18	07 43	18	15
19	07 43	19	15
20	07 43	20	15
21	25 53	21	15
22	30	22	15
23		23	15

Obsluha Sadů

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

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



Oranžové spoje linky H2 jedou od nemocnice, modré spoje linky H8 jedou přes sídliště Pod Svahy.


NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

Pracovní dny		Nepracovní dny	
Hodina	Minuty	Hodina	Minuty
4	25	4	15
5	15 45	5	
6	05 25 45	6	15
7	05 25 45	7	
8	07 43	8	15
9	43	9	
10	43	10	15
11	43	11	
12	43	12	15
13	05 25 45	13	
14	05 25 45	14	15
15	05 25 45	15	
16	07 43	16	15
17	07 43	17	
18	07 43	18	15
19	07	19	
20	07	20	15
21	25	21	
22	30	22	15
23		23	

Obsluha sídliště Pod Svahy a zároveň ulic Svatováclavská/Průmyslová

SOUČASNÝ STAV: ODJEZDY Z CENTRA

NÁVRH: ODJEZDY Z CENTRA

Pracovní dny		Nepracovní dny			Pracovní dny		Nepracovní dny	
Hodina	Minuty	Hodina	Minuty		Hodina	Minuty	Hodina	Minuty
4		4		 <p>Modré spoje linky H8 zároveň obsluhují i Sady, hnědé spoje linky H9 zároveň obsluhují i Kunovice.</p>	4		4	
5		5			5	00 15	5	30
6		6			6	00 05 30 45	6	30
7		7			7	00 25 40	7	30
8		8			8	07 20	8	
9		9			9	00 40	9	30
10		10			10	20	10	
11		11			11	00 40	11	30
12		12			12	20	12	
13		13			13	00 05 40 45	13	00
14		14			14	20 25	14	00
15		15			15	00 05 40 45	15	00
16		16			16	20 43	16	45
17		17			17	00 40 43	17	
18		18			18	20 43	18	45
19		19			19	00 40	19	
20		20			20	20	20	45
21		21			21	20	21	
22		22			22		22	45
23		23			23	45	23	

Navrhované nové zastávky MHD

Následující sekce obsahuje návrhy na vznik nových zastávek MHD tak, aby bylo možné realizovat doporučené linkové vedení MHD ve Slovácké dopravě (kvůli omezenému času bylo jednou z priorit umožnit spuštění systému s co nejméně náročnými stavebními úpravami). V některých případech uvádím i návrhy na vybudování nových nástupních nebo výstupních ploch stávajících zastávek. Není-li uvedeno jinak, nástupní hrana musí umožnit zastavení jednoho 12m autobusu.

Uherské Hradiště, Všešrdova (velké stavební úpravy)



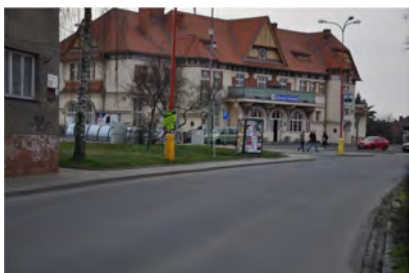
Proč Všešrdova?

- Urbanisticky správné řešení
- Projektanti potvrzují, že se sem MHD vměstná
- Ideální pro propagaci veřejné dopravy: dobře na očích
- Šetří čas!
- Kompromis: delší přestup na příměstské autobusy, podle průřezu v terénu mezi 50 uživateli MHD se týká 8 % lidí, zbytku se cestování zkrátí
- Delší přestup vykoupe výrazně vyšší frekvence autobusů = méně čekání

Stále však platí, že místa vyobrazená na fotografiích nejsou dogmatem pro konkrétní umístění zastávkových ploch. Tento materiál je pouze koncepční a konkrétní technické řešení tohoto uzlu musí určit projektant v samostatné zakázce (jako vstupní data použije požadavky na obsluhu území veřejnou dopravou právě podle koncepce) při zachování charakteru linek, návazností a možnosti přestupu na příměstské autobusové linky. Navíc existence zastávek přímo v ulici Všešrdově není podmínkou pro spuštění Slovácké dopravy. Ukáže-li se změna urbanistického řešení ulice a přilehlého okolí jako příliš časově náročná, reformovaný provoz MHD se stejnými pravidly (avšak s nižším komfortem pro cestující) je možné spustit i po jednoduchém zprůjezdění autobusového nádraží.

Doporučení informačního a orientačního systému: Pro každou nástupní plochu samostatný informační nosič (včetně místa pro souhrnné jízdní řády více linek), dále velká tabule s přehledem nástupních ploch podle destinací i příjezdů, souhrnnými odjezdy do jednotlivých větví i směrové ukazatele k přestupu na příměstské linky.

Uherské Hradiště, Železniční stanice (velké stavební úpravy)



Obě nástupní plochy musí umožnit zastavení dvou 12m autobusů, dále je třeba plocha pro otáčení autobusů linek **H3**, **H8** a **H9** v oblasti současného parkoviště před výpravní budovou. Obsluha železniční stanice MHD vyžaduje i vyřešení vjezdu autobusů na křižovatku ulic Stojanova/Jiřího z Poděbrad. Do budoucna se počítá s architektonickou soutěží na celé řešení přednádražního prostoru.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič pro obě nástupní plochy (včetně souhrnných jízdních řádů do jednotlivých větví), tabule u výpravní budovy se souhrnnými odjezdy MHD a přehledem umístění nástupních ploch plus základními informacemi o Slovácké dopravě.

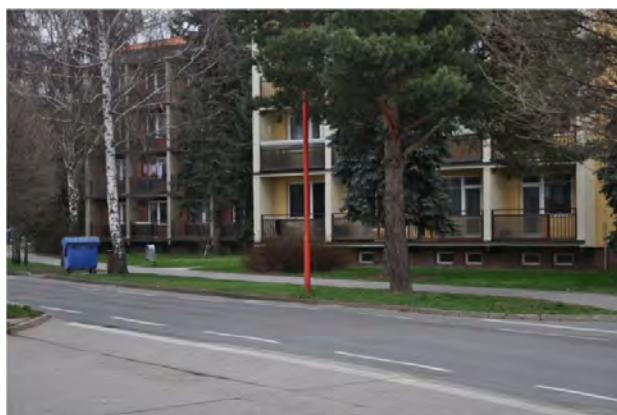
Uherské Hradiště, Zimní stadion (velké stavební úpravy)



Dvě nástupní plochy, každá musí umožnit odbavení dvou 12m autobusů (vč. příměstské dopravy).

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič pro obě nástupní plochy.

Uherské Hradiště, Stará Tenice (velké stavební úpravy)



Dvě nástupní plochy.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič pro obě nástupní plochy.

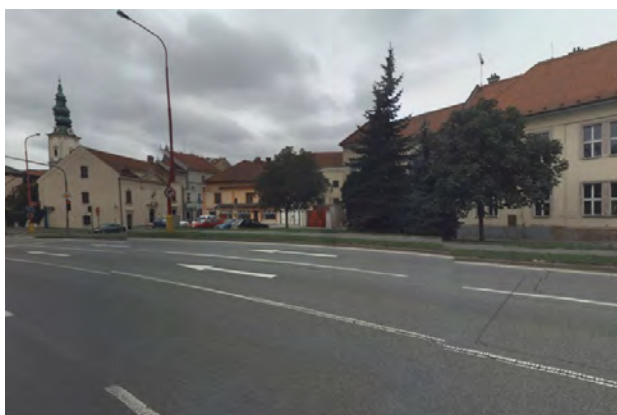
Uherské Hradiště, Smetanovy sady (velké stavební úpravy)



Jedna nástupní plocha (pouze ve směru do centra), prostor pro tři 12m autobusy (včetně příměstské dopravy).

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Tyršovo náměstí (velké stavební úpravy)



Dvě nástupní plochy. Dovolí-li to konečná kapacita, může přibýt i příměstská doprava.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič pro obě nástupní plochy.

Uherské Hradiště, Domov pro seniory (menší stavební úpravy)



Jedna nástupní plocha.

Doporučení pro informační a orientační systém: Postačí zastávkový označník.

Uherské Hradiště, Garáže ČSAD (menší stavební úpravy)



Přidání třetí nástupní plochy ke dvěma stávajícím pro potřeby linky H5. Po spuštění „IDS ZK“ je možné vybudovat ještě další jako náhradu této třetí za křižovatkou do Sadů.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Svatojiřské nábřeží (menší stavební úpravy)



Přidání jedné další nástupní plochy ve směru ze Staré Tenice k existující (avšak nepoužívané) do Staré Tenice.

Doporučení pro informační a orientační systém: Pro obě nástupní plochy samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Nemocnice (menší stavební úpravy)



Pouze stavební úprava – prodloužení stávajícího zastávkového zálivu (aby zde byl prostor pro dva 12m autobusy a vznikla možnost ukončení linek **H2** a **H6**) a přidání přístřešku.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Sady, Za Kovárnou (bez stavebních úprav)



Přidání minibusové nástupní plochy pro linku **H8**, aby mohlo dojít k otočení vozidla.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Mařatice, dolní konec (bez stavebních úprav)



Přidání třetí nástupní plochy pro minibusové linky v ulici 28. října.

Doporučení pro informační a orientační systém: Postačí zastávkový označnick.

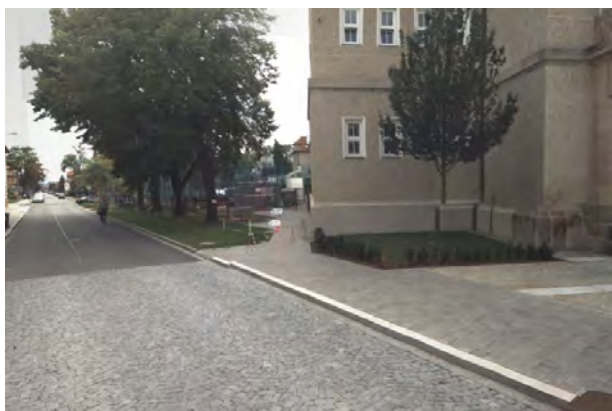
Uherské Hradiště, Štěpnice, Husova (bez stavebních úprav)



Aby nebyli diskriminováni uživatelé MHD na okraji Štěpnice a nemuseli čekat na projetí celého polookruhu vozidlem do zastávky Uherské Hradiště, Štěpnice, Zahrádky, doporučuji přidat tuto technicky jednoduchou zastávku.

Doporučení pro informační a orientační systém: Postačí zastávkový označnick.

Uherské Hradiště, Komenského náměstí (bez stavebních úprav)



Jednoduchá minibusová nástupní plocha v jednom směru.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič a směrový ukazatel k zastávce Uherské Hradiště, Okresní soud.

Uherské Hradiště, Okresní soud (bez stavebních úprav)



Jedna minibusová nástupní plocha v ulici Kollárově jako protisměrná zastávka k zastávce Uherské Hradiště, Komenského náměstí.

Doporučení pro informační a orientační systém: Pouze zastávkový označník a směrový ukazatel k zastávce Uherské Hradiště, Komenského náměstí.

Uherské Hradiště, Sportovní (bez stavebních úprav)



Dvě minibusové nástupní plochy.

Doporučení pro informační a orientační systém: Pro každou plochu samostatný informační nosič.

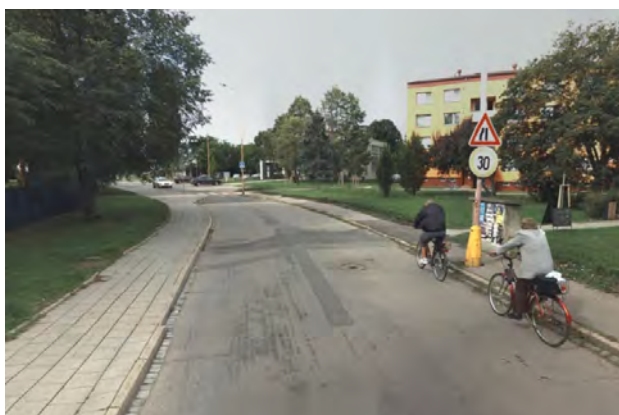
Uherské Hradiště, Průmyslová (bez stavebních úprav)



Jedna minibusová nástupní plocha na konci ulice Svatováclavské v blízkosti ulice Průmyslové. Po spuštění „IDS ZK“ je možné vybudovat další zastávku přímo v průmyslovém areálu ulice Průmyslové (závislé na vybudování také minibusové točny v této ulici).

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Pod Svahy (bez stavebních úprav)



Dvě minibusové nástupní plochy.

Doporučení pro informační a orientační systém: Pro každou plochu samostatný informační nosič.

Uherské Hradiště, Autobusové nádraží (pravděpodobně bez stavebních úprav)



Dvě nástupní plochy přibližně v místě na obrázku namísto několika parkovacích míst. Vyžadováno je zprůjezdnění autobusové nádraží přes dočasně uzavřené místo s přechodem pro chodce.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič pro každou z ploch a směrové ukazatele k dalším nástupním plochám MHD v oblasti ulice Všeherdovy.

Uherské Hradiště, Jiřího z Poděbrad (bez stavebních úprav)



Jedna nástupní plocha pro dva 12m autobusy v ulici Kollárově jako protisměrná zastávka ke stávající nástupní ploše v ulici Jiřího z Poděbrad.

Doporučení pro informační a orientační systém: Samostatný informační nosič a směrový ukazatel ke stávající nástupní ploše.

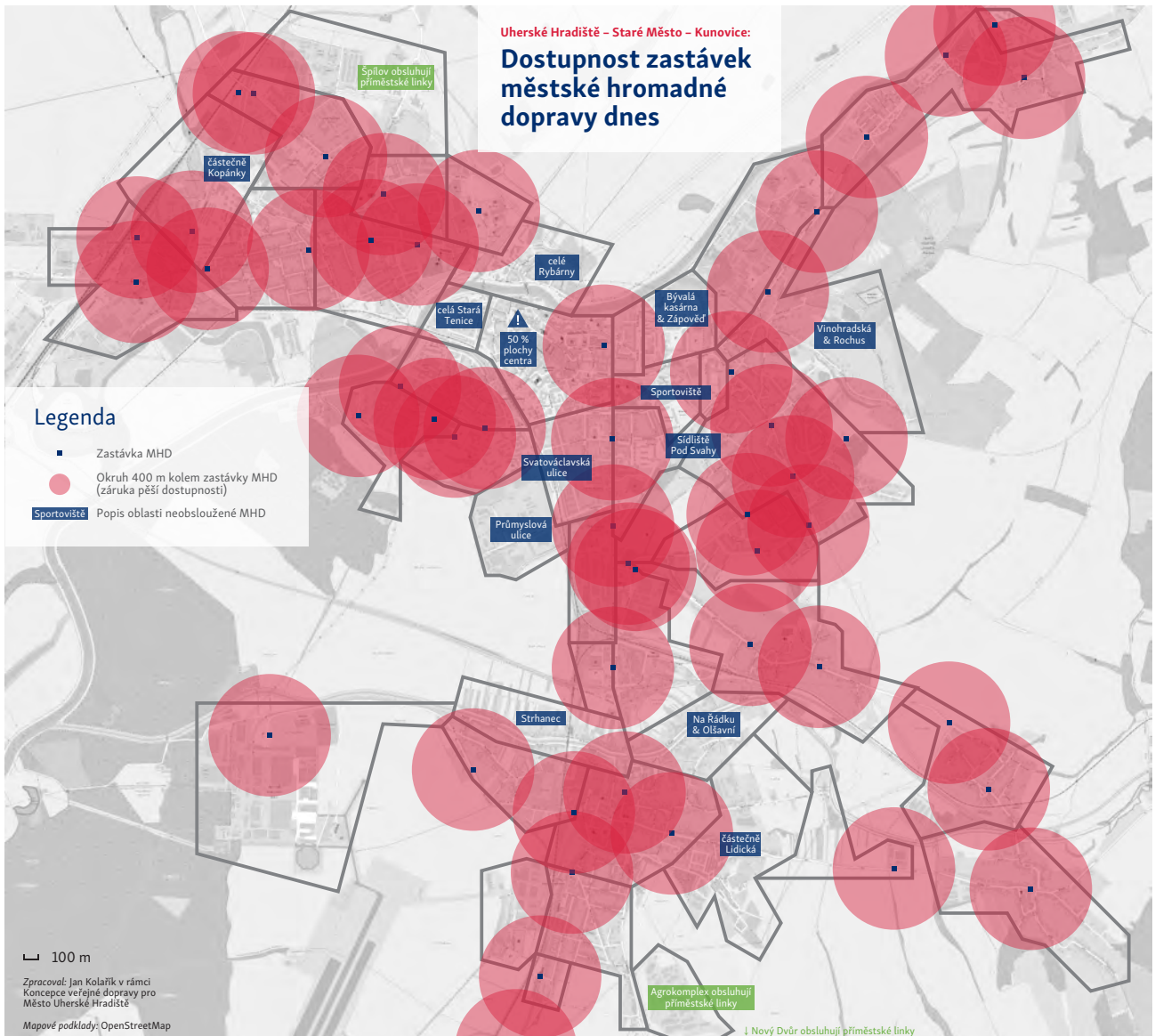
Uherské Hradiště, Svatováclavská (bez stavebních úprav)



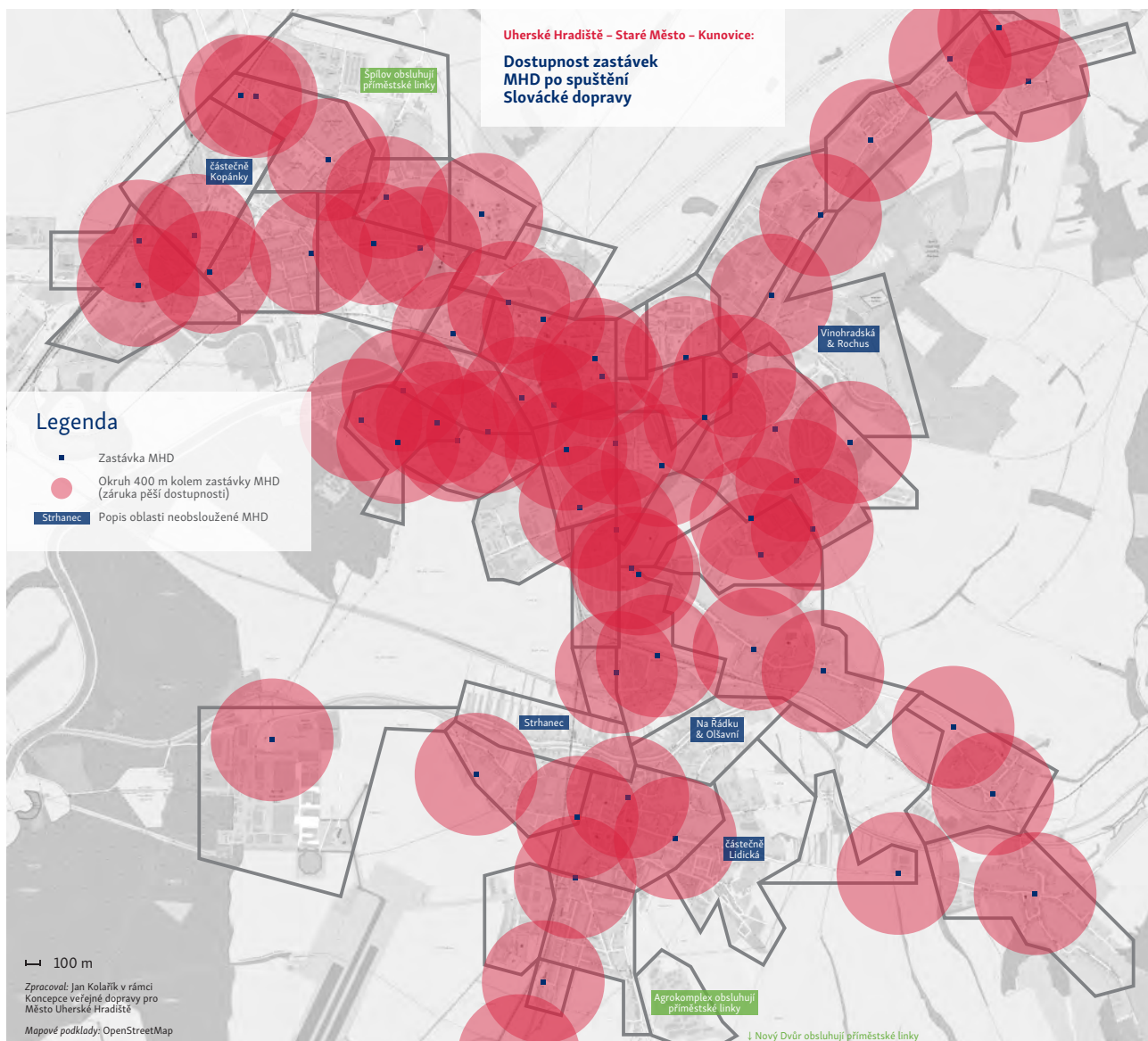
Dvě minibusové nástupní plochy, jedna v ulici Boženy Němcové, jedna v ulici Svatováclavské.

Doporučení pro informační a orientační systém: Postačí zastávkové označníky.

Pokrytí území souměstí zastávkami MHD dnes...



...a po spuštění Slovácké dopravy



Srovnání systémů MHD v Česku

Město, případně souměstí	Počet obyvatel	Zastávek MHD	km/rok	Přepravených cestujících/rok	Data pocházejí z roku	Je MHD doplňována příměstskými linkami za obdobných podmínek přepravy?	Roční dotace z rozpočtu města (Kč)	Počet zastávek MHD na 1000 obyvatel	Počet kilometrů ročně najetých vozidly MHD vzhledem k počtu obyvatel	Roční počet cestujících MHD vzhledem k počtu obyvatel
Teplice	49 959	77	2 046 738	14 800 000	2016	Ano	62 530 000	1,54	40,37	296,74
Jihlava	50 714	114	2 906 000	14 081 171	2016	Ne	62 800 000	2,25	57,30	277,66
Bonus: Mariánské Lázně + Velká Hleďsebe *	15 289	54	482 000	3 688 000	2015	Ne	12 500 000	3,53	31,53	241,22
Tábor ***	34 641	110	1 435 331	6 051 585	2011	Ano	26 800 000	3,18	41,43	174,69
Bonus: Havířov	74 000	159	2 520 000	10 000 000	2016	Ano	57 000 000	2,15	34,05	135,34
Jablonec nad Nisou	45 510	140	1 683 704	5 207 000	2015	Ano	56 000 000	3,08	37,00	114,41
Třebíč	36 641	76	900 000	3 500 000	2015	Ne	41 500 000	2,07	24,56	95,52
Příbram	32 897	102	1 300 000	3 000 000	2010	Ne	20 800 000	3,10	39,52	91,19
Třinec	35 760	100	1 175 551	3 224 972	2016	Ano	28 640 000	2,80	32,87	90,18
Přerov	43 994	58	796 560	3 535 000	2016	Ano	20 000 000	1,32	18,11	80,35
Znojmo	33 787	80	737 545	2 312 000	2015	Ano	15 590 000	2,37	21,83	68,43
Mladá Boleslav	44 199	103	1 670 000	2 910 000	2016	Ne	35 000 000	2,33	37,78	65,84
Prostějov	43 975	53	740 000	2 800 000	2014	Ano	19 000 000	1,21	16,83	63,67
Vsetín	26 394	55	605 000	1 660 000	2009	Ne	13 000 000	2,08	22,92	62,89
Trutnov	30 812	59	472 992	1 781 481	2016	Ne	9 118 520	1,91	15,35	57,82
Břeclav	24 941	40	648 000	1 380 000	2016	Ano	17 700 000	1,60	25,98	55,33
Česká Lípa	37 158	98	1 113 945	2 046 398	2016	Ano	33 643 585	2,64	29,98	55,07
UH + StM + K: dnes včetně příměstských l *	37 677	55	1 199 000	2 070 000	2016	Ano	17 857 870	2,52	23,78	54,94
Kolín	30 995	78	736 966	1 549 862	2015	Ne	4 276 000	1,27	12,47	37,54
UH + St. Město + Kurnovské dny	37 677	48	470 000	1 414 472	2016	Ano	12 100 000	2,19	14,42	32,10
Chrab	32 394	71	467 000	1 040 000	2014	Ano	11 620 000	2,45	15,77	27,17
Vlašské Meziříčí	22 449	55	354 000	610 000	2016	Ne	6 330 000	1,51	9,65	21,53
Písek	29 838	45	288 000	642 497	2016	Ne	12 306 600	2,17	14,60	19,49
Orlová	29 524	64	430 977	575 482	2015	Ano	35 000 000	1,80	36,36	29,20
UH + StM + K: optimistická varianta	37 677	68	1 370 000	1 100 000	Ano	Ano	11 000 000	1,80	21,23	
UH + StM + K: realistická varianta	37 677	59	800 000	1 100 000	Ano	Ano	11 000 000	1,57		

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

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

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

Další aspekty veřejné dopravy



Pravidlo:
Nezavádět dočasné propagační linky, které nebudou později systémově realizovatelné!

- Jednotný brand + propagace
- Reformované linkové vedení MHD
- Tarifní logika: zóna MHD + zbytek jako dosud (zóna MHD i na příměstských linkách)
- Časová přestupní jízdenka pro všechny cesty MHD (60 min) místo dosud základní nepřestupní
- Zavedení celodenní zvýhodněné jízdenky
- Zachování ceny jízdného u bezhotovostních plateb, zvýšení ceny jízdného u hotovostních na cca 13 Kč za přestupní jízdenku s hodinovou platností
- Zrychlení odbavování v autobusech platebními kartami
- Změna značení příměstských autobusů a železnice, ale bez větších změn (viz dva samostatné dokumenty)
- Jednoduché uznávání jízdenek MHD na železnici v souměstí
- Nový standard vybavení zastávek, který ale nebude v rozporu s budoucím IDS (viz samostatný dokument)

Poznámka: Kromě popsaných opatření v železniční dopravě musí Uherské Hradiště usilovat o přejmenování zastávky *Věsky* na *Uherské Hradiště-Věsky*.

Standard zastávek Slovácké dopravy

- U stávajících nástupních ploch levná a rychlá úprava stávajících označků jejich přelepením a rozšířením plochy pro tištěné informace
- Jízdní řády městských linek v městské podobě s vypsanými odjezdy pouze z aktuální zastávky
- QR kódy z odkazem na aktuální odjezdy spojů včetně zpoždění (systém již dnes technicky funguje, jen o něm málokdo ví)
- Postupná obměna označků zastávek a dalších prvků informačního a orientačního systému v souladu se zároveň vznikajícím standardem městského informačního systému i připravovaným standardem „IDS ZK”
- Všechny volné plochy budou využity k propagaci veřejné dopravy
- Na všechny železniční stanice/zastávky ve Slovácké dopravě přidání informační tabule o systému
- Podrobněji v samostatném dokumentu vytvořeném pro Útvar městského architekta



příklad samostatného
informačního nosiče

obrázek: © mmcité

Spuštění „IDS ZK“



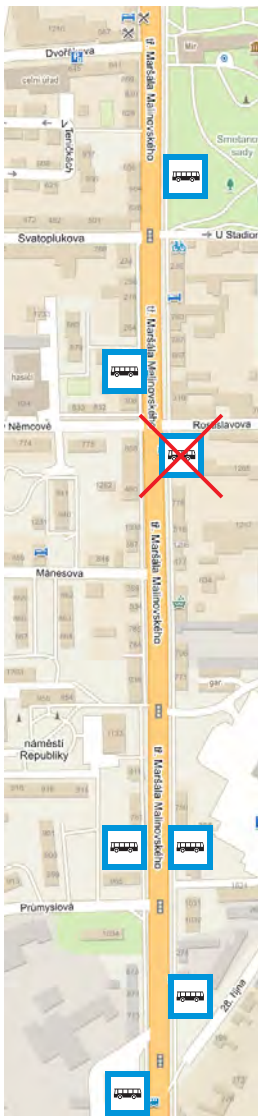
- Plynulý přechod ze Slovácké dopravy
- Plnohodnotný integrovaný dopravní špičkové kvality
- Pouze časově-zónový tarif
- Téměř vymýcení hotovosti
- Dokonalé návaznosti mezi druhy dopravy
- Brand, který zároveň respektuje vizuální styly zapojených měst
- Právě vzniká kompletní koncepce v režii Zlínského kraje

Opatření po spuštění „IDS ZK“

- Spojení celého regionu se světem (před touto etapou prioritou vybudování kvalitního spojení celého souměstí se světem): transformace příměstské autobusové dopravy na průjezdnou (vznik severo-j jižního koridoru příměstské dopravy s vysokou frekvencí spojů v rámci souměstí) s napojením na železnici: nadřazené síti veřejné dopravy
- Zapojení nových oblastí do MHD: bývalá nemocnice, nový development v Mařaticích
- Přímé regionální vlaky z centra do Zlína v elektrické trakci
- Rozvoj park and ride (zvýhodněná jízdenka integrovaného dopravního systému Zlínského kraje odměnou za využití záchytných parkovišť) – lokality s největším potenciálem: železniční stanice ve Starém Městě, Jarošov, Kunovice s návazností na koridor příměstské dopravy a železnici, oblast autobusového nádraží, oblast železniční stanice Uherské Hradiště
- Vznik parkovišť K+R (kiss and ride) pro krátkodobé zastavení automobilu ve významných přestupních uzlech veřejné dopravy
- Přeprava jízdních kol přímo v autobusech a rozvoj bike and ride: možnost bezpečného zaparkování kola v oblastech u vyústění příměstských cyklostezek do sítě MHD a na nejméně frekventovanějších zastávkách MHD i v přestupních uzlech
- Pokročilá telematika, web systému, neustále aktuální data v Google mapách
- Rozvoj minibusové dopravy v historickém jádru Uherského Hradiště a v oblasti kolem ulice Vinohradské
- Transformace linky H9 na kunovickou centrální minibusovou linku
- Preference veřejné dopravy na křižovatkách a obecně v silničním provozu (vyhrazené pruhy, ovládání semaforů, ...), ideálně ve spolupráci s organizací ROPID; mezi problematická místa s potenciálem pro zavedení preference veřejné dopravy dnes patří zejména křižovatka na náměstí Svobody v Kunovicích, oblast nájezdu na silnici I/50 v Kunovicích, křižovatka v ulici Sokolovské v oblasti náměstí Míru, křižovatka ulic Stojanova/Jiřího z Poděbrad, křižovatka ulic Svatováclavská/Jiřího z Poděbrad, křižovatka Svatojiřského nábřeží a Velehradské třídy a křižovatka ulic Hradištská/Východní.
- Kompletní přebudování všech zastávek veřejné dopravy na bezbariérově přístupné

— Dobudování dalších zastávek:

- Uherské Hradiště, Rybárny
- Uherské Hradiště, Mařatice, ZŠ Větrná (přidání druhého směru)
- Uherské Hradiště, Mařatice, Purkyňova (přesun blíže centru)
- Uherské Hradiště, Náměstí Republiky (na Malinovského, náhrada za zrušený směr B. Němcové do centra)
- Kunovice, Hliněná
- Kunovice, Na Bělince (přidání protilehlých zastávek ke stávajícím dvěma)
- Zastávky pro rozvinutou minibusovou dopravu
- Potenciální protilehlá zastávka k zastávce Uherské Hradiště, Smetanovy sady
- Uherské Hradiště, Točna v ulici Průmyslová (v kombinaci s využitím nově vzniklých silničních spojení v této ulici)



Méně specifické vize kolem roku 2030 a dále

- 100% bezemisní veřejná doprava:
elektrická železnice & parciální trolejbusy nebo jiná forma elektrobusů
viz studie DSZO nebo aktuálně prováděný (a slibný) experiment v Praze
- Sledování trendů autonomních vozidel a případné spuštění systému
s nimi