

# **Analýza dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska**

Michaela Hermanová

---

Bakalářská práce  
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michaela Hermanová**  
Osobní číslo: **M110081**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a ekonomika**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Analýza dopravní obslužnosti regionu  
Uherskohradištska**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Uvedte základní pojmy včetně rešerše literární práce.
- Představte legislativní oporu tématu.

#### II. Praktická část

- Zpracujte analýzu dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska.
- Realizujte dotazníkové šetření mezi uživateli veřejné dopravy vybraného území.
- Navrhněte projekt orientovaný na zvýšení dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska.

### Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS and Brian SLACK. *The geography of transport systems*. 2nd ed. London: Routledge, 2009, 352 p. ISBN 978-0-415-48323-0.

SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy II*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004, 121 s. ISBN 80-248-0710-6.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 16. února 2015  
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2015

Ve Zlíně dne 16. února 2015

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

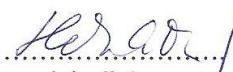
### Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

1. že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 5.5.2015

  
.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Tato práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska. Práce je rozdělena do dvou částí. Na začátku si stanovíme cíle a metody. Teoretická část popisuje základní pojmy dopravní obslužnosti, literární rešerši dopravních pojmů a základní legislativu České republiky. V praktické části je charakterizován region Uherskohradištsko a je provedena analýza současného stavu dopravní obslužnosti, zaměřena hlavně na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní, cyklistickou, městskou a příměstskou dopravu. Dále obsahuje dotazníkové šetření týkající se dopravní obslužnosti. SWOT analýza obsahuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. V závěru práce je navrženo opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska.

Klíčová slova: dopravní obslužnost, městská hromadná doprava, silniční doprava, železniční doprava, vodní doprava, letecká doprava, region Uherskohradištsko.

## **ABSTRACT**

Bachelor thesis deals with analysis of the transport services in the region of Uherskohradištsko. It is divided into two main parts. At the beginning, we set objectives and methods of work. The theoretical section describes basic terms of transport services, summary of transport concepts and basic laws of the Czech Republic in relation to individual means of transport. In practical part is characterized region of Uherskohradištsko and performed analysis of present condition of transport services, focused mainly on road, rail, air, water, cycling and urban and suburban transport. The work also includes a survey about transport services. A SWOT analysis contains strengths and weaknesses, opportunities and threats. At the end of thesis are suggested measures to improve transport services in the region of Uherskohradištsko.

Keywords: transporting services, urban mass transport, road transport, rail transport, water transport, air transport, Uherskohradištsko region.

Ráda bych poděkovala panu doc. RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, velmi cenné rady a připomínky a pomoc při tvorbě bakalářské práce.

Také bych ráda poděkovala paní Ing. Daně Zapletalové z Odboru dopravy v Uherském Hradišti za její vstřícnost a poskytnuté informace.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu během celého studia.

”

Tempora mutantur et nos mutamur in illis.

”

”

Časy se mění a my se měníme s nimi (v nich).

”

(Cicero)

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
1.1 ANALÝZA .....	10
1.2 DOTAZNÍK.....	10
1.3 SWOT ANALÝZA .....	11
1.4 SEKUNDÁRNÍ DATA .....	11
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>13</b>
<b>2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA-ZÁKLADNÍ POJMY</b> .....	<b>14</b>
2.1 DEFINICE REGIONU .....	15
2.2 ROP STŘEDNÍ MORAVA .....	15
2.3 DRUHY DOPRAVY .....	16
2.4 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	16
2.5 VODNÍ DOPRAVA .....	18
2.5.1 Vnitrozemská vodní přeprava .....	18
2.5.2 Námořní osobní přeprava .....	19
2.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	19
2.6.1 Koridory .....	19
2.7 LETECKÁ DOPRAVA .....	20
2.7.1 Pravidelná přeprava.....	21
2.7.2 Charterová přeprava .....	21
2.7.3 Všeobecné letectví .....	21
<b>3 MĚSTSKÁ DOPRAVA</b> .....	<b>22</b>
3.1.1 Dopravní prostředky: .....	22
3.1.2 Organizace městské dopravy.....	23
<b>4 LEGISLATIVNÍ OPORA V OBLASTI DOPRAVY</b> .....	<b>24</b>
4.1 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	24
4.2 VODNÍ DOPRAVA .....	24
4.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	24
4.4 LETECKÁ DOPRAVA .....	25
4.5 GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	25
4.6 BÍLÁ KNIHA .....	26
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>27</b>
<b>5 CHARAKTERISTIKA REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA</b> .....	<b>28</b>
5.1 ZLÍNSKÝ KRAJ .....	28
5.2 OKRES UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....	29
5.2.1 Ekonomická situace .....	30
5.2.2 Nejvýznamnější zaměstnavatelé .....	30
<b>6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU</b> .....	<b>33</b>
6.1 SILNIČNÍ DOPRAVA .....	33
6.1.1 Hodnocení stavu vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji k 30. 9. 2014.....	33

6.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA .....	35
6.2.1	Vozový park .....	36
6.3	VODNÍ DOPRAVA .....	36
6.3.1	Ceník provozu Spytihněv .....	37
6.4	LETECKÁ DOPRAVA .....	37
6.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	37
6.5.1	Cyklopruhy na ulici Stará Tenice.....	38
6.5.2	Půjčovna kol Uherské Hradiště.....	38
6.6	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	38
6.6.1	Přestupní jízdenka pro MHD .....	39
6.6.2	Vozový park ČSAD Uherské Hradiště .....	39
6.6.3	Linky MHD .....	40
6.7	PŘEPRAVA OSOB S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM.....	41
6.7.1	Autobusová doprava.....	41
6.7.2	Vlaková doprava .....	41
6.8	TAXISLUŽBA .....	41
6.9	DOPRAVA V KLIDU .....	42
6.10	ZMĚNY V PARKOVÁNÍ .....	42
<b>7</b>	<b>DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ .....</b>	<b>44</b>
<b>8</b>	<b>SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>50</b>
8.1	SILNÉ STRÁNKY .....	50
8.2	SLABÉ STRÁNKY .....	50
8.3	PŘÍLEŽITOSTI.....	50
8.4	OHROŽENÍ .....	51
<b>9</b>	<b>KATALOG PROJEKTŮ - NÁVRHOVÉ OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA .....</b>	<b>52</b>
9.1	NÁVRH NOČNÍ LINKY .....	52
9.1.1	Financování veřejné dopravy .....	52
9.2	ZAVEDENÍ AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY U VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ .....	53
9.2.1	Financování nové zastávky .....	53
9.3	PROPAGACE.....	54
9.3.1	Vyjádření ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. ....	54
9.4	IDS .....	55
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>56</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>58</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>63</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>65</b>



## ÚVOD

Doprava je pro společnost velmi důležitá a patří mezi velmi rychle se rozvíjející sektor. Dříve jediným možným způsobem dopravy byla chůze nebo využití zvířat k jízdě. V dnešní době je velký nárůst hlavně osobní automobilové dopravy, autobusové dopravy a vlakové dopravy. K modernímu, ekologickému a i zdravému způsobu dopravy slouží cyklistická doprava, která se stává velmi oblíbenou. K cestování a turistice se využívá letecká a vodní doprava. Pomocí různých způsobů dopravy se lidé mohou dostat do práce, do škol, do zdravotnických zařízení, za zábavou, za kulturou, za nákupy, za turistikou či k dalším aktivitám, patřícím k běžnému životu. Rozvoj dopravy s sebou přináší i rozvoj cest a území, kterým cesty vedou a také obměnu dopravních prostředků. Silnice se rozšiřují na více jízdnicích pruhů, pro plynulost dopravy na sebe navazují semaforey a také křižovatky se stávají přehlednějšími a bezpečnějšími. Většina vlakových nádraží jsou modernizovaná, jsou bezbariérová a vozový park je pohodlnější. U autobusové dopravy můžeme také spatřit velkou obměnu vozového parku, autobusy jsou stále modernější a poskytují cestujícím příjemné prostředí, v autobusech nalezneme místo pro handicapované osoby a také místo pro maminky s kočárky. Při volbě dopravního prostředku jsou cestující ovlivňováni rychlostí, časem, kvalitou a také cenou.

Předmětem této bakalářské práce je analýza dopravní obslužnosti regionu Uherskohradištska. Práce se dělí na dvě části a to na teoretickou část a praktickou část. V teoretické části uvedu co nejvíce základních pojmů souvisejících s dopravní problematikou, dále jednotlivé členění dopravy a také nejdůležitější legislativní oporu tématu. V praktické části představím region Uherskohradištsko, jeho ekonomickou situaci a nejvýznamnější zaměstnavatele. Pak se zaměřím na analýzu současného stavu, kdy u každého způsobu dopravy uvedu charakteristiku na tento region. Dalším krokem bude vyhodnocení dotazníkového šetření. Dále v analýze SWOT uvedu jaké silné stránky a příležitosti přináší doprava v tomto regionu a na druhé straně jaké slabé stránky a hrozby mohou být pro tento region nežádoucí. V poslední části uvedu návrhové opatření, kde budou taková opatření, která by vedla k přínosu v oblasti dopravy a potřeb cestujících.

V práci se hlavně zaměřím na dopravu v aglomeraci Staré Město - Uherské Hradiště - Kunovice.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je analyzovat dopravní obslužnost regionu Uherskohradištska a navrhnout opatření, která mohou vést ke zlepšení dopravní obslužnosti. Teoretická část popisuje základní pojmy, které budou navazovat na vypracování praktické části mé bakalářské práce. Pro sběr informací jsem si zvolila metodu dotazníkového šetření, dále v práci využiji sekundární data a závěr mé práce vyhodnotím metodou SWOT. V této práci je nezbytné využívat sekundární data, hlavně dat ČSÚ a dalších institucí.

### 1.1 Analýza

Představuje činnost, při které se kousek po kousku shromážděné informace pocházející z různých zdrojů sestavují tak, aby představovaly určitý model a tím dávaly informacím smysl. Bez analýzy zůstává informace jako jednou z mnoha. Teprve dalším zkoumáním se rozvíjí myšlenky a osnovy, které se stávají základem úsudku. (Opat, 2005, s. 21)

### 1.2 Dotazník

Dotazník představuje přehledový nástroj. Zahrnuje sérii otázek, určených k získání zpětné vazby o dojmech či o problémech, které respondenti pociťují. Existují tři přístupy ke strukturování položek dotazníku: uzavřené otázky, otevřené otázky a otázky se stupnicí.

Uzavřené otázky od respondenta vyžadují vybrat si ze seznamu nabídnutých odpovědí. Všechny možné odpovědi musí splňovat vyčerpávající výběr. Hlavní výhodou uzavřených otázek je rychlé a přesné kódování odpovědí.

Otevřené otázky naopak vyžadují od respondenta odpověď vlastními slovy. Tím, že respondent nemá výběr, má možnost jakékoliv odpovědi. Zpracování dotazníku je pak komplikovanější a časově náročnější.

Otázky se stupnicí měří stupeň názoru respondenta daného pojmu. Od respondentů je vyžadováno označení míry souhlasu či nesouhlasu.

Tazatel se musí vyhnout otázkám, které mohou podnítit k irelevantní odpovědi a které mohou být špatně pochopeny. (Clemente, 2004, s. 45)

### 1.3 SWOT analýza

SWOT analýza je moderní metodou běžně používanou v oblasti stání správy a územní samosprávy. Tato metoda spočívá v odhalení a současně vzájemného porovnání vnitřních silných stránek a slabých stránek zkoumaného objektu, možností a hrozeb.

Smyslem této metody je přijmout silné stránky, které mohou posloužit k realizaci budoucích příhodných možností a na druhé straně odstranění, nebo omezení slabých stránek, čímž se minimalizuje dopad hrozeb.

Pro prvotní zpracování postačují silné a slabé stránky, na které následně navazuje formulování cílů a priorit. U slabých stránek je nezbytné analyzovat jejich příčiny, pochopit příslušné disparity a stanovit zda jsou trvalého či jen dočasného charakteru. (Wokoun, 2008, s. 185)

Pojmenování předností a slabín se formuluje jednoduše a objektivně. Hlavním úkolem analýzy je tedy posoudit současnou a očekávanou budoucí situaci, stanovit směr budoucího rozvoje a k tomu mít vhodně prostředky pro dosažení stanoveného cíle.

SWOT analýza je zkratka z anglických slov Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats, což znamená síla (silná stránka) – slabost (slabá stránka), které značí vnitřní stránky a příhodnost (možnost) – ohrožení (hrozba), které značí vnější stránky. (Wokoun, 2008, s. 176)

### 1.4 Sekundární data

Sekundární data jsou závislá na komplexnosti a kvalitě, rozdílnosti zdrojů dat a stupni zpracování dat. Pro analýzu sekundárních dat je nejvýhodnější, je-li k dispozici záznam původních primárních dat. Primární data souvisí s typem výzkumu od stolu (desk research) a sekundární data souvisí s výzkumem terénním (field research). Výzkum od stolu pracuje v oboru sekundárních dat. V tomto výzkumu jsou data zajišťována ze zdrojů, které mají původ ve způsobech uchování informací. Příkladem výzkumu od stolu jsou dostupné databáze (knihovny, Internet apod.), státní statistika a soukromé orgány a instituce. Výzkum terénní pracuje v oboru primárních dat. Pro výzkum terénní jsou velmi důležité ekonomické a organizační složky. Výzkum od stolu je součástí přípravné etapy a výzkum terénní je etapou realizační. (Surynek, 2001, s. 24)

Dotazníkem oslovím co nejvíce respondentů, předpokládám alespoň 100 účastníků dotazníkového průzkumu. Pro rychlé a přístupné dotazování jsem si zvolila formu elektronického dotazníku pomocí Google Docs. Nabídnu několik uzavřených otázek a také nabídnu prostor pro vyjádření vlastního názoru, kde mohou respondenti uvést pozitiva či nedostatky, které pocítují.

Pomocí sekundárních dat zmíním co nejvíce aktuálních informací k danému tématu. Cílem je, aby data byla přehledná a srozumitelná. Ve SWOT analýze uvedu silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Všechny tyto metody budou podkladem pro formulaci návrhové části, kde se také objeví novinky v oblasti parkovného a přestupní jízdenky. Dotazník bude vyhodnocen pomocí grafů a z názorů respondentů udělám souhrn do tabulky. Závěrečná část praktické části bude zahrnovat návrhy na zlepšení obslužnosti.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA-ZÁKLADNÍ POJMY

Dopravou se rozumí činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů za použití různých dopravních prostředků a technologií. (Zelený, 2007, s. 20)

Podle Nováka (2011, s. 16) je doprava charakterizována jako pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě.

Doprava představuje jednu z nejdůležitějších lidských činností na celém světě. Je důležitou součástí ekonomiky a také hraje významnou roli v prostorových vztazích mezi územím. Vytváří cenné spojení mezi regiony a ekonomickými činnostmi, mezi lidmi a zbytkem světa. (Rodrigue, Comtois a Slack, 2010, s. 4.)

Dopravce můžeme chápat jako provozovatele, mnohdy vlastníka dopravních prostředků. Jedná se o subjekt, který realizuje vlastní přemísťovací činnost. (Novák, 2011, s. 17)

Dopravní obslužnost vychází z geografického a geopolitického členění příslušného území. Na dopravní obslužnost má vliv hospodářské postavení, ekonomická vyspělost a demografická struktura daného území. Zajištění dopravní obslužnosti patří k prioritám v oblasti dopravy. Hlavním cílem je podpořit veřejnou hromadnou dopravu osob jako konkurenceschopnou alternativu individuální automobilové dopravě. (Kleprlík, 2011, s. 114)

„Dopravní obslužnost - dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (Česko, 2010)

Dopravní obslužnost dělíme na:

- dopravní obslužnost kraje, kterou zajišťuje kraj ve svém územním obvodu veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou,
- dopravní obslužnost obce je zajišťována obcí ve svém územním obvodu veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou nad rámec dopravní obslužnosti kraje,
- dopravní obslužnost státu zajišťuje Ministerstvo dopravy ČR veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají neregionální nebo mezinárodní charakter. (Kleprlík, 2011, s. 115)

Příklady problémů, které mohou vyvstat organizací dopravní obslužnosti:

- návrh tras linek,
- vytvoření informačního systému,
- zajištění počtu a struktury dopravních prostředků,
- umístění, vybavení, označení a údržba zastávek,
- konstrukce jízdních řádů, včetně prostorové a časové návaznosti spojů,
- zmapování přepravní poptávky
- výběr a realizace vhodného odbavovacího systému
- a další.

Dopravní infrastruktura se rozumí soubor dopravních sítí, jejich vybavení, jež se na síti pohybují. (Zelený, 2007, s. 37)

Dopravní infrastruktura je základním předpokladem pro podnikání v dopravě a její rozvoj patří mezi základní povinnosti státu v oblasti dopravy. (Surovec, 2004, s. 12)

## 2.1 Definice regionu

Termín region, popř. rajón je velmi dlouho používán. Avšak neexistuje všeobecně přijatelná definice pojmu region, proto se můžeme setkat v různých regionálních pracích s různými definicemi. Základem koncepce regionu v geografii je rozdělení zemského povrchu na určité části jako jednoho z cílů geografického výzkumu. (Wokoun, 2008, s. 63)

## 2.2 ROP Střední Morava

ROP Střední Morava je klíčový vývojový dokument regionu soudržnosti Střední Morava, který se skládá z Olomouckého a Zlínského kraje. Na základě silných a slabých stránek regionu soudržnosti byly formulovány 4 prioritní osy. Tři prioritní osy jsou zaměřeny k přímému naplňování specifický cílů a čtvrtá osa představuje technickou pomoc.

Rozdělení ROP Střední Morava na prioritní osy:

1. Doprava (alokace 38,8 % finančních prostředků)
2. Integrovaný rozvoj a obnova regionu (alokace 39,4 % finančních prostředků)
3. Cestovní ruch (alokace 18,5 % finančních prostředků)
4. Technická pomoc (alokace 3,3 % finančních prostředků)

Cílem prioritní osy Doprava je zajistit efektivní, flexibilní a bezpečné dopravní infrastruktury a spolehlivé, integrované a kvalitní služby veřejné dopravy v regionu soudržnosti.

Pro splnění konkrétních cílů byly definovány 3 oblasti:

1. regionální dopravní infrastruktura,
2. veřejná doprava,
3. bezmotorová doprava. (RR RS STŘEDNÍ MORAVA, © 2001-2009)

### 2.3 Druhy dopravy

Existuje množství nejrozličnějších dělení a klasifikací dopravy. Lze dělit:

- podle druhu přepravovaného substrátu dělíme na dopravu nákladní, osobní a dopravu zprávy;
- podle prostředí, ve kterém je realizována dělíme na dopravu pozemní, podzemní, vodní, vzdušnou;
- podle použité dopravní cesty máme dopravu silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční, kosmickou aj.;
- podle vztahu dopravce a přepravce dělíme na dopravu veřejnou, neveřejnou, individuální;
- podle přepravní vzdálenosti můžeme dopravu označit jako lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální, aj. (Pastor a Tuzar, 2007, s. 15)

Podle Eislera členíme dopravní proces na železniční dopravu, silniční dopravu, leteckou dopravu a vodní dopravu. (2011, s. 24)

### 2.4 Silniční doprava

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“ (Česko, 1994)

Tato doprava patří k nejmladším a k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům dopravy. Silniční doprava se uplatňuje jak v dopravě vnitrostátní, tak v dopravě mezinárodní a to díky schopnosti konkurovat pomocí rychlosti a operativnosti tzv. tradičním oborům dopravy.



Silný nárůst provozu na pozemních komunikacích s sebou přináší různé problémy, jako potřeba dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, správu a údržbu komunikací, růst nákladů na provoz, vzestup nehodovosti a také negativní dopady na životní prostředí. (Zelený, 2007, s. 172)

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti.“ (Česko, 1997)

Dělení pozemních komunikací podle dopravní důležitosti:

- Dálnice - dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.
- Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- Silnice I. třídy - silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.
- Silnice II. třídy - silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy.
- Silnice III. třídy- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
- Místní komunikace - místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní
- Účelové komunikace - účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (Česko, 1997)

Vlastníkem dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy je stát, vlastnické právo k těmto komunikacím vykonává Ministerstvo dopravy.

Vlastníkem silnic II. třídy a III. třídy jsou od 1. 10. 2001 kraje, na jejichž území se silnice nacházejí.

Vlastníkem místních komunikací je obec. Provoz a údržba jsou financovány z místních rozpočtů.

Vlastníkem účelových komunikací jsou příslušné právnické nebo fyzické osoby. (Zelený, 2007, s. 174)

## 2.5 Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Vodní doprava má stále svůj význam, přestože je stále méně významným oborem dopravní soustavy než doprava železniční nebo silniční. Vodní doprava nejméně zatěžuje životní prostředí. (Zelený, 2007, s. 213)

### 2.5.1 Vnitrozemská vodní přeprava

Vnitrozemská vodní přeprava, též říční, je zabezpečována vodním hospodářstvím v rámci vodohospodářské soustavy. Vybudování sítě vodních cest a zabezpečení jejich splavnosti je klíčovou oblastí. Tato oblast zahrnuje úpravu toků, regulaci toků, hatě, přehrady, nádrže, vodní elektrárny, plavební komory, průplavy a jiné základní vodohospodářské stavby. Vnitrozemská vodní přeprava se vyznačuje nižší dopravní rychlostí, nižší potřebou tažné síly, zároveň i nižší spotřebou pohonných hmot, nižším znečišťováním životního prostředí a závislostí sítě vnitrozemských vodních cest na konfiguraci území a tím i její menší rozsah a hustota. Celkově má tato přeprava nižší náklady na přepravu ve srovnání s jinými obory dopravy. (Zelený, 2007, s. 213)

Říční doprava se k přepravě osob využívá hlavně v hospodářsky méně rozvinutých zemích, které nedisponují moderní dopravní infrastrukturou. Naopak ve vyspělých zemích slouží říční doprava jako doprava rekreační, kdy mohou cestující poznávat určité území. Speciﬁckou oblastí jsou Benátky, kde vodní doprava plní funkci městské hromadné dopravy. (Zelený, 2007, s. 214)

Rozlišujeme tři základní kategorie lodí, které se využívají v osobní přepravě:

- osobní lodi pro dálkovou plavbu, zajišťující turisticko-rekreační zájezdy
- osobní lodi pro místní a příměstskou plavbu, zajišťující pravidelné plavby a kratší výletní plavby
- osobní lodi pro vnitroměstskou plavbu, doplňující systém městské hromadné dopravy (Zelený, 2007, s. 214)

### 2.5.2 Námořní osobní přeprava

Námořní přeprava spolu s leteckou dopravou zajišťuje přepravu osob a nákladů mezi kontinenty. Převážně je námořní přeprava přepravou zboží.

Podle provozního zařazení plavidel lze námořní dopravu rozdělit na:

- liniovou – provozovanou pravidelně na určité trase
- trampovou – uskutečňovanou na základě jednotlivých objednávek

V civilní námořní dopravě jsou nejvýznamnější plavidla zařazení do skupiny obchodní lodě a ty dělíme na osobní (přeprava cestujících), nákladní (přeprava zboží) a smíšené (přeprava zboží i osob). (Zelený, 2007, s. 224)

Mezi významnou součástí námořní dopravy patří trajekty, které nahrazují spojení v mořských úžinách, mezi ostrovy či blízkými kontinenty. Přepravují automobily, vlaky i cestující. (Zelený, 2007, s. 226)

## 2.6 Železniční doprava

V České republice je vysoká hustota železniční sítě, kde je zajišťována doprava osob na železniční síti o délce 9500 km. (SŽDC, © 2009-2012)

Železniční doprava patří k nejvýznamnějším dopravním oborům. Provoz této tradiční dopravy je rychlý a pravidelný, zároveň je spolehlivý a dochvilný. Velkou roli hraje v regionech s velkou koncentrací obyvatelstva. (Zelený, 2007, s. 120)

Podle hustoty železniční sítě rozlišujeme tři základní stupně:

- velmi hustá síť – např. v západní a střední Evropě
- řidší síť – např. v rozsáhlých a méně osídlených oblastech Ruska, USA a Kanady
- řídká a málo výkonná síť – např. v řadě afrických a asijských zemí, kde spojuje vnitrozemí s přístavy (Zelený, 2007, s. 122)

### 2.6.1 Koridory

Jak uvádí Zelený (2007, s. 155), k hlavním cílům modernizace tranzitních koridorů patří zkrácení cestovní doby, zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a také zlepšení pohodlí cestujících.

- I. koridor: (Dresden) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav - dále větvený ve směru Bratislava, Wien

- II. koridor: (Wien) – Břeclav – Přerov – Ostrava – (Katowice) s větví Přerov – Olomouc - Česká Třebová
- III. koridor: (Nurnberg/Munchen) – Cheb – Plzeň – Praha – Přerov – Ostrava (Čadca – Žilina)
- IV. koridor: (Německo) – Ústí nad Labem – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště (Linz)

## 2.7 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji rostoucích odvětví dopravy. Velkým pozitivem je zde spolehlivost a bezpečnost. Nárůst intenzity letového provozu je důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality i rozsahu nabízených služeb. (Zelený, 2007, s. 229)

Wokoun ve Sborníku referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji uvádí, že dominantní postavení má letiště Praha-Ruzyně, mezi další letiště s mezinárodním významem patří Brno, Karlovy Vary, Pardubice a Kunovice (2005, s. 11)

Činnost spojená s používáním letadel lze klasifikovat do tří oblastí:

- komerční letectví,
- vojenské letectví,
- všeobecné letectví. (Zelený, 2007, s. 230)

Aby mohla letecká doprava spojovat města s celým světem, musí existovat vhodná letiště. Letiště také disponují celou řadou objektů a zařízení, která umožňují existenci nejrůznějších doplňkových služeb.

Služby, které letiště poskytují se dělí:

- Základní provozní služby, které zajišťují bezpečný provoz letadel a uživatelů letiště. Tyto služby zahrnují řízení letového provozu, meteorologické služby, telekomunikační služby, policie a celní služby, hasičské a zdravotnické služby a údržba letištních ploch a budov.
- Handlingové služby mohou být zabezpečovány leteckými společnostmi nebo specializovanými handlingovými společnostmi. Služby souvisí jak s odbavením samotných letadel na ploše (ramp handling), tak i zabezpečení odbavení cestujících a jejich zavazadel v terminálech (passenger handling).

- Komerční aktivity poskytují externí subjekty. Jedná se o restaurace, bary, obchody a další. (Zelený, 2007, s. 234)

### 2.7.1 Pravidelná přeprava

Zahrnuje lety provozované pravidelně mezi dvěma nebo více se opakujícími body na pravidelných linkách leteckého dopravce, většinou podle publikovaného letového řádu. Tyto lety tvoří identifikovatelný a systematický sled. Z pohledu objednatele se jedná o rezervaci, vystavení a prodej míst. (Zelený, 2007, s. 247)

### 2.7.2 Charterová přeprava

Tuto přepravu si lze vysvětlit jako přepravu nepravidelnou. Charterové lety mají daný letový řád, který je vytvořený na základě potřeby. V nepravidelné dopravě se objednává zpravidla celý dopravní prostředek a cenu letenky tak stanoví objednavatel. Případy charterového letu nastanou tehdy, pokud celou kapacitu letadla koupí jedna cestovní kancelář, nebo letecký dopravce prodá kapacitu letadla více cestovním kancelářím nebo letecký dopravce prodá na pravidelné lince pevnou kapacitu na určité období či data, která se periodicky opakují. (Zelený, 2007, s. 253)

### 2.7.3 Všeobecné letectví

Jedná se o letecké aktivity, které nezahrnují komerční leteckou dopravu. Specifikem je nepravidelný charakter služeb, poskytovaný operátory. Typickým rysem operátorů je outsourcing spojený s provozem letadla. Všeobecné letectví z hlediska povahy výkonu rozdělujeme:

- Komerční výkony, které zahrnují letecké taxi, vyhlídkové lety, reklamní lety, záchranné lety a jiné komerční lety.
- Nekomerční výkony, které zahrnují soukromé lety, vládní a vojenské lety, instruktážní lety a jiné nekomerční lety. (Zelený, 2007, s. 254)

### 3 MĚSTSKÁ DOPRAVA

Důsledkem zrychlování vývoje techniky je růst velikosti měst, jejich hospodářského, společenského a politického významu a také ve zvyšování počtu obyvatel. Rozloha velkých měst se stále zvětšuje. Může se stát, že dojde ke sblížení měst stejného významu a velikosti, kdy si města sice zachovají svoji subjektivitu, ale propojení po stránce hospodářské a společenské je nesporné. Sblížením měst dochází k městské aglomeraci, tzv. megapolis, kde je každodenní přesun obyvatel nutný a kde individuální doprava s ohledem na kapacitu komunikací a parkovišť je stále více obtížná. (Hudeček, 2002, s. 80)

Parametry určující použití dopravních prostředků ve městech:

- počet obyvatel,
- rozloha města a geografické podmínky jeho polohy,
- správní a společenský význam,
- průmyslový význam,
- historický význam. (Hudeček, 2002, s. 81)

#### 3.1.1 Dopravní prostředky:

Osobní automobily – velkou nevýhodou je jejich neúnosný počet na množství přepravovaných osob a také zátěž pro životní prostředí. Naopak výhodou je operativnost.

Autobusy – jedná se o nezávislá silniční vozidla pro přepravu více osob a příslušných zavazadel. V malých městech se využívají jako hlavní prostředek hromadné dopravy, ve větších městech jsou využívány jako doplnění sítí jiných dopravních prostředků.

Rychlodráhy – výhodou je nezávislost na silničním provozu, možnost vyšší rychlosti a tím i dosažení kvalitativně vyšší úrovně přepravy osob. (Hudeček, 2002, s. 81)

„Taxislužba je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče; přepravní služby taxislužbou se nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby.“ (Česko, 1994)

Cyklistická doprava – nedílná součást dopravního systému. Pozitivem je bezhlučnost a nulové emise, finanční a prostorová nenáročnost. Cyklistiku lze rozdělit na dvě hlavní skupiny:

- cyklistika jako forma dopravy, kdy jízdní kolo nabízí značnou flexibilitu v městském prostředí, částečně řeší i dopravné obsluhu v regionech.
- rekreační cyklistika neboli cykloturistika, která je ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času, obohacuje turistické zážitky a minimalizuje zátěž pro životní prostředí. (Zelený, 2007, s. 284)

### 3.1.2 Organizace městské dopravy

Zastávky – nástupní a výstupní místa pro cestující. Označení, vybavení a umístění je stanoveno normou a musí splňovat předpisy pro provoz příslušného druhu dopravy.

Jízdní řády – informace o příjezdech a odjezdech dopravních prostředků na příslušné lince. Podkladem pro sestavení jízdního řádu je časové zatížení linky, místní zatížení jednotlivých stanic, sezónní vlivy a koordinace s dalšími druhy dopravy.

Systém cen – tzv. tarif, který dává cestujícím informace o způsobech placení jízdného, možnostech slev, o prodeji jízdenek, způsobu kontroly a postizích při nezaplacení. (Hudeček, 2002, s. 83)

„Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“ (Česko, 1994)

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. (KOVED) je obchodní společnost, která se zabývá činností zaměřenou na koordinaci veřejné dopravy na území Zlínského kraje a také na realizaci dopravních zájmů Zlínského kraje a jeho občanů, tj. zajištění maximálního uspokojení přepravních potřeb při kontrolovatelném využití přiměřených dotací.

(Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, © 2011)

## 4 LEGISLATIVNÍ OPORA V OBLASTI DOPRAVY

Tato kapitola se zabývá vybranými zákony, které zahrnují dopravu obecně a dále zákony, které specifikují konkrétní druhy dopravy. Uvedla jsem podle mého názoru ty nejdůležitější zákony.

### 4.1 Silniční doprava

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon upravuje:

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,
  - b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
  - c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
  - d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
  - e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. (Česko, 1994)
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
  - Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
  - Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
  - Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

### 4.2 Vodní doprava

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě (ve znění r. 2011) (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

### 4.3 Železniční doprava

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Tento zákon upravuje:



- a) podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách,
- b) podmínky pro provozování drah, provozování drážní dopravy,
- c) výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. (Česko, 1994)
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Tento zákon upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. (Česko, 2010)

- Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

#### 4.4 Letecká doprava

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. (Česko, Ministerstvo dopravy, 2006)

#### 4.5 Generel dopravy Zlínského kraje

Generel dopravy Zlínského kraje lze vyjádřit jako jeden z územně plánovacích podkladů. Jedná se o základní rozvojový dokument odvětví dopravy zpracováváný v návaznosti na platnou územně plánovací dokumentaci. Cílem je návrh hlavních směrů rozvoje dopravního systému jako celku, definování prostorových nároků jednotlivých druhů dopravy, návrh postupu realizace a stanovení priorit rozvoje. GD je definován pro dlouhodobý výhled 15 až 20 let a také slouží pro strategická rozhodování o rozvoji dopravní infrastruktury. GD je zpracováván do dvou základních etap:

- základní fáze zpracování,
- návrh řešení. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2009)

## 4.6 Bílá kniha

Evropská komise v březnu 2011 přijala komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, který zlepší mobilitu, odstraní se největší bariéry v klíčových oblastech (spotřeba pohonných hmot, zaměstnanost). Tyto návrhy zásadně sníží závislost Evropy na dovozu ropy a do roku 2050 by mělo dojít ke snížení emisí uhlíku v dopravě o 60 %. Proto podtitul Bílé knihy - „konkurenceschopný efektivní dopravní systém“. (TRANSFORuM, © 2013)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 CHARAKTERISTIKA REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA

### 5.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj vznikl k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které patřily k Jihomoravskému kraji, a okresu Vsetín, který spadl do Severomoravského kraje. (Český statistický úřad, © 2014)



Obrázek 1: Mapa Zlínského kraje (Český statistický úřad, © 2014)

Zlínský kraj je jedním ze 14 územně samosprávných celků České republiky. Kraj je svou rozlohou 3 963 km<sup>2</sup> čtvrtým nejmenším krajem České republiky.

Kraj má členitý, převážně kopcovitý charakter, tvořený pahorkatinami a vrchovinami. Nacházejí se zde dvě chráněné krajinné oblasti: Beskydy a Bílé Karpaty. Největším a nejvýznamnějším vodním tokem je řeka Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. (Zlínský kraj, ©2014)

## 5.2 Okres Uherské Hradiště

Okres Uherské Hradiště se nachází v jihozápadní části Zlínského kraje a sousedí se dvěma dalšími okresy Zlínského kraje – na severozápadě s kroměřížským a na severovýchodě se zlínským. Jihovýchodní hranice okresu je součástí hranice mezi Českou a Slovenskou republikou. Na jihozápadě je sousedem okres Hodonín, patřící do Jihomoravského kraje. Rozlohou 991 km<sup>2</sup> je druhým nejmenším okresem Zlínského kraje.

Územím prochází mezinárodní železniční trať a 525 km silnic, z toho je 49,9 % silnic I. a II. třídy. Není zde dálniční ani rychlostní komunikace. Lodní doprava po zrekonstruovaném Baťově plavebním kanále slouží v současnosti zejména vodní turistice. Seznam obcí okresu Uherské Hradiště s počty obyvatel naleznete v příloze P I.

(Český statistický úřad, © 2014)



Obrázek 2: Mapa okresů (Český statistický úřad, © 2014)

Uherskohradištsko patří k velmi chudým oblastem na nerostné suroviny. Těží se zde pouze šterkopísky, cihlářské hlíny a kámen. Ve východní části okresu se nachází minerální vody. Sírné vody jsou na celém okrese, ale pouze v Ostrožské Nové Vsi jsou využívány k léčbě pohybového ústrojí a kožních chorob. Nížinná oblast kolem řeky Moravy je vhodná pro pěstování obilí, kukuřice, cukrovky, ovoce a zeleniny, nalezneme zde také ovocné sady a rozsáhlé vinice.

Uherskohradištsko je nazýváno krajem slunce a vína, je známé svou pohostinností, dochovanými lidovými tradicemi a také významnými kulturně – historickými památkami. Za

nejvýznamnější kulturně - historickou památku je považována církevní stavba na Velehradě, která je poutním místem, spojeným s příchodem slovanských věrozvěstů Cyrila a Metoděje na Moravu. Bohaté dějiny tohoto území připomíná hrad Buchlov, barokní zámek v Buchlovicích a Památník Velké Moravy ve Starém Městě, který dokládá kulturu Velkomoravské říše. Za návštěvu také stojí Slovácké letecké muzeum v Kunovicích. Dochovanými lidovými tradicemi jsou například Fašank ve Strání, Jízda Králů ve Vlčnově nebo Kopaničářské slavnosti ve Starém Hrozenkově. Malebné okolí Baťova kanálu umožňuje návštěvníkům poznat udržovaná cyklostezka a letní i zimní rekreaci nabízí území pod hřebenem Bílých Karpat. (Český statistický úřad, 2014)

### 5.2.1 Ekonomická situace

Podle údajů sčítání lidu z roku 2011 nejvíce ekonomicky aktivních obyvatel bylo a stále je zaměstnáno v průmyslu. Z 35,34 % osob pracujících v průmyslu jich nejvíce pracovalo ve strojírenství a ve zbrojařské výrobě. Silné zastoupení měly také podniky na výrobu potravin a zpracování ovoce a zeleniny. Zemědělství zaměstnává již jen 2,8 % ekonomicky aktivních osob. Větší podíl obyvatel pracuje v oblasti obchodu, stravování a ubytování, v sociální činnosti a ve stavebnictví. (Český statistický úřad, 2014)

### 5.2.2 Nejvýznamnější zaměstnavatelé

Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice představují významné průmyslové centrum jihovýchodní Moravy a Zlínského kraje. Další pracovní příležitosti v blízkém okolí představují Uherský Ostroh, Hluk a Buchlovice. Pracovní vyjížděky směřují především do sousedního Zlínského okresu. Zaměstnanci stavebních firem vyjíždějí do všech oblastí ČR.

Další velký zaměstnavatel je Nemocnice s poliklinikou, kterou zřizuje Zlínský kraj. A i proto je pro Uherskohradištsko důležitá regionální doprava, kterou zajišťuje ČSAD Uherské Hradiště, a.s. Podnik zajišťuje městskou hromadnou dopravu, na kterou mírným příspěvkem přispívá i Město Uherské Hradiště.

Seznam nejvýznamnějších zaměstnavatelů:

- HAMÉ Babice, a.s.,
- MESIT holding, a.s.,
- AVX Czech Republic, s.r.o.,
- CZECH AIRCRAFT WORKS, s.r.o.,
- Forschner, s. r. o.,

- HOBAS CZ, s. r. o.,
- COLORLAK, a.s.,
- EVEKTOR-AEROTECHNIK, a.s.,
- RAMET C. H. M., a.s.,
- MP Krásno a.s.,
- Metall Group, a.s.,
- FERROMORAVIA, s.r.o.,
- Algeco, s.r.o., Spytihněv, středisko Staré Město,
- KOVOSTEEL, s.r.o.,
- KOVOSTAL, s r.o.,
- GOLDCARD, spol. s r.o.

#### Stavebnictví:

- SKANSKA DSUH, a.s.,
- STAMOS, s. r.o.,
- PaPP, s. r.o.,
- TRADIX UH, a.s.,
- MTS, a.s.

#### Obchod a služby:

- ČSAD Uh. Hradiště a.s.,
- SYNOT W, a.s.,
- HRATES, a.s.,
- Slovácké vodárny a kanalizace, a.s.,
- Povodí Moravy, s. p.,
- ARAVER, a.s.

#### Správní úřady a instituce v Uherském Hradišti:

- Městský úřad,
- Sociální služby,
- Okresní soud,
- Okresní státní zastupitelství,

- Finanční úřad,
- Celní úřad Uherské Hradiště,
- Katastrální úřad,
- Pozemkový úřad,
- Správa sociálního zabezpečení,
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje,
- Okresní veterinární správa,
- Úřad práce Uherské Hradiště,
- Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových,
- Zemědělská agentura Mze,
- Český statistický úřad – krajská reprezentace Zlín.

(Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2014)



## 6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

### 6.1 Silniční doprava

V okrese Uherské Hradiště je 125,737 km silnic I. třídy, 122,924 km silnic II. třídy a 279,866 silnic III. třídy. (Ředitelství silnic Zlínského kraje, 2011)

Přes trojici měst Staré Město, Uherské Hradiště a Kunovice prochází silnice 1. třídy číslo I/50 Holubice (napojení na dálnici D1) - Uherské Hradiště - Drietoma - Bánovce nad Bebravou - Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice - Michalovce - Užgorod. Křižuje se zde se silnicí I/55 Poštorná - Břeclav - Moravská Nová Ves - Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh - Uherské Hradiště - Napajedla - Otrokovice - Hulín - Přerov - Olomouc. Další významnou pozemní komunikací je silnice 2. třídy II/498 Kunovice - Dolní Němčí - Slavkov (napojení na silnici I/54 pokračující do Nového Mesta nad Váhom). (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

V příloze P II naleznete jednotlivé třídy cest, jejich čísla, délku a popis.

#### 6.1.1 Hodnocení stavu vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji k 30. 9. 2014

Nejlepší vozovky II. a III. třídy měly k datu 30. 9. 2014 okresy Kroměříž a Zlín (hodnocení 3,53). Okres Kroměříž má největší podíl silnic s novým povrchem (hodnocení 1) a zároveň největší podíl silnic v havarijním stavu (hodnocení 5). Na třetím místě je okres Uhersko-hradištsko (hodnocení 3,56). Čtvrté místo v hodnocení kvality zaujímá okres Vsetín (hodnocení 3,87)

V celém Zlínském kraji je v havarijním stavu 40 % (710 km) silnic II. a III. třídy a v nevyhovujícím stavu je 20 % (343 km). Tyto silnice tedy vyžadují provedení údržby nebo opravy.

V porovnání s loňským rokem došlo v kraji k mírnému nárůstu podílu úseků hodnoceným stavem „výborný“ a „dobrý“, přibýlo však i úseků hodnocených stupněm „havarijní“. Oproti roku 2013 zaznamenaly určité zhoršení silnice III. třídy (z loňského hodnocení 3,84 na letošní 3,89), silnice II. třídy naopak vykázaly mírné zlepšení (z 3,04 na 2,93).



Graf 1. Stav silnic I. a II. třídy ve Zlínském kraji k 30.9.2014 (vlastní zpracování podle: Ředitelství silnic Zlínského kraje, ©2014)

Povrch vozovek je vyhodnocován podle technického předpisu TP 87. Technické podmínky jsou určeny pro plánování, navrhování a převzetí údržby a oprav netuhých vozovek pozemních komunikací, dopravních a jiných ploch zatěžovaných provozem kolových vozidel a klimatickými účinky. TP navazují na platná znění technických předpisů (ČSN EN, ČSN, TP a TKP) a metodických pokynů. (Politika jakosti pozemních komunikací, 2015)

Známka průměrného celokrajského hodnocení na pětibodové stupnici činí 3,61. Stejnou známku obdržely krajské silnice i v roce 2013.

Stupnice pro hodnocení stavu vozovek:

- 1 - výborný stav
- 2 - dobrý stav
- 3 - vyhovující stav
- 4 - nevyhovující stav
- 5 - havarijní stav (Ředitelství silnic Zlínského kraje, ©2014)

## 6.2 Železniční doprava

Jakožto páteřní doprava plní železnice ve Zlínském kraji nezastupitelnou úlohu v dopravní obslužnosti. České dráhy zabezpečují ve Zlínském kraji osobní dopravu na 12 tratích o celkové délce 359 km, na kterých je obsluhováno 119 železničních stanic a zastávek.

České dráhy vypraví v kraji v pracovní dny v průměru 488 regionálních spojů, o víkendech 369, což představuje průměrně 454 vlaků denně. Za rok ujedou celkem 3,505 mil. vlakových kilometrů. (České dráhy, ©2009)

Regionem Uherskohradištska se táhne II. železniční koridor, který zahrnuje tyto tři tratě:

- 330 - Přerov - Břeclav,
- 340 - Brno - Uherské Hradiště,
- 341 - Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk, Újezdec u Luhačovic - Luhačovice. (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, © 2011)



Obrázek 3: Vlakové nádraží v Uherském Hradišti (Region Slovácko, 2008)

Vlakové nádraží v Uherském Hradišti zvítězilo v roce 2011 v soutěži o nejkrásnější nádraží České republiky.

Železniční stanice v Uherském Hradišti leží nedaleko centra města, avšak je dost vzdálená od autobusového nádraží, které je také blízko centra, ale na jeho opačné straně. Ve Starém Městě a Kunovicích se železniční stanice nacházejí na okraji zástavby. Nádraží ve Starém Městě obsluhuje městská i regionální autobusová doprava a ke stanici v Kunovicích zajíždí

linka 1 několika spoji, jinak linka staví v docházkové vzdálenosti. Klasické autobusové terminály se ve Starém Městě a Kunovicích nenacházejí, protože všechny regionální a dálkové linky jsou ukončeny v Uherském Hradišti. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

### 6.2.1 Vozový park

Ve Zlínském kraji je šest moderních motorových vozů RegioShark, které jezdí na tratích z Rožnova pod Radhoštěm přes Valašské Meziříčí až do Kojetína, dále také na spojích z Kroměříže do Otrokovic a Vizovic a z Vizovic přes Uherské Hradiště do Bojkovic. Tyto nové motorové vozy byly zakoupeny za podpory ROP Střední Morava.

Na trati z Přerova do Břeclavi nasazují České dráhy modernizované řídicí vozy řady 961 „Sysel“. Na vybraných tratích jezdí žlutozelené motorové jednotky Regionova. Nová či modernizovaná vozidla jsou nasazena na 63 % všech regionálních spojů v kraji.

České dráhy mimo přepravu cestujících, také zajišťují ve dvanácti stanicích v kraji přepravu zásilek v systému ČD Kurýr. K dispozici zájemcům o cyklovýlety je půjčovna kol, která se nachází v Kroměříži. (České dráhy, ©2009)

## 6.3 Vodní doprava

Bařův kanál není dopravně významnou využívanou vodní cestou. Délka Bařova kanálu je přibližně 53 km a vede od Otrokovic do Skalice. Celkově je splavný od Kroměříže po Hodonín, ale nachází se zde dvě překážky. První překážkou je úsek od bělovského jezu po Kroměříž, který je samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty, protože na severní straně chybí plavební komora bělovského jezu u Otrokovic. Jakou druhou překážkou se jeví absence plavební komory v Sudoměřicích, která znemožňuje plavbu dál směrem do Hodonína, kde je samostatný splavný úsek. Rozdíl výšek na této vodní cestě je 18,6 m a vyrovnává jej 13 zdymadel (plavebních komor). Plavební hladina je udržována 13 jezy. Hloubka Bařova kanálu je průměrně 1,5 metru. Šířka plavebního kanálu je průměrně 12 metrů. Na vodní cestě je postaveno 56 mostů, mnohé jsou unikátní technickou památkou.

V současnosti je Bařův kanál využíván pouze jako turistická vodní cesta, nákladní plavba zde nefunguje. Lidé zde tráví dovolenou, víkendové pobyty, nebo zde tráví svůj volný čas, aby se svezli na lodi. Velmi oblíbené jsou plavby na výletních lodích nebo na hausbótu. (Bařův kanál, 2012)

### 6.3.1 Ceník provozu Spytihněv

Tabulka 1: Ceník provozu Spytihněv (Bařův kanál, 2012)

Hradišťský okruh	100 Kč
jednosměrný	140 Kč
obousměrný (tam a zpět)	200 Kč
Spytihněv - Napajedla a zpět	140 Kč
jednosměrný	70 Kč
RODINNÝ	
jednosměrný	220 Kč
obousměrný (tam a zpět)	440 Kč
Přeprava kol	20 Kč
DĚTI / ZTP	-50%
JEDNOTLIVÉ ÚSEKY	-25%

## 6.4 Letecká doprava

V blízkosti města Uherské Hradiště se nachází veřejné mezinárodní letiště v Kunovicích - hlavní letiště Zlínského kraje. Letiště disponuje dvoukilometrovou betonovou vzletovou a přistávací dráhou, radionavigačním systémem a také další infrastruktura a vybavení umožňuje provoz všech typů dopravních letadel. (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2014)

Na území Zlínského kraje se letecká doprava v přepravě osob uplatňuje jen okrajově. Pro přepravu osob se letecká doprava uskutečňuje pomocí mezinárodních dopravních letišť, nejbližší jsou Brno - Tuřany a Ostrava - Mošnov. (Generel dopravy Zlínského kraje, 2011)

## 6.5 Cyklistická doprava

Vzhledem k rovinatému území podél řeky Moravy má Uherské Hradiště velmi dobré podmínky pro cyklistickou dopravu. Cyklisté mohou využívat především stezku podél silnice I/50 a silnice III. třídy, místní a účelové komunikace.

V roce 2007 byla uvedena do provozu cyklostezka spojující část Mařatice - Jarošov, v roce 2009 cyklostezka Velehradská a v roce 2010 byla provedena rekonstrukce cyklostezky vedoucí Kunovským lesem. Všechny tyto tři uvedené cyklostezky byly realizovány za finanční podpory Státního fondu dopravní infrastruktury. (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2014)

### 6.5.1 Cyklopruhy na ulici Stará Tenice

Od roku 2013 Uherské Hradiště, na ulici Stará Tenice přistoupilo k vyznačení cyklopruhů. Cyklopruhy jsou vyhrazené jízdní pruhy, oddělené od jízdního pásu pro motorová vozidla podélnou čarou. Šířka jízdního pásu mezi cyklopruhy činí pouze 4,50 metrů. V České republice takové užití cyklopruhů není běžné a jeho legislativa není zcela vyjasněná, proto je toto opatření zřízeno v režimu zkušebního provozu.

Základním pravidlem se rozumí: Vyhýbají-li se dvě rozměrnější protijedoucí vozidla, musí jedno nebo obě vjet do cyklopruhu a přitom nesmí ohrozit ani omezit cyklistu. (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2013)

### 6.5.2 Půjčovna kol Uherské Hradiště

K dispozici je celkem 5 trekových kol - 2 pánské, 2 dámské a jedno pro děti. Jízdní kola splňují předpisy silničního provozu a jsou plně vybavena. K zapůjčení kola je potřeba jeden platný doklad a vratná kauce ve výši 500 Kč.

## 6.6 Městská hromadná doprava

Největším provozovatelem regionální a dálkové autobusové dopravy je ČSAD Uherské Hradiště a.s., dalšími dopravci jsou: ČSAD Vsetín a.s., ČSAD Hodonín a.s., SAD Prievidza a.s. a SAD Žilina a.s. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

Provoz MHD je v současnosti zajišťován sedmi autobusovými linkami označenými čísly 1 až 7. Nejvytíženější linkou je číslo 1, která spojuje všechna tři města. Ve špičkách pracovních dnů má v nejčastěji projížděném úseku až čtyři spoje za hodinu, v dopoledních hodinách a večer jeden až dva spoje za hodinu a mimo pracovní dny jeden spoj maximálně v dvouhodinovém intervalu.

Linky 2 - 7 jezdí ve špičce v intervalech 15 - 45 minut, mimo špičku v hodinovém intervalu, ve večerních hodinách jsou intervaly delší a o víkendu jezdí jen několik spojů. Tarif pro MHD je nepřestupný, jízdné není časově ani pásmově omezeno. Jednotlivé jízdenky lze zakoupit pouze u řidiče. Pro stálé cestující je možnost využívat časové nepřenosné jízdenky, které jsou od 1. října 2004 řešeny formou čipových karet.

Tyto časové jízdenky jsou k dispozici jako:

Tabulka 2: Ceny jednotlivých jízdenek MHD ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. (vlastní zpracování podle: ČSAD Uherské Hradiště, © 2011)

druh jízdenky MHD	Cena
roční občanská	2 600 Kč
čtvrtletní občanská	640 Kč
měsíční občanská	300 Kč
čtvrtletní žakovská	320 Kč
měsíční žakovská	150 Kč
čtvrtletní důchodci do 70 let	320 Kč
měsíční důchodci do 70 let	160 Kč
občanské jednotlivé	10 Kč
občanské zlevněné	5 Kč
senioři nad 70 let s čipovou kartou	bezplatně

Na všechny druhy karet lze také nahrávat kredit pro hrazení jízdného (elektronická peněženka) na městských i regionálních linkách. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

### 6.6.1 Přestupní jízdenka pro MHD

Od 1. 3. 2015 společnost ČSAD BUS připravila novinku - přestupní jízdenku pro MHD v aglomeraci Uherské Hradiště - Staré Město - Kunovice. Cestující, kteří doposud nevyužívali časové jízdné (obvykle měsíční nebo čtvrtletní) platili dvě desetikorunové jízdenky za cestování dvěma různými linkami. Příkladem může být cesta ze Starého Města do nemocnice v Uherském Hradišti, kdy se cestující jednou linkou dopravil ze Starého Města na autobusové nádraží v Uherském Hradišti a druhou linkou dále pokračoval z autobusového nádraží na cílovou zástavku Uherské Hradiště-nemocnice.

Cena nové přestupní jízdenky je 15 Kč. Jízdenku lze využít na všech linkách, které jsou v jízdním řádu označené symbolem MHD ve městech Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice. Přestupní jízdenka má časový limit a to 45 minut od vydání jízdenky. Tento čas je na jízdence výrazně uveden. (ČSAD Uherské Hradiště, © 2010)

### 6.6.2 Vozový park ČSAD Uherské Hradiště

- Irisbus
- Iveco

- Karosa
- MAN
- SOR (seznam-autobusu.cz, © 2005-2015)

### 6.6.3 Linky MHD

805001 – Staré Město - Uherské Hradiště - Kunovice

805002 – Uherské Hradiště - Míkovice - Kunovice - Uherské Hradiště

805003 – Uherské Hradiště, aut. nádr. - Mařatice - sídl. Východ - garáže ČSAD - Uherské Hradiště, aut. nádr.

805004 – Staré Město, obchodní zóna - Uherské Hradiště, aut. nádr. - Jarošov

805005 – Uherské Hradiště, aut. nádr. - garáže ČSAD - sídl. Východ - Mařatice - Uherské Hradiště, aut. nádr.

805006 – Uherské Hradiště - Kunovice - Míkovice - Uherské Hradiště

805007 – Uherské Hradiště, aut. nádr. - nemocnice - Štěpnice - Uherské Hradiště, aut. nádr.

Těchto 7 základních linek je doplňováno všemi linkami pravidelné autobusové dopravy, které zastavují na zastávkách označených symbolem MHD v regionu Uherskohradištska. Společnost ČSAD BUS v rámci MHD přepraví ročně přes 2 miliony cestujících a celkově se jedná o 1, 2 mil. km ročně. (ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., © 2014)

Linka 805001 má celkem 53 spojů. Ze Starého Města do Kunovic jede 13 spojů, z Uherského Hradiště do Kunovic jede 13 spojů v pracovních dnech a 1 spoj o víkendu a ze Starého Města do Uherského Hradiště jede 25 spojů a 1 víkendový spoj.

Linka 805002 obsahuje celkem 23 spojů. V pracovních dnech je to 19 spojů a 4 víkendové spoje.

Linka 805003 má celkem 26 spojů. V pracovních dnech 22 spojů a o víkendu 4 spoje.

Linka 805004 má celkem 35 spojů. Ze zastávky Staré Město, obchodní zóna do Uherského Hradiště jedou 2 spoje v pracovních dnech a 4 spoje o víkendu. Z Uherského Hradiště do Jarošova jede 16 spojů a 1 o víkendu. A trasu Staré Město - Jarošov pokrývá 7 spojů v pracovních dnech a 5 spojů o víkendu.



Linka 805005 zahrnuje v pracovní dny 29 spojů a 5 víkendových spojů. Celkem má 34 spojů.

Linka 805006 má celkem 19 spojů. 15 spojů jede v pracovní dny a 4 spoje jedou o víkendu.

Linka 805007 je obsluhována celkem 28 spoji. V pracovní dny jede 21 spojů z Uherského Hradiště, 1 spoj od nemocnice a 6 spojů je víkendových. Z této linky 5 spojů navazuje na linku 805003 a 1 spoj navazuje na linku 805005. (ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., © 2014)

## **6.7 Přeprava osob s tělesným postižením**

### **6.7.1 Autobusová doprava**

Autobusová doprava má vyznačené spoje s nasazením bezbariérového vozidla, které lze nalézt jako piktogram invalidy na vozíku. Piktogram se nachází nad spojením s bezbariérovým přístupem v jízdním řádu. (Společnost pro veřejnou dopravu, ©2012)

### **6.7.2 Vlaková doprava**

Bohužel, ani po modernizaci stanic nelze zajistit bezbariérový přístup u vlaků, které nemají vlastní zvedací plošinu nebo nejsou nízkopodlažní. V některých stanicích je tento problém vyřešen mobilní zvedací plošinou, která umožňuje nástup a výstup vozíčkářů.

Různé stupně bezbariérové přístupnosti stanic a zastávek můžeme nalézt v seznamu stanic a v knižním jízdním řádu.

Bezbariérová řešení neslouží jen vozíčkářům, ale slouží také seniorům, rodičům s malými dětmi, či zraněným osobám. Bezbariérový přístup tedy využívá značná část populace. (České dráhy, ©2009)

## **6.8 Taxislužba**

V obci s přenesenou působností Uherské Hradiště je evidováno 31 provozovatelů taxislužby, tedy vlastníků firmy taxislužby. Liší se to od počtu vozidel a taxikářů jako řidičů, těch je samozřejmě víc. (evidence odboru dopravy MěÚ Uherské Hradiště)

## 6.9 Doprava v klidu

Velký počet automobilů ve městě klade vysoké nároky na prostor. V centru města se projevují nedostatky parkovacích ploch a některá parkoviště zase zůstávají nevyužita, kvůli nevhodnému umístění. Velké problémy se také začínají objevovat na velkých sídlištích, hlavně tam, kde se při výstavbě s rozvojem automobilové dopravy nepočítalo (Mojmír, Stará Tenice, Východ, Malinovského)

Počet parkovacích a odstavných stání neodpovídá základním požadavkům dle ČSN 73 6110. Mnohdy chybí dostatek stání v odpovídající vzdálenosti od bydliště (do 100 m). V závorkách u jednotlivých parkovišť v Uherském Hradišti jsou uvedené kapacity parkování – nemocnice (40), vlakové nádraží (12), finanční úřad (15), Mariánské nám. (30), Zelný trh (20), Masarykovo nám. (35), Klub kultury (30), Palackého nám. (30), Centrum (40), Policie (30), kino (60), sportovní hala (20), zimní stadion (50), hřbitov v Mařaticích (20).

V roce 2006 bylo např. poblíž centra (u vlakového nádraží) otevřeno parkoviště pro cca 200 míst a v roce 2005 u supermarketu Kaufland pro 220 míst. Nové plochy pro výstavbu parkovacích míst jsou neustále v řešení.

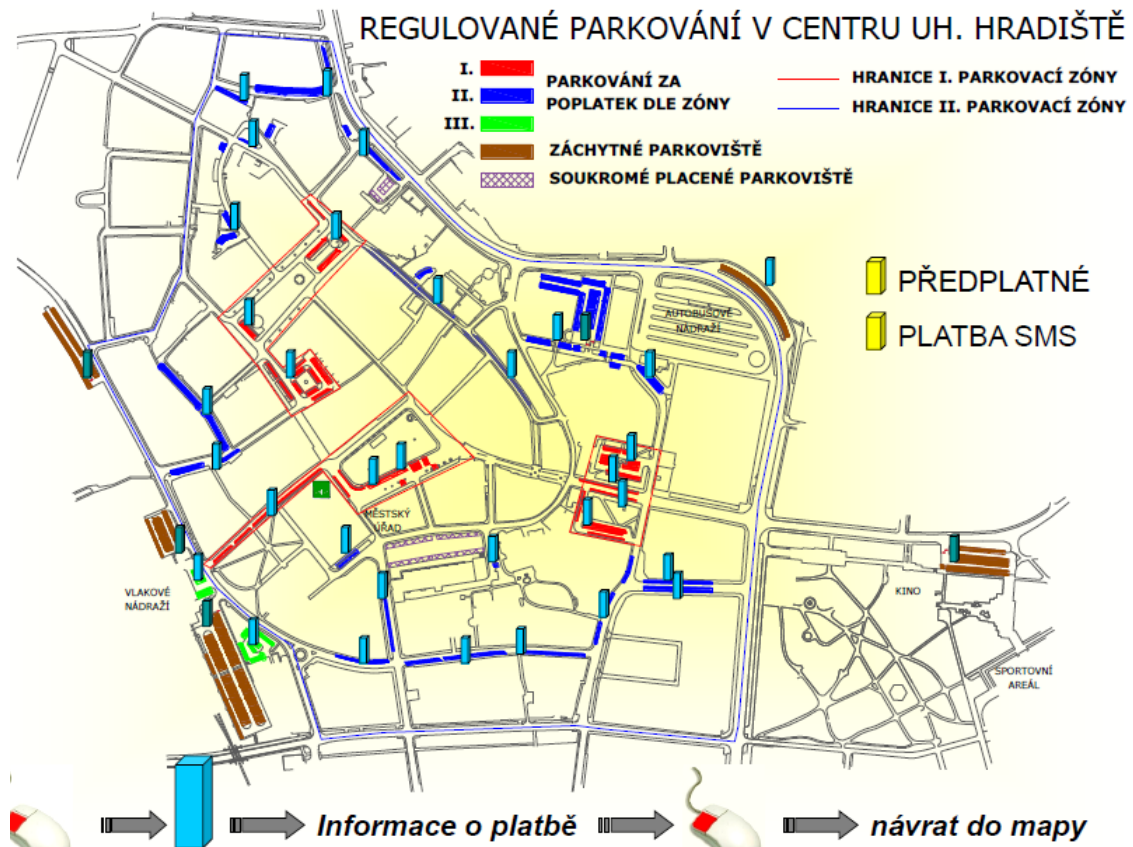
Dopravu v klidu je nutno řešit jako součást celého dopravního systému s ohledem nejen na potřeby motoristů, ale také ostatních uživatelů uličního prostoru. (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2013)

## 6.10 Změny v parkování

Od 2. dubna 2015 vstoupí v platnost změny v oblasti parkování v Uherském Hradišti. Cílem je zjednodušit současný systém zpoplatnění za účelem regulace statické dopravy v centru města. V I. a II. zóně bude zaveden poplatek 1,- Kč za prvních 30 minut parkování. Návštěvníkům centra města se tak nabízí možnost rychlého vyřízení na úřadě, na poště, v bance nebo k menším nákupům. Změna nastává i ve sjednocení sazby za 1. hodinu parkování, která je ve všech zónách 10,- Kč. Dochází také ke sjednocení III. zóny a původních odstavných parkovišť, kde je především preferováno dlouhodobé stání vozidel. Parkoviště před budovou vlakového nádraží bylo přesunuto do II. parkovací zóny. Touto změnou si město slibuje vyšší obrátkovost vozidel u vlakového nádraží

Jak se novinky osvědčí, bude zřejmé až za nějakou dobu. "Zmíněné kroky v parkování jsou pro nás novou zkušeností. Budeme je sledovat a teprve po čase budeme schopni jejich do-

pad vyhodnotit," řekl starosta Blaha. Zároveň nevyločil, že bude nutné změny alespoň ze začátku vyvážit zvýšeným dohledem nad dodržováním pravidel zpoplatněného parkování, zejména uhrazené doby parkování. "Je to nezbytné k tomu, aby byl upravený regulační nástroj funkční. Jde nám o to, aby se vozidla v centru zdržovala co nejméně, a ne aby vznikl dopravní kolaps díky zneužívání nízkých sazeb za krátkodobé stání," nechal se slyšet starosta Radnice. (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2015)



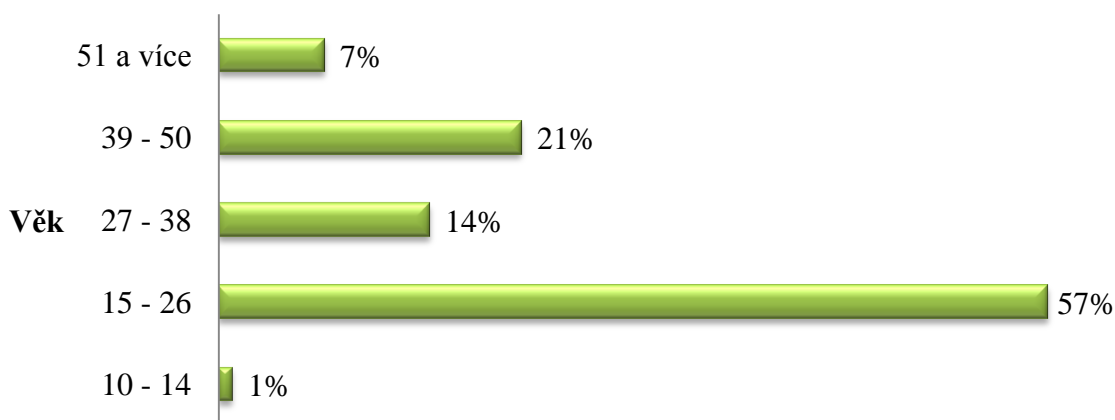
Obrázek 4: Mapa parkování 2014 (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2014)

## 7 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Pro doplnění bakalářské práce bylo provedeno dotazníkové šetření. Dotazník byl vytvořen v elektronické podobě pomocí aplikace Google Docs, následně byl rozeslán mezi respondenty a umístěn na sociální síti. Dotazník byl zveřejněn v období od 28. 2. do 29. 3. 2015. Celkem odpovědělo 111 respondentů, z toho 70 žen (63,1 %) a 41 mužů (36,9 %).

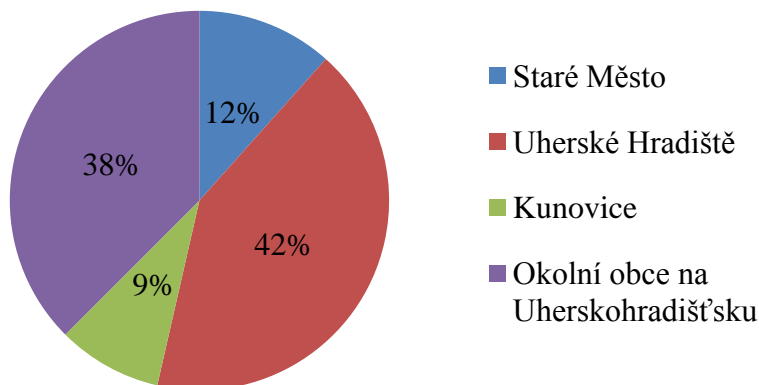
Respondentům bylo položeno 12 následujících otázek.

1. Vaše pohlaví.
2. Váš věk.
3. Vaše bydliště.
4. Jaký dopravní prostředek preferujete?
5. Co Vás ovlivňuje při výběru dopravního prostředku?
6. Jak často využíváte vlak, autobus?
7. Při využívání hromadné dopravy cestujete:
8. Vyhovuje Vám kapacita dopravních prostředků?
9. Jak dlouho čekáte mezi spoji?
10. Považujete cenu jízdného MHD (10,- Kč) za přijatelnou?
11. S čím jste spokojeni?
12. S čím jste nespokojeni?



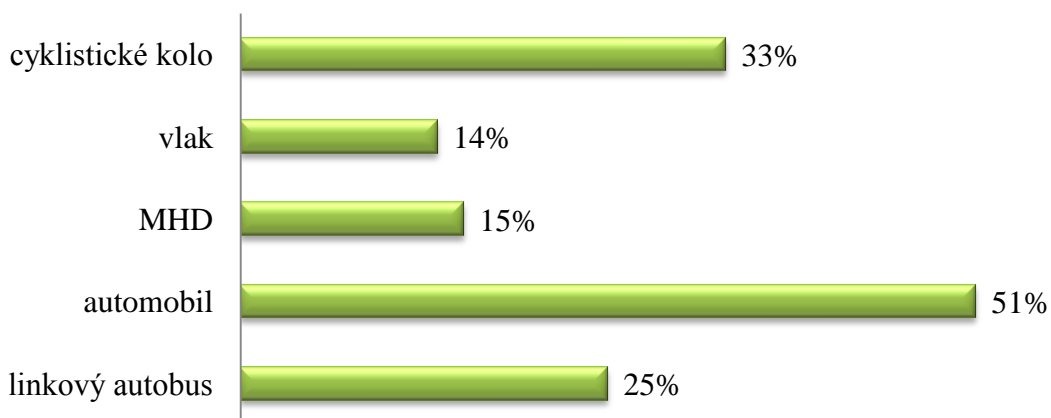
Graf 2. Věková struktura respondentů

Největší zastoupení v dotazníku má město Uherské Hradiště. Druhé největší zastoupení mají okolní obce na Uherskohradištsku.



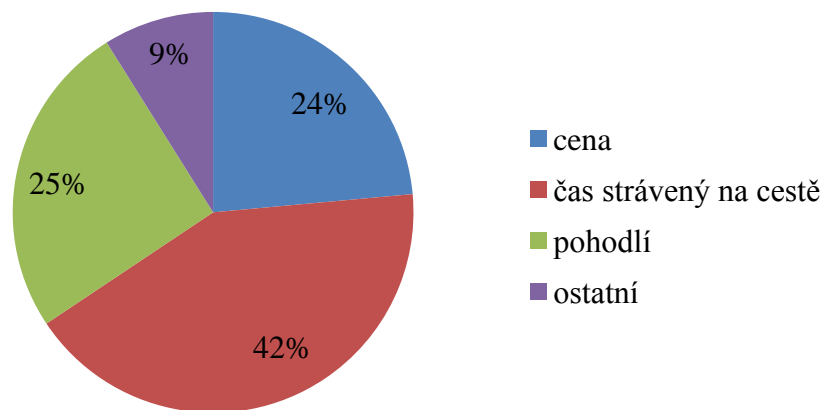
Graf 3. Bydliště respondentů

Na otázku č. 4 nejvíce respondentů odpovědělo možnost automobil. Dále také ve velkém počtu využívají cyklistické kolo a linkové autobusy. Hodnoty využívání MHD a vlaku jsou téměř srovnatelné.

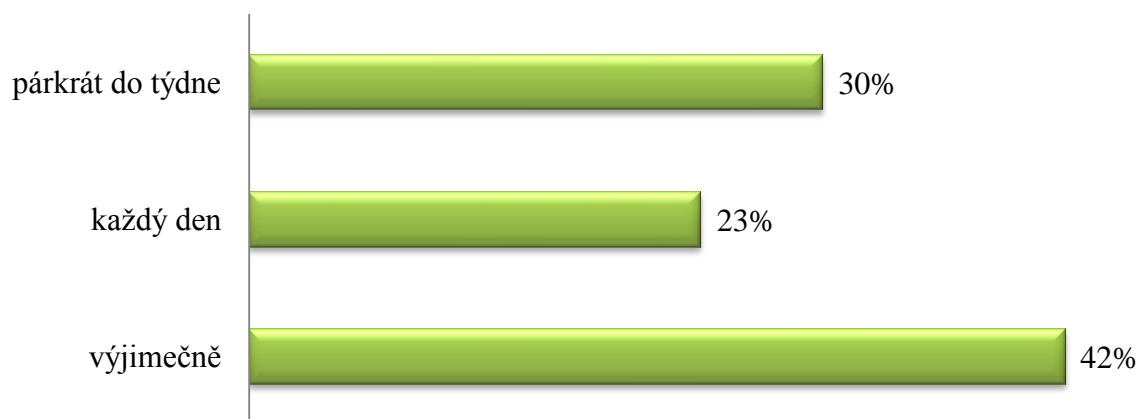


Graf 4. Preferovaný dopravní prostředek

Faktor, který nejvíce ovlivňuje cestující je čas strávený na cestě a pohodlí. V porovnání grafů č. 4 a č. 5 můžeme pozorovat návaznost, automobil poskytuje pohodlí a také může významně zkrátit čas cesty. Jako jiné faktory respondenti uváděli: počasí, flexibilita, ekologičtější výběr, absenci řidičského průkazu, místo bydliště a cíl cesty.

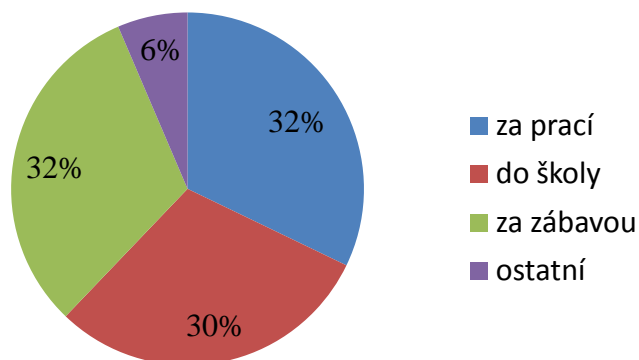


Graf 5. Faktory ovlivňují při výběru dopravy



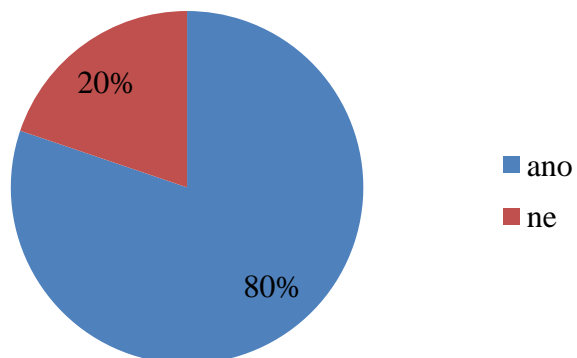
Graf 6. Využívání vlaku či autobusu

Většina respondentů využila všechny 3 možnosti, proto odpovědi za práci, do školy a za zábavou mají téměř stejné hodnoty. Jako ostatní respondenti uváděli: za rodinou a nákupy.



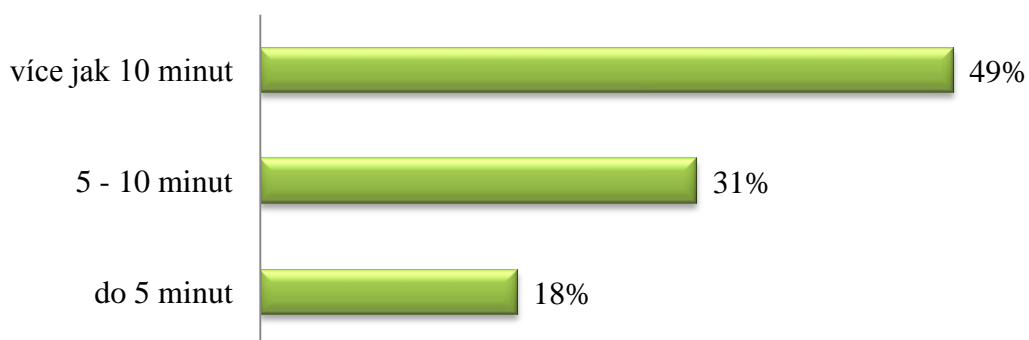
Graf 7. Cíl využívání hromadné dopravy

Spokojenost s kapacitou dopravních prostředků vyjádřilo 80 % respondentů.



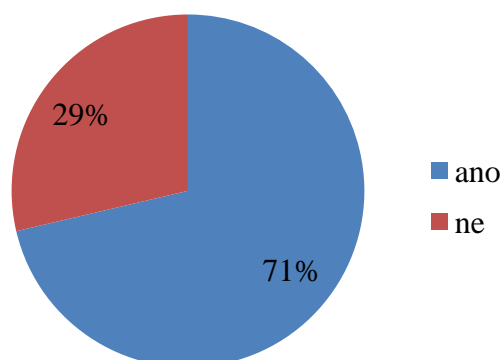
Graf 8. Spokojenost s kapacitou dopravních prostředků

U grafu 9 můžeme pozorovat, že téměř 50 % respondentů čeká mezi spoji více než 10 minut.



Graf 9. Čekání mezi spoji

**Otázka č. 10: Považujete cenu jízdného MHD (10,- Kč) za přijatelnou?**



Graf 10. Cenu jízdného MHD (10,- Kč)

**Otázka č. 11: S čím jste spokojeni? (otázka nebyla povinná)**

Tabulka 3: Spokojenost respondentů

Se zlepšující se kvalitou autobusů, čistota, příjemný přístup, s přímostí spojů.
Většinou návaznost bus/vlak, s novými autobusy MHD.
Možnost zakoupení čtvrtletního jízdného na MHD - velká úspora pro ty co denně cestují.
S tím, že Staré Město je dopravní uzel a tudíž se odtud dá dostat na všechny směry.
Cena za MHD je v UH dobrá. Je fajn, že i dálkové autobusy fungují po UH, Starém Městě atd. jako MHD. Počet kilometrů cyklostezek, celkově dostupnost města pro cyklisty je tu podle mě vynikající. Pocházím z města, kde je jedna cyklostezka pouze pro rekreační účely, jinak se cyklisté motají mezi auty, na což nadávají řidiči a pak mezi chodci na chodnících, na což nadávají chodci.
Jsem spokojená s autobusy, cena je pro mě přijatelná, ale jen protože jezdím pouze do města a zpět a taky si přes zimu kupuji předplatné. Pokud bych jezdila více tras a každou za deset korun vyšlo by to dost draze.
Pokrytí MHD v UH, návaznost spojů, kvalita vozového parku, podíl nízkopodlažnosti.

**Otázka č. 12: S čím jste nespokojeni? (otázka není povinná)**

Tabulka 4: Nespokojenost respondentů

Významnou roli pro mě hraje cena. Není spravedlivé, pokud cestuji 1 zastávku nebo celý okruh, stále platím jednotnou cenu. Žádné večerní spojení o víkendu z UH.
S kvalitou spojení - že třeba nejede autobus o víkendech později než v 19:20 posl. spoj do Buchlovic.
Z UH do StM. stojí jízdné 10Kč, což je hodně, na tak krátkou cestu. MHD nejede na vlakové nádraží v Uherském Hradišti.
S pravidelností spojů, jejich návazností, návaznost vlak autobus. MHD by měla mít přešupní lístek, jako v jiných městech. Dále intervaly, informační systém.
Vlaky mívají často zpoždění, byť je to většinou pouhých 5 minut. Chybí spojení k vlakům.



1) Dopravní obslužnost je fakt tragická, v rámci centra UH jen jedna zastávka - aut. nádr. je hrozně málo!! 2) Poslední bus jede ve 23:05, nebo tak nějak, to je opravdu zoufalé, to aby člověk jel taxíkem, když chce v pátek vyrazit za zábavou, to je vyloženě nedomyšlené! 3) Neexistence časových kuponů jako v IDS JMK, pražská Opencard atd. Když člověk jede do UH a zpět tak za to dá 20 Kč denně. 4) Jelikož je tady ta doprava tak tragická, nejde se divit, že všichni raději jezdí autem! Kde není dobrá nabídka, logicky ani není poptávka. 5) Nprovázanost vlaků a autobusů, mělo by to být jako v Brně a v Praze, prostě časový kupon a moct si vybrat jestli chci jet vlakem nebo busem.

Konkrétně spoje Uh. Hradiště - Jarošov. Jezdí zde MHD i linky na Zlín. Odpoledne, po 16 hodině odjíždí linka směr Zlámanec, v 16:10, další linka směr Bílovice, také v 16:10, 16:25 linka směr Zlín, 16:30 MHD-Jarošov. Dále následuje spoj až v 17:15. Směrem na Jarošov jezdí hodně linek, ale vesměs odjíždí kolem stejné doby. Jarošov je také součástí města Uh. Hradiště a MHD by zde měla fungovat, tak jako v jiných částech - Mařatice, Štěpnice, St.Město (co by půl hodiny). A ne co by hodina, případně MHD přizpůsobit odjezdům zlínských spojů.

Nepřavidelné spoje, jezdí z Břeclavi do Starého Města vlakem, dál pokračují většinou MHD do Kunovic, problémem je že jedou např. 3 busy za sebou a potom 30 minut pro jistotu nic nejede, po příjezdu do Uherského Hradiště to je velice podobné.

Ve večerních hodinách a o víkendech jezdí málo spojů. V některé dny jede zase zbytečné množství autobusů v pár minutových rozestupech po sobě. Špatné značení cyklostezek, což vede k tomu, že se chodci motají tam, kde nemají. (Z jedné strany chodníku je cyklopruh označen blíž k silnici, z druhé strany chodníku je tomu naopak.)

Cena za MHD v UH je přijatelná, pokud ji použijete jen občas. Ale kdybyste měla jezdit místo auta MHD za tuto cenu, tak si na to nevyděláte. Navíc MHD je téměř nepoužitelná. Dlouhé prodlevy mezi jednotlivými jízdami atd.

Jsem nespokojená s obsluhností ostatních obcí okolo UH po 20 hodině. Mám se stěhovat a kvůli tomu, že v práci končím ve 20.00 tak jsem si musela pořídit auto a budu jezdit sama denně autem. Měl by být rozhodně nějaký spoj okolo 20.15 na směr Kostelany nad Moravou, Polešovice.

## 8 SWOT ANALÝZA

### 8.1 Silné stránky

- Mezinárodní letiště Kunovice,
- rekonstrukce hradištské světelné křižovatky,
- krajina vhodná pro cyklistickou dopravu,
- cyklistické stezky a pruhy,
- dostupnost krajského města Zlín,
- přítomnost významné železniční tratě Břeclav - Přerov,
- křižovatka významných dopravních tras (I/55 a I/50),
- silný turistický provoz na Baťově kanále,
- rozvinutá infrastruktura cestovního ruchu.

### 8.2 Slabé stránky

- Nedostatečné parkování v centru Uherské Hradiště,
- vzdálenost vlakového a autobusového nádraží,
- vysoká hustota silniční dopravy,
- absence rychlostní komunikace (dálnice),
- ve špičkách velká hustota dopravy, hlavně v Kunovicích,
- dopravní obslužnost průmyslové zóny v ulici Na Záhonech v Kunovicích.

### 8.3 Příležitosti

- Integrovaný dopravní systém,
- obnovování vozového parku MHD, pořízení ekologických autobusů,
- optimalizovat síť MHD,
- odvedení dálkové dopravy mimo město,
- zajistit dostatečný počet parkovacích míst a záchytných parkovišť,

- příprava napojení průmyslové zóny Starý Let v Kunovicích,
- rychlostní silnice R55 Otrokovice, obchvat JV - severním směrem povede na Hulín a jižním směrem povede na Uherské Hradiště a dálnici D2 u Břeclavi. Po úplné realizaci umožní dopravní spojení Olomouce a Břeclavi. Zahájení výstavby: 06/20015 a uvedení do provozu: 09/2018. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2012)

#### 8.4 Ohrožení

- Zhoršení životního prostředí,
- nedostatek financí na údržbu komunikací,
- odliv cestujících od veřejné dopravy a nárůst dopravy individuální,
- snížená schopnost financování dalšího rozvoje,
- nevyřešené výkupy pozemků pro realizaci nových staveb,
- spory s ekologickými aktivisty,
- legislativa.

## 9 KATALOG PROJEKTŮ - NÁVRHOVÉ OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI REGIONU UHERSKOHRADIŠŤSKA

### 9.1 Návrh noční linky

Po bližším prozkoumání jízdních řádů můžeme zjistit, že poslední autobusy z autobusového nádraží v Uherském Hradišti odjíždí okolo 22:40 hod. Také poslední vlaky z Uherského Hradiště odjíždí okolo 22:00 hod. První ranní autobusy a vlaky z Uherského Hradiště vyjíždí mezi 4 a 5 hodinou. Tady vzniká téměř 6 hodin mezera, kdy nemůžeme využít žádný spoj. Nabízí se proto prostor konkurenci a tou jsou taxislužby, které právě tuto mezeru vyplňují.

Města spolu s dopravcem by mohli zvážit zavedení noční linky, hlavně v rozmezí pátek - sobota, sobota - neděle a neděle - pondělí. Tarif pro jízdenku by mohl být dvojnásobný, tedy 20 Kč pro MHD a dvojnásobná cena u běžných autobusových linek.

Toto opatření by mělo uplatnění pro cestující, kteří jezdí o víkendu na nákup, navštěvují své rodiny, využívají víkendových návštěv v nemocnicích a také pro zaměstnance, kteří v neděli nastupují na noční směnu.

#### 9.1.1 Financování veřejné dopravy

Krajský úřad - Zlínský kraj, Oddělení veřejné dopravy mi poskytlo tuto informaci ohledně financování veřejné dopravy: Zlínský kraj má uzavřenu smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti území kraje se sedmi dopravci veřejné linkové dopravy a dvěma dopravci drážními. V letošním roce tak těmto dopravcům hradí prokazatelnou ztrátu ve výši 613 283 000,- Kč, z toho ve veřejné linkové dopravě 324 124 000,- Kč. Pokud se týká zapojení 307 měst a obcí Zlínského kraje, pak se tyto podílejí na úhradě prokazatelné ztráty dopravců ve veřejné linkové dopravě, a to na principu solidarity, příspěvkem ve výši 100,- Kč/občana/rok, což činí 58 629 900,- Kč (tato částka je již zahrnuta v 324 124 000,-). Tento solidární příspěvek je tak výrazem vzájemné spolupráce obcí a kraje ve smyslu zákona č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, kde se v §3, odst. 1. říká: *(1) Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými*

*službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.*

Je tedy společnou povinností kraje a obcí zajistit dopravní obslužnost a to i pro obce, které stojí mimo hlavní trasy a jsou zpravidla obcemi koncovými s malou frekvencí cestujících. Právě tady systém solidarity, ve kterém všechna města a obce Zlínského kraje přispívají stejným dílem na obyvatele na udržení stabilní dopravní obslužnosti, umožňuje sdružením prostředků na objednávku veřejné dopravy jejich využití s vyšší ekonomickou efektivností.

## **9.2 Zavedení autobusové zastávky u vlakového nádraží**

Vlakové nádraží se nachází v blízkosti centra města, avšak vzdálenost od autobusového nádraží je větší. Cestujících, kteří přicestují vlakem do Uherského Hradiště a z důvodu absence železniční tratě jejich cílové cesty jsou dále závislé na autobusové dopravě, musí absolvovat cestu přes celé město. Pokud s sebou mají i zavazadla, cesta se stává náročnější a na přemístění mají pár minut. Pro příklad uvedu cestujícího, který přijíždí vlakem z Uherského Brodu a jeho cílovou cestou je obec Boršice. Osobní vlak číslo 4340 přijíždí do Uherského Hradiště v 14:30 hod. Navazující autobusový spoj číslo 800020 33 do obce Boršice má odjezd v 14:40 hod. Další nejbližší spoj má odjezd v 14:50 hod. linka číslo 800020 37. Pokud by vlak měl zpoždění, cestující nemůže na tyto spoje nastoupit. Další možností je až spoj číslo 800030 43, který má odjezd v 15:30 hod.

Jako řešení se nabízí nová autobusová zastávka u vlakového nádraží, kterou by pravidelně projížděla linka MHD a tím zajišťovala rychlejší a pohodlnější přesun cestujících z vlakového na autobusové nádraží. Pro co nejvyšší využitelnost by linka mohla také zastavovat u sídliště Stará Tenice.

### **9.2.1 Financování nové zastávky**

Výstavba nové autobusové zastávky vychází cca. 0,5 – 0,75 mil. Kč, záleží na různých okolnostech, například náročnost území. Náklady hradí stavebník, v případě, že zastávka bude v Uherském Hradišti, náklady hradí město, obdobně pokud by byla zastávka v obci, hradí ji obec. Pokud je zastávka umístěná u silnice, po výstavbě se dle zákona o pozemních komunikacích stává součástí silnice a stavebník ji předá vlastníkově silnice. Iniciátorem výstavby zastávek bývá obec či město (zastávku potřebují občané, ne vlastníci silnice). Financování je tedy z rozpočtu obce či města, případně z dotací.

### 9.3 Propagace

U dopravy je určitě důležitá přehlednost a informovanost. Pokud dojde k zavedení či zrušení některých spojů, mělo by město společně s dopravcem o těchto změnách řádně informovat. Mnohdy jsou o změnách linek informování pouze pravidelní cestující dané linky, jelikož informace je zveřejněna na zastávce, popř. v autobusech. Změny jsou sice uveřejněny v jízdnicích řádech, ale ne vždy si cestující takové změny povšimnou. Pak může nastat situace, kdy dopravce zavede nový spoj, přičemž cestující o něm nejsou dostatečně informováni a o spoj tudíž nejeví zájem. Opačná situace nastává, pokud jsou cestující zvyklí na určitý spoj, který byl zrušen a cestující se to v podstatě dozví na poslední chvíli.

Řešením je větší informovanost pomocí plakátů, informačních brožur či médií.

Jako příklad uvedu bezplatnou autobusovou linku, která vedla z Uherského Hradiště do Starého Města k hypermarketu Interspar (dnes hypermarket Albert). Jelikož nebyla shoda ve spolufinancování s dalšími firmami, linka byla k 1. 1. 2008 zrušena. Stále se setkávám s názorem, že linka jako bezplatná stále funguje. Jako náhrada byla zavedena linka MHD 805004, jejíž trasa je Staré Město, obchodní zóna - Uherské Hradiště, aut. nádr. - Jarošov.

#### 9.3.1 Vyjádření ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.

Cestující jsou informováni o vedení spojů jednotlivých linek formou vývěsu jízdnicích řádů na označnicích zastávek v souladu s ust. § 7 vyhlášky 122/2014 Sb. o jízdnicích řádech veřejné linkové dopravy. Aktuální jízdnicí řády jsou také dálkově přístupné v celostátním informačním systému dle § 9 téže vyhlášky (IDOS) a také na internetových stránkách dopravce. Pokud nastanou v průběhu platnosti jízdnicího řádu okolnosti, které znamenají zásah do obvyklého vedení spojů, jsou cestující na tuto skutečnost případ od případu upozorňováni formou informace na autobusových nádražích či v autobusech dotčené linky, (např. v případě zpoždování v důsledku částečných uzavírek silnic na trase linky či v případě nutnosti zavedení objížďkového jízdnicího řádu při úplných uzavírkách silnic a změně trasy linky). Dochází-li k zásadním změnám ve vedení spojů při změně jízdnicího řádu, jsou cestující na tuto skutečnost upozorňováni předem verbálně řidičem. Jak zpracování a vývěsy jízdnicích řádů, tak informace o nepravidelnostech jsou nákladem dopravce.

Celkové vyčíslení finančních prostředků, potřebných pro informovanost cestujících mi nebylo poskytnuto.

## 9.4 IDS

Integrovaný dopravní systém zatím na Uherskohradištsku nefunguje. Integrovaný dopravní systém by měl určitě smysl pro lepší obsluhu aglomerace Staré Město - Uherské Hradiště - Kunovice, případně další propojení s regionem Uherskobrodsko.

Výhody, které by IDS přinášel:

- hospodárná obsluha území,
- jednotný odbavovací systém,
- využívání jednoho jízdního dokladu na všechny dopravní systémy,
- sjednocené jízdné,
- přehled o počtu přepravených cestujících.

Zeptala jsem se na odboru dopravy v Uherském Hradišti, zda se někdy dělal průzkum ohledně integrovaného dopravního systému. Bylo mi řečeno, že se žádný průzkum nedělal. V současné době města Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město zadali zpracovat Generel dopravy souměstí. Součástí tohoto generelu mají být i různé průzkumy včetně těch ohledně MHD.

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo analyzovat dopravní obslužnost regionu Uherskohradištska. V teoretické části jsou popsány základní pojmy, definice regionu a regionálního operačního programu a také jednotlivé druhy dopravy. V další kapitole je uvedena specifikace městské dopravy a na konci teoretické části je zmíněna nejdůležitější legislativa k danému tématu.

Na začátku praktické části je charakteristika regionu Uherskohradištska a je zde uveden seznam nejvýznamnějších zaměstnavatelů. V další kapitole se nachází popis současného stavu jednotlivých druhů doprav, aplikovaných na toto území. V práci jsou uvedeny novinky z oblasti parkování a přestupní jízdenky a také cyklopruhy, které jsou zatím ve zkušebním provozu. Následuje vyhodnocení dotazníku s grafickým přehledem. SWOT analýza zahrnuje ty nejdůležitější body v jednotlivých částech. Závěr této práce patří katalogu projektů.

Celkovou dopravní obslužnost zajišťuje především železniční doprava, veřejná linková doprava a městská hromadná doprava. Je velmi důležité podporovat veřejnou dopravu, jednak kvůli dopravní zátěži, kterou hlavně individuální doprava přináší a jednak také kvůli životnímu prostředí. Na Uherskohradištsku je bohužel absence integrovaného dopravního systému, ale věřím, že za pár let se stane součástí a plně bude vyhovovat všem cestujícím. Malým krokem k integrovanému dopravnímu systému je přestupní jízdenka, zavedená od 1. 3. 2015, avšak pro plnohodnotný systém bude potřeba řada dalších kroků.

Dnes ovšem dominuje automobilová doprava, jelikož se stává pro každého dostupnou, je pohodlná a šetří čas. Nevýhodou této dopravy je vysoký nárok na parkování a také velká zátěž v dopravních špičkách. Dále je potřeba neustálé modernizace a rekonstrukce silnic I., II., a III. třídy, které zajišťují propojení měst a obcí. Za velmi důležité považuji dostavbu R55, která jižním směrem povede na Uherské Hradiště a dálnici u Břeclavi a celkově pak umožní dopravní spojení Olomouce a Břeclavi.

Cyklistická doprava díky řadě cyklostezek a jízdním pruhům pro cyklisty je stále více využívanou formou přepravy a také je hojně využívána k turistice. Podporu cyklistiky můžeme pozorovat v neustálém budování a udržování cyklistických cest. Železniční doprava má také svůj velmi důležitý význam už jen proto, že krajem prochází II. železniční koridor, který je dále propojen s I. a s III. koridorem a tím spojuje Zlínský kraj s Brnem, Prahou, Ostravou, Olomoucí a v neposlední řadě také se zahraničím. Vodní doprava nemá vý-



znamnou roli v přepravě osob, ale přítomnost Baťova kanálu je neodmyslitelně spjatá s vodní turistikou, rekreací a poznáním okolí.

Všechna návrhová opatření jsou převážně soustředěna na autobusovou dopravu, jelikož zde pozorují největší nedostatky. Jednotlivá opatření by měla být přínosem pro obyvatele regionu.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Bílá kniha o dopravě. TRANSFORuM TRANSPORT 2050 [online]. © 2013 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z: <http://www.transforum-project.eu/cz/transforum/bila-kniha-o-doprave.html>

CENÍKY JÍZDNÉHO [online]. © 2011 [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://csaduh.cz/autobusova-pravidelna-ceniky.html>

CLEMENTE, Mark N. *Slovník marketingu*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2004, v, 378 s. ISBN 8025102289.

České dráhy, a.s. [online]. © 2009 [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>

ČESKO. Zákon č. 111/1994 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. Zákon č. 13/1997 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbíрка zákonů České republiky*. Částka 3, s. 47-61. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. Zákon č. 194/2010 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbíрка zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

Český statistický úřad [online]. ©2014. Zlín: ČSÚ Zlín [cit. 2015-01-19]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKEHO KRAJE [online]. ©2011. Zlín [cit. 2015-01-19]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-99.html>

HÁJEK, Oldřich et al.. I. Sborník referátů z odborné konference na téma Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005, 101 s. ISBN 80-7318-351-X.

Hodnocení stavu vozovek II. a III. třídy ve Zlínském kraji k 30. 9. 2014. *Ředitelství silnic Zlínského kraje* [online]. 2014 [cit. 2015-01-23]. Dostupné z: [http://www.rszk.cz/?ukaz=123\\_hodnoceni\\_roku\\_2014&IdMenu=123&grafika=0](http://www.rszk.cz/?ukaz=123_hodnoceni_roku_2014&IdMenu=123&grafika=0)

HUDEČEK, Milan a Jan ROUBAL. *Provoz silničních vozidel*. 1. vyd. V Plzni: Západočeská univerzita, Strojní fakulta, 2002, 136 s. ISBN 80-7082-875-7.

Jízdní řády ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. *Linkové jízdní řády ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.* [online]. © 2014 [cit. 2015-03-17]. Dostupné z: <http://csaduh.cz/jizdni-rady/index.htm>

KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

*Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje* [online]. ©2011. Zlín: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s. r. o. [cit. 2015-01-19]. Dostupné z: <http://www.koved.cz/>

NOVÁK, Radek. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s., [13] s. obr. příl. ISBN 978-80-7357-735-3.

Novinka v MHD Uherské Hradiště. *ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.* [online]. © 2010 [cit. 2015-03-17]. Dostupné z: <http://www.csaduh.cz/index.php>

OPAT, Lubomír. *Výkladový slovník analytiky, "aneb, Jak zpracovávat data"*. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2005, 191 s. ISBN 80-86861-19-8.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. *Teorie dopravních systémů*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

Programový dokument. *RR RS STŘEDNÍ MORAVA* [online]. © 2001-2009 [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/rop-sm/programovy-dokument>

Radnice zavádí změny v parkování. *Uherské Hradiště - oficiální portál města* [online]. 23. 03. 2015 [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Articles/136778-2-Radnice+zavadi+zmeny+v+parkovani.aspx>

RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. *The geography of transport systems*. 2nd ed. London: Routledge, 2009, xv, 352 p. ISBN 978-0-415-48323-0.

Současnost. *Batův kanál* [online]. 2012 [cit. 2015-01-23]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/vodni-cesta/soucasnost.tml>

*Správa železniční dopravní cesty*. © 2009-2012 [cit. 2015-01-19]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

Stavby plánované. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. © 2012 [cit. 2015-03-29]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Stavby-planovane>

SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy II*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004, 121 s. ISBN 80-248-0710-6.

SURYNEK, Alois, Eva KAŠPAROVÁ a Růžena KOMÁRKOVÁ. *Základy sociologického výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Management Press, 2001, 160 s. ISBN 80-7261-038-4.

Technické podmínky MD. *POLITIKA JAKOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ* [online]. 27. 3. 2015 [cit. 2015-03-29]. Dostupné z: <http://www.pjpk.cz/>

*Uherské Hradiště - oficiální portál města* [online]. 2014 [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/>

Vlakové nádraží Uherské Hradiště. *Region Slovácko* [online]. 2008 [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: <http://www.slovacko.cz/sluzba/1601/vlakove-nadrazi-uherske-hradiste>

WOKOUN, René et al. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČD	České dráhy
ČSAD	Československá autobusová doprava
GD	Generel dopravy
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
ROP	Regionální operační program
TP	Technické podmínky

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1: Mapa Zlínského kraje (Český statistický úřad, © 2014).....	28
Obrázek 2: Mapa okresů (Český statistický úřad, © 2014) .....	29
Obrázek 3: Vlakové nádraží v Uherském Hradišti (Region Slovácko, 2008) .....	35
Obrázek 4: Mapa parkování 2014 (Uherské Hradiště - oficiální portál města, 2014).....	43

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1. Stav silnic I. a II. třídy ve Zlínském kraji k 30.9.2014 (vlastní zpracování podle: Ředitelství silnic Zlínského kraje, ©2014).....	34
Graf 2. Věková struktura respondentů .....	44
Graf 3. Bydliště respondentů .....	45
Graf 4. Preferovaný dopravní prostředek .....	45
Graf 5. Faktory ovlivňují při výběru dopravy.....	46
Graf 6. Využívání vlaku či autobusu .....	46
Graf 7. Cíl využívání hromadné dopravy .....	46
Graf 8. Spokojenost s kapacitou dopravních prostředků .....	47
Graf 9. Čekání mezi spoji .....	47
Graf 10. Cenu jízdného MHD (10,- Kč).....	47

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Ceník provozu Spytihněv (Bařův kanál, 2012).....	37
Tabulka 2: Ceny jednotlivých jízdenek MHD ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. (vlastní zpracování podle: ČSAD Uherské Hradiště, © 2011).....	39
Tabulka 3: Spokojenost respondentů .....	48
Tabulka 4: Nespokojenost respondentů .....	48



**SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha P I: Počet obyvatel v jednotlivých obcích na Uherskohradištsku.....	66
Příloha P II: Přehled silnic v okrese Uherské Hradiště.....	67
Příloha P III: Vzor dotazníku.....	70

## Příloha P I: Počet obyvatel v jednotlivých obcích na Uherskohradištsku

Obec	Počet obyvatel	Obec	Počet obyvatel
Babice	1796	Ostrožská Nová Ves	3391
Bánov	2107	Osvětimany	850
Bílovice	1833	Pašovice	713
Bojkovice	4464	Pitín	921
Boršice	2199	Podolí	872
Boršice u Blatnice	823	Polešovice	2015
Břestek	807	Popovice	1043
Březolupy	1680	Prakšice	1022
Březová	1012	Rudice	444
Buchlovice	2444	Salaš	390
Bystřice pod Lop.	787	Slavkov	676
Částkov	378	Staré Hutě	131
Dolní Němčí	3007	Staré Město	6807
Drslavice	533	Starý Hrozenkov	910
Hluk	4451	Strání	3604
Horní Němčí	830	Stříbrnice	421
Hostějov	39	Stupava	145
Hostětín	242	Suchá Loz	1123
Hradčovice	1015	Sušice	593
Huštěnovice	1004	Svárov	250
Jalubí	1789	Šumice	1685
Jankovice	473	Topolná	1622
Kněžpole	1100	Traplice	1149
Komňa	583	Tučapy	251
Korytná	964	Tupesy	1129
Kostelany nad Mor.	948	Uherské Hradiště	25266
Košíky	411	Uherský Brod	16720
Kudlovice	971	Uherský Ostroh	4387
Kunovice	5529	Újezdec	232
Lopeník	196	Vápenice	199
Medlovice	466	Vážany	437
Mistřice	1182	Velehrad	1267
Modrá	704	Veletiny	557
Nedachlebice	806	Vlčnov	3022
Nedakonice	1587	Vyškovec	149
Nezdenice	730	Záhorovice	1098
Nivnice	3335	Zlámanec	297
Ořechov	737	Zlechov	1693
Ostrožská Lhota	1512	Žitková	174

(Český statistický úřad, © 2014)

## Příloha P II: Přehled silnic v okrese Uherské Hradiště

<b>Třída</b>	<b>Číslo silnice</b>	<b>Popis</b>	<b>Délka [km]</b>
I	50	Buchlovice - Uherské Hradiště - Uherský Brod - Bánov - Starý Hrozenkov	63,304
I	50H	Zlechov - Staré Město, Kunovice - Podolí - Veletiny	9,803
I	50I	Bánov	3,856
I	54	Veselí n.M. - Boršice u Bl. - Slavkov - Strání	19,295
I	55	Babice - Uherské Hradiště - Kunovice - Uherský Ostroh	24,922
I	71	Uherský Ostroh - Blatnice p. sv. Ant.	4,557
<b>Celkem</b>			<b>125,737</b>
<b>Třída</b>	<b>Číslo silnice</b>	<b>Popis</b>	<b>Délka [km]</b>
II	422	Zlechov - Boršice - Medlovice - Osvětimany - Ježov	13,744
II	426	Medlovice - Újezdec	2,595
II	427	Satré Město - Nedakonice - Polešovice	9,571
II	490	Újezdec - Uherský Brod - Nivnice - Dolní Němčí	14,958
II	495	Uherský Ostroh - Hluk - Vlčnov - Uherský Brod - Šumice - Bojkovice - Pitín	39,916
II	496	Přeckovice - Bojkovice - Komňa	13,573
II	497	Uherské Hradiště - Jarošov - Bílovice - Březolupy	14,205
II	498	Kunovice - Hluk - Dolní Němčí - Slavkov	14,362
<b>Celkem</b>			<b>122,924</b>
<b>Třída</b>	<b>Číslo silnice</b>	<b>Popis</b>	<b>Délka [km]</b>
III	5012	Staré Hutě-příjezdná	1,482
III	5013	Uherské Hradiště-průtah	0,694
III	5014	Uherské Hradiště - Sady - Míkovice	3,937
III	5016	Podolí - Popovice	1,744
III	5018	Buchlovice - Zlechov - Staré Město	5,67
III	5019	Veletiny - Drslavice - Hradčovice - Uherský Brod	8,762
III	5022	Komňa - Mikulčín vrch - Vyškovec	7,582
III	5023	Starý Hrozenkov - Vápenice	1,61
III	5024	Starý Hrozenkov - Vyškovec	2,959
III	5417	Slavkov - Horní Němčí	3,24
III	5418	Velká Javořina	8,325
III	6124	Nová Bošáca - Březová	3,508
III	4221	Velehrad - Salaš	6,269
III	4222	Tupesy - Břestek - Buchlovice	3,911

III	4223	Břestek - Chabaně	2,487
III	4224	Tupesy-spojka	0,875
III	4261	Újezdec - Hostějov	1,36
III	4271	Kostelany-příjezdna	1,099
III	4272	Nedakonice - Zlechov	4,029
III	4273	Nedakonice - Boršice	4,378
III	4275	Boršice - Tučapy - Vážany	4,742
III	4276	Polešovice - Vážany - Ořechov - Těmice	8,338
III	42820	Staré Město - Jalubí - Traplice	6,167
III	42821	Modrá - Velehrad - Tupesy - Zlechov	5,232
III	42822	Huštěnovice - Sušice - Traplice - Jankovice	9,712
III	42823	Košíky-příjezdna	0,877
III	42824	Staré Město-spojka	1,18
III	42826	Bunč - Modrá - Staré Město	14,95
III	4297	Osvětimany-průtah	0,59
III	43220	Kudlovská dolina - Kudlovice - Babice	10,292
III	43230	Vřešovice - Osvětimany	2,067
III	43231	Koryčany - Stupava - Staré Hutě	2,183
III	49030	Uherský Brod-spojka	0,668
III	49510	Nezdenice - Rudice - Přečkovice	8,397
III	49511	Bánov - Nezdenice	5,708
III	49512	Nezdenice-průtah	0,294
III	49515	Bojkovice - Rudimov	4,28
III	49516	Bojkovice - Krhov - Bzová - Starý Hrozenkov	7,809
III	49517	Žitková-příjezdna	6,046
III	49518	Pitín - Hostětín - Rokytnice	3,701
III	4954	Ostrožská Lhota-průtah	0,94
III	4956	Hluk - Boršice u Blatnice	6,801
III	4957	Veletiny - Vlčnov - Dolní Němčí	8,503
III	4958	Havřice-spojka	0,682
III	49710	Březolupy - Částkov	3,203
III	49711	Březolupy - Svárov - Zlámanec	3,375
III	49712	Svárov-průtah	1,133
III	49714	Uh. Brod - Prakšice - Pašovice - Částkov - Nedachlebice - Bílovice	16,936
III	49716	Maršov-příjezdna	5,3
III	49718	Pašovice - Velký Ořechov	0,61
III	49721	Částkov - Velký Ořechov	2,022
III	49724	Napajedla - Topolná - Bílovice	4,169
III	49728	Mistřice - Javorovec	2,907
III	49729	Kněžpole-příjezdna	1,986
III	4981	Nivnice - Suchá Loz - Bánov	8,988
III	4982	Nivnice - Korytná - Strání	7,464
III	4983	Strání - Nivnice	8,779

III	4984	Bystřice pod Lopeníkem - Lopeník - Březová - Studený vrch	11,364
III	4991	Blatnice - Ostrožská Lhota - Ostrožská Nová Ves	6,815
III	49915	Suchov-příjezdná	0,735
<b>Celkem</b>			<b>279,866</b>

(Ředitelství silnic Zlínského kraje, ©2014)

### **Příloha P III: Vzor dotazníku**

Dotazník na téma: Dopravní obslužnost regionu Uherskohradištska

1. Vaše pohlaví  
 muž  žena
2. Váš věk  
 15-26       27-38       39-50       51 a více
3. Vaše bydliště  
 Uherské Hradiště     Kunovice     Staré Město  
 Okolní obce na Uherskohradištsku
4. Jaký dopravní prostředek preferujete?  
 vlak       linkový autobus     automobil     MHD       cyklistické kolo
5. Co Vás ovlivňuje při výběru dopravního prostředku?  
 cena       čas strávený na cestě       pohodlí       jiné...
6. Jak často využíváte vlak, autobus?  
 výjimečně     každý den       párkrát do týdne
7. Při využívání hromadné dopravy cestujete:  
 za prací       do školy       za zábavou       jiné....
8. Vyhovuje Vám kapacita dopravních prostředků?  
 ano       ne
9. Jak dlouho čekáte mezi spoji?  
 do 5 minut       5-10 minut     více jak 10 minut
10. Považujete cenu jízdného MHD (10,- Kč) za přijatelnou?  
 ano       ne
11. S čím jste spokojeni? (prosím uveďte)  
.....  
.....

12. S čím jste nespokojeni? (prosím uveďte)

.....  
.....