

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza současného provozování Integrovaného dopravního systému  
Jihomoravského kraje

Ondřej Gryc

Bakalářská práce  
2010

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2009/2010

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej GRYC**  
Osobní číslo: **D07111**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Analýza současného provozování Integrovaného  
dopravního systému Jihomoravského kraje**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika významu a funkce IDS ve veřejné dopravě
2. Analýza současného stavu provozování IDS Jihomoravského kraje
3. Návrhy a doporučení pro zlepšení provozu IDS JMK

Závěr

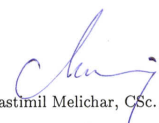
Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman Hruška**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2009**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

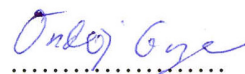
Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2010



Ondřej Gryc

Chtěl bych poděkovat za spolupráci a cenné rady při zpracování bakalářské práce zaměstnancům společnosti KORDIS JMK spol. s r.o., zejména Ing. Květoslavu Havlíkovi, Ing. Jiřímu Machalicovi a Ing. Pavlu Dostálovi, dále pak vedoucímu oddělení osobní dopravy odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje Ing. Marku Veselému a v neposlední řadě také vedoucímu bakalářské práce Ing. Romanu Hruškovi.

## **ANOTACE**

*Práce zachycuje současný stav zajišťování základní dopravní obslužnosti v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Je zaměřena na nejdůležitější informace o tomto systému včetně srovnání s předchozími roky. Obsahuje návrhy na zkvalitnění tohoto systému a doporučení dopravně organizačních změn ve vybraných oblastech Jihomoravského kraje.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

integrováný dopravní systém, Jihomoravský kraj, integrovaná doprava, dopravní obslužnost, veřejná doprava, osobní doprava

## **TITLE**

Current Operation Analysis of the Southern Moravian Region's Integrated Transport System

## **ANNOTATION**

*Work captures the current state of providing basic transport services within the Integrated Transport System of the Southern Moravian Region. It focuses on the most important information about this system, including comparisons with previous years. It contains proposals for improving this traffic system and recommendations for changes of traffic organization in selected areas of the Southern Moravian Region.*

## **KEYWORDS**

Integrated Transport System, Southern Moravian Region, Integrated Transport, Transport Services, Public Transport, Passenger Transport

# OBSAH

	strana
<b>Úvod</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Charakteristika významu a funkce IDS ve veřejné dopravě</b> .....	<b>10</b>
1.1 Integrovaná doprava a vymezení pojmu IDS .....	10
1.1.1 Vymezení pojmu IDS .....	10
1.1.1 Dělení IDS .....	11
1.2 Subjekty IDS .....	12
1.3 Právní úprava IDS .....	13
1.3.1 Nový zákon o veřejné dopravě .....	14
1.4 Tarif v IDS a dopravní obslužnost.....	15
1.4.1 Dopravní obslužnost a uspořádání linek.....	15
1.5 Informování cestujících a marketing v IDS.....	16
1.6 Kvalita služeb v IDS.....	17
1.7 Financování IDS.....	17
1.7.1 Financování v IDS.....	18
1.7.2 Financování mimo IDS.....	18
1.8 Význam IDS ve veřejné dopravě.....	19
1.9 Integrované dopravní systémy ČR .....	20
<b>2 Analýza současného stavu provozování IDS Jihomoravského kraje</b> .....	<b>21</b>
2.1 Základní údaje o IDS JMK.....	21
2.1.1 Představení IDS JMK.....	21
2.1.2 Historie vzniku a vývoj IDS JMK.....	21
2.1.3 Organizace IDS JMK, subjekty v něm zúčastněné.....	23
2.1.4 Uspořádání sítě IDS JMK a linky IDS JMK .....	24
2.1.5 Dopravci v IDS JMK.....	27
2.2 Tarif v IDS JMK.....	28
2.3 Financování IDS JMK, dělení tržeb .....	30
2.4 Informovanost cestujících v IDS JMK.....	33
2.4.1 Elektronické panely (ELPY) .....	33
2.4.2 Internetové stránky, počet emailů a telefonických dotazů .....	34
2.4.3 Elektronická tabule na hlavním nádraží v Brně.....	34
2.4.4 Vyhledání odjezdů z mobilních telefonů.....	35
2.5 Marketing v rámci IDS JMK.....	35
2.6 Výběrová řízení v IDS JMK.....	37
2.7 Dispečerské řízení Kordis IDS JMK .....	38
2.8 Spokojenost s IDS JMK, využívání IDS JMK .....	40
2.8.1 Počet osob využívajících IDS JMK.....	42
2.9 Budoucnost IDS JMK.....	43
2.9.1 Závěrečné srovnání s nejvýznamnějšími IDS v ČR .....	44

<b>3 Návrhy a doporučení pro zlepšení provozu IDS JMK.....</b>	<b>45</b>
3.1 Opatření na zlepšení fungování systému a vztahů k zákazníkům .....	45
3.1.1 Vybudování informačního a kontaktního centra IDS JMK.....	45
3.1.2 Návrh na zavedení cyklobusů v systému IDS JMK .....	48
3.1.3 Zveřejňování činnosti dopravců .....	50
3.1.4 Zlepšení propagace turisticky zajímavých míst a celkové propagace IDS JMK ....	52
3.2 Návrhy dopravně organizačních změn .....	53
3.2.1 Návrh na změnu dopravy v úseku Brno – Rousínov .....	54
3.2.2 Nevhodné nedělní odjezdy linek .....	56
3.2.3 Přesah IDS JMK do jiných krajů, návaznost dopravy z jiných krajů.....	57
3.2.4 Úprava vlaků na trase Brno – Znojmo.....	58
3.2.5 Změna provozu linky 910 v rámci mezinárodní dopravy v IDS JMK.....	60
3.2.6 Změna dopravy na lince z Brna do Hodonína .....	62
3.2.7 Špatné návaznosti mezi spoji v IDS JMK .....	63
3.3 Další návrhy na vylepšení integrované dopravy v Jihomoravském kraji.....	64
<b>Závěr.....</b>	<b>66</b>
<b>Použitá literatura.....</b>	<b>67</b>
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>69</b>
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>70</b>
<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>71</b>
<b>Seznam příloh .....</b>	<b>72</b>



## ÚVOD

Integrované dopravní systémy jsou moderní formou veřejné dopravy a postupně se zvyšuje jejich význam i samotná kvalita fungování. Jen v České republice (dále ČR) je vybudovaných již více jak deset integrovaných dopravních systémů.

Práce je zaměřena na jeden z nejvýznamnějších integrovaných dopravních systémů v ČR, na Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK). Hlavním důvodem výběru tématu práce byla vlastní zkušenost s využíváním tohoto systému a snaha více IDS JMK porozumět. Navzdory značné propracovanosti, každý dopravní systém má svá slabší místa, a právě možnost vyjádřit myšlenku, jak systém zdokonalit, je rovněž důvodem výběru tématu mé práce. Cílem práce je zanalyzovat IDS JMK, jeho rozsah a nabídku služeb, seznámit se s jeho řízením a organizací, a na základě zjištěných poznatků, odhalených nedostatků nebo naopak předností, formulovat vlastní návrhy na zlepšení tohoto systému.

Jak už název napovídá, jedná se o velmi široké téma, jehož hloubka jistě přesahuje rozsah běžných prací. Práce se proto soustřeďuje na nejdůležitější poznatky a informace o IDS JMK, zejména z roku 2009, a na stručné formulování návrhů, jak systém vylepšit. Pro hlubší rozbor uvedených návrhů by bylo dobré zaměřit se primárně pouze na ně.

Práce je členěna na tři velké části. První část práce vysvětluje pojem integrované dopravy, zachycuje podstatu fungování integrovaných dopravních systémů, jejich přínos pro veřejnou dopravu a život v regionu a uvádí informace, jak by měl integrovaný dopravní systém (dále jen IDS) vypadat. Popisuje rovněž právní pozadí této problematiky, pilíře, na kterých je IDS založen a nastiňuje několik činností souvisejících s fungováním IDS.

Druhá část práce je nejrozsáhlejší. Je zaměřena na popis současného stavu provozování IDS JMK včetně srovnání s dřívějšími roky. Jsou zde obsaženy informace o dopravcích, linkách, informačních prostředcích a marketingových aktivitách v IDS JMK, je zde zmíněno řízení IDS JMK a zachycena celková organizace tohoto systému veřejné dopravy. Pro přehlednost a vypovídající schopnost jsou číselné údaje zpracované převážně formou tabulek a obrázků. Ty zachycují aktuální údaje zobrazené v kontextu vývoje systému. Komentáře k obrázkům a tabulkám jsou zpracované ze zdrojů u nich uvedených, případně je jiný zdroj uveden zvlášť. V této části je rovněž uvedena spokojenost cestujících s IDS JMK.

V závěrečné části práce jsou formulovány návrhy a doporučení na zlepšení fungování IDS JMK a to po stránce informační, organizační, marketingové i dopravní. Jsou rozpracovány poměrně stručně, aby mohly pokrýt více oblastí IDS JMK a aby nebyly zaměřeny příliš jednostranně a zachytily více možností na zlepšení systému.

# 1 CHARAKTERISTIKA VÝZNAMU A FUNKCE IDS VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

## 1.1 Integrovaná doprava a vymezení pojmu IDS

*„Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou různými dopravci jedním nebo více druhy dopravy, pokud se dopravci podílí na plnění jedné přepravní smlouvy podle jednotných smluvních a tarifních podmínek“.* [4, str. 33] Podle Zeleného (2007) má pojem integrované dopravy v praktickém životě více významů. Jednak znamená harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské dopravy, dále koordinaci uvedených doprav s dopravou dálkovou, integraci podsystémů hromadné osobní dopravy, a nakonec jde o integraci veřejné a individuální dopravy. [5]

Zlomem v prosazování veřejné dopravy v rámci dopravní obsluhy území je posun potřeb cestujících do středu rozhodování na úrovni místní správy. Cílem je pak integrovaná přepravní síť propojující příměstské, městské a regionální dopravy a vzájemná provázanost jednotlivých druhů dopravy nabízející cenově dostupnou veřejnou dopravu umožňující flexibilitu pohybu a kvalitní přepravu, přinášející podobné výhody jako IAD (dále jen individuální automobilová doprava) nebo jiné odlišné přednosti. [4]

### 1.1.1 Vymezení pojmu IDS

Integrovaný dopravní systém je vyšší organizačně ekonomickou formou hromadné osobní dopravy v rámci dopravní obsluhy území, jehož základním cílem je zajištění takového systému hromadné dopravy na zájmovém území, který uspokojí dopravní potřeby při daných ekonomických možnostech. Samotné slovo integrita v sobě spojuje ucelení prvků tvořící jeden nedělitelný celek. IDS v sobě spojuje (integruje) více druhů doprav a jeho účelnost tak spočívá v optimální dělbě práce mezi různými druhy doprav při minimálních nákladech a udržitelném zatížení životního prostředí. IDS představuje koordinovaný způsob přepravy cestujících a je způsobem jak optimálně využít hromadnou osobní dopravu v regionu. [4], [5]

IDS představuje systém s maximálně možnou taktovou či intervalovou dopravou s návazností linek a časově a prostorově koordinovanými přestupy umožňující efektivně dosáhnout cíle cesty v přijatelném čase. Je dobré do integrace efektivně zapojit všechny systémy s hromadou přepravou osob, zahrnout celé území. Je nutno brát ohled na hodnocení přínosu systému, na koordinaci různých systémů zapojených do IDS a zamezit tak chaotickému začleňování. Základem IDS je jednoduchý přepravní systém, v jehož rámci musí zúčastněné subjekty dodržovat práva a povinnosti, přepravní řád a standardy kvality. [2]

Vytváření integrovaných dopravních systémů spojuje dopravce do jednotného provozního prostředí vyznačujícího se následujícími prvky:

- koordinovanými taktovými jízdni řády s garancí přestupů,
- společnou, časově a prostorově koordinovanou nabídkou různých dopravců,
- účastí kraje či obcí a koordinátora na řízení, organizování a financování systému,
- multimodálními terminály, preferencí vozidel veřejné dopravy,
- jednotnými přepravními podmínkami s potřebou jediného jízdniho dokladu.

Z uvedených prvků vyplývají základní znaky a výhody, které IDS přináší zúčastněným subjektům. Podle Mojžíše (2008) jsou základními znaky IDS jednotný přepravní, tarifní a informační systém, racionalizace přepravních a dopravních toků a jednotný přepravní řád a smluvní podmínky [2]. Podle Štěrbý (2005) přináší IDS cestujícím systémovou dopravní provázanost, funkční a jednotnou tvář dopravy a pomáhá udržet přitažlivost hromadné dopravy oproti dopravě automobilové. Dopravcům, krajům a koordinátorům IDS přináší zejména systémové řešení způsobu provozu veřejné dopravy s nastolením potřeby vzájemné kooperace a homogenizace heterogenních prostředí a činností jednotlivých dopravců a dlouhodobé zvyšování hospodárnosti provozu veřejné hromadné dopravy. [4]

Jiná definice uvádí, že IDS představuje organizačně dopravní systém pro komplexní zajištění hromadné dopravy v regionu, jenž sjednocuje orgány veřejné správy pro zadávání dopravních zakázek a integruje činnosti dopravců, organizační formy regionální dopravy a jednotlivé technologické druhy doprav. Cílem IDS je využít svých předností ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity veřejné dopravy jako účinné alternativy proti IAD.[4]

Integrovaný způsob dopravy se tak vyznačuje dobrovolností účastníků, necentrálním řízením dopravy z regionů, účastí individuálních právních subjektů, průhledností a adresností finančních toků efektivností dopravy a ze všeho uvedeného pramenícím synergickým efektem s možností lépe využít cenově dostupnou a dostatečně kvalitní veřejnou dopravu.

### **1.1.1 Dělení IDS**

Následující rozdělení bylo zpracováno pomocí zdrojů [3] a [4]. IDS je provázaný dopravní systém s mnoha vztahy a dělí se na tři velké podsystémy:

#### **1. Podsystém dopravní**

Integrovaný dopravní systém vytváří podmínky pro optimalizaci konstrukce jízdniho řádu, linkového vedení, provozu linkové dopravy, návaznosti dopravců, přepravních kapacit a to jednak časově a jednak prostorově podle přepravních potřeb. Umožňuje koncepční řešení a optimalizaci v oblasti dopravních technologií a technické základny na dopravní síti.

## 2. Podsystem organizacně ekonomický

Jedná se o podsystem vznikající integrací svazku obcí a kraje jako zákazníků a objednatelů výkonu s dopravci, poskytovateli služeb, přičemž jsou možné různé formy integrace. Zahrnuje financování systému integrované dopravy, finanční toky mezi subjekty v IDS, dělbu tržeb z jízdného mezi dopravci, vytváření zakázek, plánování tržeb a dotací. Podsystem rovněž přináší obchodně organizační zajištění přepravních potřeb zájmového území včetně informačního servisu a dodržování legislativních norem.

## 3. Podsystem tarifní

Jedná se o sjednocení soustavy jízdních dokladů, cen za přepravu, tarifů, přepravních dokladů a přepravních podmínek, dále pak systém prodeje a odbavování a metodiku tvorby cen a tarifů. Cestující používající jednotný tarifní systém využívá služeb různých dopravců prostřednictvím jedné soustavy jízdních dokladů, bez ohledu na to, který dopravce fyzicky zajišťuje přepravu. Pro dopravce pak tento subsystem znamená spravedlivý podíl na tržbách podle přepravních výkonů, s nimiž tarifní politika úzce souvisí.

## 1.2 Subjekty IDS

Následující text byl zpracován s využitím zdrojů [4] a [5]. Účastníci integrovaných dopravních systémů jsou následující čtyři skupiny:

### 1. Cestující

Jedná se o konečné zákazníky, o skupiny jejichž přepravní potřeba se uskutečňuje a které se snaží integrované dopravní systémy nalákat. Jedná se o spotřebitele nabízeného přepravního výkonu a hlavní výhodou, kterou z IDS získávají je kvalitní a rychlé uspokojení přepravních potřeb za přiměřené ceny a při sjednocení tarifních a přepravních podmínek.

### 2. Zákazníci

Jedná se o svazky měst a obcí, které objednávají dopravu, tzn., zastupují cestující prostřednictvím formulování přepravních potřeb a dopravních zakázek. Uzavírají s dopravci smlouvy o závazku veřejné služby a kompenzují dopravcům ztráty ze zajišťování dopravy v rámci IDS. Představují veřejný zájem, odpovědnost za obslužnost svého území. Svou účastí v IDS podporují atraktivitu a hospodárnost veřejné dopravy a ochranu životního prostředí.

### 3. Dopravci

Dopravci jsou právně samostatné subjekty provozovatelé dopravy vykonávající dopravní funkce IDS. Nejčastěji se jedná o dopravce ve veřejné drážní dopravě, v městské hromadné dopravě a ve veřejné linkové autobusové dopravě. Pro dopravce je nesporným

přínosem zajištění stabilní pozice na trhu s jistým přiměřeným ziskem a možností dalšího rozvoje v dlouhodobém horizontu.

#### 4. Organizátoři (koordinátoři) dopravy

Představují subjekty, které koncepčně zajišťují dopravu v IDS po stránce organizační, ekonomické, plánovací a kontrolní. Jedná se o většinou specializovaně zřízené a právně samostatné instituce. Někde funkci organizátora dopravy zajišťuje dominantní dopravce případně odbor dopravy na krajském úřadě. V IDS mají organizátoři specifické postavení, ve vztahu k objednateli dopravy:

- „*reprezentují přepravní zájmy kraje a obcí a podnikají kroky k vývoji IDS,*
- *přebírají odpovědnost za zajištění dopravní obslužnosti různými druhy dopravy,*
- *sledují statistiky, vývoj přepravních potřeb,*
- *zajišťují přepravní potřeby po stránce dopravních technologií a jízdních řádů,*
- *řídí finanční toky v systému financování IDS,*
- *realizují jednotný tarifní systém,*
- *rozpracovávají úlohy samospráv a jednají se zájemci o začlenění do IDS.*

*Ve vztahu k cestujícím zajišťují:*

- *dodržování přepravních a tarifních podmínek, provozně technických standardů,*
- *kontrolu kvality, udržování a zvyšování atraktivity veřejné dopravy.*

*A pro úplnost ve vztahu k dopravcům:*

- *zajišťují objednatelem definovanou dopravní zakázku začleněnými dopravci,*
- *koordinují linky a jízdní řády, objednáva výkony u dopravců“.* [3, str. 159]

### 1.3 Právní úprava IDS

Stávající právní úprava fungování IDS neupravuje. Pouze určité zákonné předpisy se problematiky IDS v oblasti závazku veřejné služby, dopravní obslužnosti a prokazatelné ztráty dotýkají. Veřejná osobní doprava je definována pouze samostatně v zákoně č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě a v zákoně č. 266/1994 Sb. o drahách. Zákon o silniční dopravě zmiňuje integrovanou dopravu pouze jako další druh dopravy vztažený k zajištění dopravy pouze ve městě a příměstské oblasti, nikoli v regionu. Zmiňuje IDS jen v tom smyslu, že samosprávný orgán při zajištění výkonu ve veřejném zájmu podporuje vznik IDS s koordinací nabídek dopravců. V zákoně o drahách se pojem IDS vyskytuje pouze v tvrzení, že jednotky státní správy a samosprávy by měly přiměřeně použít finanční prostředky určené na veřejné zájmy i na IDS různých druhů dopravy za účelem využití kapacit dopravců v daném území.

Významněji fungování IDS upravuje vyhláška č. 241/2005 o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní dopravě a nařízení vlády č. 493/2004 o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě. Nařízení upravuje rozsah a náležitosti uplatňování ztráty ve veřejné linkové dopravě vzniklé dopravcům v důsledku plnění závazků veřejné služby (dále ZVS) v dopravě, definuje přiměřený zisk, odborný odhad prokazatelné ztráty, prokazatelnou ztrátu ze žakovského jízdného a výkon státního dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti. Podobně zmíněná vyhláška upravuje způsob výpočtu prokazatelné ztráty, náležitosti smlouvy o ZVS a vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. Problematiky IDS se dotýká také zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách při zadávání výběrových řízení na linky a spoje.

### **1.3.1 Nový zákon o veřejné dopravě**

Jistou změnu v právní úpravě IDS znamená vládní návrh nového zákona o veřejných službách v přepravě cestujících schválený v dubnu roku 2010 Poslaneckou sněmovnou. Zákon adaptuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70. Zákon bylo třeba přijmout z důvodu nedostatečné právní úpravy IDS a obecně veřejné dopravy. Zmíněné evropské nařízení začalo v ČR platit 3. 12. 2009 a v případě jeho nezačlenění do legislativy ČR prostřednictvím nového zákona by hrozily sankce z důvodu možného vyhodnocení podpory veřejné dopravy jako formy nepovolené soutěže. Zmíněné nařízení řeší především problematiku dopravní obslužnosti regionů, smluv o veřejných službách mezi správními orgány a provozovateli veřejných služeb, zveřejňování souhrnné zprávy o veřejných službách, dotýká se problematiky žakovského jízdného a upravuje kompenzaci hrazenou dopravcům.

Zákon o veřejných službách se týká pouze dopravy, kterou si objednává stát nebo samospráva a která je hrazena z veřejných zdrojů. Upravuje podmínky zajišťování dopravní obslužnosti (páteří veřejné dopravy má být podle navrhovatelů železnice, rovné postavení dopravních odborů) včetně odpovědnosti kraje a státu. Vymezuje postavení objednatelů veřejné dopravy, zavádí institut dopravního plánování, upravuje také vztahy mezi firmami, které po sobě vzájemně převezmou veřejnou zakázku na přepravu cestujících. Určuje zodpovědnost za kvalitu cestování, podmínky pro vynakládání veřejných prostředků a upravuje smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících, včetně problematiky kompenzací a výběrových řízení. Přináší možnost uzavírání vícestranných smluv s využitím veřejných i soukromých zdrojů, vytyčuje standardy kvality, odbavovacího procesu a bezpečnosti. Kromě uvedeného se však přímo nezabývá budováním IDS. [22], [28], [29]

## 1.4 Tarif v IDS a dopravní obslužnost

„Pojmem tarif se rozumí sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony”. [2, str. 77]

Podle způsobu výpočtů výkonů v dopravních systémech se tarify člení na 2 typy:

1. Jednotné (plošné) tarify – přinášející jednotnou cenu v rámci celé obsluhované oblasti dopravci. Cestující tak zaplatí jednotné jízdné, nezávisle na délce cesty,
2. Výkonové tarify – znamenají, že cena za přepravu je úměrná dopravnímu výkonu (např. době jízdy). Výkonové tarify se dále rozlišují na tarif:
  - zónový – znamenající, že v rámci jedné zóny je jednotná přepravní cena. Oblast je rozdělená na pevně vymezené zóny, přičemž při jízdě přes více zón cena narůstá, většinou však nelineárně. Základem pro stanovení cen je cena pro jednotlivou jízdu s platností v rámci jedné zóny.
  - časový – charakteristický časovou platností jízdních dokladů, které po uplynutí času přestanou platit. Platnost končí po uplynutí intervalu, na který byl doklad zakoupen.
  - kilometrický – u tohoto tarifu se v ceně za přepravu odráží výkon dopravce. Jeho zvláštní případem je tzv. pásmový tarif.
  - pásmový – podobný kilometrickému, ale cena se neodvíjí od počtu ujetých kilometrů, ale od počtu projetých pásem. Dopravní síť je dělena na elipsovité úseky ( pásma), jejichž velikost se postupně od centra oblasti zvětšuje.

Jako tarify IDS nejsou doporučovány kilometrické nebo pásmové tarify. Nejčastěji se v IDS používá kombinace tarifů zónového a časového. Zónové uspořádání je aplikováno např. v olomouckém, ostravském a jihomoravském IDS, pásmové v pražském či plzeňském IDS.

### 1.4.1 Dopravní obslužnost a uspořádání linek

Následující text byl zpracován pomocí zdroje [2]. Dopravní obslužnost dělí zákon o silniční dopravě na základní (dále jen ZDO) zajišťovanou krajem a na ostatní, zajišťovanou obcemi. Dopravní obslužnost planiová je obsluha jednotlivých sídel volně rozložených na ploše regionu. Dopravní obslužnost zajišťující přepravní vztahy po trasách se označuje jako liniová. Planiová dopravní obslužnost může být řešena 2 způsoby:

- Furcilace – představuje uspořádání, kdy jednotlivé linky vedou do centra separátně.
- Frondence – upořádání charakteristické jednou dostřednou sběrnou linkou na kterou navazují jednotlivé napájecí linky.

Podle Surovce (2007) se linky osobní dopravy se mohou podle polohy tras v dopravní síti dělit na radiální (vedoucí z okolí do centra), okružní (vedoucí v okruhu se stejným začátkem a koncem), diagonální (vedoucí skrz centrum) a tangenciální (tečující centrum). [3]

## 1.5 Informování cestujících a marketing v IDS

Informační systém v IDS musí poskytnout komplexní informace stávajícím i potenciálním cestujícím. Měl by podávat informace o běžném fungování IDS, rovněž také o mimořádnostech a dopravně organizačních změnách plánovaných i neplánovaných. Informace musí být poskytovány koordinovaně namísto poskytování informací jednotlivými dopravci odděleně. Měli by být úplné, přesné a aktuální. Musí být poskytovány takovým způsobem, aby informovaly osoby využívající IDS poprvé, a zároveň aby udrželi zájem stávajících cestujících a zajistili povědomí o nabízených službách u potenciálních cestujících.

Jako nosiče informací slouží především informační panely, vývěsky, informace na označnicích zastávek, akustický systém hlásiče zastávek, směrové panely a různé letáky. V dnešní době se prosazuje i internet a moderní prvky jako jsou informace z mobilních telefonů. Využívá se rovněž veřejných prostranství a informačních center.

Informační služba je důležitá již před vznikem a zahájením fungování IDS nebo rozšiřováním IDS. Musí především poskytovat informace o:

- tarifním systému a jeho změně, o prodejních místech, možnostech pořízení jízdenky,
- rozsahu sítě a jejím členění na linky, vyhledání jízdních řádů linek,
- o možnostech přestupů, navazující dopravě,
- smluvních přepravních podmínkách a dopravcích v systému,
- mimořádnostech, výlukách a odklonech v dopravě.

Cestující v IDS potřebuje mít tři druhy informací:

- informace před zahájením cesty – nalezení vhodného spoje, zjištění ceny za přepravu a možné slevy jak ušetřit, informace o prodejních místech jízdních dokladů o aktuálních výlukách, změnách dopravy, tarifu a jízdním řádu o výhodách IDS,
- informace během přepravy – údaje o zpoždění, o čekání na jiný spoj, o poloze dopravního prostředku, informace o možnosti přestupů a umístění navazujících linek,
- informace po ukončení cesty – zjištění zpátečního spoje, vyhledání místa pro použití dalšího spoje, informace o okolí. [2]

Informace jsou nezbytným prvkem každého funkčního IDS a zároveň jeho důležitým marketingovým nástrojem. Marketing v rámci IDS je velmi důležitým prvkem, jak zvýšit atraktivnost systému proti automobilové dopravě a jak IDS prezentovat veřejnosti. Je zaměřen kromě zmíněného poskytování komplexních informací především na:

- přepravní průzkumy a zpětnou vazbu od cestujících,
- jednotné a efektivní představení veřejnosti – nejčastěji logem, případně maskotem.



## 1.6 Kvalita služeb v IDS

Kvalita nabízených a poskytovaných služeb hraje v IDS důležitou roli v jeho srovnání proti výhodám individuální automobilové dopravy. Kvalitou služby veřejné přepravy osob se zabývají evropské normy ČSN EN 13816 a ČSN EN 15140.

Kvalitu v IDS lze dělit do tří pohledů. Nejprve ze strany zákazníka. Ten vnímá kvalitu dodané služby, což transformuje na objednavatele dopravy i do svého pohledu na očekávanou kvalitu služby ve vztahu k dopravcům. Potom ze strany dopravce, ten plánuje kvalitu na základě požadavku objednatele, vnímá však i názor cestujících. Předá výstup o dosažené kvalitě třetí straně - objednateli, ten podle toho plánuje další postup v oblasti služeb. Dosaženou kvalitu předá dopravce rovněž cestujícím a tím cyklus kvality uzavírá. [2]

Podle (Mojžíše, 2008) lze na základě dvou výše uvedených norem definovat základní kritéria kvality, podle nichž může zákazník hodnotit pohled na poskytnuté služby:

1. dosažitelnost,
2. přístupnost,
3. informace,
4. čas,
5. péče o zákazníka,
6. pohodlí,
7. bezpečnost,
8. dopad na životní prostředí. [2]

## 1.7 Financování IDS

Pro hrubé pochopení systému financování je nejprve nutné uvést několik skutečností. Kraj provádí financování základní dopravní obslužnosti ve své samostatné působnosti od roku 2005 v rámci přidělu finančních prostředků z příjmů státního rozpočtu (tzv. rozpočtovým určením daní). Může tak plně ve své kompetenci rozhodnout kolik financí ze státního rozpočtu věnuje na základní dopravní obslužnost v IDS a kolik mimo něj. Změnou prošly i příspěvky na žakovské jízdné. Od září 2003 proudily jako účelové dotace ze státního rozpočtu krajům, jenž je přerozdělovaly jednotlivým obcím. Nové nařízení EHS č. 1370/2007 dává však za povinnost tomu, kdo slevu zařizuje (přímo obec či kraj), slevu na žakovské jízdné zaplatit. Financování ostatní dopravní obslužnosti nad rámec ZDO zajišťují obce. Základem financování IDS je snaha o vyrovnaný rozpočet. Dominantními výnosy jsou dotace z kraje, od obcí nebo státu, které dorovnávají nižší tržby dopravců, přičemž existují i jiné zdroje (reklama, fondy Evropské unie). Druhou stranu tvoří náklady dopravců včetně přiměřeného zisku, provozní náklady organizátora, náklady na rozvoj systému a jiné náklady. Financování ZDO je třeba rozlišit na financování v IDS a mimo IDS. Práce nastiňuje systém financování na příkladu financování z Jihomoravského kraje, z IDS JMK. Přestože se financování může v různých IDS lišit, základní principy uvedené v následujícím textu jsou stejné.

### **1.7.1 Financování v IDS**

Ve výběrovém řízení vyhlášeném krajem je stanovena nákladová cena za km tj. cena, za jaké náklady včetně přiměřeného zisku je schopen dopravce provozovat spoj na dané lince, a nad kterou nesmí ve výběrovém řízení dát nabídku. Při financování v IDS nenese odpovědnost za tržby dopravce, nýbrž kraj. Dopravce má garantovaný přiměřený zisk a prokazatelná ztráta je mu vždy uhrazena. Proveďte se odhad tržeb, například podle zkušenosti z předchozích let, který je záměrně podhodnocený. Dále se uskuteční odhad prokazatelné ztráty, který je však daleko větší než by byl skutečně realistický odhad. Je to proto, aby v případě nižších tržeb dopravců v IDS byla i větší ztráta uhrazena, neboť v ZVS se nesmí hradit větší prokazatelná ztráta, než je v odhadu. Kromě podhodnoceného odhadu tržeb se provede skutečný odhad prokazatelné ztráty podle předpokládané výše skutečných tržeb a podle něj se vyplácí měsíčně předem zálohy dopravcům. Po uplynutí roku dojde k závěrečnému zúčtování mezi krajem a dopravcem, přičemž každý měsíc se posílají na kraj ujeté kilometry, dílčí tržby a dopočty ztrát. Kraj vždy uhradí dopravci skutečnou prokazatelnou ztrátu, tzn., v případě nižších tržeb dostane dopravce podle úrovně nákladů více, v případě vyšších tržeb dostane do úrovně nákladů méně. Stanovením podhodnoceného odhadu tržeb a vyšší výše prokazatelné ztráty je vytvořen velký prostor, do kterého se může dopravce vejít i při nižších reálných tržbách v průběhu roku. Výdaje na mýtné a objížděky hradí objednatel samostatně dopravcům.

Financování a dělení tržeb organizačně zajišťuje koordinátor dopravy. Financování městské hromadné dopravy je výhradně v kompetenci měst a nezasahuje tak do kompetence krajů. U dělení tržeb se jedná buď o jednodušší systém odvodu na společný účet a výplaty za realizovaný dopravní výkon bez ohledu na to, kde tržby skutečně vznikají, nebo se jedná o pracnější a propracovanější systém dělení tržeb, založený na sledování přepravy cestujících při realizovaných dopravních výkonech a adresnému směrování přepočítaných tržeb jednotlivým dopravcům, při kterém koordinátor plní funkci zpracovatele materiálů a smluv.

### **1.7.2 Financování mimo IDS**

Financování mimo IDS se od předchozího liší tím, že se stanoví pouze jeden odhad prokazatelné ztráty na základě předběžného odhadu tržeb. Předběžný odhad prokazatelné ztráty dopravce dostává od kraje ve formě měsíčních záloh. Po uplynutí roku nastává vyúčtování s krajem a v případě, že dopravci klesly tržby pod předpokládanou výši, neobdrží od kraje náhradu. Když by nastřádal přeplatek, musí jej vrátit kraji. Pro dopravce je to nevýhodný systém, neboť odpovědnost za tržby nesou pouze oni.

## 1.8 Význam IDS ve veřejné dopravě

Přínosy a trend tvorby integrovaných dopravních systému vyplývají ze zvyšování poptávky po mobilitě a negativních důsledků rozvoje dopravy, kterými jsou především:

- negativní vliv na zdraví obyvatel a životní prostředí,
- vyšší nehodovost,
- kongesce a vyšší intenzita dopravy, zejména v aglomeracích. [1]

Významnost IDS roste s nepohlednou, nesystémovou a nejistou dopravou při volné soutěži dopravců. Pro sociálně znevýhodněné obyvatele je navíc veřejná doprava jedinou volbou (děti, zdravotně postižené, sociálně slabší, starší lidi). Proto sílí zájem o vyšší podporu veřejné dopravy, a to nejen její základ veřejnými zdroji, ale i moderními marketingovými a manažerskými postupy veřejnou dopravu činit atraktivnější pro ty, co volí mezi individuální a veřejnou dopravou. Veřejné subjekty v rámci regionů dosahují pozitivních ekonomických sociálních a demografických efektů a rozvoje zvýšenou mobilitou, pracovní silou, rozvojem kulturních, sportovních a turistických aktivit. Podle Kubíka (2006) tak IDS přináší zejména:

- zlepšení kvality a dostupnosti veřejné dopravy, zlepšení kultury cestování,
- zatraktivnění veřejné dopravy pro veřejnost, vyšší její podpora a využívání,
- vyšší efektivitu vynakládání finančních prostředků na veřejnou dopravu. [1]

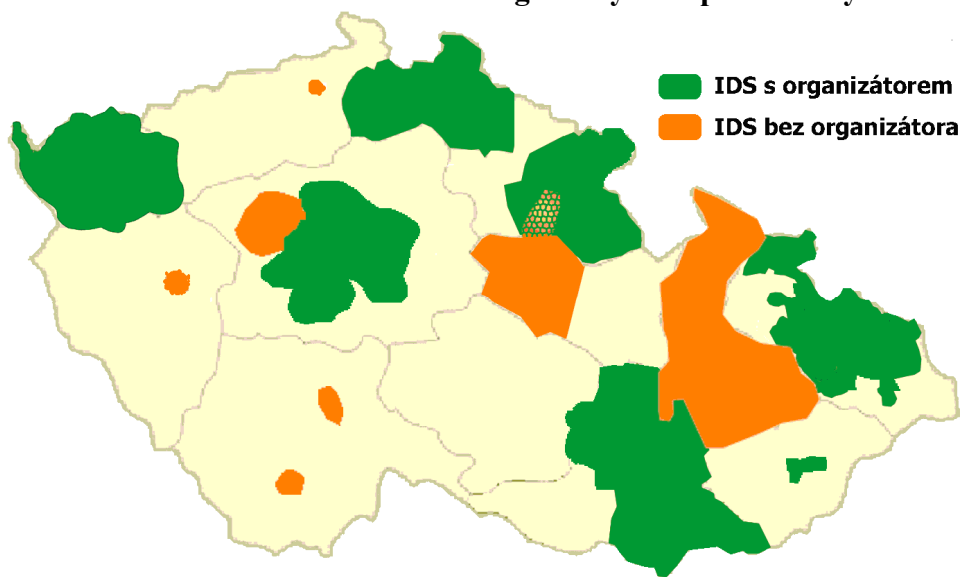
Veřejná doprava je důležitá zejména pro ty, kteří nemají přístup k osobním automobilům a chtějí kvalitní přístup k zaměstnání, vzdělávání apod. Na dopravních systémech závisí rovněž veřejné podnikání, rozvoj pracovního trhu, možnost zaměstnanců cestovat. Přístup k mobilitě na dobré úrovni je zřejmě nejpodstatnější pro spojení ve venkovských a okrajových oblastech regionů a pro rozvoj hospodářských, kulturních a sociálních aktivit v nich. IDS přináší význam i pro rozvoj malých a středních měst a dostupnost veřejných služeb pro všechny občany území tvořícího jednotný celek. [4]

Kvalitní doprava představuje základ života. Základem dopravní politiky tak musí být bezpečný, ekonomický a pro cestující vhodný pohyb, což může splnit integrovaná doprava. Integrované pojetí dopravy je tak nástrojem pro zvyšování využití veřejné dopravy. Efektivní systémy integrované dopravy jsou pro kvalitu života v rámci celé Evropy zásadní.

Integrace dopravy do integrovaných dopravních systémů je celkově možností, jak zamezit vysídlování venkova, růstu počtu dopravních komplikací a nehod, a je prostředkem pro udržení dobré životní úrovně celých regionů a její postupné zlepšování.

## 1.9 Integrované dopravní systémy ČR

Obrázek 1: Schematické zobrazení integrovaných dopravních systémů v ČR



Zdroj: ČAOVD

V současnosti je podle odborné literatury (Zelený, 2007) v ČR vybudovaných nebo v pokročilé fázi připravovaných 14 integrovaných dopravních systémů. Jsou znázorněny na výše uvedeném obrázku 1. Jedná se o tyto systémy:

- Pražská integrovaná doprava (PID),
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK),
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK),
- Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS),
- Integrovaná regionální doprava Náchodsko a Rychnovsko (IREDO),
- Zlínská integrovaná doprava (ZID),
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP),
- Středočeská integrovaná doprava (SID),
- Integrovaný dopravní systém Tábor (IDSTA),
- Dopravní integrovaný systém Královéhradeckého a Pardubického kraje (VYDIS),
- Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL),
- Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje (IDS ÚK),
- Integrovaný dopravní systém karlovarského kraje (IDOK),
- Integrovaný dopravní systém České Budějovice (IDS ČB).

## 2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PROVOZOVÁNÍ IDS JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

### 2.1 Základní údaje o IDS JMK

#### 2.1.1 Představení IDS JMK

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje je integrovaný dopravní systém rozkládající se v současnosti na téměř celém území Jihomoravského kraje a zasahující svými některými linkami i za jeho hranice (např. Náměšť nad Oslavou, Skalica). Svůj provoz zahájil v lednu 2004. V současné době je celkem v IDS JMK zapojeno více než 600 měst a obcí s více jak milionem obyvatel. Systém zahrnuje autobusy, vlaky, trolejbusy a tramvaje. S výjimkou tratě 248 jsou všechny železniční tratě v regionu plně zaintegrované. Jízdní doklady tedy platí ve všech osobních a spěšných vlacích, ve většině rychlíkových vlaků, v regionálních i městských autobusech, v tramvajích a trolejbusích na zaintegrovaných linkách IDS JMK. Jádrem systému jsou zóny 100 a 101 představující podstatnou část města Brna. Až na výjimky se pro páteřní dopravu využívá železnice. Autobusy slouží především jako navazující doprava. Myšlenkou vzniku IDS JMK bylo zlevnit a zefektivnit dopravu v regionu, zvýšit kulturu cestování, omezit souběhy autobusové a vlakové dopravy, najít systémové řešení dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje, zvýšit efektivitu vynakládaných prostředků na veřejnou dopravu a zatraktivnění regionu směrem k veřejnosti. Nejbližším cílem je zaintegrování celého území kraje do léta roku 2010.

**Tabulka 1: Číselné údaje o IDS JMK a o Jihomoravském kraji**

Počet obyvatel Jihomoravského kraje	1 147 146
Rozloha Jihomoravského kraje a počet obcí	719 541 ha, 673
Počet obyvatel v IDS JMK / z toho v kraji	1 051 945 / 1 009 487
Rozloha / z toho v kraji	608 425 ha / 548 454 ha
Počet obcí / z toho v kraji	558 / 513
Počet vývojových etap	5, v plánu 6
Datum zaintegrování celého kraje	1. 7. 2010
Zaintegrované úseky tratí ČD	605 km
Zaintegrované úseky regionálních autobusů (mimo DPMB)	3439 km

Zdroj: Kordis

#### 2.1.2 Historie vzniku a vývoj IDS JMK

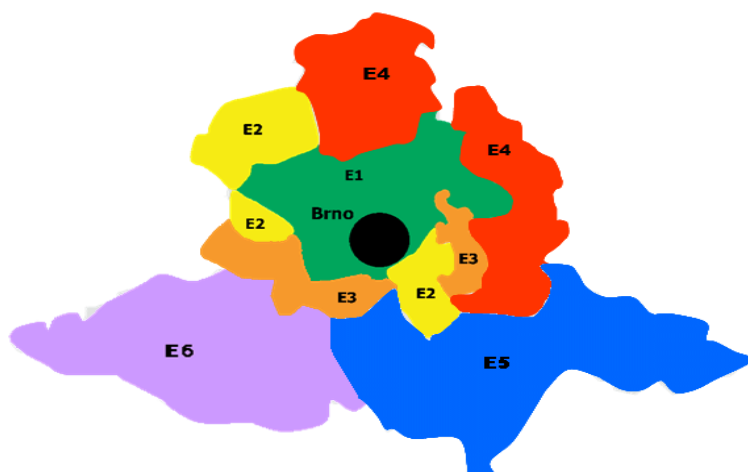
IDS JMK vznikl 1. ledna 2004. Hlavními důvody jeho vzniku byla neefektivnost a neekonomičnost dopravy se stále rostoucím počtem dopravců, složitý splet jízdních řádů, různorodé ceny apod. Za nápadem jeho vzniku stáli především odborníci z tehdejší železniční

dopravy a úředníci Krajského úřadu. Systém vznikl zintegrováním Brna a okolí, Blanenska a části Tišnovska (etapa E1). Jednalo se zhruba o 16 % rozlohy Jihomoravského kraje s více jak 500 000 obyvateli. Postupně se systém rozšířil v dalších čtyřech vývojových etapách:

- E2 – rozšíření na Tišnovsko (1. 1. 2005), Slavkovsko a Rosicko (1. 9. 2005) s 3% podílem na počtu obyvatel Jihomoravském kraje,
- E3 – rozšíření na Vyškovsko (11. 12. 2005), Ivančicko (1. 7. 2006), Židlochovicko (1. 9. 2006) a do okolí Náměště nad Oslavou (1. 7. 2007), podíl na obyvatelstvu 22%,
- E4 – rozšíření Boskovicko (4. 3. 2008) a Kyjovsko (28. 6. 2008), s 10% podílem na počtu obyvatel Jihomoravského kraje,
- E5 – rozšíření na Hodonínsko a Břeclavsko (14. 12. 2008), podíl na obyvatelstvu 22%.

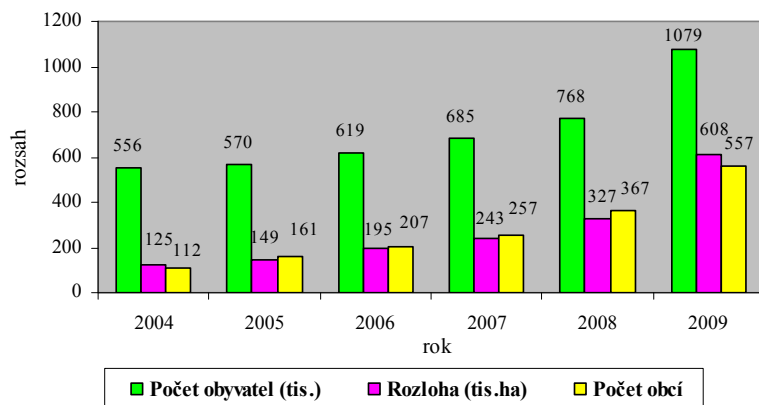
Závěrečná etapa rozšiřování IDS JMK (E6) na Znojemsko je v plánu od 1. 7. 2010.

**Obrázek 2: Rozšiřování IDS JMK podle vývojových etap**



Zdroj: Kordis

**Obrázek 3: Graf rozšiřování IDS JMK v číslech**



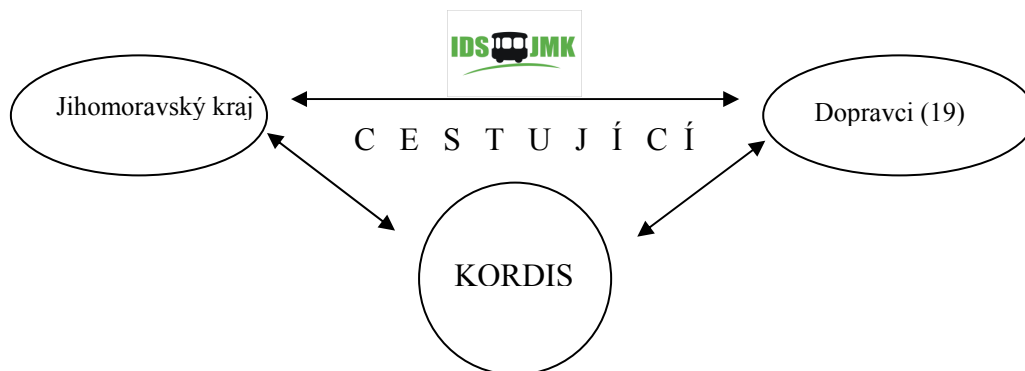
Zdroj: Kordis

Je patrné, že za svou krátkou historii se zvýšil počet obcí v IDS JMK přibližně pětikrát, počet obyvatel a rozloha v IDS JMK asi dvakrát, což je poměrně rychlý skok za dobu pěti let.

### 2.1.3 Organizace IDS JMK, subjekty v něm zúčastněné

V rámci IDS JMK existují 4 základní strany subjektů zapojených do systému. Jedná se o cestující, dopravce, kteří svou činností provozují dopravu a zajišťují svými dopravními prostředky – vlaky, autobusy, tramvajemi a trolejbusy dopravní obslužnost regionu, dále koordinátora IDS JMK a objednavatele dopravy, kterým je Jihomoravský kraj. Jihomoravský kraj vyhlašuje při rozšiřování IDS JMK v rámci jednotlivých etap výběrová řízení na určité linky, objednává tímto stylem dopravce a nakonec s vítězem výběrových řízení uzavírá Smlouvu o ZVS. Kraj tímto způsobem a následným vyúčtováním s dopravci zajišťuje pokrytí dopravních potřeb v kraji a dopravcům přiměřený zisk. Na řízení se podílí i KCOD Brno.

**Obrázek 4: Jednoduché schéma IDS JMK**



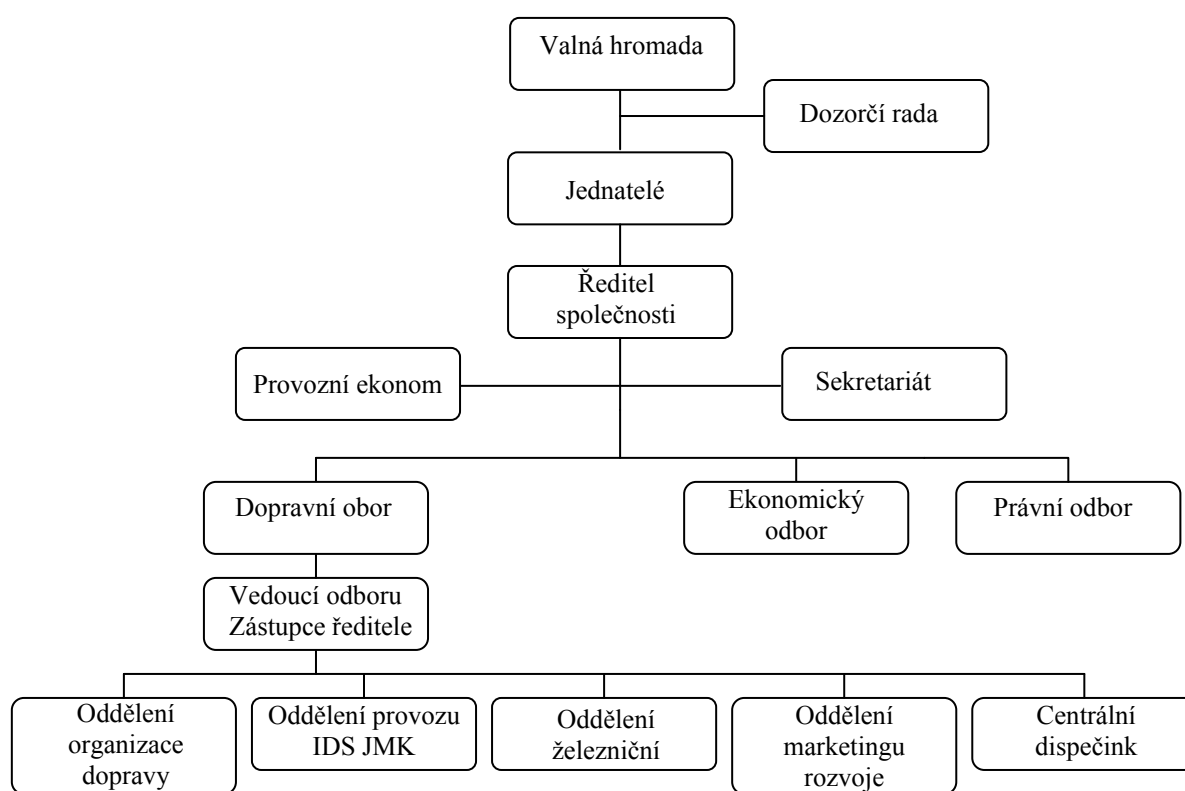
Zdroj: autor

Koordinátorem IDS JMK je společnost KORDIS JMK, spol. s r. o. (dále jen Kordis), sídlící v Brně na Nových Sadech. Společnost začala svou činnost na vývoji IDS JMK v roce 2002 a je vlastněná ze 49 % městem Brnem a z 51 % Jihomoravským krajem. Spolu se sedmi dalšími organizátory je členem České asociace organizátorů veřejné dopravy. Provádí činnosti dopravně organizační informační, a marketingové, dohlíží na plynulost dopravy (spolu s KCOD Brno), zajišťuje dodržování návazností, řídí finanční toky v IDS JMK, organizuje investice s podporou ze strukturálních fondů Evropské unie, sleduje a vyhodnocuje vývoj přepravních potřeb a komplexně řídí zajišťování základní dopravní obslužnosti v IDS JMK.

Jak níže uvedený obrázek 5 naznačuje, organizační struktura poměrně složitá. Společnost má nyní 35 zaměstnanců. Na vrcholu organizace je valná hromada, jejíž členové jsou 2 jednatele společnosti. Jeden z nich je za město Brno, druhý, který je zároveň ředitelem společnosti, zastupuje Jihomoravský kraj. Dozorčí radu tvoří 5 členů. Pod ředitelem se nacházejí sekretariát, provozní ekonom, který má na starosti účetnictví společnosti a dále tři odbory – dopravní, ekonomický a právní s vlastními vedoucími. Ekonomický odbor provádí rozúčtování tržeb, odhad prokazatelné ztráty, zpracovává data a vytváří finanční analýzy. Právní odbor připravuje smlouvy s obcemi pro kraj, smlouvy s dopravci o podmínkách

provozování dopravy v IDS a vede vnitrofiremní administrativu – smlouvy v pracovně právních vztazích. Dopravní odbor se člení na 5 oddělení, každé má svého vedoucího. Oddělení organizace dopravy vytváří jízdní řády (dále JŘ) autobusů, komunikuje s DPMB ohledně provázanosti s městskou hromadnou dopravou (dále jen MHD) v Brně a připravuje výlukovou činnost. Oddělení provozu řídí technické zázemí IDS JMK, zabezpečuje fungování systému, pokladen, modulů sledování polohy (dále jen MSP), a vnitropodnikové techniky. Centrální dispečink koordinuje a řídí dopravu a oddělení železniční připravuje jízdní řády na železnici, vede jednání a připravuje smlouvy s Českými drahami.

**Obrázek 5: Organizační schéma společnosti Kordis JMK spol. s.r.o. (rok 2010)**



Zdroj: Kordis spol. s.r.o.

### 2.1.4 Uspořádání sítě IDS JMK a linky IDS JMK

Území IDS JMK je rozčleněno do tzv. tarifních zón. Od tarifních zón je odvozen tarif IDS JMK. Na rozdíl od pásmového uspořádání Pražské integrované dopravy, je území IDS JMK uspořádáno zónově, což vychází z charakteru regionu, kde kromě Brna existují jiná významná centra. Dosáhlo se tak spravedlivějšího stanovení cen. Každou zónu tvoří spojení několika měst, popřípadě území okolo jednoho většího města, se snahou aby zejména okrajové zóny měli podobný počet obyvatel. Mezi linkami převažují radiální a tangenciální linky (např. linky 301, 630). Okružní jsou pouze součástí Brna a diagonální se prakticky



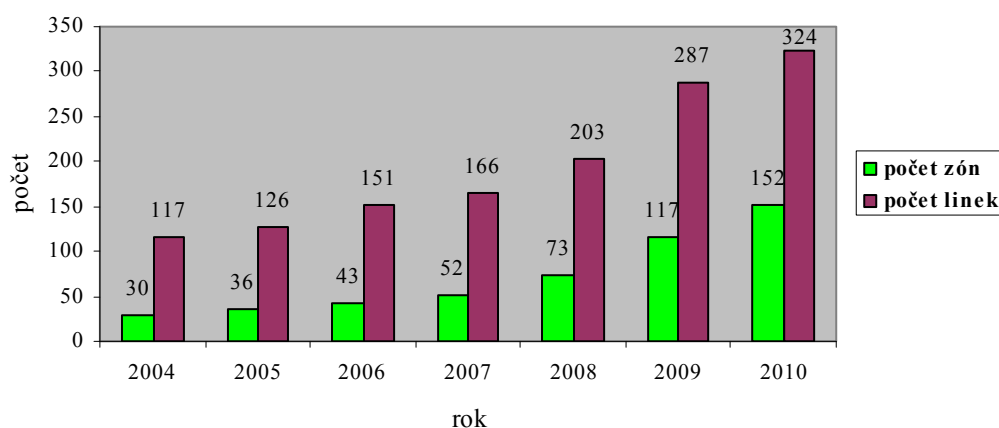
nevyskytují, což plyne z charakteru IDS JMK. Zóny systému jsou tvořeny tak, aby se jízdné po začlenění do IDS JMK blížilo předchozímu nebo bylo nižší. Na mapě v příloze 1 jsou zřetelná kruhová pásma různé vzdálenosti od Brna, která jsou základem pro následující dělení sítě na zóny. Popis systému číslování zón je uveden v příloze 12. Základem linek IDS JMK je 23 vlakových linek, včetně šesti rychlíkových tras, což není v ČR tak časté. Další linky jsou autobusové, trolejbusové a tramvajové. Přehled počtu linek zachycuje tabulka 2, popis linek včetně označení zachycuje příloha 12, schéma nočních linek v Brně zobrazuje příloha 5.

**Tabulka 2: Linky IDS JMK v roce 2009**

Specifikace linek	počet
Počet linek v IDS JMK	287
Počet vlakových linek	23
Počet tramvajových linek v Brně (čísla 1 až 13)	13
Počet trolejbusových linek v Brně (čísla 20 až 40)	13
Počet autobusových linek v Brně (čísla 40 do 100)	47
Počet linek městské dopravy v Adamově	1
Počet linek městské dopravy v Blansku	7
Počet linek městské dopravy v Břeclavi	9
Počet linek městské dopravy v Hodoníně	4
Počet linek městské dopravy v Kyjově	3
Počet linek městské dopravy ve Vyškově	4
Počet regionálních autobusových linek	163

Zdroj: Kordis

**Obrázek 6: Graf vývoje počtu zón a linek v IDS JMK**



Zdroj: Kordis

Proti roku 2004 se ztrojnásobil počet zaintegrovaných linek a zpětinasobil počet zón (obrázek 6), což odpovídá růstu IDS JMK. počet regionálních autobusových linek se zvýšil o 129 z původních 34. Počet vlakových linek se zvýšil z 5 až na současných 23. Jedná se o razantní zvýšení, neboť rozloha IDS JMK se za 5 let zvýšila jen dvojnásobně. Průměrná velikost zóny je dnes 7 ha, v r. 2004 to bylo 18 ha. V systému je v současnosti 2700 zastávek.

## Přehledná mapa zastávek – novinka v IDS JMK

Jedná se o moderní mapu sítě IDS JMK, jednu z nejvýznamnějších novinek. Mapu je možné spustit na adrese [www.idsjmk.cz/plan](http://www.idsjmk.cz/plan). Zobrazí se přehledná mapa (obrázek 7), s vyznačenými zastávkami v různé lokalitě. Po kliknutí na vybranou zastávku se zobrazí pět nejbližších odjezdů. Na dalších záložkách je možné zjistit jízdní řady nebo vyhledat spojení. Mapa zastávek se využívá pro vyhledání nejbližší zastávky z místa, kde se cestující nachází.

Obrázek 7: Mapa zastávek



Zdroj: Kordis

Obrázek 8: Schematická mapa zastávek



Zdroj: Kordis

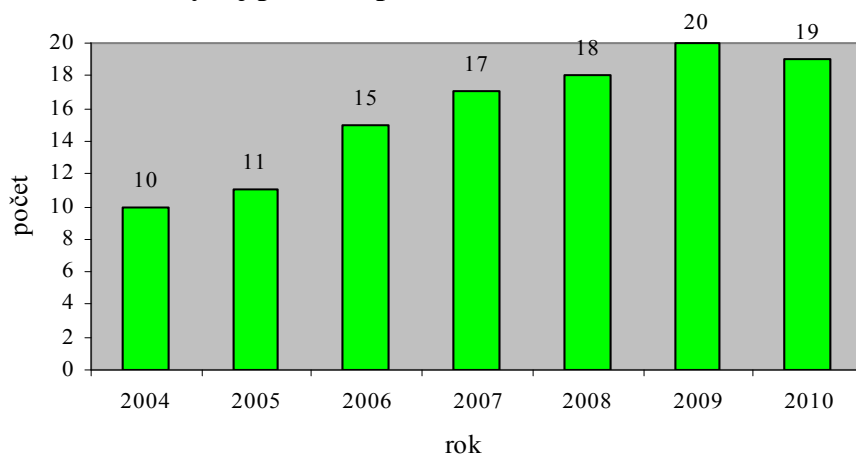
Jedná se také o zobrazení sítě linek IDS JMK špičkové úrovně (obrázek 8). Na mapě jsou znázorněny linky barevně a zastávky jako bílé body na nich. Při kliknutí na vybrané body lze snadno získat spojení z programu IDOS prostřednictvím praporek nástup, výstup, přes. Rovněž lze zjistit odjezdy ze zastávky a zobrazit si mapu okolí. K dispozici je 10 plánů, pro celou síť a pro jednotlivé oblasti Jihomoravského kraje. Přepojením navigátoru na noční režim lze zobrazit noční linky v Brně. Interaktivní služby ale nejsou dostupné v cizím jazyce.

### 2.1.5 Dopravci v IDS JMK

Do IDS JMK je v současnosti zapojeno celkem 19 dopravců. Jediným železničním dopravcem jsou České Dráhy a.s., na jejichž dopravě je celý integrovaný dopravní systém postaven. U autobusové dopravy je seznam zapojených dopravců do systému širší. Kromě regionálních autobusových dopravců a Českých drah jsou součástí IDS JMK i městské hromadné dopravy. V Brně ji provozuje Dopravní podnik města Brna (DPMB), v jiných městech (Adamov, Blansko, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Vyškov) dopravci obsluhující rovněž některé regionální autobusové linky. Přehled dopravců zapojených do systému IDS JMK:

- ADOSA, a. s.
- BORS Břeclav, a. s.
- ČAD Blansko, a. s.
- České dráhy, a. s.
- ČSAD Tišnov, a. s.
- ČSAD Hodonín, a. s.
- ČSAD Kyjov, a. s.
- ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s.
- DOPAZ, spol. s r.o.
- Dopravní podnik města Brna, a. s.
- FTL - First Transport Lines, a. s.
- Jarmila Brtníková - Cestovní kancelář BTC
- SEBUS, s. r. o.
- Tourbus, a. s.
- TREDOS spol. s r. o.
- VYDOS BUS, a. s.
- ZDAR, a. s.
- Znojemská dopravní společnost PSOTA s. r. o.
- Bítešská dopravní společnost, spol. s r. o.

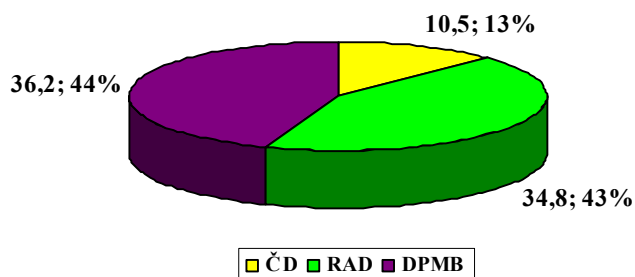
**Obrázek 9: Vývoj počtu dopravců v IDS JMK**



Zdroj: Kordis

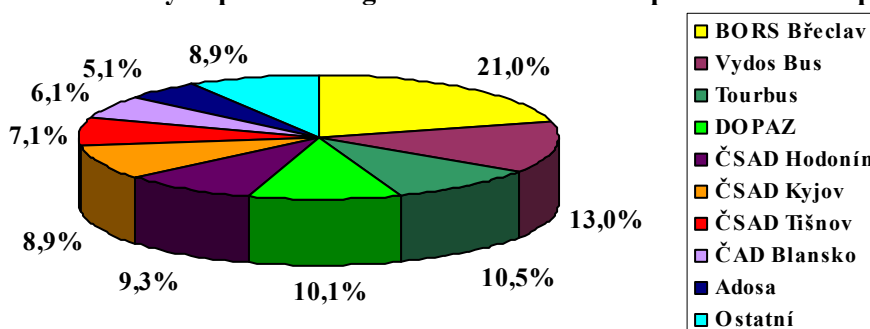
Za poslední 4 roky se počet dopravců příliš nemění. Je to zřejmě díky již prověřeným dopravcům, a také díky rostoucí ploše IDS JMK, kdy se snižuje počet neobsazených linek. Na obrázcích 10 a 11 je patrný velký podíl železniční dopravy i poměrně rovnoměrný podíl autobusových dopravců na dopravním výkonu. IDS JMK má v rámci vozového parku dvě záložní vlakové soupravy (elektrická, motorová) hrazené krajem pro mimořádnosti v dopravě.

**Obrázek 10: Porovnání druhů doprav podle dopravních výkonů v roce 2009 v mil. vozkm/vlkm a v podílu na celkovém dopravním výkonu**



Zdroj: Kordis, KCOD Brno

**Obrázek 11: Podíly dopravců v regionální autobusové dopravě v % na dopravním výkonu**



Zdroj: Kordis

**Tabulka 3: Vozový park v IDS JMK v roce 2009**

Vozidla	Dny v týdnu / specifikace vozidel	Počet
Počet vypravených vozidel DPMB	pracovní dny	547
	sobota, neděle a svátky	269
Počet vypravených autobusů v regionu (včetně MHD jiných měst než Brna)	pracovní dny	547
	sobota, neděle a svátky	181
Počet vypravených vlaků v regionu v IDS JMK (včetně vlaků spojující více krajů)	pracovní dny	867
	sobota, neděle a svátky	630
Počet vypravených vlaků v JMK	pracovní dny	833
	sobota / neděle, svátky	537 / 528
Počet železničních vozů a hnacích vozidel v IDS JMK	osobní vozy	287
	hnací vozidla (vč. jednotek)	119

Zdroj: autor, KCOD Brno, IDS JMK

Vozový park IDS JMK je bohatý. Pro zajímavost za rok vyjede asi 2,5 mil. spojů.

## 2.2 Tarif v IDS JMK

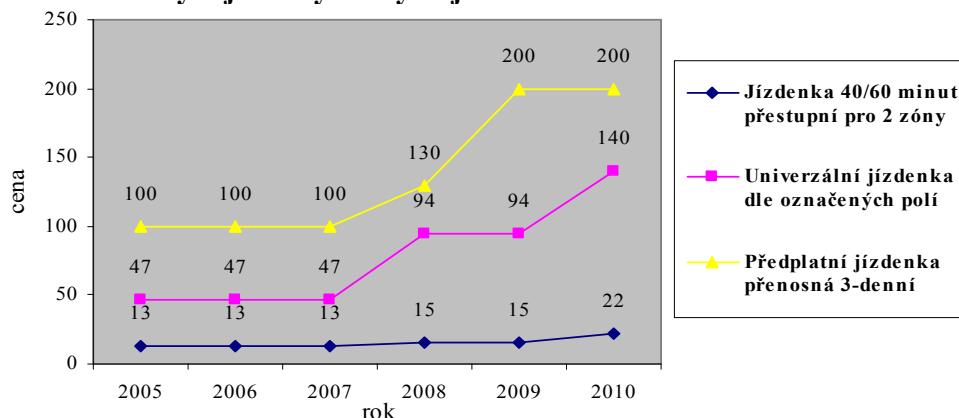
V rámci IDS JMK je uplatňována kombinace zónového a časového tarifu. Podrobnější informace lze o tarifu vyčíst v příloze 4. V IDS JMK jsou zavedeny tyto 3 typy jízdenek:

- Jednorázové jízdenky – jejich rozúčtování v rámci dělení tržeb je nejtěžší, mohou být:
  - nepřestupní – úsekové jízdenky na 1–2 vyznačené úseky v JŘ (pro 2–3 zóny), jízdenka na 10 minut a na 2 zastávky ve vlacích (pro maximálně 2 zóny),

- přestupní – pro 2 až 10 zón s platností 45 až 180 minut.
- Předplatní přenosné jízdenky – jednodenní s rozlišením na Brno, mimo Brno a kombinaci těchto variant, na které mohou jet 2 dospělí s 3 dětmi, vhodné je jejich použití pro cestování, dalšími jízdenkami jsou 3-denní, 7-denní, 14-denní a měsíční, všechny pro zóny 100, 101.
- Předplatní nepřenositelné jízdenky – nejčastěji využívané, snadno rozúčtovatelné. Rozlišují se pro brněnské zóny + další zóny, a na jízdenky pro mimobrněnské zóny. První typem jsou jízdenky pro zóny 100, 101 až 100, 101 + 8 zón, a pro všechny zóny. Druhý typ má předplatní jízdenky pro jeden a dva úseky u regionálních autobusů a dále jízdenky pro 2 až 10 zón.

Zvláštním typem jednorázových jízdenek jsou univerzální jízdenky. Jsou výhodné pro cestující jedoucí nepravidelně přes větší počet zón, nebo jedoucích do průmyslových zón a do zaměstnání pravidelně, ale méně než denně. Jízdenka má 24 polí s přepočtem na zóny. Cestující podle počtu zón zjistí odpovídající počet polí, za kterými jízdenku označí. Žakovská univerzální jízdenka je vhodná pro dojíždějící studenty do škol méně než 17krát za měsíc a platí jen při předložení platného žakovského průkazu.

**Obrázek 12: Vývoj cen vybraných jízdenek v IDS JMK v KČ**

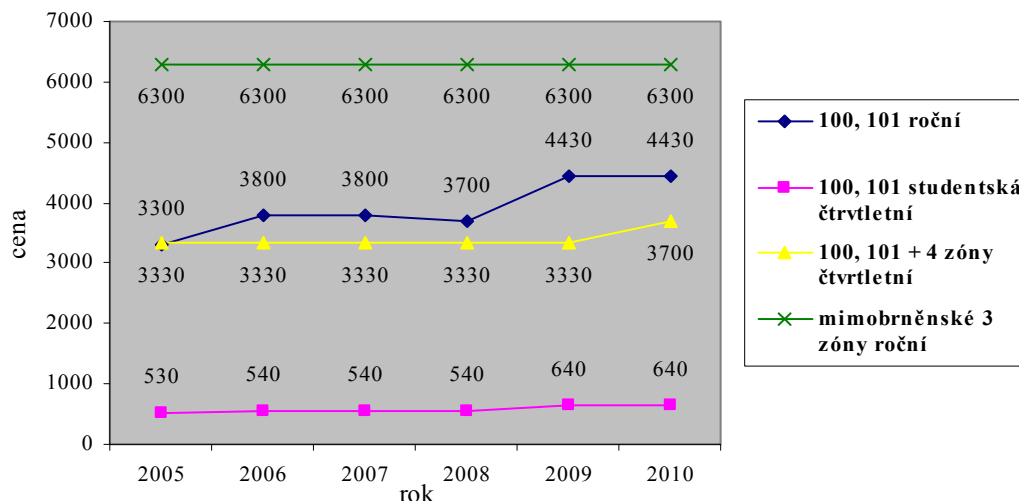


Zdroj: autor

Obrázek 12 ukazuje, že ceny jízdenek v IDS JMK se mění značně rozdílně. Klasická univerzální jízdenka zaznamenala za necelých 6 let nárůst asi o 300 %, zatímco například nejběžnější jednorázová jízdenka jen asi o 70 %, což i tak je poměrně značné navýšení, oproti jiným regionům v ČR. Na níže uvedeném obrázku 13 je patrný nesoulad ve vývoji cen předplatních dokladů. V Brně se za necelých 6 let zvýšilo základní jízdné o více jak 1100 Kč, zatímco ceny jízdného mimo Brno jsou stejné a v případě kombinovaných jízdenek je jen mírné navýšení. Jde zřejmě o podporu venkova se znevýhodněním občanů jezdících v Brně či přes Brno. Je nutné dodat, že 54 % cestujících považuje ceny jízdného za neúměrně vysoké.

Jízdenky jednorázové a předplatní přenosné se dělí na základní a zlevněné (děti od 6 do 15 let). Jízdenky předplatné nepřenositelné na základní, studentské, dětské a pro důchodce.

**Obrázek 13: Vývoj cen vybraných předplatních kupónů v IDS JMK v Kč**



Zdroj: autor

**Tabulka 4: Používané jízdenky v IDS JMK v % (údaje z roku 2009 a 2008)**

Druhy používaných jízdenek	v Brně	v IDS JMK	v IDS JMK (2008)
Nepřestupní jednorázové	4	8	1
Přestupní jednorázové	20	25	29
Měsíční předplatní jízdenky	18	22	29
Čtvrtletní předplatní jízdenky	30	23	29
Roční předplatní jízdenky	20	14	7
Ostatní	8	8	5

Zdroj: Kordis

Ve vývoji používání jízdních dokladů je trendem přesun od jednorázových jízdenek k předplatním dokladům. Pouze čistě u mimobrněnských cestujících nastalo snížení o 7%.

### 2.3 Financování IDS JMK, dělení tržeb

Zdroje pro financování ZDO ať už v rámci IDS nebo mimo něj jsou účelové dotace ze státního rozpočtu na veřejnou silniční a železniční dopravu. Na financování veřejné dopravy v IDS JMK se používá kromě výše uvedeného zdroje i tzv. fond IDS (dále FIDS). Část FIDS se tvoří ze zmíněných financí na veřejnou dopravu železniční a silniční, z části z příspěvků obcí v IDS JMK. Každá obec odvádí do fondu IDS 50 Kč na obyvatele s výjimkou města Brna, z důvodu jeho zvláštního postavení v systému. FIDS používá k financování veřejné dopravy při rozšiřování IDS na nová území z důvodu nutnosti vynaložení většího množství finančních prostředků kvůli levnějšímu jízděmu a na financování výdajů souvisejících s fungováním systému (mapy, informační materiály, apod.) FIDS se používá nejen v prvním létě po rozšíření systému, ale i v dalších letech, přičemž částky se postupně snižují. Kraj jako

objednavatel dopravy tedy dostává zdroj ze státního rozpočtu na veřejnou autobusovou a železniční dopravu a na FIDS, přičemž je na něm, kolik z této částky věnuje na úhradu prokazatelných ztrát a zisků v rámci ZDO v IDS a mimo IDS a kolik na FIDS. FIDS se používá pouze pro výdaje pro spoje v rámci IDS. Do budoucna je předpoklad, že uvedené 3 zdroje financování IDS JMK – část z dotace na železniční dopravu, část z dotace na veřejnou dopravu silniční a FIDS se sloučí na jeden účet FIDS, kterým bude systém financován.

**Tabulka 5: Výdaje JMK na dopravní obslužnost JMK a IDS JMK v tis. Kč**

Popis položek	upřesnění	2005	2006	2007	2008	2009 *
Provoz veřejné železniční dopravy (dopravní obslužnost)	SR	472 290	456 000	468 000	475 000	545 000
	UR	441 290	442 881	468 000	496 000	903 000
	skut.	441 290	442 881	468 000	496 000	903 000
Provoz veřejné silniční dopravy (dopravní obslužnost, vč. FIDS)	SR	344 975	433 300	454 100	496 900	590 100
	UR	400 598	441 767	457 373	514 482	543 467
	skut.	392 884	441 269	440 037	514 482	541 665
Fond IDS		44 300	61 300	95 000	90 500	130 900
Skutečné výdaje železniční doprava (neliší se v IDS a mimo IDS)		441 000	443 000	468 000	496 000	545 000
Skutečné výdaje silniční doprava	v IDS	98 500	156 200	242 100	284 300	440 300
Skutečné výdaje silniční doprava	celkem	347 600	431 300	480 700	517 700	560 000

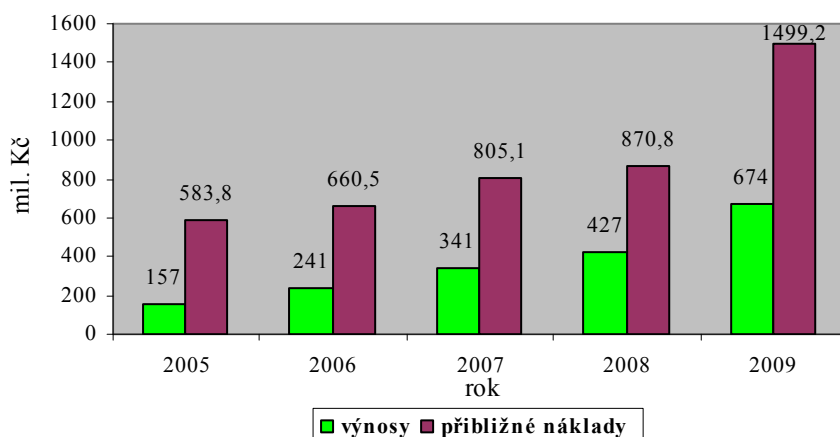
Zdroj: Jihomoravský kraj

Pozn.: SR – schválený rozpočet, UR – upravený rozpočet, skut. – skutečný rozpočet (skutečná výše údajů, která se odešle z účtů JMK), \* včetně účelové dotace ze státního rozpočtu. Skutečné výdaje jsou skutečné výdeje na zajištění základní dopravní obslužnosti, které se nekryjí se skutečným rozpočtem. Kromě rozpočtu jsou v nich totiž zahrnuté nedoplatky či přeplatky dopravcům z minulých let, které se přenáší a hradí v dalších letech.

Obrázek 14 zachycuje vývoj výnosů IDS JMK a jejich srovnání s náklady na provoz systému. Je však pouze přibližným srovnáním nákladů a výnosů IDS JMK, protože se nejedná v pravém o náklady, ale o skutečné výdaje, nejedná se však o velké částky, proto je možno vytvořit alespoň rámcové srovnání. Výdaje na činnost koordinátora činí ročně 21 mil. Kč (zdroj: město Brno). Obrázky 14 a 15 dokazují, že v IDS JMK se zvyšují výnosy a to i při jen mírném navyšování cen jízdného. Od zavedení IDS JMK se zvýšily přibližně čtyřnásobně. Dokonce minulý rok se zvýšily o 50 %. Náklady na systém se sice zvyšují, zřejmě díky rozšiřování systému, ale ne tak vysokým tempem jako výnosy. Údaj z roku 2009 je včetně účelové dotace ze státního rozpočtu ve výši 383 mil. Kč. Údaj tak odpovídá podílu krytí ztrát.

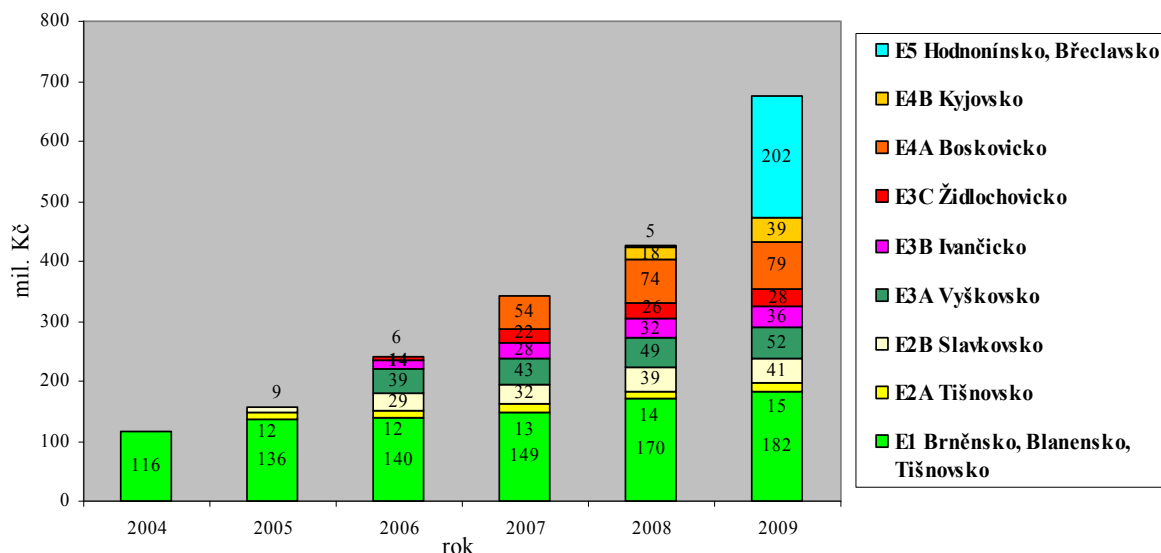
Část linek DPMB jezdí za hranice Brna (dotace 1,7 mil. Kč ročně na žakovské jízdné) a část RAD zajišťuje dopravu v Brně. (tzv. výměna kilometrů). Výkony se přibližně rovnají.

**Obrázek 14: Srovnání vývoje výnosů a přibližných nákladů v IDS JMK v mil. Kč**



Zdroj: Kordis, Jihomoravský kraj

**Obrázek 15: Graf vývoje výnosů regionální dopravy v IDS JMK v mil. Kč**



Zdroj: Kordis

Výnosy v systému rostou v jednotlivých oblastech i v dalších letech po zaintegrování. Náklady za železniční dopravu jsou výnosy kryty ze 31 %, na regionální autobusovou dopravu ze 49 %, na MHD v Brně přibližně ze 44 %. Růst výnosů vykazuje i DPMB, a to díky zvyšování cen jízdného v posledních letech (ze 719 mil. Kč v r. 2007 na 859 mil. Kč).

Dělení tržeb v IDS JMK provádí měsíčně Kordis. Všechny tržby se odvádí na jeho účet a následně se rozpočítávají podle algoritmu uvedeného v příloze 10. Rozdělují se podle používání jízdenek v jednotlivých oblastech sítě (průzkumy) a podle dopravních výkonů dopravců v daných oblastech. Výsledek dělení tržeb posílá Kordis úředníkům Krajského úřadu a dopravcům, kteří po potvrzení dělení a určeného podílu z tržeb posílají svůj souhlas rovněž na odbor dopravy Jihomoravského kraje. Dělení tržeb je transparentní a spravedlivé.



## 2.4 Informovanost cestujících v IDS JMK

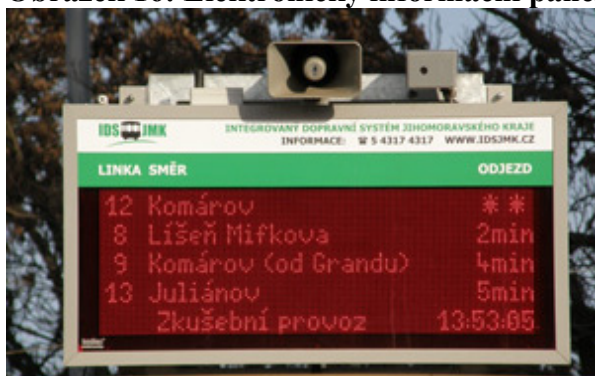
Informovanost cestujících v IDS JMK je převážně řešena až na různé letáky, výtisky či prodej jízdních řádů elektronicky. Proto se práce soustředí na elektronické informační zdroje.

### 2.4.1 Elektronické panely (ELPY)

Jedná se o panely poskytující cestujícím informace o skutečných aktuálních odjezdech nejbližších spojů (vozidel MHD, regionálních autobusů a vlaků) v daném uzlu. Jsou propojeny s centrálním dispečinkem Kordisu a se systémy RIS, CDS. Přenos dat probíhá prostřednictvím metod GSM a GPS se zpožděním přibližně 6 s. Jsou nainstalovány v brněnských a mimobrněnských uzlech, jsou vybaveny zvukovými majáčky pro nevidomé a kamerami, kterými pracovníci Kordisu mohou kdykoliv sledovat situaci v dopravě. V celém IDS JMK bylo k 1. 1. 2010 celkem 55 ELP. Přestupní místa vybavená ELPAMI jsou uvedeny v příloze 9. Na informačních tabulích (obrázek 16) se objevují 4 druhy znaků:

- Hvězdička symbolizuje, že vozidlo má aktuálně odjíždět. Cestující má zpozornět, neboť vozidlo přijíždí nebo už stojí v zastávce.
- Pokud je do odjezdu vozidla 10 a více minut, zobrazuje se čas odjezdu v klasickém tvaru, např. 12:34.
- Pokud je do odjezdu méně jak 10 minut, zobrazuje se počet minut do odjezdu, např. 9.
- Pokud je na symbolu napsáno před časem do odjezdu ±, systém nemá o vozidle informaci a odjezdy se zobrazují podle naplánovaného aktuálního jízdního řádu

**Obrázek 16: Elektronický informační panel v IDS JMK**



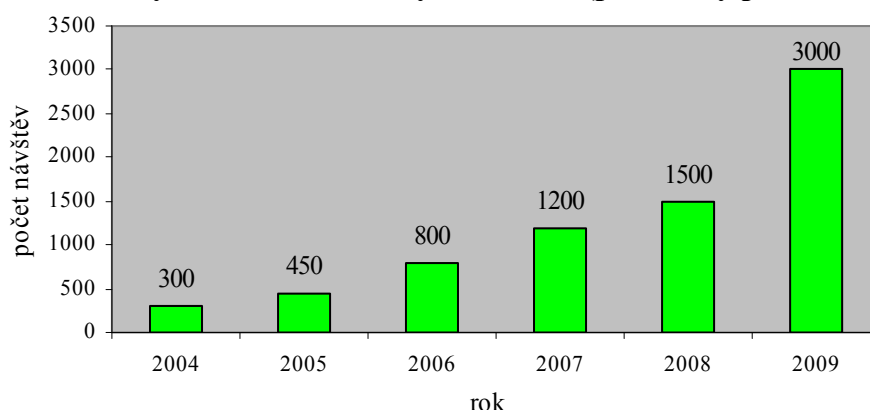
Zdroj: Kordis

Instalaci Elektronických informačních panelů zajistil Jihomoravský kraj ve spolupráci s koordinátorem IDS JMK společností Kordis a dále se statutárním městem Brnem, Dopravním podnikem města Brna, Českými drahami a regionálními autobusovými dopravci. Panely dodala firma GITY spol. s r.o., byly nakoupeny v rámci projektu ROP dotovaném z fondů Evropské Unie, cena 1 ELPU je přibližně 250 000 Kč.

#### 2.4.2 Internetové stránky, počet emailů a telefonických dotazů

Internetové stránky jsou důležitou formou propagace IDS JMK a zdrojem informací pro cestující. Mají moderní vzhled, působí však poněkud nepřehledně. Obsahují veškeré potřebné informace o tarifu, mapy sítě linek, jízdní řády, tipy na výlety, rady cestujícím jak ušetřit, nabízí potřebné odkazy na Brno i kraj a aktuality o výlukách a rozšiřování IDS JMK na Znojensko. Stránky mají podstatnou vadu, v anglickém a německém jazyce neobsahují některé důležité informace. Jedná se například o tipy na výlety, informace jak ušetřit nebo jak využívat moderní informační systémy. Podobný nedostatek mají tištěné materiály IDS JMK.

**Obrázek 17: Využívání internetových stránek (průměrný počet návštěv/den)**



Zdroj: Kordis

Od zprovoznění internetových stránek IDS JMK se výrazně zvyšuje počet jejich návštěvníků. V roce 2009 činil nárůst 100 %. Nejvíce návštěv (kolem 10 000) bylo v období změn jízdního řádu, tj. v červnu, září a prosinci. Počet emailových dotazů byl v roce 2008 2650, o 100 víc než v roce 2007. V dotazech převažují tarifní, přepravní a dopravní dotazy, dopravně provozní a dopravně technické připomínky. Telefonátů za rok 2008 bylo neuvěřitelných 50 000. Každý den tak dispečerské pracoviště Kordisu řešilo cca 130 hovorů.

#### 2.4.3 Elektronická tabule na hlavním nádraží v Brně

Je dopředu naprogramovaná marketingovým oddělením. Změna v předem naprogramovaném programu zobrazování informací se vykonává přibližně den dopředu. V případě mimořádností lze samozřejmě jednat rychleji. Na počítači se program vysílání projevuje jako zaplněný celý čas dne různými stopami zpráv, přičemž pracovník může posunout ukazatel doby přehrávání na jiný čas, čímž změní zobrazovanou informaci případně může naprogramované informace prohodit. Využívá se především pro zobrazování informací k mimořádnostem v dopravě (např. přestavba uzlu), k plánovaným výlukám, pro informace k tipům na výlet či k různým zprávám ohledně tarifu či speciálních akcí.

#### **2.4.4 Vyhledání odjezdů z mobilních telefonů**

Tato moderní služba se hodí v případě, kdy cestující jde na zastávku, chce jít pohodlnou chůzí a nechce zbytečně dlouho čekat na vybraný spoj. Službu spustí zadáním adresy [www.idosjmk.cz/odjezdy](http://www.idosjmk.cz/odjezdy) do mobilního prohlížeče. Poté je třeba zadat nebo vybrat ze seznamu název obce, zastávky a označíku Po stisknutí tlačítka OK se zobrazí nejbližších 5 odjezdů z uvedené zastávky. Informace jsou zasílány ze systému CEDRIS (viz kapitola 2.8).

K informovanosti cestujících slouží také infolinka koordinátora (5 4317 4317), email, kontakty na ztráty a nálezy a přehledy sítě linek včetně výše uvedených moderních plánů.

### **2.5 Marketing v rámci IDS JMK**

Marketing systému je orientován především na komunikaci s cestujícími, přičemž zákazníci jsou všechny věkové skupiny v rámci složení obyvatelstva kraje. Informovanost a marketing jsou tak v IDS velmi provázány. Marketingové nástroje, které IDS JMK používá, jsou jednak klasické a jednak moderní. Jsou propojeny s informačním systémem a řada z nich probíhá elektronicky. Marketingové nástroje lze rozdělit na 3 významné skupiny:

1. elektronické informační zdroje,
2. tištěné materiály,
3. různé aktivity.

Mezi elektronické informační zdroje patří především systém elektronických informačních panelů (ELPY), dále pak elektronické stránky a informační tabule na hlavním nádraží v Brně, o kterých se zmiňuje kapitola 2.4. Mezi tištěné nástroje patří tyto nástroje:

- knižní jízdní řády celosíťové (letos byly vydány z ekonomických důvodů pouze na jihovýchod IDS JMK z důvodu rozšiřování systému na Znojemsko),
- informace pro turisty na jednoduchých letácích v dopravních prostředcích nebo velkém letáku na o turistických cílech s názvem Pojd'te s námi na výlet, případně s úpravou pro obyvatele Brna s doporučením na nejlépejší jízdenky,
- schéma vlakových linek IDS JMK – samolepka vylepená ve všech železničních vozech IDS JMK. Znázorňuje železniční tratě v IDS JMK, jejich zastávky a stanice s tloušťkou čáry podle rozlišení na špičkový interval 60 min a 30 min, navíc podle směrů je barevně odlišen, přičemž každá trať je rozdělena na zóny dle sítě IDS JMK, aby cestující mohl sledovat, do jakých zón cestuje,
- jízdní řády jednotlivých linek – ke stažení na internetových stránkách nebo k zakoupení v pokladnách na vlakovém nádraží nebo na DPMB,
- informační sloupy na brněnském hlavním nádraží s vylepenými letáky o výlukách,

- plán sítě IDSJMK – tzv. mapa zón – opět v provedení jako leták nebo na internetu,
- mapy turistických sítí linek IDS JMK – opět k zakoupení, obsahují mapu celého území systému včetně turistických a cykloturistických tras, znázornění linek a jejich popisu.
- různé letáky o akcích v Brně nebo jinde v kraji (např. příjezd papeže v září 2009),
- ostatní materiály – letáky o přepravě zavazadel, studentském jízdném, noční dopravě v Brně, ceník jízdného, kalendáře, informace připevněné na označnicích apod.

Tištěné materiály je možné zakoupit na prodejních místech IDS JMK, některé jsou zdarma ke stažení na internetu. Prospekt Pojeďte s námi na výlet obsahuje celkem 34 tipů na výlet po Jihomoravském kraji. Jedná se o popis turisticky zajímavých míst s uvedenou možností dopravy a s určením, jaká jízdenka je na výlet potřeba. Na druhé straně této malé knížečky či velkého letáku jsou základní informace o IDS, mapa sítě, schéma vlakových linek a tipy jak ušetřit na cestách za turistikou. Je vyobrazen v příloze 6.

Z marketingových akcí je třeba jmenovat především dopravní průzkumy v rámci IDS JMK (dvakrát ročně v březnu a v září), akce na veletrzích v Brně (např.: Go, Autotec), dále pak mezinárodní spolupráci se Slovenskem a Rakouskem (linky do Laa a Skalice) a projekty s dotační podporou z programů Evropské Unie, při nichž spolupracuje s Brnem a Jihomoravským krajem. Jedná se o projekty SROP, ROP a Benefit. Kordis organizuje rovněž dopravu při každoroční přehlídce ohňostrojů Ignis Brunnensis na brněnské přehradě.

Do působnosti marketingu IDS JMK patří také revizní kontrola pracovníky provozní a technické kontroly. Počet revizorů není stálý, pohybuje se kolem 10, podle potřeb Kordisu. Zde se projevuje velká nevýhoda centrálního řízení IDS JMK. Když nastane problém s porušením podmínek či standardů IDS, vyčleněná komise z oddělení musí zasáhnout. To z důvodu obrovské rozlohy IDS JMK může být poměrně složité a mnohdy zdlouhavé.

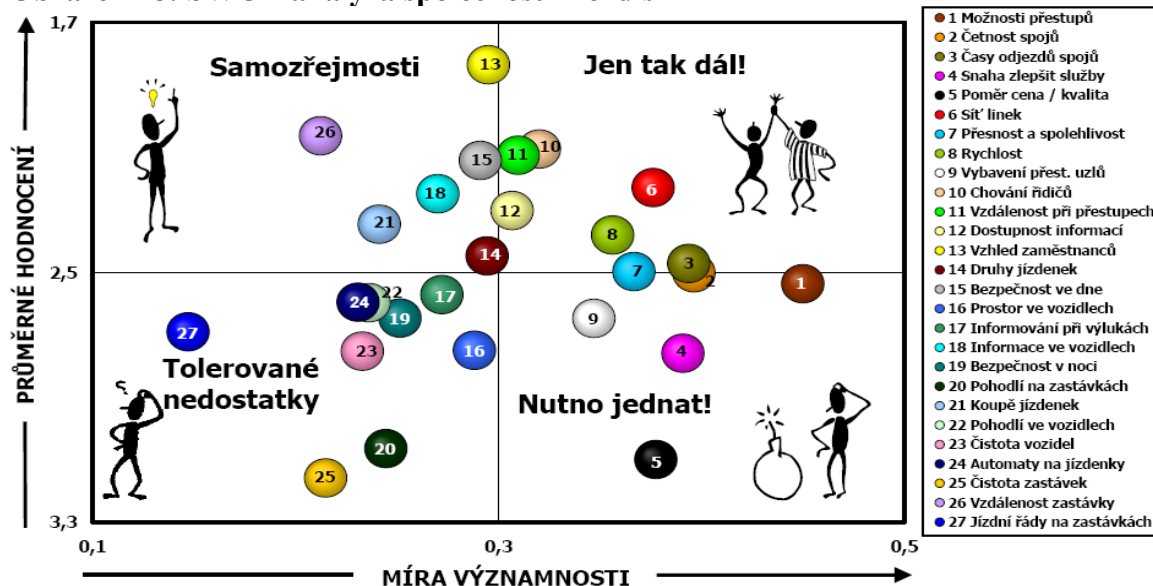
Kordis jako jeden z výstupů marketingových aktivit uvádí SWOT analýzu (obrázek 18) s využitím informací o hodnocení IDS JMK od cestujících. Toto schéma i přes zajímavost není SWOT analýzou. Správná SWOT analýza IDS JMK by mohla vypadat následovně:

**Tabulka: SWOT analýza IDS JMK**

<b>strenghts</b>	<b>weaknesses</b>
dobrá pověst, zvyšující se počet cestujících, zkušený, odborný personál	nedostatečné kapacity sídla špatné řízení mimořádností, velká rozloha IDS na 1 centrální řízení, chyby v jízdním řádu
<b>opportunities</b>	<b>threats</b>
zvýšení počtu cestujících a cizinců používajících IDS JMK, větší podpora tur. ruchu, podpora ekologických aktivit	změna legislativy a politické situace, hospodářská krize, snížení zájmu a útlum dopravy, zvyšující se finanční náročnost

Zdroj: autor

Obrázek 18: SWOT analýza společnosti Kordis



Zdroj: Kordis

## 2.6 Výběrová řízení v IDS JMK

V IDS JMK probíhá výběr dopravců na určité trasy linek prostřednictvím výběrových řízení. Ty vyhláší Jihomoravský kraj přibližně rok dopředu a informace umísťuje na internetové stránky. Zároveň je nabídka rozesílána dopravcům již působícím v kraji. Nabídky dopravci zasílají Kordisu, ad hoc určenému pracovníkovi, jenž nabídky vyhodnotí a podklady pošle na Krajský úřad. Komise pro posuzování a vyhodnocování nabídek vybere vítěze, kterého musí nakonec schválit rada kraje. Pro dobu mezi vyhlášením a uzavřením smlouvy o ZVS nebo začátkem provozování dopravy v daném úseku sítě není pevně stanovena doba. Výběrová řízení na zajištění ZDO regionální autobusovou dopravou v IDS JMK jsou vyhlášována na dobu 5 let. ČD jako jediný dopravce uzavřel s krajem do r. 2014, díky memorandu o finanční podpoře regionální železniční dopravy na 10 let z konce roku 2009 se smlouva o ZVS prodloužila do roku 2019. Zajištění MHD v Brně řídí město Brno.

Kritéria stanovená při výběrových řízeních:

1. Nabídková cena – její maximální povolená výše je uvedena v tabulce 6
2. Stáří vozového parku
3. Nízkopodlažnost
4. Elektronický vizuální informační systém – elektronické směrové panely vnější
5. Elektronický informační systém – vnitřní přední
6. Elektronický akustický informační systém
7. Místo odstavení záložního vozidla
8. Prokázání kvality – předložení certifikátu jakosti

V rámci nabídky získá dopravce u každého kritéria určitý počet bodů, výsledný počet vznikne součtem dílčích bodových hodnocení. Až na výjimky je vybrán dopravce s nejvyšším počtem bodů. O výsledcích výběr. řízení jsou dopravci informováni opět na internetových stránkách kraje. Vzorce pro výpočet bodů jsou uvedeny v příloze 2. Části následně uzavřené smlouvy o ZVS jsou uvedeny také v příloze 2. Výzva o výběrovém řízení obsahuje informace o linkách a požadovaných druzích autobusů na nich a úrovni standardů, kterou musí splňovat (jsou uvedeny v příloze 3), vzorec k výpočtu bodového hodnocení, práva a povinnosti dopravců, informace o zasílání nabídek, tabulky k jejich zpracování, koncept členění zón a mapu linek, způsob dodání nabídky, lhůta, po kterou jsou dopravci nabídkou vázáni aj.

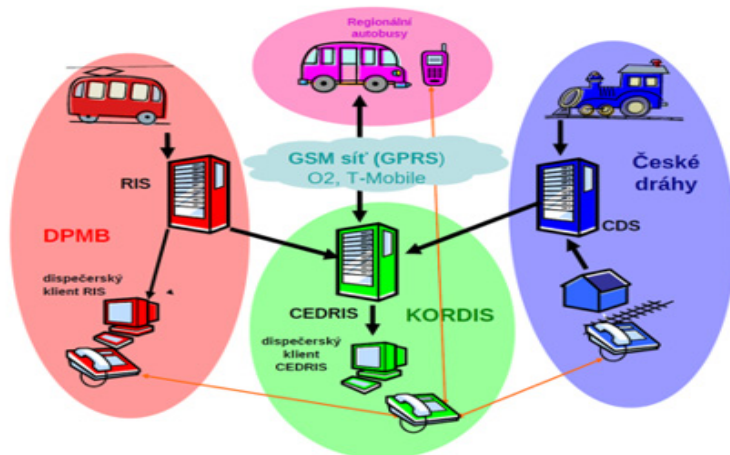
**Tabulka 6: Maximální akceptovatelné nákladové ceny pro uzavírání smluv o ZVS na ZDO od 1. 1. 2008 v Kč/vozkm**

Vozidlo	Standard IDS 1	Standart IDS 2	Standart IDS 3
Minibus	25,17	24,11	24,11
Malý bus	27,44	26,31	26,31
Klasický autobus	29,63	28,50	28,50
Kloubový autobus	31,81	30,69	30,69

Zdroj: Jihomoravský kraj

## 2.7 Dispečerské řízení Kordis IDS JMK

**Obrázek 19: Schéma dispečerského řízení Kordisu**



Zdroj: T-mapy

Podstatou dispečerského řízení je sledování, koordinace pohybu vozidel IDS JMK a hlídání návazností linek v síti. Dispečerské pracoviště (Centrální dispečink) je umístěné v budově Kordisu. Obsluhuje 6 dispečerů střídající se během dne na dvou vybudovaných pracovních místech od 4 do 24 hodin. Veškeré vybavení je na obou pracovištích stejné, přesto při běžných podmínkách se jeden z dispečerů specializuje hlavně na obsluhu zákaznické infolinky. V případě mimořádností přechází tato povinnost na marketingové oddělení.

Útvar používá pro dispečerské řízení systém speciální program CEDRIS (Centrální dispečink – řídicí a informační systém) od společností GITY a T-mapy. Hlavním úkolem programu je automatické sledování polohy vozidel, tvorba automatických zpráv pro zajištění návaznosti vlaků a autobusů a evidence zpoždění. Rozhraní pro dispečery tvoří mapová kompozice (T-MapServer) a tabulkové náhledy (T-WIST). Aplikace umožňuje dispečerům sledovat odchylky jednotlivých vozidel a prostřednictvím posílání dat, textových zpráv nebo hlasovou komunikací řídit provoz IDS JMK. Do systému CEDRIS se sbíhají informace ze systému ISOR CDS (Centrálním dispečerským systémem) Českých drah a ze systému RIS, který používá DPMB. Program využívá údaje o poloze vozidel, která jsou z těchto systémů zasílána, a poskytuje údaje do elektronických panelů v síti IDS JMK. Kromě uvedených 2 systémů (obrázek 19) jsou třetím zdrojem tzv. Moduly sledování polohy (MSP), komunikační zařízení na bázi mobilního telefonu, kterým jsou vybaveny regionální autobusy. Poloha se zjišťuje a předává díky metodám GSM a GPS. V systému CEDRIS jsou regionální vlaky, autobusy a vozidla MHD za hranicemi města Brna. Vozy MHD si řídí Dopravní podnik v rámci systému RIS. Při tvorbě jízdního řádu konstruktéři jízdního řádu zadávají do systému kromě jízdních řádů i pro každý dopravní uzel garantované přestupní doby, kterých se využívá při tvorbě zpráv. Systém hlídá návaznosti vlak bus a bus vlak, při hrozícím zpoždění linky MHD Brno dispečer kontaktuje telefonicky dispečery DPMB, aby informovali řidiče.

### **Princip návazností**

Pro každý uzel je stanovena přestupní doba. 5 minut před předpokládanou návazností systém provede dotaz na vzájemnou polohu navazujících vozidel. Pokud je předpokládaná návaznost ohrožena, systém automaticky generuje 2 typy zpráv:

- Čekej do na linku xxx – nepřijede-li linka do stanoveného času, kontaktuje řidič CED. Je zesílená garance zaručením, že se spoje musí kdykoliv vidět. Toto pravidlo se zadává opět konstruktéry jízdního řádu do programu CEDRIS při tvorbě jízdního řádu.
- Čekej do (linka xxx) – spoj vyčká uvedenou dobu a pak odjíždí.

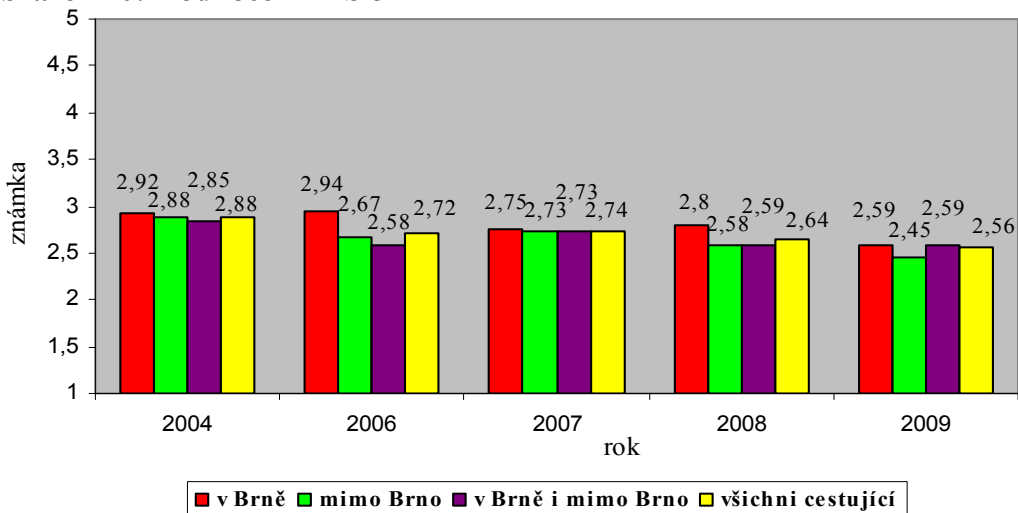
Kromě systému může zprávy tvořit například v případě náhlé změny či poruchy i dispečer. Před zprávou napíše CED. U každého vozidla každých 6 sekund se ukládají v MSP data, proto je permanentně sledována jeho poloha. V případě zpoždění vlaku a ohrožení návaznosti na autobusové linky systém automaticky vygeneruje zprávu, která se zobrazí na zvláštním přístroji v autobusech na – tzv. MSP (modul sledování polohy), což je kombinace telefonu a GPS. Ten upozorní řidiče na to, že má čekat. Při sledování a hlídání návaznosti autobus vlak se musí zapojovat dispečerské pracoviště KCOD Brno odboru 016 Českých drah. V případě ohrožení návaznosti se vygeneruje zpráva a ze systému CED putuje na CDS

KCOD, kde ji regionální dispečer pro Brno po poradě s vedoucím dispečerem odboru 011 odsouhlasí nebo odmítne dle aktuální situace. V případě jejího potvrzení se pošle provoznímu dispečerovi 011 a ten ji zadá do dopravního deníku. Výpravčímu se objeví zpráva, že vlak musí ve stanici vyčkat s poznámkou, že byl zpožděn na základě odsouhlasené zprávy. Program CEDRIS se skládá z několika základních částí:

- mapa – zobrazení pohybu dopravních prostředků. Vlaky jsou modře, autobusy zeleně, spoje DPMB Brno fialově. U zpoždění je oranžové orámování, většinou s tolerancí dvou minut, u nadjezdu je červené s tolerancí 1 minuty. U spojů lze zobrazit: služba (kurz), linka / spoj, cílová stanice, poslední odjezd, odchylka, údaje o vozidle (číslo vozidla, registr. Značka, telefon, dopravce), symboly pro volání a psaní zprávy.
- tabulky – přehled spojů zapojených do systému s popisem (kurz, dopravce, spojení),
- zprávy – evidence komunikace zpráv a hovorů s řidiči vozidel,
- ohrožené návaznosti - systémem nebo dispečery zadané zprávy, stále používaná část,
- nevyjeté služby – v případě nepřihlášení vozidla (autobusu) do systému zařízením MSP. Systém nekomunikuje s vozidlem, nevidí jeho zpoždění. Situaci řeší dispečer.
- ELPY – možnost nahrání zpráv a hlášení do el. panelů, sledování situace kamerami,
- ostatní – údaje o pohybu vozidel včetně znázornění na mapách map po 6 sekundách.

## 2.8 Spokojenost s IDS JMK, využívání IDS JMK

Obrázek 20: Hodnocení IDS JMK



Zdroj: Kordis

Spokojenost se službami IDS JMK má v Brně i mimo Brno stoupající tendenci, i když jen velmi mírnou. Při posledním průzkumu (obrázek 20) průměrně obdržel IDS JMK známku 2,56. Podle údajů Kordisu bylo při posledním provedeném průzkumu v roce 2009 spokojeno



nebo velmi spokojeno se službami IDS JMK 87 % cestujících, stejně jako v roce 2008. Pro srovnání v roce 2004 to bylo 77 % cestujících. Je však stále možné systém zlepšovat.

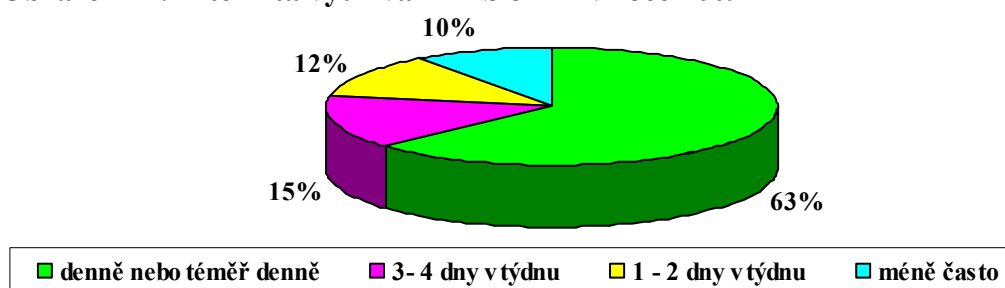
**Tabulka 7: Vybraná kritéria spokojenosti s IDS JMK a jejich hodnocení (1-5)**

Kriterium	Hodnocení	Kriterium	Hodnocení
Přístup řidičů a průvodčích	1,75*	Funkčnost jízdenkových automatů	2,64
Bezpečnost	1,80*	Pohodlí ve vozidlech	2,64
Dodržení návazností	2,05*	Vybavení přestupních uzlů	2,69
Podpora tur. ruchu	2,10*	Bezpečnost v noci	2,69
Vzdál. zastávky od bydliště	2,10	Image IDS JMK	2,70*
Rychlost	2,42	Možnost sezení ve vozidlech	2,79
Spolehlivost přepravy	2,45*	Snaha o zlepšení služeb	2,80
Nabídka jízdného	2,49	Poměr ceny ke kvalitě služeb	3,14
Četnost spojů	2,54	Zázemí zastávek a nádraží	3,00*
Informace o změnách v dopravě	2,61	Čistota vozidel	3,15*

Zdroj: Kordis, autor\*

Uvedený přehled v tabulce 7 může být návodem, na čem by měl IDS JMK zapracovat při zkvalitňování systému. Obsahuje hodnocení z údajů Kordisu a některá data z vlastního průzkumu provedeného mezi cestujícími IDS JMK pro účely této práce. Průzkum byl uskutečněn na 100 respondentech v různých linkách IDS JMK a jeho formulář je uveden v příloze 14. Například spokojenost s informacemi o změnách v dopravě, pohodlnosti jízdy ve vozidlech je velmi nízká. Velmi pěkné číslo je ale například u chování zaměstnanců dopravců, dodržování návazností či vzdáleností zastávek od bydliště (2,10). Po několik let je trvale negativně hodnocen poměr ceny a kvality služeb, vzhled a čistota vozidel nebo vybavení a čistota zastávek (i přes značné investice). Oproti minulým rokům se situace příliš nemění. Nejvyšší posun vpřed v údajích Kordisu proti roku 2008 zaznamenalo hodnocení chování řidičů (z 2,30 na 2,15), bezpečnosti v noci (původně 2,79) nebo čistoty zastávek (z 3,30 na 3,20). Naopak nejvyšší propad (z 2,90 na 3,14) byl zjištěn u poměru ceny ke kvalitě služeb.

**Obrázek 21: Intenzita využívání IDS JMK v roce 2009**

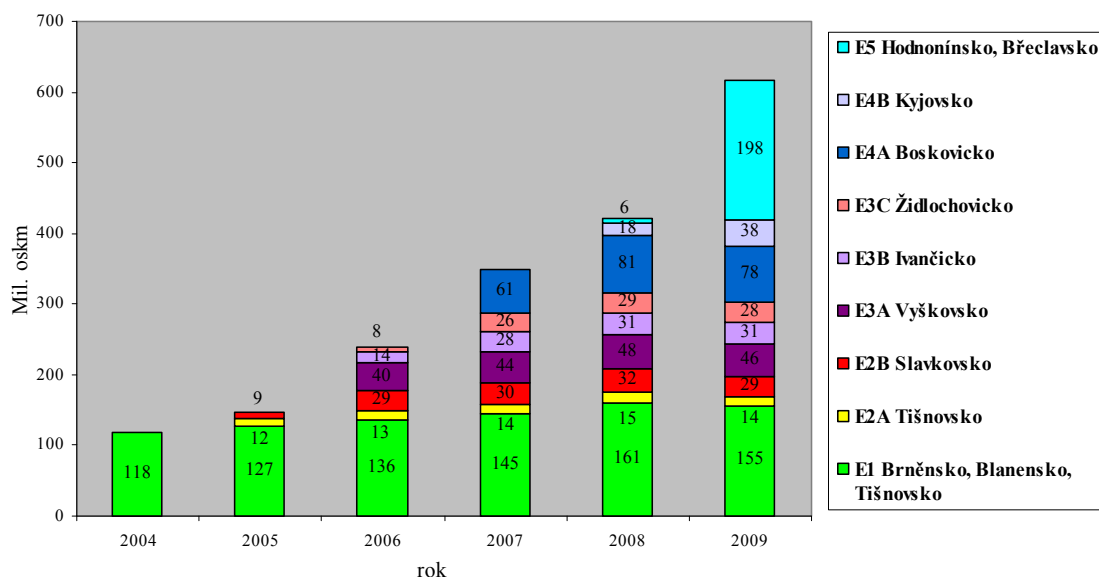


Zdroj: Kordis

Pravidelně cestují prostředky IDS JMK více než tři čtvrtiny cestujících. Poměr je stálý. V roce 2004 cestovalo denně linkami IDS JMK přibližně 65% cestujících. Hospodářská krize vliv . Vysoký podíl (obrázek 21) souvisí s rostoucím využíváním předplatních dokladů.

## 2.8.1 Počet osob využívajících IDS JMK

Obrázek 22: Graf vývoje přepravního výkonu v IDS JMK v mil. oskm



Zdroj: Kordis

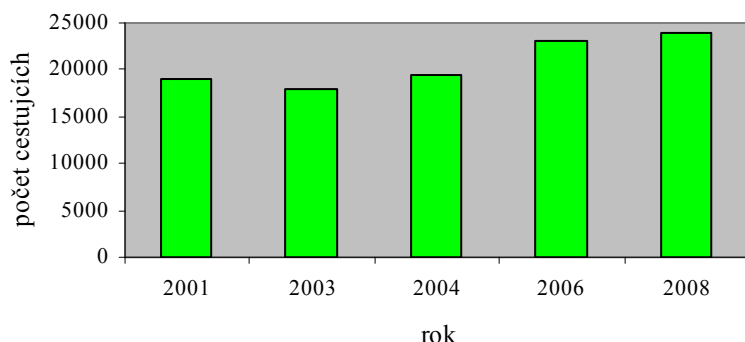
Přepravní výkon v oskm se za posledních 5 let zvýšil téměř čtyřikrát. Dokonce proti roku 2008 (obrázek 22) se zvýšil ze 421 na 617 mil. oskm. V oblastech po integraci dochází k mírnému růstu. Podobně jakou dopravního výkonu významný vliv mělo Hodonínsko. Ukazatel neříká ovšem nic o možná zajímavějších údajích, a to o celkovém počtu přepravených osob v IDS JMK za rok. Tento údaj Kordis i Jihomoravský kraj odmítl poskytnout. Je ovšem možné ho výpočtem přibližně odvodit. Podle zdroje [15] bylo v prvním roce existence IDS JMK, přepraveno 14,8 mil. osob. Za rok 2009 lze tedy očekávat počet okolo 20 mil. osob. Pro odhad výsledku lze využít údaje koordinátora o přepravních a dopravních výkonech.

Výpočet: Počet osob (mil.) = přepravní výkon (mil. oskm) / jízdní výkon (mil. vlkm) \* počet vlaků + přepravní výkon (mil. oskm) / jízdní výkon (mil. vozkm) \* počet autobusů.

V roce 2009 byl jízdní výkon vlaků 10,5 mil. vlkm, autobusů 34,8 mil. vozkm (zdroj Kordis). Počet autobusů (spojů) v IDS JMK byl přibližně 2,2 mil. Počet vlaků 270 tisíc (údaje z aktuálních jízdních řádů). Přepravní výkon dosáhl rekordních 618 mil. oskm. Pro výpočet je potřebné znát podíl oskm připadající na železniční a na autobusovou dopravu. Pro zjednodušení a podle postavení železniční dopravy lze předpokládat, že u železniční dopravy je dvakrát vyšší (tj. 67 %). Počet přepravených osob za rok vychází pak následovně: Počet přepravených osob =  $408 / 10,5 * 270\ 344 + 240 / 34,8 * 2\ 204\ 116 = 23,8$  mil. osob.

Údaj je však zkreslený, neboť pro výpočet nebyl uveden pracovníky Kordisu přesný poměr uvedených dopravních výkonů. Lze však zjednodušeně říci, že IDS JMK přepraví za rok více jak 20 mil. osob (v případě stejného podílu by byl výsledek 27 mil. osob).

**Obrázek 23: Vývoj počtu cestujících ve vlacích z Brna v IDS JMK (frekvence osob/den)**



Zdroj: Kordis

Obrázek 23 zachycuje pozitivní vliv vzniku IDS JMK na obrat v počtu osob na vlakových radiálách z Brna do regionu. Údaje jsou jen přibližné, neboť Kordis absolutní údaje odmítl poskytnout, přesto je patrné, že po vzniku IDS JMK se počet osob ve vlacích z Brna zvýšil asi o 20 %. Na většině tratí došlo k růstu počtu cestujících, výjimku tvoří trať 244 na Mor. Krumlov a trať 250 na Rajhrad, kde jezdí přibližně stejný počet cestujících. Nejvyšší nárůst zaznamenala trať 300 na Křenovice a trať 250 na Kuřim. Integrací nastal rovněž odsun cestujících ve městech z městské hromadné dopravy na železnici. Důkazem je úsek Brno Královo Pole – Brno Židenice, kde se oproti roku 2003 zvýšil počet cestujících až o 2500/den.

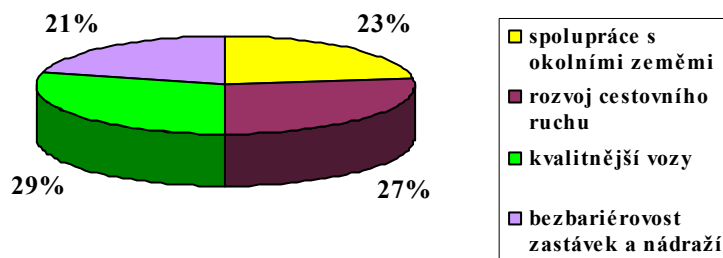
Doplňující informace k železniční dopravě v IDS JMK – velikost přepravních proudů po železnici a nárůst počtu vlaků na tratích vedoucích z Brna jsou uvedeny v příloze 8.

## 2.9 Budoucnost IDS JMK

V budoucnu chce IDS JMK prostřednictvím Kordisu rozvíjet vztahy s okolními zeměmi s cílem zkvalitnění přeshraniční dopravy v rámci regionu CENTROPE (Rakousko, Maďarsko, Slovensko, ČR). Dále chce pokračovat ve výstavbě moderních terminálů, dříve financovaných z programu Evropské unie SROP, a to zejména financemi z aktuálně probíhajícího programu ROP. Především se však chce Kordis soustředit na zdokonalení přípravy zavedení elektronického odbavování pomocí čipových karet, plánovanou na rok 2012, a to s příspěvím 64 mil. Kč z projektu ROP z celkových potřebných 69 mil. Kč. Uvedená změna ale může přinést řadu komplikací, zejména zhoršení plynulosti dopravy. IDS JMK by se tak měl prvořadě vydat cestou zkvalitnění služeb, jak dokládá obrázek 24 z vlastního provedeného průzkumu. Měl by preferovat zejména kvalitnější vozy, čemuž odpovídá i hodnocení v rámci spokojenosti s IDS JMK, zkvalitnění zázemí uzlů a podporu rozvoje cestovního ruchu. Zavedení čipových karet je kvůli vytíženosti spojů riskantní. Podle vlastního průzkumu provedeného pro účely práce s ním souhlasí pouze 58 % dotázaných cestujících. Přehled zmíněných programů Evropské unie v IDS JMK je uveden v příloze 9.

## Obrázek 24: Výsledek průzkumu o budoucnosti IDS JMK

Máte nějakou vizi, kam by se měl IDS JMK v budoucnu ubírat?



Zdroj: autor

### 2.9.1 Závěrečné srovnání s nejvýznamnějšími IDS v ČR

Tabulka 8: Srovnání tří nejvýznamnějších integrovaných dopravních systémů v ČR

Kritérium	IDS JMK	PID	ODIS
Počet dopravců	19	19	10
Počet zón	117	5 pásem	120
Počet linek	287	370*	312
Vznik koordinátora	2004	1993	1995
Rozloha území v IDS	719 541 ha	560 000 ha	409 800 ha
Počet obyvatel na území v IDS	1 051 945	1 876 292	1 190 302
Dopravní výkon v tis. vozkm / vlkm	81 500 (10 500 vlkm)	131 885 (4 077 vlkm)	83 177 (7 540 vlkm)
Podíl dopravního výkonu žel. dopravy na celkovém dopravním výkonu	12,9 %	3,1 %	9,1 %
Počet obcí	673	299	240
Jízdenka 60 min přestupní v	22 Kč	26 Kč	21 Kč
Jízdné roční v centru měst v Kč	4 430 Kč	4 750 Kč	3 515 Kč
Jízdné roční v regionu na 3 zóny/pásma v Kč	6 300 Kč	6 400 Kč	6 270 Kč
Studentské jízdné v centru v Kč	640 Kč	720 Kč	499 Kč (2 zóny)

\* mimo komerčních a školních linek

Zdroj: Kordis, PID, ROPID, KODIS (údaje z let 2008 a 2009)

Jak uvádí tabulka 8, IDS JMK prošel oproti ostatním systémům obrovským rozvojem. Za 5 let své existence se dokázal vyrovnat existujícímu systému ODIS a příliš se neliší ani od pražského IDS. Zajímavá je vyrovnanost cen, i když jízdné v IDS JMK, zvláště v Brně, není nejlevnější. Jak je rovněž zřejmé, IDS JMK je nejvíce rozlehlý IDS v ČR, téměř dvojnásobně velký jak ODIS s podobným počtem potenciálních cestujících. IDS JMK se však nejvíce liší výbornou úrovní propagace. Z grafu je znatelná dominantní pozice železniční dopravy v rámci IDS JMK, oproti Pražské integrované dopravě je zde více než dvojnásobný dopravní výkon. Je patrné, že IDS JMK je již stabilním a plně fungujícím integrovaným dopravním systémem a k tomuto stavu potřeboval oproti jiným systémům rekordně krátké období.

## 3 NÁVRHY A DOPORUČENÍ PRO ZLEPŠENÍ PROVOZU IDS JMK

### 3.1 Opatření na zlepšení fungování systému a vztahů k zákazníkům

První část návrhů na zlepšení fungování IDS JMK obsahuje doporučení týkající se informovanosti cestujících, propagace a činnosti dopravců v IDS JMK. Návrhy jsou doplněny o hodnocení, co by přinesly a proč by byly výhodné. V opatřeních se střetávají 2 roviny, rovina poskytnutí kvalitních služeb zákazníkům a hledisko potřeby finanční prostředků.

#### 3.1.1 Vybudování informačního a kontaktního centra IDS JMK

Přestože analýza informovanosti IDS JMK poukázala na to, že informovanost je v systému na dobré úrovni, a to především díky elektronickým panelům, prvním návrhem jak vylepšit IDS JMK, který tato práce přináší, je i na základě provedeného výzkumu o propagaci IDS JMK návrh na vybudování informačního a kontaktního centra IDS JMK, který by nahradil centrum v sídle DPMB, v současnosti prezentované jako infocentrum IDS JMK.

##### **Důvody možné realizace:**

- nedostačující prostory v sídle DPMB, méně pohodlné pro cestující a zákazníky,
- nepřesné a neúplné informace ze strany prodávajících v pokladnách či pobočkách u železniční a autobusové linkové dopravy.

##### **Popis budoucího možného informačního a kontaktního centra**

- **Předpokládaná velikost:** cca 40–70 m<sup>2</sup>
- **Otvírací doba mimo sezónu:** pracovní dny 5–11, 12–18, sobota 6–11, neděle 16–21
- **Otvírací doba v sezóně:** pracovní dny 5–11, 12–18, sobota a neděle 6–12, 13–19
- **Počet zaměstnanců:** zpočátku 2, v případě většího zájmu 4, v sezóně brigádníci
- **Poutače a navigace k centru:** informace o centru na internetu, ve všech vozech IDS JMK, na mobiliářích zastávek, přímo na hlavním nádraží, v centru města, u turistických šipek, v turistických průvodcích a na mapách.
- **Vybavení:** letáky v češtině i cizích jazycích (angličtina, němčina, španělština, ruština, francouzština), rychlý kontakt na koordinátora IDS JMK, vyřizování stížností a přijímání podnětů od cestujících, komplexní služby včetně prodeje jízdních dokladů, prodej zvýhodněných lístků a jízdenek na turistické atrakce a do Bratislavy a Vídně, informace o výlukové činnosti včetně letáků s náhradními JŘ, informace o velkých změnách v dopravě v Brně (např. ohňostroje), informace o Brně, o turistických místech v kraji, o kulturních akcích, informace o parkování, ubytování a taxislužbě v Brně, o sportu a o veletrzích, ochotný a proškolený personál (dvakrát ročně).

## Poloha – varianty umístění (prostory k dispozici k 20. 4. 2010):

**Obrázek 25: Varianta 1 na umístění infocentra**



Zdroj: autor

Jedná se o prostor dřívějších pokladen na brněnském hlavní nádraží (cca 40 m<sup>2</sup>) u průchodu na 1. nástupiště, nebo prostor dřívější úschovny zavazadel vedle nákladní poklady (cca 82 m<sup>2</sup>), případně umístění v levé části budovy u chodby k vestibulu (41 m<sup>2</sup>, 60 m<sup>2</sup>). Druhou variantou jsou komerční prostory v centru Brna na ulici Josefská (40, 60, 80 m<sup>2</sup>).

**Obrázek 26: Varianta 2 na umístění infocentra**



Zdroj: autor

### Výhody návrhu

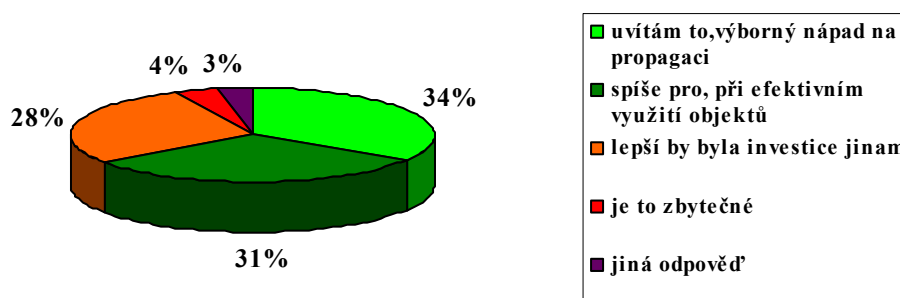
- efektivnější využití zaměstnanců dopravců v případě zavedení elektronického odbavovacího systému v roce 2012, možnost zaměstnání brigádníků,
- operativnější zásahy v případě nehod, mimořádností a změn v dopravě,
- ulehčení přetížených zaměstnanců Kordisu, využití prostor na hlavním nádraží,
- propagace kraje, Brna a kulturních a turistických akcí, představení regionu,
- pomoc cestujícím a cizincům při první návštěvě města, informace v cizím jazyce,
- možnost získání finančních prostředků z Evropské Unie na základě předchozích úspěchů a zkušeností úředníků s dotačními programy z EU.

### Nevýhody návrhu

- finanční zatížení rozpočtu kraje a města, nutná kvalitní realizace,
- riziko nevyužívání, stavba nového nádraží v Brně a možný přesun části cestujících,

**Obrázek 27: Výsledky průzkumu mezi cestujícími o infocentru v IDS JMK**

**Zřízení informačního a kontaktního centra IDS JMK**



Zdroj: autor

**Předpokládané přibližné roční náklady**

Hlavními náklady by byli nájem, mzdové náklady, spotřeba el. energie, výbava a úklid. Nájemné závisí na velikosti a lokalitě objektu a na dosavadním vlastnictví. K mému překvapení je lokalita na nádraží drahá. ČD dříve pronajímaly objekt za směšných 2000/m<sup>2</sup> ročně, pak uzavřeli na úrovni generálního ředitelství smlouvu se společností Brno New Station Development o pronájmu celého prostoru nádraží a jeho využití. Výsledkem je nárůst ceny na 15 000 m<sup>2</sup> rok, z čehož vyplývá menší využití a stále nevzhledně vypadající nádraží.

Roční mzdové náklady u 2 zaměstnanců o mzdách 30 000 Kč/měsíc + pojištění a u brigádníka by činily přibližně 1 010 000 Kč. Spotřeba el. energie a vody by stála přibližně 40 000 Kč/rok (odborný odhad). Úklid a výtisk letáků by mohl přijít cca na 200 000 Kč/rok (odborný dohad). Přehled celkových nákladů u variant pro velikost 60 m<sup>2</sup>:

- Varianta 1: Nájemné 15 000 Kč/rok/m<sup>2</sup> = 900 000 + 1 250 000 = 2 150 000 Kč.
- Varianta 2: Nájemné 20 000 Kč/rok/m<sup>2</sup>, celkem 2 450 000 Kč.

Uvedené náklady se netýkají vnitřního zařízení centra (nábytek, počítače, suvenýry, informační tabule apod.), s ním by byly náklady okolo 3 mil. Kč, což není zrovna nejméně. U umístění u 1. nástupiště by byly náklady o 300 tis. Kč nižší z důvodu menší plochy (40 m<sup>2</sup>).

**Náhradní varianta**

Náhradní variantou by bylo zvýšení úrovně informovanosti zaměstnanců na pobočkách v železniční a autobusové dopravě. Jejich úroveň je nízká. Tito zaměstnanci jsou školeni svými dopravci, u autobusů 1x ročně, u zaměstnanců ČD jen tehdy, nastává-li určitá změna. Návrh počítá s pravidelným měsíčním zásobováním všemi prospekty, zřízením rychlého spojení se zaměstnancem Kordisu odpovědného za mimořádnosti v dopravě, výluky, dotazy a stížnosti s ostatními dopravci a hlavně povinným školením dvakrát za rok přímo zaměstnancem Kordisu. Informace by poskytovali jen ti, kteří by s výbornými výsledky prošli zkouškami. Probíhaly by také kontroly Kordisem s včetně zveřejňování výsledků na internetu.

## **Zhodnocení návrhu**

Všechny tři varianty jsou lepší než nevyhovující prostory v budově DPMB (obrázek uveden v příloze 9). Většina dotázaných kloní spíše na stranu vybudování (obrázek 27). V hodnocení je podstatné finanční hledisko a hledisko polohy budoucího umístění. Nejzajímavější je asi varianta na nádraží pod informační tabulí s průchodem na 1. nástupiště. Cena však není o moc výhodnější oproti centru města. Umístění v centru není o moc dražší, je úplně nové a na velmi frekventovaném místě ulici za hlavním nádražím. Centrum by mohlo lépe soužit jak pro mimobrněnské obyvatele, tak také obyvatelům a turistům v Brně svou polohou v centru města, nedaleko Petrova a náměstí Svobody. Umístění v centru nahrává fakt, že v plánu Brna je návrh na moderní informační centrum pro město Brno nedaleko uzlu Česká na ulici Joštova. Tento návrh ovšem pro účely IDS JMK nevyhovuje, není zaměřený na region ale převážně na město Brno. V případě, že by to tak bylo, by byla varianta v centru výhodnější. Pokud ne, nebo v případě odstoupení města od svého záměru, bylo by vhodnější umístit centrum na nádraží do průchodu na 1. nástupiště.

### **3.1.2 Návrh na zavedení cyklobusů v systému IDS JMK**

V drtivé většině případů jezdí v IDS JMK klasické autobusy, dokonce ne nízkopodlažní. Protože cyklistika zažívá v poslední době velký boom a neustále se zvyšuje počet osob používající cyklistickou dopravu, zvláště v letních měsících, navrhuje další opatření začlenit do vozového parku IDS JMK autobusy upravené pro přepravu kol.


#### **Popis navrhovaných autobusů**

V návrhu by se jednalo jen o drobné úpravy konstrukce autobusu pro linkovou dopravu. Hlavní konstrukce by zůstala zachována. Lepší by byl pro manipulaci nízkopodlažní autobus, ale nebylo by to zásadní podmínkou. Úprava by znamenala po vzoru ČSAD Jablonec odstranění určitého počtu sedaček a instalaci háků na kola, čímž by vznikl prostor pro odstavení a zavěšení kol a jejich přepravu. Stejný prostor by se mohl využít i pro přepravu kočárků nebo invalidů na vozíčku. Možnost přípojného vozíku nebo upevnění kol na zadní část autobusu z důvodu zpomalení dopravy není výhodná. Použila by se konstrukce podobná úpravě autobusů ČSAD Jablonec, kde cyklobusy již řadu let úspěšně fungují. Jak je vidět na obrázku 29, autobus má 16 míst k sezení a 23 háků pro kola. Možná by bylo vhodné tento počet upravit na přijatelnějších 20 míst k sezení a 16 až 18 háků na kola, podle frekvence.

Háky by se kupovali od externích dodavatelů a montáž by probíhala v soukromých dílnách dopravců. Konstrukce by se mohla v zimě využít i pro přepravu lyží. Kraj by náklady na úpravu autobusů uhradil, případně by na ni mohl přispívat. Výbava by byla povinná.



## Úprava v předpisech a oblasti nasazení cyklobusů

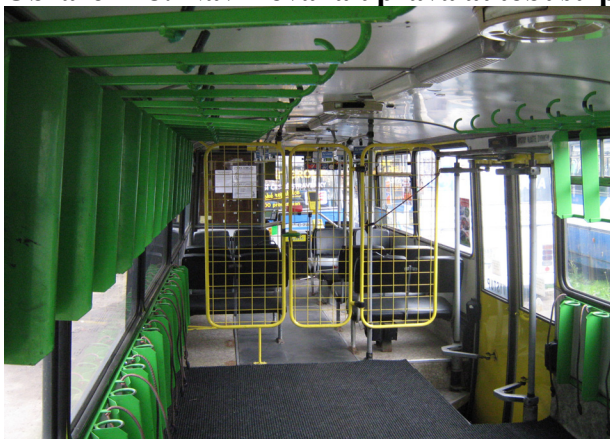
Navrhovaná změna nasadit cyklobusy na vybraných trasách by se musela předem zabezpečit v rámci výběrových řízení na vybrané linky. Zavedlo by se hodnotící kritérium úprava pro přepravu kol a dopravce, který by nebyl schopen garantovat možnost přepravy kol, by nemohl získat zakázku. Počet míst pro kola by mohl být různý podle zájmu cestujících. Cyklobus by byl v jízdním řádu patřičně označen tradičním symbolem , jinak by se nelišil. O tom kde by autobusy s přepravou kol jezdili, rozhoduje členitost krajiny v kraji a rozmístění a výskyt turisticky zajímavých míst. V počátku by se mohly cyklobusy nasadit jen v těchto oblastech: Národní park Podyjí, Dražanská vrchovina a Moravský Kras, Lednicko-valtický areál, Pavlovské vrchy, Olešnicko a Chřiby. Později by se mohly nasadit i v jiných oblastech.

- **Oblast Dražanské vrchoviny**
  - Linka 231: Blansko – Nerovnice – Kotvrdovice – Lipovec – Studnice
  - Linka 232: Blansko – Ostrov u Macochy – Vysočany
  - Linka 261: Boskovice – Žďárná – Protivanov – Benešov – Suchý
  - Linka 260: Boskovice – Sloup – Lipovec
- **Oblast Českomoravské vrchoviny, okolí Olešnice a přírodní park Bílý Potok**
  - Linka 257: Skalice nad Svitavou – Olešnice (– Nyklovice)
  - Linka 312: Tišnov – Deblín – Lažánky – Veverská Bitýška – Kuřim
  - Linka 335: Tišnov – Drahonín – Olší
- **Oblast Lednicko-valtického areálu a Pálavy**
  - Linka 570: Břeclav – Lednice – Bulhary – Dolní Věstonice – Mikulov
  - Linka 540: Hustopeče – Dolní Věstonice – Mikulov
- **Oblast Žďánský les a Chřiby**
  - Linka 650: Kozlany – Bučovice – Nesovice – Nemočice – Koryčany
- **Oblast Javorníky**
  - Linka 932: Veselí nad Mor. – Blatnice p. sv. Antonínkem – Vápenky
  - Linka 920: Strážnice – Radějov – Tvarožná, Lučina

### Předpokládaná investice:

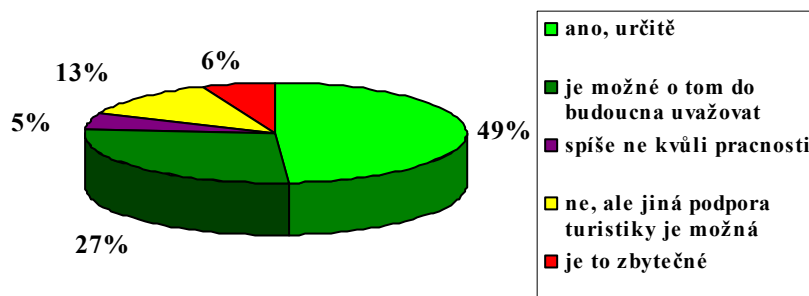
Cena předělání jednoho autobusu činí 85 000 Kč (montáž 15 000 Kč, cena háků 70 000 Kč). V případě nasazení 2 autobusů na každé z uvedených linek, by pak změna na každou linku stála 170 000 Kč, na všech 12 linkách přibližně 2 mil. Kč. Údaje o nákladech a zařízení pochází z ČSAD Jablonec, pro který dodání kolových háků zajišťovala soukromá firma z České Lípy, montáž pak probíhala v dílnách dopravní společnosti v Jablonci.

**Obrázek 28: Navrhovaná úprava autobusů po vzoru ČSAD Jablonec**



Zdroj: ČSAD Jablonec

**Obrázek 29: Výsledek průzkumu o zavedení cyklobusů**  
**Zavedení cyklobusů v IDS JMK**



Zdroj: autor

Z uvedeného grafu (obrázek 29) plyne, že veřejnost s tímto návrhem značnou většinou souhlasí. Pro finanční nenáročnost, posílení turistického ruchu a možnost přilákat více cestujících je vhodné návrh realizovat a zajistit odpovídající finanční i propagační podporu.

### 3.1.3 Zveřejňování činnosti dopravců

V rámci zdokonalení služby IDS JMK pro veřejnost dále práce navrhuje jednoduché opatření, které by podle provedených průzkumů veřejnost poměrně jednoznačně přivítala. Jednalo by se o zavedení hodnocení dopravců podle jimi poskytovaných služeb na základě podnětů od cestujících a pracovníků Kordisu. Systém by byl založen na evidenci stížností a poznatků cestujících vůči dopravcům, výpovědím a evidenci pracovníků provozní a technické kontroly, jiných revizorů a na informacích získaných v provedených průzkumech.

V případě nahlášení stížností nebo mimořádných kladných hodnocení a od cestujících a jejich opodstatněnosti by se podněty zaznamenávali v archivu Kordisu. Zároveň by pracovníci přepravní a technické kontroly s brigádníky prováděli průběžné hodnocení a zaznamenávání skutečností ze všech možných oblastí. V současnosti pracovníci kontroly

a jejich pomocníci nemají žádný systém. Řeší a hodnotí to, na co si zrovna vzpomenou či co se náhle objeví nebo čeho si všimnou jejich kolegové cestou do práce. Vyčlenil by se na koordinaci, zaznamenávání a evidenci zmíněných aktivit v sídle koordinátora 1 pracovník.

Průzkumy by probíhaly ve stanovených dnech a utajeně operativně dle rozhodování vedení Kordisu. Koncem roku by se uvedl seznam dopravců, jejich největších chyb (max. 3) a naopak nejlepších zlepšení či mimořádných hodnocení oproti loňskému roku (pokud by byli). Sestavil by se i žebříček hodnocení dopravců pro lepší možnost porovnání.

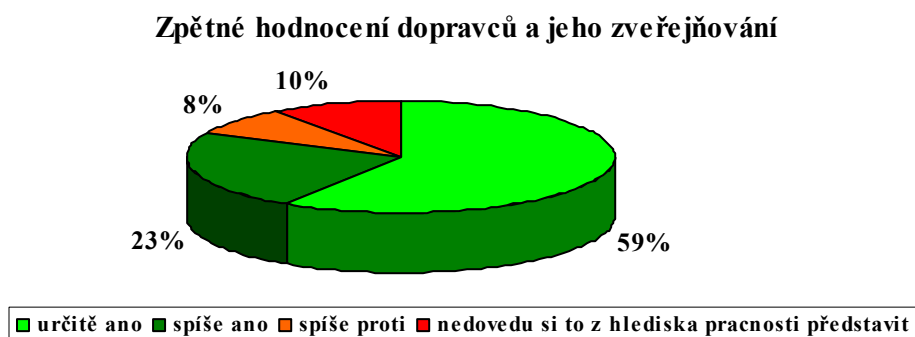
### Výhody a nevýhody

Návrh by měl jednu zásadní nevýhodu, a to pracnost v provádění průzkumů a jejich vyhodnocování. To by šlo z části eliminovat vybudováním infocentra a přesunem některých činností z Kordisu na něj. Výhod by ale návrh přinesl daleko více. Dopravcům by mohl sloužit jako kontrola svých zaměstnanců, že dodržují podmínky přepravy a slouží cestujícím podle platných smluv (zpoždění, přístup k cestujícím apod.). Zároveň by však mohl poukázat na jejich drobné nedostatky nebo neplnění obsahu smlouvy o ZVS. Pracovníkům Kordisu by tato důsledná evidence přinesla možnost lepšího prověření dopravců při výběrových řízeních v budoucnu. Dopravce s opakovanými nedostatky by neměl šanci získat další zakázku. Pro cestující by se systém stal důvěryhodnější, průhlednější a sám cestující by pochopil, že jeho připomínky nebo naopak kladná hodnocení by mohli přispět k zlepšení fungování systému.

### Náklady

Náklady by návrh měl především v potřebě pracovníků – brigádníků na provádění průzkumů, případně zaměstnance na jejich vyhodnocení. Když by se namátkový průzkum dělal přibližně 4x ročně, náklady by mohly činit řádově 500 000 Kč/rok, možná více.

### Obrázek 30: Průzkum mezi cestujícími o zveřejňování činnosti dopravců



Zdroj: autor

Výsledky analýzy by byly ročně zveřejňovány na internetových stránkách IDS JMK a byly by volně ke stažení ve formátu pdf. Obsahovaly by údaje o dopravci, lince, nedostatku či kladném hodnocení a datum. Včetně tohoto opatření by také měly být zavedeny sankce

vůči dopravcům za odstoupení od vyhraného výběrového řízení, například v případě získání jiné výhodné nabídky. Ten kdo by odstoupil od vyhraného výběrového řízení ještě před uzavřením smlouvy, ten by musel zaplatit pokutu v ceně nového výběrového řízení nebo práce s výběrem jiného kandidáta, a navíc by nesměl obsluhovat jinou linku v IDS JMK.

### 3.1.4 Zlepšení propagace turisticky zajímavých míst a celkové propagace IDS JMK

IDS JMK propaguje 34 turisticky zajímavých míst s názvem Pojeďte s námi na výlet. Seznam vyobrazený v příloze by bylo třeba v rámci dalšího návrhu zkvalitnění IDS JMK doplnit alespoň o některá místa z níže uvedených. Symbol \* značí turistický cíl ležící mimo území kraje s dopravou linkami IDS JMK, místo v závorce značí obec, u které místo leží.

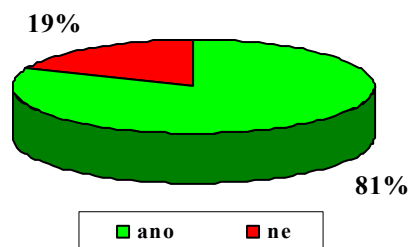
- **Rozhledny:** Alexandrova rozhledna (Adamov), Kozárov, Klucanina, Křivoš a Bybylon (Tišnov), Horní Les\* (Olešnice), Malý Chlum (Boskovice), Kraví hora (Kyjov), Površí u Veselice (Blansko, Sloup), Burianova rozhledna (Kunštát).
- **Přírodní úkazy:** Rudické a Hostěnické propadání – uvést odděleně od Jedovnických větrných mlýnů, Pálavské vrchy a nádrž Nové Mlýny, vodní nádrž Křetínka, pramen řeky Punkvy, jeskyně Balcarka, vodní nádrž Vír, vinice Šábes (Znojmo), vyhlídky v Podyjí – Králův stolec, Ledové sluje, Sealsfildův kámen, Nový Hrádek, Hardeggská vyhlídka (Znojmo), jeskyně Výпустek, Pouzdřanská step, přírodní oblast Níhov.
- **Hrady a zámky:** Bítov, Pernštejn\*, Slavkov – uvést zvlášť od Mohyly míru nebo lépe popsat včetně fotografie, zámek Valtice, zámek Letovice, zámek Vranov nad Dyjí, Náměšť nad Oslavou\*, Rájec nad Svitavou, Cornštejn (Bítov), Hardegg\*.
- **Lyžařské a vodní areály:** Olešnice, Benešov, Němčičky, Laa a. d. Thaya\*, Stupava\*.
- **Další kulturní místa:** Rotunda sv. Kateřiny (Znojmo), Chrám Jména Panny Marie (Křtiny), Kralice nad Oslavou\* – památka bible, větrný mlýn u Velké nad Veličkou.

Nápad rozšířit propagaci např. o rozhledny je dobrý v tom, že například na rozhledny většinou lidé cestují veřejnou dopravou, nikoliv autem. Uvedená místa nejsou součástí propagačního informativního letáku a nejsou ani na stránkách IDS JMK. O tyto místa by se měla propagace rozšířit a měly by být uvedeny v menší knížce. Současný velký poskládaný leták není příliš praktický. Do budoucna by bylo dobré zajímavosti také o kulturní akce včetně spoluúčasti IDS JMK formou slev na vstupném v rámci zakoupeného jízdného, a to včetně možnosti výletů do Bratislavy a Vídně a návštěvu památek v těchto městech. Spolupráce by byla oboustranná. Návrh je podpořen průzkumem s výsledkem zobrazeným na obrázku 31.

Jak dokládá obrázek 32, s propagací IDS JMK je spokojena více jak polovina vybraných cestujících, je však stále možnost ji zlepšovat, např. v oblasti cestovního ruchu.

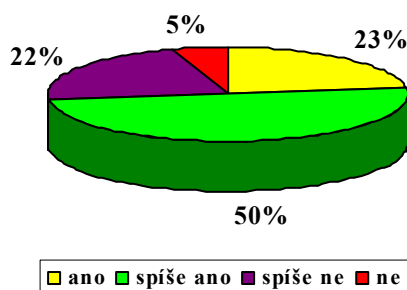
**Obrázek 31: Možnost spolupráce IDS JMK s okolními zeměmi**

**Měl by IDS JMK a Jihomoravský kraj navázat užší spolupráci s pohraničními regiony, Bratislavou a Vídní?**



Zdroj: autor

**Obrázek 32: Výsledek průzkumu: propagace a turistický ruch**  
**Je propagace IDS JMK dostačující?**



Zdroj: autor

Ke zlepšení propagace systému by se měly zavést mimo jiné soutěže mezi cestujícími. Konali by se přibližně 2krát ročně. Mohly by se týkat například problematiky rozšiřování možnosti bezbariérové přepravy, rozvoje informačních systémů, modernizace vozového parku či přestupních míst nebo elektronického odbavování. Soutěž by byla převážně určena pro studenty a střední vrstvu obyvatel a v rámci ní by mohli například studenti vysokých škol uplatnit poznatky ze studia a se spoluprací s organizátorem dopravy se prakticky zapojit do problematiky rozvoje dopravy na Jižní Moravě. Cenami by mohly být slevy na jízdné, volné vstupné na turisticky zajímavá místa nebo i finanční odměny u rozsáhlých projektů.

K rozsáhlejší propagaci by bylo rovněž potřebné navázat či rozšířit spolupráci s hotely, penziony, školami a univerzitami formou letáků a jinak poskytovaných informací o systému, doporučeném jízdném a výhodách veřejné dopravy (dnes je pouze s MZLU v Brně), a to i ve vícejazyčném provedení, podle požadavků škol a ubytovacích zařízení.

### **3.2 Návrhy dopravně organizačních změn**

Druhá část opatření na zlepšení fungování IDS JMK se týká změn a opatření v dopravě. Jedná se o omezení a posílení dopravy, změnu tras linek, časové změny apod.

### 3.2.1 Návrh na změnu dopravy v úseku Brno – Rousínov

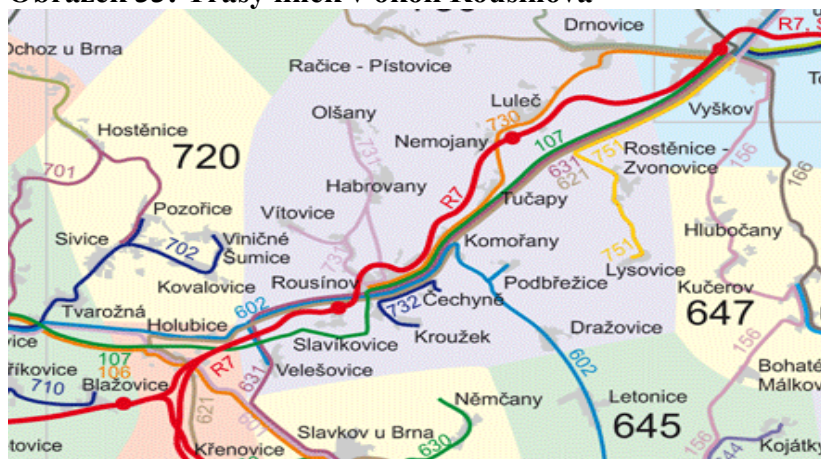
Rousínov je město, ležící 25 km východně od Brna ve směru na Vyškov. Doprava z Brna do Rousínova je v současnosti řešena autobusovými linkami 107 a 602, přičemž jedna je přímá, druhá zastavuje cestou v menších obcích. Městem prochází také železniční trať 300 spojující Brno s Vyškovem. Ještě v roce 2006 zastavovaly v Rusínově vlaky. Následně byly nahrazeny autobusy. Toto opatření navrhuje, aby se situace opět změnila k zastavování vlaků.

#### Popis návrhu

Vlastní návrh se zakládá na skutečnosti, že doprava do Rusínova je zdvojená. Opatření navrhuje přímou linku pokračující do Vyškova zrušit a nahradit tak současné autobusy na lince 107 zastavováním rychlíků. V tomto tvrzení je možno se opřít o následující poznatky:

- Cestující z Brna do Vyškova nejezdí přímou linkou 107, ale jede vlakem (linka R7).
- Cestujícím do Rousínova by bylo lhostejné, jestli pojedou autobusem nebo vlakem. Autobusové spoje jsou jen o pár minut rychlejší, avšak odjezd vlakem z hlavního nádraží je pohodlnější než z brněnského autobusového nádraží Zvonařka. Ten by pak mohl nahradit případnou větší chůzi do centra Rusínova z vlakového nádraží.
- Efektivní využití vlakových spojů na trati 300 jezdících každou hodinu na Vyškov.
- Ušetřené autobusy by mohly sloužit pro dopravu v jiných částech IDS JMK.
- Současný stav narušuje nepsané pravidlo v IDS JMK, že páteří systému je železniční doprava, systém tak působí v tomto úseku nejednotně a nestandardně.

Obrázek 33: Trasy linek v okolí Rousínova



Zdroj: Kordis

Návrh je nutno koncipovat tak, aby nebyla omezena dopravní obslužnost obcí Tučapy a Luleč ležící mezi Vyškovem a Rousínovem. Linka 107 pokračuje do Vyškova, linka 602 pokračuje do Bučovic. Linka 107 sice jede do Vyškova, ale obce na cestě pouze tečuje. Přes obce jezdí linka 730 z Rusínova do Vyškova. Spolu s linkou 107 jezdí navíc z Rusínova do

Vyškov také linky 631 a 621, opět mimo obce Tučapy a Luleč. Z Brna se jedná o souběh s vlaky, z Rousínova o souběh s linkami 631 a 621. Na železnici v úseku Brno – Vyškov a zpět je obsazenost v průměru okolo 25 %. Autobusem linky 107 jezdí lidé především z Rousínova do Komořan a z Komořan do Vyškova (ve špičce cca 40–60 cestujících. Doprava z Brna (cca 25 cestujících) je slabší a je využívána především do Vyškova.

### **Podrobnosti k návrhu**

Z Brna do Rusínova je linka 107 úplně zbytečná, cestující míří zejména do Vyškova, kam mohou dojet vlakem a je to pro ně pohodlnější (lepší místo nástupu i výstupu v Brně a ve Vyškově). Z Rousínova přes Komořany do Vyškova má linka význam, avšak jsou zde další tři linky, z nichž jedna (530) jede přes obce, další dvě (621 a 631) jezdí přímou rychlejší trasou mimo obce. Navrhují proto linku 107 v celé délce zrušit, mezi Brnem a Rousínovem nahradit vlaky a některými autobusy eventuelně posílit linku 530, případně 621 z důvodu větší frekvence v Pomořanech (nové pracovní možnosti). Linka 530 by vyjížděla z rousínovského nádraží, ihned po zastavení rychlíku z Brna, následně by pokračovala na autobusové nádraží do centra města, kde by se potkala s linkami 621 a 631 pokračujícími do Vyškova přímo. Stejný princip by byl zaveden v opačném směru. Tím by byla zajištěna nově doprava v této oblasti. Návrh se týká pracovních dnů, neboť v sobotu a neděli na lince 107 nic nejezdí.

### **Přibližné finanční náklady**

Náklady na zastavení vlaku jsou cca 400 Kč (odborný odhad). Pro návrh je možno počítat s 22 rychlíky během dne, co nyní jezdí na trati 300. To dává 17 600 Kč v obou směrech. Po vynásobení částky 22 pracovními dny v měsíci a počtem měsíců celkové náklady vychází přibližně na 4,6 mil. Kč. Z aktuálního jízdního řádu lze zjistit, že na lince 107 jezdí minimálně 4 autobusy. Alespoň dva z nich jezdí celý den, další dva je možné zjednodušeně počítat jen pro jízdu v dopravních špičkách. Ze vzorového příkladu vypracovaného v předmětu Technologie a řízení silniční dopravy uvedeného v příloze 11 je možno vyčíst, že náklady na autobus činí více jak 2 mil. Kč ročně. V případě využití dvou autobusů celodenně a dalších dvou na půl dne vychází náklady po vynásobení třemi 6,3 mil. Kč. Z uvedeného vyplývá, že nahrazení autobusů za zastavování rychlíků lze ušetřit asi 1,5–2 mil. Kč ročně.

Navíc v sousední stanici Komořanech se rychlíky běžně křížují. Tato situace by se mohla v případě úpravy jízdního řádu přesunout na stanici Rousínov, což by přineslo další ušetřené finance, které by se mohly použít např. na stavbu terminálu v Rousínově na nádraží. Při zjednodušeném pohledu na věc by bylo ušetřenými autobusy možné mírně posílit dopravu v úseku Rousínov – Vyškov, pokud by to situace vyžadovala (spoje linek 530 i 631 jezdí asi 20krát denně v jednom směru), nebo zajistit dopravu v oblastech vstupujících do IDS JMK.

### 3.2.2 Nevhodné nedělní odjezdy linek

V rámci IDS JMK je pravidlem, že během soboty a neděle jezdí na autobusových linkách minimálně 3 spoje v každém směru. S menším počtem obrátů nastává problém, ve kterých časech by spoje měly jezdit. Nedělní spoje, i podle vlastní zkušenosti, nejsou často v brzkých ranních hodinách vytížené, poslední spoje zase mnohdy jedou příliš brzy. V sobotu už je situace lepší, ovšem často velmi podobná. Proto druhým dopravně organizačním opatřením je přepracování právě nevhodně zvolených časů odjezdů v neděli. Protože nejde vyjmenovat všechny linky IDS JMK, je níže uveden přehled několika linek, kde jsou časy jízd spojů v neděli zvoleny nevhodně. V závorkách jsou uvedeny časy odjezdů spojů.

#### **Příklady špatně navržených časů odjezdů na linkách z různých míst IDS JMK:**

Linka 274: Bohuňov – Letovice (poslední spoj 15.15), 423: Mohelno – Rosice (17.39), 336: Dolní Loučky – Tišnov (17.00), 275: Olešnice – Letovice (16.08), 550: Mikulov – Zaječí (16.12), 256: Olešnice – Boskovice (17.10), 642: Ždánice – Bučovice (17:38), 261: Buková – Boskovice (17.11), 753: Pačlavice – Vyškov (13.25), 271: Vel. Opatovice – Letovice (17.15).

#### **Příklady dobře stanovených odjezdů v neděli:**

Linka 240: Sloup – Blansko (poslední odjezd 18.50), 333: Osiky – Lomnice – Tišnov (20.22), 430: Rapotice – Oslavany (18.34), 301: Bystré – Brno (18.56).

Návrh počítá s tím, že by správně měly na linkách IDS JMK jezdit poslední spoje v neděli vždy po 18. hodině. Jedná se hlavně o to, že večer, kdy zejména studenti potřebují dopravu do Brna nebo jiných regionálních měst, nejede nic a cestující musí použít jiný druh dopravy. Uvedené linky jsou jen příklady, je možné, že se vyskytuje více těchto nedostatků.

#### **Příklad zbytečně brzkých nedělních odjezdů:**

275: Olešnice – Letovice (první odjezd 5:08), 232: Vysočany – Blansko (4:38), 333: Osiky – Lomnice – Tišnov (4:26), 423: Mohelno – Oslavany (5:39), 164: Hustopeče – Vranovice (4:41), 256: Olešnice – Boskovice (5:10), 401: Velká Bíteš – Brno (4:16).

V neděli ráno by měl jet autobus nejdříve po 6. hodině, pokud není nějaký závažný důvod. Když jede dřív, je nevytížený. Jízdu spojů je rovněž vhodné přizpůsobit situaci v dané části kraje. Návrh je pojatý spíše v obecné rovině. Je také potřebné přizpůsobovat jízdní řád konkrétním podmínkám. Ideální by však byly např. jízdy v 9, 11, 16 a 19 hodin. Dopoledne kvůli náboženským obřadům, odpoledne kvůli výletům a večer kvůli cestě do škol.

Odjezdy některých nedělních spojů (z části i některých sobotních z podobného důvodu) jsou ledabyly naplánované a je potřeba velkých změn v jejich časech. Je smutné, že tento stav trvá již řadu let a ti kdo plánují jízdní řád si tuto situaci neuvědomují. Problémy s návaznostmi linek v sobotu a neděli prakticky nejsou.



### 3.2.3 Přesah IDS JMK do jiných krajů, návaznost dopravy z jiných krajů

V rámci této kapitoly další návrh poukazuje na to, aby se zvýšila snaha o integraci dalších obcí do IDS JMK a to těch, které neleží v Jihomoravském kraji, přestože přepravní proudy z nich do Jihomoravského kraje směřují. Dosavadní praxe hovoří tak, že tyto obce původně o začlenění neuvažovali či neudělaly vše potřebné pro integraci. Jedním z důvodů, o kterém jsem se sám přesvědčil, je, že obce často neví, jak v takovém případě jednat.

Bylo by proto vhodné, aby se obcím, které by se vzhledem ke své poloze mohly zajímat o začlenění, poskytl komplexní informace jak postupovat, a řešit přesah systému ustálenou jednotnou metodikou. Měl by se vytvořit seznam obcí, které by bylo dobré díky své spádovosti do IDS JMK začlenit. Následně pak na krajské úrovni začít vyjednávání. Před odsouhlasením změn podpisy smluv ze strany krajů by bylo nutné uspořádat referendum ve zmíněných obcích. Návrh je formou podpory venkova. V případě, že by dopravní systémy nemohly ve větší míře přesahovat hranice krajů, nemohly se prolínat, nastával by odliv obyvatel z venkova, pokles životní úrovně kolem hranic krajů. Je třeba systematicky vytvářet IDS v krajích, ale také zajišťovat sladění jednotlivých dopravních systémů mezi jednotlivými kraji nebo zeměmi a netrvat na geografických hranicích. Ty řadě případů neshodují s přepravními proudy cestujících. Kompenzaci veřejné dopravy by hradil kraj kraji. Na příkladu níže je uveden seznam obcí (úseků), kterých by se začlenění mohlo týkat:

- **Okolí Nedvědice:** Sejrek – Nedvědice – Štěpánov, Skorotice – Doubravník
- **Okolí Znojma:** Dalešice – Hrotovice – Dukovany – Mor. Krumlov
- **Rakousko:** Retz – Znojmo, Schrattenberk – Valtice, Drassenhofen – Mikulov
- **Okolí Kyjova:** Koryčany – Stupava – Staré Hutě (nebo zajistit alespoň návaznost)
- **Okolí Náměště nad Oslavou:** Náměšť – Mohelno, Velká Bíteš – Jinošov – Náměšť
- **Okolí Tišnova:** Strážek – Žďárec – Tišnov
- **Okolí Boskovic:** Lipová – Protivanov – Boskovice, Chornice – Velké Opatovice
- **Okolí Olešnice:** Vír – Rovečné – Olešnice, Svojanov – Letovice
- **Okolí Vyškova:** Morkovice – Slížany – Ivanovice – Vyškov
- Ve vzdálenější době by bylo dobré do systému začlenit Bystřici n. Pernštejnem, Dolní Rožinku, Němčice, Jaroměřice nad Rokytnou, U. Hradiště nebo Myjavu.

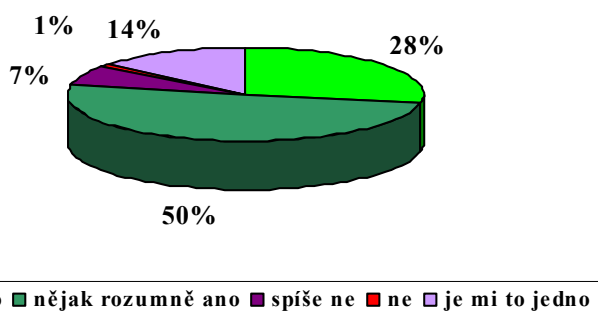
Nejvíce se opatření dotýká Vysočiny a příhraničních měst. Je to proto, že z Vysočiny je obecně velká spádovost do Jihomoravského kraje a na propojení v příhraničí lze použít např. podpory ze strukturálních fondů EU, což by přineslo i oživení cestovního ruchu. Je také potřebné na hranicích zajistit návaznosti mezi linkami různých krajů (např. v Koryčanech).

### 3.2.4 Úprava vlaků na trase Brno – Znojmo

Jedná se o návrh na oživení železniční relace Brno – Znojmo na tratích 244 a 246 po integraci do IDS JMK. Dříve byla železniční doprava v této oblasti silná. Postupné nekoncepční zásahy, její omezování a nahrazení autobusovou dopravou odradilo cestující, kteří později přešli na autobusy soukromníků, nebo na jinou dopravu, nebo se odstěhovali. Obsahem opatření je zavedení několika přímých vlaků v úseku Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo, ať už v pracovní dny, tak i v sobotu a neděli a nahrazení některých připravovaných autobusových spojů z Brna do Znojma. Jednalo by se o rychlíkové spoje a doba jízdy by byla 90 minut. Vlaky by zastavovaly ve stanicích Moravské Bránice, Mor. Krumlov, Rakšice, Bohutice, Miroslav a Hrušovany nad Jevišovkou. V sobotu v letních měsících by navíc spoje zajížděly až do Šumné k vodní nádrži Vranov s navazující dopravou pro cykloturistiku. Zmíněným opatřením by vzniklo nové vlakové spojení mezi Znojmem Brnem a Vídní, podpořil by se turistický ruch v Podyjí (obrázek 34), oživila by se skomírající železniční doprava. Z Vídně do Znojma byla nově elektrifikována železniční trať. Turistický ruch by se podpořil napojením dopravy na cyklotrasy, kombinací jízdného a vstupného do kulturních památek v Podyjí a propagací letáky a turistickými průvodci i v německém jazyce.

**Obrázek 34: Výsledky průzkumu na využití Národního parku Podyjí**

**Měl by se v IDS JMK využít potenciál NP Podyjí?**



Zdroj: autor

#### **Návrh Kordisu popis vlastního opatření**

V návrhu od 1. 7. 2010 je železniční doprava do Znojma navržena pouze odděleně po jednotlivých úsecích Brno – Miroslav, Miroslav – Hrušovany a Hrušovany – Znojmo a proto v podstatě neexistuje. Spojení Brno Znojmo je připraveno pouze jako autobusové, trvající 70 minut. Vede silnicí 53 přes Pohořelice, kam zajíždí linka 164 z Vranovic a Hustopečí. Podobným směrem jako spojení do Znojma je navrženo autobusové spojení Brno – Hrušovany – Hevlín – Laa an der Thaya. Cesta do Hrušovan trvá 70 minut, do Laa 90 minut. Toto řešení není nejšťastnějším, pro jeho zlepšení opatření počítá s následujícími kroky:

- Zavedení 9 párů přímých vlaků z Brna do Znojma. Cestující v úseku Hrušovany – Laa by byli dopraveni autobusem – cyklobusem. Spojení Brno – Laa by bylo zrušeno.
- Zrušení vlak. spojení Miroslav – Hrušovany, z důvodu velmi nízké frekvence, doprava mezi těmito místy by byla zajištěna autobusy (přes Břežany a Pravice, obrázek 35).
- Vlaky na trati 244 by jezdily jako osobní do Miroslavi a do Oslavan, jako rychlíky do Znojma. Část jízdního řádu k návrhu je v příloze 8 této práce.

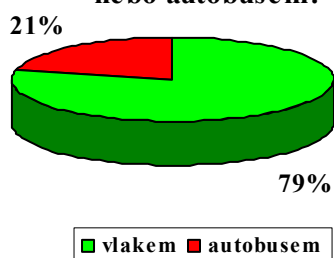
**Obrázek 35: Plánovaná doprava z Brna na Znojmo**



Zdroj: Kordis

**Obrázek 36: Výsledky průzkumu o cestování z Brna do Znojma**

Cestovali byste raději do Znojma vlakem  
nebo autobusem?



Zdroj: autor

### Argumenty pro návrh

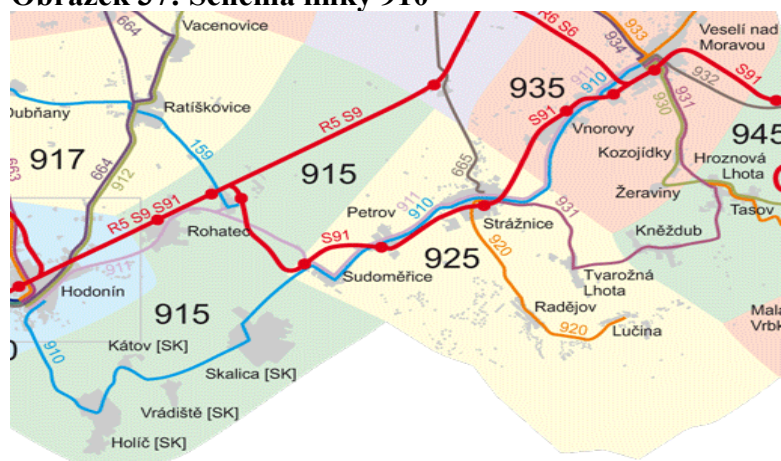
- jednoznačná podpora z průzkumu (obrázek 36), možnost přepravy kol k NP Podyjí,
- pohodlné cestování, páteřní vlaková doprava, jednotná image IDS JMK ,
- nutnost předělání spojení do Pohořelic, linka 164 mezi Vranovicemi a Pohořelicemi by byla z důvodu zavedení autobusů do Znojma pro cestující z Brna nevýhodná,
- z části ušetřených autobusů zajištění dopravy mezi Hrušovany a obcí Miroslav.

Co se týče frekvence, tak jsou vlaky dobře vytížené do Moravského Krumlova (cca 70 cestujících/vlak), dále už ne a mezi Miroslaví a Hrušovany jezdí v průměru pět cestujících. Vlaky by jezdily ve dvou hodinových intervalech, ze Znojma přibližně od 4 do 20 hodin, z Brna od 6 do 22 hodin. Obrat by byl Znojmo – Brno – Miroslav – Brno – Znojmo. Na celou relaci by k obslužení trasy postačovaly 4 soupravy motorových vlaků řady 854 a 954 s přípojným vozem 054. Do současného stavu počtu souprav na trati 244 by návrh požadoval navíc pouze jednu soupravu (tj. podle ČD investici cca 50,5 mil. Kč, a další náklady jako jsou nafta a energie, mzdy personálu, poplatek SŽDC za přidělení a použití trasy apod.). Vyčíslení přibližných nákladů je uvedeno v příloze 7. Jde tedy i tak o poměrně vysokou investici. Zároveň by však návrh přinesl ušetřené finanční prostředky z nahrazených autobusů a další výhody jako např. oživení dopravy a zvýšení frekvence, přínos cestovnímu ruchu apod. Zavedl by se smíšený provoz tím stylem, že autobusy z Brna a ze Znojma by jezdily v hodiny, ve které by nejezdy vlaky, přičemž cesta vlakem i autobusem by byla za stejnou cenu. Negativní by bylo zvýšení doby přepravy ve vlaku oproti autobusové dopravě asi o 20 minut.

V případě zachování navrhovaného stavu Kordisem navrhuji přepracovat linku 164. To proto, že lidé z Brna by raději jeli do Pohořelic přímo a ne přestupem přes Vranovice. Zároveň pokud jde o přímé spojení do Pohořelic, je možno ho realizovat po železnici obnovou a elektrifikací dřívější tratě 253 s využitím obrátů vozidel řady 560 s přípojnými vozy 060. Linku 164 by pak šlo zkrátit jen na úsek Hustopeče – Vranovice, případně jinak přizpůsobit.

### 3.2.5 Změna provozu linky 910 v rámci mezinárodní dopravy v IDS JMK

Obrázek 37: Schéma linky 910



Zdroj: Kordis

Linka 910 je linka vedoucí z Hodonína do Veselí nad Moravou přes Holíč, Skalici a Strážnici (obrázek 37). Vede krásným krajem a byla zřízena v roce 2008 na podporu turistického ruchu. Tuto funkci však linka neplní a je v současné době provozována

neefektivně. Ačkoliv se zdá, že frekvence na lince by z důvodu velkých pěti měst měla být silná, jezdí tudy jen málo cestujících, v průměru jen kolem deseti. Linka byla zavedena v roce 2008 s cílem podpory turistického ruchu, podle zjištěné frekvence však tuto funkci neplní. Jezdí tudy jen dva spoje v každém směru, navíc za použití 2 autobusů, což je zbytečně moc. Uvedenou situaci lze těžko vysvětlit, k současnému stavu však určitě přispěly tyto okolnosti:

- slabá propagace linky, nedostatečná přeshraniční spolupráce a propojenost měst,
- spoje jezdící ve slabších časech (např. dopoledne) – spojení na lince jsou v neatraktivních časech (např. dopoledne kolem jedenácté hodiny),
- zákaz použití pro vnitrostátní dopravu na území SR.

### **Popis návrhu**

Situace by se měla změnit. V první řadě by měla být linka použitelná i pro vnitrostátní dopravu na území Slovenska. Nařízení uvedenému v jízdním řádu lze opravdu těžko rozumět, neboť Kordisu může být do jisté míry lhostejné, kdo ztrátu z přepravy zaplatí. Linka 910 tak nemusela jezdit vůbec. V případě většího využití, např. pro vnitrostátní dopravu, by úhrada prokazatelné ztráty byla menší a přeprava by se více zaplatila. Situace zřejmě nebyla dobře sjednána se samosprávou na Slovensku a zavedení linky nebylo zajištěno v úplné míře. Pravý důvod situace a dojednání však zná pouze Kordis. V současnosti tak linka na Slovensku nemusí být sledována a část potenciálních cestujících o ní nemusí vědět. Je potřebné dojednat přesnou podobu linky, rozumné časy jízd a kompenzace za úsek na slovenské straně linky.

V rámci propagace by měly být vyvěšeny propagační tabule, vývěsky a letáky o mezinárodním spojení výše uvedených 5 významných měst v regionu prostřednictvím IDS JMK. Výhodou by pro cestující bylo jednotné a levnější jízdné než na běžných komerčních spojích. Bez účinné propagace cestující linkou 910 nepojedou. Nestačí jen linku slavnostně zavést pro podporu turistického ruchu, ale musí se učinit opatření, aby byla také využívána. Tato opatření zahrnují i kromě uvedeného i informace v informačních centrech, v turistických průvodcích, ve vlacích navazujících linek, na autobusových nádražích na Slovensku i v ČR nebo informace na www stránkách. Co se týče dopravního spojení, tak v pracovní dny by po splnění dvou výše uvedených návrhů byla doprava zajištěna následovně:

- Odjezdy z Hodonína: 4:36 (5:39), 6:26 (7:29), 8:26 (9:29)\*, 12:26 (13:29), 14:26 (15:29), 17:26 (18:29), 20:26 (21:29), 22:26 (23:29)\*.
- Odjezdy z Veselí n. Mor.: 4:29 (5:32), 6:29 (7:32), 8:29 (9:32)\*, 12:29 (13:32), 14:29 (15:32), 17:29 (17:32), 20:29 (21:32), 22:29 (23:32)\*, (\* v případě vyššího zájmu).

V sobotu by spoje jezdily v 7, 10, 15 a v 18 hodin, v neděli pak v 9, 11, 16 a 19 hodin.

V rámci propagace regionu by měla být do IDS zahrnutá oblast v okolí obcí Vrbovce a Myjava na Slovensku. Spoje linek IDS JMK ne železniční trati 343 Hodonín – Strážnice – Velká nad Veličkou by tak zajížděli přes Vrbovce až do Myjavy a zajišťovaly by rychlé spojení a přepravu turistů do oblasti Bílých Karpat. Rovněž i toto opatření by znamenalo přesné vyjednání podoby přepravy a přepravních kompenzací s Trnavským krajem.

Jako náhradní varianta v rámci úsporných opatření, nebo v případě, že by se výše uvedené 3 způsoby nerealizovali, by bylo zrušení autobusová linky a zavedení železniční dopravy Hodonín – Skalica – Strážnice – Veselí n. Mor. – Velká nad Veličkou – Vrbovce – Myjava. Železniční trať v současnosti existuje a vede těsně vedle souběžné autobusové linky. Muselo by se opět vše potřebné projednat se slovenskou samosprávou. Výhoda by byla rychlejší doprava, snadnější propagace a přeprava kol až do Bílých Karpat. Potom málo propagované, se vši slávou Kordisem zavedené nevyužívané autobusy, by nemuseli vůbec jezdit. Železniční doprava totiž mezi Hodonínem a Veselím n. Mor. stejně existuje, akorát vede přes Rohatec z části po koridorové trati Přerov – Břeclav. Ve strážnici už kopíruje trasu linky 910. Vyplývá tedy, že tato varianta by byla možná ještě lepší než předchozí.

### 3.2.6 Změna dopravy na lince z Brna do Hodonína

Navrhované opatření se týká linky 109 (žlutá barva na obrázku 38). Jedná se o linku, která vede z Brna do Hodonína přes Sokolnice, Klobouky u Brna, Čejč a Mutěnice.

**Obrázek 38: Mapa vedení linky 107 z Čejče do Hodonína**



Zdroj: Kordis

Souběžně s trasou linky vede železniční trať 255 v úseku Čejč – Mutěnice – Hodonín. Navíc z Brna jezdí do Hodonína rychlíkové vlaky, které jsou v Hodoníně o 26 minut rychleji než autobus. V rámci zkoumané frekvence bylo zjištěno, že většina cestujících jezdí v úseku Brno – Čejč, Čejč – Hodonín a jen malá část cestujících, v průměru kolem 5, přejíždí Čejč a cestuje do Hodonína z větší vzdálenosti (např. z obce Terezín). Dříve se uvažovalo o zrušení

trati 255 Šakvice – Hodonín, ale v podobě jistého omezení se určitý provoz zachoval. Z uvedeného plyne, že v úsecích Čejč – Hodonín a Brno – Hodonín je doprava zdvojená.

Z výše uvedených důvodů opatření navrhuje snížení provozu autobusové dopravy v úseku Čejč – Hodonín na dvouhodinový interval mimo špičku a hodinový ve špičce z dosavadního půlhodinového ve špičce a hodinového mimo špičku. Autobusy, které by končily v Čejči, by zajížděly na zastávku k vlakovému nádraží. Vlaky, až na výjimky, mají v úseku Čejč – Hodonín v pracovní dny interval 2 hodin, případně ve špičce i jedné hodiny. Pokud interval v některých časech chybí, dodatečně by se zavedl. Jednou za 2 hodiny mimo špičku by tak jezdil vlak z Čejče do Hodonína a v další hodinu přímý autobus z Brna. V časech jízd vlaků by spoje z Brna končily jízdu v Čejči na vlakovém nádraží a menší frekvence by si tak ve stanovené hodiny v Čejči přestoupila. Pro přímou autobusovou dopravu do Hodonína přes Čejč by dvouhodinová doprava postačovala. Ve špičce by se interval snížil o polovinu. Tzn. vlaky a autobusy by jezdily po hodině, mezi sebou po půlhodině. V době jízdy vlaků by autobusy končily na vlakovém nádraží v Čejči s možností přestupu. Zkrácením trasy autobusů by se ušetřily finanční prostředky a snížil by se dopad na životní prostředí.

Uvedeným opatřením by se zvýšila vytiženost železničních i autobusových spojů, zrušilo by se zdvojení dopravy a posílila se váha železniční dopravy v systému. Rychlíky z Brna do Hodonína se těší velké oblibě. Eventuálním návrhem v případě neuskutečnění uvedeného opatření by bylo úplné zrušení autobusů mezi Čejčí a Hodonínem a jejich nahrazení zvýšenou frekvencí vlaků s intervalem půlhodin a hodin. Uvedeným opatřením by se zvýšila vytiženost železniční trati a snížilo se zatížení obcí hlukem a silniční dopravou.

### **3.2.7 Špatné návaznosti mezi spoji v IDS JMK**

Jako každý dopravní systém má bohužel i IDS JMK případy, kdy na sebe linky nenavazují, zejména pokud jde o návaznost autobusové a páteřní železniční dopravy a to v pracovní den. Jedná se opět pouze o příklad, je možné že špatných přípojů je v IDS JMK více. V celém systému by se tyto nedostatky měli odstranit zajištěním návaznosti autobusové dopravy na vlakovou a návaznosti pečlivě hlídat, zejména pokud jde o poslední spoje ve dne.

Velmi problematická je linka 274 Letovice – Bohuňov. Některé spoje dojíždí v pracovní dny 6 minut po celé hodině do Letovic, odtud ovšem odjíždí vlakové spoje na Brno minutu před celou hodinou. V opačném směru zase některé spoje odjíždí před celou hodinou, přičemž vlaky od Brna přijíždí 2 minuty po celé hodině. Jedná se o spoje přijíždějící do Letovic v 11.06, 13.11 a hlavně spoj v 21.06 přičemž vlaky na Brno jedou v 10.59, 12.59, 20.59. V opačném směru není návaznost v 6.45 a 22.31. Špatné jsou i nedělní odjezdy spojů.

Příkladem problematické návaznosti je také část linky 162 v úseku Černá hora – Skalice n. S., spoje dojíždějící do Skalice přijíždí 4 minuty po odjezdu osobních vlaků na Brno (např. 10.14 a 10.18). Pokračují dále na Boskovice a odjezdy se kryjí s odjezdy vlaků (např. v 14.23). Cestující z Č. Hory jezdí směrem na Brno do Rájce, avšak nesoulad opačné strany linky, může komplikovat cestu z Č. Hory do Letovic. Je otázkou, zdali linka má vůbec smysl, když z Lysic jezdí linka 257, a z Č. Hory na Boskovice je rychlejší vlak přes Rájec.

Další problematickou návazností je například poslední spoj linky 261 z Protivanova do Boskovic, který přijíždí o 25 minut později, než odjíždí z Boskovic poslední vlak na Brno. Spoj z Protivínova přijíždí v 21.24 do Boskovic, vlak z Boskovic na Brno odjíždí v 20.59.

Špatnou návaznost mají rovněž některé spoje linky 750 z Nových Sadů do Vyškova, kam například spoje dojíždějící v 11:14, 13.14, 16.19, 21.09 nemají přípoj na Brno. Nejbližší vlaky na Brno jedou v 12.01, 14.01, 17.18 a 22.18. V opačném směru není přípoj u autobusů odjíždějících v 7.21 a 13.21 z Vyškova. Spoje z Brna přijíždí v 7.42 a 13.38.

### **3.3 Další návrhy na vylepšení integrované dopravy v Jihomoravském kraji**

- Povinnost všech dopravců mít uveřejněné logo systému na dopravních prostředcích (např. chybějí na některých autobus. linkách zajíždějících na zastávku Brno, Úzká).
- V letních sezóně od dubna do září jezdí z Brna historický vlak do Lednice, není však součástí IDS JMK, platí zde jízdné Českých drah. Ke zvýšení propagace a tur. ruchu by se tento spoj měl zařadit do IDS JMK a to spíše jako klasická souprava (z důvodu větší kapacity) než historický vlak ve složení hnací vůz řady 242 / 754, 2 osobní vozy (Bdmtee) + vůz pro přepravu zavazadel (D). Vlak by zastavoval v Břeclavi, Podivíně, Šakvicích, Zaječí a Modřicích. Zjednodušený jízdní řád opatření je uveden v příloze 7. Časy jízdních dob vyplývají ze stávajícího jízdního řádu a provozu spojů na trati 250. Uvedené opatření vyžaduje velkou propagaci (internet, letáky, prodej suvenýrů).
- Elektrifikace trati Skalice nad Svitavou – Boskovice a zavedení přímého spojení z Brna do Boskovic. Jedná se o úsek délky 5 km. Uvedený návrh podle poskytnutých údajů SŽDC vyžaduje investici 50–70 mil. Kč/km, tj. celkem cca 300 mil. Kč. Provoz by zajišťovaly spoje končící ve Skalici n. S. Ideální by byly vozy řady 560 s vloženými vozy ř. 060, které mají řídicí vůz na obou koncích soupravy. Přímé spoje by jezdily v ranní a odpolední špičce a znamenali by obrovský přínos v pohodlném a kvalitním cestování pro občany Boskovic včetně možnosti přímého spojení do jiných oblastí regionu. Znamenali by i posílení páteří železniční dopravy. Před elektifikací by dopravu mohly zajišťovat motorové soupravy řady 954 a 854 s přípojným vozem.



- Odjezdy všech osobních spojů linky S6 z Brna Židenic. Tento návrh pouze v obecné míře definuje to, aby se více využil železniční uzel Brno Židenice, zvláště v době plánované rekonstrukce železničního uzlu Brno. Pro otáčení souprav by se využilo nádraží Brno-Maloměřice (menší vytížení nákladní dopravou), nebo by se vybuodovala kolejová spojka v Židenicích. Odjezdy by navazovaly na příjezdy linek S2 a S3 a opatření by se netýkalo pouze spěšných vlaků do vzdálenějších míst.

**Obrázek 39: Zobrazení navrhovaných úprav dopravy u Boskovic a Židenic**

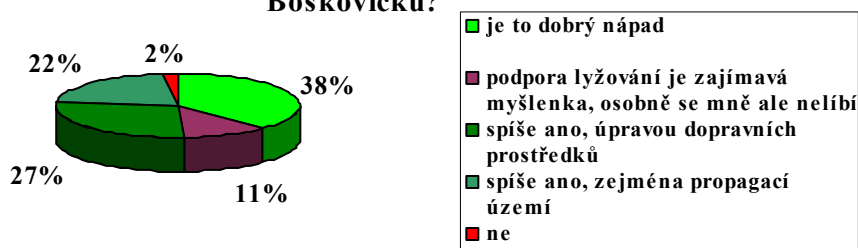


Zdroj: Kordis

- Do uvedených kritérií při výběrových řízeních zahrnout také absentující problematiku životního prostředí tzn. % přistavných odstavných jízd, typ motoru a paliva apod. Opatření by mohla sloužit jako doplňková hlediska při výběru vítěze soutěže.
- Větší cizojazyčný rozsah letáků, internetových stránek a poutačů IDS JMK.
- Jako poslední návrh je opatření na propagaci nového běžeckého areálu u obcí Suchý a Benešov nedaleko Boskovic. Areál nabízí 70 km běžeckých tras a je velkým potenciálem na rozvoj turistického ruchu na Dražanské vrchovině. Návrh počítá s úpravou autobusů pro přepravu lyží (možnost využít úpravu pro přepravu kol) a s propagací v letáčích, na tabulích, ve vozech a na internetu. Návrh má obří podporu.

**Obrázek 40: Propagace nového lyžařského areálu v IDS JMK**

Měl by být v IDS JMK podpořen nový běžecký areál na Boskovicku?



Zdroj: autor

## ZÁVĚR

Jak je vidět z uvedených informací, IDS JMK je moderní stále rozvíjející se integrovaný dopravní systém, který svým precizním řízením a moderními službami nemá v ČR obdoby. Jeho rozsah sice co do počtu cestujících a spojů není tak velký jako například Pražská integrovaná doprava, kvalitou a propracovaností ji však naprosto převyšuje. Samozřejmě vyšší kvalita a více poskytovaných služeb a informací se odráží ve vyšších cenách jízdného, se kterým řada cestujících není spokojena. To je však zřejmě jedinou významnější negativní stránkou IDS JMK. Je třeba vytrvat v úsilí expertů IDS JMK a nadále zdokonalovat tento integrovaný dopravní systém zejména po dokončení jeho rozšíření na celé území Jihomoravského kraje. Je nutné pokračovat ve zkvalitňování zázemí pro cestující a nadále zvyšovat úroveň poskytovaných služeb a propagaci, aby IDS JMK byl příkladem ostatním regionům a ukazoval cestu, kterou by se měla veřejná doprava v budoucnu vydat.

Přestože se zřejmě většina z uvedených návrhů a opatření v třetí kapitole nezrealizuje, je dobré vzhledem k budoucnosti alespoň o nich zapřemýšlet. V minulých letech se totiž IDS JMK soustředil především na postupnou integraci celého Jihomoravského kraje do systému a zejména na zajištění základních požadavků s tím souvisejících. V budoucnu však bude muset Jihomoravský kraj i Kordis přistoupit k systému poněkud jinak. Bude se zřejmě ubírat cestou zkvalitňování služeb a jejich rozšiřováním s cílem získat další cestující. Systém totiž nemůže strnule zůstat v současné podobě a spokojit se současnou situací. Samotné zavedení IDS na Jižní Moravě významně zvýšilo systémovost dopravní obsluhy regionu i kulturu cestování. Musí se trvale rozvíjet a přizpůsobovat novým přáním svých zákazníků a snažit se tak efektivně využívat finanční prostředky na podporu veřejné dopravy.

Práce přinesla kromě očekávaných i několik zajímavých skutečností a řadě lidem může sloužit pro lepší pochopení fungování integrovaných dopravních systémů právě na příkladě toho jihomoravského. Byla snaha ji přes širí tématu zpracovat úhledně a obsahově přitažlivě. Práce znamená přínos i pro mě osobně. Přinesla mi řadu důležitých poznatků a kontaktů do budoucna, které bych mohl uplatnit v rámci svého zaměstnání, a to i takové, které v ní nejsou uvedeny, ale které mě obohatily při jejím zpracovávání.

Závěrem lze konstatovat, že je třeba veřejné dopravě a integrovaným dopravním systémům věnovat v dnešní době pozornost, neboť ucelená koncepce dopravy v regionech, kterou IDS nabízí, hraje velmi důležitou roli v rozvoji území, socioekonomické sféře, v přitažlivosti regionu pro veřejnost a účelném zužitkování finančních prostředků, jak je to zjevné v Jihomoravském kraji, kterému IDS přineslo jednoznačné oživení.

## POUŽITÁ LITERATURA

[1] KUBÍK, Josef. Veřejná doprava realizovaná zaváděním integrovaných dopravních systémů. In HITMÁR, Štefan aj. (eds.). *Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006, s. 89-93. ISBN 80-7194-904-3.

[2] MOJŽÍŠ, Vlastislav; GRAJA, Milan; VANČURA, Pavel. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5.

[3] SUROVEC, Pavel. *Hromadná osobná doprava*. Žilina: EDIS, 2007. ISBN 978-80-8070-686-9.

[4] ŠTĚRBA, Roman; PASTOR, Otto. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005. ISBN 80-01-03185-3

[5] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

[6] Zpráva o vývoji IDS JMK, březen 2009, Kordis JMK spol. s r.o.

[7] Zpráva o vývoji IDS JMK, březen 2010, Kordis JMK spol. s r.o.

[8] Interní materiály ČSAD Jablonec

[9] Interní materiály Krajského úřadu Jihomoravského kraje

[10] Interní, elektronické a tištěné materiály Kordis JMK spol. s r.o.

[11] Interní materiály odboru dopravy Magistrátu města Brna

[12] Interní materiály Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID)

[13] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty a Českých drah

### Elektronické dokumenty

[14] *Brněnská dopravní technologie* [online]. Brno: Vojtěch DOLEŽEL, 2010 [cit. 2010-05-17]. Dostupný na WWW: <<http://fotogalerie.brnenskamhd.net/index.php>>

[15] *BUSportál: KORDIS JMK reaguje na článek Antonína Zemka* [online]. Praha: ČSAD SVT Praha, c2001 - 2010 [cit. 2010-10-04]. Dostupný na WWW: <<http://www.csad.cz/modules.php?name=article&sid=1450>>.

[16] *CEDRIS: Centrální dispečink – řídicí a informační systém* [online]. c1999-2008 [cit. 2010-12-04]. Hradec Králové: T-mapy. Dostupný na WWW: <[http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/\\_aktualne/\\_novinky/Cedris.html](http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/_aktualne/_novinky/Cedris.html)>.

[17] *Česká asociace organizátorů veřejné dopravy* [online]. Ostrava: ČAOVD [cit. 2010-04-05]. Dostupný na WWW: <<http://www.caovd.cz/Index.htm>>.

[18] *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Praha: DPP [cit. 2010-21-04]. Dostupný na WWW: <<http://www.dpp.cz/>>.

[19] *Eur-Lex: nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70* [online], Luxembourg: Publications Office of the European Union, aktualizováno 28. 4. 2010 [cit. 2010-04-05]. Dostupný na WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:CS:HTML>>.

[20] *IDOS jízdní řády* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy [cit. 2010-04-01]. Dostupný na WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>>.

[21] *INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHMORAVSKÉHO KRAJE* [online]. Brno: KORDIS JMK [cit. 2010-02-03]. Dostupný na WWW: <<http://www.idsjmk.cz/>>.

[22] *Návrh zákona o veřejných službách v přepravě cestujících* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, připravovaná legislativa, c2009 [cit. 2010-04-16]. Dostupný na WWW: <<http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=7>>.

[23] *ODIS* [online]. Ostrava: Kodis, 2008 [cit. 2010-04-26]. Dostupný na WWW: <<http://www.kodis.cz/>>.

[24] *Portál veřejné správy České republiky* [online], Praha: Ministerstvo vnitra, c2003-2010 [cit. 2010-02-25]. Dostupný na WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/6966/place](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/6966/place)>.

[25] *Spolupodílíme se při řízení dopravy v Jihomoravském kraji* [online]. c1999-2008 [cit. 2010-30-04]. Hradec Králové: T-mapy. Dostupný na WWW: <[http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/\\_aktualne/\\_novinky/\\_novinky\\_2007/cedris.html?sync\\_hronize=1](http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/_aktualne/_novinky/_novinky_2007/cedris.html?sync_hronize=1)>.

[26] *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*. [online]. Wikipedie, otevřená encyklopedie, aktualizováno 12. 5. 2010 [cit. 2010-04-12]. Dostupný na WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon\\_o\\_ve%C5%99ejn%C3%BDch\\_slu%C5%BEB%C3%A1ch\\_v\\_p%C5%99eprav%C4%9B\\_cestuj%C3%ADc%C3%ADch](http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon_o_ve%C5%99ejn%C3%BDch_slu%C5%BEB%C3%A1ch_v_p%C5%99eprav%C4%9B_cestuj%C3%ADc%C3%ADch)>.

[27] HORÁK, Michal. Blíží se konec "šalinkaret" na jižní Moravě. *IDNES.cz* [online]. 2009 [cit. 2010-03-13]. Dostupný na WWW: <[http://brno.idnes.cz/brno-zpravy.asp?c=A091112\\_204827\\_brno\\_aja](http://brno.idnes.cz/brno-zpravy.asp?c=A091112_204827_brno_aja)>.

[28] Poslanci podpořili zákon o veřejné dopravě. *Dopravní noviny* [online]. 2010, č. 11 [cit. 2010-04-14]. Dostupný na WWW: <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/poslanci-podporili-zakon-o-verejne-doprave>>.

[29] Poslanci schválili pravidla tendrů na dopravní obslužnost. *Finanční noviny.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-04-14]. Dostupný na WWW: <<http://www.financninoviny.cz/zpravy/poslanci-schvalili-pravidla-tendru-na-dopravni-obslužnost/462802?rss>>.

[30] ZÁVODNÁ, Michaela. Jízdenky nahradí čipové karty, zaplatit jízdné půjde i z domu. *IDNES.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-03-10]. Dostupný na WWW: <[http://brno.idnes.cz/brno-zpravy.asp?c=A100129\\_1326996\\_brno\\_bor](http://brno.idnes.cz/brno-zpravy.asp?c=A100129_1326996_brno_bor)>.

## SEZNAM TABULEK

	strana
Tabulka 1: Číselné údaje o IDS JMK a o Jihomoravském kraji .....	21
Tabulka 2: Linky IDS JMK v roce 2009 .....	25
Tabulka 3: Vozový park v IDS JMK v roce 2009 .....	28
Tabulka 4: Používané jízdenky v IDS JMK v % (údaje z roku 2009 a 2008).....	30
Tabulka 5: Výdaje JMK na dopravní obslužnost JMK a IDS JMK v tis. Kč.....	31
Tabulka 6: Maximální akceptovatelné nákladové ceny pro uzavírání smluv o ZVS na ZDO od 1. 1. 2008 v Kč/vozkm.....	38
Tabulka 7: Vybraná kritéria spokojenosti s IDS JMK a jejich hodnocení (1-5).....	41
Tabulka 8: Srovnání tří nejvýznamnějších integrovaných dopravních systémů v ČR.....	44

## SEZNAM OBRÁZKŮ

	strana
Obrázek 1: Schematické zobrazení integrovaných dopravních systémů v ČR .....	20
Obrázek 2: Rozšiřování IDS JMK podle vývojových etap .....	22
Obrázek 3: Graf rozšiřování IDS JMK v číslech.....	22
Obrázek 4: Jednoduché schéma IDS JMK .....	23
Obrázek 5: Organizační schéma společnosti Kordis JMK spol. s.r.o. (rok 2010).....	24
Obrázek 6: Graf vývoje počtu zón a linek v IDS JMK .....	25
Obrázek 7: Mapa zastávek.....	26
Obrázek 8: Schematická mapa zastávek.....	26
Obrázek 9: Vývoj počtu dopravců v IDS JMK .....	27
Obrázek 10: Porovnání druhů doprav podle dopravních výkonů v roce 2009 v mil. vozkm/vlkm a v podílu na celkovém dopravním výkonu.....	28
Obrázek 11: Podíly dopravců v regionální autobusové dopravě v % na dopravním výkonu ..	28
Obrázek 12: Vývoj cen vybraných jízdenek v IDS JMK v Kč .....	29
Obrázek 13: Vývoj cen vybraných předplatních kupónů v IDS JMK v Kč .....	30
Obrázek 14: Srovnání vývoje výnosů a přibližných nákladů v IDS JMK v mil. Kč.....	32
Obrázek 15: Graf vývoje výnosů regionální dopravy v IDS JMK v mil. Kč.....	32
Obrázek 16: Elektronický informační panel v IDS JMK .....	33
Obrázek 17: Využívání internetových stránek (průměrný počet návštěv/den) .....	34
Obrázek 18: SWOT analýza společnosti Kordis .....	37
Obrázek 19: Schéma dispečerského řízení Kordisu .....	38
Obrázek 20: Hodnocení IDS JMK .....	40
Obrázek 21: Intenzita využívání IDS JMK v roce 2009 .....	41
Obrázek 22: Graf vývoje přepravního výkonu v IDS JMK v mil. oskm .....	42
Obrázek 23: Vývoj počtu cestujících ve vlacích z Brna v IDS JMK (frekvence osob/den) ....	43
Obrázek 24: Výsledek průzkumu o budoucnosti IDS JMK .....	44
Obrázek 25: Varianta 1 na umístění infocentra .....	46
Obrázek 26: Varianta 2 na umístění infocentra .....	46
Obrázek 27: Výsledky průzkumu mezi cestujícími o infocentru v IDS JMK.....	47
Obrázek 28: Navrhovaná úprava autobusů po vzoru ČSAD Jablonec.....	50
Obrázek 29: Výsledek průzkumu o zavedení cyklobusů.....	50
Obrázek 30: Průzkum mezi cestujícími o zveřejňování činnosti dopravců.....	51
Obrázek 31: Možnost spolupráce IDS JMK s okolními zeměmi .....	53
Obrázek 32: Výsledek průzkumu: propagace a turistický ruch.....	53
Obrázek 33: Trasy linek v okolí Rousínova .....	54
Obrázek 34: Výsledky průzkumu na využití Národního parku Podyjí .....	58
Obrázek 35: Plánovaná doprava z Brna na Znojmo .....	59
Obrázek 36: Výsledky průzkumu o cestování z Brna do Znojma.....	59
Obrázek 37: Schéma linky 910.....	60
Obrázek 38: Mapa vedení linky 107 z Čejče do Hodonína.....	62
Obrázek 39: Zobrazení navrhovaných úprav dopravy u Boskovic a Židenic .....	65
Obrázek 40: Propagace nového lyžařského areálu v IDS JMK.....	65

## SEZNAM ZKRATEK

CDS	Centrální dispečerský systém
CED	Centrální dispečink
CEDRIS	Centrální dispečink, řídicí a informační systém
ČR	Česká republika
ČD	České dráhy
DPMB	Dopravní podnik města Brna
ELPY	Elektronické panely v IDS JMK
EU	Evropská unie
FIDS	Fond IDS
GPS	Global Positioning System
GSM	Global system for Mobile Communication
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
ISOŘ	Informační systém operativního řízení
JŘ	Jízdní řád
KCOD Brno	Krajské centrum osobní dopavy Brno
MHD	Městská hromadná doprava
MZLU	Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně
NP	Národní park
RAD	Regionální autobusová doprava
RIS	Řídicí a informační systém Dopravního podniku města Brna
ROP	Regionální operační program
SROP	Společný regionální operační program
ZDO	Základní dopravní obslužnost
ZVS	Závazek veřejné služby

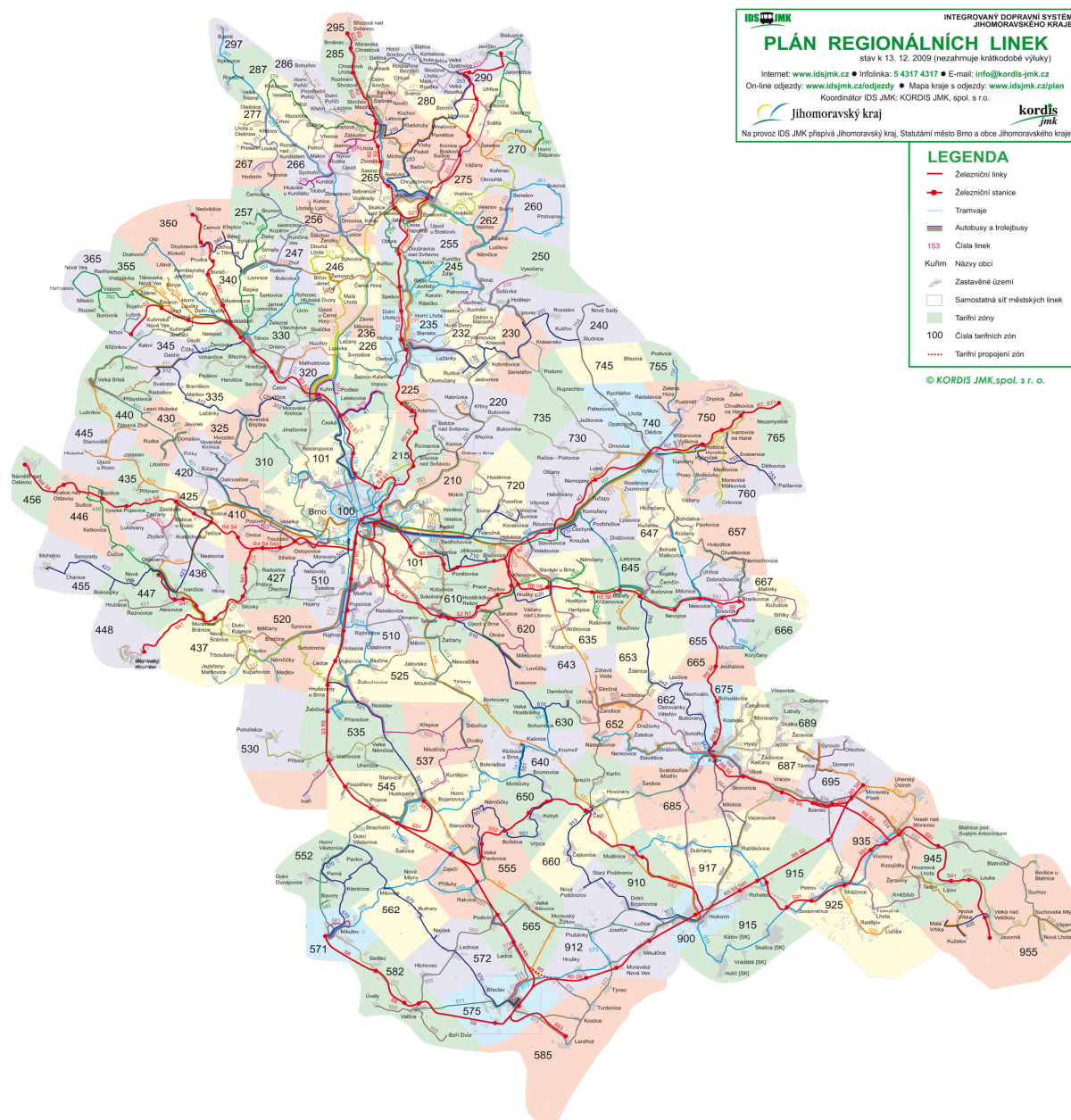
## **SEZNAM PŘÍLOH**

- Příloha 1: Současná mapa sítě linek IDS JMK, logo IDS JMK
- Příloha 2: Výpočet bodového hodnocení při výběrových řízeních v IDS JMK
- Příloha 3: Standardy vozidel IDS JMK
- Příloha 4: Tarif IDS JMK
- Příloha 5: Schéma noční dopravy v Brně
- Příloha 6: Propagace turistického ruchu v IDS JMK
- Příloha 7: Navrhovaný jízdní řád Brno – Břeclav – Lednice a Brno – Miroslav
- Příloha 8: Další statistiky železniční dopravy v IDS JMK
- Příloha 9: Terminály, ELPY a prodejní místa IDS JMK
- Příloha 10: Systém dělení tržeb v IDS JMK
- Příloha 11: Provozně ekonomické hodnocení autobusů
- Příloha 12: Specifikace linek v IDS JMK, způsob číslování zón a programy Evropské unie v IDS JMK
- Příloha 13: Průzkum spokojenosti cestujících s IDS JMK





# Současná mapa sítě linek IDS JMK



Zdroj: Kordis

Logo IDS JMK



Zdroj: Kordis

**Výpočet bodového hodnocení při výběrových řízeních v IDS JMK**

- Nabídková cena  $B_C = (C_{MAX} - C_N) \cdot 30$
- Stáří vozového parku  $B_S = 30 - \frac{\sum S_V - (\sum S_{GO} \cdot 0,3)}{6 \cdot P_V}$
- Nízkopodlažnost  $B_N = \frac{P_N}{P_C} \cdot 10$
- Elektronické směrové vizuální informační panely vnější  $B_{V1} = \frac{P_{V1}}{P_C} \cdot 10$
- Elektronický vnitřní vizuální informační systém přední  $B_{V2} = \frac{P_{V2}}{P_C} \cdot 10$
- Elektronický akustický informační systém  $B_A = \frac{P_A}{P_C} \cdot 10$
- Místo odstavení záložního vozidla  $B_K = 35 - \frac{km_1 + km_2}{2}$
- Prokázání kvality poskytované služby  $B_K = K \cdot 30$

Poznámky:

$K$  = doložení certifikátu jakosti ČSN EN ISO 9001:2001 (ano  $K = 1$ , ne  $K = 0$ ),  $P_{V2}$ ,  $P_{V1}$ ,  $P_A$ ,  $P_N$  = počet vozidel vybavených předepsanou výbavou,  $P_V$ ,  $P_C$  = počet vozidel celkem,  $C$  = maximální cena pro daný typ vozidla / cena stanovená v nabídce,  $S_V$  = suma stáří všech vozidel v měsících,  $S_{GO}$  = suma měsíců od výroby po poslední generální opravu,  $km$  = vzdálenost v km z místa odstaveného záložního vozidla ke konečné.

Zdroj: Jihomoravský kraj

**Části smlouvy o závazku veřejné služby (veřejná jen výše dotace, přehled linek a spojů)**

- úvodní ustanovení,
- předmět smlouvy,
- výpočet prokazatelné ztráty, úhrada prokazatelné ztráty,
- práva a povinnosti smluvních stran,
- doba plnění závazku,
- ostatní ujednání a závěrečná ustanovení,
- přílohy (např. rozsah objednaných spojů a linek, předběžný odhad prokazat. ztráty).

### Standardy vozidel IDS JMK

V rámci přepravních a technických standardů IDS JMK jsou vozidla rozdělena do čtyř kategorií podle nutnosti jejich výbavy a poskytování určitého servisu. Tyto standardy vozidel musí splnit při výběrových řízeních. Jsou to následující standardy:

- Standard 1 – tento standard platí pro všechny autobusy, které zajišťují hlavní přepravní výkon v zónách 100 a 101, dále pro všechny trolejbusy a tramvaje.
- Standard 2 – jde o standard, který musí splňovat autobusy, jejichž převážná část přepravního výkonu se uskutečňuje mimo zóny 100, 101, které ale na území těchto zón obsluhují nejméně jednu zastávku.
- Standard 3 – tento standard musí splňovat všechna vozidla, jejichž přepravní výkon je realizován mimo zóny 100, 101, nebo která na území těchto zón obsluhují maximálně jednu zastávku.
- Standard 4 – tento standard platí pro železniční vozidla.

Uvedené standardy mají předepsanou povinnou výbavu a dále uvedenu doporučenou nadstandardní výbavu. Ta se může stát rozhodujícím aspektem při výběrových řízeních.

Například standard 2 má jako povinnou výbavu: tabulku kurzového čísla vozidla, přední směrový elektronický panel, boční směrový elektronický panel, zadní elektronický panel, dveře vozidla, označovače jízdenek, signalizační zařízení uvnitř vozidla, elektronické odbavovací zařízení, informační vitríny, informační piktogramy, vybavení informačními materiály, klimatické a světelné vybavení vozidel, předepsaný technický stav vozidel, vnější nátěr vozidel, čistotu a vzhled vozidel komunikaci s dispečinkou. Jako nadstandard je uveden elektronický akustický informační systém běžný i pro nevidomé, výsuvná plošina a zádržné mechanismy pro vozíčkáře, elektronický vnitřní přední panel a nízkopodlažnost.

Standard 1 je prakticky stejný, jen místo komunikace s dispečinkou má akustický systém jako povinnou výbavu.

Standard 3 má stejné požadavky jako standard 2, nicméně se liší popisem povinné výbavy a jinými požadovanými rozměry a vlastnostmi.

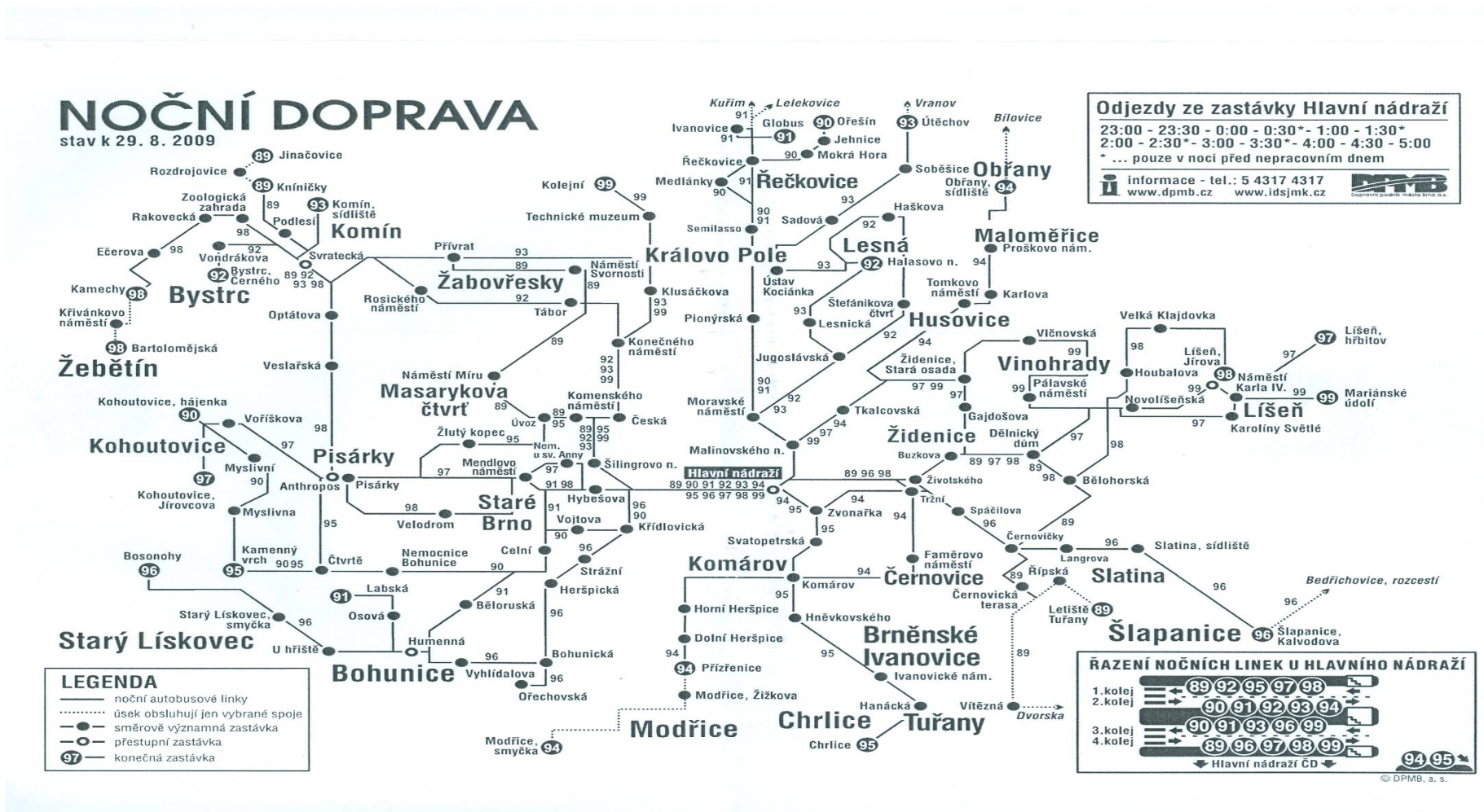
Standard 4 je specifický, jeho výbava zahrnuje například informační materiály ve vozidlech a stanicích, centrální zavírání dveří u vybraných tratí, čistotu vozidel, směrové tabule, provozní zálohu, zvukové hlášení zastávek a zvukové hlášení pro nevidomé, vybavení vybraných jednotek systémem GPS (GSM-R), vybavení alespoň jednoho člověka čtyř mobilním telefonem a například komunikaci s dispečinkou.

Tarif IDS JMK

IDS JMK		CENÍK JÍZDNÉHO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU JIHMORAVSKÉHO KRAJE					PLATÍ OD 1. DUBNA 2009											
<b>JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY</b>			<b>PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NEPŘENOSNÉ</b>					<b>VYSVĚTLIVKY</b>										
Jízdenka <sup>14</sup>	Počet zón	Platnost	Základní	Zlevněná <sup>13</sup>	ZTP a ZTP/P Nepřestupní <sup>14</sup>	PRO BRNĚNSKÉ ZÓNY (100 + 101) S PŘÍPADNOU KOMBINACÍ MIMOBŘNĚNSKÝCH ZÓN												
Nepřestupní	2	1 úsek <sup>11</sup>	8	4	2	Pro zóny	Základní		Děti <sup>15</sup>		Studenti <sup>16</sup>		Důchodci <sup>17</sup>		Nad 70 let Doprovod <sup>18</sup>			
	3	2 úseky <sup>11</sup>	14	7	3	100 + 101	Měsíční	Čtvrtletní	Roční <sup>10</sup>	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční		
	2	10 minut / zastávky <sup>12</sup>	14	7	3	100+101+1 zóna	770	1930	6700	355	880	445	1120	570	1400	240		
Přestupní	2	15 / 45 minut <sup>15</sup>	18	9	4	100+101+2 zóny	1020	2580	8900	445	1120	625	1610	820	2050	490		
	2	60 minut	22	11	5	100+101+3 zóny	1270	3190	10700	535	1350	815	2070	1070	2660	740		
	3	90 minut	24	12	6	100+101+4 zóny	1470	3700	12200	615	1540	965	2450	1270	3170	940		
	4	90 minut	30	15	7	100+101+5 zón	1650	4200	13500	685	1730	1105	2830	1450	3670	1120		
	5	120 minut	37	18	9	100+101+6 zón	1840	4720	14900	755	1930	1245	3220	1640	4190	1310		
	6	120 minut	43	21	10	100+101+7 zón	2040	5220	16500	825	2110	1395	3590	1840	4690	1510		
	7	150 minut	49	24	12	100+101+8 zón	2220	5730	18000	895	2300	1525	3970	2020	5200	1690		
	8	150 minut	55	27	13	všechny zóny	2410	6230	19500	965	2490	1675	4350	2210	5700	1880		
	9	180 minut	62	31	15													
	10	180 minut	68	34	17													
	libovolný	180 minut	75	37	18													
Prodej u řidiče <sup>9</sup>	2	60 minut	30	20 <sup>13</sup>	-	PRO MIMOBŘNĚNSKÉ ZÓNY PŘÍPADNĚ S JEDNOU BRNĚNSKOU ZÓNOU												
Univerzální dle označených polí			140	70	-	Pro úseky / zóny	Měsíční	Čtvrtletní	Roční <sup>10</sup>	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	
Univerzální Žákovská <sup>12</sup> dle označených polí			105	52	-	1 úsek v zónách 235, 571, 740 <sup>11</sup>	240	-	-	120	-	120	-	120	-	120	-	
						1 úsek v zónách 225, 675, 900 <sup>11</sup>	240	600	-	120	300	120	300	120	300	120	300	
						1 úsek v zóně 575 <sup>11</sup>	260	600	-	100	-	100	-	260	600			
						1 úsek <sup>11</sup>	240	-	-	90	-	180	-	240	-			
						2 úseky <sup>11</sup>	420	-	-	150	-	310	-	420	-			
						2 zóny	490	1300	4500	180	480	360	970	490	1300			
						3 zóny	740	1910	6300	270	710	550	1430	740	1910			
						4 zóny	940	2420	8100	350	900	700	1810	940	2420			
						5 zón	1120	2920	9700	420	1090	840	2190	1120	2920			
						6 zón	1310	3440	11400	490	1290	980	2580	1310	3440			
						7 zón	1510	3940	13000	560	1470	1130	2950	1510	3940			
						8 zón	1690	4450	14700	630	1660	1260	3330	1690	4450			
						9 zón	1880	4950	16300	700	1850	1410	3710	1880	4950			
<b>PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY PŘENOSNÉ</b>																		
Jízdenka	Platí v zónách	Doba platnosti	Základní	Zlevněná														
Jednodenní <sup>10</sup>	ve všech zónách	24 hodin	190	-														
Jednodenní <sup>10</sup>	mimo zóny 100 + 101	24 hodin	150	-														
Jednodenní <sup>10</sup>	100 + 101	24 hodin	80	-														
Třídenní	100 + 101	72 hodin	200	-														
Sedmidenní	100 + 101	7 dnů	330	-														
Čtrnáctidenní	100 + 101	14 dnů	400	-														
Měsíční	100 + 101	30 dnů	700	-														
<b>BEZPLATNÁ PŘEPRAVA</b>																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dítě do 6 let (tj. do dne, který předchází dni 6. narozenin); mimo zóny 100, 101, 225, 235, 571, 575, 675, 740 a 900 lze v doprovodu jednoho a též občestujícího bezplatně přepravovat pouze jedno dítě do šesti let.</li> <li>V autobusech v zóně 900 dítě do 10 let (tj. do dne, který předchází dni 10. narozenin).</li> <li>Držitel průkazu ZTP a ZTP/P v tramvajích, autobusech a trolejbusech v zónách 100, 101, 225, 235, 571, 575, 675, 740 a 900 a na linkách s provozním označením 1 až 99 i mimo tyto zóny.</li> <li>Průvodce držitele průkazu ZTP/P, asistenční pes, invalidní vozík a dětský kočárek, je-li držitelem průkazu ZTP/P dítě.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Na základě průkazu IDS JMK s bezplatným kupónem v zónách 100 a 101 jeden průvodce dítěte do věku 3 let (tj. do dne, který předchází dni 3. narozenin) a osoba starší 70 let (tj. včetně dne 70. narozenin).</li> <li>Na základě průkazu IDS JMK v autobusech v zónách 225, 235, 571, 675, 740 a 900 osoba starší 70 let, v zóně 575 osoba starší 65 let a v zóně 900 jeden průvodce dítěte do věku 3 let.</li> <li>Ruční zavazadlo, kterým je drobný předmět do maximálních rozměrů kvádra 20 x 30 x 50 cm nebo tvaru desky, jehož rozměr nepřesahuje 100 x 80 x 5 cm, nebo zavazadlo tvaru válce, jehož délka nepřesahuje 150 cm a průměr 10 cm.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Kočárek pro spolucestující dítě, jeden pár lyží včetně lyžařských holí v obalu, snowboard, sáňky, boby, malé živé zvíře v uzavřené schránce s nepropustným dnem, jedna nákupní taška na kolečkách.</li> <li>V zónách 100 a 101 v tramvajích, trolejbusech a autobusech s provozním označením linek 1 až 99 držitel platné předplatní jízdenky může bezplatně přepravovat spoluzavazadlo, psa nebo jízdní kolo.</li> <li>V autobusech v zóně 235 a na lince 226 Městská policie Blansko ve služebním stejnokroji, držitel průkazu na bezplatnou přepravu autobusy městské dopravy Blansko.</li> </ul>										
								<b>ZVLÁŠTNÍ ROČNÍ KUPÓN</b>										
								<p>Zvláštní roční kupón pro seniory v ceně 400 Kč opravňuje plně invalidní a starobní důchodce ve věku do 70 let k využití zlevněných jednorázových jízdenek v zónách 100 a 101 a k jejich případné kombinaci v souladu s Tarifem IDS JMK.</p>										
								<b>ROČNÍ KUPONY</b>										
								<p>Roční kupóny pro děti a studenty v ceně 2215 Kč a pro plně invalidní a starobní důchodce ve věku do 70 let v ceně 2750 Kč platí v zónách 100 + 101 po dobu 12 měsíců od data vydání. Kupón je platný pouze při současném předložení platné průkazu IDS JMK.</p>										
<p><b>TARIF IDS JMK PLATÍ NA TRAMVAJOVÝCH, TROLEJBUSOVÝCH A AUTOBUSOVÝCH LINKÁCH PROVOZOVANÝCH V SYSTÉMU IDS JMK A DÁLE V OSOBNÍCH A SPĚŠNÝCH VLACÍCH A VYBRANÝCH RYCHLÍCÍCH NA TARIFNĚ ZAINTEGROVANÝCH ÚSECÍCH TRATÍ ČESKÝCH DRAH</b></p>																		

Zdroj: Kordis

Schéma noční dopravy v Brně



Zdroj: Kordis

## Propagace turistického ruchu v IDS JMK – leták Kordisu



Zdroj: Kordis

### Ukázka vnitřní část letáku Pojeďte s námi na výlet

#### 34 TIPŮ NA VÝLETY S IDS JMK

- 1 PUNKEVNÍ JESKYNĚ A MACOCHA** Od 1. dubna do 30. září můžete z Brna několikrát denně dojet s jednou jízdou až do Punkevních jeskyní a na Macocha. Ideální odjezdy vlaků 52+R2 z Brna hl. nádraží jsou každý den v 7:03, 08:47 a v 10:47, o víkendu pro spáče i v 14:03. V Blansku ihned navazuje autobus 226, který Vás doveze až do Skalního Mlýna. Pro cestu z Brna potřebujete pětatřicet jízd, držitelům předplatní jízdenky pro zóny 100 postacuje pouze čtyřzónová jízdenka. Pozor: o víkendu jede z Punkevních jeskyní poslední autobus až v 19:04. Využijte ho k opepelenému výletu! Na autobusy ze Skalního Mlýna v Blansku vždy navazují vlaky ve směru do Brna.
- 2 JEDOVNICE, PROPADÁNÍ A VĚTRNÉ MLÝNY** O víkendech jezdí z Brna, Staré osady do Jedovnic autobus linky 201 od 8 do 20 hodin každou hodinu v obě směry. Z Jedovnic odjíždějí autobusy právě v cíli. Na Jedovnicu se nachází řada zajímavostí - nejznámější je rybník Okřovec s mnoha rekreačními zařízeními. V Jedovnicích můžete přestoupit na linku 231. Po dalším přestupu v Senetářově dorazíte autobusem 167 do Ruprechtova, kde se nachází zajímavý větrný mlýn. Z Ruprechtova se můžete vrátit do Jedovnic a linkou 231 pokračovat až do Rudovic. Odtud se vydejte pěšky k Rudovicům propadání a zpět na linku 201 do Brna nebo autobusem 231 do Blanska na vlak.
- 3 ZA KRÁSOU ÚDOLÍ BÍLÉHO POTOKA** Každé dvě hodiny od 08:33 do 20:33 jezdí o víkendu z Brna, Starého Lískovce linka 401 do Velké Bítavy. Zde můžete pokračovat linkou 411, která Vás odveze nádhernu a turisticky dosud neobjevenou krajinou přes Údolí Bílého potoka, Spálený mlýn a Svatozslav do Deblína, kde navazuje linka 312 ve směru do Veverské Bítavy a Brna. Turisté mohou vystoupit u Splněného májka a pěšky dojít zpět do Dolní Maršova, Maršova nebo až do Veverské Bítavy. Z Velké Bítavy se můžete vrátit do Údolí Bílého potoka a výlet začít tady. Do Údolí Bílého potoka se dá dostat i linkou 303 z Brna, Bystrce do Veverské Bítavy, zde přestoupit na navazující linku 312 a pokračovat až do Maršova.
- 4 SLOUP - ŠOŠŮVKA - OSTROV U MACOCHY** O víkendu můžete vyrazit vlaky 52 do Blanska, které odjíždějí v 7:03, 9:03, 11:03 nebo 13:03. Na každý z těchto vlaků navazuje linka 232, která Vás doveze do Šošůvky. Odtud můžete jít po červené značce do Sloupu, kde se nachází známý rokokový kaštel a zejména rozsáhlý labyrint Sloupsko-šošůvských jeskyní. Ze Sloupu pokračujte cca 8 km dlouhým romantickým úsečkou k Punkevním jeskyním a Skalnímu Mlýnu, odkud jezdí linka 226 do Blanska na navazující vlak. Druhou možností je odbočit k propasti Macocha a odtud dojít k autobusové zastávce linky 232 Vilémovice, roz. Pro cestu z Hlavního nádraží potřebujete jízdenku na 6 zón (použijte univerzální jízdenku), držitelům předplatní jízdenky pro zóny 100 + 101 stačí pouze pětatřicet jízd.
- 5 LOMNICE, CESTA JÁRY CIMRMANA** z Hlavního nádraží můžete jet vlaky 53 v 7:55, 9:55, 11:55 nebo 13:55 do Třinova. V Třínově navazuje linka 333, která Vás doveze až do Lomnice - malešnického městečka v podhůří Vysočiny. Nachází se tam bývalá šňůrká čtvrt s barokní synagoga a šňůrkovým hřbitovem. Pod vrch Šykoř vede z města Novoucí stezka Járy Cimrmana (4,5 km). Na jejím konci najdete bustu zachycující idealizovanou podobu českého génia. Pro cestu z Brna potřebujete jízdenku na 6 zón. Držitelům předplatní jízdenky na zóny 100+101 stačí jízdenka na 4 zóny.
- 6 BÝČÍ SKÁLA - NOVÝ HRAD - VRANOV** O víkendu můžete jet vlaky 52 směr Blansko v 8:03 nebo 12:03. Po přestupu na linku 157 v Adamově se s ní svezte do Josefova k Hutí Františkov. Po prohlídce expozice Technického muzea Brno se dá zajít také k jeskyni Býčí skála a pokračovat kolem Máčova památníku až k Novému Hradu. Pokud půjdete dále, dojedete až do Vranova, odkud do Brna jezdí linka 43. Pro cestu k Hutí Františkov potřebujete čtyřzónovou jízdenku (držitelům předplatních jízdenek pro zóny 100 + 101 stačí pouze třízónová jízdenka). Druhou možností, jak se k Býčí skále dostat, je přestoupit z vlaku 52 jít v Blavčovicích nad Svítavou na autobus 210 (od 7:15 jezdí o víkendech každé dvě hodiny). Z jeho konce v Blavčovicích k Býčí skále dojedete po žluté značce. Přibližně 2 km od Býčí skály se nachází nově otevřená jeskyně Výpustek. K jeskyni dojedete linkou 157, zastávka Blavčova, Křínské údolí.
- 7 IDYLA NA TIŠNOVSKU** Objevíte kouzlo Tišnovska. Vyraďte o víkendu vlakem 53 v čase
- 14 KUNŠÁT** Město Kunšát je srdcem Hornosvratecké vrchoviny. Nabízí turistům návštěvu románského hradu, přírodní park Hálasova Kunšátsko a Jeskyni Blanských rybníků a nádhernou přírodu. Pro cestu do Kunšátu využijte stejná jako při cestě do Lysce linku 301. Pro cestu z centra Brna potřebujete univerzální jízdenku koupenu např. na hlavním nádraží, na které si označíte devět prázdné pole (8 zón). Majitelé předplatní jízdenky pro zóny 100 a 101 potřebují pouze jízdenku na 6 zón za 43 Kč. K Jeskyním Blanských rybníků z kunšátského náměstí dojedete linkami 256 nebo 276.
- 16 OLEŠNICE** Na výborných webových stránkách městečka Olešnice najdete informace a tipy na návštěvu zajímavostí tohoto místa i turistických výletů do okolí. V samotném městečku stojí za návštěvu nové muzeum strážádel nebo kostel sv. Vavřince na náměstí. Romantická okolní krajina nabízí řadu možností pro pěší túry s možností využít náberu z linky IDS JMK pro zaplacení cesty. Do Olešnic dojedete přímo linkou 301 ve stejných časech, jako do Lysce či Kunšátu. Pro cestu z centra Brna potřebujete označit na univerzální jízdence 10. pole (tzn. je to 9 zón). Držitelé předplatní jízdenky pro zóny 100+101 si můžou u řidiče koupit pouze jízdenku na 7 zón nebo si označit osmí políčko na univerzální jízdence.
- 21 KYJOV** Město Kyjov je městem tradic, folkloru a vína. V jeho těsné blízkosti v dosahu linky IDS JMK najdete řadu cílů turistických i historických. Jen několik kilometrů od města se však zdvihají výrazné výšky, zálesné vrcholky Víteňovské vrchoviny, Zdránského lesa a Chrást. V Kyjově si můžete prohlédnout renesanční radnici, měšťanské domy a barokní faru nebo Kostel Nanebevzetí Panny Marie, sv. Cyrila a Metoděje. Do Kyjova je o víkendech dobré spojení jak vlaky R6 s ranními odjezdy z Brna v 7:35, 9:28 nebo 11:28 tak autobusy 106 s odjezdy v 6:42 nebo 11:42. Zpět odjíždějí vlaky R6 v 15:24, 17:24, 19:28 nebo až ve 21:28. Linka 106 navíc v 18:26. Pro cestu do Kyjova potřebujete univerzální jízdenku označenou na 10. prázdném poli (tzn. jízdenka na 9 zón). Držitelům předplatních jízdenek pro zóny 100+101 stačí si ji označit na 8. poli (tzn. jízdenka na 7 zón).
- 25 ŠVÁBENICE - CHVALKOVICE** Po stopách starých pověstí můžete vyrazit ze Švábenic, vesničky východně od Vyškova. Vyraďte z Brna vlakem 57 v 7:18 nebo 11:18 a ve výškové přestupce na linku 753. Ve Švábenicích si prohlédněte místní kostel a po červené značce pro proslulé polní cestě pokračujte ke kapličky P. Marie. Další kaplička stojí nad studánkou Zdravá voda, která uhlíkové vdové prý kdysi dávno vrátila ztracené zdraví. Dojedete na lesní rozcestí Oupaly. Odtud pokračujte po červené směrem na Brankovice. Minete mláčiřu u Kočára, kde podle pověstí utonuli rozjelení svatebníci i s koňmi a kočárem. Po červené dále dojedete až k zastávce autobusu ve Chvalkovicích. Odtud odjíždějí autobusy 166 zpět do Vyškova anebo po přestupu na linku 643 ve Hvězdčích i do Bačovic.
- 26 BUKOVANSKÝ MLÝN** Toto známé výletní místo je postaveno na vrcholu kopce mezi obcemi Bukovany a Ostrovínky u Kyjova. Jedná se o nově postavený větrný mlýn z roku 2004 doplněný o areál vystavěný v tradičním stylu moravského Slovácka se stylovými interiéry navozujícími neopokazitelnou historickou atmosféru. Do Bukovan a Zdránské jezdí z Kyjova o víkendu každé dvě hodiny linka 642. Doporučujeme vystoupit již v Bukovanech a po prohlídce mlýna pokračovat pěšky do Ostrovínků. Odtud se můžete autobusem vydat do Zdránska nebo do Kyjova anebo dojít po zelené turistické značce přes lysé hory a Babí lom do Strážovic na linku 106 zpět do Brna.
- 28 HODONÍN** Hodonín leží v turistickém regionu Slovácka, v místě roditelů T. G. Masaryka, v oblasti proslulé vínem, lidovými kroji a živými folklorními tradicemi. Vyzkoušet vyhládkovou plavbu na řece Moravě a Bačově kanálu. Po plavbě se můžete vrátit do města a navštívit Muzeum nártového dobývání a geologie nebo zoologickou zahradu. Turisté se mohou vydat po červené turistické značce do centra vinařství Mubčnic a poté se vrátit autobusem do Brna. Z Brna do Hodonína se lze pohodlně dostat rychlikovou linkou R5, která odjíždí z hlavního nádraží v 6:36, 8:36 a 10:36. Můžete využít také autobusovou linku 109, která jezdí o víkendu každé dvě hodiny ze Zvonalky. Jedna cesta Vás vyjde s univerzální jízdenkou na 64,20 Kč. Pokud vlastně předplatní jízdenku na zóny 100+101 zaplatíte pouze 52,50 Kč.

Zdroj: Kordis

### Dosavadní seznam míst (34) v propagačním letáku:

Punkevní jeskyně a Macocha, Jedovnice a větrné mlýny, přírodní rezervace Bílý Potok, Sloup a Šošůvka, Lomnice, Býčí skála, Tišnovsko, okolí Zastávky, Dolní Kounice, Moravský Krumlov, Mohelenská step, Bučovice, Slavkovské bojiště, Vyškov, Letovice, Boskovice, Jevíčko, Lysice, Kunšát, Olešnice, Kyjov, Švábenice, Bukovanský mlýn, Hodonín, Břeclav, Lednice, Mutěnice, Strážnice, Skalica, Mikulov, Rozhledna v Židlochovicích, Zbýšovská železnice, Kovárna v Těšanech, ZOO Brno.

## Navrhovaný jízdní řád Brno – Břeclav – Lednice a Brno – Miroslav

**JŘ Brno - Lednice**

vlak	Sp 1920	24580	24581	24582	24583	Sp 1921
Brno	8.18					18.21
Břeclav	9.17 / 9.27	10.28	10.40	15.15	15.40	17.18 / 17.30
Lednice	9.50	10.05	11.03	14.52	16.03	16.55

Zdroj: autor

**Část JŘ Brno – Miroslav – Znojmo**

vlak	4400	R 1480	4402	R 1482	4404	do Oslavan
Brno	4.30	5.40	6.30	7.40	8.30	6.30
Střelice	4.44		6.47		8.47	6.47
Mor. Bránice	5.05	6.06	7.05	8.06	9.05	7.07
Mor. Krumlov	5.16	6.17	7.16	8.17	9.16	
Rakšice	5.21	6.22	7.21	8.22	9.21	
Bohutice	5.26	6.27	7.26	8.27	9.26	
Miroslav	5.32	6.34	7.32	8.34	9.32	
Znojmo		7.12		9.12		

vlak	4401	R 1481	4403	R 1483	4405	z Oslavan
Znojmo		5.56		7:56		
Miroslav	5.37	6.34	7.37	8:34	8.37	
Bohutice	5.44	6.41	7.44	8:41	8.44	
Rakšice	5.50	6.47	7.50	8:47	8.50	
Mor. Krumlov	5.54	6.51	7.54	8:51	8.54	
Mor. Bránice	6.07	7.03	8.07	9:03	10.07	8.07
Střelice	6.22		8.22		10.22	8.22
Brno	6.37	7.24	8.37	9:24	10.37	8.37

Zdroj: autor

Náklady na pořízení 1 soupravy zahrnují kromě modernizace (výroby) samotné soupravy i výbavu zaměstnanců (uniformy, os. pokladna). Náklady na roční provoz zahrnující poplatky SŽDC, mzdy zaměstnanců, spotřebu paliva a energie, odpisy, údržbu, správní a provozní režii by podle ČD činily ročně u 1 soupravy přibližně 17 mil. Kč. Ve výše uvedené první variantě by osobní vlaky na Miroslav jezdily do Moravských Bránic spojeny s vlaky na Oslavany. V druhém případě by jezdili zvlášť na Oslavany a zvlášť na Miroslav.

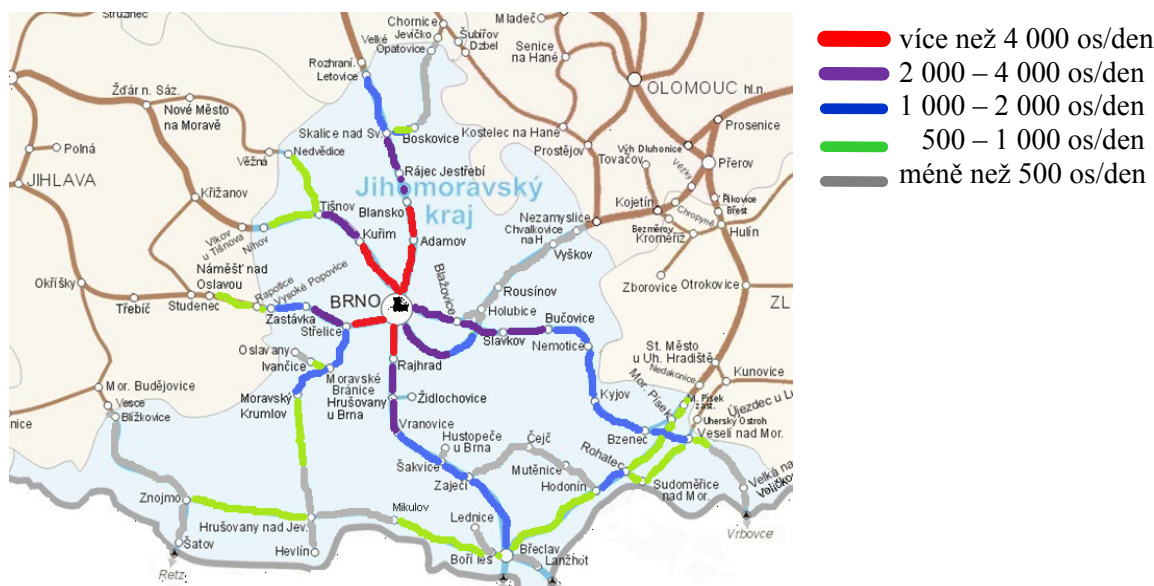
**2. varianta části JŘ Brno – Miroslav, změny osobních vlaků**

vlak	14405	4401	14409	4403		4402	14404	4406	14408
Miroslav		5.57		7.57	Brno	6.30	7.00	8.30	9.00
Bohutice		6.04		8.04	Střelice	6.45	7.16	8.45	9.16
Rakšice		6.10		8.10	M. Bránice	7.05	7.32	9.05	9.32
M. Krumlov		6.17		8.17	M. Krumlov	7.16		9.16	
M. Bránice	5.57	6.28	7.57	8.28	Rakšice	7.21		9.21	
Střelice	6.13		8.13		Bohutice	7.26		9.26	
Brno	6.28	6.58	8.28	8.58	Miroslav	7.32		9.32	

Zdroj: autor



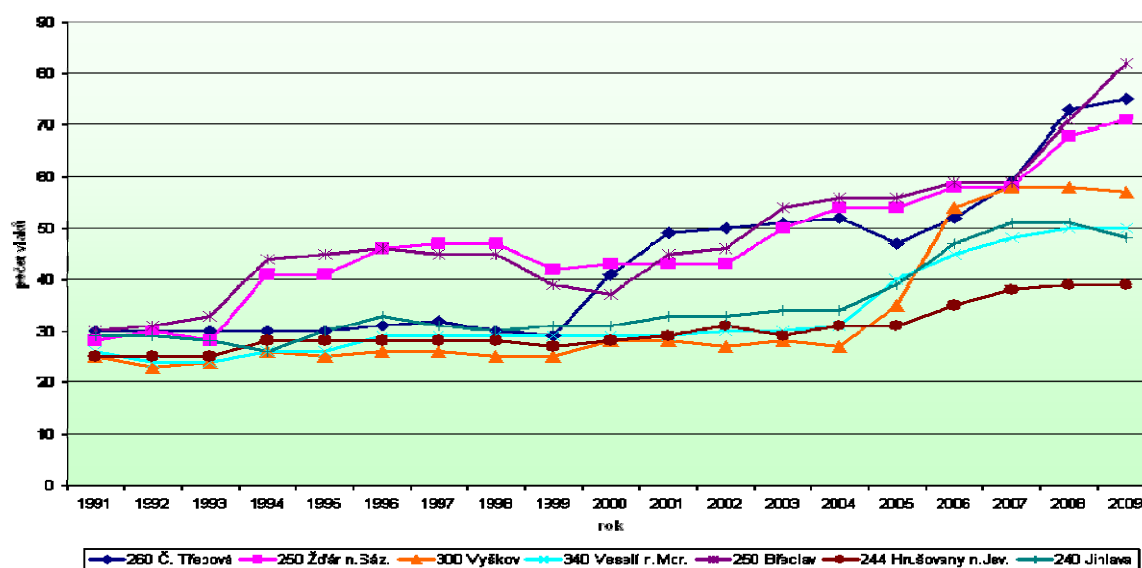
## Dopravní proudy po železniční v IDS JMK



Zdroj: Kordis

Největší intenzita páteřní železniční dopravy v IDS JMK je v úsecích Brno – Blansko, Brno – Kuřim, Brno – Sřelice a Brno – Rajhrad. Odpovídá tomu i interval mezi vlakovými spoji, který dosahuje místy pouhých 15 minut. Na dolním schématu je vidět tempo růstu počtu vlaků, před vznikem systému rostl jen nepatrně, zavedením IDS v Jihomoravském kraji však dochází až k dvojnásobnému zvýšení.

## Vývoj počtu vlaků ve stanici Brno – hl. n. na jednotlivé směry v regionu



Zdroj: Kordis

**Terminály, ELPY a prodejní místa IDS JMK**

Terminálem se myslí zvlášť upravený přestupní bod, který nemusí nutně sloužit pro více druhů doprav, ale umožňuje snadný přestup mezi spoji a je k tomuto účelu přímo vybaven včetně povrchových stavebních úprav. Tzn. ne každý přestupní bod je terminál. Přestupní body neustále v IDS JMK přibývají. Je jím v podstatě každá zastávka či stanice, kde lze přestoupit na týž nebo jiný druh dopravy.

**Terminály IDS JMK – stav 2009**

Využití původního stavu		Nově vybudované		Připravované	
		Městy a obcemi		Městy a obcemi	
Níhov	Brno Kr. Pole	Veselí n. Mor.	Bilovice	Břeclav	Znojmo
Rapotice	Blansko	Tišnov	Brno Židenice	Kyjov	Rousínov
Ivančice	Adamov	JMK z programů SROP, ROP		JMK z programů SROP, ROP	
M. Bránice	Boskovice	Česká	Rajhrad	Letovice	Šakvice
Kuřim	Rájec-Jestřebí	Čebín	Střelice	Miroslav	Strážnice
Říkonín	Vyškov	Hradčany	Sokolnice	Tetčice	Mor. Krumlov
Skalice n.S.	Slavkov	Zastávka	Hrušovany		
Nedvědice	Chrlice	Modřice	Křenovice		
Brno hl.n.		Bučovice	Nesovice		

Zdroj: Kordis

**Přestupní místa vybavená Elpami – stav 2009 (kromě Kordisu)**

Brno hl.n. 1. k.	Brno Lesná od Lesné	Hrušovany I, II	Rajhrad vlak
Brno hl. n. 2. k.	Brno Lesná AD	Chrlice	Rousínov
Brno hl. n. 3. k.	Brno Lesná nadchod	Ivančice	Slavkov a.n.
Brno hl.n. 4. k.	Brno St. Osada ED	Jedovnice	Slavkov žst.
Brno Kr. Pole AD	Brno St. Osada TD, AD	Kuřim venku, uvnitř	Sokolnice žst. I, II
Brno Kr. Pole ED	Blansko žst.	Miroslav I, II	Tišnov žst.
Brno Kr. Pole žst.	Blansko a. n.	Modřice, smyčka I, II	Veverská Bitýška
Brno Bystřec AD	Boskovice a. n.	Modřice žst. I, II	Vyškov a.n.
Brno Bystřec ED	Bučovice žst. vlak	Nesovice žst. vlak	Vyškov žst.
Brno Lesná 1. k.	Bučovice žst. bus	Nesovice žst. bus	Zastávka žst.
Brno Lesná 2. k.	Bučovice a. n.	Otnice	Zastávka žst. II
Brno Lesná od Č. Polí	Česká	Rajhrad bus I, II	Židlochovice

Zdroj: Kordis

## Předprodejní místa IDS JMK

V IDS JMK jsou 4 typy předprodejních a kontaktních míst:

- Prodejní místa ČD (92 míst) – k zakoupení kompletní sortiment předplatní jízdenek mimo úsekových jízdenek a možnost vyřízení žakovských průkazů.
- Prodejní místa DPMB (6 míst) – k zakoupení kompletní sortiment předplatní jízdenek mimo úsekových jízdenek a možnost vyřízení žakovských průkazů.
- Prodejní střediska regionálních autobusových dopravců (9 míst) – možno zakoupit úsekové jízdenky, předplatní jízdenky pro 2, 3 a 4 zóny a vyřídit si žakovský průkaz.
- Pobočky České Pošty

Jako informační střediska slouží prostory pokladen na hlavním nádraží v Brně a prostor v sídle DPMB na Novobranské ulici. Služby na hlavním nádraží ovšem nejsou dostačující a zaměstnanci mnohdy nedovedou dobře poskytnout cestujícím komplexní a úplné informace, mnoho věcí nevědí a často pouze odkážou na jiného odborného pracovníka. Prostor DPMB je zase stísněný, působí neútně a pro celý IDS JMK kapacitně nevyhovující. Nemohl by zajisté sloužit také pro propagaci pouze města Brna. Navíc je obsluhován zbytečně velkým množstvím pracovníků. Jsou zde k dispozici hned tři.

## Sídlo DPMB na Novobranské ulici v Brně s vyznačeným informačním střediskem



Zdroj: Brněnská dopravní fotogalerie

### **Systém dělení tržeb v IDS JMK**

Jak už bylo uvedeno, dělení tržeb provádí Kordis podle metodiky zakotvené ve smlouvě s dopravci (Smlouva o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK). Dopravce prodávající jízdní doklady IDS JMK obdrží za tyto prodané jízdní doklady tržbu. Z této tržby odvede DPH. Pro účely dělení výnosů je území IDS JMK kromě tarifních zón rozděleno do ekonomických jednotek, které se skládají z jedné nebo více tarifních zón. Dělení výnosů se skládá ze dvou fází.

V první fázi se výnosy rozdělí právě do jednotlivých ekonomických jednotek. Nezáleží na tom, který dopravce jízdní doklad prodal, ale kde byla jízdenka použita. Z tohoto důvodu se rozlišují jízdenky na adresné a neadresné. Adresné jsou ty, u kterých se může určit, ve které zóně byly použity a jdou tak přiřadit do zón či jednotek. Jsou to jízdní doklady předplatné nepřenositelné, předplatné jízdenky přenosné (např. na 3 dny) a jízdenky jednorázové vydané ze strojů regionálních autobusových dopravců do přímo uvedené destinace. Neadresné jízdenky jsou ty, které nelze jednoznačně přiřadit do zón, kde byly použity. Jde o jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji. Tyto jízdenky se rozdělují do zón na základě poměrů využívání jízdenek v jednotlivých ekonomických jednotkách (kde jaká jízdenka byla použita a na jaký směr, např. v 90 % případů se na 4 zónovou jízdenku cestuje do určitého města a v 10 % případů do jiného). Vychází se z provedených průzkumů, (1krát ročně průzkumy frekvence a směru jízd cestujících). K rozpočítání slouží specializovaný software ekonomického oddělení Kordisu provádějící výpočty podle zjištěných údajů.

V druhé fázi se výnosy v ekonomických jednotkách rozdělí mezi dopravce. Od celkového výnosu v ekonomické jednotce se odečte výnos připadající na České dráhy a zbylý výnos se rozdělí mezi dopravce, kteří působí v dané ekonomické jednotce, podle podílu na dopravním výkonu všech dopravců. Podíl výnosů ČD je stanoven podle využívání jízdenek IDS JMK ve vlacích ČD a to vydělením výnosů ČD celkovými výnosy v každé ekonomické jednotce. Využívá se opět průzkumů, které probíhají jednou ročně. V každé ekonomické jednotce se tak určí procento připadající Českým drahám.

Protože se v rámci IDS JMK používají i rychlíkové železniční spoje, je nutné pro účely dělení tržeb provádět průzkum používání jízdenek IDS v železničních rychlíkových spojích. Ten se dělá čtyřikrát za rok, zjišťuje se, jakou jízdenku cestující používají, kam jedou, jestli už jízdenka byla dříve označená apod. Evidence jízdenek používaných v těchto spojích se vede samostatně a vyúčtování se provádí s objednavatelem rychlíkové dopravy, ministerstvem dopravy, s nímž se kraj dohodl na využívání velké části rychlíků v IDS JMK.

**Provozně ekonomické hodnocení autobusů**

Podklady pro výpočet (vozidla řady Karosa C954 zařazená do pravidelné autobusové dopravy sloužící k zabezpečení základní dopravní obslužnosti)	
Pořizovací cena 1 autobusu	3 650 000 Kč
Životnost 1 autobusu	dle zákona o účetnictví
Průměrná roční doba provozu	3 012 h/autobus
Průměrný roční jízdní výkon	53 987 km/autobus
Průměrná spotřeba nafty jednoho vozidla	29,8 l/100 km
Cena 1 l nafty	aktuální cena 26,70 Kč
Přímý materiál – fridex, čisticí prostředky...	6 % z ceny pohonných hmot
Zákonné pojištění	sazba dle platné vyhlášky a sazebníku vybrané pojišťovny
Opravy a údržba	8 % z pořizovací ceny autobusu
Silniční daň	sazba dle platné vyhlášky 16/93
Mzda řidiče	120 Kč/h
Denní paušál cestovného – 12 h	sazba dle platné vyhlášky
Zdravotní a sociální pojištění	sazba dle platné vyhlášky
Typ a životnost pneumatik	295/80 R22,5, cca 60 000 km tuzemské, cca 80 000 km zahraniční
Jiné přímé náklady	4 411 Kč / autobus
Provoz autobusových nádraží	12 057 Kč / autobus
Cenový index oproti minulému roku	1,03
Režie (pře počítá se na 1 autobus s využitím roční doby provozu a odečtou se současné náklady na provoz autobusových nádraží)	125 % z položky mezd

Položka	Závislé náklady Kč/km	Závislé náklady Kč/hod	Nezávislé náklady Kč
PHM	7,96 Kč/km		
Pneu	0,7958 Kč/km		
Ostatní přímé náklady	0,4776 Kč/km		
Přímé mzdy		123,6 Kč/hod	
Odpisy			300 187,67 Kč
Opravy a údržba			292 000 Kč
Silniční daň			0 Kč
Zákonné pojištění			25 200 Kč
Cestovné		5,4167 Kč/hod	
Sociální, zdravotní, ... odvody do fondů		42,024 Kč/hod	
Jiné přímé náklady			4 543,33 Kč
Provoz autobusového nádraží			12 418,71 Kč
Režie			452 935,29 Kč
Celkem	9,2334 Kč/km	171,0407 Kč/hod	1 087 285 Kč

Zdroj: autor

**Celkové náklady na 1 autobus (za rok)** = celkem na km + celkem na hod + celkem nezávislé = 498 483,57 + 515 174,59 + 1 087 285 = 2 100 943 Kč

### **Specifikace linek v IDS JMK, způsob číslování zón a programy Evropské unie**

Linky tramvají, autobusů a trolejbusů IDS JMK jsou číslovány čísly 1 až 940, vlakové linky jsou označeny čísly 1–91 s doplněním písmene S u osobních a spěšných vlaků nebo písmene R u rychlíků, a to podle rozmístění v rámci kraje (sever 2, severozápad 3 atd.) a podle regionu, ke kterému byly v jednotlivých vývojových etapách rozšiřování IDS JMK zřízeny. Těmito regiony jsou Vyškovsko, Hodonínsko, Brněnsko, Tišnovsko, Boskovicko, Blanensko, Břeclavsko a Kyjovsko. Linky lze v IDS JMK rozdělit následovně:

- Linky vlakové – celkový počet 23, jsou uvedeny v tabulce 13 níže, označují se písmeny a čísly pro osobní a spěšné vlaky S1–S91, pro rychlíkové spoje R2–R7,
- Linky městské hromadné dopravy:
  - MHD Brno
    - Tramvaje s označením 1-13,
    - Trolejbusy s označením 25-39,
    - Autobusy s označením 40-84,
    - Noční autobus. linky s označením 89-99,
  - MHD Adamov – autobusová linka 215
  - MHD Blansko – autobusové linky 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227,
  - MHD Břeclav – autobusové linky 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569,
  - MHD Hodonín – autobusové linky 901, 902, 903, 904,
  - MHD Kyjov – autobusové linky 671, 672, 673,
  - MHD Vyškov – autobusové linky 741, 742, 743, 744,
- Linky regionální autobusové dopravy:
  - 12 linek s čísly 910 - 940 v regionu Hodonínsko v jihovýchodní části kraje,
  - 13 linek s čísly 701 – 756 v regionu Vyškovsko a z Brna směrem na Vyškov,
  - 27 linek s čísly 601 - 668 v okolí Kyjova a Slavkova, na východ a jihovýchod od Brna,
  - 17 linek s čísly 501 – 585 na jih od Brna, v okolí Břeclavi a Mikulova,
  - 15 linek s označením 402 – 440 v okolí Ivančic, Rosic u Brna, v západní části Jihomoravského kraje,
  - 18 linek s označením 301 – 350 na severozápad od Brna na Tišnovsku,
  - 35 linek s označením 201 – 290 na Blanensku, Boskovicku a na sever od Brna,
  - 15 meziregionálních autobusových linek s čísly 106 – 167.

### Vlakové linky v IDS JMK

vlaková linka	úsek	vlaková linka	úsek
S1	Tišnov – Brno – Slatina	S61	Bzenec – Moravský Písek
S2	Křenovice h. n. – Letovice	S71	Vyškov – Nezamyslice
S21	Skalice – Jevíčko	S8	Břeclav – Hrušovany n. J.
S22	Letovice – Březová	S9	Břeclav – Mor. Písek
S3	Níhov – Břeclav	S91	Hodonín – Velká n. Veličkou
S31	Tišnov – Nedvědice	R2	Brno – Letovice
S4	Brno – Náměšť n.Oslavou	R3	Brno – Tišnov
S41	Brno – Oslavany	R4	Brno – Náměšť
S51	Šakvice – Hustopeče u Brna	R5	Brno – Hodonín – Moravský Písek
S52	Zaječí – Hodonín	R6	Brno – Veselí nad Moravou
S53	Břeclav – Lanžhot	R7	Brno – Nezamyslice
S6	Brno – Veselí n.Mor.		

Zdroj: KCOD Brno

### Způsob tvorby a číslování zón

Zóny IDS JMK jsou tvořeny tak, aby se cena jízdenek v regionu před IDS a cena jízdenky po začlenění do IDS JMK se co nejvíce blížily nebo aby byly nižší. V počátcích IDS JMK byly pro základní rozmístění zón použity odborné odhady a metody operačního výzkumu s parametry vzdálenost, čas a počet obslužených obcí (cestujících). Výstup tohoto algoritmu byl dále upravován. Číslování zón se řídí třemi pravidly, přestože při sestavování map se občas tato pravidla přizpůsobují místním podmínkám. Zmíněná pravidla jsou následující:

- první číslice označuje směr: 1 Brno, 2 sever, 3 severozápad, dále dle vlakových linek,
- druhá číslice označuje počet zón od středové zóny (středovými zónami jsou Brno, Znojmo a Hodonín),
- třetí číslice označuje pořadí zóny od severu ve směru proti hodinovým ručičkám.

### Přehled programů, do kterých se zapojil nebo kterých se zúčastňuje IDS JMK

- SROP – v letech 2005 – 2007, celkové investice za 150 mil. Kč zejména v oblasti budování nových terminálů zkvalitňování přestupních míst.
- ROP – od r. 2007 do r. 2013, předpokládaný objem investic 100 mil. Kč, jedná se především o zavedení elektronického odbavování (64 mil. Kč), podporu výstavby nových terminálů a zavádění nových spojů, případně obnovu vozového parku.
- BENEFIT od r. 2008 – předpokládané investice 2 mil. Kč, jedná se obecně o snahu podpory veřejné dopravy a obsluhy příměstských průmyslových oblastí. V programu spolupracuje Brno, Bologna, Maribor, Sofia, Bistria, Palma la Mallorca, Graz a Žilina.

**Průzkum spokojenosti cestujících s IDS JMK, jeho současností a budoucností**

Vážení, prosím Vás o pravdivé zhodnocení následujících otázek týkajících se IDS JMK a jeho fungování. Vyberte jednu odpověď, kterou zakroužkujete, případně ve vybraných otázkách napište důvod nebo uveďte jinou odpověď.

Pohlaví:	Věk:	Známka pro IDS JMK 1-5
a) žena	a) 0-17	.....
b) muž	b) 18 – 26	
	c) 27 – 45	
	d) 46 -65	
	e) 66 a víc	

**Část I. Hodnocení IDS JMK**

1. Obodujte stupnicí 1 – 4 (1 - výborné, 2 - uspokojivé, 3 - horší , 4 - neuspokojivé) uvedené formy kvality cestování a služeb v dopravě v IDS JMK:

- |                               |       |                            |       |
|-------------------------------|-------|----------------------------|-------|
| • Dodržení návazností         | ..... | • Spolehlivost přepravy    | ..... |
| • Rychlost přepravy           | ..... | • Bezpečnost přepravy      | ..... |
| • Čistota vozů                | ..... | • Budování image IDS JMK   | ..... |
| • Přístup řidičů a průvodčích | ..... | • Zázemí zastávek, nádraží | ..... |
| • Podpora turistického ruchu  | ..... | • Informovanost            | ..... |

2. Ohodnoťte důležitostí 1 - 4 (1 - důležité, 2 - více důležité, 3 - méně důležité, 4 - nedůležité) následující prvky IDS JMK:

- |                                    |       |                           |       |
|------------------------------------|-------|---------------------------|-------|
| • Rychlost a spolehlivost přepravy | ..... | • Osobní přístup dopravců | ..... |
| • Čistota a kvalita vozů           | ..... | • Informovanost           | ..... |
| • Bezpečnost přepravy              | ..... | • Propagace systému       | ..... |

3. Jakou chybu či nedostatek nejčastěji ze svého pohledu v IDS JMK vidíte (ať už ze strany koordinátora, kraje, cestujících či dopravců)?

.....  
 .....

4. Jezdí některá linka, kterou jezdíte, přetížená? Pokud ano, tak která?

- a) ano, jedná se o:.....  
 b) ne

5. Jezdí některá linka, kterou jezdíte, nevyužitá? Pokud ano, o kterou se jedná?

- a) ano, jedná se o:.....  
 b) ne

6. Jak vnímáte chování řidičů, průvodčích a dalších zaměstnanců dopravců?

- a) je to důležité, většinou ochotně poradí  
 b) je to důležité, ale má to nedostatky  
 c) nevnímám to, není to podstatné  
 d) mám s tímto negativní zkušenost  
 e) řidič či zaměstnanec většinou neřekne nic  
 f) jiná odpověď:.....



7. Myslíte si, že jízdné v IDS JMK je neúměrně drahé ?

- a) ano
- b) ne

8. Kterou největší výhodu Vám IDS JMK přináší?

- a) rychlá jízda do zaměstnání / škol
- b) garance spolehlivé cesty
- c) levné jízdné po kraji a turistických zajímavostech
- d) kvalitní přepravu v kvalitních vozech
- e) jiná odpověď: .....
- f) nepřináší žádnou výhodu

9. Myslíte si, že je dostatečně v IDS JMK zajištěna bezpečnost?

- a) ano
- b) ne

10. Čím by se mohla bezpečnost případně zlepšit?

- a) instalací kamer na nádražích a na přestupních místech
- b) vyšší kontrolou, snahou průvodčích a pozorností řidičů
- c) tvrdým postihem
- d) jiné opatření: .....

11. Jste spokojeni s množstvím tarifních zón a jejich uspořádáním?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

12. Jste spokojeni s informovaností v IDS JMK ? - každou situaci ohodnoťte 1-5 (1 = nejlepší)

Informace před cestou	.....
Informace během cesty	.....
Informace z elektronických panelů	.....
Informace z letáků	.....
Informace od zaměstnanců dopravců	.....

13. Chybí Vám nějaké důležité spojení v okolí Vašeho pracoviště nebo bydliště, které například bylo zrušeno, pokud ano, které?

- a) ne
  - b) ano, jedná se o spojení (odkud kam): .....
- .....

14. Pozorujete při Vaší jízdě ve městě Brně elektronické panely? Myslíte si, že fungují dobře?

(možno označit více odpovědí)

- a) nesledují je
- b) sledují je, fungují dobře, skvěle mě informují
- c) sledují je, někdy jsou pokažené nebo neinformují správně
- e) sledují je, ale někde jsou zbytečné
- d) sledují je, ale mělo by jich být více

## Část II: Budoucnost IDS JMK

15. Jaký by byl Váš názor na zřízení informačního a kontaktního centra IDS JMK?

- a) uvítám to, výborný nápad na propagaci
- b) spíše pro, při efektivním využití objektů
- c) lepší by byla investice jinam
- d) je to zbytečné
- e) jiná odpověď, uveďte: .....

16. Souhlasíte se zpětným hodnocením činnosti dopravců a jeho zveřejňováním?

- a) ano souhlasím
- b) spíše pro
- c) spíše proti
- d) nedovedu si to z hlediska pracovní představit

17. V případě, že by byla zřízena speciální linka a speciální jízdné do aquaparku Laa an der Thaya v Rakousku nedaleko Znojma, jak často byste si tam zajeli?

- a) minimálně každý víkend v létě
- b) několikrát za měsíc
- c) jednou za měsíc
- d) vůbec

18. Myslíte si, že by v letních měsících mohly jezdit v IDS JMK cyklobusy?

- a) ano, určitě
- b) je možné o tom do budoucna uvažovat
- c) spíše ne kvůli pracovnímu zatížení
- d) je to zbytečné
- e) ne, ale jiná podpora cyklistiky je možná
- f) jiná odpověď: .....

19. Jaký je Váš názor na zavedení odbavování pomocí čipových karet v roce 2011?

- a) souhlasím
- b) spíše souhlasím
- c) spíše nesouhlasím
- d) nesouhlasím

20. Máte nějakou vlastní vizi o tom, kam by se měl IDS JMK ubírat?

- a) rozvoj a spolupráce s okolními zeměmi
- b) vyšší podpora turistického ruchu
- c) kvalitnější vozy
- d) větší bezbariérovost zastávek a nádraží
- e) jiná odpověď: .....

21. Myslíte si, že by měli být černí pasažéři v IDS tvrději trestáni?

- a) ne
- b) ano, pokud ano, jak: .....

22. Souhlasíte s výstavbou nového brněnského železničního nádraží? Bude to mít podle Vás vliv na IDS JMK?

- a) souhlasím, vliv na IDS to mít bude
- b) souhlasím, vliv na IDS to mít nebude
- c) nesouhlasím, vliv na IDS to mít nebude
- d) nesouhlasím, vliv na IDS to mít bude

23. Měli by v IDS JMK vznikat nové terminály, parkoviště a zóny pro cyklisty?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

24. Měla by být v každém voze zřízena elektronická informační tabule s názvem zastávek nebo zvukové hlášení?

- a) ano, nejlépe oboje
- b) ano, alespoň elektronické tabule
- c) ano, alespoň hlášení
- d) ne, není to nutné

25. Cestovali byste raději do Znojma od začlenění do IDS JMK autobusem nebo vlakem? Uveďte prosím důvod.

- a) vlakem
- b) autobusem

důvod:.....

26. Je propagace IDS JMK je dostačující?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

27. Měla by se v IDS JMK udělat větší opatření na podporu turistického ruchu?

a) ano, například:.....

.....

b) ne

28. Mohl by kraj prostřednictvím IDS JMK navázat užší spolupráci s pohraničními regiony, Bratislavou a Vídní?

- a) ano
- b) ne

29. Měl by se v IDS JMK využít potenciál Národního parku Podyjí ?

- a) určitě
- b) nějak rozumně ano
- c) spíše ne, nepřinese to moc užitku
- d) ne
- e) je mi to jedno

30. Na Boskovicku byl nově zřízen lyžařský běžecký areál se 70 km běžeckých tras. Myslíte si že by měl být v IDS JMK podpořen?

- a) je to dobrý nápad
- b) podpora lyžování je zajímavá myšlenka, osobně se mi ale nelíbí
- c) spíše ano, jsem pro úpravu a uzpůsobení dopravních prostředků
- d) spíše ano, propagace území by byla přínosná
- e) ne
- f) jiná odpověď:.....

Děkuji Vám mnohokrát za vyplnění dotazníku, přeji Vám šťastnou cestu a to nejen v rámci IDS JMK.