

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2023

TOMÁŠ JÍLEK

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza provozu MHD Znojmo

Tomáš Jílek

Bakalářská práce

2023

ZADÁNÍ PRÁCE

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Tomáš Jílek
Osobní číslo:	D20094
Studijní program:	B1041A040002 Technologie a management v dopravě
Specializace:	Technologie a řízení dopravy
Téma práce:	Analýza provozu MHD Znojmo
Zadávací katedra:	Katedra technologie a řízení dopravy

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Analýza provozu MHD do konce roku 2022
2. Analýza provozu MHD od začátku roku 2023
3. Návrhy na zlepšení nového provozu

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **30-40**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6
Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [online]. Dostupné z: <https://www.idsjmck.cz>
interní materiály provozovatele MHD Znojmo

Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Tatiana Molková, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **2. února 2023**
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2023**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 2. ledna 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem **Analýza provozu MHD Znojmo** 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 4. 2023

Tomáš Jílek v. r.

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval své vedoucí práce, paní prof. Ing. Tatianě Molkové, Ph.D., za věnovaný čas a rady při vypracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá analýzou provozu městské hromadné dopravy ve městě Znojmě především z hlediska linkového vedení, jízdních řádů a tarifu jízdného. Práce analyzuje a porovnává provoz městské hromadné dopravy do konce roku 2022 a provoz od začátku roku 2023. V práci jsou také obsaženy návrhy na zlepšení nového provozu.

KLÍČOVÁ SLOVA

analýza, městská hromadná doprava, jízdní řády, linky, odbavení, tarif jízdného

TITLE

Analysis of public transport in Znojmo

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with the analysis of the urban public transport in Znojmo, specifically from the point of view of line network, timetables and fare tariff. The thesis analyses and compares situation of urban public transport until the end of 2022 and from the beginning of 2023. In the thesis, there are also included some proposals that could improve the new situation of the public transport in Znojmo.

KEYWORDS

analysis, urban public transport, timetables, lines, check-in, fare tariff

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	11
1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA.....	12
1.1 Městské části a přilehlé obce	12
1.2 Silniční infrastruktura ve městě a okolí.....	12
1.3 Obchvat města	13
1.4 Železniční infrastruktura ve městě a okolí	14
2 ANALÝZA PROVOZU MHD DO KONCE ROKU 2022	15
2.1 Provoz MHD do prosince 2009	15
2.2 Provoz MHD od ledna 2010.....	17
2.3 Průběžné změny v letech 2010 až 2022	25
2.4 Provoz na počátku pandemie COVID-19.....	29
2.5 Zhodnocení provozu.....	30
3 ANALÝZA PROVOZU MHD OD ZAČÁTKU ROKU 2023	33
3.1 Dopravce	33
3.2 Vozidlový park – technické a provozní standardy, typy vozidel	33
3.3 Linkové vedení.....	34
3.4 Tarif jízdného a odbavování cestujících.....	37
3.5 Zhodnocení provozu.....	40
4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ NOVÉHO PROVOZU.....	44
4.1 Návrhy k tarifním úpravám	44
4.2 Návrhy k úpravám linkového vedení, jízdních řádů a jiné.....	46
ZÁVĚR.....	52
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	53
SEZNAM PŘÍLOH	55

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Městské části Znojma a přilehlé obce	13
Obr. 2 Etapy integrace IDS JMK	18
Obr. 3 Úvodní obrazovka validátoru.....	44
Obr. 4 Zastávka Nový Šaldorf-Sedlešovice, Modré sklepy	50
Obr. 5 Linka 4 s informací o zajištění k Nové nemocnici (2009)	51
Obr. 6 Plán sítě linek MHD a regionálních linek ve Znojmě do konce roku 2022.....	56
Obr. 7 Plánek trasy linky 806 (Cínová hora – Vančurova).....	59
Obr. 8 Plánek trasy linky 807 (Přímětice – Koželužská).....	59

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Přehled linek a počtu spojů (k únoru 2010).....	20
Tab. 2 Vozidlový park dopravce ZDS Psota v roce 2010.....	22
Tab. 3 Zkrácení jízdních dob linek 801 až 804.....	42
Tab. 4 Nejzazší večerní odjezdy autobusů do městských částí.....	47
Tab. 5 Návrh jízdního řádu nočního spoje do Načeratice a Derflic.....	48
Tab. 6 Linky obsluhující městské části do konce roku 2022	57
Tab. 7 Změny jednorázového jízdného od 1. 1. 2012.....	58
Tab. 8 Změny předplatního jízdného od 1. 1. 2012	58
Tab. 9 Ceny jízdného na validátoru	60
Tab. 10 Ceny jízdného v mobilní aplikaci Poseidon.....	60
Tab. 11 Ceny jízdného u řidiče	60
Tab. 12 Ceny předplatního jízdného	60
Tab. 13 Služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408.....	61
Tab. 14 Dosavadní víkendová spojení Znojmo – Kasárna – Mramotice.....	62
Tab. 15 Dosavadní víkendová spojení Mramotice – Kasárna – Znojmo.....	62
Tab. 16 Navrhované úpravy víkendových spojení Znojmo – Kasárna – Mramotice	63
Tab. 17 Navrhované úpravy víkendových spojení Mramotice (– Kasárna) – Znojmo.....	63

SEZNAM ZKRATEK

BDS	Bítešská dopravní společnost
CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
DPS	dům s pečovatelskou službou
Hz	hertz
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
kV	kilovolt
KV	Karlovy Vary
MHD	městská hromadná doprava
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OOSPO	osoba s omezenou schopností pohybu nebo orientace
PFN	PFNonwovens
QR	quick response
ZDS	Znojemská dopravní společnost
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť těžké postižení s průvodcem

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá analýzou provozu městské hromadné dopravy (MHD), v tomto případě konkrétně městské autobusové dopravy, ve městě Znojmě. Znojmo je druhé největší jihomoravské město, má poměrně členitý povrch a několik odlehlých městských částí. I proto zde má MHD své opodstatnění a funguje zde již přibližně od poloviny 20. století. V posledních 13 letech prošla velkými změnami, co se týče dopravců, způsobů odbavování cestujících, tarifu jízdného, vozidlového parku i linkového vedení.

Právě toto období let 2010 až 2023 je hlavním tématem bakalářské práce. V roce 2010 došlo k začlenění MHD Znojmo do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) a současně k úpravě linkového vedení a ke změně dopravce. Další velká změna nastala v roce 2023, kdy kromě opětovné obměny dopravce došlo i k vytvoření zcela nových linek MHD a k zavedení nástupu všemi dveřmi.

Cílem bakalářské práce je analyzovat provoz MHD Znojmo v letech 2010 až 2022 a provoz od začátku roku 2023, z hlediska různých kritérií. Na závěr jsou identifikovány nedostatky nového provozu společně s návrhy na jejich eliminaci či zmírnění.

1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA

Znojmo je město ležící na jihozápadě Jihomoravského kraje, na levém břehu řeky Dyje, kousek od hranic s Rakouskem. Jde o druhé největší město jižní Moravy, k 1. 1. 2022 zde žilo 33 370 obyvatel. (1) Má několik přilehlých i odlehlých městských částí a v jeho těsné blízkosti se nachází i několik obcí, které dříve byly součástí Znojma. Se svým počtem obyvatel, rozlohou 65,93 km² (2), odlehlejšími městskými částmi a kopcovitým terénem zde MHD má své opodstatnění.

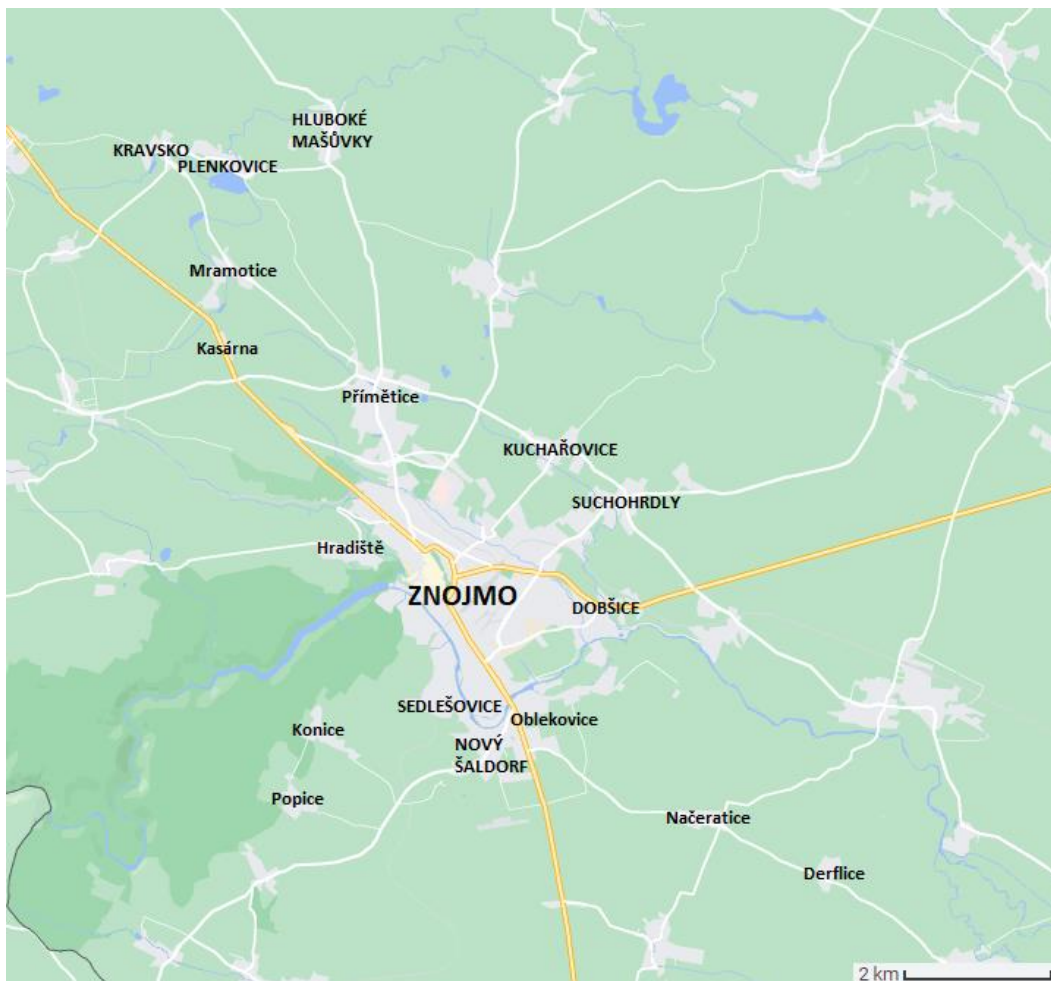
Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií. (3)

1.1 Městské části a přilehlé obce

Město sestává kromě svého centra také z devíti přilehlých a odlehlejších městských částí. Severně od centra to jsou Mramotice, Kasárna a podle počtu obyvatel největší část Přímětice. Na západě až jihozápadě se nachází Hradiště, Konice a Popice. Jižně a jihovýchodně od města leží Oblekovice (které se skládají z Oblekovic, Bohumilic a Nesachleb), Načeratice a nejvzdálenější Derflice, které se nachází přibližně devět km od centra Znojma – změřeno za pomoci (4). V těsné blízkosti města se nachází také obce Kuchařovice, Suchohrdly, Dobšice a Nový Šaldorf-Sedlešovice (sestavující z částí Nový Šaldorf a Sedlešovice), které v minulosti byly součástí města. Mapa městských částí (značené klasickým textem) a přilehlých obcí (značené velkými písmeny) je k dispozici na obr. 1.

1.2 Silniční infrastruktura ve městě a okolí

Městem ve směru z Jihlavy prochází silnice I/38 (souběžně s ní se jedná také o evropskou silnici první třídy E59), která je významnou spojnici Jihomoravského kraje s Rakouskem. Dále tudy od Pohořelic prochází silnice I/53 a právě Znojmo je místem jejich vzájemného křížení. Město tak leží na trase hojně využívané turisty při tranzitních cestách do hor či k moři, např. do Rakouska, Slovinska nebo Chorvatska, což v letní i zimní sezóně způsobuje zejména dopravní kongesce a zvýšené koncentrace výfukových emisí z vozidel. Řešením by byla výstavba obchvatu města.



Obr. 1 Městské části Znojma a přilehlé obce

Zdroj: (5) (6), upraveno autorem

1.3 Obchvat města

Obchvat je ve Znojmě velmi kontroverzní téma. Původní plány na jeho výstavbu pochází již ze 70. let 20. století, dodnes (duben 2023) se ho však Znojmo nedočkalo.

Samotná výstavba obchvatu sestává ze čtyř staveb, přičemž první dvě stavby se dělí na dvě etapy:

- I. stavba, 1. etapa – křižovatka s ulicí Suchohrdelskou,
- I. stavba, 2. etapa – od křižovatky s ulicí Únanovskou po křižovatku s ulicí Suchohrdelskou,
- II. stavba, 1. etapa – křižovatka s ulicí Únanovskou,
- II. stavba, 2. etapa – silnice I/38 až křižovatka s ulicí Hlavní,
- III. stavba – z Dobšic přes Oblekovice za Znojmo směr Chvalovice,
- IV. stavba – od křižovatky s ulicí Suchohrdelskou po křižovatku v Dobšicích,
- a stavba Znojmo – Hatě. (7)

Stavba „Znojmo – Hatě“ již není přímo součástí samotného obchvatu Znojma, ale má se jednat o navazující přeložku silnice I/38 od hraničního přechodu Hatě před vjezd do Znojma. (7). Zatím (duben 2023) jsou realizovány pouze 2. etapa I. stavby a celá II. stavba. Tento dosavadní úsek je však zatím nevyužitelný pro odklon tranzitní dopravy. V současné době (duben 2023) je výstavba kvůli napadení vydaného územního rozhodnutí Spolkem Obchvat a jinými obdobnými sdruženími pozastavena. V roce 2022 bylo alespoň zavedeno zpoplatnění užívání silnice I/38 z Jihlavy k hraničnímu přechodu Hatě, které má za cíl alespoň částečně omezit kamionovou tranzitní dopravu mj. přes Znojmo.

1.4 Železniční infrastruktura ve městě a okolí

Co se týče železniční infrastruktury, ze Znojma vedou tři železniční tratě:

- trať 241 Znojmo – Moravské Budějovice – Okříšky (neelektrifikovaná),
- trať 246 Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo (neelektrifikovaná),
- a trať 248 Znojmo – Šatov – Retz (– Wien) (elektrifikovaná).

Na uvedených tratích je provozována nákladní i osobní doprava. Osobní dopravu tvoří osobní a spěšné vlaky provozované dopravcem České dráhy na tratích do Okříšek/Břeclavi/Šatova a osobní vlaky provozované rakouským dopravcem ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) na trati do rakouského Retzu. Trať 248 (Znojmo – Retz) je z těchto tří jediná elektrifikovaná, a to jako jediná v České republice systémem se střídavým proudem 15 kV (kilovoltů) s frekvencí 16,7 Hz (hertzů).

Za zmínku stojí dodat, že na trať 246 navazovala dnes již nevyužívaná neelektrifikovaná trať 245 Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov – Hevlín. Její provoz byl z důvodu nerentability ukončen a železniční doprava z Hrušovan do Hevlína byla nahrazena autobusovou.

2 ANALÝZA PROVOZU MHD DO KONCE ROKU 2022

Tato kapitola se věnuje analýze provozu MHD ve Znojmě do konce roku 2022, především v rozmezí let 2010 až 2022.

2.1 Provoz MHD do prosince 2009

Od roku 1992 do konce roku 2009 zajišťovala provoz MHD Znojmo společnost ČAS-SERVICE. Ta vznikla v roce 1992 pod názvem ČSAD ČAS Znojmo (ČSAD – Československá státní automobilová doprava) privatizací státního podniku ČSAD Znojmo, který vznikl v roce 1990 transformací dopravního závodu č. 613 národního podniku ČSAD Brno. (8) V roce 1997 se společnost přejmenovala z ČSAD ČAS Znojmo na současný ČAS-SERVICE. (9)

Dopravce ČAS-SERVICE původně provozoval i regionální dopravu na Znojemsku, komerční dálkové linky do Prahy, Hradce Králové, Českých Budějovic či do Ostravy, mezinárodní dálkovou linku do Chorvatska, MHD Moravský Krumlov a dvě linky turistického vyhlídkového vláčku (linku 835008 ve Znojmě a linku 835010 ve Vranově nad Dyjí). O většinu linek však postupně přišel či sám ukončil jejich provoz. Poslední linky vydržely až do roku 2018 (komerční dálkové linky 830020 do Hradce Králové a 830040 do Českých Budějovic), v tomto roce dopravce ukončil i jejich provoz a od té doby neprovozuje žádnou autobusovou dopravu.

2.1.1 Linkové vedení

V roce 2009 tvořilo MHD Znojmo osm autobusových linek označených čísly 1 až 7 a 11. Páteřními byly linky 3 a 4, které byly obě vedeny tranzitně přes nádraží a centrum města a jezdily nejčastěji (ve špičce přibližně po 15 minutách). Trasy linek 1 až 5 jsou podrobněji popsány v kapitole 2.2.5, jelikož zůstaly zachovány i v následujícím provozu od roku 2010. Linka 6 byla především víkendovou linkou, byla vedena z městské části Oblekovice přes nádraží, centrum a ulici Pražskou do Přímětic. Některé její spoje navíc zajížděly do přilehlé obce Nový Šaldorf-Sedlešovice, průmyslové čtvrti, k nemocnici a do odlehlejších městských částí Derflice, Načeratice, Konice, Popice, Mramotice, Kasárna a Hradiště. Linka 7 byla jako jediná zajišťována malým autobusem a měla pouze čtyři spoje v každém směru, které však plošně pokryly většinu města (nepočítáme-li odlehlejší městské části). Linka byla vedena z Oblekovic na nádraží, odtud přes starou nemocnici a Mariánské náměstí do historického centra města. Z centra linka přejížděla na ulici Palackého, kde se napojila na trasu linky 2, a pokračovala až k nemocnici. Jeden spoj linky 7 měl jízdní dobu 50 minut (pro porovnání:

běžný spoj páteřní linky 4 měl jízdní dobu 29 až 36 minut). Poslední linkou MHD byla linka 11, která sloužila jako okružní linka obsluhující pouze centrum města včetně jeho historické části. Začínala i končila na nádraží. (10) Linka byla koncipována jako turistická a platilo zde zvýhodněné jízdné 5 Kč, případně se mohl cestující přepravit zdarma, pokud řidiči doložil jízdenku z vlaku do Znojma nebo parkovací lístek ze znojmského parkoviště.

Z pohledu autora šlo o vcelku propracovaný systém vedení linek vyhovující potřebám cestujících, co se týče tras linek. To samé ale nejde říci o četnosti a pravidelnosti spojů – některé linky měly jen pár spojů za den, případně existovalo větší množství různých tras spojů na jedné lince. Dále je nutno vytknout absenci pravidelných taktů mezi spoji daných linek.

2.1.2 Tarif jízdného a odbavování cestujících

V roce 2009 se do vozidel MHD nastupovalo pouze předními dveřmi. Kontrola a prodej jízdních dokladů probíhaly u řidiče autobusu. Zde bylo možné zakoupit nepřestupní jízdenku na jeden spoj, a to hotově nebo se slevou při použití nabitě elektronické peněženky. Základní jízdenka pro cestující od 15 do 70 let stála 10 Kč při platbě hotově a 8 Kč při platbě elektronickou peněženkou (bezkontaktní čipovou kartou vydanou dopravcem), zlevněná jízdenka pro děti od 6 do 15 let polovinu, tedy 5 Kč při platbě v hotovosti a 4 Kč při platbě peněženkou. Kromě jednorázových jízdenek u řidiče bylo možné si zakoupit v předprodejní kanceláři dopravce měsíční časovou jízdenku na bezkontaktní čipovou kartu. Kontrola časových jízdenek a výdej jednorázových jízdenek se prováděly u řidiče přes odbavovací strojky od společnosti Mikroelektronika.

2.1.3 Vozidlový park

V roce 2009 byly na provoz MHD využívány zejména vysokopodlažní autobusy Karosa především řady 700. Kromě nich dopravce disponoval i jedním nízkopodlažním autobusem Irisbus Citybus 12M, jedním nízkopodlažním malým autobusem Mercedes-Benz O 520 Cito (provozovaným na lince 7) a raritním elektrobusem Škoda 21Eb, který byl v té době jediným elektrobusem v České republice. (9) (11)

Dále měl dopravce letech 2008 až 2009 zapůjčen jeden kus autobusu TEDOM C12 G s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG – compressed natural gas). Ten byl provozován na okružní lince 11. (12)

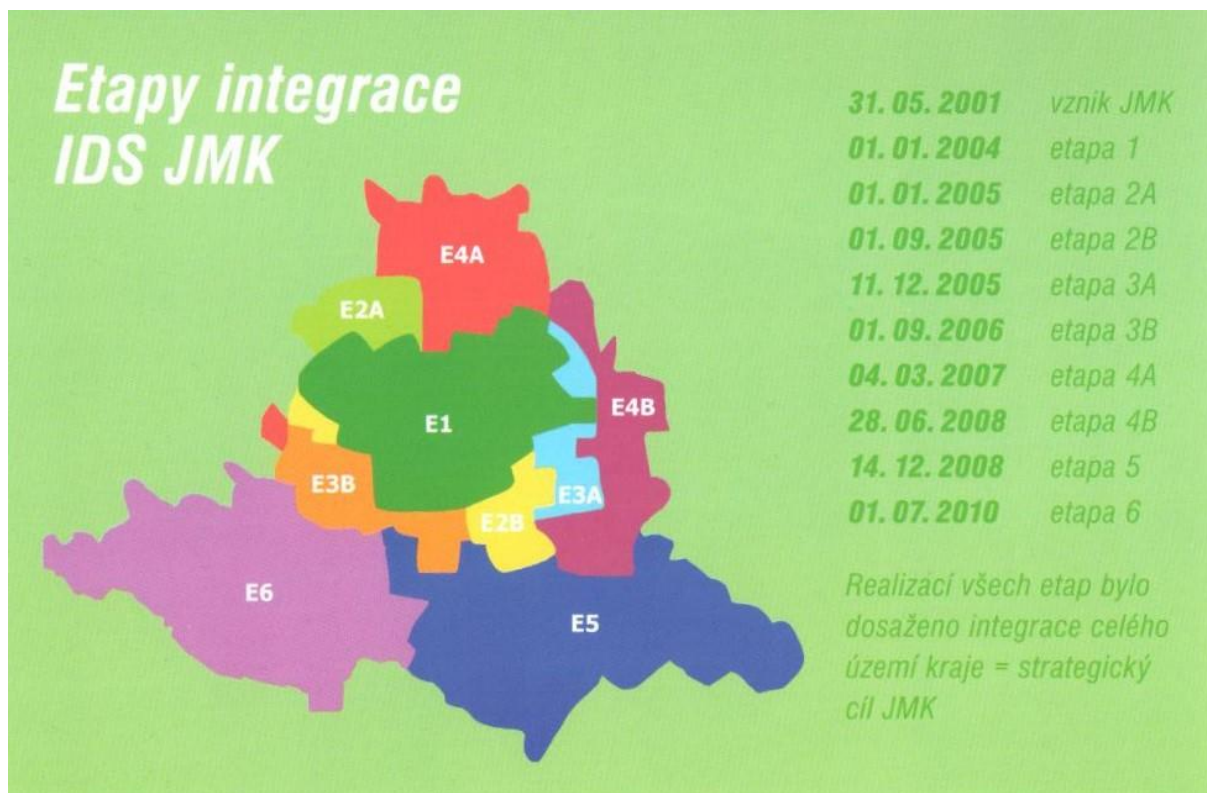
2.2 Provoz MHD od ledna 2010

Vzhledem k výsledkům výběrového řízení na provozovatele MHD Znojmo od 1. ledna 2010, ve kterém zvítězila společnost Znojemská dopravní společnost – PSOTA (dále jen „ZDS Psota“), došlo po desetiletích ke změně dopravce na MHD Znojmo. ZDS Psota vysoutěžila provoz MHD od začátku roku 2010 na 13 let, tedy do konce roku 2022.

Společnost ZDS Psota vznikla v roce 1990, tehdy pod názvem Karel Psota Autoexpres. Zpočátku provozovala pouze vlastní komerční linky dálkové a regionální, později začala jezdit i regionální linky v rámci závazku veřejné služby v linkové dopravě a MHD Moravský Krumlov. Zlomový byl pro společnost právě rok 2010, kdy od ledna začala provozovat i MHD Znojmo a od poloviny roku, po integraci Znojemska do IDS JMK, i některé nově vzniklé zaintegrované regionální linky na Znojemsku. (13)

2.2.1 Rozšíření IDS JMK na Znojemsko

Přestože cílem IDS JMK bylo pokrýt území celého Jihomoravského kraje, bylo jasné, že provést tak revoluční změny najednou je nad možnostmi organizátorů i nad možností přijetí veřejností a představiteli obcí. Proto bylo nutné postupovat v etapách, kdy v každé etapě došlo k integraci určitého území kraje. Tato území nekopírovala správní celky, ale šlo o tzv. „dopravně ucelené oblasti“, tedy oblasti obsluhované určitými skupinami linek tak, aby se při dalším rozšiřování IDS JMK nemusela měnit doprava v již zaintegrované oblasti. Roli také hrála vybavenost území přestupními terminály. Celkem proběhlo šest etap integrace (označovaných jako E1 až E6), integrace Znojemska proběhla až v poslední etapě E6, a to 1. 7. 2010. Na obr. 2 jsou znázorněné jednotlivé etapy vzniku IDS JMK. (14)



Obr. 2 Etapy integrace IDS JMK

Zdroj: (14)

Protože znojemská radnice v minulosti prodala autobusové nádraží soukromé firmě spřízněné s tehdejším provozovatelem MHD, firmou ČAS-SERVICE, musely autobusy ostatních dopravců zastavovat na provizorních zastávkách přímo v ulici Dr. Milady Horákové. Firma vlastníci autobusové nádraží na něj totiž odmítala vpouštět většinu cizích dopravců a odmítala pozdější návrh města na zpětné odkoupení. Město tedy muselo najít jiné vhodné místo pro vybudování nového autobusového terminálu. Tímto místem se staly prostory bývalých uhelných skladů v těsném sousedství s prodaným autobusovým nádražím. Po jejich demolici zde vznikla nová stanoviště pro linky regionální a dálkové dopravy. Stanoviště pro linky městské hromadné dopravy vznikla přímo před nádražní budovou. Provoz nového autobusového terminálu byl zahájen 1. 9. 2010, přestože integrace Znojemska proběhla již o dva měsíce zpět. Proto musely autobusy během letních prázdnin zastavovat na provizorních stanovištích na přilehlých ulicích Rudoleckého a Lidické.

2.2.2 Přečíslování linek a dvojí licence linek

Od roku 2010 došlo k významným úpravám linkového vedení MHD Znojmo (jednotlivé linky jsou podrobněji popsány v kapitole 2.2.5). Místo linek 1 až 7 a 11 měly od ledna 2010 na MHD jezdit linky 1 až 5, 8 a 9.

Protože se již před zahájením nového provozu od ledna 2010 počítalo se zapojením do IDS JMK, došlo k přečíslování linek podle pravidel IDS JMK v rámci příprav již v lednu 2010. Znojmo a přilehlé obce měly patřit do tarifní zóny 800, tudíž nové linky 1 až 5, 8 a 9 dostaly nová označení 801 až 805, 808 a 809.

Z hlediska licencí však většina těchto linek existovala jako dvě samostatné linky. Některé spoje totiž nebyly ve výběrovém řízení, které zadalo město, ale ve výběrovém řízení zadaném Jihomoravským krajem. Jednalo se zejména o linku 801, dále o pár spojů na linkách 803, 804 a 805. Tyto spoje byly objednávané a placené krajem a oficiálně tak nešlo o spoje MHD, ale o spoje regionálních linek. Jejich dopravním úřadem tedy nebyl Městský úřad Znojmo, ale Krajský úřad Jihomoravského kraje. Navíc byly tyto spoje zajišťovány jiným dopravcem, firmou BDS-BUS (BDS – Bítešská dopravní společnost) z Velké Bíteše. Naopak některé spoje, které byly objednávané městem, obsluhovaly i přilehlé obce, aby byla zachována reciprocita mezi výkony MHD v regionu a výkony regionálních linek ve městě. Licence pro linky objednávané městem nesly označení 83580x (tedy 835801, 835802 apod.), pro linky objednávané krajem pak 72980x (729801, 729803 apod.). Pro cestující v tom však nebyl žádný rozdíl, na obou typech linek platil stejný tarif i smluvní přepravní podmínky, rozdíl tak byl jen v barvě autobusu (vozidla dopravce ZDS Psota byla červená, vozidla dopravce BDS-BUS bílá). V tab. 1 se nachází přehled všech městských linek a licencí, pod kterými byly linky provozovány (zeleně jsou podbarveny linky se spoji objednávanými městem, tedy čistě MHD).

V rámci linek objednávaných městem Znojmem se lze setkat ještě s linkou 810 (licence 835810), což je speciální sezónní linka zajišťovaná turistickým vyhlídkovým silničním vláčkem. Začíná u Louckého kláštera, projíždí Sedlešovicemi a přes zastávku *Přehrada-údolí Dyje*, dále projíždí s několika delšími přestávkami v podstatě celým historickým centrem města a poté se vrací přes nádraží zpátky k Louckému klášteru. Tato linka i přes její číselné označení nespadá pod IDS JMK, tudíž zde neplatí tarif ani smluvní přepravní podmínky IDS JMK, jsou určeny dopravcem. Jízdenky platí na celý okruh, v případě přerušení jízdy (vystoupení v libovolné nácestné zastávce) je možno nastoupit na kterémkoli dalším spoji v rámci daného dne a dokončit jízdu na konečnou. V provozní sezóně roku 2022 byla cena základní jízdenky na jeden okruh 110 Kč, z tohoto důvodu není linka téměř využívána místními obyvateli pro přepravu, ale především turisty pro vyhlídkovou jízdu po městě Znojmě. Ani v celostátním

informačním systému o jízdních řádech není jízdni řád této linky uveden v sekci MHD Znojmo jako jízdni řady ostatních linek a navíc je výběrové řízení na tuto linku vypisováno samostatně, proto se autor rozhodl tuto linku nepovažovat za linku MHD Znojmo.

Tab. 1 Přehled linek a počtu spojů (k únoru 2010)

Linka	Licence	Počet spojů v pracovní školní den	Počet spojů v nepracovní den
801	729801	37	16
	835801	9	3
802	835802	44	14
803	729803	0	2
	835803	90	30
804	729804	0	2
	835804	35	19
805	729805	2	0
	835805	118	20
808	835808	1	1
809	835809	1	1

Zdroj: autor s využitím (15)

2.2.3 Tarif jízdního a odbavování cestujících

Ceny jednorázového jízdního se po zahájení provozu v lednu 2010 oproti roku 2009 nezměnily, tedy základní nepřestupní jízdenka vyšla v hotovosti na 10 Kč (8 Kč při platbě elektronickou peněženkou) a zlevněná nepřestupní v hotovosti na 5 Kč (4 Kč při platbě elektronickou peněženkou). Na zlevněné jednorázové jízdne měly nárok pouze děti do 15 let. Na zlevněné předplatní jízdne však měli nárok i studenti až do 26 let. Odbavování cestujících nadále probíhalo u řidiče autobusu, kde se cestující buď prokázal jízdním dokladem (předplatní jízdenkou na měsíc/čtvrtletí nebo dokladem potvrzujícím nárok na bezplatnou přepravu), nebo si u něj jízdni doklad zakoupil za hotovost či bezhotovostně přiložením nabitě elektronické peněženky k pokladně, čímž se vytiskla papírová jízdenka a uhradila se z kreditu na kartě. Tato možnost platby za jízdenky byla cenově zvýhodněná, jelikož řidičům tak odpadala manipulace s hotovostí a urychlilo se tím odbavení. Bezkontaktní čipové karty vydávali oba dopravci provozující MHD (ZDS Psota i BDS-BUS) a navzájem si je uznávali. To znamená, že cestující s předplatní jízdenkou na kartě od dopravce ZDS Psota mohli bez problému jet na tuto kartu i na spojích dopravce BDS-BUS, po přiložení karty k pokladně se jim vytiskl papírový doklad potvrzující platnost předplatní jízdenky na kartě. Jediný problém byl u čipových karet ve formě elektronické peněženky – ty šlo dobíjet pouze u dopravce ZDS Psota a platit s nimi za jízdenky

také pouze v autobusech ZDS Psota. Aby cestující ve spojích dopravce BDS-BUS nebyli znevýhodněni, po předložení karty v autobuse jim řidič za hotovost prodal speciální jízdenku za nižší cenu (za cenu při bezkontaktní platbě). Dospělý cestující tak místo 10 Kč zaplatil pouze 8 Kč a při případné přepravní kontrole se musel kontrolnímu pracovníkovi prokázat jak papírovou jízdenkou, tak čipovou kartou.

V rámci MHD Znojmo jsou vybrány některé kategorie cestujících, které mohou po vyřízení příslušného průkazu využít bezplatné přepravy. Jedná se o následující kategorie:

- děti mladší 6 let (v doprovodu osoby starší 10 let),
- držitelé průkazu ZTP (zvláště těžké postižení) či ZTP/P (zvláště těžké postižení s průvodcem),
- průvodci držitelů průkazu ZTP/P,
- osoby invalidní ve 3. stupni,
- osoby invalidní v 1. či 2. stupni starší 50 let,
- nositelé zlaté plakety prof. Janského (za darování 40 odběrů krve),
- starobní důchodci (bez věkového omezení, tedy včetně předčasného důchodu).

Město Znojmo je tak jediné město v kraji, které poskytuje bezplatnou přepravu všem starobním důchodcům bez věkového omezení (např. v Brně je bezplatná přeprava pro důchodce povolena až od 70 let) a jediné město v kraji poskytující bezplatnou přepravu osob invalidních v 1. a 2. stupni nad 50 let.

Vstupem MHD Znojmo do IDS JMK dne 1. 7. 2010 došlo také k zapojení MHD Znojmo do tarifu IDS JMK, díky čemuž lze od té doby využívat kromě výše uvedených nepřestupních jízdenek přestupní zónové jízdenky, zakoupené klidně v jiném vozidle i mimo Znojmo. Cestující jedoucí např. z Brna si u řidiče v autobusu meziregionální linky 108 jedoucí z Brna do Znojma zakoupí 10zónovou 3hodinovou jízdenku z Brna do Znojma a po příjezdu do Znojma může na tuto samou jízdenku rovnou přestoupit na libovolný spoj MHD a prokázat se touto jízdenkou, na kterou může cestovat až do konce časové platnosti. Stejnou výhodu lze využít i ve směru do Brna, kdy se cestující ze Znojma bude chtít dopravit na nádraží ve Znojmě a odtud pokračovat meziregionální linkou do Brna. Zahájí tedy cestu v jednom ze spojů MHD Znojmo, ale u řidiče si nezakoupí nepřestupní jízdenku na nádraží, nýbrž rovnou 10zónovou jízdenku až do Brna. Tou se poté prokáže řidiči v meziregionální lince a dojede s ní až do Brna, kde na ni také může cestovat tamější MHD. Výhodou tohoto systému je tedy, že cestujícímu stačí na celou cestu po kraji jedna jízdenka, dále jednotnost tarifních i smluvních přepravních podmínek u všech dopravců (cestující tak nemusí řešit, se kterým dopravcem

aktuálně jede) a finanční úspora při placení jízdného. Zlepšila se i nabídka předplatních (dříve známých jako časových) jízdenek, nově bylo možné zakoupit kromě měsíčních jízdenek i jízdenky čtvrtletní a roční. Tyto jízdenky nově platily v režimu tzv. klouzavé platnosti, což znamená, že je volitelný počátek platnosti této jízdenky. Eliminovaly se tím fronty cestujících čekajících na koupi jízdenky na začátku každého měsíce a zlepšila se přívětivost systému prodeje předplatních jízdenek k cestujícím. Předplatní jízdenky je navíc možné zakoupit i s vícedenním předstihem, není nutno zakupovat je s počátkem platnosti již ode dne koupě.

2.2.4 Dopravci v letech 2010 až 2022

Majoritním dopravcem na MHD Znojmo byl od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2022 dopravce ZDS Psota. Ten sídlil ve Znojmě na Dobšické ulici, kde měl jak administrativní zázemí, tak prostor pro parkování autobusů a částečný servis (hlavní dílny se nacházely v přílehlých Dobšicích). V roce 2017 se mimo dílny společnost přestěhovala na ulici Hakenovu do bývalého areálu firmy Colas zabývající se silničním stavitelstvím. V roce 2022 již celá firma včetně servisního zázemí sídlila na Hakenově ulici. Vozidlový park měl tento dopravce velmi rozmanitý. V roce 2010 měly největší podíl na zastoupení ve vozidlech autobusy Karosa (zejména typ B932) a dále pak poměrně nezvyklé autobusy trebičského výrobce TEDOM typu C12 G s pohonem na CNG. Dopravce ZDS Psota byl jediným dopravcem IDS JMK, který autobusy tohoto typu vlastnil a provozoval. Kompletní přehled vozidlového parku dopravce ZDS Psota z roku 2010 je k dispozici v tab. 2 (nejsou zde uvedena dočasně zapůjčená a testovací vozidla).

Tab. 2 Vozidlový park dopravce ZDS Psota v roce 2010

Výrobce	Typ	Počet [ks]
Karosa	B731	1
Karosa	B732	2
Karosa	B932	9
TEDOM	C12 G	6
Renault	Citybus 12M	1
Mercedes-Benz	Citaro	3

Zdroj: autor s využitím (16)

Dopravce BDS-BUS sídlí ve Velké Bíteši na Vysočině, kde se také nachází sídlo firmy a servisní zázemí. Vzhledem k tomu, že na MHD zajišťoval pouze dva vozidlové oběhy, stačila

mu k provozování pouze dvě vozidla, která parkoval v přilehlé obci Suchohrdly na soukromém pozemku. Šlo o dva zástupce autobusu Irisbus Citelis 12M, z toho jeden v naftové verzi a druhý ve verzi na CNG. Jako případná záložní vozidla sloužily autobusy regionálních linek Irisbus/Iveco Crossway 12M, případně Karosa C954.

2.2.5 Linkové vedení

Od ledna 2010 tvořilo MHD Znojmo sedm autobusových linek označených jako 801 až 805 (denní linky) a 808 a 809 (noční linky).

Jedinou linkou, jejíž trasa i zastávky zůstaly beze změny, byla linka 801 (v předešlém provozu jako linka 1). Linka vedla z městské části Hradiště ulicí Pražskou přes centrum nádraží a průmyslovou čtvrť do sousedních obcí Suchohrdly a Kuchařovice. Vybrané spoje ráno a v noci byly navíc z Kuchařovic protaženy opačnou stranou k nové nemocnici. Drtivá většina spojů na této lince spadala pod krajskou licenci 729801, zajišťoval je dopravce BDS-BUS. Zbývajících pár městských spojů na této lince zajišťoval dopravce ZDS Psota.

Linka 802 byla tangenciální linkou vedoucí z Oblekovic přes přilehlou obec Nový Šaldorf-Sedlešovice na nádraží, odkud na rozdíl od ostatních linek nepokračovala přímo do centra, ale ulicemi 28. října, Palackého a Jarošovou k nové nemocnici. Stejně jako u linky 801 i zde zůstala původní trasa, vybrané spoje však zajížděly k nově vzniklé zastávce *Vančurova DPS* (dům s pečovatelskou službou) mezi zastávkami *Jarošova* a *Jubilejní park*.

Linka 803 zajišťovala spojení Znojma s přilehlými Dobšicemi. V původním provozu jako linka 3 ve Znojmě pokračovala průmyslovou čtvrtí přes nádraží a centrum na ulici Pražskou, některé spoje až do nové nemocnice. Od roku 2010 jako linka 803 již nezajížděla přímo do průmyslové čtvrti, ale pouze na její okraj na ulici Družstevní.

Linka 804 spojovala jih se severem města, tedy jižní městskou část Oblekovic přes nádraží, centrum a novou nemocnici s největší městskou částí Přímětice na severu od centra. Původní linka 4 obsahovala několik spojů, které z Přímětic pokračovaly do odlehlejší městské části Mramotice, která byla jinak obsluhována regionálními linkami. Nová linka 804 končila už vždy v Příměticích.

Poslední denní linkou byla linka 805, která jezdila nejčastěji – ve špičce po 10 minutách, v sedle přibližně po 20 až 60 minutách. Linka vznikla především pro lepší orientaci cestujících – jezdila stejnou trasu jako linka 804, pouze vynechávala novou nemocnici. Původně po dané trase jezdila pouze linka 4 a cestující si museli v jízdním řádu zjistit, zda daný spoj k nemocnici pojedje, či nikoli. Další odlišností linky 805 bylo, že vybrané spoje v pracovní dny z Přímětic pokračovaly do odlehlejších městských částí Kasárna a Mramotice a dále

do blízkých obcí Kravsko, Plenkovice a Hluboké Mašůvky, kde doplňovaly spoje regionálních linek. Původní linka 5 disponovala pouze šesti spoji v každém směru a byla navíc trasována i přes Dobšice a průmyslovou čtvrť.

Zbývající linky 6, 7 a 11 se již do nového provozu od roku 2010 nedostaly.

Plán sítě linek MHD a regionálních linek ve Znojmě a okolí je k dispozici v příloze A.

2.2.6 Noční provoz

Do konce roku 2009 MHD Znojmo nedisponovala žádnou ryze noční linkou, pouze některé linky jezdily i v pozdějších večerních hodinách (poslední spoj linky 6 začínal ve 22:41 v Příměticích a končil ve 23:05 v Nesachlebech). Proto byl vznik nočních linek 808 a 809 úplnou novinkou. Fungovaly podobně jako linky nočního provozu MHD v jiných městech (např. v Brně či v Pardubicích) – obě začínaly na nádraží a ve stejný čas (v roce 2010 ve 23:20 v noci před nepracovním dnem a v 0:00 v noci před pracovním dnem) obě vyjely po vlastní trase. Linka 808 jela z nádraží na sever přes centrum do Přímětic a odtud na Hradiště, kde končila. V noci před nepracovním dnem mezi Příměticemi a Hradištěm zajížděla i do odlehlějších severních městských částí Mramotice a Kasárna. Linka 809 naopak jela z nádraží na jih na zastávku *Dukelská sídliště*, odtud jela bez zastavení až do odlehlé městské části Konice a pak do Popic.

Je však nutno dodat, že na rozdíl od větších, zejména krajských měst typu Brno a Pardubice, tyto linky jezdily každá pouze po jednom spoji denně a jen jednosměrně.

2.2.7 Regionální linky v rámci města

Některé městské části byly od integrace do IDS JMK obsluhovány i regionálními linkami, některé dokonce pouze jimi. V příloze B je uveden přehled městských částí a linek (městských i regionálních), kterými byly obsluhovány.

Mramotice byly v pracovní dny obsluhovány především prodlouženými spoji linky 805 (o víkendech pouze jedním spojem tam a zpět), které přes Mramotice pokračovaly do Kravska, Plenkovic a případně Hlubokých Mašůvek. Zajížděly do nich i vybrané spoje linky 815 a v noci před nepracovním dnem i noční linka 808.

Podobně na tom byla část Kasárna, do té naopak zajížděly pouze některé prodloužené spoje linky 805 (pouze v pracovní dny) a všechny spoje linky 815, dále pak 808 v noci před nepracovním dnem.

Přímětice jako největší městská část měly zajištěnu obslužnost páteří linkou 805, linkou 804 a dále regionálními linkami 814 a 811 (linkou 811 pouze jedním spojem denně v každém směru).

Hradiště bylo obsluhováno linkou 801 a prokladem také regionální linkou 817.

Do Oblekovic zajížděly pouze městské, zato ale tři linky – 802, 804 a 805. V Oblekovicích se nacházely tři konečné zastávky s točnami pro autobusy – zastávka *Oblekovice, Casino, Oblekovice, rest.* a *Oblekovice, Nesachleby*. Linka 802 kromě jednoho ranního spoje začínala a končila vždy u casina. Linky 804 a 805 využívaly všechny tři konečné, nejvíce casino a pak Nesachleby.

Do Konice a Popic zajížděla z městských linek pouze noční 809, tedy jeden spoj denně. Přes den byla obslužnost zajištěna regionální linkou 818.

Úplně bez obslužnosti městskými linkami byly pouze Načeratice a Derflice, které kvůli velké vzdálenosti od centra Znojma obsluhovala projíždějící regionální linka 820 směrem na Hevlín.

2.3 Průběžné změny v letech 2010 až 2022

Následující kapitola shrnuje změny, které se v provozu MHD uskutečnily v letech 2010 až 2022. Jedná se především o změny v tarifu (zejména ceny jízdného a inovace v odbavování) a zavedení některých nových zastávek.

2.3.1 Změny jízdného

Plošně se jízdné ve Znojmě navyšovalo pouze při současném zdražování jízdného v celém IDS JMK, samo město se v těchto letech jízdné zdražit nerozhodlo. V letech 2010 až 2022 se jízdné v kraji plošně zdražovalo pouze jednou, a to dne 1. 1. 2012 přibližně o 10 % u jednorázových i u předplatních jízdenek. Od tohoto data došlo tedy i ke zdražení jízdenek na MHD Znojmo, konkrétní částky jsou k dispozici v příloze C.

Z přílohy C je patrné, že došlo také k zavedení ročních předplatních jízdenek. U základních ročních jízdenek podle tarifu IDS JMK platí výhoda, že na ni mohou s držitelem této jízdenky v nepracovní dny cestovat až další 4 osoby, z toho jedna starší 15 let.

Během let 2010 až 2022 však došlo i k dílčím změnám jízdného, v rámci celokrajské reakce na změny slev ve veřejné linkové dopravě určené Výměrem Ministerstva financí. K těmto změnám došlo v letech 2018 a 2022. V roce 2018 byly pro děti do 18 let, studenty do 26 let a osoby nad 65 let stanoveny slevy na jízdné ve výši 75 %, které byly dotovány státem. V rámci IDS JMK došlo k dohodě kraje s jednotlivými městy včetně Znojma a došlo ke snížení jízdného pro tyto kategorie cestujících i na městských dopravách (s výjimkou Brna, zde byly zavedeny dva typy jízdenek – dražší s cestou po Brně/levnější bez cesty po Brně). Tuto slevu v rámci MHD poté dotovala jednotlivá města ze svého rozpočtu. Ve Znojmě tedy došlo ke snížení zlevněného

jízdného o polovinu, tedy jednorázové zlevněné jízdné vyšlo na 3 Kč při platbě v hotovosti a 2 Kč při platbě čipovou kartou. V souvislosti se sjednocením tarifních podmínek nově získali ve Znojmě nárok na zlevněné jednorázové jízdné i děti od 15 do 18 let a studenti do 26 let (a osoby nad 65 let, které však po vyřízení průkazky mají nárok na bezplatnou přepravu). Naopak v roce 2022 došlo ze stejného důvodu k navýšení zlevněného jízdného. Zlevněné jízdné se tedy ve Znojmě vrátilo na dřívější výši 6 Kč hotově a 5 Kč kartou.

2.3.2 Změny v odbavování cestujících

Během provozu MHD v letech 2010 až 2022 došlo k několika menším úpravám a inovacím v odbavování cestujících. Jedná se o následující:

Nastupování s dětskými kočárky

Původně byl nástup kočárku do autobusů MHD Znojmo stejně jako na regionálních linkách povolen pouze po zaplacení jízdenky (za doprovázejícího cestujícího) nebo po prokázání se platným jízdním dokladem. Takovíto cestující měli podle smluvních přepravních podmínek nejprve nastoupit předními dveřmi, odbavit se u řidiče, poté vystoupit a s kočárkem nastoupit prostředními dveřmi do vozidla. Dle autorových zkušeností však většina cestujících tyto podmínky nerespektovala – prvně nastoupili prostředními dveřmi s kočárkem a až poté se přes ostatní cestující prodírali k řidiči, kde se odbavili. Tento způsob nastupování pochopitelně více prodlužoval pobyt na zastávce. Město Znojmo se tak rozhodlo od roku 2021 zavést, že cestující s kočárky a s platným jízdním dokladem mohou do vozidla rovnou nastoupit s kočárkem a nemusí se u řidiče prokazovat (pouze, pokud by je k tomu řidič samostatně vyzval, jakožto pověřená osoba dopravce). Současně s městem Znojmem se pro tento návrh rozhodl i kraj, takže došlo k zavedení tohoto režimu na všech autobusových linkách IDS JMK.

Mobilní aplikace Poseidon

V roce 2014 vytvořil koordinátor (organizátor) IDS JMK, společnost KORDIS, mobilní aplikaci pro chytré telefony zvanou Poseidon. Tato aplikace umožňuje zakoupení libovolné jízdenky pro jakoukoli cestu v rámci celého IDS JMK. Cestující si může vybrat, zda si přes vyhledávač v aplikaci vyhledá spojení, na které si jízdenku zakoupí, případně zda již zná potřebný počet zón a jízdenku si vybere ručně v nabídce sám. Jízdenka se zaplatí buďto přes platební bránu kartou nebo přes dopředu nabitý kredit – v takovém případě je dokonce o něco levnější. Cestujícímu se po zaplacení jízdenky vygeneruje QR kód (QR – quick response), kterým se poté prokazuje u řidiče (resp. u revizora nebo průvodčího), kteří mají vlastní zařízení na přečtení kódu.

Autobusy, které však nebyly vybavené vlastními čtecími zařízeními QR kódů, musely být od té doby všechny dovybaveny chytrým mobilním telefonem, který přečtení QR kódu umožnil. Protože ale uživatelů aplikace postupně přibývalo a čtení kódů zdržovalo odbavení, byla povinnost řidičů načítat QR kódy zrušena a řidič mohl takovou jízdenku zkontrolovat i pohledem. Jízdenku lze totiž zobrazit i v textové podobě s veškerými potřebnými informacemi.

Nové pokladny EPIS 5.0A

V rámci celého IDS JMK byla na konci roku 2019 zahájena výměna starých odbavovacích strojků USV 24C od firmy Mikroelektronika za nové strojky EPIS 5.0A od společnosti Ing. Ivo Herman, CSc. Výměna probíhala postupně, MHD Znojmo přišla na řadu až jako poslední (na přelomu října a listopadu 2020) v rámci celého kraje, aby cestující stihli spotřebovat případný kredit na elektronických peněženkách, které se od zavedení nových pokladen zrušily.

Nové pokladny oproti starým disponují řadou nových funkcí a vylepšení. Z těch, které ocení zejména cestující, je to možnost platby za libovolnou jízdenku bankovní kartou. Cestující mohou kromě požadované jízdenky či trasy nahlásit, že budou platit kartou, a řidič před tiskem jízdenky tuto možnost v pokladně navolí. Tento systém má v současné době (duben 2023) dvě zásadní nevýhody – funkčnost a rychlost. Poměrně často se stává, že cestujícímu se zaplatit kartou na pokladně nepodaří. V některých případech je to problém na straně cestujícího (nedostatečný zůstatek na účtu, zablokovaná karta), často jde ale o chybu na straně pokladny (špatný signál – autobus se nachází „ve stínu“, případně výpadek systému). Podle dokumentu *Technické a provozní standardy* z roku 2021, vydaného společností KORDIS, platí, že v případě, že je chyba na straně pokladny a cestující u sebe nemá na zaplacení hotovost, je řidič oprávněn cestujícího přepravit bezplatně. (17) Výpadky systému jsou evidovány, tudíž lze při přepravní kontrole tento problém prověřit. Druhým problémem je rychlost platby. Pokladny zatím (duben 2023) fungují v režimu tzv. online ověřování platby, který okamžitě po zaplacení strhne částku z účtu cestujícího. Většinou ale tato platba trvá kolem 8 sekund, v některých případech i 20 sekund, případně je nutno vyzkoušet více pokusů. V budoucnu by pokladny měly platby uskutečňovat v offline režimu, tedy, že částka se cestujícímu strhne až v noci při zúčtování. Výhodou by tedy bylo výrazné urychlení platby (proběhla by přibližně do 3 sekund od přiložení), nevýhodou by ale byla možnost zaplatit za jízdenku i kartou, která nemá dostatečný zůstatek. Tento problém by ale šlo vyřešit automatickou blokadou takové karty, s případnou možností odblokování po uhrazení chybějící částky. Další vylepšení ocení

především řidiči. Jde zejména o snazší výměnu kotoučku papíru na tisk jízdenek, možnost zobrazit si na obrazovce pokladny okolní vozidla (pro zkontrolování pozice přípojných spojů), automatické posouvání a hlášení zastávek, komunikaci s centrálním dispečinkem (dříve nutno uskutečňovat přes samostatné zařízení) aj.

Asi největší inovací těchto pokladen (pomineme-li možnost platby kartou) byla možnost kontroly elektronických jízdních dokladů. Ty existují ve dvou formách – jednorázové (k zakoupení přes mobilní aplikaci Poseidon) ve formě QR kódu a předplatní (k zakoupení od července 2020 přes e-shop IDS JMK) uložené na bankovní kartě. Kontrola QR kódu probíhá přes laserovou čtečku, kontrola jízdenky na kartě přes klasickou čtečku karet (obě čtečky jsou vestavěny v pokladně). Řidič tak již nemusí (resp. nesmí) kontrolovat jednorázové jízdenky pouze pohledem, ale cestující načte QR kód u pokladny a řidiči se zobrazí jízdenka i s platností.

Pro MHD Znojmo znamenal přechod na tento systém zrušení již zmiňovaných elektronických peněženek. Cestující tak museli zůstatk do nasazení nových pokladen spotřebovat, případně si jej poté mohli nechat zpětně vyplatit u dopravce.

E-shop na předplatní jízdenky

Předplatní jízdenky na MHD Znojmo stejně jako na celý IDS JMK šly původně zakoupit pouze fyzicky na předprodejních místech. Těmi byly ve Znojmě pokladny Českých drah, předprodejní středisko dopravce ZDS Psota (do roku 2017 i předprodejní středisko dopravce BDS-BUS) a pošty. Prodávaly se v papírové podobě nebo v elektronické podobě. V papírové podobě sestávaly z průkazky s fotografií cestujícího a z kupónu, který si cestující pravidelně dokupoval. Tyto papírové předplatní jízdenky se prodávaly na pokladnách Českých drah, na poštách a na předprodejních střediscích dopravců (od listopadu 2022 již pouze na pokladnách Českých drah). Předplatní jízdenky v elektronické podobě byly vydávány pouze pro MHD Znojmo (s platností i na regionálních a vlakových linkách v rámci města) a byly uloženy na čipových kartách, které bylo nutno pravidelně dobíjet. To bylo možné pouze na předprodejním středisku dopravce.

Dne 1. 7. 2020 byl spuštěn celokrajský e-shop na prodej předplatních jízdenek na libovolné zóny či úseky v kraji. Cestující si od té doby mohou zakoupit jízdenku online, uložit ji na svoji bankovní kartu a poté se prokazovat onou kartou. Protože ale v červenci ještě nebyla vozidla MHD Znojmo osazena novými pokladnami, které by umožnily řidičům kontrolu jízdenek na bankovních kartách, vyčkávalo se s propagací e-shopu na MHD až na podzim 2020, kdy už i všechna vozidla MHD Znojmo pokladnami disponovala.

Změny v rámci zastávek

Během uvedeného období došlo k vytvoření i ke zrušení několika zastávek ve Znojmě, některé byly v průběhu přejmenovány (i vícekrát). Přímo vedle vstupu na městskou plovárnu vznikla zastávka na znamení *Plovárna Louka* (původně *Melkusova - koupaliště*). Na rozcestí kousek od nové nemocnice vznikla zastávka *Městský lesík*, která byla obsluhována pouze regionálními linkami, a kousek od ní zastávka *Křivánky, rozcestí*, která fungovala v režimu na znamení a byla obsluhována pouze ve směru od nemocnice. Při rekonstrukci silnice kvůli stavbě obchvatu byl provoz zastávky *Křivánky, rozcestí* přerušen a po rekonstrukci již nebyl obnoven, zastávka tedy zanikla. Další novou zastávkou byla zastávka *Přímětice, K Suchopádu*. Tato zastávka se nachází na severovýchodě Přímětic a vznikla kvůli zaměstnancům tamějšího výrobního závodu netkaných textilií PFNonwovens (PFN). Od jejího vzniku je obsluhována několika spoji linky 804 ráno a v pozdním odpolední, včetně víkendů. U nočních linek 808 a 809 došlo k přidání obslužnosti většiny jimi dosud pouze projížděných zastávek. V rámci jednoho spoje linky 802 v ranní špičce byla přidána zajišťka do zastávky *Vančurova DPS*.

Změna dopravce na linkách s krajskou licencí

Od prosince 2017 převzal dopravce ZDS Psota i ty spoje, které do té doby zajišťoval dopravce BDS-BUS. Jednalo se zejména o linku 801 a o pár spojů na linkách 803, 804 a 805. Všechny tyto spoje byly zajišťovány v rámci smlouvy s krajem, vztahovala se na ně tedy jiná smlouva. Pro cestující to kromě sjednocení barev autobusů přineslo i zlepšení na lince 801, kde místo původních dvou standardních 12metrových autobusů nově jezdily tři kratší (dva 9,5metrové a jeden 10,5metrový). Došlo tak k navýšení počtu spojů na lince 801 v pracovní dny.

2.4 Provoz na počátku pandemie COVID-19

Město Znojmo zareagovalo na tuto bezprecedentní situaci v rámci MHD ukázkově. V koordinaci s krajem již od 16. 3. 2020 zavedlo nastupování do autobusů prostředními a zadními dveřmi, aby alespoň částečně ochránilo řidiče autobusů před nákazou. Zároveň byla zavedena bezplatná přeprava, jelikož většina cestujících si jednorázové jízdenky pořizovala právě u řidiče a alternativně byly v té době k dispozici pouze v mobilní aplikaci.

V porovnání se zbytkem kraje vydrželo nastupování zadními dveřmi nejdéle. Kraj tento režim ukončil 20. 4. 2020, město Znojmo na MHD až 1. 5. 2020.

Z hlediska jízdních řádů byl provoz během pandemie v době uzavření škol veden podle prázdninových jízdních řádů, tedy nejezdily pouze vybrané školní posilové spoje.

2.5 Zhodnocení provozu

V následující podkapitole je zhodnocen provoz MHD Znojmo do konce roku 2022 z hlediska jednotlivých analyzovaných kritérií.

2.5.1 Odbavování cestujících

Způsob odbavování cestujících u řidiče autobusu zůstal totožný po celém řešeném období, tedy jak za dopravce ČAS Znojmo, tak za dopravců ZDS Psota a BDS-BUS. Z pohledu autora se jedná o jednoduchý a levný způsob kontroly tarifní kázně cestujících, jelikož není potřeba najímat kontrolního pracovníka, který by se věnoval pouze této činnosti. Dále není potřeba zařizovat cestujícím alternativní způsoby odbavení, jako jsou jízdenkové automaty či distribuci jízdenek do novinových stánků apod. Tento způsob odbavování má ale i své nevýhody, a sice větší komplikace při nástupu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace (OOSPO) nebo rodičů s kočárky, prodlužování pobytů na jednotlivých zastávkách či vyšší stresové zatížení řidičů kvůli neustálému přímému kontaktu s cestujícími. Dále pak nutnost manipulace s hotovostí, kdy si řidič musí mimo jiné hlídat stav drobných mincí na vracení. Při vracení na nepřiměřeně velkou přijatou částku se opět prodlužuje doba pobytu na zastávce a narůstá zpoždění. Čipové karty jako elektronické peněženky byly na placení jednorázových jízdenek využívány minimálně, autor to přisuzuje zejména vyšší pořizovací ceně (180 Kč) a malému cenovému rozdílu oproti platbě v hotovosti. Naopak na předplatní jízdenky byly tyto karty využívány hojně, přestože byla možnost zakoupit i předplatní jízdenku k papírové průkazce, jejíž pořizovací cena činila 30 Kč.

2.5.2 Vozidlový park

Doprovce ČAS Znojmo využíval především vysokopodlažní vozidla Karosa. Stejně tak tomu bylo i u následujícího dopravce ZDS Psota, zde už ovšem netvořily drtivou většinou vozového parku. Protože však ze strany města nebyl požadavek na nějaký vyšší standard vybavenosti vozidel, jako je např. zmíněná nízkopodlažnost, ale také stáří vozidel, vybavení klimatizací nebo připojení k internetu, nebyl dopravce nijak nucen vozidlový park renovovat. Přesto dopravce vysokopodlažní vozidla značky Karosa postupně vyřazoval a nahrazoval je buďto úplně novými nebo zánovními autobusy, které již byly nízkopodlažní. Od ledna 2020 tak byly zbývající karosy vypravovány zřídka, sloužily jako záložní vozidla. Městská doprava tak od té doby byla de facto celá nízkopodlažní. To samé však nelze říci o klimatizovaných vozidlech. Celovozovou klimatizací pro cestující disponovala pouze tři vozidla Solaris Urbino a dvě vozidla Mercedes-Benz Citaro (přičemž vozidla Solaris Urbino byla pořizována postupně

a naopak vozidla Mercedes-Benz Citaro postupně vyřazována). Dále pak jednou klimatizační jednotkou byla vybavena tři vozidla SOR BN, která jezdila na krajských spojích ve městě (především na lince 801), jelikož kraj ve smlouvě klimatizaci požadoval. Účinek těchto samostatných klimatizačních jednotek byl však v praxi minimální. Město Znojmo tedy deklarovalo, že v novém výběrovém řízení na dopravce od roku 2023 bude po novém dopravci požadovat, aby všechna jeho vozidla byla nízkopodlažní a klimatizovaná.

2.5.3 Jízdní řády

Při zahájení provozu v roce 2010 došlo k významné úpravě linkového vedení i jízdních řádů. Od té doby v podstatě k žádným změnám nedocházelo. Většina drobných změn, ke kterým došlo, je popsána v kapitole 2.3.2 v části *Změny v rámci zastávek*.

Autor by k tehdejším jízdním řádům měl následující výtky. V první řadě to byly neměnné jízdní doby v rámci celého dne. Bývá zvykem, že ve městech v době s nižší dopravní vytížeností jsou jízdní doby upraveny tak, aby autobusy nemusely na zastávkách zbytečně čekat. Ve Znojmě tomu však nebylo, takže jízdní doby byly stejné jak v pracovní den ve špičce, tak o víkendu ve večerních hodinách. Například ve večerních hodinách to způsobovalo i více jak minutová čekání autobusů v jednotlivých zastávkách, v horších případech i předčasné odjezdy ze zastávek, což byla však vina řidiče. Druhou výtkou byla neúčelnost některých spojů. Typickým příkladem byla večerní zajižďka linky 803 k hypermarketu Albert na Brněnské ulici a od něj zpět na nádraží. Do roku 2015 zde místo prodejny Albert byla prodejna firmy Interspar. Byla obsluhována dopoledne pěti spoji (k Intersparu i zpět) a večer po 21. hodině, kdy prodejna zavírala, ještě jedním spojem především na odvoz zaměstnanců. Na tyto spoje Interspar městu přispíval. Po ukončení působnosti Intersparu v České republice v roce 2015 přešla prodejna pod značku Albert. Ten však tyto spoje spolufinancovat odmítal. Přesto však až do konce provozu v roce 2022 byly všechny tyto spoje zajišťovány ve stejném rozsahu. Včetně večerního spoje po 21. h, ačkoli otevírací doba Albertu byla až do 22 h. Tato večerní zajižďka k Albertu tak v podstatě ztrácela význam, nebyla téměř využívána ani ze strany zákazníků a ani ze strany zaměstnanců, protože většina jich v té době končila až kolem 22. h. Město tak mohlo ve spolupráci s dopravcem tyto dva večerní spoje (k Albertu a zpět) zrušit a nově nabyté výkony lépe využít. K tomu však nedošlo. Autor by tedy městu doporučil větší sebereflexi v rámci aktuálnosti jízdních řádů.

Těsně před koncem provozu v roce 2022, přesněji od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2022, došlo na základě rozhodnutí zastupitelstva města k přejmenování některých zastávek MHD. Cílem bylo eliminovat komerční názvy (např. zastávka *Dobšická u BAUMAXU*

byla přejmenována na *Dobšická nákupní zóna*) nebo neaktuální názvy (např. zastávka *Nová nemocnice* byla přejmenována na *Nemocnice*). Změna názvu se dotkla celkem 33 zastávek, z toho 25 ležících ve Znojmě a 8 v přilehlých obcích, které jsou také obsluhovány linkami MHD.

3 ANALÝZA PROVOZU MHD OD ZAČÁTKU ROKU 2023

Městská hromadná doprava ve Znojmě se v lednu 2023 dočkala po 13 letech větších změn. Jelikož dopravci ZDS Psota měla v prosinci 2022 vypršet smlouva, město Znojmo již v roce 2021 vypsaló výběrové řízení na nového dopravce, který bude zajišťovat provoz MHD v letech 2023 až 2033. Do výběrového řízení se přihlásilo celkem pět účastníků (čtyři samostatní dopravci a jedno sdružení dvou dopravců) včetně dopravce ZDS Psota. Město se také rozhodlo změnit odbavovací systém a zavést nástup do vozidel všemi dveřmi, což vyžadovalo umožnit cestujícím zaplatit i bez kontaktu s řidičem. Následující kapitola popisuje změny, které se uskutečnily v provozu MHD Znojmo od ledna 2023, a analyzuje zlepšení a nedostatky.

3.1 Dopravce

Nejnižší nabídkovou cenu podala společnost Autobusy Karlovy Vary (dále jen „Autobusy KV“), konkrétně částku 59 429 784,36 Kč. Společnost ZDS Psota nabídla své služby za cenu 63 565 280,00 Kč. Město Znojmo pochopitelně přistoupilo k ekonomicky nejvýhodnější nabídce, a tedy podepsalo smlouvu s dopravcem Autobusy KV. V této smlouvě byly stanoveny mnohem přísnější zadávací podmínky na vozidla a jejich vybavení, než tomu bylo za předešlého provozu. Tyto podmínky jsou podrobněji rozvedeny v kapitole 3.2.

Protože firma neměla ve Znojmě žádné zázemí pro parkování, servis a administrativu, domluvila si pronájem prostor v zadní části areálu Autocentra Psota na Družstevní ulici. Nový dopravce nabídl stávajícím řidičům MHD u ZDS Psota možnost přejít od zahájení nového provozu k němu, případně i s možností zachování ježdění stávajícího turnusu. Velká část řidičů tak učinila.

3.2 Vozidlový park – technické a provozní standardy, typy vozidel

Od ledna 2023 na MHD jezdí kromě klasických velkých autobusů i malé autobusy. Součástí nové smlouvy byl mj. i dokument *Technické a provozní standardy pro město Znojmo* obsahující technické a provozní standardy, které se dopravce zavázal dodržovat. V dokumentu jsou velké autobusy označeny jako vozidla standardu K (klasický autobus) a malé autobusy jako vozidla standardu M (malý autobus). V případě standardů vozidel se jedná zejména o následující:

- **Nízkopodlažnost:** Nově musí být všechny autobusy (velké i malé) nízkopodlažní, přičemž velké po celé délce vozidla.
- **Signalizační zařízení uvnitř vozidla:** Všechna vozidla musí být vybavena kamerovým systémem s displejem u řidiče umožňujícím řidiči při couvání sledování prostoru za autobusem.

- **Klimatická a světelná pohoda vozidel:** Všechna vozidla musí být vybaveny plnohodnotnou automatickou kompresorovou celovozovou klimatizací o výkonu minimálně 25 kW, umožňující chlazení s rozvodem vzduchu v kanálech po celé délce vozidla včetně samostatně nastavitelné klimatizace pro řidiče. Klimatizace musí vždy zabezpečit udržení teploty v interiéru vozidla při běžném provozu na úrovni do 25 °C při venkovní teplotě do 33 °C. Teplota interiéru vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C. Při teplotě venkovního vzduchu dosahující minimálně 22 °C musí být klimatizace v provozu. Vozidla vybavená klimatizací musí být přesto vybavena uzamykatelnými větracími okénky. Dále jsou řidiči povinni temperovat vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod 5 °C. Dopravce je povinen zajistit, že vozidlo vyjíždějící na spoj bude při odjezdu z výchozí zastávky vytopeno na teplotu alespoň 5 °C.
- **Stáří vozidel:** Průměrné stáří vozidlového parku včetně provozní zálohy nesmí být vyšší než 9 let. Stáří každého jednotlivého vozidla nesmí být vyšší než 12 let.
- **System pro automatické počítání cestujících:** Každé vozidlo musí být vybaveno funkčním systémem pro automatické počítání cestujících. (17)

Dopravce Autobusy KV se rozhodl pro méně rozmanitější vozidlový park oproti předchozímu dopravci. Vozidlový park sestává z celkem 27 autobusů pouze třech typů – 23× Mercedes-Benz Conecto (velké autobusy), 3× Isuzu NOVO Citi a 1× SOR CN 8.5 (malé autobusy). Průměrné stáří vozidel je v současnosti (duben 2023) 1,3 roku, drtivá většina vozidel byla vyrobena v roce 2022. (18) Všechna vozidla jsou dle požadavku města Znojma v červeno-bílém laku.

3.3 Linkové vedení

Město Znojmo se ve spolupráci se společností KORDIS rozhodlo k úpravě linkového vedení včetně zavedení zcela nových linek a zejména o víkendech i k navýšení počtu spojů. Následující kapitola popisuje změny v linkovém vedení a analyzuje jejich přínosy a nedostatky.

Linka 801 se dočkala protažení z Kuchařovic k nemocnici a zpět u vybraných spojů. Toto protažení bylo již za minulého provozu, ale pouze u tří ranních spojů (jednoho ve směru k nemocnici a dvou ve směru od ní) a jednoho nočního od nemocnice. Nově k nemocnici v pracovní dny zajíždí celkem devět spojů a od ní odjíždí také devět spojů. Tato úprava je velkým přínosem pro obyvatele Suchohrdel a Kuchařovic, kteří nově nemusí projíždět celé město s přestupem a mohou využít kratšího přímého spojení. Pro srovnání: cesta ze zastávky *Kuchařovice, u kostela* přes město s přestupem vychází přibližně na 33 až 43 minut (podle

prostoje mezi přestupy), naopak cesta z Kuchařovic k nemocnici „novou“ přímou trasou trvá pouhých 8 minut. Běžný cestující ze Znojma však toto spojení na cestu do nemocnice nejspíš nevyužije, z nádraží se k ní dostane linkami 802 až 804 za 11 až 14 minut, linkou 801 za 24 minut. Nejrychlejší spojení k nemocnici z nádraží je vlakovou linkou S81, pouhé 3 minuty, ovšem s nutností dojít přibližně 750 m (změřeno za pomoci (4)) od železniční zastávky *Znojmo nemocnice*. V rámci linky 801 je důležité zmínit, že od zahájení nového provozu v lednu 2023 jsou nově všechny spoje objednávané městem a jsou tedy již pod licenci města. Protože dopravci ZDS Psota v rámci smlouvy na krajské spoje ve městě (většina spojů linky 801 a pár spojů na linkách 803, 804 a 805) ještě pár let zbývalo, tak aby nedošlo k současnému provozování dvou totožných linek 801, domluvil se kraj s dopravcem na náhradě výkonů v podobě provozování regionálních linek, zejména nově vzniklé linky 825 – viz níže.

Na lince 802 proběhly tři úpravy. První úpravou bylo omezení zajižďek na zastávku *Vančurova DPS* z původních devíti na pět za pracovní den. Na Vančurovu však byla zavedena nová linka 806 – viz níže. Druhou úpravou bylo protažení všech spojů ze zastávky *Oblekovice, U Řeky* přes Bohumilice až do Nesachleb. Třetí úpravou bylo ukončení některých spojů směřujících k nemocnici již v zastávce *Jubilejní park*.

U linky 803 došlo v lichém směru ke sjednocení tras. Dosud byla v pracovní dny většina spojů vedena přes historické centrum města (přes zastávky *Nám. Svobody Horní brána* a *Horní nám.*) a pouze spoje před osmou hodinou ranní, po šesté hodině večerní a všechny víkendové spoje jezdily po trase linek 801 a 805 přes zastávku *Nám. Svobody lázně*. Město chtělo přes historické centrum nově vést pouze linky zajišťované malými autobusy, rozhodlo se tedy ke kompletnímu odklonu linky 803 od historického centra. Dále došlo ke zrušení jedné z konečných zastávek linky – zastávky *Brněnská hypermarket*. Město již dále nehodlalo platit Albertu zajižďky k jeho prodejně, proto od ledna 2023 nezajíždí k Albertu zatím žádný spoj.

Zásadních změn se dočkaly linky 804 a 805. Došlo ke sloučení linek v jednu, v 804, linka 805 byla zrušena. Protože základní odlišností těchto dvou linek bylo, že 804 obsluhovala nemocnici a 805 nikoli, sloučením došlo ke stejnému stavu, který byl ve městě před rokem 2010 – linka 804 nově obsluhuje nemocnici pouze na některých spojích. O víkendech nově sloučená linka 804 jezdí místo po 60 minutách po 30 minutách. Dále došlo v rámci zjednodušení ke sjednocení konečných zastávek. V Příměticích linka až na pár spojů začínajících u PFN začíná vždy u hřbitova a jezdí přes sídliště, naopak v Oblekovicích končí vždy U Řeky nebo na točně (podle původních plánů měla končit vždy U Řeky). Do Nesachleb a Bohumilic nově jezdí jen linka 802, která však jezdí oklikou přes Nový Šaldorf-Sedlešovice

a navíc ani není trasována do centra, kam míří většina cestujících. Pro ně je tedy tato změna určitě k horšímu.

Jednou z úplně nových linek je linka 806. Ta je zajišťována malým autobusem a má zcela novou trasu. Je vedena ze zahrádkářské kolonie Cínová hora na severozápadě od města, která se v uplynulých letech postupně rozrůstala, a nyní zde spousta lidí žije celoročně, přestože většina objektů je oficiálně pouze rekreační. (19) Z Cínové hory linka pokračuje po trase linky 803 přes ulici Pražskou do historického centra (přes zastávky *Nám. Svobody Horní brána* a *Horní nám.* v lichém směru, v sudém směru přes nové zastávky *Pontassievská* a *Horní Česká* a dále opět přes *Nám. Svobody Horní brána*). Poté však pokračuje po zcela nové trase na zastávku *Nám. Republiky*, která byla do té doby obsluhována jen v jednom směru několika ranními spoji regionálních autobusů z důvodu svozu dětí do blízkých škol. Z náměstí Republiky linka pokračuje na nádraží, odtud opět po nové trase přes zastávku *Lužická* a Rooseveltovu ulici na zastávku *Palackého*, kde se již napojuje na trasu linky 802. Poté pokračuje až do zastávky *Vančurova DPS*, která je pro tuto linku konečnou. Zavedení této linky je určitě přínosem z hlediska propojení nádraží s historickým centrem, a to nově v obou směrech. Dále se zlepšila i obslužnost DPS na Vančurově, kam v pracovní dny nově zajíždí linka 806 téměř každou hodinu (a také pět spojů linky 802).

Další zcela novou linkou je linka 807, také zajišťovaná malými autobusy (dvěma oběhy). Ta začíná v Příměticích na točně a její trasa vede přes zastávku *Přímětice, Sklářská*, kudy byly dříve trasovány některé spoje linek 804 a 805. Na Přímětické ulici má zajišťovatelku k nové zastávce *U Lesíka*, kde se nachází další dům s pečovatelskou službou. Po této zajišťovatelce pokračuje po trase linky 803 přes ulici Legionářskou v lichém směru (přes Gagarinovu v sudém) a stejně jako linka 806 vede přes Pražskou ulici do historického centra a na náměstí Republiky. Odtud však nepokračuje na nádraží, ale do další nově obsluhované lokality – do bývalé Dyjské Vsi, což je čtvrť města ležící v údolí řeky Dyje. Do té doby nebyla tato část nijak obsluhována MHD ani regionálními linkami, pouze turistickým vyhlídkovým vláčkem (linkou 810), ovšem pouze v letní sezóně a s cenou jízdného 110 Kč za dospělého. Nejbližší zastávkou klasické MHD tak pro ně byla zastávka *Horní nám.*, která je však od Dyjské Vsi vzdálena asi 850 m s nutností překonat asi 80metrový výškový rozdíl – změřeno za pomoci (4). Dyjská Ves je v letní sezóně také velmi oblíbenou turistickou oblastí, nachází se zde muzeum motorismu, vodácká loděnice, restaurace a kousek odtud také vstup do Gránického údolí a samotného národního parku Podyjí. Zavedení linky do této oblasti tedy byl jistě správný krok, v letní sezóně možná ani nebude stačit kapacita malých autobusů. Plánky trasy linek 806 a 807 jsou k dispozici v příloze D.

Linka 808 je jedinou linkou, která zůstala naprosto beze změny, v rozsahu jednoho nočního spoje každý den z nádraží přes Přímětice na Hradiště (v nocích před nepracovními dny navíc se zajíždí do Mramotic a Kasáren).

Původně noční linka 809 nově jezdí celodenně. Z nádraží přes ulice Vídeňská a Dukelská je však nově vedena po trase linky 802 na ulici Melkusovu a odtud přes Sedlešovice do Nového Šaldorfu. Odtud už linka pokračuje po své původní trase do městských částí Konice a Popice. V pracovní dny pokračuje autobus této linky po příjezdu do Popic rovnou dalším spojem zpět do Znojma, pro úsporu kilometrů se tak v těchto případech nevrací přes Konici. Naopak některé ranní spoje jedoucí ze Znojma Konici vynechávají a jedou přímo do Popic, odkud však hned poté navazují zpáteční spoje přes Konici tím samým autobusem. Koničtí si tak musí u těchto spojů dávat pozor na to, ze kterého směru autobus přijede. V jízdním řádu daného stanoviště se nachází informace o odjezdech pouze z daného stanoviště, což by mohlo neznalého zmást (např. z Popic do Znojma přes Konici jede linka 809 pouze v 11:14 a pak až v 19:12). O víkendech jede linka na každém spoji vždy celou trasu i přes Konici. Protože je nově zajištěna obslužnost těchto dvou městských částí pomocí MHD, regionální linka 818 je nově na většině spojů vynechává.

Poslední novou linkou je linka 825. Jedná se sice o regionální linku, je ale přímým nástupcem zaniklé linky 805. V podstatě se jedná o množinu spojů tehdejší linky 805 prodloužených do městských částí Kasárna a Mramotice a do blízkých obcí Kravsko, Plenkovice a Hluboké Mašůvky. Protože jde o regionální linku a ne o linku městskou, na rozdíl od linky 805 ve městě zastavuje pouze na vybraných zastávkách jako ostatní regionální linky. Mramotice a Kasárna tak kromě dvou nočních spojů za týden přišly o obslužnost linkami MHD.

3.4 Tarif jízdného a odbavování cestujících

Následující kapitola popisuje změny v tarifu jízdného a v systému odbavování cestujících od ledna 2023 a posléze analyzuje přínosy a nedostatky, které tyto změny přinesly.

3.4.1 Odbavování cestujících

Od zahájení nového provozu v lednu 2023 došlo mimo jiné i k zavedení nástupu všemi dveřmi. Nově se tak cestující nemusí prokazovat jízdním dokladem řidiči, pouze pokud by k tomu byli řidičem vyzváni. Nástup je nově usměrněn tak, že zadními a prostředními dveřmi mají nastupovat cestující s již platným jízdním dokladem (s předplatní jízdenkou, s jízdenkou v mobilní aplikaci, s přestupní jízdenkou z jiného spoje či s nárokem na bezplatnou přepravu). Cestující, kteří si jízdní doklad hodlají pořídit až přímo ve vozidle, tak mohou učinit

dvěma způsoby – v případě, že hodlají zaplatit bezhotovostně bankovní kartou, mohou nastoupit prostředními dveřmi, kde se nachází tzv. validátor (automat na prodej elektronických jízdenek na bankovní kartu) a zde si mohou sami zakoupit libovolnou jízdenku IDS JMK. Validátor jízdenky netiskne na papír, jízdenka se po přiložení karty uloží¹ přímo „na kartu“ a cestující se při případné přepravní kontrole prokazuje přiložením této karty k certifikované revizorské čtečce. Druhou možností zakoupení jízdenky ve vozidle je nákup jízdenky u řidiče, kde lze zaplatit hotově i kartou. Při platbě v hotovosti je však cena jízdenky výrazně vyšší (viz tab. 11), aby se eliminovala manipulace s hotovostí a prodlužování pobytů na zastávkách. Jízdenky zakoupené u řidiče cestující obdrží v papírové podobě. Pokud si chce cestující označit papírovou jízdenku z předprodeje (minimálně lze však přestupní 2zónovou), může tak učinit na validátoru nebo v označovači umístěném u předních dveří.

Dle smlouvy na provoz MHD má být validátor umístěn u každých dveří vozidla kromě dveří u řidiče. V případě malých vozidel (vozidla Isuzu NOVO Citi a SOR CN 8.5) je tedy zapotřebí pouze jeden validátor. V případě velkých vozidel Mercedes-Benz Conecto však má být validátorem vybaven i prostor zadních dveří, zde však dosud (duben 2023) žádný validátor nebyl umístěn. V případě nástupu většího množství cestujících se tak většina cestujících kumuluje především v prostoru prostředních dveří a proces odbavení se tak prodlužuje. Do doby dodání validátorů i k zadním dveřím vozidel je tak řešením, aby se část čekajících cestujících šla odbavit přímo k řidiči. Zde se však při platbě kartou transakce ověřují online, čili jedna platba kartou zabere přibližně 8 až 20 sekund. Navíc při odbavování cestujících řidičem se řidič nemůže věnovat řízení a tato činnost tak prodlužuje pobyt na zastávce. Při odbavování na validátoru platba trvá kolem 3 až 5 sekund a navíc ji lze uskutečnit i po vyjetí vozidla ze zastávky. Část cestujících platících kartou si navíc kupuje jízdenky přímo u řidiče i v případech, kdy u validátoru není nával jiných cestujících (nechtějí se naučit pracovat s validátorem nebo chtějí papírový jízdní doklad) a řidič takové cestující nesmí odmítnout odbavit. Bohužel poté dochází ke zpožděním vozidel a nemožnosti dodržet jízdní řád.

3.4.2 Tarif jízdného

V souvislosti s nástupem do vozidel všemi dveřmi došlo k zavedení nového odbavovacího systému s názvem *Znojmo jede* (obdoba brněnského systému *Pípní a jed'*). Systém spočívá v placení jízdného bankovní kartou na validátorech ve vozidlech. Pro zaplacení jízdného

¹ poznámka: Jízdenka se ve skutečnosti na kartu nenahrává, validátor si pouze uloží zašifrované číslo karty (tzv. token – 64znakový kód) a záznam, že k ní je přiřazena jízdenka. Tento záznam je poté v online databázi přístupný např. pro případnou kontrolu cestujícího revizorem.

Ize použít jakoukoli formu bankovní karty – klasickou plastovou kartu, emulovanou kartu v chytrém telefonu či chytrých hodinkách, bankovní nálepku apod. Samotný systém *Znojmo jede* je založen na pouhém přiložení zmíněné karty k validátoru při nástupu do vozidla. Cestující na validátoru nic nenastavuje, pouze si přiložením označí nástup a může pokračovat dále do vozidla. Pokud bude chtít přestoupit na jiný spoj, vystoupí z daného vozidla, nastoupí do nového a zde si opět označí nástup (na rozdíl od brněnské MHD zde není potřeba označovat výstup, cena jízdenky se tím nesníží ani nezvýší). Pokud je přestup učiněn do 30 minut od prvního označení, cestujícímu se nenaúčtují dvě nepřestupní jízdenky, ale jedna výhodnější přestupní. Systém mu poté v noci sám vyhodnotí, jakou výši jízdného má zaplatit. Tato částka se mu pak strhne z bankovního účtu podle pravidel banky, u některých bank se strhne až po několika dnech celková projetá suma za všechny tyto dny. Nejvyšší částka, která se za kalendářní den odečte, je tzv. denní zastřešení jízdného, které činí 40 Kč u základní kategorie cestujících a 20 Kč u zlevněné kategorie. Cestující, kteří předem vědí, jakou jízdenku budou potřebovat, si také mohou jízdenku na validátoru předvolit ručně a hned poté za ni zaplatit. V případě nákupu jízdenky s předvolením však nejde o využití systému *Znojmo jede* a systém tak nehlídá časy mezi označováním přestupů ani denní zastřešení, tyto výhody se vztahují pouze na jízdenky zakoupené bez předvolení jízdenky.

V lednu 2023 došlo ke zvýšení cen jízdného pouze pro platby v hotovosti u řidiče z 12 Kč na 20 Kč (pro zlevněnou kategorii z 6 Kč na 10 Kč) za nepřestupní jízdenku. V březnu se město Znojmo v souvislosti s celokrajským zdražováním jízdného rozhodlo zdražit také. Konkrétně došlo ke zvýšení jízdného při platbě kartou z 10 Kč na 12 Kč (pro zlevněnou kategorii z 5 Kč na 6 Kč). Došlo také ke zdražení a diferenciaci cen předplatního jízdného pro elektronickou a papírovou formu. Zdražily jízdenky v obou formách, jízdenky v elektronické formě však o něco méně, aby byli cestující motivováni zakupovat právě elektronické předplatní jízdenky. Ty je možné mít uložené buďto na vlastní bankovní kartě, emulované kartě v chytrém telefonu nebo hodinkách. Pokud cestující nemá nebo nechce využívat žádný z těchto prostředků, může si na kontaktním centru IDS JMK na železniční stanici zakoupit čipovou klíčenku nebo nálepkou za 30 Kč a jízdenku umístit na ni. V příloze E se nachází ceny jízdného již po zdražení od 1. března 2023.

Další úpravou v novém tarifu je, že při zakoupení deseti po sobě bezprostředně navazujících elektronických měsíčních předplatních jízdenek na MHD Znojmo obdrží cestující další dva měsíce zdarma. Dále byla nově zavedena roční přenosná jízdenka na MHD Znojmo za 3 920 Kč (dosud byly k dispozici pouze nepřenositelné). A asi největší změnou, zejména pro cestování do dalších zón, byla změna charakteru předplatních jízdenek v malých městských dopravách,

tedy včetně MHD Znojmo. Do 28. 2. 2023 měly předplatní jízdenky na tyto MHD charakter úsekové jízdenky, kterou není možno kombinovat s jednorázovými jízdenkami. Nově od 1. 3. 2023 se tyto jízdenky prodávají jako zónové, takže každý cestující s předplatní jízdenkou na MHD si při cestě do regionu může odečíst jednu zónu, a to včetně cestujících s nárokem na bezplatnou přepravu (dárce krve, důchodci apod.). Pro osoby nad 70 let nový tarif přinesl ještě jedno zvýhodnění v podobě prokazování nároku na bezplatnou přepravu v městských dopravách – nově jim v celém IDS JMK stačí při cestování v městských zónách stačí předložit doklad totožnosti nebo řidičský průkaz a jedou zdarma, nemusí si vyřizovat žádný další jízdní doklad.

3.5 Zhodnocení provozu

V následující podkapitole je zhodnocen nový provoz MHD Znojmo od ledna 2023 z hlediska jednotlivých analyzovaných kritérií.

3.5.1 Odbavování cestujících

Nový systém nastupování a placení jízdného byl pro část cestujících zpočátku matoucí, což autor přisuzuje zejména minimální propagaci ze strany města. Město však již po pár dnech provozu pověřilo dopravce, aby vylepil informační letáky o novém systému odbavování do vozidel a na zastávkové označníky.

Cestující si na nový systém nastupování zvykli poměrně rychle, již týden po zahájení provozu nastupovala většina lidí s již platnou jízdenkou prostředními nebo zadními dveřmi. Přestože ve Znojmě má velká část cestujících předplatní jízdenku nebo nárok na bezplatnou přepravu, tak zejména ve špičkách se tvoří fronty cestujících na odbavení u jediného validátoru. Tyto fronty také prodlužují pobyt na zastávce, jelikož cestující čekající ve frontě na odbavení na validátoru mají tendenci čekat venku přede dveřmi namísto toho, aby nastoupili a odbavili se klidně až za jízdy. Město Znojmo i společnost KORDIS však slíbily dodání validátorů i k zadním dveřím, což by tento problém alespoň zredukovalo.

Samotné odbavení na validátoru může být pro některé cestující také problematické. Autor na základě vlastního pozorování zjistil, že problém s odbavením mají zejména cestující, kteří se přepravují za zlevněné jízdné. Běžný cestující bez nároku na slevu může klidně jen přiložit kartu a automaticky se mu zakoupí potřebná jízdenka. Validátor sám však nepozná, zda cestující vyžaduje slevu, takže implicitně prodává základní nezlevněné jízdné. Pokud si tedy chce například 16letý student zakoupit na validátoru zlevněnou jízdenku, má dvě možnosti. Může se zaregistrovat na e-shopu IDS JMK, zde si nastavit studentskou slevu

a přiřadit si k účtu svoji bankovní kartu. Validátor potom i bez předvolování jízdenek pozná, že k této kartě je vázaná sleva a automaticky bude prodávat zlevněné jízdné. Na druhou stranu, cestující, kteří se přepravují za jednorázové jízdné, buď necestují tak často nebo nemají zájem se někde registrovat. Pak je zde i druhá možnost, a to ručně si navolit zlevněnou jízdenku přímo na validátoru. Jízdenky určené přímo na MHD jsou však na validátoru nešikovně schované mezi dalšími jízdenkami IDS JMK, takže je část cestujících ani nenajde a namísto toho si zakoupí například 2zónovou jízdenku 10minutovou, která vyjde draž a je na kratší dobu. Autor rozumí tomu, že MHD Znojmo je začleněná do IDS JMK a je tedy vhodné mít na validátoru k zakoupení všechny jízdenky IDS JMK, ale jízdenky na MHD by měly být k dispozici hned na úvodní obrazovce.

Zavedení většího cenového rozdílu mezi platbou jízdenky hotově a kartou přimělo většinu cestujících od placení v hotovosti ustoupit, přesto jich je stále vysoký počet. Někteří cestující v prvních týdnech nového provozu namítali, že například 6leté děti ještě svoji bankovní kartu nemají a jsou tak nuceny platit dražší jízdné za hotovost. Řešením by tak bylo znovuzavedení elektronických peněženek nebo jiných karet s podobnou funkcí. Od dubna společnost KORDIS začala na kontaktních centrech prodávat tzv. anonymní platební karty, což jsou bankovní karty nevázané na bankovní účet. Cestující si může tuto anonymní kartu za 129 Kč zakoupit, přes internet si ji aktivovat a dobít si na ni kredit a může s ní platit jako s klasickou bankovní kartou. Nově tak mohou platit kartou i cestující, kteří nemají vlastní bankovní účet a kartu.

3.5.2 Vozidlový park

Doprovce Autobusy KV musel vozidla a jejich vybavení podřídit novým technickým a provozním standardům, které stanovují mj. nízkopodlažnost všech vozidel, maximální stáří jednotlivých vozidel a maximální průměrné stáří všech vozidel či vybavení vozidel klimatizací. Doprovce zakoupil na provoz MHD Znojmo 23 vozidel Mercedes-Benz Conecto a 3 vozidla Isuzu NOVO Citi, dále si vyhradil jedno již zánovní vozidlo SOR CN 8.5 jako záložní vozidlo na spoje obsluhované malými autobusy (Isuzu NOVO Citi). V porovnání s předchozím vozidlovým parkem dopravce ZDS Psota je ten nový rozhodně zkvalitněním MHD.

3.5.3 Jízdní řády

Jízdní řády i linkové vedení celkově se dočkalo po letech výrazných změn. Z pozitivních úprav lze vyzdvihnout následující:

- protažení vybraných spojů linky 801 z Kuchařovic k nemocnici,
- obslužnost zastávek umístěných v úzkých ulicích (*Vančurova DPS*, zastávky v centru) především malými autobusy linek 806 a 807,
- zavedení obslužnosti nových lokalit – Cínová hora, Dyjská Ves, nové zastávky v centru,
- zlepšení dopravního spojení Konice a Popic se Znojmem,
- navýšení počtu spojů o víkendech.

Naopak některé úpravy byly krokem zpět a nedočkaly se vřelého přijetí:

- obslužnost Nesachleb a Bohumilic linkou 802 namísto 804 – cestující jedoucí z/do Nesachleb/Bohumilic musí jet buďto bez přestupu linkou 802 (která však jede přes Nový Šaldorf-Sedlešovice a z nádraží nepokračuje přímo do centra) nebo v zastávce *Oblekovice, U Řeky* přestoupit na linku 804 (kde však kvůli zpožděním často nevychází plánovaná návaznost),
- zrušení obslužnosti zastávky *Brněnská hypermarket* (dříve *Albert Brněnská*),
- sloučení linek 804 a 805 – cestující nyní z panelu na čele autobusu nepoznají, zda daný spoj linky 804 jede přes nemocnici či nikoli (a vzhledem k častým větším zpožděním spojů se leckdy ani nemohou spoléhat na jízdní řád, jelikož se může jednat o předchozí spoj),
- výrazné zkrácení jízdních dob a kvůli tomu pravidelná zpoždění spojů – konkrétní zkrácení jízdních dob je uvedeno v tab. 3.

Tab. 3 Zkrácení jízdních dob linek 801 až 804

Linka	Úsek na lince	Původní jízdní doby		Nové jízdní doby	
		Lichý směr	Sudý směr	Lichý směr	Sudý směr
801	Hradiště – Kuchařovice	32 min	30 min	30 min	28 min
802	Nemocnice – Oblekovice, U Řeky	27 min	32 min	22 min	26 min
803	Nemocnice – Dobšice	31 min	34 min	26 min	26 min
804	Oblekovice, U Řeky – Přímětice, hřbitov	31 min	27 min	22 min	21 min
804	Oblekovice, U Řeky – Nemocnice – Přímětice, hřbitov	36 min	32 min	27 min	25 min

Zdroj: autor za využití (20)

3.5.4 Shrnutí nedostatků nového provozu

Přestože se MHD Znojmo dle názoru autora od ledna 2023 výrazně posunula dopředu, nový provoz přinesl i některé nové nedostatky. Z hlediska tarifu a odbavování je to zdlouhavý nákup jízdenek kartou u řidiče, složitý nákup zlevněného jízdného na validátorech a malý počet validátorů. Z hlediska linkového vedení a jízdních řádů jsou jednotlivé problémy popsány podrobněji v kapitole 3.5.3. Posledním velkým nedostatkem jsou vysoká zpoždění způsobená mimo jiné výrazným zkrácením jízdních dob.

4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ NOVÉHO PROVOZU

Závěrečná kapitola obsahuje návrhy řešení některých nedostatků nového provozu MHD Znojmo, mimo jiné i některých uváděných v kapitole 3.5.

4.1 Návrhy k tarifním úpravám

Následující podkapitola sestává z návrhů na zlepšení nového provozu MHD z hlediska tarifu a odbavování cestujících.

4.1.1 Urychlení odbavování cestujících

Co se týče validátorů, existují celkem tři problémy, jejichž vyřešením by se částečně zrychlilo odbavování cestujících. V první řadě je to jejich nedostatek – tento problém by však měl být v blízké budoucnosti vyřešen, jelikož se počítá s dodáním druhého validátoru do každého velkého autobusu. Druhým problémem je složitý nákup zlevněného jízdného přes validátor. Pro porovnání: na MHD Znojmo je potřeba pro zakoupení zlevněné jízdenky na úvodní obrazovce validátoru zvolit tlačítko „další jízdenku“, poté „1 zóna Znojmo“, následně „zlevněné zóna 800 1 jízda“ a nakonec „zaplatit“ a teprve poté přiložit kartu; na MHD Pardubice stačí stisknout hned na úvodní obrazovce tlačítko „Zlevněné jízdné“ a přiložit kartu. Pravidelní cestující se sice po pár jízdách se systémem pracovat naučí, ale i tak je navolení jednoho tlačítka rychlejší než navolení čtyř tlačítek. Vzhledem k tomu, že hned na úvodní obrazovce se nachází dvě tlačítka s totožnou funkcí (tlačítko „jízdenky pro spolucestující“ a tlačítko „další jízdenku“), autor navrhuje přesunout tlačítko na městské jízdenky na úvodní obrazovku a nahradit jím jedno z těchto dvou totožných. Současná podoba úvodní obrazovky validátoru je k dispozici na obr. 3.



Obr. 3 Úvodní obrazovka validátoru

Zdroj: foto autor

Třetím problémem je totožná cena při platbě kartou u řidiče i na validátoru. Autor by po dodání validátorů k zadním dveřím viděl jako řešení zablokování funkce zaplatit u řidiče jízdenku kartou. Případně diferencovat výši jízdného při platbě kartou na validátoru a u řidiče – tedy u řidiče nastavit přírážku i k platbě kartou. Při nástupu všemi dveřmi by mělo být cílem eliminovat nebo maximálně snížit odbavování u řidiče. Vzhledem k tomu, že ve Znojmě nejsou k dispozici tištěné jízdenky na městskou dopravu v předprodeji (např. v automatech nebo novinových stáncích), je téměř nemožné zrušit možnost placení jízdného v hotovosti u řidiče. Tento způsob je však podmíněn přírážkou k jízdnému, což spoustu lidí od využití tohoto způsobu odradí. Při platbě kartou však nikoli, jelikož cena je v současnosti stejná jako na validátoru.

4.1.2 Zavedení celodenní jízdenky na zónu 800

Cestující, kteří používají systém *Znojmo jede*, tedy odbavení se na validátoru bez předvolování jízdenky, mohou využít výhody denního zastřešení jízdného na 40 Kč (nebo 20 Kč pro zlevněnou kategorii cestujících). Toto zastřešení je však možné využít pouze při úhradě jízdného na validátoru a v režimu bez předvolení jízdenky. Je tedy zřejmé, že jsou o tuto výhodu ochuzeni cestující, kteří využívají pro cesty po městě (respektive po celé zóně 800) regionální autobusové linky. Většina cestujících jezdících v rámci zóny 800 sice využívá ryze spoje MHD, ale například do městských částí Načeratice, Derflice, Mramotice a Kasárna městská doprava nezajíždí (nepočítáme-li dva noční spoje týdně do Mramotic a Kasáren), takže tamější obyvatelé jsou nuceni využívat pouze regionální linky. Podobně je to i u obyvatel městských částí Přímětice, Konice, Popice, Hradiště a také přilehlých obcí Nový Šaldorf-Sedlešovice, Dobšice a Suchohrdly, kam kromě MHD zajíždí i regionální linky. V autobusech regionálních linek se nenachází validátory, a tak i když cestující uhradí jízdné u řidiče na pokladně kartou, částka se mu do denního zastřešení nezapočítá. Řešením by tak dle autora bylo zavést přímo samostatnou jízdenku na 24 hodin (případně na jeden kalendářní den), která by byla ekvivalentem denního zastřešení s tím, že by bylo možno ji zakoupit jako kteroukoli jinou jízdenku – u řidiče, v mobilní aplikaci, v předprodeji na pokladně Českých drah, v autobusech MHD také na validátoru. Protože systém *Znojmo jede* nelze využít ve spojích regionálních linek, byla by pro tyto cestující alespoň tato alternativa. Pro porovnání: V Brně je možné využít denní zastřešení jízdného na 90 Kč i zakoupit samostatně 24hodinovou jízdenku za stejnou cenu na městské i regionální spoje v rámci Brna.

4.2 Návrhy k úpravám linkového vedení, jízdních řádů a jiné

Tato podkapitola je tvořena návrhy na zlepšení nového provozu MHD z hlediska úprav linkového vedení a jízdních řádů.

4.2.1 Prodloužení jízdních dob na linkách 802, 803 a 804

Zejména na linkách 802, 803 a 804 došlo k velmi výraznému zkrácení jízdních dob, což je podrobněji rozebráno v kapitole 3.5.3. Zpoždění pravidelně dosahují až do výše 15 minut, v některých případech i více. Děje se tak tomu i v dubnu 2023, takže nelze říci, že by cestující ještě nebyli seznámeni s podmínkami nového provozu a nastupovali pouze předními dveřmi. Řešením by bylo prodloužit jízdní doby na těchto linkách, zejména na linkách 802 a 804 v pracovní dny. Možným řešením by bylo také diferencovat jízdní doby ve špičkách a v sedlech, jako je tomu např. na MHD v Brně.

Asi největší zpoždění mívají autobusy na odpolední části kurzu² 80408. Odpoledne tento kurz zajišťuje provoz výhradně na lince 802, kvůli čemuž nabírá značná zpoždění. Navíc má po většině odjetých spojů řidič přestávku mezi jedním a následujícím spojením pouhou jednu nebo tři minuty. Což znamená, že nejen že přestávku fakticky nemá, ale navíc se zpoždění přenáší z jednoho spoje na další a tak dále. Služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408 je k dispozici v příloze F. Bylo by tedy vhodné protáhnout jízdní doby linek a vložit do tohoto kurzu delší přestávky.

4.2.2 Zlepšení obslužnosti Bohumilic a Nesachleb

Od ledna 2023 jsou veškeré spoje linky 804 ukončeny v zastávce *Oblekovice, U řeky* nebo *Oblekovice, točna* a do městských částí Bohumilice a Nesachleby tak již nezajíždí. Namísto toho jsou tyto části obsluhovány linkou 802. To místním přineslo řadu komplikací. Jednak jim cesta do města nebo z něj trvá déle, protože linka 802 projíždí také přes přilehlou obec Nový Šaldorf-Sedlešovice. A dále proto, že linka 802 z nádraží nepokračuje do centra, ale objíždí jej přes ulice 28. října, Palackého a Jarošovu. Místní tak musí z Nesachleb/Bohumilic dojet na zastávku *Oblekovice, U Řeky* a zde přestoupit na linku 804. Zde je sice ve většině případů podle jízdního řádu zajištěna návaznost, vzhledem k vysokým zpožděním však často není v praxi uskutečnitelná. Autor celou tuto výměnu konečných hodnotí negativně a navrhuje, aby byl v tomto případě vrácen původní koncept – tedy linku 802 ukončit vždy v zastávce *Oblekovice, U Řeky* a vybrané spoje linky 804 naopak protáhnout z *Oblekovic* do *Nesachleb*.

² poznámka: Kurzem je v IDS JMK míněn turnus.

4.2.3 Noční spojení do Načeratic a Derflic

Městské části Načeratice a Derflice jsou jediné, do nichž nezajíždí žádná linka MHD. Jejich obslužnost zajišťuje výhradně regionální linka 820, která dále pokračuje až do Hevlína. Podobně jsou na tom městské části Mramotice a Kasárna, které jsou obsluhovány regionálními linkami 815 a 825 a pouze v noci před nepracovním dnem také jediným spojem noční linky 808. A to je právě meritum věci – noční spojení města s jeho odlehlejšími částmi. Nejzazší časy odjezdů z nádraží do jednotlivých městských částí je uvedeno v tab. 4.

Tab. 4 Nejzazší večerní odjezdy autobusů do městských částí

Městská část	Nejzazší odjezdy z nádraží			
	PO až ČT	PÁ	SO	NE
Mramotice	22:45	23:50	23:50	19:00
Kasárna	22:45	23:50	23:50	19:00
Přímětice	23:50	23:50	23:50	23:50
Hradiště	23:50	23:50	23:50	23:50
Oblekovice	23:12	23:12	23:02	23:02
Konice	23:50	23:50	23:50	23:50
Popice	23:50	23:50	23:50	23:50
Načeratice	22:40	22:40	19:00	19:00
Derflice	22:40	22:40	19:00	19:00

Zdroj: autor za využití (20)

V tab. 4 jsou **zeleně** znázorněny odjezdy chvíli před půlnocí (linky 808 a 809), **oranžově** odjezdy kolem 23. hodiny (regionální linky 815 a 820 a pro Oblekovice linka 804) a **červeně** odjezdy v 19 hodin. Z tabulky jasně vyplývá, že nejhůře jsou na tom Načeratice a Derflice, zejména kvůli své vzdálenosti od města. Do Oblekovic přímo sice zajíždí poslední spoj každý den již kolem 23. hodiny, ovšem tato městská část je vzdálená jen přibližně 600 m – změřeno za pomoci (4) – od zastávky *Dukelská sídliště*, kam jede autobus i o půlnoci.

Autor tedy navrhuje, aby byl noční spoj linky 809 protažen z Popic dále přes Oblekovice do Načeratic a Derflic, a to alespoň v recipročním rozsahu jako v případě Mramotic a Kasáren, tedy v pátek a v sobotu (v noci před nepracovním dnem). Konkrétně by se jednalo o zastávky *Načeratice, host.* a *Derflice*. Protože jde ale o menší městské části, lze předpokládat, že o využití nebude příliš velký zájem. Proto autor také navrhuje podmínit obsluhu úseku z Popic do Derflic požádáním ze strany cestujícího. Jinak řečeno, pokud na tomto spoji v úseku *Žel. st. – Popice, u kostela* nastoupí cestující, který se bude chtít přepravit do Načeratic nebo Derflic, nahlásí tento požadavek při nástupu řidiči. Řidič poté obslouží i Načeratice a případně

i Derflice, podle požadavků cestujících. Pokud v Načeraticích již nebude ve vozidle přítomen žádný cestující a žádný nebude čekat na zastávce, řidič ukončí spoj již zde (lze se otočit i v Načeraticích). V úseku Načeratice až Derflice by zastávky fungovaly v režimu *na zavolání*. Tento režim je již nyní v dubnu 2023 aplikován na některých regionálních linkách v IDS JMK. Znamená to, že pokud chce cestující začít cestu v zastávce označené jako *na zavolání*, musí tuto skutečnost oznámit alespoň 60 minut před pravidelným odjezdem dle jízdního řádu centrálnímu dispečinku IDS JMK. V konkrétním případě by šlo pouze o cestující nastupující v Načeraticích a současně jedoucí do Derflice, kterých pochopitelně bude minimum. V tab. 5 se nachází návrh jízdního řádu linky 809 pro uvažované spoje (v současnosti jde o noční spoje 29 a 317, nově by bylo nutné vytvořit další dva samostatné spoje pro pátek a sobotu – např. 31 a 319, podobně jako u linky 808). Spoje mají totožnou trasu i časy odjezdů, tudíž jsou uvedeny sloučeně. Zeleně jsou vyznačeny navrhované úpravy.

Tab. 5 Návrh jízdního řádu nočního spoje do Načeratic a Derflice

Zastávka	Čas odjezdu
Znojmo,,žel.st.	23:50
Znojmo,,Videňská Na Rejdišti	23:52
Znojmo,,Videňská Pražákova	23:53
Znojmo,,Videňská u školy	23:54
Znojmo,,Dukelská sídliště	23:55
Znojmo,,Melkusova plavecký bazén	23:56
Znojmo,,Plovárna Louka ×	23:56
Nový Šaldorf-Sedlešovice,Sedlešovice	23:57
Nový Šaldorf-Sedlešovice,,u bytovky	23:58
Nový Šaldorf-Sedlešovice,,Modré sklepy	0:00
Znojmo,Konice,pod kopcem	0:03
Znojmo,Konice,hostinec	0:04
Znojmo,Popice,u hospody ×	0:05
Znojmo,Popice,u kostela	0:07
Znojmo,Načeratice,host. 📞	0:18
Znojmo,Derflice 📞	0:21

Zdroj: autor za využití (20)

Vysvětlivky značek:

× – zastávka na znamení

📞 – zastávka na zavolání

4.2.4 Víkendová obslužnost Mramotic

Mramotice jsou nejsevernější městskou částí. Městská doprava sem nezajíždí (s výjimkou jednoho nočního spoje v noci před nepracovním dnem), takže jsou Mramotice společně s Kasárnami obsluhovány pouze regionálními linky 815 a 825. Linka 825 však jezdí pouze v pracovní dny, takže o víkendech obslužnost těchto částí zajišťuje pouze linka 815 – pěti spoji denně v každém směru. Pouze ale tři spoje v každém směru zajíždí přímo do Mramotic, dva zastavují pouze na zastávce *Mramotice, rozc. 0.8* na státní silnici I/38. Ve výsledku tak přímo do Mramotic a z nich zpět do Znojma jezdí pouze tři spoje, což je v porovnání s jinými městskými částmi, kam jezdí spoje většinou po 30 až 120 minutách, velmi nedostatečné.

Autor tedy navrhuje u všech víkendových spojů linky 815 zavést zajížděku do centra Mramotic, do zastávky *Mramotice, u čekárny*. Vozidla by se zde otočila, vrátila se na silnici I/38 a pokračovala po standardní trase až do Blanného. Jelikož se jedná o spoje regionálních linek objednávaných krajem, lze předpokládat, že by město muselo tuto zajížděku kraji doplácet.

Protože by i tak byla nabídka spojů pro cestující stále velmi limitující, navrhuje autor také protáhnout vybrané spoje linky 804 z Přímětic přes Kasárna do Mramotic. Odtud by se linka ihned vracela z Mramotic do Přímětic, již ale bez zajížděky do Kasáren (obyvatelé Kasáren jedoucí do centrální části Znojma by tak mohli nastoupit na spoji jedoucím do Mramotic a pokračovat bez přestupu dále). Aktuální (duben 2023) jízdní řády spojů linky 815 a nově navržené úpravy na linkách 815 a 804 jsou k dispozici v příloze G.

4.2.5 Převedení zastávky Modré sklepy v Novém Šaldorfu do režimu na znamení

Další návrh se rovněž týká linky 809, přesněji jedné z jejích zastávek. Zajížděky do zastávky *Nový Šaldorf-Sedlešovice, Modré sklepy* u parkoviště vedle silnice II/413 zabírají nemálo času. Navíc mají řidiči často zkomplikované otáčení vozidla na zmiňovaném parkovišti kvůli špatně parkujícím osobním automobilům. Z uvedených důvodů a také kvůli malému využívání zastávky ze strany cestujících by autor navrhl převést zastávku do režimu *na znamení*, aby se do ní nemuselo zajíždět zbytečně. Zastávka (vyznačená šipkou) a parkoviště z ptačí perspektivy jsou k vidění na obr. 4.



Obr. 4 Zastávka Nový Šaldorf-Sedlešovice, Modré sklepy

Zdroj: (4), upraveno autorem

4.2.6 Rozlišení spojů linky 804

Po sloučení linek 804 a 805 v jednu (804) mají cestující často problém poznat, zda právě přijíždějící autobus linky 804 jede, či nejede přes zastávku *Nemocnice*. Tuto informaci lze samozřejmě zjistit z jízdního řádu, ale v případě většího zpoždění spoje cestující nepozná, zda jede ten správný. Z autorova pozorování vyplývá, že cestující tento problém nejčastěji řeší dotazem u řidiče, což ale zdržuje odjezd ze zastávky. Řešením by tak bylo rozdělit linku na dvě – např. 804 a 804N, kdy linka 804N by zajížděla k nemocnici. Obdobným řešením by mohlo být zobrazování statického nápisu „*přes nemocnici*“ na čelním a bočním panelu autobusu u spojů obsluhujících nemocnici – toto řešení bylo přesně v tomto případě aplikováno již v minulosti (viz obr. 5).



Obr. 5 Linka 4 s informací o zajížděče k Nové nemocnici (2009)

Zdroj: (21)

4.2.7 Zlepšení podmínek pro řidiče MHD

Závěrečná podkapitola se věnuje podmínkám řidičů a řidiček městské dopravy. Ti tráví nejvíce času ve vozidle a z tohoto hlediska se jim podmínky od začátku roku 2023 výrazně zlepšily – všechna vozidla disponují klimatizací, jejich průměrné stáří je 1,3 roku a až na jedno záložní vozidlo SOR CN 8.5 mají všechna automatickou převodovku. To samé se však nedá říci o vybavenosti konečných zastávek, kde řidiči tráví většinu svých přestávek. Na většině konečných zastávek chybí jakékoli zázemí pro řidiče i toalety (snad s výjimkou *Žel. st.*, kde se nachází alespoň toalety). Město by ve spolupráci s dopravcem mělo vybavit alespoň nejvyužívanější konečné (např. *Přímětice*, *hřbitov* či *Oblekovice*, *U Řeky*) minimálně mobilními toaletami.

ZÁVĚR

V práci byla provedena analýza provozu MHD Znojmo v letech 2010 až 2022 (s menším odkazem na provoz před rokem 2010) z hlediska linkového vedení, tarifu jízdného, způsobů odbavování cestujících a drobných inovací během těchto let. Následně byla provedena obdobná analýza provozu od začátku roku 2023, kdy došlo k podstatným změnám v celém provozu. Došlo ke kompletní obnově vozidlového parku, přičemž všechna vozidla splňují stanovený věkový limit, jsou nízkopodlažní a disponují klimatizací pro cestující. Z tarifního hlediska došlo k zavedení nástupu všemi dveřmi do vozidel MHD, možnosti odbavit se bez pomoci řidiče a k s tím související větší diferenciaci cen jízdného při platbě kartou a při hotovostní platbě. V rámci linkového vedení došlo k úpravě stávajících linek, k zavedení zcela nových linek 806 a 807 a ke zprovoznění linky 809 i v denní dobu. O víkendu byly také navýšeny počty spojů, zejména na páteřní lince 804, která o víkendech nově jezdí dvakrát častěji.

V rámci analýzy nového provozu autor zjistil i některé nedostatky, které v souvislosti se zavedením nového provozu vznikly. Z tarifní oblasti jde zejména o zdlouhavé platby kartou na pokladně u řidiče, malý počet validátorů ve vozidlech, složité navolení zlevněné jízdenky pro nové cestující a totožná cena jízdenek placených kartou na validátoru i u řidiče. Co se týče linkového vedení, vzhledem k častým a vysokým zpožděním i nyní několik měsíců od začátku nového provozu autor navrhl prodloužit jízdní doby zejména na linkách 802 a 804. Dále bylo součástí návrhů zlepšit obslužnost městských částí Bohumilice a Nesachleby, a to opětovným protažením linky 804 až do Nesachleb. Další návrhy se zabývaly zlepšením večerního spojení centrální části Znojma s městskými částmi Načeratice a Derflice a také zavedením častějších zajížděk do městské části Mramotice o víkendech.

Cíl bakalářské práce, stanovený v jejím úvodu, byl dle autora práce splněn a práce by mohla být impulsem pro město Znojmo na zlepšení současného provozu MHD.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Český statistický úřad. Počet obyvatel v obcích České republiky. *CZSO* [online]. 2022 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z:
<https://www.czso.cz/documents/10180/165603907/1300722203.pdf/de05fcca-74d5-40b6-bfa0-6a9825cfe369?version=1.1>
- (2) Městský úřad Znojmo. Územní plány. *MÚ Znojmo* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://mapy.muznojmo.cz/app/upd/detail_obce.php?id=593711
- (3) DRDLA, P. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.
- (4) Seznam.cz. *Mapy.cz*. *Mapy.cz* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- (5) Snazzy Maps. Snazzy Maps Editor. *Snazzy Maps* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://snazzymaps.com/editor/>
- (6) Google. Google Maps. *Google Maps* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>
- (7) ŘSD ČR. Silnice I/38, Znojmo – obchvat a Znojmo – Hatě. *YouTube* [online]. 2016 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=uJU8JILlc9Q>
- (8) Společnost pro veřejnou dopravu. Česká města – Znojmo. *SPVD* [online]. 2011 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/index.php/znojmo>
- (9) Seznam-autobusů.cz. ČAS Znojmo. *Seznam-autobusů* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/cas-znojmo>
- (10) ČAS Znojmo a Wayback Machine. Linky 2009. *ČAS-ZN (archivní verze webu)* [online]. 2008 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20091026024751/http://www.cas-zn.cz/Linky%202009/HTMLMAD/INDEX.HTM>
- (11) HORČÍK, J. Elektrobus ze Znojma. *Hybrid.cz* [online]. 2008 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.hybrid.cz/elektrobus-ze-znojma/>
- (12) Seznam-autobusů.cz. ČAS Znojmo. *Seznam-autobusů* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/vuz/7205>
- (13) CHADIM, P. Historie společnosti. *ZDS-PSOTA* [online]. 2022 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <http://www.zds-psota.cz/index.php/historie-spolecnosti>

- (14) ČUMA, L. et al. *10 let IDS JMK: 2004-2014*. 1. vydání. Brno: KORDIS JMK, 2014. ISBN 978-80-260-6885-3.
- (15) KORDIS JMK. Historické jízdní řády. *IDS JMK* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/timetables/historic-timetables>
- (16) Seznam-autobusů.cz. ZDS Psota. *Seznam-autobusů* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/seznam?operatorName=ZDS+Psota&depot=Znojmo&pozn=MHD+Znojmo&evn=>
- (17) KORDIS JMK. Příloha 2 – Technické a provozní standardy IDS JMK – Znojmo. *Profily PROEBIZ* [online]. 2022 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://profily.proebiz.com/tender/2736/attachments/download/18695>
- (18) Seznam-autobusů.cz. Autobusy Karlovy Vary. *Seznam-autobusů* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/seznam?operatorName=Autobusy+Karlovy+Vary&pozn=MHD+Znojmo&evn=>
- (19) KRUTIŠ, D. Znojemský deník. *Deník* [online]. 2016 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://znojemsky.denik.cz/zpravy_region/cinova-hora-zahradkarska-kolonie-se-meni-na-misto-bydleni-rekreacni-20160222.html
- (20) KORDIS JMK. Jízdní řády. *IDS JMK* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/timetables/links>
- (21) Fotodoprava. Znojmo - Fotogalerie 2. *Fotodoprava* [online]. 2009 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: http://www.fotodoprava.com/znojmo_foto2.htm
- (22) KORDIS JMK. Historické plány linek. *IDS JMK* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/plans/historic-plans>
- (23) KORDIS JMK a Wayback Machine. Ceník IDS JMK od 1. 4. 2009. *IDS JMK (archivní verze webu)* [online]. 2009 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20110902160751/http://www.idsjmk.cz/cenik/Cenik.pdf>
- (24) KORDIS JMK. Ceník IDS JMK od 1. 7. 2022. *IDS JMK* [online]. 2022 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/cenik/220701/Cenik.pdf>
- (25) KORDIS JMK. Ceník IDS JMK od 1. 3. 2023. *IDS JMK* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/cenik/230301/Cenik.pdf>
- (26) KORDIS JMK. Mapa IDS JMK. *IDS JMK* [online]. 2023 [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://mapa.idsjmk.cz>

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A – Plán sítě linek ve Znojmě do konce roku 2022	56
PŘÍLOHA B – Linky obsluhující městské části do konce roku 2022	57
PŘÍLOHA C – Změny jízdného od 1. 1. 2012.....	58
PŘÍLOHA D – Plánky tras linek 806 a 807	59
PŘÍLOHA E – Ceny jízdného na MHD od 1. 3. 2023	60
PŘÍLOHA F – Služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408.....	61
PŘÍLOHA G – Víkendová obslužnost Mramotic a Kasáren	62

PŘÍLOHA B – Linky obsluhující městské části do konce roku 2022

V tab. 6 jsou uvedeny jednotlivé městské části Znojma a linky, kterými byly do konce roku 2022 obsluhovány.

Tab. 6 Linky obsluhující městské části do konce roku 2022

Městská část	Obslužnost	
	MHD	Regionální linky
Mramotice	805 808 (pouze 2 spoje za týden)	815
Kasárna	805 (pouze v pracovní dny) 808 (pouze 2 spoje za týden)	815
Přímětice	804 805 808 (pouze 1 spoj denně)	811 (pouze 1 spoj denně) 814
Hradiště	801	817
Konice	809 (pouze 1 spoj denně)	818
Popice	809 (pouze 1 spoj denně)	818
Oblekovice	802 804 805	—
Načeratice	—	820
Derflice	—	820

Zdroj: autor za využití (15)

PŘÍLOHA C – Změny jízdného od 1. 1. 2012

V tab. 7 jsou uvedeny změny jednorázového jízdného na MHD od 1. 1. 2012, v tab. 8 pak změny předplatního jízdného.

Tab. 7 Změny jednorázového jízdného od 1. 1. 2012

Změny jednorázového jízdného		
Typ jízdného	Před zdražením	Po zdražení
Základní hotově	10 Kč	12 Kč
Zlevněné hotově	5 Kč	6 Kč
Základní čipovou kartou	8 Kč	10 Kč
Zlevněné čipovou kartou	4 Kč	5 Kč

Zdroje: autor za využití (23) a (24)

Tab. 8 Změny předplatního jízdného od 1. 1. 2012

Změny předplatního jízdného		
Typ jízdného	Před zdražením	Po zdražení
Základní měsíční	240 Kč	280 Kč
Základní čtvrtletní	600 Kč	720 Kč
Základní roční	—	2 500 Kč
Zlevněné měsíční	120 Kč	140 Kč
Zlevněné čtvrtletní	300 Kč	360 Kč
Zlevněné roční	—	1 250 Kč

Zdroje: autor za využití (23) a (24)

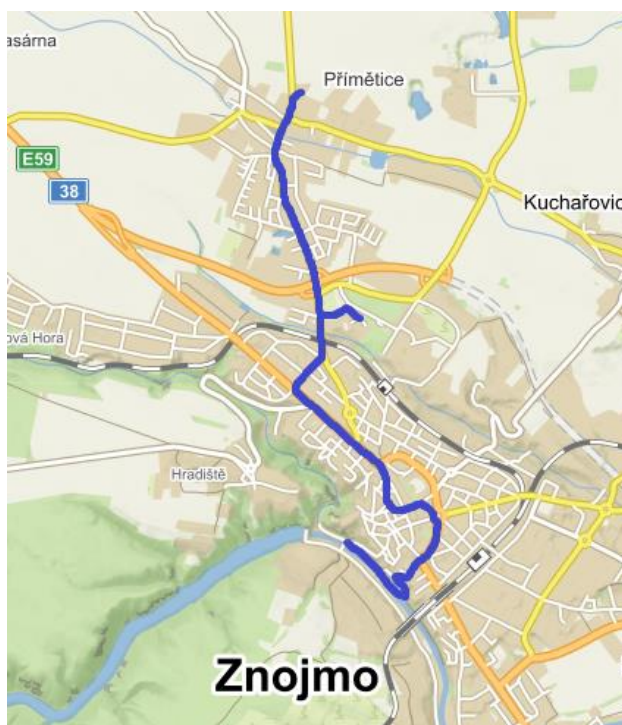
PŘÍLOHA D – Plánky tras linek 806 a 807

Na obr. 7 a obr. 8 jsou plánky tras nových linek 806 a 807.



Obr. 7 Plánek trasy linky 806 (Cínová hora – Vančurova)

Zdroj: autor za využití (4)



Obr. 8 Plánek trasy linky 807 (Přímětice – Koželužská)

Zdroj: autor za využití (4)

PŘÍLOHA E – Ceny jízdného na MHD od 1. 3. 2023

V tab. 9 až 12 jsou uvedeny ceny jízdného na MHD Znojmo od 1. března 2023.

Tab. 9 Ceny jízdného na validátoru

Ceny jízdného na validátoru					
Jízdenka	Předvolení	Časová platnost	Přestupní platnost	Cena	
				Základní	Zlevněná
1 úsek nepřestupní	bez předvolení	—	nepřestupní	12 Kč	6 Kč
1 úsek přestupní	bez předvolení	30 min	přestupní	16 Kč	8 Kč
denní strop	bez předvolení	—	—	40 Kč	20 Kč
1 úsek nepřestupní	s předvolením	—	nepřestupní	12 Kč	6 Kč
1 úsek přestupní	s předvolením	40 min	přestupní	16 Kč	8 Kč

Zdroj: autor za využití (25)

Tab. 10 Ceny jízdného v mobilní aplikaci Poseidon

Ceny jízdného v mobilní aplikaci Poseidon				
Jízdenka	Časová platnost	Přestupní platnost	Cena	
			Základní	Zlevněná
1 úsek nepřestupní	60 min	nepřestupní	11,00 Kč	5,50 Kč
1 úsek přestupní	40 min	přestupní	16,00 Kč	8,00 Kč

Zdroj: autor za využití (25)

Tab. 11 Ceny jízdného u řidiče

Ceny jízdného u řidiče				
Jízdenka	Časová platnost	Přestupní platnost	Cena	
			Základní	Zlevněná
1 úsek nepřestupní – kartou	—	nepřestupní	12 Kč	6 Kč
1 úsek nepřestupní – hotově	—	nepřestupní	20 Kč	10 Kč
2 zóny/10 minut	10 min	přestupní	20 Kč	10 Kč
2 zóny/60 minut	60 min	přestupní	25 Kč	12 Kč

Zdroj: autor za využití (25)

Tab. 12 Ceny předplatního jízdného

Ceny předplatního jízdného						
Forma	Základní			Zlevněná		
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční
Elektronická:	330 Kč	860 Kč	2 950 Kč	165 Kč	430 Kč	1 475 Kč
Papírová:	360 Kč	950 Kč	3 250 Kč	180 Kč	475 Kč	1 625 Kč

Zdroj: autor za využití (25)

PŘÍLOHA F – Služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408

V tab. 13 je k dispozici služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408, který odpoledne v pracovní dny zajišťuje většinu spojů linky 802.

Tab. 13 Služební jízdní řád odpolední části kurzu 80408

Linka	Spoj	Odjezd	Odkud	Příjezd	Kam	Jízda	Pauza
802	34	13:16	Nesachleby	13:45	Nemocnice	0:29	0:41
802	27	14:26	Nemocnice	14:53	Nesachleby	0:27	0:03
802	40	14:56	Nesachleby	15:25	Nemocnice	0:29	0:01
802	31	15:26	Nemocnice	15:53	Nesachleby	0:27	0:03
802	44	15:56	Nesachleby	16:25	Nemocnice	0:29	0:21
802	37	16:46	Nemocnice	17:13	Nesachleby	0:27	0:03
802	50	17:16	Nesachleby	17:45	Nemocnice	0:29	0:01
802	39	17:46	Nemocnice	18:13	Nesachleby	0:27	0:03
802	52	18:16	Nesachleby	18:45	Nemocnice	0:29	0:01
802	41	18:46	Nemocnice	19:13	Nesachleby	0:27	0:03
802	54	19:16	Nesachleby	19:39	Jubilejní park	0:23	0:11
802	43	19:50	Jubilejní park	20:13	Nesachleby	0:23	0:03
802	56	20:16	Nesachleby	20:39	Jubilejní park	0:23	0:11
802	45	20:50	Jubilejní park	21:13	Nesachleby	0:23	0:03
802	58	21:16	Nesachleby	21:34	Žel. st.	0:18	1:23
802	47	22:57	Žel. st.	23:13	Nesachleby	0:16	—

Zdroj: autor za využití (26)

PŘÍLOHA G – Víkendová obslužnost Mramotic a Kasáren

V tab. 14 a tab. 15 se nacházejí současná (duben 2023) víkendová spojení ze Znojma do Kasáren a Mramotic a zpět. V tab. 16 a tab. 17 jsou navrhované změny (úpravy, přidané spoje) – ty jsou v tabulkách podbarveny zeleně.

Tab. 14 Dosavadní víkendová spojení Znojmo – Kasárna – Mramotice

Stávající stav – lichý směr					
Zastávka	Linka (spoj)				
	815 (303)	815 (411)	815 (413)	815 (401)	815 (315)
	⑥†	⑥†	⑥†	⑥†	⑥†
Znojmo,,aut.nádr.	6:10	9:00	11:00	15:00	19:00
Znojmo,Přímětice,hřbitov	<	<	<	<	<
Znojmo,Kasárna	6:22	9:12	11:12	15:12	19:12
Znojmo,Mramotice,rozc.0.8	6:24	9:14	<	<	<
Znojmo,Mramotice,u čekárny	<	<	11:14	15:14	19:14
Znojmo,Mramotice,u školky	<	<	11:15	15:15	19:15
Blanné	6:41	9:31	11:51	15:51	19:51

Zdroj: autor na základě (20)

Tab. 15 Dosavadní víkendová spojení Mramotice – Kasárna – Znojmo

Stávající stav – sudý směr					
Zastávka	Linka (spoj)				
	815 (304)	815 (412)	815 (414)	815 (402)	815 (316)
	⑥†	⑥†	⑥†	⑥†	⑥†
Blanné	6:43	10:13	11:53	15:53	19:53
Znojmo,Mramotice,u školky	7:18	<	12:28	16:28	<
Znojmo,Mramotice,u čekárny	7:19	<	12:29	16:29	<
Znojmo,Mramotice,rozc.0.8	<	10:29	<	<	20:09
Znojmo,Kasárna	7:21	10:31	12:31	16:31	20:11
Znojmo,Přímětice,hřbitov	<	<	<	<	<
Znojmo,,aut.nádr.	7:33	10:43	12:43	16:43	20:23

Zdroj: autor na základě (20)

Tab. 16 Navrhované úpravy víkendových spojení Znojmo – Kasárna – Mramotice

Navrhovaný stav – lichý směr							
Zastávka	Linka (spoj)						
	815 (303)	815 (411)	815 (413)	804 (329)	815 (401)	804 (345)	815 (315)
	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†
Znojmo,,aut.nádr.	6:10	9:00	11:00	13:06	15:00	17:06	19:00
Znojmo,Přímětice,hřbitov	<	<	<	13:18	<	17:18	<
Znojmo,Kasárna	6:22	9:12	11:12	13:25	15:12	17:25	19:12
Znojmo,Mramotice,rozc.0.8	<	<	<	<	<	<	<
Znojmo,Mramotice,u čekárny	6:24	9:14	11:14	13:27	15:14	17:27	19:14
Znojmo,Mramotice,u školky	<	<	11:15		15:15		19:15
Blanné	6:43	9:33	11:51		15:51		19:51

Zdroj: autor na základě (20)

Tab. 17 Navrhované úpravy víkendových spojení Mramotice (– Kasárna) – Znojmo

Navrhovaný – sudý směr							
Zastávka	Linka (spoj)						
	815 (304)	815 (412)	815 (414)	804 (332)	815 (402)	804 (348)	815 (316)
	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†	Ⓢ†
Blanné	6:43	10:13	11:53		15:53		19:53
Znojmo,Mramotice,u školky	7:18	<	12:28		16:28		<
Znojmo,Mramotice,u čekárny	7:19	10:31	12:29	13:27	16:29	17:29	20:11
Znojmo,Mramotice,rozc.0.8	<	<	<	<	<	<	<
Znojmo,Kasárna	7:21	10:33	12:31	<	16:31	<	20:13
Znojmo,Přímětice,hřbitov	<	<	<	13:37	<	17:39	<
Znojmo,,aut.nádr.	7:33	10:45	12:43	13:54	16:43	17:52	20:25

Zdroj: autor na základě (20)

Vysvětlivky značek:

Ⓢ – spoj jede v sobotu

† – spoj jede v neděli a ve státem uznané svátky

< – spoj jede po jiné trase