

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč k IDS  
Jihomoravského kraje

Tomáš Kříž

Bakalářská práce

2018

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš Kříž**  
Osobní číslo: **D15024**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu  
Třebíč k IDS Jihomoravského kraje**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Teoretická a metodologická východiska problematiky tarifní integrace v rámci IDS
2. Analýza současného stavu tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč
3. Návrh na změnu současného stavu tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč a jeho zhodnocení

Závěr

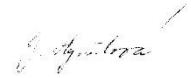
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí/ho práce**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Monika Skalská, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. října 2017**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **25. května 2018**

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

L.S.

  
doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 16. dubna 2018

Prohlašuji:

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

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

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. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 23. 5. 2018

Tomáš Kříž

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Monice Skalské, Ph.D., za věnovaný čas, vstřícný přístup a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá tarifní integrací veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč. V první části jsou sumarizována teoretická východiska práce. Ve druhé části je provedena analýza stávajícího stavu veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč spolu s charakteristikou území a charakteristikou vybraných integrovaných dopravních systémů. Ve třetí části je zpracován a zhodnocen návrh, který by měl přispět ke zlepšení stávajícího stavu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

integrovaný dopravní systém, tarifní integrace, okres Třebíč, kraj Vysočina, IDS JMK

## **TITLE**

The tariff integration of the public transport in the Třebíč district's territory into the South Moravian Integrated Public Transport System

## **ANNOTATION**

This bachelor thesis explores the tariff integration of the public transport in the territory of the Třebíč district. The first part clarifies the theoretical basis of the thesis. The second part analysis the current state of the public transport in the Třebíč district, including the characteristics of its territory and characteristics of selected integrated public transport systems. In accordance to the analysis, the third part elaborates the concept which should improve current state and is also evaluated.

## **KEYWORDS**

integrated public transport system, tariff integration, Třebíč district, Vysočina region, IDS JMK

# OBSAH

ÚVOD.....	9
1 TEORETICKÁ A METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA PROBLEMATIKY TARIFNÍ INTEGRACE V RÁMCI IDS.....	10
1.1 Veřejná hromadná doprava a veřejný zájem.....	10
1.1.1 Veřejná hromadná doprava.....	11
1.1.2 Veřejný zájem v dopravě a dopravní obslužnost.....	12
1.2 Integrace veřejné hromadné dopravy.....	13
1.2.1 Integrovaný dopravní systém.....	14
1.2.2 Tarifní integrace.....	15
1.3 Tarif.....	16
1.3.1 Tvorba tarifu.....	17
1.3.2 Tarifní politika.....	19
1.4 Tarifní schémata.....	20
1.4.1 Zónový tarif.....	20
1.4.2 Pásmový tarif.....	21
1.4.3 Plošný tarif.....	23
1.4.4 Kilometrický tarif.....	23
1.4.5 Relační tarif.....	24
1.5 Metody využití pro zpracování práce.....	24
1.5.1 Logické metody.....	24
1.5.2 Expertní rozhovor.....	25
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU TARIFNÍ INTEGRACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OKRESU TŘEBÍČ.....	26
2.1 Charakteristika území.....	26
2.1.1 Kraj Vysočina.....	26
2.1.2 Okres Třebíč.....	27
2.1.3 Jihomoravský kraj.....	28
2.2 Dopravní módy, spádovost a současné vedení linek veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč.....	29
2.2.1 Autobusová doprava.....	29
2.2.2 Železniční doprava.....	31
2.2.3 Individuální automobilová doprava.....	33

2.3	Současný stav tarifní integrace na území okresu Třebíč .....	33
2.3.1	Doprovci .....	33
2.3.2	Jízdné a tarify .....	34
2.3.3	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje .....	35
2.3.4	IREDO .....	37
2.3.5	PID A IDSK .....	37
2.3.6	Veřejná doprava Vysočiny .....	38
2.4	Shrnutí a možné alternativy .....	39
3	NÁVRH NA ZMĚNU SOUČASNÉHO STAVU TARIFNÍ INTEGRACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OKRESU TŘEBÍČ A JEHO ZHODNOCENÍ .....	42
3.1	Rozčlenění území okresu Třebíč na jednotlivé zóny .....	42
3.1.1	Změny u stávajících zón nacházejících se v IDS JMK v rámci okresu Třebíč .....	46
3.1.2	Charakteristika zóny 486.....	47
3.2	Změna tarifu .....	47
3.3	Změna odbavovacího systému .....	48
3.4	Odhad nákladů na rozšíření IDS JMK na území okresu Třebíč.....	48
3.5	Zhodnocení návrhu.....	49
3.5.1	Přínosy návrhu .....	49
3.5.2	Slabé stránky návrhu .....	51
3.5.3	Příležitosti návrhu .....	52
3.5.4	Hrozby vycházející z návrhu.....	52
3.5.5	Celkové zhodnocení .....	53
	ZÁVĚR .....	54
	POUŽITÁ LITERATURA.....	56
	SEZNAM TABULEK.....	62
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	63
	SEZNAM ZKRATEK.....	64
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65

# ÚVOD

V dnešní době je možné se na mnoha místech setkat s dopravními kongescemi, které působí značné potíže v plynulosti dopravy. Dalším problémem, který trápí mnohá místa, je také znečištění ovzduší. Oba tyto problémy mají jednoho společného činitele, kterým je individuální automobilová doprava.

Ke snížení podílu individuální automobilové dopravy a posílení významu veřejné hromadné dopravy je nutné vytvoření uživatelsky přátelského systému, který nabídne cestujícím vhodnou a výhodnou alternativu k automobilové dopravě.

Takovou alternativou jsou integrované dopravní systémy (dále jen IDS). IDS fungují na území České republiky již řadu let. Mezi cestujícím si až na jisté výjimky získaly oblibu, která je zapříčiněna jejich přehledností, příznivými cenami a nabídkou kvalitních spojení při používání taktových jízdních řádů. IDS nepřináší přínosy jenom na stranu cestujících, ale také objednatelů, kterými jsou jednotlivé kraje či města, uvádí Drdla (2014). Doplňuje, že přínosem pro objednatele může být zavedení jediného koordinátora veřejné dopravy, který zajistí například omezení souběhů spojů a tím dojde k úspoře finančních prostředků. V současné době funguje v určitých fázích rozvoje IDS v každém kraji České republiky s výjimkou kraje Vysočina.

Kraj Vysočina v dnešní době nemá jasnou koncepci veřejné hromadné dopravy a je tedy nutné se v tomto regionu zaměřit na podporu veřejné hromadné dopravy. Okres Třebíč je jedním z pěti okresů kraje Vysočina a sousedí s Jihomoravským krajem, k němuž existují silné přepravní vazby. Nabízí se tedy možnost připojení tohoto okresu k IDS Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK), který je navíc považován za velmi úspěšný.

IDS JMK je považován za nejlepší IDS v České republice a je často uváděn jako příklad správné dopravní integrace, uvádějí Široký et al. (2014). IDS JMK přesahuje na území kraje Vysočina sedmnácti zónami, z čehož jedenáct se nachází již dnes na území okresu Třebíč.

Cílem této bakalářské práce je pomocí analýzy kraje Vysočina, zejména okresu Třebíč, a Jihomoravského kraje a jejich vzájemných přepravních vazeb navrhnout a zhodnotit nový přístup k tarifní integraci s možností připojení území okresu Třebíč k IDS JMK. Návrh by měl být takový, aby cestujícím přinesl atraktivní nabídku a přispěl k dlouhodobému cíli, kterým je snížení intenzity individuální automobilové dopravy, zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy a napomohl udržitelnému rozvoji území.

# 1 TEORETICKÁ A METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA PROBLEMATIKY TARIFNÍ INTEGRACE V RÁMCI IDS

Tarifní integrace jakožto výsledek procesu, se kterým je možné se dnes setkat v hojné míře, je souhrnem činností mnoha různorodých odvětví. Na tom, aby tarifní integrace měla kýžený efekt, se musí podílet experti nejenom z oblasti dopravy, ale také veřejné správy, protože jsou využívány veřejné rozpočty, ale také v neposlední řadě je důležitá politická vůle, jelikož tarifní integrace se odehrává ve veřejném zájmu, a to většinou na území jednotlivých krajů.

Široký et al. (2014) říká, že IDS pomáhají vracet cestující zpátky do veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, která má významné negativní vlivy nejen na životní prostředí.

Veřejná osobní doprava má být koncipována tak, aby mohla sloužit cestujícím, což ne vždy jde ruku v ruce s tržní ekonomikou, a proto jsou nutné zásahy veřejného sektoru, ač se jim snažíme v dnešní době co nejvíce vyhýbat a nechat fungovat tržní ekonomiku. Proto je také nutné si vymezit pojmy jako je veřejný zájem či dopravní obslužnost a vhodně je začlenit do tržního prostředí.

Pro správné pochopení tarifní integrace je nutné vysvětlení základních pojmů, postupů, kterými je třeba se řídit. Dále je také nutné popsat metody, které určí, odkud a jak správně čerpat informace.

## 1.1 Veřejná hromadná doprava a veřejný zájem

Veřejná hromadná doprava může být prostředkem k zajištění dopravní obslužnosti, která je ve veřejném zájmu. Dopravní obslužnost upravuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (Česko, 2010). Adamec et al. (2008) uvádějí, že každá činnost, včetně dopravy, nese s sebou sociální aspekty. Autoři dále uvádějí, že doprava může být spojnicí mezi některými kulturními či společenskými skupinami, ovšem za nejdůležitější aspekt považuje zajištění rovného přístupu pro všechny skupiny obyvatel.

Prostředkem pro dosažení rovného přístupu k dopravě může být dopravní politika státu či kraje, která klade důraz na zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu. Řezníček a Dvořák (2004) doplňují, že případné bariéry v omezení cestování by mohly způsobit, že by člověk svůj záměr cestovat neuskutečnil v jím očekávané kvalitě nebo by ho neuskutečnil vůbec. Proto autoři dodávají, že je nutné, aby nabízená doprava občanům byla dostatečná a patřičně dostupná.

V platných zákonech České republiky nelze nalézt definici veřejného zájmu. Podle nálezu Nejvyššího správního soudu (NSS, 2013) však: „*Veřejný zájem musí být výslovně formulován ve vztahu ke konkrétní posuzované záležitosti a musí být přesvědčivě odlišen od zájmu soukromého.*“

### **1.1.1 Veřejná hromadná doprava**

Podle Zeleného (2007) slouží veřejná doprava k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek. Široký et al. (2014) definují veřejnou hromadnou dopravu jako službu ve veřejném zájmu a podotýkají důležitost zajištění jejího rozvoje. Hanuš (1980) za hlavní rysy veřejné hromadné dopravy považuje místní a časové soustředění zdrojů a cílů cest, velkou kapacitu dopravních prostředků, provoz podle jízdních řádů, dané tarify či stanovené jízdní trasy.

Široký et al. (2014) dodávají, že je třeba zajišťovat preferenci a segregaci veřejné hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou. Autoři dále zmiňují, že mezi hlavní trend kvalitní veřejné hromadné dopravy patří tvorba a podpora IDS, u nichž je cílem spojit přednosti jednotlivých druhů dopravy a vytvořit komplexní systém veřejné dopravy.

Drdla (2014) zmiňuje členění veřejné hromadné dopravy na jednotlivé dopravní obory, kterými jsou:

- železniční – uplatnění na krátké i dlouhé vzdálenosti, rozlišení na příměstskou a dálkovou,
- hromadná silniční (autobusová) – přeprava menšího množství osob na krátké či střední vzdálenosti,
- letecká – menší přepravní proudy na dlouhé a velmi dlouhé vzdálenosti,
- vodní – použitelná pro krátké, střední i velké vzdálenosti, v našich podmínkách až na výjimky pouze rekreační,
- městská – hromadná přeprava osob v rámci ohraničeného sídla, využívání různých dopravních módů jako metro, tramvaje a jejich rychlodráhy, trolejbusy, autobusy či nekonvenční způsoby dopravy,
- ozubnicové a lanové dráhy – pro překonání větších výškových rozdílů,
- nekonvenční doprava – zvláštní druhy dopravy z pohledu dopravní cesty jako dráhy s magnetickým polštářem či kabinková doprava.

Opodstatněnost a perspektivu veřejné hromadné dopravy shrnují Široký et al. (2014, s.47): „*Postupné odstraňování nedostatků a posilování předností umožní úspory, a to nejen finanční. Postupná optimalizace a zvyšování jakosti může přispět ke zvýšení významu veřejné*

*hromadné dopravy osob a její posílení proti konkurenční individuální automobilové dopravě.“*

### **1.1.2 Veřejný zájem v dopravě a dopravní obslužnost**

Jak už bylo zmíněno výše, tak dopravní obslužnost určitého území je veřejným zájmem. Definovat konkrétně veřejný zájem je poměrně složité. V oblasti dopravy je možné za veřejný zájem považovat poskytování veřejných služeb, které je definováno v zákonu č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Zákon také definuje postup při poskytování veřejných služeb (Česko, 2010).

Do postupu při poskytování veřejných služeb podle Česko (2010) patří rozhodnutí objednatele, zda bude poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sám, nebo zda bude uzavírat smlouvy s dopravci, dále povinnosti dopravce, které musí nejpozději ke dni nabytí smlouvy splnit, či možnost objednatele stanovit přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality, než předkládá příloha příslušného zákona.

Dopravní obslužnost je definována jako: *„zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“* (Česko 2010). Česko (2010) definuje dopravní obslužnost státu, kraje a obce.

Damborský et al. (2014) doplňuje, že kraje stanovují samostatně na svém území rozsah dopravní obslužnosti, která je zpravidla zajišťována železniční veřejnou pravidelnou osobní dopravou a veřejnou silniční linkovou osobní dopravou. Obce mohou podle autora zajišťovat dopravní obslužnost svého území nad rámec rozsahu objednávky kraje. Autor dodává, že kraje jsou povinny zajistit dopravní plánování, jehož podrobnosti jsou stanoveny v Plánu dopravní obslužnosti pro jednotlivá území.

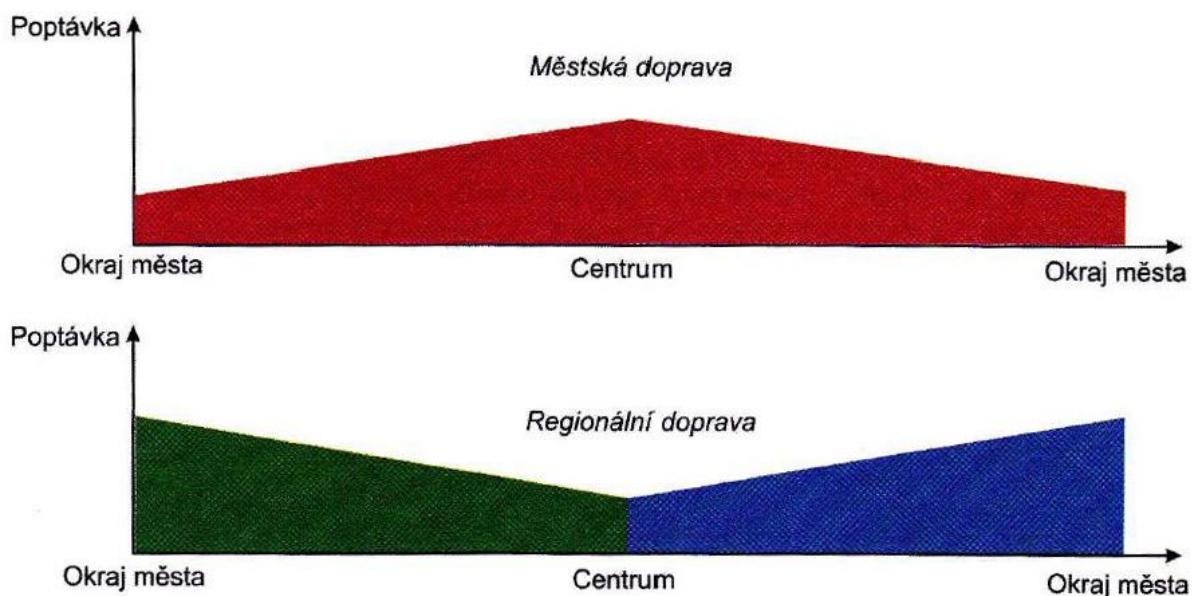
Podle Drdly (2014, s. 163) je *„cílem a funkcí systému dopravní obslužnosti, za níž kraje převzaly zodpovědnost, zabezpečit účelnou a hospodárnou dopravu, která uspokojí maximum přepravených osob obyvatel kraje při kontrolovaném využití přiměřených nákladů veřejných financí.“* Jako cíl dopravní obslužnosti Kleprlík (2011) uvádí podporu veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové. Autor také zmiňuje, že právě tento cíl je jedním z důvodů tvorby IDS.

## 1.2 Integrace veřejné hromadné dopravy

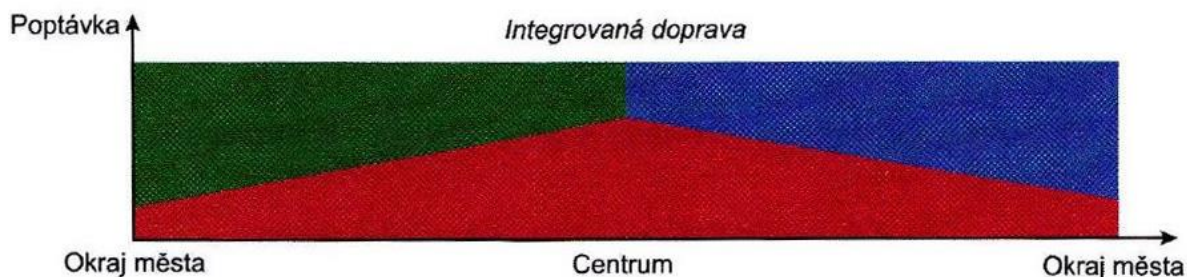
Integrací veřejné hromadné dopravy podle Jareše (2016) je možné rozumět spolupráci poskytovatelů veřejné hromadné dopravy ve prospěch cestujícího, jakožto zákazníka. Autor říká, že taková spolupráce znamená propojení různých druhů městské a regionální dopravy a poskytování jednotných služeb, ať už se jedná o tarifní či přepravní podmínky, jízdní řády, návaznosti nebo informovanost.

Obecně integraci definuje slovník cizích slov, kde podle Linharta et al. (2007) je integrace sjednocením či spojením ve vyšší celek či zapojením. Může být tedy usouzeno, že i obecná definice integrace je základem pro integraci v dopravě.

Výhodu integrace veřejné hromadné dopravy při kombinaci regionální a městské dopravy popisuje na obrázcích 1 a 2 Jareš (2016). Na obrázku 1 Jareš (2016) znázorňuje situaci před integrací, kdy je městská a regionální doprava oddělena. V rámci integrace může dojít k propojení městské a regionální dopravy (viz obrázek 2) a tím může vzniknout jedna diametrální linka. Tím je možné získat potenciální úspory a rozšířit nabídku spojů při stejných nákladech.



Obrázek 1 Poptávka městské linky a regionálních linek (Jareš, 2016)



Obrázek 2 Princip integrace – poptávka integrované linky (Jareš, 2016)

### 1.2.1 Integrovaný dopravní systém

IDS Drdla a Bulíček (2012) popisují jako efektivní způsob zajištění služeb veřejné dopravy. Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádí jako základ IDS mobilitu cestujících v rámci jednotného přepravního systému, v němž mají všechny činnosti jeden cíl, kterým je uspokojení potřeb cestujícího jako zákazníka. Autoři doplňují myšlenku, že pokud by do jakýchkoliv úvah nebyl zařazen cestující, tak takové úvahy ztrácejí smysl.

Zelený (2007) doplňuje důležitost ekonomických možností při vytváření integrovaného systému. Dále poukazuje, že právě IDS je jedním ze způsobů, jak zatraktivnit a zvýšit využívání veřejné hromadné dopravy s tím, že jeho cílem je nabídnout obyvatelstvu časově, geograficky a tarifně vhodnou a výhodnou alternativu k individuální automobilové dopravě. Jareš (2016, s.69) definuje IDS jako: „*systematické propojení a prosítování všech v dané oblasti dostupných linek a druhů městské a regionální dopravy v jeden systém.*“

Čuma et al. (2014) zmiňují základy IDS, kterými jsou koordinace tarifních zásad a dopravních opatření, začlenění jednotlivých druhů dopravy do systému či postupné zapojování územních celků. Autoři uvádí, že IDS by měl přinést plošnou obsluhu území, taktovou dopravu, jednotné jízdné nebo návaznosti spojů v přestupních uzlech.

Páteří IDS, jak zmiňuje Damborský et al. (2014), by měla být kolejová doprava, která má jednoznačné výhody, jakými jsou dostatečná kapacita, rychlost, menší energetická náročnost, nezávislost provozu na ostatních dopravních systémech, zejména na kongescích ve velkých městech a městských aglomeracích. Ježek (2010) na tuto myšlenku navazuje s tím, že na železnici jako páteřní systém by měly být navázány ostatní druhy dopravy, a to i individuální automobilová, například pomocí parkovišť systému Park & Ride.

Za základní principy IDS Široký et al. (2014) považují překonání bariéry administrativních hranic sídel a jednotnou a vzájemně koordinovanou nabídku všech dopravců v rámci daného IDS. Jako cíl autoři uvádějí zvýšení úrovně veřejné osobní hromadné dopravy, konkurenci individuální automobilové dopravě a získání nových

zákazníků – cestujících. Autoři dále zmiňují koncepci IDS, která by měla zajistit plošnou obsluhu daného území s kvalitním spojením uvnitř města a také s okolními oblastmi, přičemž se vytváří integrovaná soustava k udržení podílu veřejné hromadné dopravy na trhu.

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) říkají, že IDS tvoří tři návaznosti, a to časová, prostorová a tarifní. Časovou návaznost charakterizují jako časovou provázanost jednotlivých linek, ke které musí být přihlédnuto již při tvorbě jízdního řádu. O prostorové návaznosti hovoří autoři jako o minimalizaci přestupních vzdáleností, které se dá dosáhnout vytvořením vhodných přestupních uzlů. Tarifní návaznost je podle autorů dána jednotnými podmínkami, tedy jednotným tarifním systémem. Z těchto návazností vyplývají výhody, respektive přínosy pro cestující i organizátory veřejné dopravy.

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) mezi výhodami pro cestující zmiňují systémovou provázanost, jednotný tarifní, informační, prodejní a odbavovací systém a poté výhody pro organizátora, kterými je zvyšování hospodárnosti dopravy či homogenizace prostředí.

Další přínosy doplňuje Drdla (2014), a to pro objednatele dopravy, pro dopravní úřady a pro dopravce. Jako výhody pro objednatele autor zmiňuje vznik jediného subjektu (organizátora), který má na starost zajištění dopravní obslužnosti či komunikaci s obcemi a dopravci nebo například také rozvoj cestovního ruchu. Za přínosy IDS pro dopravní úřady považuje autor existenci odborné organizace (organizátora) či úsporu vlastních pracovních sil. A jako přínosy pro dopravce autor uvádí zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy či jistotu smluvního vztahu s objednateli.

### **1.2.2 Tarifní integrace**

Tarifní integraci považují Damborský et al. (2014) za nepostradatelnou součást IDS. Autoři poukazují na to, že tarifní integrace je natolik významný krok v rámci tvorby IDS, že některé IDS se vyznačují pouze takovýmto znakem integrace. Dále uvádí, že obecně lze za tarifní integraci považovat systém, kdy je možné využívat jeden tarif na více linkách a u více dopravců. Jareš (2016) tuto myšlenku rozvádí a říká, že integrovaný tarif umožňuje na jednu jízdenku libovolně přestupovat mezi spoji i linkami, druhy dopravy nebo dopravci provozujícími dané linky. Podle Jareše (2016, s. 104) je třeba při tvorbě návrhu integrovaného tarifu vzít v úvahu následující hlediska:

- *přestupnost (cesta na jednu jízdenku napříč všemi dopravci i druhy dopravy),*
- *konkurenceschopnost vůči IAD,*
- *jednoduchost a přehlednost pro cestující i pracovníky dopravce,*
- *spravedlnost cen pro cestující,*

- *zajištění požadovaného stupně krytí nákladů na dopravní obsluhu,*
- *nízké náklady na provoz tarifu a informování o něm.*

Zelený (2007, s. 266) upozorňuje, že je nutné brát v úvahu tzv. tarifní únosnost, kterou vysvětluje jako: „ochotu cestujících akceptovat příslušnou výši tarifu.“ Autor dále zmiňuje, že tarifní únosnost je určena dvěma faktory, kde jedním je cenová úroveň vůči individuální automobilové dopravě a druhým je sociální únosnost.

Kroky nutné pro takovou tarifní integraci, aby byla pro cestujícího srozumitelná a přátelská, zmiňuje Drdla (2014). Autor jmenuje rozčlenění území do zón, respektujících spádovost a zvyklosti, vytvoření jednotného tarifu s jednoduchým sortimentem dokladů a jejich vzájemné uznávání mezi dopravci a v neposlední řadě vytvoření odbavovacího a prodejního systému. Úrovně tarifní integrace veřejné hromadné dopravy popisuje Jareš (2016) v tabulce 1.

Tabulka 1 Integrace tarifu

<b>Integrace tarifu</b>	<b>Stupeň integrace</b>
Bez tarifní spolupráce	Bez integrace
Uznávání předplatních a jednodenních jízdenek	Nízký
Společný přestupní tarif, avšak s omezeními nebo výjimkami	Střední
Společný přestupní tarif pro všechny linky a druhy dopravy, včetně sjednocení slev	Vysoký

Zdroj: Jareš (2016, s. 105)

Takahashi (2014) uvádí, že všeobecně se za největší výhodu tarifní integrace považuje snížení transakčních nákladů.

Jako každá problematika nebo nově zaváděný systém, má i IDS nějaká negativa či přináší s sebou nějaké změny. Čuma et al. (2014) zmiňují, že nově zavedený IDS může přinést ztrátu přímého spojení, například z důvodu vytvoření jiného, výhodnějšího přestupního uzlu, nebo změnu navyklé polohy spoje či změnu druhu dopravy – IDS mají jako svou páteř kolejovou dopravu, na kterou nemusí být cestující zvyklí. Jak ale autoři dodávají, IDS celkově přináší pozitiva a zvyšují atraktivnost a konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy.

### 1.3 Tarif

S pojmem tarif je možné se setkat v mnoha oblastech. Gnap (1997) charakterizuje tarif jako souhrn tarifních podmínek a sazeb, které jsou závazné v daném druhu dopravy či

u daného dopravce, kde mohou sloužit pro stanovení ceny za přepravu. Podobně Kousal a Kováč (1982) zmiňují dvojitý význam tarifu. Jednak autoři hovoří o smyslu tarifu jako stanovení přepravních podmínek a jednak, v užším smyslu, jako základ pro stanovení sazeb, které mají přímý vliv na konečnou cenu přepravy.

Stejskal (2008) dodává, že vývoj tarifů má dlouhou historii, již od doby, kdy se doprava zboží stala samostatnou činností spojující výrobní závody s místy prodeje a následně pak s konečnými zákazníky. Autor také poukazuje na rozdílný přístup k formování tarifů v centrálně plánované ekonomice a v ekonomice tržní. Zmiňuje, že v České republice před rokem 1989 byly centrální vládou výrazně ovlivňovány tarify v nákladní dopravě, což mělo sloužit k minimalizaci přepravních nákladů a k podpoře environmentálně šetrných druhů dopravy. Dále dodává, že i dnes je tarifní politika ovlivňována vládami státu, prostřednictvím daných ministerstev, ovšem spíše v oblasti osobní dopravy, a to v rámci sociální politiky státu. Waters (1970) doplňuje myšlenku, že tarif může být důležitější informací než náklady na dopravu, protože na rozdíl od nákladů, tarif je nástrojem obchodní politiky.

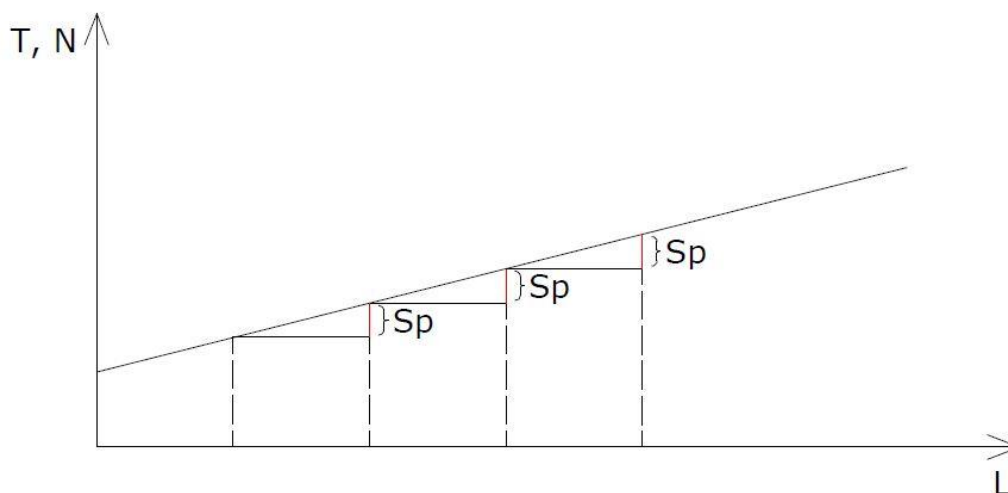
### 1.3.1 Tvorba tarifu

Stejskal (2008, s. 58) uvádí, že: „*tarify jsou formovány tarifní politikou.*“ Autor dále hovoří o tom, že tarify vycházejí z vlastních nákladů a sazby jsou diferencované podle toho, jaký je druh přepravovaného zboží, jaká je vzdálenost přepravy či podle využití kapacity přepravního prostředku. Autor také upozorňuje, že je důležité, aby tarify odpovídaly platným zákonům a mezinárodním ujednáním, a proto tvorba tarifů není libovolná – platí zásady equality, legality a publicity.

V kontextu zásady legality upravuje regulaci cen v České republice zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, kde o regulaci cen hovoří (Česko, 1991) takto: „*Regulací cen se rozumí stanovení cen, mezí, ve kterých mohou být sjednávány, usměrňování výše cen nebo i stanovení postupu při sjednávání, uplatňování a vyúčtování cen nemovitostí, jejich částí a služeb spojených s jejich užíváním cenovými orgány.*“ V rámci IDS je regulace uplatňována formou úředně stanovené ceny maximální. Jak uvádí Ministerstvo financí (2017), regulace cen v rámci České republiky musí být v souladu s právem Evropské unie.

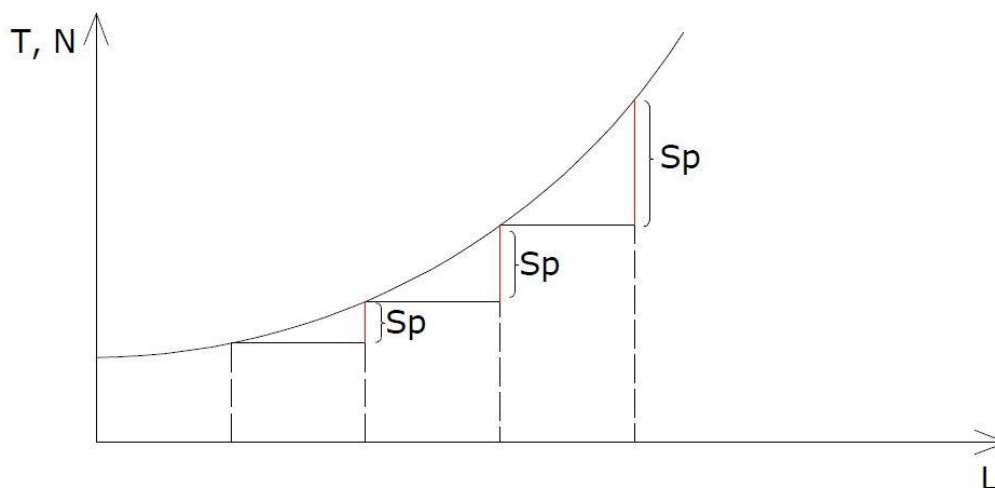
Chlaň a Eisenhammerová (2014) poukazují na vliv vlád na tvorbu tarifní politiky, který se většinou projevuje degressí přepravních sazeb na dlouhé vzdálenosti jako výrazem podpory okrajových území státu. Taková podpora může zvýšit kvalitu dopravní obslužnosti daného regionu, popřípadě zamezit ekonomickému poklesu v daných regionech a tím přispět k atraktivitě daných oblastí. Závislost výše ceny jízdného na vzdálenosti či jiných ukazatelích

je nazývána jako stupňovitost tarifu, uvádí Kejíková (2009). Autorka uvádí závislost lineárního, progresivního a degresivního charakteru, jako je znázorněno na obrázcích 3, 4 a 5. Vždy se jedná o závislost tržeb (T) či nákladů (N) a přepravní vzdálenosti (L). U každého typu stupňovitosti se liší výše sazebního přírůstku ( $Sp$ ).



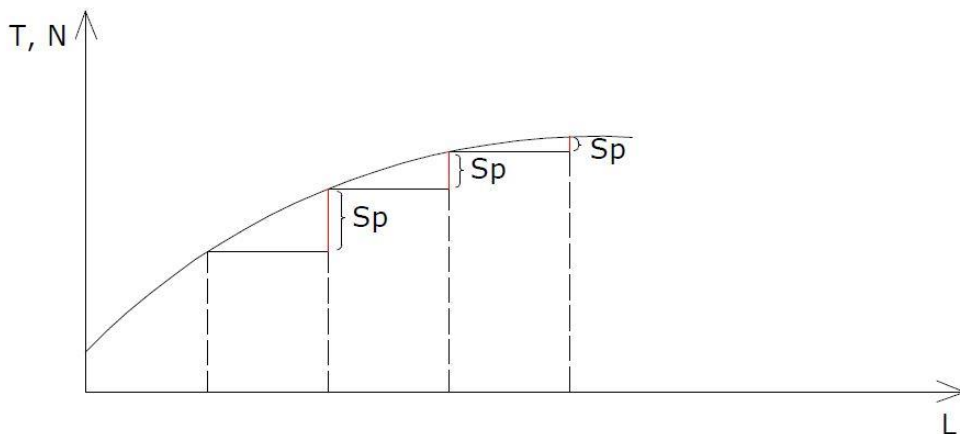
Obrázek 3 Lineární stupňovitost tarifu (Kejíková, 2009)

Jak dodává Kejíková (2009), tak lineární stupňovitost je charakteristická konstantním sazebním přírůstkem (obrázek 3), na rozdíl od progresivní stupňovitosti, kde sazební přírůstek se zvětšuje a cena za dopravu se zvyšuje nerovnoměrně (obrázek 4).



Obrázek 4 Progresivní stupňovitost tarifu (Kejíková, 2009)

U degresivní stupňovitosti tarifu Kejíková (2009) říká, že sazební přírůstek se snižuje, ale cena za přepravu se zvyšuje, méně však než při lineární či progresivní stupňovitosti (obrázek 5).



Obrázek 5 Degresivní stupňovitost tarifu (Kejíková, 2009)

### 1.3.2 Tarifní politika

Tarifní politiku, jako základní nástroj dopravní politiky uvádí Drahotský a Šaradín (2003), stejně jako Peltrám et al. (2003). Stejskal (2008, s. 59) definuje tarifní politiku takto: „Základním nástrojem dopravní politiky je tarifní politika, která v úzké součinnosti s nástroji státní finanční politiky se podílí na zabezpečení dělby přepravní práce mezi jednotlivými dopravními obory v zájmu minimalizace negativních vlivů dopravy na životní prostředí.“ Autor dále podotýká, že dnes uplatňované tarify jsou do jisté míry deformované zejména v osobní dopravě, a to sociální politikou státu. Žemlička a Mynářík (2008) ovšem dodávají, že doprava neplní pouze ekonomickou funkci, kdy se doprava významnou měrou podílí na tvorbě hrubého domácího produktu (HDP), ale také společenskou funkci. Mezi společenské funkce zařazují autoři také sociální funkci, kterou mohou právě ovlivnit rozhodnutí zástupců veřejného sektoru. Autoři zmiňují opatření státu v oblasti ekonomických nástrojů, kam může být zařazena také tarifní politika. Mezi nástroje podle nich mimo jiné patří:

- zajištění financování závazků veřejné služby v osobní dopravě z veřejných rozpočtů,
- optimalizace výše vynakládaných finančních prostředků do veřejné osobní dopravy,
- příspěvky na obnovu či modernizaci vozového parku u osobní dopravy všech módů provozovaných v rámci veřejné služby.

Další koncepce tarifní politiky doplňují Chlaň a Eisenhammerová (2014):

- z pohledu státu je nutné pomocí například daňové politiky upřednostňovat hromadnou dopravu oproti individuální automobilové dopravě, ovšem pouze za předpokladu harmonizace ekonomických podmínek,

- současný rozsah slev, které vychází ze sociální politiky státu, brání tržnímu chování, a proto je nutné tyto slevy nechat postavené na komerční bázi,
- slevy na komerční bázi zmiňované výše ovšem nesmí mít dumpingový charakter,
- je nutné tarify upravovat v závislosti na inflačním vývoji, a to zejména kvůli eliminaci cenových deformací,
- do budoucna promítat do tarifů externí náklady spojené s negativními účinky jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a tím i na kvalitu života obyvatel.

Výše zmíněnou koncepci tvorby ceny doplňuje Gnap (1997), když říká, že funkcí ceny za přepravu je zabezpečit dopravci úhradu nákladů a také přiměřený zisk.

Důležitost tarifní politiky pro jisté sociální skupiny, zejména nižší a střední třídu, potvrzují Serpa, Sánchez a Rondón (2015), když tvrdí, že výše cen za dopravu má zejména pro výše zmíněné sociální skupiny značný dopad do jejich rodinných měsíčních rozpočtů.

## 1.4 Tarifní schémata

Tarifní schéma či tarifní uspořádání charakterizuje Poliaková (2007) jako rozčlenění území podle typu zvoleného tarifu do jednotlivých územních částí tak, aby byly splněny určité cíle – optimální výška tržeb, finanční únosnost či spravedlnost systému pro cestující.

Volbu tarifního schématu popisuje Poliaková (2011) jako velmi důležitý krok v rámci integrace. Toto tvrzení podporuje i Zelený (2007), který považuje volbu prostorového upořádání za nejdůležitější krok v tvorbě tarifního systému IDS. Jako ve většině oblastí, tak i v oblasti tarifů a tarifních schémat existuje mnoho možností.

Tarifní integrace podle Poliakové (2007) spočívá v rozdělení území do tarifních zón nebo pásem, která by měla respektovat přirozenou spádovost a zvyklosti cestujících v daném regionu. Tuto myšlenku uvádí také Drdla (2014) a poukazuje na nutnost vytvoření odbavovacího a prodejního systému a jejich podporu jednotným informačním systémem.

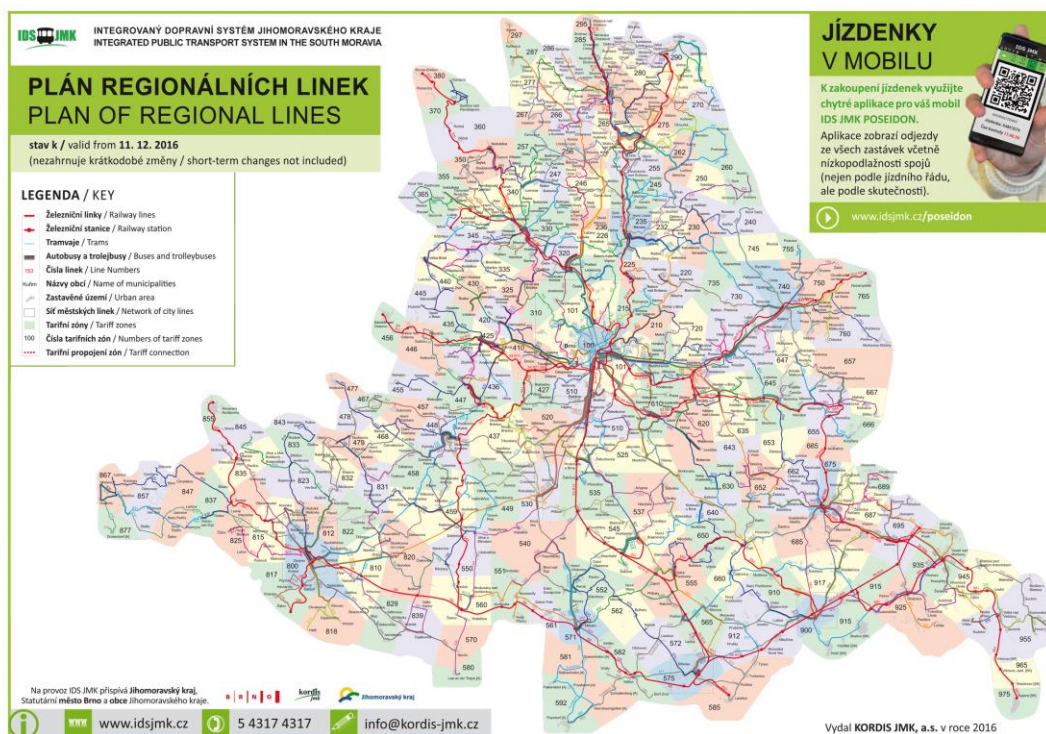
### 1.4.1 Zónový tarif

Tento tarif je zejména používán, jak uvádí Jareš (2016), v polycentrických a necentrických oblastech, což potvrzuje i Zelený (2007), který dodává, že je vhodný pro oblasti s různorodými přepravními vazbami. To znamená v takových oblastech, kde není pouze jedno spádové město, ale v rámci regionu je takových míst několik. Olivková (2006) dodává, že právě z tohoto důvodu není možné v takových oblastech použít pásmový tarif. Autorka dále zmiňuje, že rozdělení území je řešeno pomocí přirozeně malých regionů, jejichž centry jsou právě místní spádová města a tyto regiony jsou pak základem jednotlivých zón, ze

kterých se skládá celý IDS. Zmiňuje také, že tento systém bývá někdy přirovnáván k včelím plástvím. Autorka také udává, jaká by měla být velikost zón: „Velikost zón je doporučována podle zahraničních teorií v rozpětí 40 km<sup>2</sup> až 70 km<sup>2</sup>, v případě nutnosti lze tyto zóny přiměřeně zmenšit. Mezi zónami by ve velikosti neměly být velké rozdíly.“

Nevýhody zónového tarifu spatřuje Jareš (2016) při vyšším počtu zón, kdy se stává IDS méně přehledným a také považuje za nevýhodu větší cenové skoky při použití větších zón. Podobné nevýhody zmiňuje i Zelený (2007), který doplňuje, že počet zón v rámci jednoho systému může dosáhnout několika desítek.

Výhody tohoto tarifního uspořádání uvádí Olivková (2006), které je spatřuje v otevřenosti vůči sousedním regionům, dále ve srozumitelnosti systému či v respektování hranic měst a obcí. Koháni (2012) říká, že zónový tarif se nachází na pomezí mezi plošným a kilometrickým tarifem. Jako příklady integrovaných systémů, které využívají zónový tarif mohou být uvedeny Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) (IDS JMK, 2017a) – viz obrázek 6, Integrovaná regionální doprava (IREDO) (OREDO, 2017a) či Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS) (ODIS, 2017).



Obrázek 6 Zónový tarif IDS JMK (IDS JMK, 2017a)

### 1.4.2 Pásmový tarif

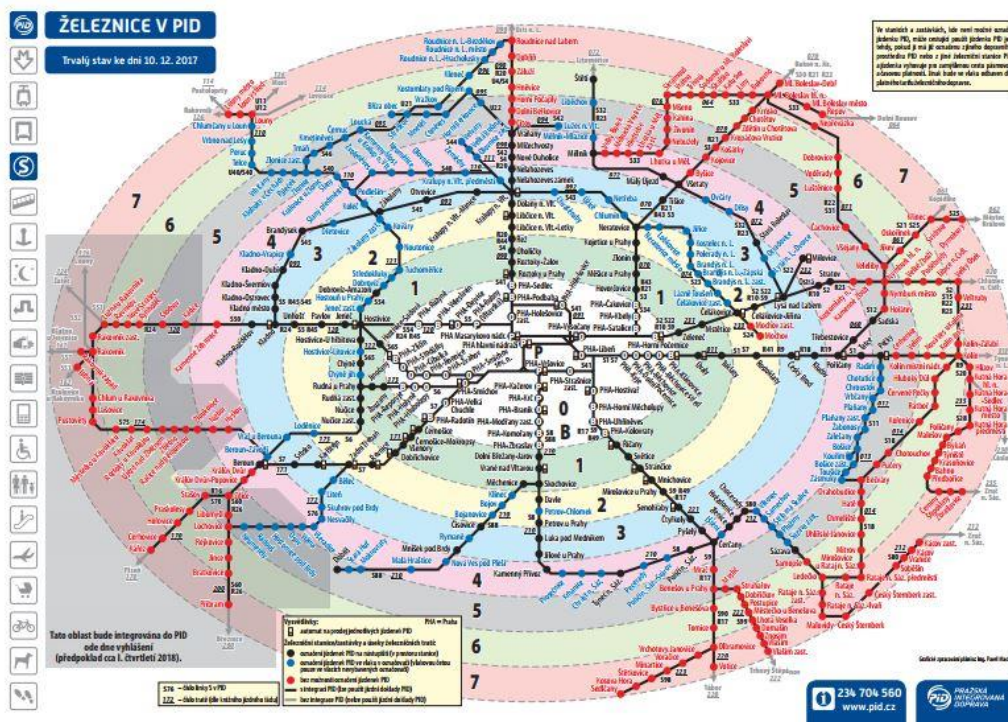
Olivková (2006) říká, že pásmový tarif se používá v oblastech s jedním naprosto dominantním centrem, kam většina cestujících dojíždí. Dále také uvádí, že v takovém případě

dominují cesty dostředné neboli radiální, a naopak cesty v jiných směrech neboli tangenciální jsou výrazně minoritní. Autorka se také zmiňuje o sestavování cen v takovém systému, kdy se ceny jízdného postupně zvyšují v závislosti na vzdálenosti od centra oblasti.

Za nevýhody Olivková (2006) považuje: „*Obtížné řešení tarifní problematiky v území, ve kterém dominantní vazba na jedno centrum ustupuje před dalšími přepravními vztahy v oblasti. Nejhorší jsou vazby tangenciální vedoucí v některém vnějším pásmu podél jeho hranic. V těchto případech pak se vnější pásma – mezikruží dále dělí na menší části, z čehož pak vzniká problém ve snaze zachovat tarif co nejpřehlednější a nejjednodušší pro cestujícího.*“

Některé výhody zmiňuje Jareš (2016), jako například jednoduchost systému či nízké náklady na techniku a informovanost.

Jako příklady pásmového tarifu v rámci České republiky uvádí Zelený (2007) Pražskou integrovanou dopravu (PID) (viz obrázek 7) či Integrovanou dopravu Plzeňska (IDP). Ze zahraničí doplňuje Jareš (2016) Mnichovskou integrovanou dopravu (Münchner Verkens- und Tarifverbund – MVV).



Obrázek 7 Pásmový tarif PID (PID, 2017)

### 1.4.3 Plošný tarif

Plošný tarif charakterizuje Koháni (2012) jako nejjednodušší typ tarifu, protože všechny cesty v souladu se zásadou egality v rámci systému stojí stejně, bez ohledu na ujetou vzdálenost.

Tento typ tarifu je obvykle používán, jak uvádí Matras a Kostelecký (2012), v systémech městské hromadné dopravy, a to z důvodu velmi složitých přepravních vztahů, které v rámci jednotlivých systémů městské hromadné dopravy nastávají. Za základní charakteristiku, stejně jako Koháni (2012), považují jednotnou výši úhrady bez ohledu na ujetou vzdálenost, čímž je zapříčiněna vysoká cena jednotlivých cest na úkor výhodných cen jízdenek pro delší časové období. Autoři dále zmiňují, že s velikostí města narůstají nároky na rozsah sítě městské hromadné dopravy, ale také provozní náklady a tyto faktory vedou k nutnosti zvyšovat cenu jízdného. Poté autoři uvádí způsoby, jak udržet alespoň do jisté míry stejné tarifní podmínky pro všechny obyvatele města, kterými mohou být:

- vysoká cena jízdného za jednotlivé jízdy vs. cenově výhodné předplatní jízdenky,
- omezená platnost jízdenek na jednotlivé jízdy – časové omezení, vzdálenostní omezení či omezený počet zastávek,
- zvláštní tarifní opatření pro městskou hromadnou dopravu za hranicemi města.

Plošný tarif není v rámci IDS používán, jelikož nevyhovuje základní koncepci IDS, uvádí Koháni (2012) i Matras a Kostelecký (2012).

### 1.4.4 Kilometrický tarif

Kilometrický nebo také liniový tarif charakterizují Matras a Kostelecký (2012) jako tarif, ve kterém je výše jízdného určována podle ujeté vzdálenosti cestujícím. Dále doplňují, že tento typ tarifu je používán ve veřejné linkové dopravě či železniční dopravě. Zdůrazňují také, že kilometrické vzdálenosti bývají sdruženy do pásem o velikosti 2 km až 10 km, čímž dochází ke zjednodušení celého systému i možných používaných typů jízdních dokladů. Koháni (2012) doplňuje, že toto tarifní schéma bývá označováno za spravedlivé.

Jak potvrzuje Drdla (2014), tak obecně jsou za nevýhody kilometrického tarifu považovány vysoká cena za jízdenky pro krátké přepravní vzdálenosti, neexistence přestupního tarifu či různé ceny za ujeté kilometry u jednotlivých dopravců. Také pro tyto důvody nebývá kilometrický tarif používán v rámci IDS. Kilometrický tarif je typický pro oblasti s nulovým či velmi nízkým stupněm integrace. Jako příklad lze uvést kraj Vysočina, až na okrajová území, která jsou součástí IDS sousedních krajů.

### **1.4.5 Relační tarif**

Matras a Kostelecký (2012) říkají, že relační tarif je založený na cenách, které jsou stanoveny mezi jednotlivými tarifními body.

Za výhody tohoto tarifu považují schopnost pružně reagovat na potřeby dopravní politiky objednatele. Jako příklad uvádějí možnost harmonizace tarifních podmínek různých druhů dopravy mezi společnými koncovými tarifními body a tím umožnit za stejných tarifních podmínek cestovat mezi danými jednotlivými body po různých trasách bez ohledu na skutečně projetou vzdálenost. Tuto výhodu potvrzuje i Jareš (2016), který zmiňuje v rámci relačního tarifu možnost libovolného stanovení ceny. Za další výhodu Matras a Kostelecký (2012) považují možnost preferovat určité přepravní směry nebo dopravní subsystémy.

Nevýhody spatřuje Jareš (2016) v složitosti systému pro cestující, či ve větší náročnosti přípravy systému a informovanosti. Jako příklad takového tarifního uspořádání uvádí Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL).

V praxi je však často možné se setkat se zónově-relačním tarifem, uvádí Jareš (2016). Tento tarif, jak už podle názvu vyplývá, kombinuje tarif zónový a relační, respektive částečně i kilometrický. Podstatou je vytvoření většího množství malých zón, které jsou tvořeny pouze jednou, popřípadě více malými obcemi. Mezi každými dvěma zónami je pevně stanovená cena. Jako příklad systému, kde se používá zónově-relační tarif, autor uvádí IREDO či Dopravu Ústeckého kraje (DÚK).

Dále je možné se setkat také například s kombinací zónového a časového tarifu, kdy jízdenka platí na určitý počet zón a zároveň má také svou časovou platnost. Poliaková (2007) říká, že časový tarif je v rámci IDS využíván nejméně a je právě nejčastěji uplatňován v kombinaci se zónovým či pásmovým tarifem. Jako příklad autorka uvádí systém PID.

## **1.5 Metody využité pro zpracování práce**

V následujícím oddílu budou popsány vybrané logické metody, které budou využity při zpracování práce. Dále bude také vysvětleno, jak správně a vhodně postupovat při expertním rozhovoru.

### **1.5.1 Logické metody**

Mezi základní logické metody je řazena indukce, dedukce, syntéza a analýza. Analýzu definují Janíček a Marek a kol. (2013) jako metodu, jejíž podstatou je rozkládání zkoumané oblasti na části. Slouková charakterizuje analýzu (2012) jako „*myšlenkové a metodické rozčlenění zkoumaného objektu na jednotlivé části, aspekty, roviny, vrstvy, vazby či úhly*

*pohledu.*“ Zmiňuje také, co je produktem analýzy – za něj považuje autorka popis skutečnosti.

Naopak syntéza je spojování informací v celek, jako uvádí Lorenc (2007). Janíček a Marek a kol. (2013) dodávají, že se mezi jednotlivými prvky vytvářejí vazby. Slouková (2012) doplňuje, že na rozdíl od analýzy, kde jsou informace konstatovány, syntéza se snaží o jejich pochopení.

Indukci charakterizuje Richterek (2008) jako postup od méně obecných informací k více obecným informacím. Janíček a Marek a kol. (2013, s. 94) indukci definují jako: *„úsudek směřující od zvláštního případu k obecné poučce.“* Lorenc (2007) zmiňuje, že pomocí indukce je možné dojít k jádru či podstatě zkoumaných záležitostí. Upozorňuje však na možné ovlivnění závěrů osobními postoji, což může vézt k omezení platnosti závěru.

Dedukce je opačná metoda, než indukce a znamená tedy postup od více obecných informací k méně obecným, konkrétnějším, informacím, říká Richterek (2008). Slouková (2012) dodává, že pro vytvoření správného a pravdivého závěru je nutné vycházet z pravdivých informací. Indukce a dedukce spolu souvisí, jsou opačnými jevy, kdy při použití indukce je možné dospět k obecným závěrům na základě konkrétních informací z praxe a při použití dedukce jsou ověřeny obecné informace pomocí jednotlivých informací z daného prostředí, shrnuje Lorenc (2007).

### **1.5.2 Expertní rozhovor**

Expertní rozhovor je možné definovat jako rozhovor dotazující se a dotazované osoby, kdy dotazovanou osobou je expert na nějakou oblast, uvádí Littig (2013). Autor se také zamýšlí nad tím, kdo je expertem. Uvádí, že je tak možné například nazvat osobu, která má „speciální znalosti“, které se váží k nějaké konkrétní činnosti. Za důležitý bod autor považuje to, že dotazujícího se člověka nezajímají osobní či jednotlivé zkušenosti a znalosti, ale pro použitelnost informací z rozhovoru je důležité, aby daný expert představoval názor celé organizace či instituce. Klettke (2014) s nadsázkou dodává, že nelze „vysávat“ informace z lidí bez přípravy na rozhovor. Tím autor klade důraz na jisté kroky, které je nutné v rámci přípravy i samotného rozhovoru učinit. Vyjmenovává například přípravu před rozhovorem, je nutné vědět, na co se ptát a co je cílem zjistit. Dále zmiňuje, že při komunikaci je na místě vše sdělovat jasně a stručně, či že je důležité před rozhovorem si danou problematiku do jisté míry nastudovat.

## **2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU TARIFNÍ INTEGRACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OKRESU TŘEBÍČ**

Veřejná hromadná doprava je předmětem veřejného zájmu a je zajišťována pomocí objednávkův krajů v souladu s plány dopravní obslužnosti daného území, jak bylo uvedeno již výše. Každý kraj zajišťuje dopravní obslužnost samostatně a v rámci krajů mají svá specifika jednotlivé okresy. Každý okres může mít jiné spádové město, či oblast, která se může nacházet i na území jiného kraje.

Pro analýzu současného stavu tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč je důležité charakterizovat okres Třebíč, stejně tak kraj Vysočina, pod který okres Třebíč spadá. Dále je nutné se zaměřit na současnou dopravní situaci v okrese Třebíč, a to nejen z pohledu veřejné hromadné dopravy, ale také individuální automobilové dopravy.

Analýza bude také zaměřena na sousední kraje a jejich IDS s přesahy do kraje Vysočina. Je nutné také charakterizovat Jihomoravský kraj, jakožto sousední kraj s druhým největším městem v České republice, které má velkou spádovou oblast s přesahy do sousedních krajů a také proto, že na území Jihomoravského kraje se podle Širokého et al. (2014) nachází nejpropracovanější IDS v České republice.

### **2.1 Charakteristika území**

Každá oblast má svá specifika, která se projevují také v dopravě. Vliv těchto specifíků je možné vidět již v definici základních principů IDS, kde Mojžíš, Graja a Vančura (2008) hovoří o principu systému, který byl měl být racionalizovaný a měl by vyhovovat požadovaným standardům, které zpravidla stanovují koordinátoři, kteří uplatňují znalosti zvyklostí daného regionu. O přepravních zvyklostech cestujících hovoří také Čuma et al. (2014), kteří zmiňují možnou změnu oproti zvyklostem při zavádění nového IDS. Charakteristika území bude popsána zejména z hlediska dopravního a geografického.

#### **2.1.1 Kraj Vysočina**

Kraj Vysočina se nachází v centrální části České republiky a sousedí se čtyřmi kraji – Jihomoravským, Pardubickým, Středočeským a Jihočeským, jak uvádí ČSÚ (2017a). Dále ČSÚ (2017a) uvádí jeho charakteristiky, kterými jsou členitost území, vyšší nadmořská výška a řídké osídlení, které díky své rozdrobenosti přispívá k vyliďňování menších obcí. Z hlediska počtu obyvatel se jedná o třetí nejmenší kraj a z hlediska rozlohy o pátý největší. Kraj je členěn na pět okresů – Jihlava, Třebíč, Pelhřimov, Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou.

Celkem se v kraji nachází 704 obcí, z nichž 34 má status města. Jak říkají Damborský et al. (2014), krajským městem je Jihlava, která ovšem nemá v kraji takový význam jako krajská města v ostatních krajích.

Podle ČSÚ (2017a) má silniční i železniční síť na území kraje Vysočina strategický význam z vnitrostátního i celoevropského pohledu. Krajem prochází nejstarší česká dálnice, dálnice D1, která spojuje Ostravu, Brno a Prahu (Damborský et al., 2014). MDČR (2016) a Damborský et al. (2014) uvádějí, že krajem prochází 12 železničních tratí o délce 624 kilometrů, z čehož tři tratě jsou elektrifikované a jedna je dvoukolejná. Kraj Vysočina (2016a) doplňuje ještě další trať, kterou je úzkorozchodná dráha z Jindřichova Hradce do Obrataně, na které je objednávaná regionální doprava a trať je ve vlastnictví Jindřichohradeckých místních drah (JHMD). Mezi významné železniční uzly patří Jihlava a Havlíčkův Brod. Kraj Vysočina je ovšem charakteristický také tím, že páteř dopravy tvoří železnice, jak uvádějí Damborský et al. (2014).

Krajem Vysočina prochází dvě rychlíkové linky objednávané Ministerstvem dopravy České republiky, a to linka R9 (Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava) a linka R11 (Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň), uvádí MDČR (2017a).

Městská hromadná doprava je provozována ve všech okresních městech a dále v Novém Městě na Moravě, Velkém Meziříčí a Bystřici nad Pernštejnem, uvádějí Damborský et al. (2014). Kraj Vysočina nemá v současné době žádný vlastní IDS, do kraje zasahují přesahy okolních IDS, jako například IDS JMK (IDS JMK, 2017a) či IREDO (OREDO, 2017a).

### **2.1.2 Okres Třebíč**

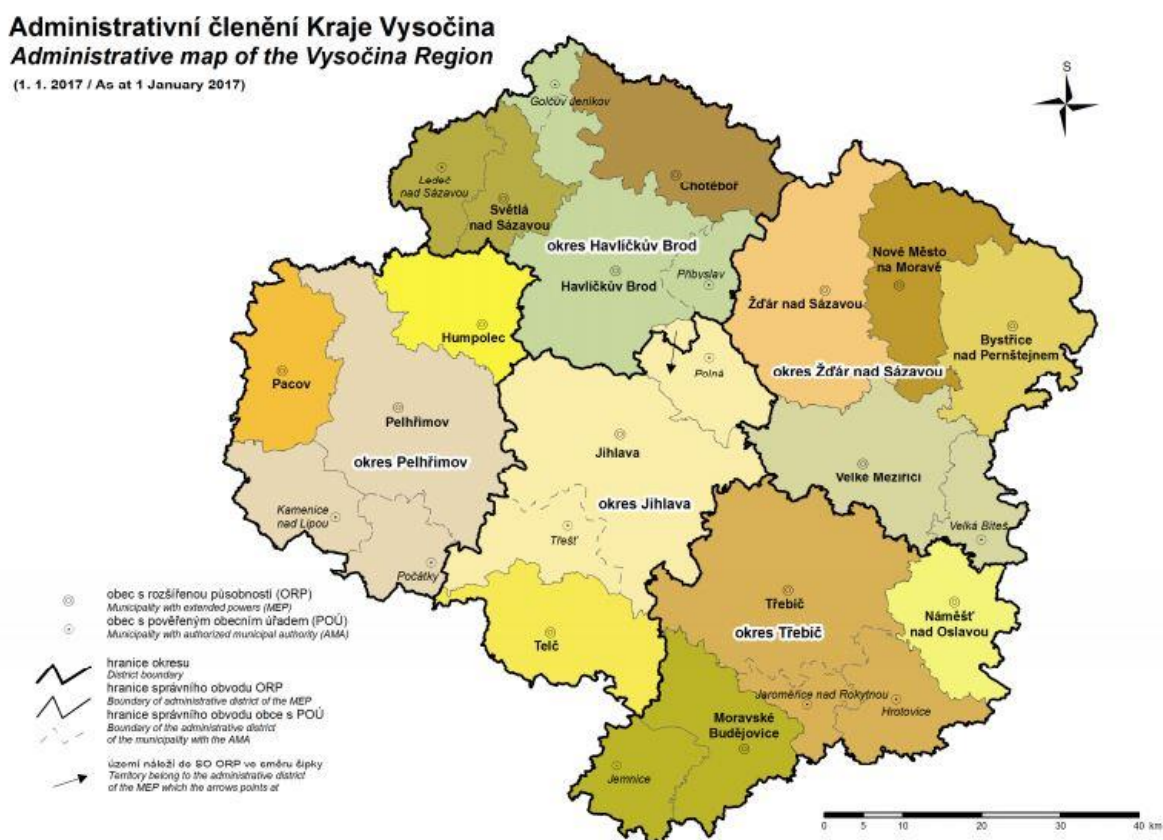
Okres Třebíč je jedním z pěti okresů kraje Vysočina. Nachází se v jihovýchodní části kraje a sousedí s okresy Žďár nad Sázavou a Jihlava a s Jihomoravským a Jihočeským krajem (viz obrázek 8). V okrese Třebíč se nachází 167 obcí, z nichž šest má statut města, uvádí ČSÚ (2017a). Majoritní podíl mají obce s méně než 200 obyvateli. Dále uvádí, že v okrese žije přibližně 111 tisíc obyvatel, čímž je okres Třebíč třetím nejlidnatějším okresem v kraji Vysočina.

Okresním městem je město Třebíč, ve kterém žije více než 42 tisíc obyvatel (ČSÚ, 2016). Dalšími městy v okrese Třebíč jsou podle ČSÚ (2017a) Jemnice, Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou, Hrotovice a Náměšť nad Oslavou.

Dopravní síť okresu tvoří podle ČSÚ (2013) čtyři jednokolejné neelektrifikované železniční tratě. Trať Jihlava – Brno s regionální i dálkovou dopravou, trať Okříšky –

Znojmo a Studenec – Křižanov s regionální dopravou a trať Moravské Budějovice – Jemnice se sezónním provozem. Silniční síť tvoří především silnice III. třídy.

Podle Damborského et al. (2014) je největší obrat cestujících v rámci kraje Vysočina v Jihlavě a Třebíči. Dále uvádějí, že největší podíl přepravených osob veřejnou hromadnou dopravou má právě okres Třebíč, kde veřejnou hromadnou dopravu využívá 36 % osob. Doplňují, že východní části kraje Vysočina mají spádovost do Brna, tedy do sousedního Jihomoravského kraje.



Obrázek 8 Členění kraje Vysočina (ČSÚ, 2017a)

### 2.1.3 Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj je do značné míry odlišný od kraje Vysočina. Podle ČSÚ (2017b) je Jihomoravský kraj rozlohou i počtem obyvatel čtvrtý největší v rámci České republiky. Kraj sousedí v rámci republiky s krajem Pardubickým, Olomouckým, Zlínským, Jihočeským a Vysočinou. Dále také se Slovenskem a Rakouskem. V Jihomoravském kraji se nachází druhé největší město České republiky Brno. Dalšími významnými městy jsou okresní města, například Břeclav, Hodonín či Vyškov. V kraji žije více než 1,1 milionu obyvatel, uvádí

ČSÚ (2017b). Dále doplňuje, že Jihomoravský kraj, je rozvinutější než kraj Vysočina, podílí se 10,8 % na tvorbě hrubého domácího produktu (HDP) České republiky.

Damborský et al. (2014) uvádějí, že Jihomoravský kraj má rozvinutou dálniční síť. MDČR (2016) doplňuje její délku, která činí 160 km. Také dodává, že délka železničních tratí v kraji je 783 km. Damborský et al. (2014) říkají, že krajem prochází I. a II. železniční tranzitní koridor. Dále uvádějí, že Brno je po Praze druhým nejrušnějším železničním uzlem v České republice, kterým prochází linky R i Ex objednávané Ministerstvem dopravy České republiky. Jako další významný železniční uzel jmenují Břeclav, kde se právě střetává I. a II. tranzitní železniční koridor a nachází se zde hraniční přechody na Slovensko a do Rakouska.

Autoři také udávají, že Jihomoravský kraj je charakteristický vysokým využíváním veřejné hromadné dopravy, kdy k dojíždění jí v roce 2011 používalo 49 % obyvatel, z čehož nejvíce v okresech Blansko a Břeclav. Dále doplňují přehled městské hromadné dopravy v kraji, která přepraví nejvíce cestujících, a to konkrétně tramvajová doprava v Brně. Další systémy městské hromadné dopravy se nachází v Adamově, Blansku, Břeclavi, Hodoníně, Kyjově, Vyškově a Znojmě.

Celé území Jihomoravského kraje s přesahy do okolních krajů i států pokrývá IDS JMK (IDS JMK, 2017a).

## **2.2 Dopravní módy, spádovost a současné vedení linek veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč**

Pro každou oblast je charakteristický určitý dopravní mód, který na území převažuje. Jak říkají Damborský et al. (2014) pro Jihomoravský kraj je charakteristická železniční doprava, ale v kraji Vysočina netvoří páteř dopravy. Ovšem okres Třebíč se nachází na hranicích s Jihomoravským krajem a jeho spádovým centrem je město Brno, které se nachází v Jihomoravském kraji a je druhým největším železničním uzlem v České republice. Z této charakteristiky vyplývá důležitost železniční dopravy v okrese Třebíč.

### **2.2.1 Autobusová doprava**

Jak uvádí Kraj Vysočina (2016a), značná část výkonů v autobusové dopravě není objednávána krajem. Výkony jsou buď zajišťovány na komerční riziko jednotlivých dopravců, kde se jedná zejména o dálkové spoje, které mají ovšem význam i pro dopravu uvnitř kraje, nebo dopravu hradí obce, kde se většinou jedná o víkendové spoje či o spoje v sedle. Dále dodává, že nezřídka dochází k situaci, kdy jedním směrem je spoj objednán v rámci závazku kraje a v druhém směru je dotován obcemi. Jihomoravský kraj (2017)

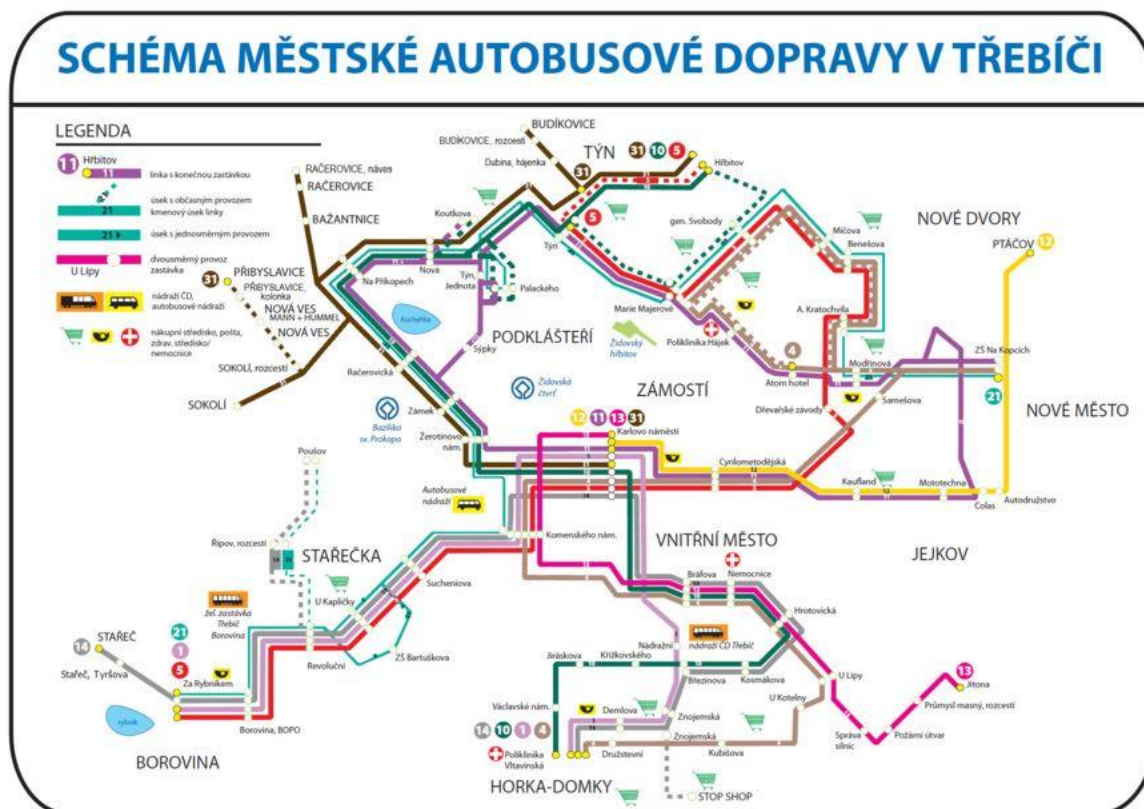
dodává, že spoje, které jsou provozovány na území kraje Vysočina, ale jsou integrovány do IDS JMK, hradí Jihomoravský kraj. Kraj Vysočina poté uhradí Jihomoravskému kraji příslušnou výši kompenzace.

*„Tvorba jízdních řádů ve veřejné linkové dopravě, jejich vzájemná koordinace a případně koordinace s vlakovými jízdními řády a jízdními řády městských hromadných doprav je v Kraji Vysočina v současné době plně v kompetenci jednotlivých dopravců. Přestupy mezi spoji provozovanými různými dopravci anebo mezi jinými druhy dopravy nejsou koordinovány a probíhají dle uvážení jednotlivých dopravců.“* (Kraj Vysočina, 2016a).

Nejvýznamnějšími autobusovými linkami v okrese Třebíč a také v rámci kraje Vysočina jsou linky vedené ve směru Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – (Jemnice), jak uvádí Kraj Vysočina (2016a). Dále je uvedeno, že během pracovního dne je v úseku Třebíč – Moravské Budějovice vedeno 15 párů spojů, které ovšem nejsou vedeny v taktu. Další významnou linkou v rámci okresu je linka z Třebíče do Velkého Meziříčí nabízející v pracovní dny devět párů spojů. Význam pro tranzitní dopravu má objednávaná linka Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice s možností spojení až do jihomoravského Znojma. Značný význam má také linka spojující Třebíč s krajským městem Jihlavou, která nabízí 13 párů spojů v pracovní dny, avšak o víkendu není objednáván žádný spoj. Víkendové spoje jsou provozovány pouze v komerční sféře. Jako další linky s menším významem je nutné jmenovat linku Třebíč – Telč s tranzitním významem, linku Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Dukovany s možností napojení na spoje IDS JMK v Moravském Krumlově a linku Náměšť nad Oslavou – Velká Bíteš.

Největší přepravní proudy v autobusové dopravě v rámci okresu Třebíč jsou na trase Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice, jak lze vidět na schématu intenzity přepravních proudů (viz příloha A).

Dále je v Plánu dopravní obslužnosti Kraje Vysočina (Kraj Vysočina, 2016a) uvedeno, že v některých městech jsou také provozně i tarifně odděleny systémy městské hromadné dopravy od linkové dopravy, například také v městě Třebíč. Městská hromadná doprava v Třebíči je provozována společností ICOM transport, která obsluhuje 10 linek, z nichž tři jsou páteřní, šest je doplňkových a jedna má charakter školní linky, uvádí Hinčica (2017) (viz obrázek 9).



Obrázek 9 Schéma MHD v Třebíči (Městská doprava Třebíč, 2017a)

### 2.2.2 Železniční doprava

Železnice tvoří v rámci kraje Vysočina páteř dopravního systému, jak již bylo uvedeno výše. Okres Třebíč je ovšem charakteristický svou spádovostí na Brno, které se nachází v Jihomoravském kraji, ve kterém naopak železnice tvoří základ veřejné hromadné dopravy.

Nejdůležitější železniční trať v okrese Třebíč je trať 240, na které je provozována ve dvouhodinovém taktu rychlíková linka R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň objednaná Ministerstvem dopravy České republiky (MDČR, 2017a). Jak uvádí Kraj Vysočina (2016a), tak tato rychlíková linka spolu s osobními vlaky zajišťuje ve srovnání se silniční dopravou poměrně rychlé spojení Třebíče s Náměstím nad Oslavou a Brnem. Nevýhodou ovšem je, že trať je neelektrifikovaná a jednokolejná, z čehož plyne nízká propustnost a nutné časté křižování protijedoucích vlaků. Dále je uvedeno, že osobní vlaky objednané krajem se snaží půlit interval mezi spoji rychlíkové linky objednané Ministerstvem dopravy České republiky. Z Náměstí nad Oslavou jsou do Brna provozovány osobní vlaky v hodinovém taktu, které jsou doplněny rychlíky, které také v Náměstí nad Oslavou, stejně jako v Třebíči zastavují (SŽDC, 2017). Z Náměstí nad Oslavou do Brna jsou

osobní vlaky i rychlíky zapojeny do IDS JMK (IDS JMK, 2017a). Podle Kraje Vysočina (2016) roste přepravní intenzita směrem k Brnu, kdy v úseku Jihlava – Třebíč je intenzita cestujících v pracovní den okolo 600 cestujících, na hranici krajů je to již přes 1 600 cestujících.

Další trať v okrese Třebíč je trať 241 vedoucí ze Znojma přes Moravské Budějovice do stanice Okříšky. Doprava je konstruována ve dvouhodinovém taktu s přípoji na rychlíky linky R11 ve stanici Okříšky. Moravské Budějovice, rovněž jako například Náměšť nad Oslavou jsou zapojeny do IDS JMK. Na trati je provozováno devět párů vlaků v pracovní dny a šest párů vlaků o víkendech. Přepravní zatížení v pracovní den se pohybuje okolo 200 cestujících, z čehož vyplývá nutnost oživit poptávku po cestování. Kraj Vysočina ve střednědobém výhledu uvádí návrhy na oživení, kterými může být zavedení spěšných vlaků z Havlíčkova Brodu až do Znojma (Kraj Vysočina, 2016a). Dalším krokem k oživení by bylo vybudování tak zvané Stařečské spojky, která by propojila trať 240 od Třebíče s tratí 241 směrem na Moravské Budějovice, uvádí Jakubcová (2018). Autorka dále připomíná, že mezi Třebíčí a Moravskými Budějovicemi existují silné přepravní proudy, což potvrzuje i Plán dopravní obslužnosti Kraje Vysočina (Kraj Vysočina, 2016a). Vedení Kraje Vysočina již odeslalo žádost SŽDC na zpracování záměru výstavby Stařečské spojky, cituje Jakubcová (2018) vedoucího trebičského odboru dopravy Aleše Kratinu.

Na trati 252 z Křižanova přes Velké Meziříčí do Studence je v úseku z Velkého Meziříčí do Studence, který se nachází v okrese Třebíč, vedeno v pracovní dny šest párů vlaků, které nejsou ovšem dostatečně vytíženy. Vytížení se pohybuje okolo 150 cestujících v pracovní den. Jako impuls pro oživení uvádí Kraj Vysočina (2016a) zavedení vlaků, které budou zajíždět z Velkého Meziříčí až do Náměště nad Oslavou.

V okrese Třebíč se ještě nachází železniční trať vedoucí z Moravských Budějovic do Jemnice. Na ní byl ukončen pravidelný provoz, když pro jízdní řád 2010/2011 neobjednal kraj provoz osobních vlaků, uvádí Dolejší (2010). Ovšem pro letošní rok 2018 objednal kraj Vysočina tři páry víkendových vlaků, které bude provozovat společnost Railway Capital, říká Vondrák (2017). Doplnuje, že vlaky by měly začít jezdit od červnové změny jízdního řádu a kraj chce s dopravcem uzavřít smlouvu na 5–10 let, což by mohlo přispět k oživení trati i regionu.

Jak vyplývá ze schématu intenzity veřejné dopravy kraje Vysočina (viz příloha A), tak na území okresu Třebíč je největší intenzita cestujících využívajících železniční dopravu na trati směřující z Třebíče do Brna.

### **2.2.3 Individuální automobilová doprava**

Individuální automobilová doprava má v kraji Vysočina zásadní význam, jak vyplývá z údajů o využívání veřejné hromadné dopravy. V Plánu dopravní obslužnosti kraje Vysočina (Kraj Vysočina, 2016a) je ovšem možné nalézt představy kraje na posílení významu veřejné hromadné dopravy a zvýšení její atraktivity.

Zásadní dopravní komunikací pro kraj Vysočina je dálnice D1, což vyplývá z pentlogramu, kde je také znázorněn růst intenzity dopravy mezi lety 2010 a 2016 (příloha B).

Okresem Třebíč ovšem dálnice D1 neprochází, a proto je zde ve větší míře využívána veřejná hromadná doprava, která je ovšem také podpořena relativně rychlým spojením do Brna, jak potvrzuje Kraj Vysočina (2016a).

Největších intenzit silničního provozu v okrese Třebíč je dosahováno v okolí okresního města, zejména na silnici I/23 v úseku z Třebíče do Náměště nad Oslavou a na komunikaci z Třebíče do Jaroměřic nad Rokytnou, uvádí ŘSD (2016a).

## **2.3 Současný stav tarifní integrace na území okresu Třebíč**

Jelikož kraj Vysočina nemá vlastní IDS, tak ani území okresu Třebíč není celoplošně pokryto IDS. Na jeho území však zasahují přesahy IDS JMK (IDS JMK, 2017a). Kraj Vysočina ovšem plánuje zřízení vlastního organizátora veřejné dopravy a také jistou formu IDS (Kraj Vysočina, 2016a).

### **2.3.1 Dopravci**

Na území okresu Třebíč působí velké množství dopravců, zejména pak v linkové autobusové dopravě. Městskou hromadnou dopravu v Třebíči provozuje společnost ICOM transport, jak uvádí Hinčica (2017).

Seznam dopravců v závazku veřejné služby uvádí kraj Vysočina (2015a). V okrese Třebíč působí dopravce ADOSA, který provozuje například linku z Mohelna do Rosic u Brna (ADOSA, ©2014). Dalším dopravcem je společnost BK BUS provozující linky z Moravských Budějovic a Jemnice (BK BUS, ©2004-2018). Linku ze Slavonic do Moravských Budějovic provozuje společnost Josef Štefl – tour (Štefl – tour, ©2013). Společnost Oldřich Řezanina provozuje dvě linky, které obsluhují obce v okolí Třebíče (Oldřich Řezanina, ©2010). Dálkové linky z Třebíče do Jihlavy a Prahy provozuje společnost TREDOS (TREDOS, ©2017). Spojení Znojma přes Moravské Budějovice do Prahy zajišťuje Znojemská dopravní společnost – PSOTA (PSOTA, 2018).

V rámci kraje Vysočina působí také dopravci, kteří provozují linkovou dopravu na komerční bázi, jak je uvedeno v Plánu dopravní obslužnosti kraje Vysočina (Kraj Vysočina, 2016a) a také to bylo zmíněno výše. Proto není výčet dopravců, se kterými je možné se setkat, úplný.

V železniční dopravě je situace o poznání jednodušší. Veškeré vlakové spoje na území okresu Třebíč, kromě trati Moravské Budějovice – Jemnice, provozují České dráhy (ČD) (SŽDC, 2017). Dopravu na trati do Jemnice bude zajišťovat společnost Railway Capital, uvádí Vondrák (2017).

### **2.3.2 Jízdné a tarify**

Z velkého množství dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu a z neexistence jednotného systému vyplývá značná složitost a nejednotnost užívaných tarifů.

*„V Kraji Vysočina v současné době existuje velké množství různých tarifů. Ve veřejné linkové dopravě je to kilometrický tarif jednotlivých dopravců, ve veřejné drážní osobní dopravě tarif ČD (TR 10) a tarif JHMD, v systémech městské hromadné dopravy kombinace kilometrických, mezizastávkových a zónových tarifů.“* (Kraj Vysočina, 2016a).

Většina veřejných služeb v přepravě cestujících není integrována, až na menší území, která jsou integrována v IDS sousedních krajů. Na území okresu Třebíč zasahuje IDS JMK. U ostatních linek si dopravci stanovují tarify sami dle podnikatelské strategie a míry konkurenčního prostředí, uvádí Kraj Vysočina (2016a). Dále uvádí, že u tarifu ČD je možné se setkat s více druhy jízdného, jedná se například o síťové či skupinové jízdenky, u ostatních dopravců je nabídka silně omezená. Uvádí také, že u městské hromadné dopravy nabízí dopravci více druhů jízdného (viz tabulka 2 a 3), což vede k její větší atraktivitě, avšak tyto snahy jsou nekonceptní a do budoucna zhoršují kompatibilitu jednotlivých systémů.

Jako velkou nevýhodu zmiňuje nemožnost využití přestupní jízdenky, kdy jsou cestující nuceni vždy platit nástupní sazbu, která značným způsobem zvyšuje cenu jízdného.

Kraj Vysočina (2016a) také hovoří o tom, že všechny čtyři sousední kraje používají rozdílný tarif a přizpůsobení se tarifu jednoho z nich znamená nemožnost spolupráce s jinými kraji.

Kraj Vysočina (2016a) považuje za nejvhodnější řešení nezavádět nový jednotný tarifní systém, i přes jeho nesporné výhody. Domnívá se, že jeho zavedení by mohlo negativně zasáhnout do současných smluv o závazku veřejné služby v přepravě cestujících, které má kraj Vysočina s dopravci uzavřené. Zavádění nového tarifu považuje za reálné po

roce 2019 po nových výběrových řízení na dopravce, kde kraj stanoví své požadavky jako základ pro tvorbu nového tarifního systému.

Tabulka 2 Jednorázové jízdné MHD Třebíč

<b>Jednorázové jízdné s možností jednoho přestupu – kromě 24 h jízdenky</b>	
<b>Druh jízdenky</b>	<b>Cena při platbě v hotovosti</b>
cestující > 15 let	12 Kč
děti 6–15 let	7 Kč
senioři	7 Kč
zavazadlo	10 Kč
pes	15 Kč
24 h jízdenka	40 Kč

Zdroj: Městská doprava Třebíč (2017b)

Kromě jednorázových jízdenek mohou cestující v městské hromadné dopravě v Třebíči využít také předplatní jízdenky na různá časová období.

Tabulka 3 Předplatní jízdné MHD Třebíč

<b>Druh jízdenky/Platnost</b>	<b>měsíční</b>	<b>čtvrtletní</b>	<b>pololetní</b>	<b>roční</b>
občanská	250 Kč	650 Kč	1140 Kč	2200 Kč
žákovská	100 Kč	250 Kč	480 Kč	800 Kč
studentská	120 Kč	300 Kč	500 Kč	900 Kč
senioři < 70 let	100 Kč	250 Kč	420 Kč	800 Kč
senioři > 70 let	zdarma			

Zdroj: Městská doprava Třebíč (2017b)

### 2.3.3 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) vznikl 1.1.2004, uvádějí Čuma et al. (2014). Doplnují, že postupně v devíti etapách bylo zaintegrováno celé území Jihomoravského kraje s přesahy do sousedních krajů a také na Slovensko a do Rakouska. IDS JMK je rozdělen na 161 zón a pokrývá 57 obcí, které neleží na území Jihomoravského kraje (IDS JMK, [2015]).

Široký et al. (2014) hovoří o koordinátorovi IDS JMK, kterým je společnost KORDIS JMK. Hovoří také o tom, že páteří celého systému je železniční doprava, je využíván přestupní tarif a jsou provázány systémy městských hromadných doprav jednotlivých měst s regionální dopravou. Pro IDS JMK jsou charakteristické přestupní uzly, na které je kladen velký důraz. V těchto uzlech jsou tak zvané garantované návaznosti. Jedná se o takové návaznosti, které jsou automaticky dozorovány pomocí Centrálního dispečinku, popisují

Čuma et al. (2014). Dodávají, že v rámci IDS JMK je v pracovní den zajištěno více než 30 000 takových návazností.

Spolupráci společnosti KORDIS JMK s Regionálním obchodním centrem ČD (ROC) v Brně popisuje Harák (2018) v rozhovoru s ředitelem ROC Jiřím Syslem, který říká, že společnost KORDIS JMK je velice erudovanou společností, která má jasné představy o fungování IDS a vyžaduje například denní přehledy plnění jízdního řádu jednotlivých spojů.

V současné době je v IDS JMK jedenáct zón, kterých jsou součástí obce z okresu Třebíč. Jedná se o zóny 445, 446, 455, 456, 457, 467, 477, 478, 843, 845 a 855, ve kterých se mimo jiné nachází obce Náměšť nad Oslavou, Kralice nad Oslavou, Sudice, Rapotice, Hluboké, Mohelno, Lhánice, Hrotovice, Šemíkovice, Rouchovany, Dukovany, Biskupice-Pulkov, Vesce a Moravské Budějovice, které patří do okresu Třebíč (IDS JMK, 2017a).

Cestující mohou využít několik autobusových linek, které jsou integrovány a také tři vlakové linky, a to rychlíkovou linku R11, která je zaintegrována v úseku Brno – Náměšť nad Oslavou, ve stejném úseku pak regionální linku S4 a ze Znojma do Moravských Budějovic linku S81 (IDS JMK, 2017a).

Společnost KORDIS JMK je připravena diskutovat s okolními kraji, tedy i s krajem Vysočina, na rozšíření IDS JMK, říká Čuma et al. (2014).

Jízdné v rámci IDS JMK je možné rozdělit na tři základní kategorie, a to na jednorázové jízdenky, univerzální jízdenky a předplatní jízdenky, uvádí IDS JMK (2017b). Jednorázové jízdenky jsou v prodeji pro platnost ode dvou až do libovolného počtu zón s časovou platností až 180 minut. Univerzální jízdenka nabízí cestujícím možnost označit si tolik polí, kolik pro svou aktuální jízdu potřebují bez nutnosti si vždy zakupovat jednorázovou jízdenku, uvádějí Čuma et al. (2014). Předplatní jízdenky existují v měsíční, čtvrtletní či roční variantě a umožňují neomezený počet jízd v rámci platnosti vyznačených zón (IDS JMK, 2017b). Ceník IDS JMK je zobrazen v příloze C.

V oblasti odbavovacího systému jsou autobusy v rámci IDS JMK vybaveny elektronickými zařízeními na výdej jízdenek a palubním počítačem Mikroelektronika USV a minimálně jedním označovačem jízdenek Mikroelektronika NJ, popisují Čuma et al. (2014). Dále dodávají, že označovače jsou také umístěny v železničních stanicích a zastávkách, jelikož vlakové soupravy nejsou označovači vybaveny a cestující jsou tudíž povinni si jízdenky označit ještě před nástupem do vlaku. V autobusech se jednorázové a univerzální jízdenky označují při nástupu.

### **2.3.4 IREDO**

Damborský et al. (2014) říkají, že Integrovaná regionální doprava neboli Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje byl poprvé spuštěn v roce 2003. Uvádí také, že systém je rozdělen do 738 zón s přesahy do ostatních krajů a taky na polské území.

Přesahy do sousedních krajů potvrzuje také Jareš (2016), který však dodává, že v systému nejsou integrovány systémy městské hromadné dopravy krajských měst obou krajů, tedy ani městská hromadná doprava v Hradci Králové, ani v Pardubicích.

Damborský et al. (2014) hovoří také o společnosti OREDO, která je organizátorem tohoto IDS. Jareš (2016) ovšem upozorňuje na to, že v současné době převzaly objednávání dopravy dopravní odbory na krajských úřadech a společnost OREDO je v útlumu a dnes slouží pouze jako zúčtovací centrum a koordinuje projekty financované z fondů Evropské unie.

Jak uvádí OREDO (2017b), tak do systému IREDO jsou zapojeny regionální autobusové spoje, regionální vlakové spoje a také dálkové vlakové spoje, a to linky R10, R14, R18, R19 a vybrané spoje linky Ex3 objednávané Ministerstvem dopravy České republiky.

Systém IREDO zasahuje do území kraje Vysočina dvěma zónami, které se ovšem nachází v okrese Žďár nad Sázavou. Okres Třebíč a veřejná hromadná doprava na jeho území není tedy přímo ovlivněna tímto IDS.

### **2.3.5 PID A IDSK**

Pražská integrovaná doprava (PID) je IDS pokrývající území hlavního města Prahy a některých oblastí Středočeského kraje, uvádí Jareš (2016). Autor zmiňuje také koordinátora tohoto IDS, kterým je společnost ROPID. Dále hovoří o tom, že železniční doprava hraje v tomto IDS významnou roli a po vzoru německého systému S-Bahn byly také v okolí Prahy zavedeny vlakové „S-linky“.

Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) je partnerská organizace k ROPIDu, která v současném přechodném období slouží jako organizátor veřejné hromadné dopravy na území Středočeského kraje a jejich spolupráce vede k vytvoření společného IDS hlavního města Prahy a Středočeského kraje, který by měl vzniknout na konci roku 2018 (IDSK, 2017). Tento systém by již měl pokrývat celé území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s přesahy do krajů sousedních. O spolupráci se sousedními kraji hovoří také Šindelář (2018) v rozhovoru s ředitelem IDSK Pavlem Procházkou, který říká, že o přesazích se sousedními kraji jednájí a jsou připraveni celý IDS rozšířit i do okolních krajů podle přirozené spádovosti.

V současné době PID, ani IDSK, nezasahují na území kraje Vysočina a ani tedy nemají vliv na veřejnou hromadnou dopravu v okrese Třebíč.

### **2.3.6 Veřejná doprava Vysočiny**

Jak uvádí Kraj Vysočina (2015b) v Programu rozvoje kraje, tak je nutné zajistit lepší dostupnost kraje veřejnou hromadnou dopravou, zajistit síťovou nabídku, harmonizovat jízdní řády jednotlivých dopravních segmentů a zavést jednotný tarif a jednotné řízení dopravní obslužnosti kraje. V takovém návrhu je možné spatřit základní charakteristiky IDS.

O novém jednotném tarifním systému hovoří také Kraj Vysočina (2016a), který uvádí, že využije výběrová řízení na dopravce s přesnou specifikací vybavenosti vozidel a dalšími požadavky, což povede k postupnému sjednocení poskytovaných služeb a vytvoří základ pro úspěšnou integraci. Dále uvádí, že na přípravě IDS již kraj Vysočina pracuje.

V rámci veřejné linkové dopravy, tedy autobusové dopravy, zmiňuje Kraj Vysočina (2016) Veřejnou dopravu Vysočiny jako nový dopravní systém, ve kterém bude provozována doprava v taktu. Dále budou vytvořeny návaznosti na železniční dopravu, zejména k omezení souběhů a vytvoření přestupních vazeb v důležitých dopravních uzlech. Pro dodržení a koordinaci návazností doplňuje, že bude nutné vytvoření dispečerského aparátu, který bude mít za úkol operativní řízení spojů například při zpoždění či jiných mimořádných událostech.

Kraj Vysočina (2016a) také zmiňuje, že při přípravě nového systému veřejné hromadné dopravy bude spolupracovat se sousedními kraji k zajištění co nejlepší dopravní a tarifní integrace.

V novém IDS má být použit zónově-relační tarif, který je podle Kraje Vysočina (2016) nejlepší možností pro polycentrický charakter kraje Vysočina. Zóny budou tvořeny jednou až dvěma obcemi. Kraj Vysočina bude také vydavatelem dopravní karty, kterou budou akceptovat všichni dopravci v rámci nového IDS a bude fungovat na podobném principu jako IN karta ČD, čímž bude dosaženo kompatibility s tímto síťovým železničním dopravcem, uvádí Kraj Vysočina (2016a).

Dále Kraj Vysočina (2016a) uvádí, že na území okresu Třebíč má být v rámci veřejné dopravy Vysočiny vytvořena páteřní autobusová linka spojující města Třebíč, Jaroměřice nad Rokytnou, Moravské Budějovice, Jemnice a Dačice s přestupem na dálkové vlaky směr Brno v železniční stanici v Třebíči. Linka bude ve špičce vedena v intervalu 60 minut a v úseku Třebíč – Moravské Budějovice bude interval půlen na půlhodinový linkou z Třebíče přes Moravské Budějovice do Znojma.

Železniční doprava na území okresu Třebíč bude v novém období, tedy po roce 2019, ovlivněna zejména změnou koncepce rychlíků linky R11, objednanou Ministerstvem dopravy České republiky, kde z důvodu modernizace IV. železničního koridoru dojde ke změně křižování na jednokolejné trati z Brna do Jihlavy a tím také ke změně navyklých časových poloh. Kraj Vysočina (2016a) uvádí další prioritu, kterou je zavedení nejméně dvou párů spěšných vlaků mezi Brnem a Třebíčí, aby došlo k vytvoření hodinového taktu rychlých spojení s jihomoravským krajským městem. Jsou však ještě nutná jednání s Jihomoravským krajem.

## **2.4 Shrnutí a možné alternativy**

Z analýzy současného stavu tarifní integrace veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč vyplývá závěr, že k posílení významu veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy je nutná integrace veřejné hromadné dopravy, minimálně na úrovni tarifní. V současné době nenabízí kraj Vysočina cestujícím žádný výhodný systém, který by dokázal přilákat nové cestující do veřejné hromadné dopravy, a proto není vhodné současný stav zachovat. Je nezbytné, aby byly učiněny zásadní kroky k celkové změně koncepce veřejné hromadné dopravy.

Dále z analýzy vyplývá, že ačkoliv železniční doprava netvoří páteř dopravního systému kraje Vysočina, by bylo možné jistými, nijak finančně nákladnými opatřeními, zvýšit její atraktivitu. Určité návrhy uvádí Kraj Vysočina v Plánu dopravní obslužnosti (Kraj Vysočina, 2016a). Jedním z impulzů by mohlo být zavedení spěšných vlaků mezi významnými centry v okrese či kraji. Spěšné vlaky by obsluhovaly pouze stanice a zastávky s vyšší frekvencí cestujících a tím by nabídly rychlejší, konkurenceschopnější a výhodnější spojení, čímž by mohly konkurovat i individuální automobilové dopravě.

Další opatření jsou již dlouhodobého charakteru a na rozdíl od zavedení spěšných vlaků vyžadují nemalé investice. Jedním z takových projektů by mohla být zmiňovaná Stařečská spojka mezi tratěmi 240 a 241, která by nabídla přímé spojení okresního města Třebíče s významným regionálním centrem, Moravskými Budějovicemi.

Ačkoliv Kraj Vysočina připravuje vlastní IDS, Veřejnou dopravu Vysočiny, v okrese Třebíč, který je specifický svou spádovostí na město Brno, by tento nový systém příliš výhod pro cestující nepřinesl. Proto ani tato varianta není vhodná. Bylo by nutné, aby došlo k vytvoření tarifu, který by cestujícím umožňoval výhodné cesty právě do Jihomoravského kraje. Jednou z takových možností, která by to umožňovala, by mohla být spolupráce obou IDS, tedy IDS JMK a nově vznikající Veřejné dopravy Vysočiny, v rámci tarifu na určitých

linkách. Takové řešení zmiňuje i Kratina (2017), když říká, že na základě dohody Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina by mělo být možné využít například jednu integrovanou jízdenku z Třebíče až do Brna.

Toto řešení je ovšem do jisté míry poměrně nekoncepční. Nevhodná by spolupráce pouze na několika linkách byla především pro cestující, kteří v rámci své cesty přestupují a využívají několik linek. Mohla by pak nastat situace, že by cestující využíval například integrovanou vlakovou linku, ale na ni by mu již nenavazovala integrovaná autobusová linka. Taková nekoncepční spolupráce by nepřinesla kýžený efekt a cestující by nemohli využívat výhod IDS, které nabízí.

Další možností by mohlo být zavedení obou IDS na území okresu Třebíč. V tomto okrese by platil tarif IDS JMK, stejně tak jako tarif Veřejné dopravy Vysočiny. Veškerí cestující využívající veřejnou hromadnou dopravu do Jihomoravského kraje, stejně jako do místního kraje Vysočina, by mohli využívat výhod IDS.

Takové řešení by mohlo ovšem vézt ke zbytečné složitosti systému. Docházelo by k souběhu tarifů, jako například lze vidět na hranicích Jihomoravského a Pardubického kraje, kde platí jednak tarif IDS JMK a jednak tarif IREDO. Zbytečná složitost systému a existence několika tarifů může na cestující působit negativním dojmem a ve svém důsledku může vézt k nezájmu o IDS a k jeho nízkému využívání ze strany cestujících. Se souběhem tarifů je možné se setkat také v Pardubickém a Královéhradeckém kraji, kde v obou krajích současně platí tarif IREDO a tarif VYDIS. Každý z tarifů platí na různých linkách a v různých systémech dopravy. Žádný z nich nepokrývá komplexně železniční, autobusovou a městskou hromadnou dopravu a nenabízí tak kvalitní systém veřejné hromadné dopravy. Lze tak vidět nevýhody souběhu několika tarifních systémů.

Jako další možnost by mohlo být připojení okresu Třebíč k IDS JMK. Podle intenzity přepravních proudů lze vidět, že větších intenzit je dosahováno ve směru do Jihomoravského kraje než do kraje Vysočina. Vyplývá to již z charakteristiky okresu Třebíč, jehož spádovou oblastí je právě Jihomoravský kraj, především krajské město Brno. Jihomoravský kraj, respektive společnost KORDIS, jsou nakloněny spolupráci s okolními kraji. Jak uvádí Snovický (2017), připojení by bylo možné v případě zájmu Města Třebíč a se souhlasem Kraje Vysočina. Jako příklad úspěšné spolupráce a následné integrace uvádí zájem města Bystřice nad Pernštejnem o integraci do IDS JMK a následný souhlas Zastupitelstva Kraje Vysočina, čímž bylo město připojeno 1.1.2015 jako zóna 370 do IDS JMK.

Pro začlenění okresu Třebíč do IDS JMK mluví také fakt, že v současné době je již část území okresu Třebíč do IDS JMK zaintegrována, a to včetně dvou významných sídel –

Moravských Budějovic a Náměšti nad Oslavou. V rámci autobusové dopravy je nejvytíženější linkou linka spojující Třebíč a Moravské Budějovice, je tudíž na místě využít stávající integrace Moravských Budějovic a zintegrovat i největší sídlo v okrese Třebíč a nabídnout tak cestujícím výhodný systém veřejné hromadné dopravy. Náměšť nad Oslavou se nachází na nejvytíženější železniční trati v okrese Třebíč a zároveň na stejné trati jako okresní město, takže jeho integrace je také dobrým základem pro pokračování integrace celého území okresu Třebíč. Kromě Moravských Budějovic a Náměšti nad Oslavou jsou v IDS JMK zintegrovány další obce okresu Třebíč. Celkem se na území okresu Třebíč v současné době nachází jedenáct zón IDS JMK.

Na základě charakteristik pěti zmíněných, respektive navržených možností je z dopravního a tarifního hlediska nejvýhodnější možností připojení okresu Třebíč k IDS JMK. Hlavním cílem by mělo být vytvoření kvalitního tarifního systému, pravděpodobně na principu zónového tarifu, který využívá IDS JMK a který umožní cestujícím v přestupních uzlech přestupy mezi spoji. Cestující by měli mít možnost využívat přestupního tarifu, kterým odpadne nutnost vždy při nástupu do jiného vozidla kupovat novou jízdenku a přispěje k výrazné úspoře za jízdné.

### **3 NÁVRH NA ZMĚNU SOUČASNÉHO STAVU TARIFNÍ INTEGRACE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OKRESU TŘEBÍČ A JEHO ZHODNOCENÍ**

Celková změna koncepce veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč je na základě analýzy současného stavu z hlediska dopravního i tarifního nejlépe uskutečnitelná formou přičlenění území okresu Třebíč k IDS JMK. IDS JMK funguje od roku 2004 a od této doby byl rozšiřován již devětkrát. Při začleňování okresu Třebíč k IDS JMK je tedy možné postupovat obdobně, jak bylo postupováno v předešlých etapách.

V rámci realizace procesu přičlenění nového území k IDS je nutné rozčlenit nové území na jednotlivé zóny, v souladu se standardy IDS JMK, uvádějí Čuma et al (2014). Jedná se především o přirozenou spádovost, o rovnoměrné rozložení, o vytvoření přestupních uzlů a z hlediska tarifního především o spravedlivé rozčlenění území tak, aby nedocházelo k nežádoucím jevům, kterými může být například rozdílná cena jízdného pro vlakovou a autobusovou dopravu mezi stejnými sídly.

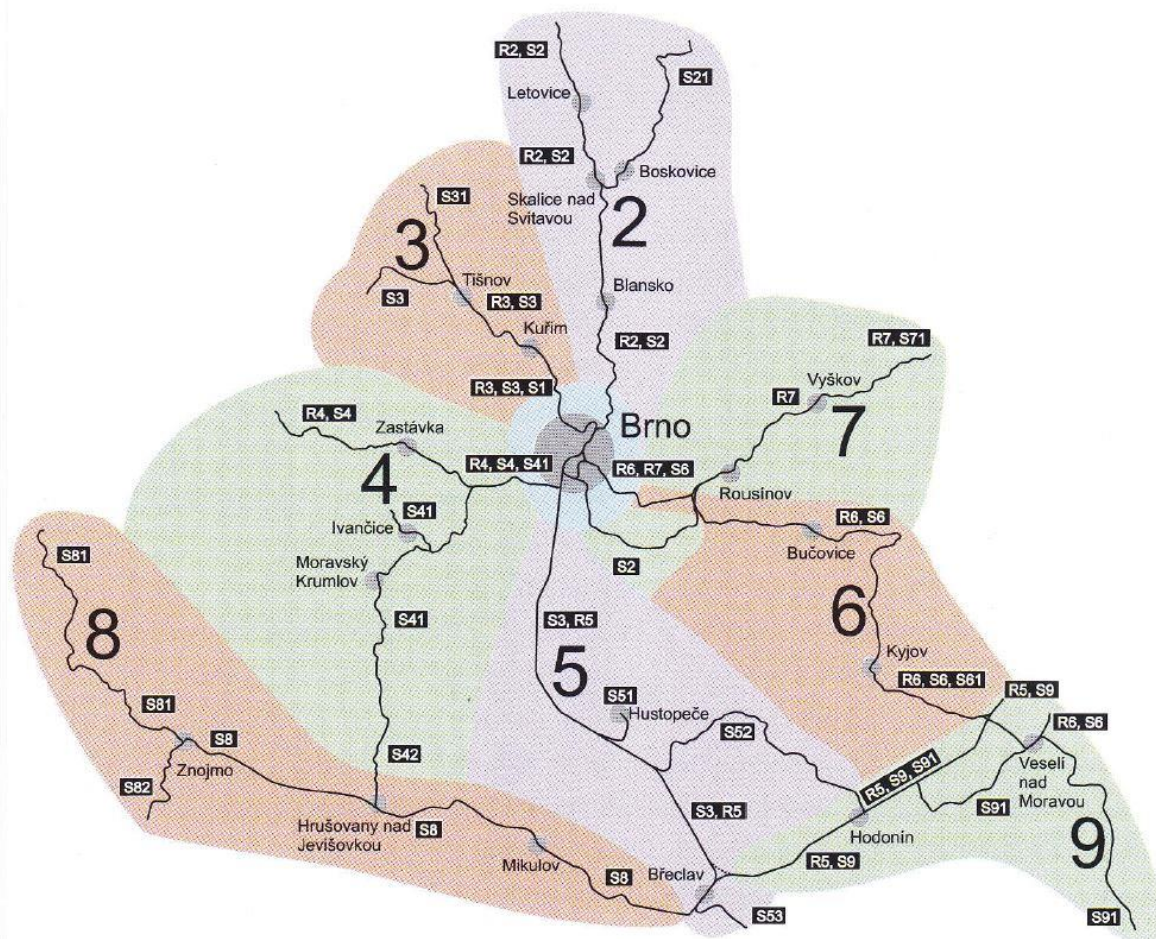
Dále je při zavádění integrovaného tarifu také nutné vybavení vozidel a železničních stanic a zastávek odbavovacími systémy, které se v rámci IDS JMK používají. Samostatnou oblastí je pak jízdné, které je v IDS JMK rozděleno na tři základní skupiny, a to na jednorázové, univerzální a předplatní jízdenky, jak je také podrobněji uvedeno v pododdílu 2.3.3. V rámci jízdného bude nutné stanovit, jaký tarif bude použit v rámci městské hromadné dopravy v Třebíči.

#### **3.1 Rozčlenění území okresu Třebíč na jednotlivé zóny**

V IDS JMK je používán zónový tarif, a proto bude tento druh tarifu uplatněn také na nově se připojující území. Jednotlivé zóny by měly mít přibližně stejnou velikost a respektovat spádovost spolu se spravedlivostí tarifu v rámci lokálních oblastí.

Čuma et al. (2014, s.66) definují jasný systém číslování zón v rámci IDS JMK: „*Systém číslování zón má svá jasná pravidla: první číslice určuje výšeč oblasti podle příslušné železniční tratě vedoucí z Brna, ev. oblast Znojemska či Hodonínska dle schématu číslování vlakových linek. Druhá číslice určuje vzdálenost zóny od Brna případně od Znojma či Hodonína. Třetí číslice rozlišuje zóny v případě, že je ve stejné stovkové výšeci stejně vzdálených od Brna více tarifních zón. V tom případě mají zóny rozdílnou třetí číslici a číslování je proti směru hodinových ručiček (stejně jako u železničních a autobusových linek).*“

Na základě těchto pravidel a základní sítě číslování (viz obrázek 10) bude rozděleno také území okresu Třebíč. Území okresu Třebíč a jeho číslování bude charakteristické a odlišné od jiných území tím, že zóny na jeho území budou začínat dvěma různými číslicemi, a to 4 nebo 8, z toho důvodu, že část území navazuje na oblast číslo 4 od Brna a jiná část navazuje na oblast číslo 8 od Znojma.



Obrázek 10 Základní síť pro číslování (Čuma et al., 2014)

Po uplatnění pravidel na rozčleňování území se v okrese Třebíč bude nacházet celkem 36 zón, z čehož 11 zón je stávajících. Také u některých stávajících zón dojde k dílčím změnám. Tyto změny budou spočívat většinou v zaintegrování veškerých obcí v dané oblasti, zatímco v současné době jsou například zaintegrovány pouze obce ležící na příslušné železniční trati. Specifika jednotlivých nových, i stávajících upravených zón budou uvedena dále.

Tabulka 4 Rozdělení obcí do zón a jejich číslování<sup>1</sup>

<b>číslo zóny</b>	<b>obce nacházející se v dané zóně</b>
445	Hluboké, Jinošov, Krokočín
446	Kralice nad Oslavou, Lesní Jakubov, Rapotice, Sudice
454	Čikov, Jasenice, Naloučany, Ocmanice, Pucov
455	Březík, Kuroslepy, Lhánice, Mohelno
456	Náměšť nad Oslavou, Vícenice u Náměště nad Oslavou
457	Dukovany
464	Hodov, Nový Telečkov, Rohy, Rudíkov, Vlčatín
465	Budišov, Kamenná, Studnice
466	Kojatín, Okarec, Pozďatín, Pyšel, Studenec, Zahrádka
467	Jaderná elektrárna Dukovany
474	Kladeruby nad Oslavou, Kramolín, Popůvky, Sedlec
475	Dalešice, Hartvíkovice, Koněšín, Kozlany, Stropešín, Třesov, Valeč
476	Číměř, Smrk, Vladislav
477	Hrotovice, Slavětice
478	Rouchovany
479	Litovany, Přesovice, Radkovice u Hrotovic
485	Nárameč, Přeckov, Trnava, Valdíkov
486	Třebíč
487	Dolní Vilémovice, Klučov, Kožichovice, Slavičky, Třebenice
494	Bochovice, Horní Heřmanice, Hrozatín, Kouty, Radošov, Svatoslav
495	Benetice, Čechtín, Červená Lhota, Číhalín, Horní Vilémovice, Okřešice
496	Čechočovice, Heraldice, Hvězdoňovice, Chlístov, Kraulov, Markvartice, Okříšky, Petrovice, Pokojovice, Stařeč
497	Bransouze, Číchov, Horní Smrčné, Chlum, Nová Ves, Přibyslavice, Radonín, Zašovice
842	Bačice, Krhov, Lipník, Myslibořice, Odunec, Ostašov, Račice, Zárubice
843	Biskupice-Pulkov
845	Častohostice, Zvěrkovice
855	Lukov, Moravské Budějovice
865	Blatnice, Bohušice, Dolní Lažany, Jaroměřice nad Rokytnou, Lesůňky, Příštpo, Vícenice
866	Domamil, Jakubov u Moravských Budějovic, Komárovice, Litohoř, Martínkov
868	Dědice, Dešov, Hornice, Kojatice, Láz, Nimpšov, Nové Syrovce, Rácovice
875	Horní Újezd, Kojetice, Loukovice, Mikulovice, Šebkovic, Výčapy
876	Babice, Cidlina, Lesonice, Mezirůčko, Želetava
878	Bačkovice, Jemnice, Jiratice, Kdousov, Kostníky, Lhotice, Lovčovice, Menhartice, Mladoňovice, Oponešice, Pálovice, Police, Radotice, Slavíkovice, Třebelovice
879	Budkov, Chotěbudice, Lomy, Radkovice u Budče, Štěpkov
885	Mastník, Petrůvky, Rokytnice nad Rokytnou, Strítež
886	Časlavice, Lesná, Opatov, Předín, Římov, Štěměchy

Zdroj: autor

<sup>1</sup> U zón, které jsou již součástí IDS JMK, jsou uvedeny pouze obce nacházející se na území okresu Třebíč.

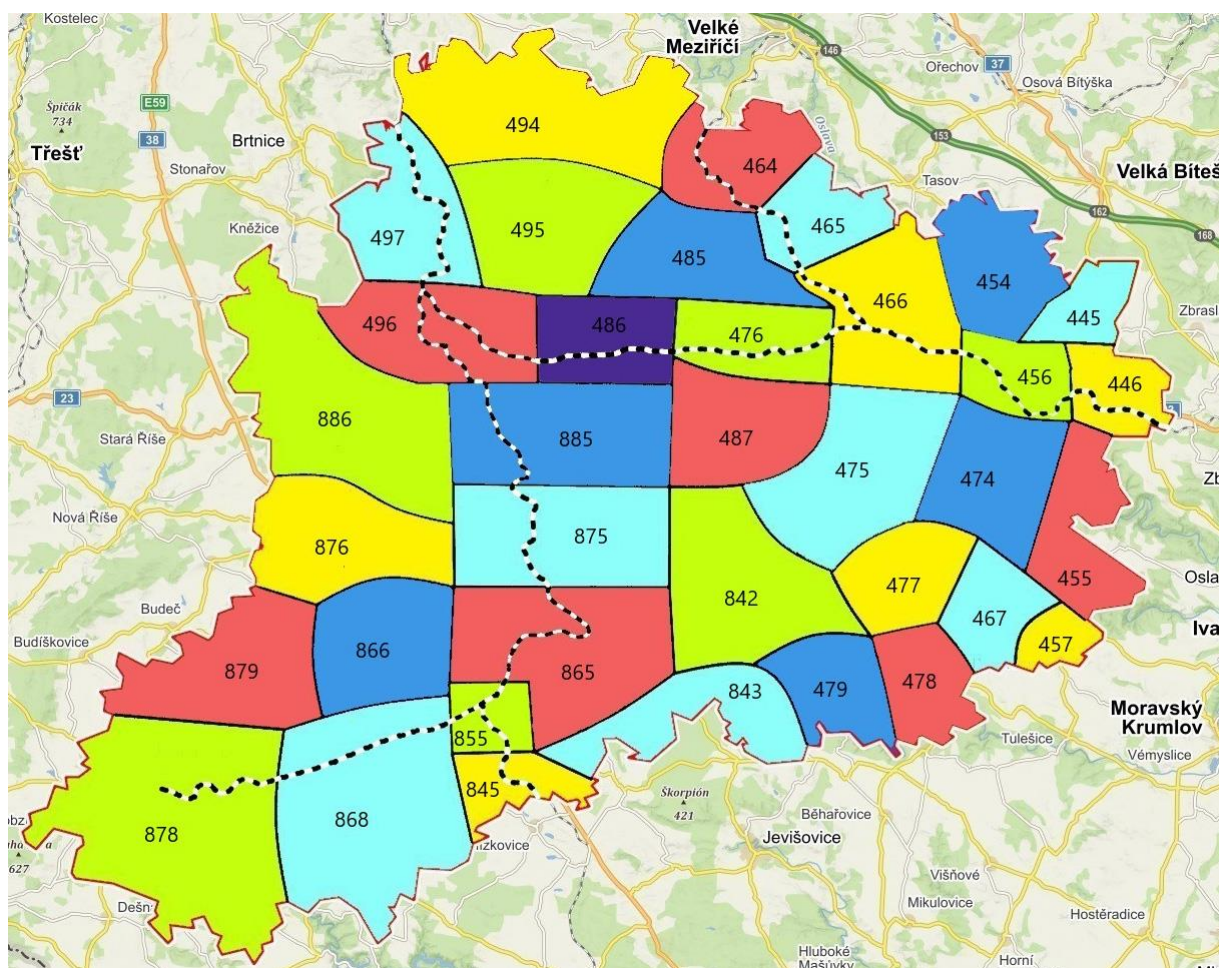
Z důvodu poměrně výrazné různorodosti v hustotě zalidnění v rámci okresu Třebíč dochází k situaci, kdy některá zóna se skládá pouze z jedné obce, zatímco jiná zóna zahrnuje i více než deset obcí. K podobným situacím dochází ovšem už i u existujících zón v rámci IDS JMK. Specifická je také zóna 467, ve které se nachází pouze Jaderná elektrárna Dukovany. Tato zóna je již v dnešní době součástí IDS JMK. Podrobné údaje o jednotlivých zónách a obcích jsou zobrazeny v tabulce (viz tabulka 4).

Rozčlenění okresu Třebíč na jednotlivé zóny je také znázorněno na následující mapě (viz obrázek 11). Barevné rozlišení zón slouží především pro přehlednost, jediný význam má tmavě modrá barva, která se v rámci IDS JMK používá pro vyznačení zón, ve kterých funguje systém městské hromadné dopravy, uvedl v osobním rozhovoru Ing. Květoslav Havlík, zástupce ředitele společnosti KORDIS JMK a vedoucí odboru tarifního, marketingu a rozvoje. V rámci okresu Třebíč se jedná pouze o jedinou zónu, a to zónu 486, ve které se nachází okresní město Třebíč.

Tvary jednotlivých zón vychází především z trasování dopravních komunikací na území okresu Třebíč. Zóny nacházející se podél železničních tratí svým tvarem lemují trasu železnice, případně jsou rozšířeny tak, aby byly umožněny jízdy cestujícím s jedním přestupem na návaznou autobusovou dopravu v železničních stanicích v rámci jedné zóny. Z toho důvodu mají některé zóny podél železničních tratí čtvercovitý či obdélníkovitý tvar. U zón, ve kterých se nenachází žádná železniční trať, vychází jejich tvar především z rozmístění obcí v dané oblasti a také podle trasování silničních komunikací. Přesahy zón tak, aby se vzájemně dotýkalo co největší množství zón, byly vytvořeny z toho důvodu, aby nedocházelo k neúměrnému počtu projížděných zón zejména v rámci kratší ujeté vzdálenosti. Dalším důvodem bylo, aby nedošlo v případě některých tras ke skokovému navýšení jízdného oproti stávající situaci.

Po připojení území okresu Třebíč k IDS JMK bude mapa se znázorněním zón v okrese Třebíč připojena ke stávající mapě IDS JMK a vznikne tak mapa s celým územím, na kterém mohou cestující využívat jízdní doklady IDS JMK.

Na základě rozšíření IDS JMK o nové území dojde pravděpodobně také k úpravě zónové platnosti některých, zejména oblastních jízdenek, které jsou často využívány turisty pro víkendové cestování.



Obrázek 11 Vyznačení zón do mapy (Mapy.cz, 2018), upraveno autorem

### 3.1.1 Změny u stávajících zón nacházejících se v IDS JMK v rámci okresu Třebíč

Jak bylo zmiňováno výše, došlo také k dílčím změnám v zónách, které jsou již v dnešní době součástí IDS JMK. O těchto zónách bylo také hovořeno v pododdílu 2.3.3.

U zóny číslo 445 dochází k jejímu mírnému rozšíření tak, aby se dotýkala se zónou 456 a tím bylo například umožněno pohodlné přestupování z vlaků na linkách S4 a R4 na návazné autobusové spoje a nedocházelo k neúměrnému nárůstu ceny jízdného z důvodu vysokého počtu projetých zón. Dále budou do zóny 445 přiřčeny obce Jinošov a Krokočín.

Do zóny 446 bude přiřčena obec Lesní Jakubov a do zóny 456 obec Vícenice u Náměště nad Oslavou.

Do zóny 455 budou přiřčeny obce Březník a Kuroslepy a do zóny 477 obec Slavětice. Již existující zóna 479 bude rozšířena na území okresu Třebíč a budou do ní přiřčeny obce Litovany, Přešovice a Radkovice u Hrotovic.

Do zóny 845 budou přiřčleněny obce Častohostice a Zvěrkovice a do zóny 855 obec Lukov.

Při číslování zón, které začínají číslicemi 87x v oblasti okolo Moravských Budějovic bylo nutné přistoupit k odlišnosti od pravidel číslování z toho důvodu, že zóna 877 již dnes existuje a nachází se v ní obec Drosendorf v Rakousku, uvádí IDS JMK (2017a). Z toho důvodu je přerušena číselná řada a zóny s označením 87x jsou v takovémto pořadí: 875, 876, 879 a 878. V případě nutnosti by bylo možné například od změny jízdního řádu změnit označení současné zóny 877.

Další podobné drobné nesrovnalosti v rámci číslování se vyskytly i v jiných oblastech, ale na fungování IDS JMK nebudou mít žádný vliv a většina cestujících nezpozoruje žádnou anomálii.

Změny v jednotlivých existujících zónách jsou spíše drobnějšího charakteru a nebudou znamenat žádné komplikace pro cestující, kteří již v dnešní době v rámci těchto zón cestují.

### **3.1.2 Charakteristika zóny 486**

V zóně 486 se bude nacházet pouze okresní město Třebíč. Na jeho území je v dnešní době v rámci městské hromadné dopravy provozováno deset linek, jak je také uvedeno v pododdílu 2.2.1. Zavedením tarifu IDS JMK v rámci městské hromadné dopravy v Třebíči dojde k odstranění nesouladu mezi tarifem v regionální dopravě a městské hromadné dopravě.

V rámci integrace do IDS JMK bude na území zóny 486 zaintegrována také městská hromadná doprava a bude zde platit tarif IDS JMK. Tarif bude fungovat na stejném principu, jako funguje v jiných systémech městských hromadných doprav v rámci IDS JMK, s výjimkou Brna a Břeclavi.

Základní nepřestupní jízdenka bude stát 10 Kč a přestupní jízdenka s platností na dvě zóny bude stát 20 Kč.

## **3.2 Změna tarifu**

Při začleňování území okresu Třebíč do IDS JMK dojde k plošné změně používaného tarifu. Z dnešního velkého množství používaných tarifů dojde ke sjednocení tarifu a bude používán pouze tarif IDS JMK.

Pro cestující to bude nepochybně velká změna, která jim ovšem přinese výhody v cestování, zejména pak nebude nutné kupovat si jízdenku při každém nástupu do vozidla i v rámci přestupů. Dále nový tarif cestujícím nabídne komplexní nabídku, která bude navíc stejná nejen v rámci celého okresu, ale také v celém Jihomoravském kraji a přilehlém okolí.

Ceník IDS JMK je zobrazen v příloze C a podrobněji bylo o tarifu IDS JMK hovořeno v pododdílu 2.3.3.

### **3.3 Změna odbavovacího systému**

Stejně tak jako u tarifu, musí i u odbavovacího systému dojít ke sjednocení podle standardů IDS JMK. Odbavovací systém se mírně liší v rámci železniční a autobusové dopravy. O této problematice je také hovořeno v pododdílu 2.3.3.

U železniční dopravy cestující při používání jednorázových a univerzálních jízdenek označují jízdenky před nástupem do vlaku na nástupišti. Proto bude nutné stanice a zastávky na území okresu Třebíč, které budou nově součástí IDS JMK, vybavit označovači jízdenek. Pouze stanice a zastávky s nejnižší intenzitou cestujících těmito označovači nemusí být vybaveny a označení jízdenky zajistí pracovník železničního dopravce ve vlaku. Podobná praxe je uplatňována na některých železničních stanicích a zastávkách již dnes v rámci IDS JMK.

V autobusech si cestující označují jednorázové a univerzální jízdenky při nástupu do vozidla. Všechna vozidla musí být vybavena minimálně jedním označovačem jízdenek, jak už bylo uvedeno v pododdílu 2.3.3.

### **3.4 Odhad nákladů na rozšíření IDS JMK na území okresu Třebíč**

Údaje v následující části vychází z osobního rozhovoru s Ing. Květoslavem Havlíkem, zástupcem ředitele společnosti KORDIS JMK a vedoucím odboru tarifního, marketingu a rozvoje. Rozhovor proběhl 27. dubna ve 13 hodin.

Náklady na rozšíření IDS JMK na území okresu Třebíč budou spočívat zejména v pořízení náležitého hardwarového vybavení a v úpravách stávajícího softwarového vybavení. Veškeré autobusy, které budou provozovány v rámci IDS JMK na území okresu Třebíč, budou muset být vybaveny standardizovaným odbavovacím zařízením. Budou nutné softwarové úpravy systémů, které se v současné době nacházejí v autobusech provozovaných na území okresu Třebíč. Náklady na úpravu jednoho odbavovacího zařízení se pohybují okolo 10 000 Kč. Dále bude nutné do každého autobusu dosadit minimálně jeden označovač, jehož cena je 10 000 Kč.

Železniční stanice s výdejnou jízdenek budou vybaveny speciálními tiskárnami na tisk jízdních dokladů IDS JMK. Vybavení jedné výdejny jízdenek si vyžádá náklady 100 000 Kč. V okrese Třebíč bude nutné takto vybavit tři železniční stanice – Třebíč, Okříšky a Bransouze. V Náměšti nad Oslavou, Kralicích nad Oslavou a Moravských Budějovicích se již potřebné vybavení nachází. Dále bude každá železniční stanice a železniční zastávka

vybavena minimálně jedním označovačem jízdenek, jehož náklady na pořízení jsou na úrovni 20 000 Kč. V rámci okresu Třebíč bude nutné vybavit označovačem 25 železničních stanic a železničních zastávek.

Do tří let se v rámci IDS JMK plánuje zavedení elektronického odbavování cestujících, které bude spočívat v tom, že cestující budou mít možnost si nahrát svůj jízdní doklad na platební kartu nebo pomocí platební karty platit jízdné přímo v autobuse. Toto opatření si vyžádá investice 30 000 Kč do hardwarového i softwarového vybavení každého autobusu.

Veškerá nová odbavovací zařízení musí být kompatibilní s tzv. národním tarifem, jehož zavedení plánuje Ministerstvo dopravy České republiky na prosinec roku 2019, potvrzuje MDČR (2017b).

Celkové náklady na tarifní integraci území okresu Třebíč k IDS JMK dosáhnou jednotek milionů Kč.

### **3.5 Zhodnocení návrhu**

Zhodnocení návrhu na rozšíření IDS JMK na území okresu Třebíč bude rozděleno do čtyř částí. Budou vyjmenovány přínosy návrhu, slabé stránky návrhu, dále příležitosti a možné hrozby.

#### **3.5.1 Přínosy návrhu**

Hlavním přínosem návrhu je, že na území okresu Třebíč bude sjednocen tarif a cestujícím bude nabídnuta vhodná a výhodná alternativa k cestování automobily.

Návrh přináší přínosy pro cestující, kraj jako objednatele, pro okres i pro udržitelný rozvoj území. Z pohledu cestujících je největším přínosem, že budou moci na jeden jízdní doklad cestovat v rámci celého IDS JMK, tedy nejenom na území okresu Třebíč, ale v celé síti IDS JMK a budou moci využívat a kombinovat všechny začleněné dopravní systémy, tedy železniční dopravu, autobusovou dopravu či systémy městských hromadných doprav jednotlivých měst.

Dále budou cestující moci využívat široké spektrum nabízených jízdních dokladů. Budou si moci podle četnosti jízd vybrat takový jízdní doklad, který jim bude nejvíce vyhovovat a ušetřit tak peněžní prostředky. Úspory peněžních prostředků budou dále demonstrovány na vybraných příkladech. Ceny jízdného užívané pro srovnání jízdného jsou platné k 28. dubnu a byly čerpány ze serveru [idos.cz](http://idos.cz) (IDOS.CZ, 2018). Ceny jízdného v příkladech jsou za obvyčejné neregulované jízdné bez jakýchkoliv slev.

Například dnes cestující za jízdu vlakem z Třebíče do Brna zaplatí dle tarifu Českých drah 97 Kč, zatímco po integraci bude potřebovat jízdenku na 10 zón v ceně 78 Kč. Dále bude moci na stejnou jízdenku využít městskou hromadnou dopravu v Třebíči i v Brně v rámci její časové platnosti, která činí 180 minut, přičemž cesta vlakem z Třebíče do Brna trvá přibližně 80 minut.

Úspory cestující samozřejmě pocítí při využívání všech typů dopravních prostředků. Například cestující jedoucí autobusem z Třebíče do Jemnice zaplatí dnes za jízdné částku v rozmezí od 55 Kč do 83 Kč, přičemž, pokud chce využít městskou hromadnou dopravu v Třebíči, musí si zakoupit jízdenku zvlášť v ceně 12 Kč (viz tabulka 2). Dle tarifu IDS JMK si cestující zakoupí jízdenku s platností na 7 zón za 56 Kč a může v rámci její časové platnosti využít také městskou hromadnou dopravu v Třebíči.

Nově zavedený tarif IDS JMK nabídne výhodné ceny jízdného na krátké i dlouhé vzdálenosti. Například pro jízdu z Náměšti nad Oslavou do Jemnice má v současné době cestující na výběr různá spojení s cenami od 92 Kč až do 121 Kč a po zavedení tarifu IDS JMK bude moci využít jízdenku na 10 zón za 78 Kč. Ke snížení ceny jízdného dojde také na kratších vzdálenostech, kdy v dnešní době stojí jízdenka z Moravských Budějovic do Jaroměřic nad Rokytnou 21 Kč a po zavedení tarifu IDS JMK budou cestující moci využít dvouzónovou jízdenku za 16 Kč.

Při cestách v IDS JMK je také možné využít univerzální jízdenku, která byla již zmiňována v pododdíle 2.3.3. Tato jízdenka, která obsahuje 24 polí umožňuje cestujícím si označit vždy takový počet polí, který zrovna potřebují na svou aktuální jízdu bez nutnosti nákupu jednorázové jízdenky. Její využívání přináší také úsporu, která je znázorněna v tabulce (viz tabulka 5).

Z pohledu kraje jako objednatele je největším přínosem vznik, respektive v rámci IDS JMK pouze rozšíření činnosti koordinátora, společnosti KORDIS JMK, na nové území. Koordinátor, který v rámci IDS zajišťuje objednávku spojů a jejich koordinaci s potřebami cestujících, může kraji přinést úsporu finančních prostředků. Zejména při analýze stávajícího stavu, kde mohou být odhaleny souběhy jednotlivých spojů či může dojít k vytvoření efektivnějších oběhů vozidel.

Přínosem pro okres Třebíč je připojení jeho území k IDS JMK, což umožní jeho lepší dopravní napojení na Jihomoravský kraj, v jehož spádové oblasti se nachází. Přepavní proudy z okresu Třebíč do Brna, respektive do Jihomoravského kraje dosahují vysokých hodnot, a proto je možné považovat přiřazení tohoto okresu k IDS JMK jako velmi vhodné.

Dalším přínosem pro okres Třebíč může být zvýšení atraktivity pro turisty, kteří budou nově moci využívat výhodné víkendové jízdenky i pro cesty do této oblasti.

Také z dopravního a tarifního hlediska přináší návrh jisté přínosy. Po zavedení IDS JMK na území okresu Třebíč dojde ke sjednocení odbavovacího a tarifního systému. Dále budou také odstraněny hranice mezi systémy městských hromadných doprav a ostatními systémy veřejné hromadné dopravy.

Tabulka 5 Srovnání ceny jízdného při využití jednorázové a univerzální jízdenky

<b>počet zón</b>	<b>cena jednorázové jízdenky</b>	<b>cena při použití univerzální jízdenky</b>
2 (10 minut)	16 Kč	13,0 Kč
2 (45 minut)	20 Kč	19,5 Kč
3	27 Kč	26,0 Kč
4	34 Kč	32,5 Kč
5	42 Kč	39,0 Kč
6	49 Kč	45,5 Kč
7	56 Kč	52,0 Kč
8	63 Kč	58,5 Kč
9	71 Kč	65,0 Kč
10	78 Kč	71,5 Kč
libovolný	86 Kč	78,0 Kč

Zdroj: IDS JMK [2012], upraveno autorem

Připojení území okresu Třebíč k IDS JMK může také pomoci stavu veřejné hromadné dopravy. IDS JMK nabízí výhodné jízdné nejen na každodenní dojíždění, ale také například na víkendové cestování. Rozšíření IDS JMK na nové území může pomoci ve využívání veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.

### **3.5.2 Slabé stránky návrhu**

Slabé stránky návrhu mohou vycházet z nesprávného provedení přiřazení nového území či z nesprávné komunikace, respektive nedostatečné informovanosti cestujících.

Nesprávné provedení integrace území může být způsobeno špatným rozdělením území při nerespektování přirozené spádovosti a přepravních proudů. Dále v době spuštění systému nemusí být plně dokončeny procesy nutné pro správnou integraci, jako například vybavení autobusů jednotným odbavovacím systémem či vybavení železničních stanic a zastávek označovači.

Důležitá je komunikace směrem k cestujícím. Nesprávné a neúplné informace mohou vést k nepochopení systému či k mylným domněnkám. Za slabou stránku návrhu by mohli někteří cestující považovat to, že IDS JMK se soustředí hlavně na dopravní vazby směrem k Brnu a spoje, které jezdí v rámci regionu jsou opomíjeny. Z jednoho pohledu je to

pochopitelné, protože kolem Brna je dosahováno mnohem větších přepravních intenzit, ale z jiné strany je důležité se zaměřit na podporu veřejné hromadné dopravy ve všech oblastech. Tyto kroky jsou zejména v rukou objednatelů, kteří rozhodnou, kolik spojů bude ve které oblasti objednáno a provozováno.

Proto je nutná intenzivní komunikace od objednatele s pomocí koordinátora směrem k cestujícím, aby měli dostatečné informace o realizovaných změnách používaného tarifního systému a nevznikaly mylné a nepravdivé domněnky, které by ve svém důsledku mohly vést k nepřijetí nového systému ze strany cestujících.

### **3.5.3 Příležitosti návrhu**

Příležitostí návrhu je využít současný trend, kdy je ze strany mnoha měst a oblastí, Jihomoravského kraje nevyjímaje, prosazována koncepce udržitelné dopravy spolu s koncepcí smart cities.

V rámci udržitelné mobility mají alternativní způsoby dopravy oproti individuální automobilové dopravě své jasné místo. IDS může být chápán jako součást koncepce smart city, kdy cestující využívají pro své cesty veřejnou hromadnou dopravu.

Právě v dnešní době je příležitost budovat IDS již s prvky smart city. Nad rámec tarifní integrace, ale v souladu s IDS je na místě budování přestupních uzlů „hrana hrana“ nebo budování záchytných parkovišť typu Bike & Ride či Park & Ride.

Další příležitostí v nově zaváděné oblasti je využití doporučení plynoucích z dopravní politiky. Ze strany úřadů či představitelů obcí, měst či krajů mohou být podmínky nastaveny ve prospěch veřejné hromadné dopravy. Jedná se například o omezení vjezdu automobilů do center měst či další opatření.

### **3.5.4 Hrozby vycházející z návrhu**

Největší hrozbou je politická vůle, aktuální směřování politiky na regionální i národní úrovni a její pohled na danou problematiku. Z hlediska dopravního a tarifního vychází návrh jako nejlepší možné řešení, ale k jeho uskutečnění či případnému rozvoji je nutná politická vůle. Je to z toho důvodu, že veřejná regionální doprava je objednávána kraji a kraje, respektive jejich organizátoři či koordinátoři dopravy, rozhodují o množství objednaných spojů a o systému, který bude na daném území používán.

Na prvně zmíněnou hrozbu z hlediska neochoty či nedostatečné politické vůle navazuje další hrozba pro návrh na připojení území okresu Třebíč k IDS JMK. Vychází z návrhu Kraje Vysočina na vybudování vlastního IDS. Takový IDS by pokrýval celé území kraje Vysočina a nebyl by zde poskytován jednotný tarif s IDS JMK, což by znamenalo

velkou nevýhodu pro cestující zejména z okresu Třebíč, kteří velmi často či každodenně dojíždí do Jihomoravského kraje.

Pokud nebude dostatečná politická vůle ke změně, nebude možné návrh uskutečnit i přes jeho nesporné přínosy cestujícím v dané oblasti.

Za další hrozbu by mohlo být považováno, že se jedná o rozšíření IDS JMK na území kraje Vysočina. V případě uskutečnění by byla nutná intenzivní a věcná komunikace mezi těmito kraji. Ta ovšem opět závisí na vůli jednotlivých představitelů kraje.

Čistě teoretickou hrozbou by mohlo být nepřijetí nového tarifu ze strany cestujících. Systém IDS JMK ovšem funguje již řadu let a využívá jej velké množství cestujících a v případě opakujících se podnětů od cestujících je v rámci možností učiněno nápravné opatření. Z tohoto důvodu není tato hrozba pravděpodobná.

### **3.5.5 Celkové zhodnocení**

Návrh jako takový je koncipován tak, aby přinesl zlepšení poskytovaných služeb ve veřejné hromadné dopravě na území okresu Třebíč. Přičlenění území do IDS JMK bylo zvoleno z důvodu vysokých dosahovaných intenzit cestujících z tohoto okresu do Jihomoravského kraje a také z důvodu, že IDS JMK funguje již více než 10 let a nabízí kvalitní systém veřejné hromadné dopravy, který je schopen i v dnešní době konkurovat individuální automobilové dopravě.

Realizovatelnost a budoucnost návrhu v tomto případě záleží zejména na politické vůli představitelů Kraje Vysočina. Jihomoravský kraj, i koordinátor IDS JMK, společnost KORDIS JMK, byly a jsou nakloněni rozšiřování IDS JMK do nových oblastí. Rozhodnutí tedy je v kompetenci Kraje Vysočina a záleží, jestli se rozhodne pro vybudování vlastního IDS, Veřejné dopravy Vysočina, či využije nabídky spolupráce s IDS JMK či zvolí jiné řešení.

## ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo pomocí analýzy kraje Vysočina, zejména okresu Třebíč, a Jihomoravského kraje a jejich vzájemných přepravních vazeb navrhnout a zhodnotit nový přístup k tarifní integraci s možností připojení území okresu Třebíč k IDS JMK. Návrh by měl být takový, aby cestujícím přinesl atraktivní nabídku a přispěl k dlouhodobému cíli, kterým je snížení intenzity individuální automobilové dopravy, zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy a napomohl udržitelnému rozvoji území.

V úvodní teoreticko-metodologické části byla provedena rešerše zdrojů a byla zpracována teoretická východiska práce. Byly zmíněny náležitosti tarifního systému, význam dopravní, respektive tarifní politiky či používané druhy tarifu.

Ve druhé části byla provedena analýza současného stavu veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč v kontextu kraje Vysočina s vazbou na okolní kraje, především na kraj Jihomoravský. Nejprve byly zmíněny charakteristiky kraje Vysočina a okresu Třebíč a následně Jihomoravského kraje.

Na základě analýzy současného stavu veřejné hromadné dopravy na území okresu Třebíč v kontextu kraje Vysočina bylo zjištěno, že kraj Vysočina nemá v současné době jasnou koncepci veřejné hromadné dopravy, která by vedla ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy. Na území okresu Třebíč, stejně tak jako v celém kraji Vysočina, je používáno velké množství různých tarifů jednotlivých dopravců, což způsobuje nepřehlednost celého systému veřejné hromadné dopravy. Pro dosažení cíle udržitelné mobility je proto nezbytné učinit kroky, které povedou ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.

V závěru druhé části bylo navrženo několik možných alternativ, které by vedly k realizaci změn dosud užívaných tarifů. Z dopravního i tarifního hlediska byla hodnocena nejlépe varianta připojení území okresu Třebíč k IDS JMK.

Ve třetí části byl zpracován návrh na připojení území okresu Třebíč k IDS JMK. Bylo nutné specifikovat jednotlivé kroky, které budou nutné k začlenění nového území do IDS. Nejprve bylo nutné rozdělit území do jednotlivých zón podle přirozené spádovosti a vedení dopravních komunikací. Dále bylo nutné určit specifika jednotlivých zón a rozhodnout o integraci městské hromadné dopravy v Třebíči. Nebylo možné taky opomenout nutnost dodržení standardů IDS JMK a s tím spojené náklady zejména na nutné hardwarové vybavení autobusů, výdejen jízdenek, železničních stanic a zastávek a úpravy softwarového vybavení v autobusech jednotlivých dopravců.

Výsledný návrh je koncipován tak, aby přinesl cestujícím možnost vhodné alternativy k cestování automobily. Návrh byl zvolen také z důvodu vysokých dosahovaných intenzit cestujících z okresu Třebíč právě do Brna, respektive Jihomoravského kraje. Tento návrh je plně realizovatelný jednak s koncepcí udržitelné dopravy, jednak je možné k němu přiřadit další prvky dopravní integrace, jako může být budování přestupních uzlů či implementace prvků smart city jako jsou záchytná parkoviště typu Park & Ride či Bike & Ride.

Realizovatelnost návrhu záleží především na politické vůli představitelů Kraje Vysočina. Záleží na jejich rozhodnutí, zda se přikloní k návrhu připojení území okresu Třebíč k IDS JMK, nebo zda zvolí jinou variantu. Jihomoravský kraj i koordinátor IDS JMK, společnost KORDIS JMK, jsou nakloněni rozšiřování IDS JMK do nových oblastí.

## POUŽITÁ LITERATURA

- ADAMEC, Vladimír et al., 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.
- ADOSA, ©2014. Linky a jízdní řády. *Adosa, a.s.* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <https://www.adosa.cz/linky-a-jizdni-rady/>
- BK BUS, ©2004-2018. Jízdní řády. *BK BUS* [online]. [cit.2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.bkbus.cz/jizdni-rady-bkbus/m625>
- ČESKO, 1990. *Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách* [online]. [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>
- ČESKO, 2010. *Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů* [online]. [cit. 2018-01-04]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/194-2010-zneni-k-1-7-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2013. Charakteristika okresu Třebíč. *Český statistický úřad* [online]. [cit 2018-02-10]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika\\_okresu\\_trebic](https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika_okresu_trebic)
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2016. Obce se statutem města. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?\\_afPfm=VYSTUP-objekt&pvo=RSO04&z=T&f=TABULKA&katalog=30829&str=v63&evo=v555\\_!\\_VUZEMI97-100-65hal\\_1](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_afPfm=VYSTUP-objekt&pvo=RSO04&z=T&f=TABULKA&katalog=30829&str=v63&evo=v555_!_VUZEMI97-100-65hal_1)
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2017a. Statistická ročenka kraje Vysočina. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/45964072/33009517.pdf/3d5b3324-1fee-47a8-bc3b-b55a5875d946?version=1.7>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2017b. Statistická ročenka Jihomoravského kraje. *Český statistický úřad* [online]. [cit 2018-02-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/45709956/33010317.pdf/8906a8f3-b985-4fce-af4f-0c3bf7eebe37?version=1.7>
- ČUMA, Libor et al., 2014. *10 let IDS JMK*. Brno: KORDIS JMK. ISBN 978-80-260-6885-3.
- DAMBORSKÝ, Milan et al., 2014. *Regionální veřejná doprava v České republice*. Brno: Pavel Křepela. ISBN 978-80-86669-28-1.
- DOLEJŠÍ, Milan, 2010. Některé trati končí, na zbylých se mění málo. *ČT 24* [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1302664-nektere-trati-konci-na-zbylych-se-meni-jen-malo>
- DRAHOTSKÝ, Ivo a Pavel ŠARADÍN, 2003. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-511-0.

- DRDLA, Pavel, 2014. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-787-2.
- DRDLA, Pavel a Josef BULÍČEK, 2012. Fare Collection System In Integrated Public Passenger Transport Systems. *Perner's Contacts* [online], roč. VII, č. 2, s. 22-33 [cit. 2018-01-19]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: [http://pernerscontacts.upce.cz/26\\_2012/Drdla.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/26_2012/Drdla.pdf)
- GNAP, Jozef, 1997. *Kalkulácia vlastných nákladov a tvorba ceny v cestnej doprave*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. ISBN 80-7100-438-3.
- HANUŠ, Bohuslav, 1980. *Základy ekonomiky dopravy*. Praha: NADAS.
- HARÁK, Martin, 2018. Atraktivita regionální dopravy se v našem kraji zvedne. *Železničář*, roč. XXV., č. 3, s. 6-7. ISSN 0322-8002.
- HINČICA, Libor, 2017. Třebíčská MHD s novými autobusy Mercedes-Benz. *Československý dopravák*, roč. XIV., č. 1, s. 22-26. ISSN 1804-2309.
- CHLAŇ, Alexandr a Monika EISENHAMMEROVÁ, 2014. *Tarifý a ceny v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-812-1.
- IDOS.CZ, 2018. Vyhledávání spojení. *IDOS.CZ* [online]. [cit. 2018-04-28]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>
- INTEGROVANÁ DOPRAVA STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2017. Historie vzniku IDSK. *Integrovaná doprava Středočeského kraje* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <https://www.idsk.cz/>
- JAKUBCOVÁ, Hana, 2018. Úsek nových kolejí u Starče je stále ve hře. *Třebíčský deník* [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: [https://trebicky.denik.cz/zpravy\\_region/usek-novych-koleji-u-starce-je-stale-ve-hre-20180202.html](https://trebicky.denik.cz/zpravy_region/usek-novych-koleji-u-starce-je-stale-ve-hre-20180202.html)
- JANÍČEK, Přemysl a Jiří MAREK a kol., 2013. *Expertní inženýrství v systémovém pojetí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4127-7.
- JAREŠ, Martin, 2016. *Integrovaná doprava v praxi Jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 978-80-01-05896-1.
- JEŽEK, Jindřich, 2010. Interregional relations in transport system. In: *LOGI 2010 - Conference Proceeding, Pardubice 19. listopadu 2010: sborník příspěvků z konference* [online]. Brno: Tribun EU, 2010 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <http://logi.upce.cz/proceedings/2010.pdf>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2017. Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje. *Jihomoravský kraj* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <https://m.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=348446&TypeID=7>
- KEJÍKOVÁ, Anna, 2009. Stupňovitost tarif. *Železničná doprava a logistika*, roč. V, č. 2, s. 15-17. ISSN 1336-7943.
- KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.

- KLETTKE, Joel, 2014. How To Interview an Expert Without Looking Like an Idiot. *IAcquire* [online]. [cit. 2018-01-15]. Dostupné z: <http://www.iacquire.com/blog/how-to-interview-an-expert-without-looking-like-an-idiot>
- KODIS, 2017. Mapy a schémata. *Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje* [online]. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.kodis.cz/mapy/>
- KOHÁNI, Michal, 2012. Exact approach to the tariff zones design problem in public transport. In: *30th International Conference on Mathematical Methods in Economics, Karviná 11. – 13. září 2012: sborník příspěvků z konference* [online]. Karviná: Silesian University, School of Business Administration, 2012 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: [http://mme2012.opf.slu.cz/proceedings/pdf/073\\_Kohani.pdf](http://mme2012.opf.slu.cz/proceedings/pdf/073_Kohani.pdf)
- KOUSAL, Milan a Milan KOVÁČ, 1982. *Osobná doprava a preprava I*. Bratislava: ALFA.
- KORDIS JMK, [2015]. Stručně o IDS JMK. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2018-03-10]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>
- KORDIS JMK, 2017a. Plány sítě. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <http://www.idsjmk.cz/plany.aspx>
- KORDIS JMK, 2017b. Ceník jízdného. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2018-04-07]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/cenik/Cenik.pdf>
- KRAJ VYSOČINA, 2015a. Seznam dopravců v závazku veřejné služby Kraje Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/seznam-dopravcu-v-zavazku-verejne-sluzby-kraje-vysocina/ds-300438>
- KRAJ VYSOČINA, 2015b. Program rozvoje kraje Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4065070](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4065070)
- KRAJ VYSOČINA, 2016a. Plán dopravní obslužnosti území kraje Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4077613](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4077613)
- KRAJ VYSOČINA, 2016b. Intenzita veřejné dopravy 2012, výstupní model. *Kraj Vysočina* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4077615](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4077615)
- KRATINA, Aleš, 2017. *Odpověď na dotaz – Tarifní integrace okresu Třebíč k IDS JMK* [elektronická pošta]. 22. listopadu 2017, 8:53 CET. Osobní komunikace.
- LITTIG, Beate, 2013. Expert Interviews. Methodology and Practice. *Tampereen Yliopisto* [online]. [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: [http://www.uta.fi/iasr/lectures/index/17.9.2013\\_Beate%20Littig\\_Tampere%20Expert-Interviews.pdf](http://www.uta.fi/iasr/lectures/index/17.9.2013_Beate%20Littig_Tampere%20Expert-Interviews.pdf)
- MAPY.CZ, 2018. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <http://mapy.cz>

- MATRAS, Tomáš a Michal KOSTELECKÝ, 2012. Tarifní systémy, tarify, jízdní doklady. *Technická fakulta České zemědělské univerzity v Praze* [online]. [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: [http://oppa-smad.tf.czu.cz/?q=system/files/DS-04-TARIFNI\\_SYSTEMY.pptx](http://oppa-smad.tf.czu.cz/?q=system/files/DS-04-TARIFNI_SYSTEMY.pptx)
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, 2016. Ročenka dopravy České republiky 2016. *Dopravní statistika* [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2016.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2016.pdf)
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, 2017a. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlak-y-celostatni-dopra/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-2017-2021.pdf.aspx>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, 2017b. Ministerstvo dopravy chystá průlomové jednotné jízdné na železnici. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. [cit. 2018-04-28]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo-dopravy-chysta-prulomove-jednotne-jiz>
- MINISTERSTVO FINANČÍ ČESKÉ REPUBLIKY, 2017. Doprava osobní vnitrostátní autobusová. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/vyvoj-cenove-regulace-v-jednotlivych-odv/doprava-osobni-vnitrostatni-autobusova-28755>
- MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.
- NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2013. Veřejný zájem musí být přesvědčivě odlišen od zájmu soukromého. *Nejvyšší správní soud* [online]. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: [http://www.nssoud.cz/Verejny-zajem-musi-byt-presvedcive-odlisen-od-zajmu-soukromeho/art/962?tre\\_id=205](http://www.nssoud.cz/Verejny-zajem-musi-byt-presvedcive-odlisen-od-zajmu-soukromeho/art/962?tre_id=205)
- OLIVKOVÁ, Ivana, 2006. Městská hromadná doprava. *Institut dopravy Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava* [online]. [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/mhd/index2.htm>
- OREDO, 2017a. Tarifní mapy. *Integrátor regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji* [online]. [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarifni-mapy-iredo/>
- OREDO, 2017b. Tarif IREDO. *Integrátor regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/1a22e7637fb3fe33a1bd4916a095fd38.pdf>
- PELTRÁM, Antonín et al., 2003. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje. ISBN 80-901730-6-3.
- POLIAKOVÁ, Bibiána, 2007. Typy tarif v tarifních systémech integrovaných dopravních systémov. *Doprava a spoje* [online], roč. III, č.1, s. 93-100 [cit. 2017-12-02]. ISSN 1336-7676. Dostupné z: <https://fpedas.uniza.sk/~dopravaaspoje/subory/2007/1/poliakova.pdf>

- POLIAKOVÁ, Bibiána, 2011. Conditions And Proposals Of Tariff Integration For the Integrated Transport Systems In the Slovak Republic. *Transport and Telecommunication* [online]. Roč. XII, č. 2, s. 39-49 [cit. 2018-01-20]. ISSN 1407-6160. Dostupné z: [http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Research\\_journals/Tr\\_Tel/2011/V2/vol12\\_2-5.pdf](http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Research_journals/Tr_Tel/2011/V2/vol12_2-5.pdf)
- PSOTA, 2018. Jízdní řády vnitrostátní a regionální dopravy. *Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.zds-psota.cz/index.php/jizdni-rady>
- RICHTEREK, Lukáš, 2008. Filozofické problémy přírodních věd. *Univerzita Palackého v Olomouci* [online]. [cit. 2018-01-15]. Dostupné z: [http://esfmoduly.upol.cz/elearning/fil\\_prob/fil\\_prob.html](http://esfmoduly.upol.cz/elearning/fil_prob/fil_prob.html)
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2016a. Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2016. *Celostátní sčítání dopravy 2016* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/content/doc/63.jpg?v=2016>
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2016b. Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích první třídy v ČR v roce 2016 a 2010. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/0e0a7b96-a3f6-4612-a8fd-3bf792bef2cc/pentlogram\\_srovnani\\_2010\\_2016.jpg?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/0e0a7b96-a3f6-4612-a8fd-3bf792bef2cc/pentlogram_srovnani_2010_2016.jpg?MOD=AJPERES)
- ŘEZANINA, Oldřich, ©2010. Jízdní řády. *Oldřich Řezanina autobusová doprava* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.rezanina.cz/jizdni-rady.html>
- ŘEZNÍČEK, Bohumil a Radek DVOŘÁK, 2004. Přístupnost k dopravním službám jako kritérium kvality. In: HITTMÁR, Štefan a Vlastimil MELICHAR (eds.). *Faktory trvale udržitelné mobility a přístupnosti k dopravním službám v osobní dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, s. 22-33. ISBN 80-7194-713-X.
- SERPA, José Carlos Jiménez, Andrés Eduardo Rojas SÁNCHEZ a Miller Humberto Salas RONDÓN, 2015. Tariff Integration for Public Transportation in the Metropolitan Area of Bucaramanga. *INGE CUC* [online], roč. XI, č. 1, s. 25-33 [cit. 2018-01-20]. ISSN 0122-6517. Dostupné z: <http://revistascientificas.cuc.edu.co/index.php/ingecuc/article/view/350/2015102>
- SLOUKOVÁ, Danica, 2012. Základní metody vědecké práce. *PhDr. Danica Slouková, CSc.* [online]. [cit. 2018-01-19]. Dostupné z: [http://filosofia.cz/files/filosofie\\_jinak/zakladni\\_metody.pdf](http://filosofia.cz/files/filosofie_jinak/zakladni_metody.pdf)
- SNOVICKÝ, Rostislav, 2017. *Odpověď na dotaz – Stanovisko JMK k otázce tarifní integrace okresu Třebíč k IDS JMK* [elektronická pošta]. 29. listopadu 2017, 14:04 CET. Osobní komunikace.
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2017. Jízdní řád – trať 240. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady/k240.pdf>
- STEJSKAL, Petr, 2008. *Tarifní a ceny v dopravě*. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 978-80-01-04122-2.

- ŠINDELÁŘ, Jan, 2018. Šéf IDSK: Jsme velmi nespokojeni s infrastrukturou. Trať do Berouna je před zhroucením. *Z dopravy* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/sef-idsk-jsme-velmi-nespokojeni-s-infrastrukturou-trat-na-beroun-je-pred-zhroucenim-7093/>
- ŠIROKÝ, Jaromír et al., 2014. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-852-7.
- ŠTEFL-TOUR, ©2013. Jízdní řády. *Štefl-tour* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.stefl-tour.cz/jizdni-rady>
- TAKAHASHI, Takaaki, 2014. Economic analysis of tariff integration in public transport. *Research in Transportation Economics* [online], roč. 66, s. 26-35. [cit. 2018-01-20]. ISSN 0739-8859. Dostupné z: <http://www.csis.u-tokyo.ac.jp/dp/135.pdf>
- TRADO MAD, 2017a. Schéma městské autobusové dopravy v Třebíči. *Městská hromadná autobusová doprava v Třebíči* [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <http://www.doprava-trebic.cz/trasy-linek.html>
- TRADO MAD, 2017b. Tarif městské autobusové dopravy v Třebíči. *Městská hromadná autobusová doprava v Třebíči* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: [http://www.doprava-trebic.cz/files/tarif-mad-soubory/novy\\_tarif.pdf](http://www.doprava-trebic.cz/files/tarif-mad-soubory/novy_tarif.pdf)
- TREDOS, ©2017. Jízdní řády. *Tredos* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.tredos.cz/jizdni-rady/>
- VONDRÁK, František, 2017. Do Jemnice budou o víkendech jezdit tři páry vlaků. *Třebíčský deník* [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: [https://trebicky.denik.cz/zpravy\\_region/do-jemnice-budou-o-vikendech-jezdit-tri-pary-vlaku-20171213.html](https://trebicky.denik.cz/zpravy_region/do-jemnice-budou-o-vikendech-jezdit-tri-pary-vlaku-20171213.html)
- WATERS, W.G., 1970. Transport Costs, Tariffs, and Pattern of Industrial Protection. *The American Economic Review* [online]. Roč. 60, č. 5, s. 1013–1020. [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: [http://www.jstor.org/stable/1818311?casa\\_token=RFRRAm0lGoAAAAA:0Um985Zv\\_OFzRznp\\_UjHgbMnQSu8tKF17QQopilfzVu4orZHcXOYy1CTKW6ExK6zEQcf0fLzU-QpZBdkg5xqghMHFM8KDSsyeGJT52S2GLf2UIKG\\_g&seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/1818311?casa_token=RFRRAm0lGoAAAAA:0Um985Zv_OFzRznp_UjHgbMnQSu8tKF17QQopilfzVu4orZHcXOYy1CTKW6ExK6zEQcf0fLzU-QpZBdkg5xqghMHFM8KDSsyeGJT52S2GLf2UIKG_g&seq=1#page_scan_tab_contents)
- ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-266-2.
- ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav Mynářik, 2008. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR. ISBN 80-7270-030-8.

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Integrace tarifu.....	16
Tabulka 2 Jednorázové jízdné MHD Třebíč.....	35
Tabulka 3 Předplatní jízdné MHD Třebíč .....	35
Tabulka 4 Rozdělení obcí do zón a jejich číslování .....	44
Tabulka 5 Srovnání ceny jízdného při využití jednorázové a univerzální jízdenky.....	51

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Poptávka městské linky a regionálních linek .....	13
Obrázek 2 Princip integrace – poptávka integrované linky .....	14
Obrázek 3 Lineární stupňovitost tarifu .....	18
Obrázek 4 Progresivní stupňovitost tarifu .....	18
Obrázek 5 Degresivní stupňovitost tarifu .....	19
Obrázek 6 Zónový tarif IDS JMK .....	21
Obrázek 7 Pásmový tarif PID .....	22
Obrázek 8 Členění kraje Vysočina .....	28
Obrázek 9 Schéma MHD v Třebíči .....	31
Obrázek 10 Základní síť pro číslování.....	43
Obrázek 11 Vyznačení zón do mapy .....	46

## SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy, a.s.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IREDO	Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
MHD	Městská hromadná doprava
MVV	Münchner Verkers- und Tarifverbund (Mnichovská integrovaná doprava)
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
PID	Pražská integrovaná doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic, p.o.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Intenzita veřejné dopravy kraje Vysočina v roce 2012

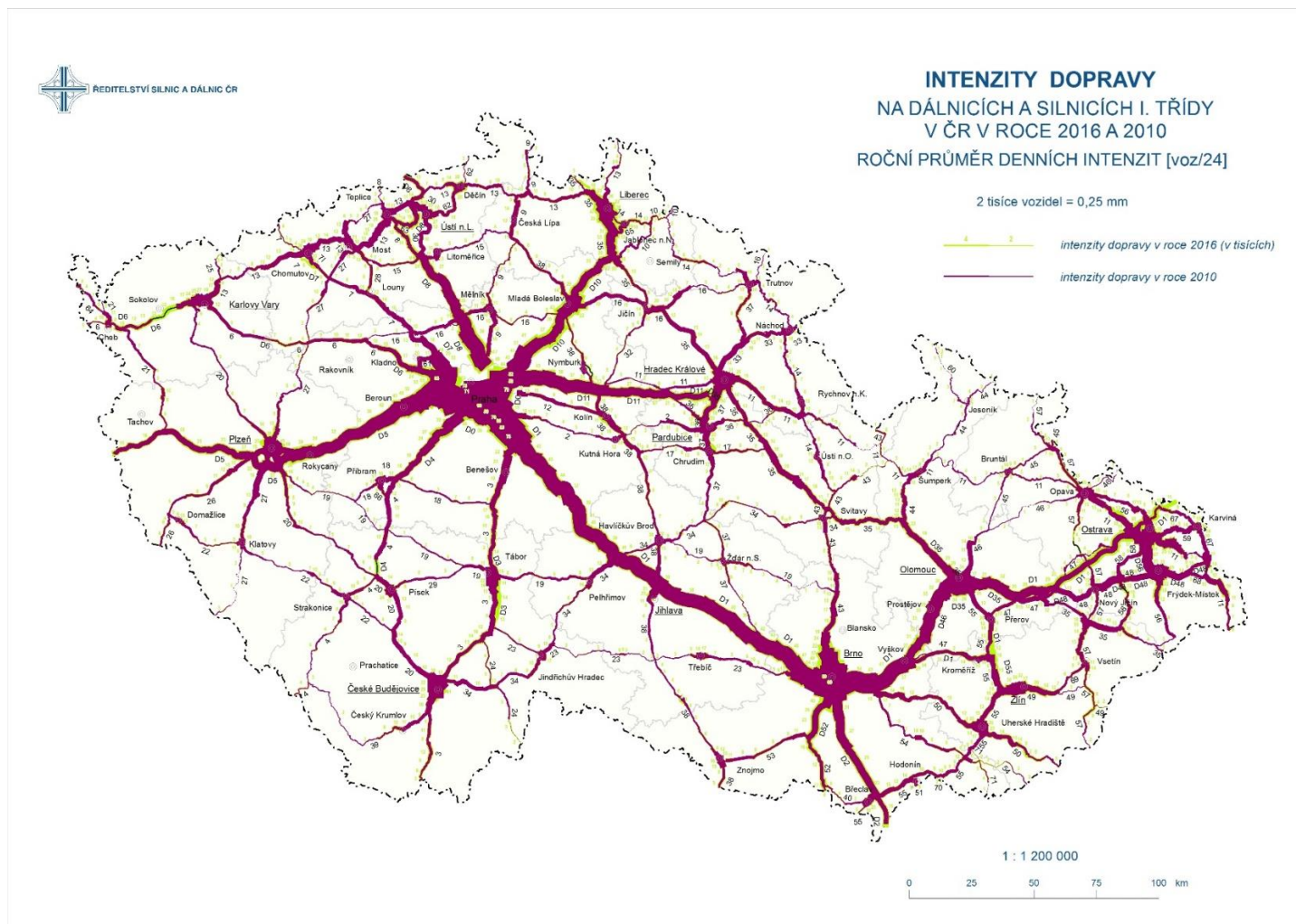
**Příloha B** Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2016 a 2010

**Příloha C** Ceník jízdného Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje






## Příloha B Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2016 a 2010



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic (2016b)

# Příloha C Ceník jízdného integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje



**JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY**

**CENÍK JÍZDNÉHO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU JIHMORAVSKÉHO KRAJE**

PLATÍ OD 1. LEDNA 2017

**PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NEPŘENOSNÉ A ROČNÍ PŘENOSNÉ**

**VYSVĚTLIVKY**

---

**JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY**

Jízdenka	Počet zón	Platnost	Základní	Zlevněná <sup>1)</sup>	ZTP a ZTP/P Nepřestupní <sup>14)</sup>
Nepřestupní	1 úsek <sup>1)</sup>		10	5	2
	2 úseky <sup>1)</sup>		16	8	4
Přestupní	2 zastávky ve vlaku <sup>18)</sup>		16	8	-
	2 zóny / 10 minut <sup>19)</sup>		16	8	4
	Doplatek za 1 zónu <sup>2)</sup>		16	8	4
	2 15 / 45 minut <sup>18)</sup>		20	10	5
	2 60 minut		25	12	6
	3 90 minut		27	13	6
	4 90 minut		34	17	8
	5 120 minut		42	21	10
	6 120 minut		49	24	12
	7 150 minut		56	28	14
8 150 minut		63	31	15	
9 180 minut		71	35	17	
10 180 minut		78	39	19	
libovolný	180 minut		86	43	21
Prodej u řidiče <sup>9)</sup>	3 90 minut		35	25 <sup>11)</sup>	-
Univerzální	dle označených polí		156	78	-
Univerzální žákovská <sup>12)</sup>	dle označených polí		117	59	-

**PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NEPŘENOSNÉ A ROČNÍ PŘENOSNÉ**

**Cestování po Brně (v zónách 100 + 101) s případnou kombinací s dalšími mimobrněnskými zónami**

Pro zóny	Základní			Děti <sup>1)</sup>			Studenti <sup>1)</sup>			Důchodci <sup>1)</sup>			Přenosná	
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční <sup>14)</sup>	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Roční <sup>14)</sup>
100 + 101	550	1370	4750	275	685	2375	275	685	2375	350	800	2950	zdarma	6100
100+101 + 1 zóna	830	2090	7300	380	950	3270	480	1220	4220	620	1560	5470	280	9100
100 + 101 + 2 zóny	1090	2780	9700	470	1200	4220	670	1730	6070	810	2080	7270	540	12100
100 + 101 + 3 zóny	1370	3510	11700	570	1480	4920	880	2280	7520	1020	2630	8770	820	14600
100 + 101 + 4 zóny	1590	4080	13400	660	1690	5670	1050	2710	8970	1190	3060	10050	1040	16700
100 + 101 + 5 zón	1790	4600	14900	730	1890	6370	1200	3100	10370	1340	3450	11170	1240	18600
100 + 101 + 6 zón	2000	5140	16400	810	2090	7020	1350	3500	11720	1500	3850	12300	1450	20500
100 + 101 + 7 zón	2220	5720	18100	890	2310	7720	1520	3940	13070	1660	4290	13570	1670	22600
100 + 101 + 8 zón	2420	6240	19800	970	2500	8370	1670	4330	14420	1810	4680	14850	1870	24700
všechny zóny	2630	6780	21500	1050	2700	9070	1830	4730	15770	1970	5080	16120	2080	26800

**Cestování mimo Brno s případnou kombinací s jednou brněnskou zónou**

Pro úseky / zóny	Základní			Děti <sup>1)</sup>			Studenti <sup>1)</sup>			Důchodci <sup>1)</sup>			Přenosná	
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční <sup>14)</sup>	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Roční <sup>14)</sup>
1 úsek v zóně 225, 235, 370, 571, 675, 740, 900 <sup>11)</sup>	280	720	2500	140	360	1250	140	360	1250	140	360	1250	-	-
1 úsek v zóně 800 <sup>11)</sup>	280	720	2500	140	360	1200	140	360	1200	-	-	-	-	
1 úsek v zóně 575 <sup>11)</sup>	280	720	2500	140	360	1250	140	360	1250	140	360	1250	-	
Doplatek za 1 zónu <sup>12)</sup>	280	720	2500	105	270	900	210	540	1850	210	540	1850	-	
1 úsek <sup>13)</sup>	280	720	2500	105	270	900	210	540	1850	210	540	1850	3100	
2 úseky <sup>13)</sup>	460	1190	4200	170	440	1550	340	890	3150	340	890	3150	5200	
2 zóny	540	1410	4950	200	520	1850	400	1050	3700	400	1050	3700	6100	
3 zóny	820	2140	6900	300	800	2550	610	1600	5150	610	1600	5150	8600	
4 zóny	1040	2710	8800	390	1010	3300	780	2030	6600	780	2030	6600	11000	
5 zón	1240	3230	10700	460	1210	4000	930	2420	8000	930	2420	8000	13300	
6 zón	1450	3770	12500	540	1410	4650	1080	2820	9350	1080	2820	9350	15600	
7 zón	1670	4350	14300	620	1630	5350	1250	3260	10700	1250	3260	10700	17800	
8 zón	1870	4870	16100	700	1820	6000	1400	3650	12050	1400	3650	12050	20100	
9 zón	2080	5410	17900	780	2020	6700	1560	4050	13400	1560	4050	13400	22300	
10 zón	2310	6010	19700	860	2250	7350	1730	4500	14750	1730	4500	14750	24600	

**JÍZDENKY V MOBILNÍM TELEFONU**

Jízdenka	Platí v zónách	Platnost	Základní	Zlevněná	Jízdenky na bankovní kartě
Jednodenní	ve všech zónách	24 hodin	190 <sup>15)</sup>	95	na bankovní kartě
Jednodenní	mimo zón 100 + 101	24 hodin	150 <sup>15)</sup>	75	Prostřednictvím e-shopu na www.dpmc.cz
Jednodenní ZTP	ve všech zónách	24 hodin	35 <sup>14)</sup>	-	jsou v prodeji elektronické
Třídenní <sup>16)</sup>	ve všech zónách	3 dny	380	190	přenosné jízdenky základní
Pětidenní <sup>17)</sup>	ve všech zónách	5 dnů	580	290	s volitelnou platností od 2 do 30 dnů.
Jednodenní	100 + 101	24 hodin	90 <sup>18)</sup>	45	
Pětidenní	100 + 101	5 dnů	250	-	
Čtrnáctidenní	100 + 101	14 dnů	420	-	
Měsíční	100 + 101	30 dnů	750	-	

---

**JÍZDENKY V MOBILNÍM TELEFONU**

Jízdenka	Platí v zónách	Platnost	Základní	Zlevněná
Jízdenka	20 minut	40 minut	75 minut	24 hod. <sup>19)</sup> 40 minut
SMS	20	-	29	99
SEJF	19	24	29	99 - 12

**BEZPLATNÁ PŘEPRAVA**

- V doprovodu jednoho a téhož cestujícího lze bezplatně přepravit dvě děti do šesti let (tj. do dne, který předchází dni 6. narozenin). V zónách 100, 101, 225, 235, 370, 571, 575, 675, 740, 800 a 900 není počet bezplatně přepravovaných dětí do 6 let omezen.
- Držitel průkazu ZTP a ZTP/P v tramvajích, autobusech a trolejbusích v zónách 100, 101, 225, 235, 370, 571, 575, 675, 740, 800 a 900 a na linkách s provozním označením 1 až 99 i mimo tyto zóny.
- Průvodce držitelé průkazu ZTP/P, asistenti nebo vodiči pes (i ve výcviku), invalidní vozík a dětský kočárek, je-li držitelem průkazu ZTP/P dítě.
- Ruční zavazadlo, kterým je drobný předmět do maximálních rozměrů kvádru 20 x 30 x 50 cm nebo tvaru desky, jehož rozměr nepřesahuje 100 x 80 x 5 cm, nebo zavazadlo tvaru válece, jehož délka nepřesahuje 150 cm a průměr 10 cm.
- Kočárek pro spolucestující dítě, jeden pár lyží včetně lyžařských holí v obalu, snowboard, sáně, boby, malé živé zvíře v uzavřené schránce s nepropustným dnem, jedna nákupní taška na kolečkách, dětská koloběžka či odrážedlo.
- V zónách 100 a 101 může držitel platné předplacené jízdenky pro 2 a více dnů bezplatně přepravovat spoluvezlavce, psa nebo jízdní kolo, pokud je jeho přeprava povolena.
- Na základě průkazu IDS JMK s bezplatným kupónem v zónách 100 a 101 jeden průvodce dítěte do věku 3 let (tj. do dne, který předchází dni 3. narozenin), dítě od 6 do 10 let a osoba starší 70 let (tj. včetně dne 70. narozenin).
- V autobusech v zóně 900 dítě do 10 let (tj. do dne, který předchází dni 10. narozenin).
- Na základě průkazu IDS JMK v autobusech v zónách 225, 235, 370, 571, 675, 740 a 900 osoba starší 70 let, v zóně 575 osoba starší 65 let, v zóně 800 starší důchodci, osoby invalidní III. stupně bez věkového omezení a osoby invalidní I. a II. stupně starší 50 let a v zóně 900 jeden průvodce dítěte do věku 3 let.

**ZVLÁŠTNÍ ROČNÍ KUPÓN**

Jízdenka	Platí v zónách	Cena
Důchodci do 70 let <sup>20)</sup>	100 + 101	420
Děti ve věku 6 až 10 let	100 + 101	zdarma
Osoby starší 70 let	100 + 101	zdarma
Doprovod dítě do 3 let	100 + 101	zdarma
Doprovod dítěte do 3 let <sup>21)</sup>	ve všech zónách	2400
Osoby starší 70 let <sup>22)</sup>	ve všech zónách	2400
Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P	ve všech zónách	2400

---

**PŘEPRAVA JÍZDNÍCH KOL**

- Jízdní kola se přepravují s jednorázovou jízdenkou základní nebo s 24hodinovou jízdenkou pro jízdní kolo v hodnotě 70 Kč. Přeprava kol je povolena ve vlacích, v cyklobusech a v zónách 100 + 101 v linkách 1 až 99.
- Držitel předplacené jízdenky pro zóny 100 + 101 platné pro 2 a více dnů přepravuje v těchto zónách ve vlacích, v linkách 1 až 99 a v cyklobusech jízdní kolo bezplatně. Při cestě mimo tyto zóny si pro jízdní kolo kupuje základní jednorázovou jízdenku jen pro mimobrněnské zóny.

**PRŮKAZY**

Cena průkazy včetně obalu	30
Cena samostatného obalu	10

Všechny ceny jsou uvedeny v Kč.