Vysoká škola ekonomická v Praze

Diplomová práce

2016 Bc. Aneta Matoušková

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce:

Integrovaný dopravní systém v Jihočeském kraji

Autor diplomové práce: Bc. Aneta Matoušková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
„*Integrovaný dopravní systém v Jihočeském kraji*“
vypracovala samostatně s využitím literatury a informací,
na něž odkazuji.

V Praze dne 11. května 2016 Podpis

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala mému vedoucímu diplomové práce Ing. Michalu Mervartovi, Ph.D. za ochotu, cenné rady, odbornou pomoc a čas, který mi věnoval. Zároveň bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům za podporu po celou dobu mého studia na vysoké škole.

Název diplomové práce:

Integrovaný dopravní systém v Jihočeském kraji

Abstrakt:

Tato diplomová práce se zabývá problematikou integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji. Po vysvětlení pojmu integrovaný dopravní systém následuje specifikace dopravních systémů, členění dopravy a krátké seznámení s právním rámcem. Dále ve své diplomové práci popisuji dva vybrané fungující nejpropracovanější integrované dopravní systémy v České republice. Další část této práce se zabývá aktuální dopravní situací v Jihočeském kraji. Následuje srovnání cen jízdenek městské hromadné dopravy a analýza návaznosti spojů u vybraných měst Jihočeského kraje. Cílem této práce je zpracování návrhu integrovaného dopravního systému, zvolení modelu, tarifu a cen jízdenek. V poslední části práce věnuji pozornost zjištěným nedostatkům a navrhuji jejich možné řešení.

Klíčová slova:

Doprava, MHD, IDS, Jihočeský kraj

Title of the Master´s Thesis:

The Integrated Transport System in the South Bohemian Region

Abstract:

This This Master´s Thesis deals with the problems of the integrated transport system in the South Bohemian Region. After the explanation of the concept the integrated transport system follows the specification of the transport systems, the transport divisions and short introduction with the legislative framework. Further in my Master´s thesis I describe two chosen efficient and sophisticated integrated transport systems in the Czech Republic. Next part of this work deals with the current traffic situation in the South Bohemian Region. It follows the prices comparison for the tickets in the local transport and analysis the connection in chosen towns in the South Bohemian Region. The aim of this work is to make a suggestion of the integrated transport system, chose the model, tariffs and prices for the tickets. In the last part of this work I pay attention to the detected weaknesses and I suggest their possible solution.

Key words:

Transport, public transport, the integrated transport system, The South Bohemian Region

OBSAH

ÚVOD 1

1. Teoretický aparát 2

1. 1 Veřejná hromadná doprava 2

1. 2 Integrovaný dopravní systém 2

1. 3 Subjekty integrovaného dopravního systému 3

1. 3. 1 Dopravce 3

1. 3. 2 Objednatel 4

1. 3. 3 Cestující 4

1. 3. 4 Koordinátor dopravy 4

1. 4 Spolupráce mezi dopravci 4

1. 5 Modely integrovaného dopravního systému 4

1. 6 Dopravní subsystémy 5

1. 6. 1 Železniční 5

1. 6. 2 Veřejná silniční 5

1. 6. 3 Vodní 6

1. 7 Členění osobní dopravy dle ujeté vzdálenosti 7

1. 7. 1 Městská hromadná doprava 7

1. 7. 2 Příměstská doprava 8

1. 7. 3 Místní doprava 8

1. 7. 4 Vnitrostátní dálková doprava 9

1. 8 Tarif 9

1. 9 Důvody vzniku integrace 10

1. 10 Přínosy integrace 10

1. 10. 1 Principy IDS 11

2. Právní rámec IDS 12

2. 1 Zákon o silniční dopravě č. 111/19994 Sb. 12
2. 2 Vyhláška o jízdních řádech veřejné linkové dopravy č. 122/2014 Sb. 12
2. 3 Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. 13
2. 4 Vyhláška o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu č. 175/2000 Sb. 13
3. Existující integrované dopravní systémy v České republice 15
3. 1 IDS v Praze a ve Středočeském kraji 15
3. 1. 1 PID 15
3. 1. 2 SID 16
3. 1. 3 Výhody integrace v Praze a ve Středočeském kraji 16
3. 2 IDS v Jihomoravském kraji 17
4. Současný stav dopravy v Jihočeském kraji 19
4. 1 JIKORD 19
4. 2 Dopravní subsystémy v Jihočeském kraji 20
4. 2. 1 Silniční doprava 20
4. 2. 2 Železniční doprava 21
4. 2. 3 Vodní doprava 22
4. 2. 4 Letecká doprava 23
4. 3 MHD 24
4. 3. 1 České Budějovice 24
4. 3. 2 Tábor 25
4. 3. 3 Písek 26
4. 3. 4 Strakonice 27
4. 3. 5 Jindřichův Hradec 27
4. 3. 6 Milevsko 29
4. 3. 7 Vimperk 29
4. 3. 8 Český Krumlov 30

4. 4 Cenová analýza MHD v Jihočeském kraji 30
4. 4. 1 Časové jízdné 30
4. 4. 2 Jednorázové jízdné 33
4. 4. 3 Předplatné pásmové jízdné 34
4. 4. 1 Předplatné časové jízdné 35
4. 5 Analýza železničních tratí v Jihočeském kraji 39
4. 5. 1 Tratě v Jihočeském kraji obsluhované rychlíkem 39
4. 5. 2 Tratě v Jihočeském kraji obsluhované osobním a spěšným vlakem 41
4. 6 Analýza návaznosti spojení 48
4. 6. 1 Návaznost pro město Tábor 48
4. 6. 2 Návaznost pro město Bechyň 50
4. 6. 3 Návaznost pro město Písek 51
4. 6. 4 Návaznost pro město Veselí nad Lužnicí 53
5. Navržení integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji 56
5. 1 Model navrhovaného IDS a jeho subjekty 56
5. 2 Tarif navrhovaného IDS 57
5. 2. 1 Zónové uspořádání 57
5. 2. 2 Ceník časového jízdného 58
5. 2. 3 Ceník předplatného jízdného 59
5. 3 Změny v dopravě 62
5. 3. 1 Navrhovaná změna na trase Český Krumlov – České Budějovice 62
5. 3. 2 Změny v autobusových linkách 62
ZÁVĚR 65
ZDROJE 67
Seznam obrázků: 73
Zdroje obrázků: 73
Seznam tabulek: 73

Seznam grafů: 73

Seznam příloh: 74

ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá problematikou týkající se integrovaného dopravního systému, který představuje systém, jak zatraktivnit a udělat konkurenceschopnější veřejnou dopravu pro cestující. Dále pomáhá odstranit duplicity a vytváří návaznost spojů. Pro dopravce snižuje riziko výkyvů v poptávce a zaručuje jim dopravní kapacity i v budoucnosti. Po ekonomické stránce je díky správné koordinaci úspornější a šetrnější k životnímu prostředí.

Cílem diplomové práce je navržení integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji tak, aby byla veřejná doprava využívána větším počtem lidí a byly odstraněny současné nedostatky.

V diplomové práci je nejdříve charakterizována veřejná hromadná doprava, poté samotný integrovaný dopravní systém, subjekty, které ho tvoří a modely. Následně je popsána krátká specifikace dopravních systémů a členění osobní dopravy na městskou hromadnou, příměstskou, místní a vnitrostátní dálkovou dopravu. Následně je charakterizován tarifní systém, druhy tarifů a pásmové, zónové uspořádání. Konec první části této práce se zabývá důvody vzniku a přínosy integrace.

Samostatný celek tvoří právní rámec, kde jsou popsány výňatky týkající se integrace dopravy ze dvou nejdůležitějších zákonů – zákon o silniční dopravě, zákon o drahách a s nimi spojené vyhlášky.

Další kapitola představuje dva vybrané integrované systémy, které již na území České republiky fungují. Konkrétně se jedná o integrovaný dopravní systém v Praze se Středočeským krajem a integrovaný dopravní systém v Jihomoravském kraji.

Další celek popisuje aktuální dopravní obslužnost Jihočeského kraje včetně koordinátora dopravy JIKORD. Podrobněji jsou představeny všechny provozované městské hromadné dopravy v kraji. U městské hromadné dopravy je zpracována cenová analýza, která porovnává všechny druhy jízdného. Následuje popis železničních tratí procházejících v Jihočeském kraji. Poté je zpracována analýza návaznosti spojů pro vybraná města.

V poslední kapitole je navržen model integrovaného dopravního systému včetně tarifu, uspořádání, cen časového a předplatného jízdného. Dále je pro lepší funkčnost integrovaného dopravního systému navrženo zrušení duplicitních spojů a prodloužení autobusových linek do 5-ti obcí, kam v současné době nejezdí žádný spoj.

1. Teoretický aparát

1. 1 Veřejná hromadná doprava

Pokud danou dopravu označíme za veřejnou, znamená to, že je vykonávána dopravcem na základě předem známých přepravních podmínek a provozována s cílem uspokojit obecné přepravní potřeby. Na rozdíl od individuální je veřejná doprava přístupná všem, kteří splní přepravní podmínky. Mezi hlavní rysy řadíme provozování dle jízdního řádu, pevně stanovený tarif a trasa jízdy, oproti individuální osobní dopravě disponuje veřejná doprava vyšší kapacitou v dopravním prostředku. Dále je pro ni typická místní a časová koncentrace cílu cesty a zdrojů.

Podnětem k provozování veřejné dopravy je pět hledisek: sociální, prostorové, ekologické, bezpečnostní a regionální rozvoj. Sociální aspekt dává možnost obyvatelům dopravit se za vzděláním, do zaměstnání, na úřady, k soudům za přijatelnou cenu, když nemohou použít individuální dopravu. Pokud je veřejná doprava využívána, nejezdí dopravní prostředky poloprázdné, je mnohem ekologičtější, neboť znečišťuje mnohem méně ovzduší emisemi. Veřejná doprava je podle hlediska počtu přepravených osob bezpečnější než automobilová doprava. Dále zajišťuje veřejná doprava regionální rozvoj prostřednictvím lepší dopravní dostupnosti do okolních měst, díky které se lidé neodstěhovávají. (Zelený, Osobní přeprava, str. 95, 97, 113)

1. 2 Integrovaný dopravní systém

Slovní spojení integrovaný dopravní systém (dále používána zkratka IDS) označuje možnost, jak efektivněji využít a zatraktivnit osobní veřejnou hromadnou dopravu na vymezeném území, kterým je nejčastěji město a jeho území, kraj. *„IDS představuje vyspělou vývojovou formu hromadné přepravy osob, často v sobě integrující i některé formy individuální automobilové dopravy nebo na ně intenzivně navazující.“* [1]Cílem IDS je omezení osobní individuální automobilové dopravy. Aby bylo tohoto cíle dosaženo, musí dojít k integraci používaných a dostupných druhů veřejné dopravy všech dopravců na vymezeném teritoriu.

[1] MOJŽÍŠ Vlastislav, GRAJA Milan, VANČURA Pavel. Integrované dopravní systémy. 1. vydání. Praha: powerprint.Praha. 2008. 120 stran. ISBN: 978-80-904011-0-5. Str. 9

Integrace dopravy neznamená pouze a jenom společný systém jízdného, ale zahrnuje v sobě i efektivní a harmonizovaný přesun osob různými dopravci. IDS harmonizuje nejen příměstskou a městskou dopravu, ale také i regionální dopravu. Uspokojuje přepravní potřeby nejen obyvatel, ale i návštěvníků regionu.

Pro správné fungování IDS je vhodné, aby na daném území byla vystavěna a fungovala kolejová doprava, na kterou navazuje silniční. Cenový tarif používaný v IDS by měl být finančně atraktivní pro pravidelné cestující a jednotný pro co možno největší teritorium. Pro lepší zapamatovatelnost je vhodné, aby jízdní řád byl intervalový, protože je snadno zapamatovatelný, s návazností na ostatní spoje a s vysokou frekvencí spojů. Aby bylo využití IDS výhodnější před osobním automobilem, je důležitá preference dopravních prostředků IDS na silnicích. Pro lepší přehlednost pro cestující je nutný stejný informační systém a dostupnost jízdních řádů. Atraktivitě IDS také přispívají doplňkové služby v podobě systému parkovišť P+R (park and ride = zaparkuj a jeď) nebo systém kombinované přepravy s kolem B+R (bike and ride = zaparkuj kolo a jeď).

Vznikem IDS dochází k vytvoření jednotných přepravních a tarifních podmínek, dále vzniká s tím spojená funkční organizační struktura. Pod jednotnými přepravními podmínkami rozumíme stejnou legislativu pro všechny druhy dopravy. Jednotný tarif umožňuje cestovat pod jedním dokladem, tudíž zjednodušuje pořízení dokladu, dále umožňuje jednoznačnější a lepší orientaci v přepravních podmínkách. Tarifní systém vyžaduje rozčlenění území na zóny respektive pásma, která určují tarif. S tarifem jako takovým je spojeno plno problémů, které se musí vyřešit. Mezi nejdůležitější patří určení výše tarifu, místa a způsob prodeje jízdních dokladů, jejich druhy. Dalším úkolem, který je potřeba vyřešit, je, jak se budou kontrolovat cestující, do jaké míry a jak proběhne sjednocení informačního a technického zabezpečení. (Zelený, Osobní přeprava, str. 263 - 264)

1. 3 Subjekty integrovaného dopravního systému

Každého IDS se účastní tři nebo čtyři subjekty. Vždy je jeho součástí dopravce, dále objednatel služby, kterým jsou města a obce, konečný zákazník zde v roli cestujícího. Někdy bývá dalším čtvrtým subjektem koordinátor dopravy.

1. 3. 1 Dopravce

Dopravce nebo-li provozovatel dopravního prostředku, často bývá jeho vlastníkem, ale může ho mít v nájmu prostřednictvím leasingu. Dopravce je realizátorem přemístění z bodu A do bodu B v určitém čase.

1. 3. 2 Objednatel

V IDS jsou objednatelem dopravní služby města a obce, ze kterých dopravce přepravuje cestující. Objednatelé mají odpovědnost, aby jejich spravované území bylo obsluhováno. Z ekonomického hlediska přispívají na každý spoj, který danou oblastí projede.

1. 3. 3 Cestující

Cestující nebo-li konečný spotřebitel spotřebovává nabízený produkt od dopravců. Požaduje kvalitní službu za přijatelnou cenu a výhody pro něho plynoucí oproti využití osobní dopravy.

1. 3. 4 Koordinátor dopravy

Koordinátor někdy také nazýván organizátor dopravy plánuje, organizuje a kontroluje IDS. Pokud není zřízen jako čtvrtý subjekt IDS, zastává jeho funkci dopravní společnost, která sdružuje dopravce.

Náplní práce koordinátora je vždy zajištění přepravní nabídky, unifikace přepravních podmínek, vytvoření tarifního, informačního a odbavovacího systému. Dále koordinátor slaďuje a projektuje jednotlivé linky včetně jejich jízdního řádu, zařizuje a rozděluje dotace mezi jednotlivé dopravce, rozděluje tržby za poskytnutou službu mezi dopravce, provádí a zpracovává průzkumy. (Zelený, Osobní přeprava, str. 266 – 267)

1. 4 Spolupráce mezi dopravci

Pro správné fungování IDS musí dopravci mezi sebou spolupracovat. Spolupráce může mít několik podob. Nejméně složitou je dílčí dohoda v oblasti tarifu, mezi složitější řadíme dílčí tarifní dohody, tarifní společenství, dopravní společenství a dopravní svaz.

Pokud spolupracují mezi sebou dopravci na základě dílčí tarifní dohody, znamená to, že navzájem uznávají jízdní doklady, slevy, prodej dokladů i pro ostatní dopravce, se kterými mají uzavřené partnerství. Tarifní společenství představuje společný tarif a sladěné přepravní řády. Označení vztahu jako dopravní společenství znamená na rozdíl od předchozích navíc sladění nabídky přepravy. Dopravní svaz představuje nejvyšší stupeň spolupráce. Zahrnuje integraci dopravní i tarifní. (Zelený, Osobní přeprava, str. 267)

1. 5 Modely integrovaného dopravního systému

Pokud je součástí IDS veřejný orgán, členíme uspořádání do dvou modelů dle úrovní na dvouúrovňový a tříúrovňový.

Dvouúrovňový model představuje základní vztah mezi objednatelem a realizátorem. V tomto případě objednává službu u dopravce město popř. obec a realizují ji dopravci. Může se v tomto modelu objevit i koordinátor, který zde má pouze funkci zprostředkovatele, ale svou činností nedává přidanou hodnotu.

Tříúrovňový model navíc od předchozího dvouúrovňového zahrnuje koordinátora IDS jako aktivní subjekt, který zajišťuje realizaci dopravy z hlediska smluv v požadované kvalitě a rozsahu. (Zelený, Osobní přeprava, str. 267)

1. 6 Dopravní subsystémy

1. 6. 1 Železniční

Železniční doprava představuje důležitý dopravní obor pro efektivní fungování celého IDS. K hlavním výhodám železnice patří její rychlost, pravidelnost a minimální závislost na počasí. Oproti silniční dopravě je železnice závislá na infrastruktuře, má předem danou trasu.

Železnice se snaží zatraktivnit pro cestující, proto nabízí služby v podobě informačních kanceláří a automatů, vydávání informačních materiálů, rezervační systém místa k sezení. Na některé spoje zařazují i jídelní, lehátkové a lůžkové vozy, bezbariérovou přepravu cestujících na vozíku. Řada dopravců provozující železniční dopravu poskytuje mnoho slev, aby nalákali cestující. Na rozdíl od pravidelné autobusové dopravy umožňuje železnice přepravu i velkých objemných věcí.

Vlaky můžeme členit dle několika hledisek, cestujícího jako konečného zákazníka se dotýká členění dle doby jízdy pro mezinárodní vlaky, vozové třídy a označení dle nabízených služeb ve vlaku. Dle doby jízdy se člení vlaky na denní a noční, které mají označení EN nebo-li EuroNight. Tomuto vlaku je přes den vyrovnán vlak EC nebo-li EuroCity. Dnes se setkáváme se dvěma vozovými třídami – první třída a druhá. V České republice se člení vlaky na hlavních koridorech na rychlík se zkratkou R, pod označením Rx jezdí rychlík vyšší kvality nebo-li ryxlík, zkratka Sp znamená spěšný vlak, se kterým se setkáváme i na lokálních tratích společně s Os nebo-li osobním vlakem. (Zelený, Osobní přeprava, str. 120 – 121, 135 – 138)

1. 6. 2 Veřejná silniční

Veřejná silniční doprava konkuruje železniční dopravě především operativností. Veřejná silniční doprava nemá přesně vymezenou trasu, po které musí jet, může v průběhu cesty změnit trasu, aniž by došlo k vynechání některých měst, kterými musí projet. Další výhodou je, že je dostupná širšímu okruhu především z důvodu nezávislosti na vystavěné trati kolejí.

Silniční doprava rychleji reaguje na změny v poptávce a snadněji realizuje přepravu z domu do domu tím, že má zastávky blíže k sobě.

Pravidelnou vnitrostátní veřejnou silniční autobusovou dopravu provozují dopravci pod označením linková osobní doprava, kterou rozumíme pravidelnou dopravu na předem stanovené trase, kde jsou předem určena místa, kde mohou cestující nastoupit a vystoupit. Dále ji můžeme členit na veřejnou a zvláštní. Jak z názvu vyplývá, veřejná je dostupná všem cestujícím, kteří musí splnit přepravní podmínky. Přepravní podmínky zahrnují způsob, jakým si lze zakoupit místenku, podmínky a rozměry přepravovaných zavazadel, podmínky přeprav zvířat, zásilek a tarif dopravce. Poněvadž nejsou kodifikovány, mohou se přepravní podmínky jednotlivých dopravců lišit. Naproti tomu zvláštní doprava je určena pro předem vymezenou skupinu cestujících, jako typický příklad v praxi využívané zvláštní dopravy jsou školní spoje pro žáky vybrané školy, firemní spoje pro zaměstnance popř. zákazníky určitého obchodního řetězce.

Pro zatraktivnění veřejné autobusové dopravy nabízejí dopravci občerstvení, denní tisk, časopisy, možnost si pustit film ze široké nabídky při delší trase. (Zelený, Osobní přeprava, str. 172, 191, 194, 196)

1. 6. 3 Vodní

Vodní nebo-li říční dopravu řadíme k nejstarším druhům dopravy, ale v České republice patří k nejméně využívaným. K hlavním výhodám patří minimální zátěž na znečistění vod a ovzduší, dále má vodní doprava v porovnání s ostatními obory nižší náklady vynaložené na přepravu. Jako jediný druh dopravy je vodní doprava bez poplatků, dokonce i proplutí plavební komorou je zdarma, pokud je realizováno v běžnou provozní dobu. Naproti tomu stejně jako železnice je závislá na vodních tocích, které musí být splavné, aby mohla být plavba uskutečněna. Velmi závisí a je ovlivňována počasím, rychlost plavidla je ve srovnání s ostatními druhy dopravy nižší, proto je její využívání v dnešním světě s nedostatkem času omezeno. Všechny vodní cesty nemají stejné podmínky, proto se nemohou všechna plavidla používat všude.

V chudých zemích slouží vodní doprava vzhledem k její nízké ekonomické náročnosti k velmi využívané i v přepravě osob. Ve vyspělých státech je především využívána k rekreaci a ke sportu. V některých městech je součástí městské hromadné dopravy, většinou to bývá v podobě přívozu.

Vzhledem k využití členíme vodní dopravu na místní a příměstskou plavbu, vnitroměstskou plavbu a dálkovou plavbu. Místní a příměstská vodní doprava je charakteristická svou pravidelností, může zahrnovat kratší trasu výletního charakteru. Vnitroměstská plavba bývá doplňkovou dopravou k městské hromadné dopravě. Dálková vodní plavba, jak z názvu vyplývá, znamená plavbu trvající delší čas, její význam je především pro turistické zájezdy. Podle vzniku vodní cesty je členíme na přirozené, což jsou řeky a jezera, a umělé, které jsou zastoupeny průplavy, nádržemi a kanalizovanými toky. Řeky, které vznikly přirozeně bez zásahu člověka, dále členíme dle plavebního hlediska na splavné a nesplavné, na kterých lze provádět pouze sportovní plavby. Podle využití můžeme vodní cesty členit na dopravní a účelové. Dopravní cesta slouží k nákladní a osobní dopravě, rekreační plavbě a pro místní plavbu. Účelová vodní cesta je využívána pouze pro rekreační plavby a pro místní plavbu.

Jak z výše uvedeného vyplývá, v České republice má vodní doprava doplňující charakter. Její význam je především v rekreační oblasti. V současné době má význam z hlediska dopravy Vltava, Labe, Morava a Baťův kanál. (Zelený, Osobní přeprava, str. 213 – 215, 218 – 221, 223)

1. 7 Členění osobní dopravy dle ujeté vzdálenosti

Dle přepravní vzdálenosti můžeme rozdělit osobní dopravu do pěti skupin na: městskou hromadnou, příměstskou, místní, vnitrostátní dálkovou a mezinárodní dopravu. Každá skupina má své charakteristické rysy, je důležité, aby existovala a fungovala propojenost, návaznost skupin z důvodu přestupu z jedné skupiny do druhé. Z důvodu zaměření práce na integrovaný dopravní systém v Jihočeském kraji se dále nebude blíže specifikovat poslední skupina mezinárodní doprava. (Zelený, Osobní přeprava, str. 97 – 98)

1. 7. 1 Městská hromadná doprava

S městskou hromadnou dopravou, která bývá zkracována počátečními písmeny na MHD, se setkáváme ve větších městech, která mají více jak 10 000 obyvatel. U menších měst roli MHD zajišťuje místní doprava. Velká města vzhledem k velkému počtu linek a spojů využívají IDS, který se zabývá nejen městskou, ale i příměstskou dopravu.

Pro MHD je typickým znakem kolísání přepravovaných osob. Největší zájem o MHD je v přepravních špičkách, pokles zaznamenáváme v přepravním sedle. Dopravní špičky a sedla nejsou ovlivněna pouze časově, ale působí na ně i den v týdnu. Přepravované toky osob ovlivňuje začátek a konec pracovní doby, blízkost škol a studentských ubytování, začátek

a konec výuky. Z výše uvedeného vyplývá, že MHD musí být plánována s ohledem na špičky a sedla. Kapacity systému vždy musí počítat i s rezervou, aby byla MHD schopna fungovat i v mimořádné situaci.

Plynulost a včasnost MHD velmi ovlivňuje v centrech měst skutečnost, že se dopravní prostředky MHD pohybují na stejné dopravní cestě jako individuální dopravní prostředky. Řešením tohoto problému jsou např. vyhrazené jízdní pruhy pouze pro autobusy, preference MHD na křižovatkách se semafory, dopravní značení zvýhodňující MHD.

K typickým dopravním prostředkům MHD patří metro, tramvaj, rychlodráha, autobusy, trolejbusy, lanové dráhy a z vodní dopravy přívozy, trajekty a v Benátkách ji zajišťují známé gondoly. (Zelený, Osobní přeprava, str. 98 – 101)

1. 7. 2 Příměstská doprava

Tato doprava je provozována v zónách s vysokou koncentrací sídel, pro které je typická silná závislost na městě. Příměstská doprava může být vzdálená přes 50 km od centra města. Funguje jako spojnice mezi populací žijící na okraji a vlastním městem. Hraje zde velmi důležitou roli časové a i prostorové naplánování dopravy, aby byly uspokojeny potřeby obyvatel v požadovaném čase, místě a kvalitě.

Stejně jako u předchozí MHD jsou zde nerovnoměrnosti v proudech. Při integraci příměstské dopravy do IDS se často využívá jízdní řád v taktu. Tento druh jízdního řádu je charakteristický tím, že je stejný čas odjezdu v každou hodinu např. vždy ve třičtvrtě. Pro správné fungování je nutné, aby byly zajištěny a propojeny přestupy mezi spoji.

Příměstská doprava je provozována železnicí, autobusovou dopravou a výjimečně se využívají i ostatní druhy dopravy. V některých českých městech se využívá tzv. alternativní doprava ve formě taxi s veřejnou dopravou, které funguje jako doplněk k veřejné dopravě. Využívají ji především lidé staršího věku, kteří mají problém dojít i na nejbližší zastávku. (Zelený, Osobní přeprava, str. 101 – 102)

1. 7. 3 Místní doprava

Na rozdíl od dvou předchozích doprav je pro místní dopravu typický nízký proud přepravovaných cestujících na velmi rozsáhlé oblasti. Obsluhuje i území, které není hustě osídlené. Je provozována regionální železniční dopravou nebo autobusovou dopravou. V sezóně ji může k těmto dvou druhům dopravy zajišťovat i vodní popř. lanová doprava, které slouží především rekreačně.

Vzhledem k omezenému množství spojů musí být zabezpečena návaznost spojů a informovanost, aby cestující zvládali přestup např. na dálkovou dopravu. V případě dobrého sladění jízdních řádů cestující efektivně využívají čas strávený na cestě a zvyšují tak poptávku po službě. (Zelený, Osobní přeprava, str. 103 – 104)

1. 7. 4 Vnitrostátní dálková doprava

Vnitrostátní dálková doprava je využívána na velké vzdálenosti, které jsou i mezi jednotlivými zastávkami, tudíž spoj nezastavuje v každém městě ve kterém projíždí. Vzhledem k delšímu času, který cestující tráví v dopravním prostředku, jsou kladeny vyšší nároky na pohodlí a doplňkové služby. Vnitrostátní dálková doprava může být někdy označována jako meziaglomerační, pokud spojuje významné oblasti v rámci jednoho státu. U nás v České republice to je Praha, Brno a Ostrava.

Pro vnitrostátní dálkovou dopravu je charakteristický menší počet tras s vyšším počtem přímých spojů. Opět jsou zde výkyvy především začátek a konec víkendu popř. prázdnin. Dálkovou dopravu zajišťuje železnice a autobusová doprava. U velkých států by se mohla využít i letecká doprava. (Zelený, Osobní přeprava, str. 104 – 105)

1. 8 Tarif

V rámci tarifních podmínek je nutné stanovit vlastnosti tarifu. Konkrétně se jedná o to, zda bude tarif přestupný či nepřestupný, zda bude jízdní doklad časově omezen. Cena jízdného je ovlivněna i tím, v jaké zóně se pohybujeme popř. kolika zónami projedeme. Cenu neovlivňuje to, zda jsme přestoupili či nikoliv. Tarifní systém umožňuje cestujícím na jeden jízdní doklad využít jakýkoliv dopravní prostředek od jakékoliv dopravce. K efektivní funkčnosti integrovaného systému je nezbytné, aby byl tarifní systém pro cestující srozumitelný a měl by zajišťovat mimo jiné i plynulé odbavení cestujících.

Do tarifu také spadá prostorové vymezení, které je řazeno k nejkomplikovanějšímu. Prostorové vymezení lze dělat pomocí tří metod a to: pásmově, zónově nebo kombinací obou předešlých. Pro pásmové uspořádání je typickým tvarem kružnice popř. elipsa, pro které je středem centrum města. Při vzdalování se od centra nemusí být kružnice pravidelná, souměrná ke středu, do jednotlivých pásem mohou být zahrnuty významné body a tím vzniká nepravidelnost. Tento způsob bývá pro cestující srozumitelný, ale ne vždy bývá pro cestující finančně výhodný. Pásmové uspořádání se využívá tam, kde jsou silné přepravní proudy v centru města a tangenciální vazby v okrajových pásmech. Naproti tomu zónové uspořádání rozčlení území na menší části, tudíž je zónový systém složitější, pro cestující méně přehledný

a méně srozumitelný. Většinou jednotlivé zóny jsou tvořeny dle již existujících center. Zónový systém můžeme členit dle uspořádání na tři druhy: monocentrické, polycentrické a necentrické. Uspořádání pomocí zón se využívá, pokud nejsou silné přepravní vazby, neexistuje jedno centrum. Pro cestující je tento způsob nepřehledný a často i nepohodlný, jelikož jejich konečný cíl bývá mimo oblast.

Při vytváření tarifu se musí brát ohled na cestující, aby tarif splňoval kritéria cestujících, především výše jízdného a struktura, a byli ochotni využívat veřejnou dopravu, která pro ně musí být atraktivnější než individuální doprava. Současně musí být výše tarifu taková, aby byly z jízdného hrazeny alespoň provozní náklady. (Zelený, Osobní přeprava, str. 264 – 266)

1. 9 Důvody vzniku integrace

IDS je založen na spolupráci mezi jednotlivými dopravci, veřejnými dopravními obory, objednateli dopravy a tvoří propojený organizovaný dopravní systém, který je charakteristický jednotnou nabídkou dopravy, společným jízdním řádem a přepravními podmínkami, unifikovanými jízdními doklady a tarifem, jednotným informačním systémem. Dále IDS přináší pro cestující vyšší pohodlí a kvalitu dopravních služeb. Pro IDS je charakteristická časová návaznost, která se vyznačuje propojeností linek a koordinací jízdních řádů, prostorová návaznost znamená minimální vzdálenost při přestupu a tarifní návaznost představuje stejné přepravní podmínky. Příčinou vzniku IDS bývá snaha omezit automobilovou dopravu, snížení emisí a výfukových plynů v ovzduší. (Mojžíš, Graja, Vančura, Integrované dopravní systémy, str. 15 – 16)

1. 10 Přínosy integrace

„IDS přináší především nové, vyšší organizační a ekonomické vztahy mezi subjekty, které jsou jeho součástí (cestující, dopravci, města, obce či stát).“[2] IDS je přínosem nejen pro cestující, ale i pro organizátora dopravy a dopravce. Cestujícím jako konečnému spotřebiteli přináší provázanost dopravy na území, návaznost linek a jízdních řádů jednotlivých dopravců, finančně únosnou výši jízdného, sjednocený tarifní, informační, prodejní a odbavovací systém, stejnou kvalitu služeb. Ostatním subjektům, které jsou součástí IDS, přináší ekonomické výhody vzniklé vlivem efektivnějšího využívání finančních a lidských zdrojů, používání dlouhodobě stejné investiční politiky, dále s sebou IDS nese vyšší atraktivitu

[2] MOJŽÍŠ Vlastislav, GRAJA Milan, VANČURA Pavel. Integrované dopravní systémy. 1. vydání. Praha: powerprint.Praha. 2008. 120 stran. ISBN: 978-80-904011-0-5. str. 9

veřejné dopravy. IDS dopravcům zajišťuje dlouhodobý a stabilní podíl na účasti v dopravě na daném území. IDS samozřejmě nabízí a poskytuje dopravní ekonomické a organizační řešení.

Pro správné fungování IDS je nezbytné, aby byli zapojeny všechny dopravní systémy, které fungují na daném území a jejich začlenění by mělo být pro IDS přínosné. Dopravní systémy by měly fungovat pro integraci v síti.

IDS spojuje jedenáct principů, které vytváří podmínky pro to, aby byla veřejná hromadná doprava vnímána jako alternativa k individuální automobilové.

1. 10. 1 Principy IDS

Nejdůležitějším principem je princip cestujícího. Kvůli cestujícímu se IDS vytváří, jeho systém by měl být podřízen požadavkům cestujících, aby využívali a preferovali veřejnou dopravu před individuální.

Dalším je princip systému, který by měl být jednoduchý, přehledný a zároveň atraktivní pro cestujícího. Dále by měl být vypracovaný tak, aby jízdní řády jednotlivých linek na sebe navazovaly.

IDS představuje princip alternativy k individuální dopravě, která způsobuje na vytížených silnicích a dálnicích přetížení.

Smyslem pro vznik IDS je princip jednoho jízdního dokladu, který využívá cestující po celou trasu jízdy. Výše jízdného musí být úměrná, aby ji byli ochotni a schopni cestující zaplatit.

Pro efektivní fungování musí existovat v IDS princip jednoty v prodeji, v odbavení cestujících a ve způsobu informování.

IDS se dále vyznačuje principem homogenity z hlediska poptávky, jelikož cestující mají stejné potřeby na přepravu, a principem heterogenity z hlediska nabídky, kterou zajišťují různí dopravci různými dopravními prostředky.

Osmým principem je řízení služeb, kterým je myšleno, že musí být stanoven subjekt, jehož náplní bude správa, řízení a rozhodování o IDS.

Dále je IDS založen na principu dělení tržeb, který znamená, že finance jsou rozděleny mezi zúčastněné subjekty. IDS vlivem efektivnosti nezatěžuje životní prostředí a posledním vyznačujícím principem je efektivní využití dopravní sítě. (Mojžíš, Graja, Vančura, Integrované dopravní systémy, str. 11 – 12, 15)

2. Právní rámec IDS

IDS nemá samostatný zákon nebo vyhlášku, která by pro tento systém platila. Poněvadž IDS tvoří více druhů dopravy, řídí se zákony a vyhláškami těchto oborů, především zákonem o silniční dopravě, zákonem o drahách a vyhláškami s nimi souvisejícími.

2. 1 Zákon o silniční dopravě č. 111/19994 Sb.

V tomto zákoně v první části v § 2 v odstavci 14 se vymezuje definice IDS takto: *„Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“*[3]

Podle tohoto zákona §18b se v přepravním řádu má uvést, jak vzniká a zaniká přepravní smlouva uzavřená mezi dopravcem a cestujícím. Dále náležitosti, které má mít jízdní doklad, způsob úhrady jízdného a platnost jízdenky. Přepravní řád, který stanovuje Ministerstvo dopravy vyhláškou, obsahuje také způsob, jakým si lze zakoupit místenku, za jakých podmínek se přepravují děti, dětské kočárky, invalidní vozíky a cestující s omezenou orientací a schopností pohybu. Jakým způsobem a za jakých podmínek dochází k vrácení jízdného a při splnění jakých podmínek probíhá i přeprava zavazadel, zvířat a zásilek. (mdcr.cz)

2. 2 Vyhláška o jízdních řádech veřejné linkové dopravy č. 122/2014 Sb.

Podle vyhlášky jízdní řády MHD, která je součástí IDS, mohou být ve zjednodušené formě vyvěšeny společně se schváleným jízdním řádem. Zjednodušená podoba spočívá např. ve zjednodušeném označení linky, uvedení pouze zastávek, ve kterých dopravní prostředek zastavuje, uvedení pouze časů, ve kterých spoj z dané zastávky odjíždí. Pokud je zaveden jednotný tarif, nemusí být u jednotlivých zastávek ani uvedeny tarifní údaje. Jestliže jsou v systému použity tarifní zóny či pásma, nemusí být uvedeny vzdálenosti, ale stačí pouze zóny a pásma, kterými daný spoj projíždí. Jestliže jízdní řád obsahuje pouze a jenom časy odjezdů jednotlivých linek, musí být uvedeny také informace o době jízdy mezi jednotlivými zastávkami. Pokud se jedná o jízdní řád MHD, nemusí název zastávky obsahovat jméno města. (mdcr.cz)

---

[3] Ministerstvo dopravy. Legislativa národní a EU. [online]. [cit. 09.12.2015]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa/

2. 3 Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

Stejně jako v silniční dopravě i na železnici platí přepravní řád, který ve čtvrté části v § 37stanovuje zákon o drahách. Přepravní řád vymezuje, za jakých podmínek se přepravují lidé a zavazadla ve veřejné osobní a nákladní železniční dopravě. Pro osobní dopravu definuje způsob vzniku a ukončení přepravní smlouvy. Dále definuje, které údaje má jízdní doklad obsahovat, jak může proběhnout jeho úhrada a způsob prověřování jeho platnosti. Jsou v něm uvedeny i podmínky rezervace sedadla, přepravy dětí a cestujících, kteří jsou omezeni v pohybu a v orientaci. Přepravní řád zahrnuje i podmínky pro vrácení již zaplaceného jízdného za přepravu osob, zvířat i zavazadel, pokud nebyla přeprava vykonána. Samozřejmě jsou pro přepravu zavazadel definovány ty, které se nepřepravují a za jakých podmínek probíhá přeprava nebezpečných věcí, osobních automobilů a jízdních kol. V přepravním řádu je také uvedeno, za jakých podmínek a jakým způsobem budou využívány sdělovací, bezpečností a informační zařízení ve vozidlech. Přepravní řád stanovuje průvodčího jako osobu, která může dávat pro zajištění bezpečnosti cestujícím pokyny. Průvodčí je oprávněn neukázněné cestující vyloučit z přepravy nebo je i k přepravě odmítnout.

Jízdní řád na celostátní a regionální dráze tvoří provozovatel dle § 40 na základě přidělené kapacity a stanoví pro vlak časové trasy. Provozovatel projedná jízdní řád nejen s dopravci, ale musí o změnách informovat i Ministerstvo dopravy a kraje, kterými daný spoj projíždí.

Jízdní řád pro tramvaje, trolejbusy, lanové a speciální dráhy je charakterizován v zákoně o drahách v § 41, podle kterého v tomto případě tvoří jízdní řád dopravce, který ho předkládá ke schválení drážnímu správnímu úřadu. (mdcr.cz)

2. 4 Vyhláška o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu č. 175/2000 Sb.

Pomocí této vyhlášky je stanoveno, že musí být smluvně ujednáno mezi všemi dopravci, kteří jsou součástí IDS, aby byly vydávány stejné jízdní doklady, které jsou uznávány u všech dopravců, kteří jsou zapojeni v IDS. Pokud v rámci jedné přepravní smlouvy vykonává službu více dopravců, odpovídá každý dopravce pouze za tu část cesty, kterou sám zajistil. Toto platí i pro zavazadla, ale u nich každý dopravce vyplňuje tzv. zavazadlový lístek, kde uvádí datum a čas převzetí (může zde zaznamenat i stav zavazadla popř. poškození). Pokud dojde ke ztrátě nebo poškození zavazadla, hradí vzniklou škodu dopravce, u kterého cestující zaplatil náhradu za přepravu zavazadla, i když daný dopravce škodu nezpůsobil. Ale za škodu odpovídá ten

dopravce, u kterého ke škodě došlo. Kdyby nastala situace, že bylo zavazadlo poškozeno více dopravci, podíleli by se na náhradě dle poměru, který se vypočítá ze vzdálenosti přepravy.

Pokud si cestující zakoupí jízdenku na železnici, platí mu jak na celostátních tak i regionálních tratích po celé trase bez ohledu na počet dopravců. Jestliže se na přepravě podílí více dopravců, mají nárok na odměnu jako určitou část z jízdného dle vzdálenosti, kterou s nimi cestující cestoval. (mdcr.cz)

3. Existující integrované dopravní systémy v České republice

V České republice se s integrovaným dopravním systémem ve zjednodušené formě setkáme například na Ostravsku, v Hradci Králové, na Českobudějovicku, mezi Zlínem a Otrokovicemi. Nejpropracovanější IDS u nás máme na dvou místech a to v Praze se Středočeským krajem a druhým místem je Brno s Jihomoravským krajem. Tyto dva IDS jsou níže charakterizovány a popsány jejich přínosy po jejich zavedení.

3. 1 IDS v Praze a ve Středočeském kraji

V této oblasti fungují dva systémy integrované dopravy. V Praze a ve Středočeském kraji je provozována PID nebo-li pražská integrovaná doprava, která zahrnuje metro, tramvaj, autobus, lanovou dráhu, přívozy a železnici. Na železnici PID platí v osobních, spěšných vlacích a v některých rychlících. PID je velmi úzce na území Prahy propojen s MHD, protože neustále roste počet lidí, kteří cestují ze Středočeského kraje do Prahy. PID zahrnuje hustou pravidelnou linkovou síť zastávek.

Vedle PID funguje SID nebo-li středočeská integrovaná doprava, která slučuje tarifně pouze regionální autobusovou dopravu a pouze na území tohoto kraje. Z důvodu nižšího počtu cestujících využívající SID, kteří necestují na rozdíl od PID do jednoho společného centra, vedou linky jak do Prahy tak i do okresních měst. V SID směřující do Prahy není zahrnuta MHD, linky sice projíždí kolem zastávek MHD, ale z důvodu dojezdového času na většině zastávek MHD nezastavují.

Pro cestující je finanční rozdíl mezi systémem PID a SID minimální,. Překážku způsobuje rozdílné financování, v rozdělování tržeb mezi dopravci. Problém je v nejednotném odbavení cestujících a nemožnosti přestupu mezi SID a MHD v Praze.

3. 1. 1 PID

PID je zabezpečována celkem 17 dopravci. PID svými dopravními prostředky obsluhuje území o rozloze 3 852 km^2 a z toho Praha tvoří 496 km^2, zbylých 3 356 km^2 leží mimo naše hlavní město. V této oblasti žije celkem 3,1 milionu obyvatel.

PID funguje ve tříúrovňovém modelu. Roli koordinátora v PID zajišťuje organizace s názvem ROPID nebo-li Regionální organizátor pražské integrované dopravy. Zřizovatelem organizace ROPID je hlavní město Praha, na provozu se podílí finančně nejen Středočeský kraj, ale i 304 měst, ve kterých je doprava PID zajišťována.

ROPID v PID vytváří a rozvíjí IDS, stanovuje objemy dopravních výkonů tak, aby byla zajištěna dopravní obslužnost oblasti, kterou samozřejmě projednává s Prahou, se Středočeským krajem, městy, dopravci. ROPID s těmito subjekty uzavírá smlouvu o zajištění provozu. Jako koordinátor navrhuje jízdní řády, tarify, jízdné, intervaly linek a návaznosti spojů. Zároveň je objednatelem vlaků v Praze, provádí výběr nových dopravců formou veřejné soutěže. ROPID zabezpečuje, aby u všech dopravců byl stejný informační systém, certifikuje zařízení a v rámci PID rozděluje tržby a dotace.

3. 1. 2 SID

Integrace dopravy v rámci SID optimalizuje především regionální a městskou autobusovou dopravu, není zde zahrnuta železniční, protože v rámci SID jsou realizovány především krátké vzdálenosti, proto zde železniční doprava nemá takový význam. V rámci SID platí tarifní integrace, tudíž cestující mohou použít jeden jízdní doklad na veřejnou dopravu v rámci Středočeského kraje i MHD ve městech, kteří přijali SID systém. Každý cestující se z důvodu rozdělení tržeb dopravcům musí odbavit zvlášť, aby bylo rozdělení tržeb a dotací dopravcům podloženo evidencí.

3. 1. 3 Výhody integrace v Praze a ve Středočeském kraji

Díky integraci se stala veřejná doprava atraktivnější pro cestující vlivem jednoho systému, sladění jízdních řádů, návaznosti linek, zlepšení spojení uvnitř Prahy i do regionu. Po finanční stránce znamená pro konečného zákazníka úspory, protože pro něj platí tarifní systém s výhodnými předplatnými jízdenkami.

Dopravcům přináší integrace vyšší poptávku, jistotu dopravních výkonů v budoucnosti a nízké riziko snížení poptávky.

Pro město Prahu přinesla integrace lepší obsluhu okraje a okolí hlavního města, kratší intervaly vlivem zapojení příměstské dopravy. Integrace zrušila duplicity, městské autobusové zastávky se začaly využívat i pro příměstské spoje.

Přínosem integrace pro region bylo především zlepšení spojení uvnitř regionu a do Prahy. S hlavním městem se podílí na financování příměstské dopravy na jejím území. Díky integraci vzrostla mobilita obyvatel, cestovní ruch a zvýšila se kvalita života v regionu. (ropid.cz)

3. 2 IDS v Jihomoravském kraji

IDS v Jihomoravském kraji vzniká po etapách od roku 2004. Důvodem vzniku integrovaného systému byla nepřehlednost vlivem růstu počtu dopravců a neefektivnost dopravy. Vlivem nepřehlednosti před IDS jak v jízdních řádech, tak v nejednotných tarifech dopravců, začali cestující více využívat osobní automobily. Docházelo ke snížení počtu cestujících a růstu cen jízdného. Z těchto důvodů bylo jediným řešení integrace dopravy.

Celkem 24 dopravců v Jihomoravském kraji obsluhuje 320 linek na území o rozloze 8 267 km^2, na které žije 1,61 milionů obyvatel. Na území Jihomoravského kraje platí jednotný tarif a jednotné smluvní podmínky. Cestující mohou využívat na jednu jízdenku tramvaje, trolejbusy, autobusy, na železnici osobní vlaky, spěšné vlaky a některé rychlíky. Cílem IDS zde je zvýšit návaznost autobusových a železničních spojů, využít kapacitu pro dopravu v regionu. Autobusová doprava navazuje na železniční, která tvoří páteř dopravy.

Území Jihomoravského kraje je rozděleno do tarifních zón. Město Brno pokrývají dvě zóny s označením 100 a 101. Cestující vědí, kolik je cesta bude stát, umožňuje to zrychlit odbavení cestujících při nástupu. Také pomocí označení se pozná, zda daná linka jede pouze v rámci města nebo i mimo něj. Trolejbusy, tramvaje a autobusy označeny pouze dvojčíslím jezdí jen na území Brna. Autobusové linky s třímístným číselným označením jezdí na území mimo Brno. Pokud je číslo linky v rozmezí 150 – 200, jedná se o tzv. tangenciální linku, která spojuje v regionu důležité obce. Linky s číslem vyšším než 200 jezdí mezi obcemi a regionálními centry.

Cestující si mohou zakoupit jízdenku jednorázovou, předplacenou nebo univerzální. Jednorázová jízdenka platí na jednu cestu. Členíme ji dle počtu zón a času platnosti od označení. Může být přestupní či nepřestupní. Cestující mimo Brno využívají přestupní jízdenku, která platí jak v MHD, tak na autobusy a vlaky. Pravidelní cestující využívají předplatné, kdy mohou po dobu platnosti jízdenky využívat veřejnou dopravu v zónách, které si zaplatili. Univerzální jízdenku využívají příležitostní cestující nebo cestující, kteří využívají velký počet tarifních zón.

Stejně jako v PID je zde využíván tříúrovňový model IDS. Koordinátorem IDS v Jihomoravském kraji je akciová společnost KORDIS JMK (Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje). KORDIS JMK vznikla z původní společnosti KORDIS JMK, spol. s r.o., kterou založilo a vlastnilo město Brno společně s Jihomoravským krajem.

Náplní koordinátora v Jihomoravském kraji je zajistit smluvně obslužnost území s dopravci, kteří jsou zapojeni do IDS, provádí dopravní plánování, připravuje a realizuje výběrová řízení, plánuje a rozvíjí IDS, sleduje přepravní potřeby. Koordinátor navrhuje a vypracovává jízdní řády, linky, tarif, přepravní podmínky a kontroly, jízdní doklady. Podílí se také na propagačních a informačních kampaních, spolupracuje na modernizaci dopravních prostředků, zastávek a terminálů.

K výhodám IDS v Jihomoravském kraji patří rozšíření cestovních možností v rámci jedné jízdenky, díky integraci lze využít i železniční zastávky v rámci města Brna, což bývá pro cestující z okraje do centra rychlejší a pohodlnější. Při cestě vlakem mimo Brno nemusí majitelé jízdenky na Brno platit za úsek, na který jim platí lístek na městskou dopravu. IDS obyvatelům v Jihomoravském kraji zjednodušil plánování cestování vlivem vyššího počtu spojů a díky platnosti jízdenky i na brněnskou dopravu se stala veřejná doprava atraktivnější a ekonomicky výhodnější než před integrací. (idsjmk.cz) (ropid.cz)

4. Současný stav dopravy v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj s rozlohou 10 057,3 km^2 se nachází jihu Čech, sousedí s Plzeňským, Středočeským, Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina. Na státních hranicích sousedí s Rakouskem a Německem. Skládá se celkem ze 7 okresů: okres České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. (invest.kraj-jihocesky.cz)

4. 1 JIKORD

I když zde není zaveden IDS, existuje koordinátor dopravy společnost JIKORD, s.r.o. Jak název vypovídá, jedná se o Jihočeského koordinátora dopravy. Cílem tohoto koordinátora je poskytovat informace o dopravní obslužnosti od všech smluvních dopravců.

Obrázek č. 1: Jízdenka JIKORD



Zdroj: http://www.cd.cz/

Díky fungování JIKORDu si mohou cestující zakoupit speciální jednodenní jízdenku JIKORD plus, která platí v linkové železniční, autobusové a městské dopravě na území celého Jihočeského kraje u smluvních dopravců. U vybraných spojů na ni mohou cestující cestovat i v sousedních krajích. V pracovní den platí pro jednu dospělou osobu a jedno dítě, o víkendu a ve státní svátek na ni mohou jet 2 dospělí a až 3 děti. Cena této speciální jednodenní jihočeské jízdenky, která je zobrazena na obrázku č. 1, je 250,-- Kč. Smluvní dopravci, u kterých lze tuto jízdenku uplatnit, jsou veřejně dostupní na stránkách koordinátora. Patří k nim největší český železniční dopravce České dráhy, a.s., dále ČSAD JIHOTRANS, ČSAD STTRANS, ČSAD Jindřichův Hradec, ČSAD autobusy Plzeň, táborská společnost COMETT PLUS, jihlavská společnost ICOM transport, GW Bus. Jízdenka platí u Dopravního podniku města České Budějovice, Dopravního podniku Města Vlachovo Březí, u dopravce Josefa Štefla, také na vybraných linkách u společnosti ARRIVA PRAHA a u zahraničního dopravce

Dr. Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb, který jezdí na trase Telč, Slavonice až do Raabs an der Thaya v Rakousku. (jikord.cz)

4. 2 Dopravní subsystémy v Jihočeském kraji

V Jihočeském kraji funguje silniční, železniční, vodní a i letecká doprava. Nejrozšířenější stejně jako i v ostatních krajích České republiky je silniční a železniční doprava. Vodní a letecká doprava představují spíše doplňkovou dopravu.

Na území Jihočeského kraje se nachází 5 obcí, které nemají zajištěnou žádnou veřejnou dopravu. Týká se to obce Adamov, ve které k 1.1.2015 žilo 802 obyvatel a nachází se v okrese České Budějovice. Další obcí je Vlkov s 35 obyvateli spadající do okresu České Budějovice. 37 obyvatel obce Závraty se musí také obejít bez veřejné dopravy. Obec Věžovatá Pláně, která spadá pod okres Český Krumlov, obývalo k začátku roku 2015 137 obyvatel. Pátou obcí bez veřejné dopravní obslužnosti jsou Drslavice, ve kterých má trvalý pobyt zaregistrováno celkem 529 obyvatel. (czso.cz) (invest.kraj-jihocesky.cz)

4. 2. 1 Silniční doprava

Silniční síť Jihočeského kraje je dlouhá 6 203,339 km. V silniční dopravě je velmi významná nedávno vybudovaná část dálnice **D3**, která má do budoucna propojovat rakouský Linz přes hraniční přechod Dolní Dvořiště v jižních Čechách s Prahou. V současné době je v provozu 41,999 km z celkových plánovaných 175 km. Nyní jezdí vozidla v úseku Nová Hospoda (u Mezna) přes Tábor až do Veselí nad Lužnicí. Dálnice D3 plynule přechází na významnou mezinárodní silnici E55. Dále v Jihočeském kraji je v provozu dálnice **D4** v úseku z Mirotic do Třebkova (v blízkosti města Písek), která měří 6,7 km. Tato dálnice má ještě ve středočeském kraji svoje pokračování a to v úseku mezi městem Příbram do Jílovišť. Oba úseky D4 celkem měří 38 km.

Jihočeským krajem prochází celkem tři mezinárodní silnice, které se označují písmenem E. Nejznámější mezinárodní silnicí je **E55**, která spojuje Berlín, Prahu, Linz a italský Terst. Silnice E55 má na území České republiky délku necelých 295 km. V Jihočeském kraji vede od Sudoměřic u Tábora přes Tábor, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice až po hraniční přechod s Rakouskem Dolní Dvořiště. Druhou mezinárodní silnicí, která prochází Jihočeským krajem, je **E49**. Tato silnice propojuje německý Magdeburg, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice a Vídeň. V České republice tato silnice měří 316,981 km. V Jihočeském kraji silnice E49 vede z obce Blatná přes Písek, České Budějovice, Třeboň na hraniční přechod s Rakouskem Halámky. Silnice **E551** představuje poslední mezinárodní silnici, která prochází

Jihočeským krajem. Propojuje České Budějovice, Třeboň a Humpolec, který se nachází v Kraji Vysočina. Celková délka této mezinárodní silnice je 106,092 km.

V Jihočeském kraji se nachází celkem 10 silnic patřících do kategorie první třídy. Silnice č. **3** začíná na sjezdu z D1 na Benešov, v Jihočeském kraji prochází přes Tábor, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice až na hraniční přechod s Rakouskem Dolní Dvořiště. Silnice č. **4** spojuje Prahu s Německem, v Jihočeském kraji je od Lety přes Novou Hospodu, Strakonice, Volyni, Vimperk až na hraniční přechod Strážný do Německa. Další silnice je pod označením č. **19**, v Jihočeském kraji vede od obce Lety, Milevsko, Tábor směrem na Pelhřimov do sousedního Kraje Vysočina. Z Plzeňského kraje vede v Jihočeském kraji silnice č. **20**, jejíž trasa je Blatná, Písek, Vodňany a České Budějovice. Další silnice první třídy je označena číslem **22** propojující Jihočeský kraj s Plzeňským. Tato silnice prochází městem Strakonice a Vodňany. Číslo **23** má silnice, která navazuje na současnou dálnici D3 v Dráchově směrem na Kardašovu Řečici, Jindřichův Hradec, dále do Kraje Vysočina a do Jihomoravského kraje, kde se napojuje na dálnici D1. Silnice č. **24** vede pouze v Jihočeském kraji z Veselí nad Lužnicí přes Třeboň, Halámky směrem do sousedního Rakouska. Stejně tak i silnice první třídy č. **29** nevede do jiného sousedního kraje. Je postavena mezi městem Písek a obcí Oltyně. Silnice číslo **34** vede z krajského města České Budějovice přes Třeboň, Jindřichův Hradec do Kraje Vysočina na Pelhřimov, Humpolec (zde je sjezd a nájezd na dálnici D1), do Pardubického kraje směrem na Svitavy a končí s tímto označením v Koclířově. Desátou silnicí první třídy v Jihočeském kraji je silnice s označením **39**, která se napojuje na silnici č. 3 v Kamenném Újezdě. Silnice č. 39 pokračuje přes Český Krumlov, Volary až do obce Houžná, kde se napojuje na silnici č. 4.

V Jihočeském kraji je uskutečňována linková autobusová doprava různými dopravci. Pro rok 2016 uzavřel Jihočeský kraj smlouvu, která zavazuje dopravce vykonávat dopravní obslužnost, s celkem 11 silničními dopravci. K dopravcům patří ARRIVA Praha s.r.o., COMETT PLUS, spol. s r.o., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., ČSAD JIHOTRANS a.s., ČSAD Jindřichův Hradec a.s., ČSAD STTRANS a.s., ICOM transport a.s., Josef Štefl-tour, Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. a dále s Dopravním podnikem města České Budějovice a města Vlachovo Březí. (ceskedalnice.cz) (dalnice-silnice.cz) (geoportal.jsdi.cz) (kraj-jihocesky.cz) (rsd.cz) (susjk.cz)

4. 2. 2 Železniční doprava

V železniční dopravě zde vede tzv. čtvrtý koridor, který propojuje severní a jižní část České republiky a pokračuje do rakouského města Linz. Trasa koridoru vede z Prahy přes

Benešov u Prahy, Tábor, Veselí nad Lužnicí, České Budějovice na hraniční přechod s Rakouskem Horní Dvořiště. V současné době se tento koridor modernizuje, aby se zkrátila jízdní doba pro rychlíky. Trasa z Českých Budějovic do Linz položila základy železnice, byla zde první koněspřežná trať. Dále v Jižních Čechách byla první elektrická trať od Františka Křižíka vedoucí mezi Táborem a Bechyní.

Co se týče železniční dopravy, zde ji zajišťují dvě akciové společnosti České dráhy a Jindřichohradecké místní dráhy. Tito dva železniční dopravci se domluvili a umožňují cestujícím zakoupit si jednu jízdenku, která platí jak na trať provozovanou Českými dráhami, ale i na úzkorozchodnou trať. S oběma dopravci uzavřel Jihočeský kraj závaznou smlouvu o zajišťování dopravní obslužnosti.

Každý den se vypraví v Jihočeském kraji v průměru 351 vlaků. Železnice zde v tomto kraji má rozsáhlou síť o celkové délce 881 km. V Jihočeském kraji se na regionální trati ze Strakonic přes České Budějovice do Českých Velenic a na trati Jindřichův Hradec Popelín používají čtyři nové vozové soupravy RegioPanter. (cd.cz) (invest.kraj-jihocesky.cz) (kraj-jihocesky.cz) (jikord.cz)

4. 2. 3 Vodní doprava

I když má vodní doprava v osobní přepravě menší význam než předchozí dva dopravní obory, nachází se v Jihočeském kraji řeka Vltava s Vltavskou vodní cestou, Lužnice, Otava, která se vlévá do Vltavy ve Zvíkovském Podhradí, dále vodní nádrž Orlík a Lipno.

Na Vltavě se pořádají v sezóně vyhlídkové plavby v úseku Lannova loděnice u Českých Budějovic přes přístav České Vrbné, kde mohou cestující vidět zvedací most, dále pluje loď do přístavu Hluboká nad Vltavou, kde se nachází stejnojmenný zámek, končí svoji plavbu v obci Purkarec, která se nachází mezi Hlubokou nad Vltavou a Týnem nad Vltavou. Výlet lodí mohou využít i návštěvníci lázeňského města Třeboň, který se uskutečňuje na rybníce Svět.

Na Vltavě se dále nachází u obce Hněvkovice jedna plavební komora, druhá komora je v současné době ve výstavbě. Po dokončení výstavby bude možné splavnit Vltavu z Českých Budějovic přes Týn nad Vltavou až na Orlík. Další plavební komora se nachází v Kořensku, kde je na břehu i malá vodní elektrárna.

Na nádrži Lipno v současné době funguje pravidelná přeprava osob v podobě přívozů. V zimě, pokud je velmi silný mráz a Lipno zamrzne, zkracují si přes tuto nádrž řidiči osobních automobilů cestu přejetím přes nádrž.

Přehrada Orlík, která má objem 716,5 mil. m^3, je významná pro osobní lodní dopravu, protože je vybavena osmi přístavišti a plošinovým vozíkem pro malé lodě. Nyní je ve výstavbě lodní zdvihadlo pro lodě o výtlaku až 300 tun. Přehrada Orlík společně s Lipnem jsou velmi důležité pro řízení průtoku vody spodní části Vltavy a na dolním Labi. Přehrada Orlík, jež představuje u nás nejvodnatější nádrž, má v levé části vodní elektrárnu, která vyrábí levně a ekologicky elektrickou energii. Návštěvníci si mohou prohlédnout nejenom zámek Orlík, svézt se lodí po přehradě, ale navštívit i vodní elektrárnu. Přehrada Orlík spolupracuje s přehradou Kamýk, která slouží jako vyrovnávací nádrž. Dle plánů zde měla fungovat i nákladní přeprava při výstavbě jaderné elektrárny Temelín, kam se měl původně po řece vozit písek. Při povodních v roce 2002 Orlík zadržel část vody a umožnil vystavět v Praze protipovodňová opatření.

Cílem projektu, který byl realizován v roce 2013 a 2014, bylo umožnit krátkodobé stání 73 plavidel a jedné osobní lodi s maximálním ponorem 1,3 metru a maximální šířkou 12 metrů. Dále bylo účelem ochránit přístav před vysokou vodní hladinou v podobě dvacetileté vody. Od 1. dubna nabízí krátkodobé stání plavidel v přístavu Hluboká nad Vltavou po dobu 4 hodin zdarma, delší stání je zpoplatněno. Charterová doprava funguje mezi Hlubokou nad Vltavou a Hněvkovicemi.

Vodní doprava má funkci především rekreační, v sezóně zde na Vltavě můžeme potkat hodně vodáků, kteří nejčastěji plují z Vyššího Brodu do Českého Krumlova. S tím je spojený rituál na začátku sezóny tzv. odemykání řeky a na konci sezóny tzv. zamykání řeky.

Nádrž Lipno, která má 4 870 ha při nejvyšší hladině, bývá často označována jako jihočeské moře, nejčastěji je využívána pro sportovní aktivity, ale i pro osobní dopravu. Osobní doprava probíhá mezi Horní Planou a Bližší Lhotou, mezi Frymburkem a Frýdavou, mezi obcí Kyselov a Dolními Vltavicemi je trasa přívozu dlouhá 1,5 km. Pokud je silný vítr, plavba je zakázána. Ze sportovních aktivit se zde provozuje jachting, windsurfing a vodní lyžování. Z Lipna nad Vltavou a Frymburku vyplouvá také výletní loď, která během plavby staví v zastávkách Přední Výtoň, Dolní Vltavice a v Černé v Pošumaví. Večerní plavba je pouze v úterý a v pátek. (invest.kraj-jihocesky.cz) (jikord.cz) (rvccr.cz) (pristavhluboka.cz) (vltava-resort.cz) (lodnidoprava.info) (cez.cz) (pvl.cz) (lipno.info)

4. 2. 4 Letecká doprava

V kraji se nachází dvě bývalá vojenská letiště v Plané u Českých Budějovic a dále v Bechyni, která ale nejsou využívána pro pravidelné linkové ani charterové lety. V roce 2015

mělo neveřejné mezinárodní letiště České Budějovice celkem 7 202 pohybů. Pro srovnání naše největší letiště v Praze Letiště Václava Havla mělo v loňském roce celkem 128 018 pohybů. V kraji se dále nachází celkem 13 menších civilních letišť, 3 vojenská letiště a 6 heliportů. Civilní letiště se nachází v Chelčicích, Dačicích, Frymburku, Hosíně, Jindřichově Hradci, Kaplici, Kramolíně, Krašovicích, Soběslavi, Strakonicích, Strunkovicích, Táboře a Velešíně. Vojenská letiště jsou umístěna v Bechyni, Blatné a v Táboře. Menší letiště, které je využíváno pro mistrovství v letecké akrobacii je v obci Hosín u Českých Budějovic. Různé akce v akrobacii, plachtářské mistrovství a další pořádá Aeroklub s letištěm Čápův Dvůr u Tábora. Do budoucna chce kraj s krajským městem více využívat letiště České Budějovice. (airport-cb.cz) (aktabor.cz) (invest.kraj-jihocesky.cz) (jikord.cz) (prg.aero)

4. 3 MHD

Aktuálně v Jihočeském kraji nefunguje v dopravě jednotný IDS. V současné situaci se provozuje v kraji MHD v krajském městě České Budějovice, dále v Táboře, v Písku, ve Strakonicích, v Jindřichově Hradci, v Milevsku, ve Vimperku a v Českém Krumlově.

4. 3. 1 České Budějovice

V krajském městě Jihočeského kraje zajišťuje MHD Dopravní podnik města České Budějovice, a.s., který se propaguje sloganem: „Nejsme jen MHD“. První pravidelnou linku začala 15. června 1909 obsluhovat tramvaj pod označením P, jezdila mezi nádražím a tehdejšími kasárnami. O rok později přibyla druhá tramvaj s označením L, ale pouze dvě tramvaje nezvládaly obsloužit potřebné území. Přidat další tramvaj nebylo technicky možné z důvodu železničního přejezdu, proto se do MHD zapojily trolejbusy. Dnes už tramvaj v Českých Budějovicích nenajdeme, naposledy zde jely 2. března 1950. V současnosti zajišťují MHD autobusy a trolejbusy. Dopravní podnik vlastní celkem 58 trolejbusů, které se využívají na osmi linkách, které celkem měří 59,3 km, ale trolejové vedení je delší v délce 63 km z důvodu manipulačních úseků. Dále MHD včetně příměstských obcí, Rudolfova a Hluboké nad Vltavou zajišťují dopravu autobusy na 14-ti linkách, které obsluhují úsek v celkové délce 165 km. Dopravní podnik má ve vozovém parku celkem 85 autobusů. Funguje zde i noční provoz, který zajišťují dvě noční trolejbusové linky. MHD se zde pyšní prvenstvím v České republice v informačním systému pro nevidomé cestující.

Pro pravidelné cestující se rozlišuje tarif na dvě zóny. Jízdné je zvýhodněno pro děti ve věku 6 až 15 let, dále pro studenty ve stáří mezi 16-ti a 26-ti roky a důchodce do 70-ti let. Předplatné si mohou všichni cestující zaplatit na 7, 15, 30 a 90 dní. Děti do 15-ti 1et mají dále

možnost si předplatit celoroční kupón. Nesnížené jízdné lze navíc zakoupit na 180 dní a na rok. Přenosné jízdné se dá předplatit na 30 dní. Od července 2015 umožňuje dopravní podnik i přepravu kol osobě starší 15-ti let v prostorách určených pro kočárky a invalidní vozíky. Za přepravu musí cestující zakoupit jednorázovou časovou jízdenku.

Cestující v Českých Budějovicích mohou využít k nákupu jízdenky nejen její klasickou podobu, ale i moderní způsob pomocí mobilní aplikace pod názvem SEJF. V aplikaci si zakoupí jednorázovou jízdenku náhodní cestující, ale i pravidelní uživatelé MHD si zde mohou zaplatit předplatné. Platit mohou buď kartou, převodem z účtu nebo hotovostí na pobočce banky. Dopravní podnik také umožňuje sms jízdenky, ale cestující mají omezený časový výběr na 1 nebo 24 hodin.

Zdarma dopravní podnik přepravuje děti do 6-ti let a cestující nad 70 let, osoby s průkazem ZTP, ZTP-P včetně průvodce a doprovodného psa, invalidní vozík, poslance, senátory, soudce, strážníky městské policie ve službě, dětský kočárek a zvířata.

Dále dopravní podnik nabízí dva druhy hromadné jízdenky. První je rodinná jízdenka, která stojí 100,-- Kč a mohou na ni jet 2 dospělí a až 3 děti ve věku do 15-ti let. Tato speciální jízdenka platí pouze o víkendu a ve státní svátek, tudíž mohou na tento jeden jízdní doklad jezdit nejen v sobotu, v neděli, ale i ve státní svátek, pokud navazuje na víkend. Druhým speciálním jízdním dokladem je tzv. hromadná školní jízdenka, která je určena pro školní výlety. Může se na ni přepravovat až 30 dětí do věku 15 let a 2 dospělí jako doprovod. Tato jízdenka stojí 200,-- Kč a platí po dobu 5 hodin.

Město České Budějovice společně s dopravním podnikem prosazuje a zatraktivňuje MHD pro cestující pomocí projektu KORIDOR MHD. Tento projekt v MHD buduje bezpečné přechody pro chodce, modernizuje zastávky, vozový park, zajišťuje vozidlům MHD přednosti na křižovatkách. Cílem projektu je, aby u zastávky MHD, v blízkosti železniční stanice, byly bezbariérové přechody pro chodce. Dále mají v plánu, v centru města vybudovat jízdní pruh pouze pro autobus. KORIDOR MHD chce vylepšit dostupnost a zrychlit MHD. (dpmb.cz) (koridormhd.cz)

4. 3. 2 Tábor

Od roku 2003 funguje IDS mezi městy Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí. Tento IDS umožňuje cestujícím na základě jedné jízdenky volit mezi autobusovou a železniční dopravou provozovanou Českými dráhami.

Městskou hromadnou dopravu na táborsku provozuje společnost COMETT PLUS, spol. s r.o. pomocí 14-ti linek, které jsou rozděleny do pěti směrů. Dle čísla linky poznají cestující, jakým směrem daný spoj jede. Linky začínající číslicí 1 a 5 obsluhují Klokoty, Pražské sídliště s táborskou nemocnicí, Sídliště Nad Lužnicí, dále pokračují do Sezimova Ústí a končí v Plané nad Lužnicí. Autobusy označené čísly 20 a 21 míří směrem na Blanické předměstí, Čekanice až do Stoklasné Lhoty. Třetí proud obsluhují autobusy s čísly 30 a 31, které jezdí za Tábor do obcí Zárybničná Lhota, Měšice, Čelkovice, Horky, Větrovy, Slapy a Dražičky. Čtvrtý směr obsluhuje linka s číslem 40, která jezdí do Záluží a Hlinic. Poslední pátý směr je označen čísly 60 a 61. Jezdí na Maredův vrch, Staré město v Táboře, Čelkovice a Lužnické údolí.

Co se týče tarifů, jsou zde rozděleny dle pásem, časové platnosti, možnosti přenosu a zda má osoba nárok na slevu. Z pohledu pásem rozlišujeme tarify pouze na 1 pásmo tedy A, B, C nebo na pásma dvě tzn. AB nebo BC, nebo platí předplatné na všechna tři pásma. Dále mají pravidelní cestující možnost si zaplatit jízdné na 15, 30, 90 dní nebo na celý rok. Snížené jízdné mohou uplatnit žáci a studenti do věku 26 let. Celoroční jízdné si mohou studenti zakoupit pouze od začátku srpna do konce října. Dále mají na snížené jízdné nárok senioři, což jsou osoby starší 65 let a lidé pobírající invalidní důchod.

Zdarma jezdí lidé starší 70 let, kteří musí svůj věk prokázat platným dokladem. Dále se mohou svézt bezplatně děti do 6-ti let, dětské kočárky, osoby s průkazem ZTP, ZTP-P včetně jejich průvodce a psa. (comettplus.cz)

4. 3. 3 Písek

V Písku zajišťuje MHD společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s., která provozuje linkovou dopravu také v Milevsku, v Českém Krumlově, v Kaplici, v Prachaticích, ve Vimperku a příměstskou dopravu v blízkosti Českých Budějovic. Pod názvem ČSAD AUTOBUSY fungují čerpací stanice a další činností je cestovní kancelář pod názvem SATURN.

V současné době společnost zajišťuje MHD pomocí 11-ti linek. Cestujícím nabízí kromě jednorázové papírové jízdenky také plastovou čipovou nepřenosnou kartu pod názvem Písecká karta, kterou se při vstupu do autobusu přiložením k zařízení cestující odbaví. Na jednu kartu může cestovat i víc cestujících, tzn. držitel karty s ní zaplatí i za spolucestující, pokud má na jízdní kartě peníze v tzv. elektronické peněžence. Na jednu jízdenku mohou cestující přestupovat, jejich jízda může trvat až 45 minut. Na kartu se ukládá čas prvního

odbavení. Placení jízdného tímto způsobem je pro cestující časově rychlejší, pohodlnější a ještě cenově výhodnější, než při zakoupení jednorázového jízdného v hotovosti.

Na Píseckou kartu si mohou pravidelní cestující nabít časový kupón. Cestující, kteří nemají nárok na slevu si mohou vybrat mezi měsíčním a čtvrtletním jízdným. Žáci a studenti si mohou zakoupit měsíční nebo pololetní kupón, který má předem definovanou platnost od 1. září do 31. ledna nebo od 1. února do 30. června. Seniorské roční jízdné stojí 100,-- Kč. Rokem se myslí kalendářní rok, tudíž bez ohledu data nákupu platí jízdenka od 1. ledna do 31. prosince. Pro návštěvníky města Písek mají tzv. Turistickou kartu, která jim je zapůjčena i u řidiče za vratnou zálohu 100,-- Kč, mohou si na ni nabít peníze a platit s ní jízdné.

Bez úplaty jezdí děti do 6-ti let, cestující s průkazem ZTP a ZTP/P, vodící pes, příruční zavazadla, dětské kočárky, invalidní vozíky, zvířata umístěná ve schránce a městská policie vykonávající službu. (busem.cz)

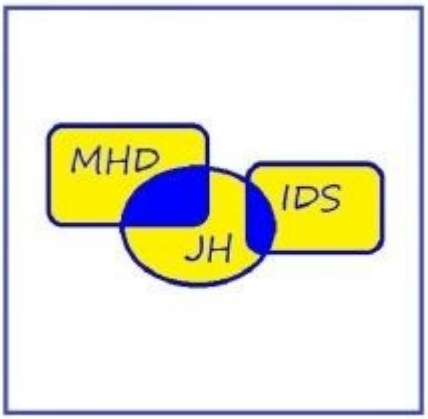
4. 3. 4 Strakonice

Ve Strakonicích MHD zabezpečuje dopravce ČSAD STTRANS, a.s. pomocí čtyřech linek. MHD je zde rozdělena do dvou pásem. Časové jízdné si mohou cestující zakoupit na obě pásma v délce měsíce, čtvrtletí. Žáci mají zlevněné měsíční jízdné v druhém pásmu. Lidé starší 65 let si mohou zakoupit na druhé pásmo roční jízdné. Zdarma dopravce přepravuje děti do 6-ti let a dětské kočárky, lidé starší 65 let v prvním pásmu pouze pokud mají jízdenku vystavenou od dopravce. Dále jezdí zdarma v prvním pásmu žáci a studenti od 10-ti do 26-ti let, pokud mají průkaz potvrzený dopravcem. Bezplatné jízdné poskytují osobám s průkazem ZTP, ZTP/P, invalidní vozíky a vodící psy. Zdarma se ve Strakonicích také svezou cestující s průkazem od Ústředního výboru Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederace politických vězňů České republiky, Sdružení bývalých politických vězňů České republiky, Ústřední rady Svazu PTP a VTNP. (diskety.cz) (strakonice.eu) (sttrans.cz)

4. 3. 5 Jindřichův Hradec

Společnost ČSAD Jindřichův Hradec a.s., která patří do koncernu ICOM transport a.s., zajišťuje MHD v Jindřichově Hradci. Od začátku roku 2014 zde byl zprovozněn IDS JH (integrovaný dopravní systém Jindřichův Hradec). Pro lepší orientaci pro cestující jsou autobusy a zastávky spadající do IDS označeny žluto-modrým logem, které je na obrázku č. 2. IDS JH tvoří 9 linek MHD v Jindřichově Hradci a 20 příměstských linek, které jezdí do místních částí města. K výhodám IDS JH patří cena jízdného, možnost přestupu, při zakoupení kupónu cestování není omezeno.

Obrázek č. 2: Logo IDS JH



Zdroj: http://www.icomtransport.cz/

Cestující mají možnost si zakoupit časové jízdenky na 40 minut a 90 minut, děti ve věku 6 až 15 let platí zlevněné jízdné. Pro školní zájezdy mají stejně jako v Českých Budějovicích hromadné školní jízdné, které platí po dobu čtyř hodin, na tuto jízdenku může jet až 30 dětí ve věku do 15-ti let a 2 dospělí jako doprovod. Předplatné si mohou občané, důchodci, žáci a studenti zakoupit na měsíc, čtvrtletí nebo na rok. Pro občany, důchodce a žáky je roční jízdné bráno jako kalendářní rok, pro studenty platí roční jízdenka na školní rok (od 1.9. do 30.6.). Dále mají speciální zvýhodněné měsíční jízdné pro rodiče na mateřské a rodičovské dovolené, kteří musí předložit, že pobírají příspěvek a MHD musí využívat společně s dítětem.

Zdarma mohou MHD v Jindřichově Hradci využít děti do 6-ti let, ale musí být doprovázeni cestujícím starším 10-ti let, dále důchodci nad 70 let, kteří mají čipovou kartu od dopravce. Nárok na bezplatné jízdné mají osoby s průkazem ZTP, ZTP/P včetně jejich průvodců, invalidního vozíku a vodícího psa. Zdarma dopravce přepravuje také kočárky s dětmi. Jednotlivé druhy předplatného mají rozlišeny nejen nápisem na kartě, ale i její barvou. Každá karta může kromě časového kupónu v sobě mít i současně elektronickou peněženku. Cestující mají možnost si pořídit přenosnou kartu, která má funkci elektronické peněženky, se kterou mohou hradit všechny druhy jízdného. Peníze se na kartu dobíjí buď u řidiče autobusu nebo v kanceláři společnosti. K výhodám této funkce patří čas odbavení cestujících, výhodnější cena jízdného, jednoduchá manipulace a není nutnost mít u sebe hotovost. (icomtransport.cz)

4. 3. 6 Milevsko

Stejně jako v Písku zajišťuje MHD v Milevsku akciová společnost ČSAD AUBOTUSY České Budějovice. Jedná se o jednu linku, kterou zajišťuje jeden autobus po trase autobusové nádraží, přes společnost ZVVZ Group, vlakové nádraží a zpět ke společnosti ZVVZ Group.

Výše jízdného je pro celé Milevsko jednotná. Výhodnější cenu mají mladiství s žákovským a studentským průkazem. Na poloviční jízdné mohou jezdit děti ve věku 6 až 15 let, pokud mají průkazku od dopravce, která potvrzuje jejich věk. Úhrada jízdného je možná buď v hotovosti přímo u řidiče autobusu, nebo bezhotovostně pomocí čipové karty vystavené tímto dopravcem. Na kartě jsou nahrané finance v podobě elektronické peněženky. Bezplatně jezdí děti do 6-ti let, dále držitelé průkazů ZTP a ZTP/P včetně průvodce a vodícího psa. Zdarma společnost přepravuje dětské kočárky, zvířata umístěná ve schránce a kabinová zavazadla. Další výhodu poskytuje město občanům starším 70-ti let v podobě seniorské karty. Seniorskou kartu vystavuje ČSAD AUTOBUSY a město na ni každoročně nabije smluvní částku ve výši 360 Kč.

Z finančních důvodů jsou v jízdním řádu v Milevsku spoje, které vyjíždí pouze pokud cestující telefonem na bezplatnou linku popř. u řidiče potvrdí, že daným spojem pojede. Rezervace je bezplatná, stačí zavolat 30 minut před výjezdem autobusu z výchozí zastávky. Pokud plánujeme cestovat spojem na zavolání v pěti a více lidech, je nutné kontaktovat dopravce alespoň jeden pracovní den dopředu z důvodu kapacity vozidel. Dopravce chce vždy vědět linku, počet cestujících, nástupní a výstupní zastávku. (busem.cz) (milevsko-mesto.cz)

4. 3. 7 Vimperk

MHD ve Vimperku se velmi podobá MHD ve výše popsaném Milevsku. Městskou dopravu zde zajišťuje stejná akciová společnost – ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která ve Vimperku provozuje jednu linku. MHD zde jezdí smyčku autobusové nádraží přes sídliště, nemocnici a zpět na autobusové nádraží.

Cenová politika se zde ve Vimperku liší od Milevska. Cestující mohou hradit jízdné jen jednorázově. Dopravní podnik nabízí plné a poloviční jízdné, které mohou cestující uhradit buď v hotovosti nebo bezhotovostně pomocí čipové karty. Žáci a studenti do 26-ti let se musí prokázat žákovským popř. studentským průkazem, aby mohli získat slevu na jízdném. Jízdné mohou hradit pouze bezhotovostně. Obyvatelé Vimperku starší 65 let mají nárok na bezplatné jízdné, ale musí být držiteli čipové karty a průkazu seniora, který jim vydá město. Zdarma se stejně jako v jiných městech přepravují děti do 6-ti let, lidé s průkazem ZTP a ZTP/P včetně

průvodce a vodícího psa, dětské kočárky, zvířata umístěná ve schránce a příruční kabinová zavazadla. (busem.cz) (vimperk.cz)

4. 3. 8 Český Krumlov

Posledním městem, ve kterém zajišťuje městskou dopravu společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., je Český Krumlov, který je známý živými medvědy u zámku a otáčivým hledištěm. Doprava je zde zajišťována celkem čtyřmi linkami.

V jízdném je zde uplatňován podobný systém jako v předchozích městech, tudíž zde je pouze jednorázové jízdné bez ohledu na délku trasy, po kterou cestující vozidlo využívá. Jízdné se člení na plné, zlevněné pro děti do 15-ti let, žákovské a studentské. Zdarma se přepravuje dětský kočárek, děti do 6-ti let, držitelé průkazu ZTP a ZTP/P s průvodcem a vodícím psem, invalidní vozík, kabinové zavazadlo a zvířata umístěná ve schránce. Senioři starší 70-ti let mají nárok na bezplatné jízdné, pokud vlastní průkaz vystavený dopravcem. Stejně jako v jiných městech umožňuje dopravce hradit jízdné hotově a bezhotovostně pomocí čipové karty. (busem.cz)

4. 4 Cenová analýza MHD v Jihočeském kraji

Jak je uvedeno v předchozí kapitole, každé město v Jihočeském kraji má odlišné způsoby, jak mohou cestující zaplatit za přepravu. Časové jízdenky si mohou cestující zakoupit v Českých Budějovicích, Táboře a Jindřichově Hradci. Jednorázové jízdenky je možné zakoupit v ostatních městech s MHD, tedy v Písku, Strakonicích, Milevsku, Vimperku a v Českém Krumlově. Předplatné jízdné dle pásem si mohou zaplatit pravidelní cestujících v Českých Budějovicích, Táboře a Strakonicích. Měsíční, čtvrtletní a roční předplatné umožňuje i cestujícím doprava v Písku a v Jindřichově Hradci. Jednotlivé druhy jízdného jsou níže v jednotlivých městech porovnány a uspořádány v tabulkách.

4. 4. 1 Časové jízdné

Časové jízdenky si mohou v Jihočeském kraji zakoupit cestující v Táboře, Jindřichově Hradci a v Českých Budějovicích. Táborský dopravní podnik nabízí jízdenky s časovou platností 4, 8, 18, 60 minut, 24 hodin a 7 dní, dále přestupní jízdenky s platností v délce 10, 15, 25, 70 minut a 24 hodin. Jindřichův Hradec má na výběr z jízdenky na 40 a 90 minut. V Českých Budějovicích si mohou příležitostní cestující zakoupit jízdenku na 20, 60 minut, 1 den a 7 dní. Z důvodu odlišné časové platnosti v jednotlivých městech byly pro porovnání výše jízdného vybrány délky trvání cesty 15, 30 a 60 minut. V Táboře a v Českých Budějovicích byly porovnány jízdenky 24 hodinové a 7 denní.

Jak vyplývá z tabulky č. 1, která zobrazuje časové jízdné bez slevy, výše jízdného v Českých Budějovicích a v Táboře při cestě 30 a 60 minut a zakoupení jednodenního jízdného vyjde cestující na stejnou výši. Při jízdě MHD v délce do 15 minut vychází cestování v Táboře o 1,-- Kč dráž než v Českých Budějovicích a o 4,-- Kč dráž než v Jindřichově Hradci. Sedmidenní jízdné je v Českých Budějovicích dražší o 27 % oproti táborské městské dopravě. Při využití MHD v délce 15, 30 i 60 minut je nejlevnější z porovnávaných měst Jindřichův Hradec. Nejmenší rozdíl je u hodinové jízdenky, poté u čtvrthodinové, kde rozdíl činí 29 %, a největší rozdíl v jízdném je u půlhodinové jízdenky ve výši 60 %.

Tabulka č. 1: Časové jízdné pro dospělé a mladistvé od 15 let

Dospělí a mladiství od 15 let	Délka platnosti časové jízdenky				
	15 minu	30 minut	60 minut	24 hodin	7 dní
České Budějovice	13	16	16	50	190
Jindřichův Hradec	10	10	15	X	X
Tábor	14	16	16	50	150

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.comettplus.cz, www.dpmcb.cz, www.icomtransport.cz

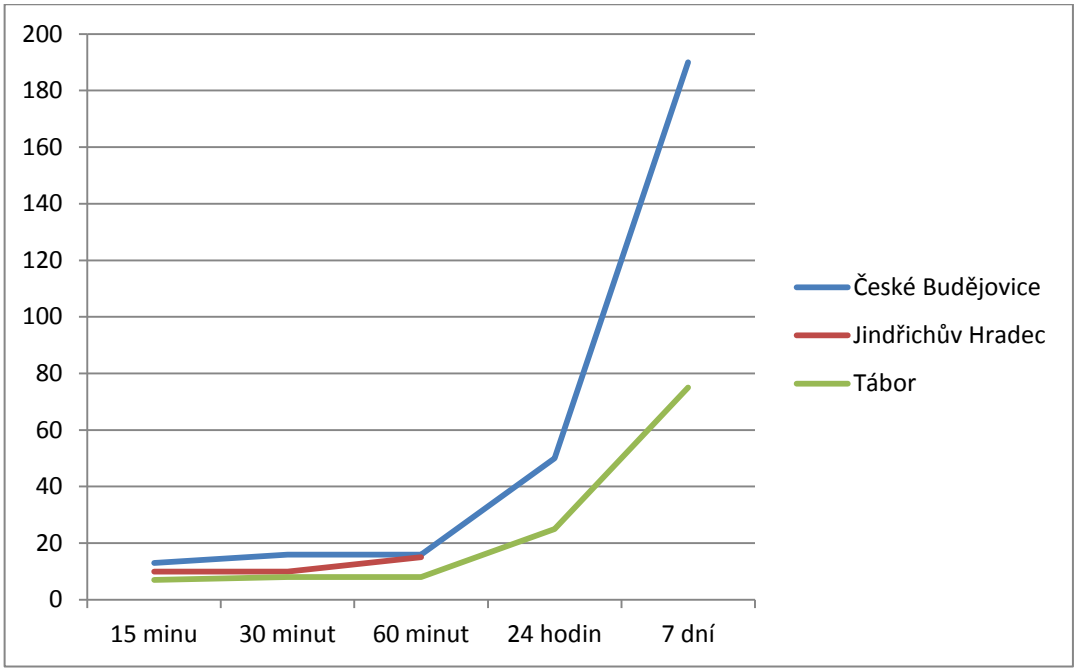
Časové jízdenky pro lidi v důchodovém věku jsou nejlevnější, jak je vidět v tabulce č. 2 a i v grafu č. 1, v Táboře. Tato skutečnost je zapříčiněna tím, že Tábor nabízí slevu na jízdném pro seniory, ostatní dvě srovnávaná města seniorům nenabízí slevu na časovém jízdném, tudíž hradí jako ostatní občané plnou cenu. V Táboře jezdí lidé v důchodovém věku za poloviční jízdné stejně jako děti do 15-ti let. Největší rozdíl, stejně jako u poloviční jízdného je u časové jízdenky na 24 hodin a na 7 dní. U 24 hodinové jízdenky hradí v Českých Budějovicích senioři dvojnásobek než v Táboře. Při využití lístku na 7 dní tento rozdíl je ještě výraznější. U krátkodobých jízdenek je výše jízdného v Táboře oproti krajskému městu poloviční. Jindřichův Hradec má 60 minutovou jízdenku o 1,-- Kč levnější než v Českých Budějovicích. Časový jízdní doklad do 30 minut je zde oproti krajskému městu levnější o 38 % při srovnání s půlhodinovým jízdným a o 23 % u 15 minutového cestování. Oproti Táboru je v Jindřichově Hradci jízdné dražší o 42 %, 25 % a 87,5 % při cestování v délce 15, 30 a 60 minut.

Tabulka č. 2: Časové jízdné pro seniory

Senioři 65 - 70 let	Délka platnosti časové jízdenky				
	15 minu	30 minut	60 minut	24 hodin	7 dní
České Budějovice	13	16	16	50	190
Jindřichův Hradec	10	10	15	X	X
Tábor	7	8	8	25	75

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.comettplus.cz, www.dpmcb.cz, www.icomtransport.cz

Graf č. 1: Seniorské časové jízdné závislost ceny a době platnosti



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.comettplus.cz, www.dpmcb.cz, www.icomtransport.cz

Drobné rozdíly v cenách časových jízdenek na 15, 30 a 60 minut jsou u poloviční jízdného, které je zobrazeno v tabulce č. 3. V Jindřichově Hradci vychází nejlevněji jízdné na 15 a 30 minut, nejdražší zde mají jízdné pro děti na 60 minut. Velmi výrazný rozdíl je u jízdného sedmidenního, které v Táboře vychází o 60 % levněji než v Českých Budějovicích. Naopak v Táboře mají děti dražší jednodenní jízdné oproti krajskému městu, konkrétně o 20 %. Poloviční jízdné ukazuje, že u všech druhů časových jízdenek není nejdražší u největšího města v oblasti s nejširší sítí MHD.

Tabulka č. 3: Časové poloviční jízdné

Děti 6 - 15 let	Délka platnosti časové jízdenky				
	15 minu	30 minut	60 minut	24 hodin	7 dní
České Budějovice	6	7	7	20	190
Jindřichův Hradec	5	5	10	X	X
Tábor	7	8	8	25	75

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.comettplus.cz, www.dpmcb.cz, www.icomtransport.cz

4. 4. 2 Jednorázové jízdné

Na jednorázové jízdné cestují lidé v Českém Krumlově, Milevsku, Písku, Strakonicích a ve Vimperku. Strakonice umožňují platbu jízdného pouze v hotovosti, ostatní čtyři města umožňují cestujícím výběr mezi bezhotovostní a hotovostní úhradou. Vzhledem k tomu, že jinou cenu jízdného pro seniory od 65 let mělo z těchto měst pouze město Písek, nebylo toto jízdné zahrnuto do srovnání. V Písku je pro turisty, pokud neplánují využívat píseckou MHD často, nejvýhodnější si zakoupit lístek u řidiče, který byl vybrán pro srovnání. Návštěvníci sice mají možnost si za vratnou zálohu ve výši 100,-- Kč zakoupit tzv. turistickou kartu, se kterou mohou hradit jízdné i více cestujícím. Nevýhoda je v minimální výši nabití, které je ve výši 100,-- Kč a nevyčerpaná nabitá hotovost z karty se při odevzdání nevrací.

Strakonice jako jediné město rozlišuje u jednorázového jízdného pásma. Z celkem čtyř provozovaných linek, má v tarifu obě pásma linka č. 3 a to v úseku se 4 zastávkami Katovice škola až Katovice U Trčků. Dále je druhé pásmo u linky č. 1 a 2 mezi zastávkami Jezárky a Starý Dražejov, kde toto pásmo platí pro 2 zastávky. Z tohoto důvodu, že většina tras linek je v prvním pásmu, bylo ve srovnání s ostatními městy druhé pásmo vyloučeno.

Jak vyplývá z tabulky č. 4, nejdražší jízdné uhrazené v hotovosti mají jak občané tak i děti v Písku. Jako jediné město nenabízí zlevněné jízdenky, nazývané poloviční jízdné, pro děti ve věku 6 až 15 let. K hodnotám označeným modrou barvou byly ostatní údaje v daném sloupci vztaženy a porovnány. Procentuální rozdíl nám říká, o kolik procent je v daném městě jízdné levnější nebo dražší než ve městě s hodnotou označenou modrou barvou u nás ve městě Písek. Cestující platí za cestu MHD v Milevsku o 11,-- Kč méně, než cestující v Písku a tento rozdíl představuje úsporu o 69 %. Největší rozdíl v peněžním i procentuálním vyjádření je u polovičního jízdného. Děti zaplatí o 14,-- Kč na jedné cestě víc v Písku než v Milevsku, ve kterém za využití MHD hradí o 88% nižší částku. Z ekonomického hlediska by dávala cena v Písku smysl, pokud by na danou jízdenku mohl cestující cestovat delší vzdálenost, než je tomu v ostatních městech se stejným systémem jízdného. Pro výpočet ceny za kilometr byla

použita maximální délka trasy z jízdního řádu, po kterou může ze všech linek ve městě cestující jet. Nejdelší vzdálenost na jízdenku za 8,-- Kč ujede cestující ve Strakonicích mezi zastávkou Modlešovice do zastávky Jezárky. Trasa měří 21 km. Pokud by cestující chtěl s danou linkou jet až na konečnou do Starého Dražejova, musel by připlatit za druhé pásmo oproti prvnímu 2,-- Kč. V Písku měří nejdelší trasa 13 km a vyskytuje se na lince č. 11 a č. 55. Za jízdné 10,-- Kč mohou cestující ujet vzdálenost 12 km v Českém Krumlově a Vimperku. Nejkratší linku mají v Milevsku, obsluhuje úsek dlouhý 7 km.

Tabulka č. 4: Jednorázové jízdné placené v hotovosti

MĚSTO	Druh hotovostního jízdného					
	Občané			Děti 6 - 15 let		
	Cena v Kč	% rozdíl	Kč/km	Cena v Kč	% rozdíl	Kč/km
Český Krumlov	10	38%	0,83	5	69%	0,42
Milevsko	5	69%	0,71	2	88%	0,29
Písek *	16	-	1,23	16	-	1,23
Strakonice **	8	50%	0,38	4	75%	0,19
Vimperk	10	38%	0,83	5	69%	0,42

* jednorázový lístek lze zakoupit pouze u řidiče

** jízdné hradí děti od 10-ti let

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.busem.cz, www.sttrans.cz

4. 4. 3 Předplatné pásmové jízdné

Předplatné jízdné rozdělené dle pásem mají v současné době tři města: České Budějovice, Tábor a Strakonice. Tábor jako jediný má předplatné rozděleno do třech pásem, ostatní dvě města mají jízdné rozděleno do dvou pásem. Vzhledem k této skutečnosti nebylo při porovnávání třetí pásmo v Táboře zahrnuto.

Jak je vidět v tabulce č. 5 výše pásmového jízdného v prvním pásmu v měsíčním a čtvrtletním i ročním cyklu od společnosti COMETT PLUS, která provozuje městskou dopravu v Táboře, se moc neliší od 1. pásma v Českých Budějovicích. U cestujících bez nároku na slevu činí rozdíl v prvním pásmu do 4 %, v peněžním vyjádření je nejvyšší rozdíl u čtvrtletního jízdného ve výši 40,-- Kč. Co se týče druhého pásma, dospělí v Táboře platí ve všech třech druzích předplatného o 30 % méně než v Českých Budějovicích. Velmi atraktivní ceny jízdného jsou ve Strakonicích, které nabízí pouze měsíční a čtvrtletní předplatné. Oproti Českým Budějovicím, zde občané hradí v obou pásmech přibližně poloviční cenu. Výše

paušálního jízdného je zde spojena jednak s množstvím linek, spojů a i s obsluhovanou oblastí.

Žáci zaplatí na jízdném, jak je vidět v tabulce č. 6, v Táboře oproti Českým Budějovicím v prvním pásmu také méně. Nejvýraznější rozdíl je opět jako u občanů u čtvrtletního jízdného ve výši 40,-- Kč. Největší rozdíl u žákovského jízdného je u druhého pásma. V korunovém vyjádření je v Táboře oproti krajskému městu levnější o 247,-- Kč, což znamená pro studenty úsporu ve výši 32 %. V procentuálním vyjádření nejméně zaplatí v druhém pásmu žáci ve Strakonicích, kteří hradí oproti Českým Budějicím o 51% méně. Tábor jako jediné město nabízí roční pásmové předplatné pro žáky.

Seniorské jízdné, na které mají nárok občané ve věku mezi 65 a 70 let, nabízí všechna města. V tabulce č. 7 je vidět, že se liší nabídka platnosti kupónů. V Českých Budějovicích si mohou občané důchodového věku zakoupit měsíční a čtvrtletní předplatné na první i druhé pásmo. V Táboře mají na výběr navíc ještě z ročního jízdného. Strakonice umožňují seniorům si zakoupit pouze roční kupón s platností na obě pásma. Seniorské jízdné v prvním pásmu je v Táboře oproti Českým Budějovicím nižší o 15,-- Kč a 20,-- Kč. U druhého pásma je rozdíl ve výši 30 %, což představuje úsporu pro seniory o 230,-- Kč u čtvrtletního kupónu a o 28 % (80,-- Kč) méně u měsíčního předplatného. Výrazný cenový rozdíl je mezi Táborem a Strakonicemi u ročního seniorského předplatného ve druhém pásmu ve výši 90 %. Senioři v Táboře ročně zaplatí o 1 800,-- Kč více než ve Strakonicích. V Českých Budějovicích po přepočtu na roční částky, zaplatí senior v druhém pásmu za rok celkem 3 080,-- Kč, což představuje oproti Táboru navýšení o 54 %.

4. 4. 1 Předplatné časové jízdné

Časové předplatné si mohou zakoupit lidé v Jihočeském kraji v Jindřichově Hradci a v Písku. Obě města nabízí časový cyklus měsíční, čtvrtletní a roční. V obou městech dává dopravní podnik slevu na předplatné žákům, studentům a seniorům.

V Písku sice nenabízí studentům roční ani čtvrtletní jízdenku, ale pololetní, která má platnost stejně jako školní rok tj. 1.9. do 31.1. a 1.2. do 30.6. Cena tohoto jízdného je ve výši 600,-- Kč. V Jindřichově Hradci roční žákovské jízdné platí na celý kalendářní rok. I když studentské časové jízdné je ve stejné výši, jako žákovské, jeho časová platnost je o 2 měsíce kratší, neplatí studentům o hlavních prázdninách v červenci a v srpnu. Jindřichův Hradec jako jediné město s MHD v Jihočeském kraji poskytuje zvýhodněné jízdné pro rodiče na mateřské a rodičovské dovolené, kteří hradí 50,-- Kč za měsíc.

Jak vyplývá z tabulky č. 8, Jindřichův Hradec nabízí větší nabídku předplatného než město Písek. Co se týče cen předplatného v měsíčním cyklu je jejich výše stejná. U čtvrtletního jízdného je v porovnání Písek pro dospělé o 20,-- Kč na 3 měsíce dražší. Po přepočtu půlročního píseckého jízdného na čtvrtletní, je jízdné pro žáky a studenty dražší o 10,-- Kč na 3 měsíce. Písek velmi zvýhodňuje platící seniory, kteří mají možnost si zakoupit pouze roční předplatné, které je stojí 100,-- Kč. Zde tedy senioři zaplatí osmkrát méně než senioři v Jindřichově Hradci.

Tabulka č. 5: Předplatné pásmové jízdné pro dospělé a mladistvé nad 15 let

Dospělí a mladiství nad 15 let	Pásma											
	I.		II.		I.		II.		I.		II.	
	měsíční jízdné				čtvrtletní jízdné				roční jízdné			
	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	%rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	% rozdíl
České Budějovice	380	-	585	-	1 020	-	1 535	-	3 630	-	5 600	-
Strakonice	200	47%	280	52%	500	51%	680	56%	X	X	X	X
Tábor	370	3%	410	30%	980	4%	1 080	30%	3 600	1%	4 000	29%

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.dpmcb.cz, www.comettplus.cz, www.sttrans.cz

Tabulka č. 6: Předplatné pásmové žákovské jízdné

Žákovské jízdné	Pásma									
	I.		II.		I.		II.		I.	II.
	měsíční jízdné				čtvrtletní jízdné				roční jízdné	
	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	%rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	
České Budějovice	190	-	285	-	510	-	767	-	X	X
Strakonice	X	X	140	51%	X	X	X	X	X	X
Tábor	180	5%	200	30%	470	8%	520	32%	1 700	1 800

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.dpmcb.cz, www.comettplus.cz, www.sttrans.cz

Tabulka č. 7: Předplatné pásmové jízdné pro seniory ve věku 65 až 70 let

Seniorské jízdné 65 - 70 let	Pásma										
	I.		II.		I.		II.		I.	II.	
	měsíční jízdné				čtvrtletní jízdné				roční jízdné		
	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	%rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	% rozdíl	cena v Kč	cena v Kč	% rozdíl
České Budějovice	200	-	285	-	510	-	770	-	X	X	X
Strakonice	X	X	X	X	X	X	X	X	X	200	90%
Tábor	185	8%	205	28%	490	4%	540	30%	1 800	2 000	-

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.comettplus.cz, www.dpmcb.cz, www.sttrans.cz

Tabulka č. 8: Předplatné časového jízdného

Město	Druh jízdného								
	Dospělí a mladiství nad 15 let	Žáci, studenti	Senioři	Dospělí a mladiství nad 15 let	Žáci, studenti	Senioři	Dospělí a mladiství nad 15 let	Žáci, studenti *	Senioři
	Měsíční			čtvrtletní			roční		
Jindřichův Hradec	260	130	130	580	290	290	1 200	800	800
Písek	260	130	X	600	X	X	X	X	100

* studentské roční jízdné platí 1.9. - 30.6.

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.busem.cz, www.icomtrasport.cz

4. 5 Analýza železničních tratí v Jihočeském kraji

Osobní železniční dopravu v Jihočeském kraji zajišťují dva dopravci, konkrétně největší dopravce v České republice České dráhy, a.s. a Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. V kraji se nachází celkem pět tratí, na kterých jezdí rychlík, a devatenáct tratí, pomocí kterých se zajišťuje obslužnost osobním a spěšným vlakem.

4. 5. 1 Tratě v Jihočeském kraji obsluhované rychlíkem

Vzhledem k geografické poloze Jihočeského kraje jím prochází celkem pět tratí, ze kterých jedna vede pouze v Jihočeském kraji. Ostatní čtyři tratě propojují Jihočeský kraj se sousedním Plzeňským, Středočeským krajem a Krajem Vysočina.

Pod číslem **190** vede železniční trať mezi Plzní, přes Nepomuk, Horažďovice, Strakonice, Protivín, Čížčenice do Českých Budějovic. V pracovní den a v neděli zde po celé trati projede 8 rychlíků, v sobotu je to o jeden spoj méně. Dva spoje končí v Českých Budějovicích, jeden spoj pokračuje do Havlíčkova Brodu a ostatních pět pokračuje do Brna. V úseku mezi Strakonicemi a Českými Budějovicemi jezdí v pracovní den a v sobotu jeden spoj, který také pokračuje do Brna. Na ještě kratším úseku jezdí rychlík mezi Protivínem a Českými Budějovicemi, který má frekvenci spojů v pracovní den a o víkendu 4 spoje, jeden spoj navíc v pondělí, dva spoje navíc v pátek. Co se týče opačného směru, zde po trati v celé délce projede denně 7 spojů, v pracovní den a v neděli jezdí 8 spojů. Z osmi spojů vyjíždí pět z Brna, jeden začíná svoji trasu přímo v Českých Budějovicích, jeden vyjíždí z Jihlavy a jeden z Havlíčkova Brodu. Ve zkráceném úseku do Protivína jezdí čtyři spoje. Pět spojů jezdí v pondělí, v pátek a v neděli nebo ve státní svátek. Jeden spoj, který jezdí každý den, pokračuje do Písku, ostatní spoje pokračují z Českých Budějovic do Prahy.

Trať č. **196**, která vede mezi Českými Budějovicemi a Rybníkem, se od ostatních liší tím, že se celá nachází na území Jihočeského kraje. Denně na této trati z Českých Budějovic vyjedou 3 rychlíky a z Rybníka vypraví do Českých Budějovic 8 rychlíků. Všechny tyto rychlovlaky reálně nevyjíždí z Českých Budějovic, ale z Prahy, ze které jedou do Českých Budějovic po trati č. 220 a zde některé spoje pokračují, tudíž přechází na trať pod tímto označením. Všechny vlaky také nekončí jízdu v Rybníku, ale pokračují přes Summerau do rakouského města Linz, kde se opět traťové číslo mění na trať č. 141. V opačném směru jedou denně dva rychlíky, které také vyjíždějí z Linze a míří přes České Budějovice do našeho hlavního města.

Další trať, která vede mezi Protivínem a Zdicemi, je označena číslem **200**. V Jihočeském kraji se nachází úsek mezi Březnicí a Protivínem. Denně zde mezi Zdicemi a Protivínem projedou 4 vlaky tohoto druhu, v pondělí a v pátek jede o jeden spoj více. Všechny rychlovlaky pokračují do Českých Budějovic, kam dojedou po trati č. 190, která je výše charakterizována. Všechny rychlovlaky na této trati č. 200 vyjíždějící z Prahy, do Zdic jedou po trati s číslem 170. V opačném směru denně vyjíždí 4 spoje, jeden spoj navíc jede v pátek a v neděli. Všechny vlaky jako v opačném směru reálně vyjíždějící z Českých Budějovic a pokračují do Prahy na hlavní nádraží.

Trať s největším počtem spojení, jak vyplývá z grafu č. 2, je **č. 220**, která zajišťuje dopravní spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi. V pracovní den zde projede celkem 15 vlaků, z toho 3 pod názvy František Antonín Gerstner, Anton Bruckner a Ferdinand Kindermann a pokračují z Českých Budějovic do rakouského města Linz. Během víkendů jezdí na této trati o 3 spoje méně. Počet spojů je shodný i v opačném směru, ale s tím rozdílem, že z rakouského města Linz vyjíždí pouze 2 spoje, tudíž přes České Budějovice směrem do Prahy nejezdí rychlík s názvem Ferdinand Kindermann. Na této trati se nachází stanice Veselí nad Lužnicí, ve které se kříží tato trať s tratí č. 225, která je popsána níže. Dále na trati č. 220 jede pět rychlíků v úseku z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic.

Poslední trať v Jihočeském kraji, po které jezdí rychlík, je označena číslem **225**. Rychlík zde jezdí v úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Jihlavou. Ve směru z Veselí do Jihlavy projede denně 6 spojů, v pondělí, v pátek a v neděli jede o jeden spoj navíc. Jeden spoj z Jihlavy pokračuje do Havlíčkova Brodu. Kromě tohoto jednoho spoje, který jede do Havlíčkova Brodu, všechny ostatní z Jihlavy pokračují do Brna. Pondělní spoj vyjíždí z Českých Budějovic, jeden spoj ze Strakonic a ostatních šest vyjíždí z Plzně. V pracovní den a v sobotu jezdí jeden rychlík v úseku mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem, který dále pokračuje do Prahy po trati č. 230. V opačném směru mezi Jihlavou a Veselím nad Lužnicí jezdí denně celkem pět rychlíků, v pondělí jede o jeden spoj navíc a v pátek o dva spoje. O víkendu je přidán jeden spoj v sobotu a jeden v neděli. V pondělí a v sobotu jeden rychlík vyjíždí z Havlíčkova Brodu, jeden spoj v pracovní den vyjíždí přímo z Jihlavy a ostatní vyjíždí z Brna. Všechny spoje kromě jednoho pokračují z Veselí nad Lužnicí do Plzně po trati č. 220 do Českých Budějovic, kde přejdou na trať č. 190. Jeden spoj, který jezdí v pátek a v neděli, končí v Českých Budějovicích.

Graf č. 2: Počet spojů na železnici - rychlík



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz

4. 5. 2 Tratě v Jihočeském kraji obsluhované osobním a spěšným vlakem

Regionálních tratí se na území kraje nachází několikanásobně víc než tratí dálkových. Celkem je v kraji provozováno 19 regionálních tratí, z toho na 17 zajišťují dopravu České dráhy, a.s. a na dvou tratích zabezpečují dopravní obslužnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Na všech tratích, pokud není uvedeno jinak, je uvažován běžný provoz přes kalendářní rok mimo období prázdnin.

První popisovanou tratí a z hlediska spojů nejsložitější je trať číslo **190**, která v celé délce vede mezi Českými Budějovicemi do Plzně. V analýze počtu spojů osobních vlaků byl použit úsek, který se nachází pouze v Jihočeském kraji, mezi Českými Budějovicemi a Strakonicemi. V pracovní den je na tuto trasu vypraveno celkem 9 vlaků, o víkendu projedou po trati čtyři vlaky. Z Českých Budějovic je denně na trať vyslán jeden vlak, který končí v Protivíně. Z Číčenic v pracovní den jeden vlak vyjíždí do Strakonic, dva v pracovní den a jeden v neděli do Protivína. Z Protivína o víkendu jezdí jeden vlak do Ražic. Z této stanice do Strakonic vyjíždí jeden vlak v pracovní den a v neděli. V opačném směru jsou jednotlivé spoje vlakem

více rozděleny na kratší úseky. V úseku do Českých Budějovic jede v pracovní den 6 spojů a o víkendu 3 spoje. Dále ze Strakonic v pracovní den vyjíždí jeden vlak do Ražic a Protivína, dva vlaky do Číčenic. V neděli jezdí jeden vlak do Číčenic, jeden vlak v sobotu do Protivína. Do Českých Budějovic dále z této trati přijíždí v pracovní den jeden vlak z Ražic, jeden z Protivína a jeden ze stanice Číčenice. O víkendu přijíždí jeden spoj z Protivína a jeden v sobotu z Číčenic. Dále denně jezdí jeden spoj mezi Ražicemi a Protivínem a v neděli mezi Protivínem a Číčenicemi.

Pod označením čísla **191** jezdí regionální vlaky mezi Blatnou a Nepomukem. V obou směrech zde projede v pracovní den 7 spojů, jeden spoj navíc v pátek, o víkendu 4 spoje. V pracovní dny jezdí ještě dva spoje ve zkráceném úseku z Kasejovic do Blatné, v opačném směru jezdí jeden spoj.

Další regionální trať vede mezi Černým Křížem a Českými Budějovicemi. Na této trati číslo **194** projede v pracovní den 8 vlaků, o víkendu o jeden méně. Dále denně jede jeden spoj mezi Kájovem u Českého Krumlova do Českých Budějovic. Z Českých Budějovic do stanice Černý Kříž je denně vypraveno 7 regionálních vlaků, v pracovní den dále 3 spoje a o víkendu jeden spoj končí v Českém Krumlově, který je známý nejen živými medvědy v příkopu zámku. Vzhledem k časovému omezení některých spojů bylo zvažováno období od 30. dubna do 2. října mimo období letních prázdnin.

Na regionální trati číslo **195** cestují lidé mezi Rybníkem a Lipnem nad Vltavou. Denně zde projede 7 spojů, dále v pracovní dny dva spoje končí jízdu v zastávce Vyšší Brod klášter, o víkendu jezdí takto zkrácený pouze jeden spoj. První ranní spoj jezdí v pracovní dny z Vyššího Brodu do Lipna nad Vltavou. V protisměru v pracovní dny projede po celé trase trati 8 spojů, o víkendu 7 spojů a jeden spoj z Vyššího Brodu do Rybníku.

V úseku mezi Českými Budějovicemi a železničním hraničním přechodem Horní Dvořiště projede na trati číslo **196** v pracovní den 6 spojů osobních vlaků, v sobotu 5 a v neděli a ve státní svátek 7 spojů. Dále každý pracovní den jede navíc jeden spoj do Rybníku, od pondělí do čtvrtka a v sobotu vyjíždí také jeden večerní spoj, který končí v Rybníku. V opačném směru zajišťuje v pracovní den dopravu celkem 7 osobních a spěšných vlaků, o víkendu je to o jeden spoj méně. Každý den jezdí k těmto spojům ještě jeden spoj, který vyjíždí o stanici dřív, vyjíždí ze stanice Rybník.

Číslem **197** se označuje trať nacházející se v celé délce v Jihočeském kraji. V úseku Číčenice a Nové Údolí projedou denně 4 spoje, o víkendu jede o jeden spoj navíc. Většina

vlaků na této trati jezdí část úseku. Z Číčenic v pracovní den vypraví 5 regionálních vlaků, které končí v Prachaticích, 3 vlaky do Volar a jeden do stanice Černý Kříž. O víkendu jedou do stanice Volary dva spoje a v neděli a ve svátek jeden spoj do Prachatic. Z Volar v pracovní den jezdí 4 spoje a o víkendu 2 spoje do stanice Černý Kříž. Do konečné stanice v tomto směru z Volar v pracovní den vyjedou na koleje dva vlaky a o víkendu jeden. Ze stanice Černý Kříž do stanice Nové Údolí se v pracovní dny vypraví 5 vlaků a o víkendu 4. V protisměru ze stanice Nové Údolí do stanice Číčenice je denně vypraveno 5 vlaků. Stejně jako v opačném směru většina spojů obsluhuje část trati. Do Číčenic v pracovní den přijíždí z Prachatic 5 vlaků a jeden vlak v sobotu. Dále sem přijíždí z Volar 3 osobní vlaky v pracovní den a dva o víkendu. Ze stanice Nové Údolí v pracovní den vypraví do Volar dva vlaky a o víkendu jeden. Do stanice Černý Kříž jedou navíc v pracovní den 4 spoje a o víkendu jich je 5. Mezi Černým Křížem a Volary jezdí v pracovní den 4 regionální vlaky a o víkendu jich jezdí polovina. U počtu spojů, které obsluhují celou trať, bylo uvažováno období od 25. dubna do 4. listopadu. U regionálních vlaků, které obsluhují část trasy, byl zvažován termín od 30. dubna do 2. října mimo období prázdnin.

Další trať číslo **198** vede ze Strakonic do města Volary, kde jezdí denně 7 osobních vlaků. Tři spoje v pracovní den končí ve Vimperku a o víkendu jeden spoj. V pracovní den jezdí jeden spoj v úseku mezi Vimperkem a Volary. V protisměru z Volar do Strakonic je vypravováno v pracovní den 8 osobních vlaků a o víkendu 7. V pracovní den dva spoje vyjíždí z Vimperku a o víkendu jeden, které míří do Strakonic. U této trati vzhledem k datumovým omezením jednotlivých konkrétních spojů bylo bráno pro analýzu období mezi 30. dubnem až 2. říjnem mimo období prázdnin.

Pod číslem **199** je označována trať mezi Českými Budějovicemi a Českými Velenicemi, odkud některé spoje pokračují do rakouské Vídně. V pracovní den zde po trati projede 11 osobních vlaků, o víkendu jich je vypraveno na trať 5 a v neděli 2 vlaky navíc. V opačném směru do Českých Budějovic z Českých Velenic míří v pracovní den 10 vlaků, o víkendu je počet shodný s protisměrem tzn. 5 spojů a v neděli jsou přidány 2 spoje.

Smíšená trať č. **200**, po které jezdí jak rychlík tak i osobní vlak, vede mezi Protivínem a Zdicemi. Osobních vlaků po celé trati projede v pracovní den 8, o víkendu 5 a jeden navíc v neděli a ve státní svátek. Stejně jako i u ostatních tratích zde obsluhuje regionální vlak i část trasy. Z Protivína každý den vyjede jeden spoj do Březnice. Každý pracovní den 3 spoje, o víkendu 2 spoje a v sobotu jeden spoj navíc do Písku. Mezi stanicí Březnice a Příbramí jezdí v pracovní den jeden spoj a do Zdic zde projedou 2 spoje v pracovní den, 3 o víkendu

a 2 v sobotu. V opačném směru Zdice – Protivín projede v pracovní den po celé trase celkem sedm osobních vlaků, o víkendu o 2 méně, jeden spoj jede navíc v neděli. Dále jezdí třikrát denně osobní vlak Zdice – Březnice a v sobotu pouze dvakrát. Z Březnice do Protivína jede vlak v pracovní dny a v sobotu pouze jednou a v neděli celkem dvakrát. Z Březnice do Putimi jede další spoj jednou v pracovní den. V pracovní den jezdí jeden regionální vlak mezi Příbramí a Březnicemi. Trasu mezi Pískem a Protivínem obsluhují v pracovní den 4 spoje, v sobotu dva a o víkendu jeden osobní vlak.

Další regionální trať nese číslo **201** a vede mezi Táborem, přes Písek a končí v Ražicích. V pracovní den i o víkendu zde v tomto směru projede 7 regionálních vlaků, z toho dva pokračují z Ražic do Protivína. V pracovní dny na trať k těmto zmíněným vlakům vyjíždí jeden spoj v úseku mezi Pískem a Ražicemi, jeden spoj mezi Táborem a Putimí, dva spoje z Tábora do Branic a v pracovní dny a o nedělích jeden spoj do Milevska. V opačném směru z Ražic do Tábora projede v pracovní den 7 spojů v celé délce, o víkendech pouze 6 spojů. Denně jede navíc jeden spoj mezi Ražicemi a Pískem. V pracovní dny jsou přidány dva spoje z Branic do Tábora a z Milevska do Tábora. V sobotu jezdí další spoj z Milevska do Tábora.

Známá Křižíkova trať číslo **202**, která je pod elektrickým napětí 1,5 kV stejnosměrného proudu, vede mezi Táborem a Bechyní. Každý pracovní den se po této historicky významné trati projede 9 osobních vlaků, o víkendu je počet spojů mezi těmito městy po železnici nižší o 3 spojení. V opačném směru z Bechyně do stanice Tábor je počet spojů shodný.

Po trati číslo **203** jezdí regionální vlak mezi městy Strakonice a Březnice. Jak lze vyčíst z grafu č. 3, v pracovní den po trati v celé délce projede 8 osobních vlaků a o víkendu zajišťuje železnice na tomto úseku 6 spojů za den. V pracovní den a o víkendu dále jezdí dva spoje z Blatné do Březnice, v pracovní den tři spoje, o víkendu jeden spoj ze Strakonic do Blatné. V protisměru v pracovní den projede celkem 7 osobních vlaků, o víkendu je počet spojů o dva nižší. Dále jezdí jeden spoj navíc v pondělí a v pátek. Z Blatné v pracovní dny k výše uvedeným spojům vyjíždí ještě denně 2 spoje, jeden spoj jezdí od pondělí do čtvrtka a jeden spoj od úterý do pátku. Na zkrácené trati Březnice – Blatná jezdí jeden spoj v pracovní den, 3 spoje o víkendu, jeden spoj s frekvencí od pondělí do čtvrtka a jeden spoj jezdí od úterý do pátku.

Další trať vede v Jihočeském kraji mezi Táborem a Českými Budějovicemi. Tato trať nese číselné označení **220**. V pracovní den v celém úseku kromě rychlíků projede 7 osobních vlaků a o víkendu 4. Dále na trať vyjíždí v pracovní den ze stanice Tábor do Veselí nad Lužnicí

další 4 vlaky a o víkendu jeden. Z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic v pracovní den jezdí navíc jeden spoj. V opačném směru po celé trati do Tábora z Českých Budějovic přijede 8 osobních vlaků, o víkendu přijíždí tři a v neděli jeden navíc. Z Veselí nad Lužnicí do Tábora vyjíždí v pracovní den jeden spoj.

K trati spojující Jihočeský kraj s Krajem Vysočina se řadí železniční koleje vedoucí mezi Táborem a Horní Cerekví. Z důvodu využití tratě, poloze a významnosti je v analýze použit úsek Tábor – Pelhřimov. Tato trať se označuje číslem **224**. V pracovní den je ze stanice Tábor vypraveno 9 regionálních vlaků. V sobotu jich je 6, v neděli 4 vlaky a jeden nedělní spoj do Obratně. Z Pelhřimova jezdí denně do Tábora 9 vlaků, jeden z Obratně. V sobotu po celé trati projede 6 osobních vlaků, v neděli je vypraveno 5 vlaků a jeden z Obratně.

Další tratí, po které jezdí osobní, spěšný vlak i rychlík, vede mezi Veselím nad Lužnicí přes Horní Cerekev do Havlíčkova Brodu. Pro analýzu počtu spojů osobních vlaků byl zvažován úsek v Jihočeském kraji tzn. Veselí nad Lužnicí – Počátky-Žirovnice. Po této trati číslo **225** v pracovní den vyjede celkem 7 regionálních vlaků, o víkendu je počet o 2 spoje nižší a v neděli projede celkem 6 spojů. V pracovní dny dále vyjíždí 3 vlaky, o víkendu jeden vlak, který končí v Jindřichově Hradci. V pracovní den dále zajišťuje dopravu jeden spoj z Jindřichova Hradce do konečné stanice Počátky-Žirovnice. V opačném směru v celém zvažovaném úseku projede v pracovní den 7 spojů, o víkendu 4, v neděli a ve státní svátek jeden navíc. Dále na této trati ve směru do Veselí nad Lužnicí jezdí z Jindřichova Hradce v pracovní den 4 osobní a spěšné vlaky a o víkendu 2.

Trať, která vede mezi významnou železniční stanicí Veselí nad Lužnicí a pokračuje do Českých Velenic, nese číselné označení **226**. Každý den bez ohledu na jeho charakteristiku je zde vypraveno 9 osobních vlaků po celé trati. V protisměru ze stanice České Velenice do Veselí nad Lužnicí jezdí každý pracovní den 11 spojů a o víkendu 9 spojů. Vzhledem k datumovým omezením je uvedený počet spojů vztahován k období od 25. dubna do 7. října.

Poslední regionální tratí, na které zajišťuje dopravu největší železniční dopravce v České republice České dráhy, je číslo **227**, která vede mezi Slavonicemi a Kostelcem u Jihlavy. Zde byla použita zkrácená trasa Slavonice – Telč. Denně na tuto trať vypraví ze Slavonic 5 vlaků, v pondělí a v sobotu o jeden navíc. V pracovní den dále jeden spoj jede pouze do Dačic. Také v Dačicích vyjíždí směrem do Telče každý pracovní den 6 regionálních vlaků, 2 v neděli a jeden jezdí od úterý do čtvrtka. Z Telče do Slavonic každý pracovní den projede 6 vlaků,

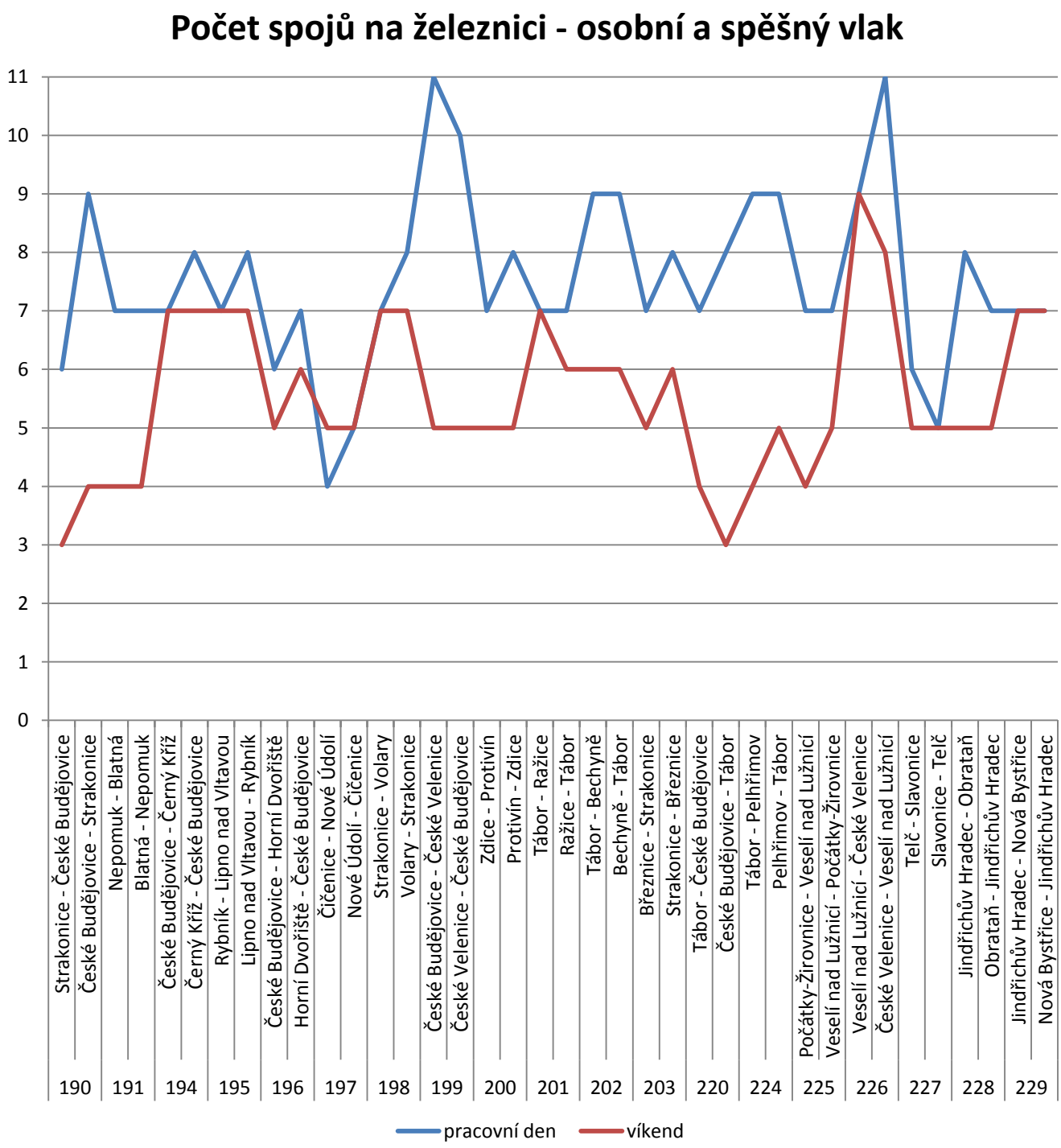
o víkendu jezdí 5 spojů, v pátek a v sobotu vyjíždí jeden spoj navíc. Dále pět spojů končí jízdu v Dačicích.

Úzkorozchodná trať **228**, která vede mezi Jindřichovým Hradcem a Obrataní se pyšní nejdelší veřejnou soukromou železnicí v České republice. V pracovní den je do Obrataně vypraveno celkem 8 vlaků, o víkendu jich projede po celé trase 5. V pracovní den a o sobotách další dva vlaky končí jízdu v Kamenici nad Lipou, v neděli na této zkrácené trase jezdí jeden spoj. Dále v pracovní dny končí jeden spoj v Černovicích u Tábora. V pracovní dny jezdí jeden vlak z Černovic do Obrataně. Z Obrataně do Jindřichova Hradce v pracovní dny vyjede 7 úzkorozchodných vlaků, o víkendu jezdí 5 spojů. Dva spoje jezdí v pracovní den z Obrataně do Kamenice nad Lipou. Z Kamenice nad Lipou jezdí navíc do Jindřichova Hradce čtyři spoje v pracovní den, dva v sobotu a jeden v neděli. O prázdninách je v jízdním řádu přidán spoj s parní lokomotivou, ale ten zde není zohledněn.

Poslední regionální tratí, která se nachází v Jihočeském kraji, je číslo **229** a dopravně spojuje Jindřichův Hradec s Novou Bystřicí. Vzhledem k využívání trati v letním období, bylo pro srovnání použito období letních prázdnin, kdy jezdí nejvíc vlaků. Tato trať má své specifikum v tzv. zimní a letní jízdní řád. Zimní řád slouží pouze k udržení trati, v pracovní den zde jede jeden spoj do Nové Bystřice a jeden spoj zpátky, o víkendu jedou vlaky dva. V období prázdnin vypraví Jindřichohradecké místní dráhy na této trati celkem 7 vlaků, z toho jeden spoj zanesený v jízdním řádu je tažen parní lokomotivou.

Když se podíváme na graf č. 2 a č. 3, již na první pohled je vidět, že je velký rozdíl ve tvaru křivek. U rychlíků je počet spojů téměř stabilní oproti regionálním vlakům, kde se počet spojů u většiny výrazně liší v pracovní den a o víkendu. Hlavním důvodem je délka trati, vzdálenosti mezi stanicemi, trasa trati, počet přepravovaných cestujících a důvod za jakým účelem využívají daný spoj. U regionálních tratích nejčastěji bývají vlaky využívány ke každodennímu cestování za prací, vzděláním, lékařem, na nákup popř. na úřady. Rychlíky většina cestujících využívá na delší vzdálenost, kterou neabsolvují každý den.

Graf č. 3: Počet spojů na žezelnici - osobní a spěšný vlak



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz

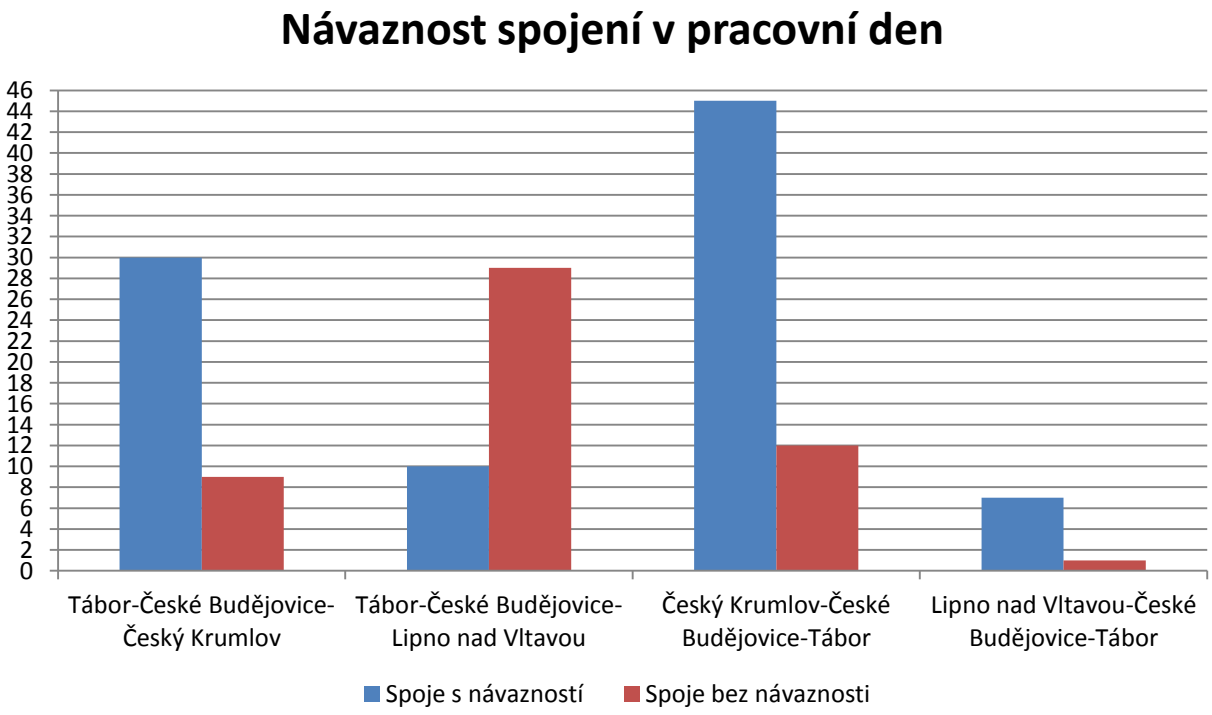
4. 6 Analýza návaznosti spojení

Pro analýzu návaznosti byla vybrána významná dopravní města v Jihočeském kraji. Jako první je analyzováno město Tábor, poté Bechyně, Písek a Veselí nad Lužnicí. U analýzy byla z vlastní zkušenosti použita doba čekání včetně přemístění v délce do 30 minut. Konkrétní počty spojů v pracovní den, v sobotu a v neděli jsou zobrazeny v tabulce v příloze č. 5. U návazností při přesedání byly vždy zvažovány pouze přímé spoje, pokud není uvedeno jinak.

4. 6. 1 Návaznost pro město Tábor

Pro analýzu byla zpracována návaznost železničních a autobusových spojů z Tábora v Českých Budějovicích směrem do Českého Krumlova a Lipna nad Vltavou. Na přestup v rámci autobusového a vlakového nádraží byl počítán čas 5 minut. Z důvodu vzdálenosti železniční stanice a autobusového nádraží v Českých Budějovicích, které se nachází na střeše obchodního centra, bylo na přesun cestujícího počítáno 10 minut. Přímá návaznost do Lipna nad Vltavou v pracovní den není, proto byly zvažovány spoje s přestupem ve stanici Rybník.

Graf č. 4: Návaznost spojení v pracovní den pro město Tábor

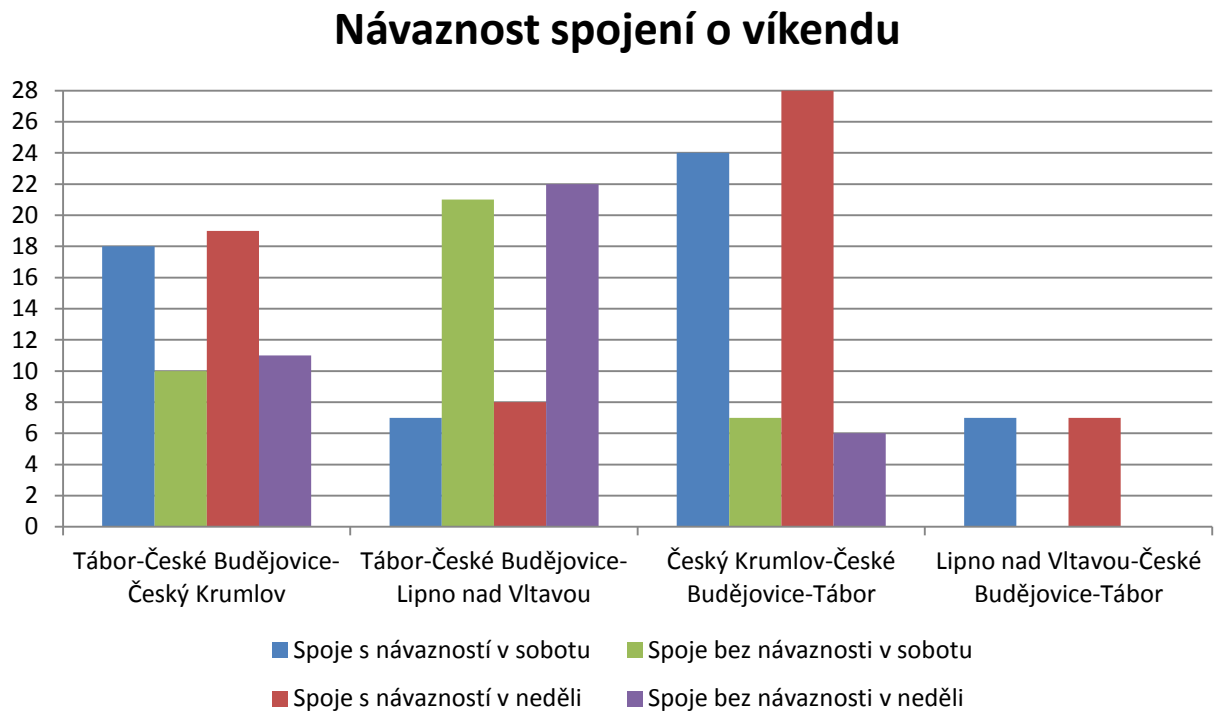


Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

Většina spojů jedoucích do Českého Krumlova jsou autobusy a do Lipna nad Vltavou v pracovní den jezdí pouze vlaky. Jak je vidět v grafu č. 4, 29 spojů z Tábora nemá návaznost

v Českých Budějovicích do Lipna nad Vltavou. Takto vysoký počet, který představuje 74 % z celkového počtu spojů, je způsoben velmi nízkým celkovým počtem spojů do Lipna nad Vltavou. Vzhledem k počtu cestujících tímto směrem je počet postačující. Z Tábora jezdí v pracovní den jeden přímý autobusový spoj přes České Budějovice do Českého Krumlova. Vysoká návaznost spojení do Českého Krumlova v pracovní den je způsobena jednak velmi dobrou návazností a vysokým počtem spojů jak z Tábora tak i do Českého Krumlova. V pracovní den jezdí do Českých Budějovic z Tábora celkem 39 spojů (z toho 17 autobusů a 22 vlaků) a do Českého Krumlova z Českých Budějovic 48 autobusových spojů a 10 spojů vlakem. Z Českého Krumlova je návaznost na spoje do Tábora početně i procentuálně vyšší. Celkem má návaznost 45 spojů, z toho jeden autobusový spoj je přímý bez přesedání. Z Lipna nad Vltavou má návaznost na Tábor 7 spojů. Tyto spoje představují návaznost ve výši 88 %, která je způsobena celkovým nízkým počtem spojů a dále tím, že na osobní vlaky a rychlíky z Rybníku je zajištěna návaznost železničních spojů směrem do Prahy přes Tábor.

Graf č. 5: Návaznost spojení o víkendu pro město Tábor



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

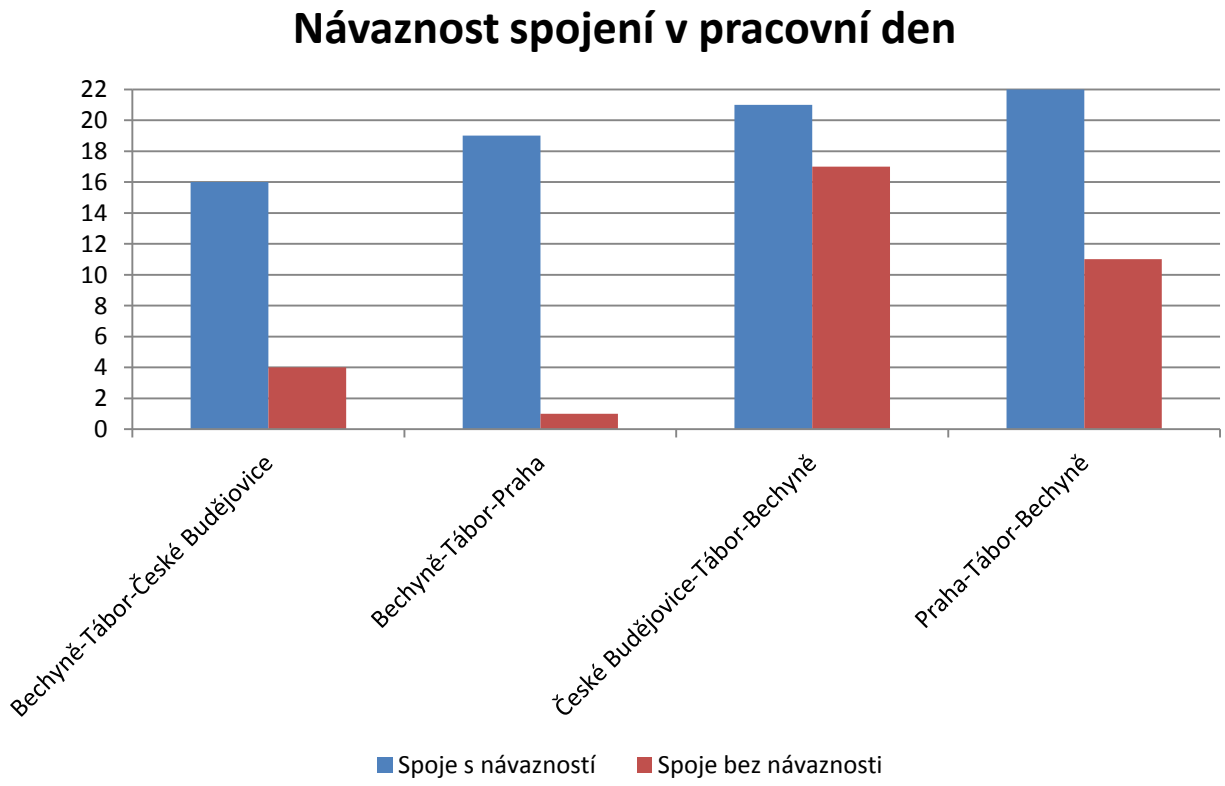
Jak je vidět v grafu č. 5, v sobotu i v neděli je návaznost v Českých Budějovicích z Tábora do Českého Krumlova nepatrně nižší než v pracovní den. V sobotu jezdí jeden autobusový přímý spoj do Českého Krumlova, v neděli existují dvě přímá spojení bez nutnosti přesedat. O víkendu existuje návaznost spojení z Tábora do Českého Krumlova u 18 spojů, v sobotu

a v neděli u 19 spojů. V opačném směru má návaznost do Tábora celkem 24 spojů v sobotu a 28 spojů v neděli jedoucích z Českého Krumlova. Stejně jako v opačném směru, jezdí v sobotu jeden přímý spoj a v neděli tři přímé autobusy do Tábora. Návaznost do Lipna nad Vltavou je o víkendu v porovnání s pracovními dny nižší o 3 spoje v sobotu a o 2 spoje v neděli. Z Lipna nad Vltavou má všech 7 spojů jedoucích o víkendu návaznost na Tábor. O víkendu k vlakovým spojům do Lipna nad Vltavou existuje i jeden autobusový spoj. V neděli jezdí z Českých Budějovic jeden přímý autobusový spoj a v opačném směru jeden spoj v sobotu.

4. 6. 2 Návaznost pro město Bechyň

Návaznost z Bechyně je dělána na spoje v Táboře. Při přestupu v rámci táborského autobusového a vlakového nádraží, byl zvažován limit 3 minuty. Při návaznosti, kde bylo nutné změnit druh dopravního prostředku, bylo uvažováno 5 minut na přesednutí. Z vlastní zkušenosti vím, že se v tomto časovém limitu v Táboře stihne zakoupení jízdenky na vlak s malou časovou rezervou.

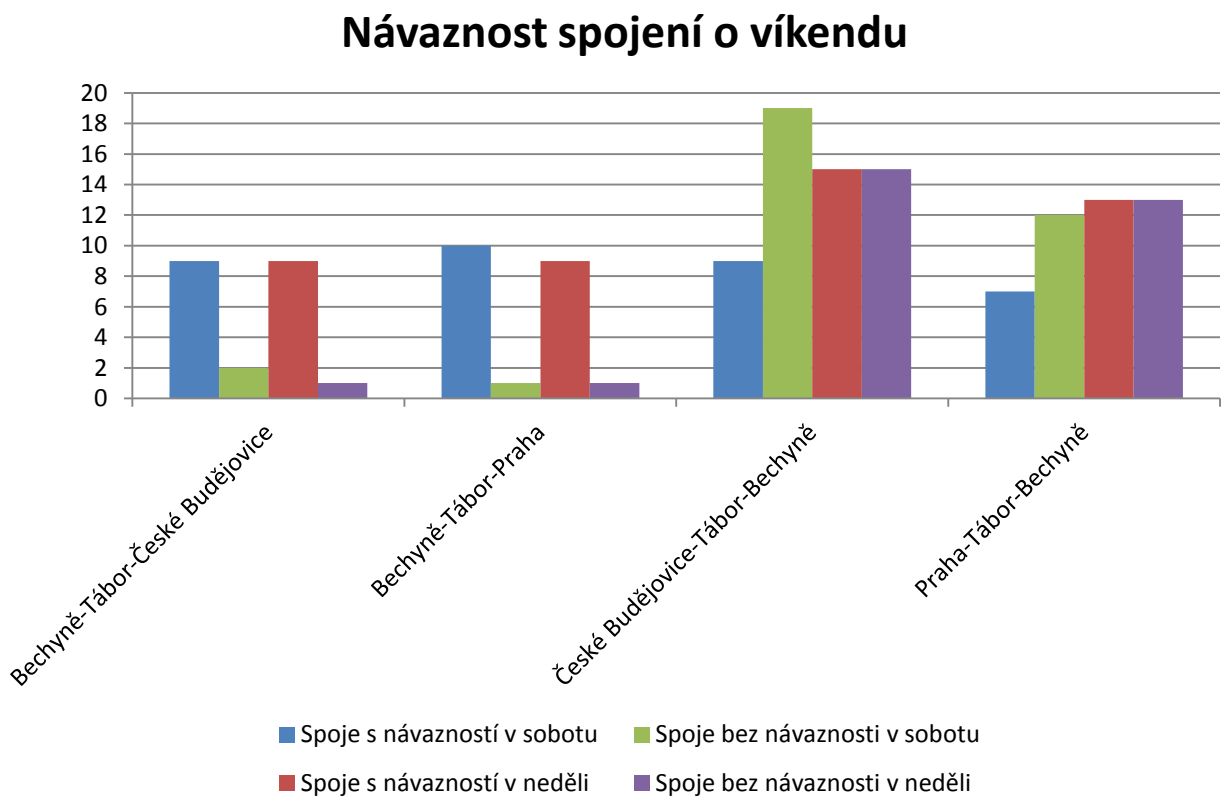
Graf č. 6: Návaznost spojení v pracovní den pro město Bechyň



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

Z grafu č. 6 vyplývá, že je z Bechyně zajištěna větší návaznost spojů směrem na Prahu než na České Budějovice. V pracovní den jezdí přes Tábor celkem 3 autobusové spoje do Prahy, tudíž nemusí cestující z Bechyně přesedat. Celkově návaznost na oba směry z Bechyně je v Táboře zajištěna na velmi vysoké úrovni. Na spoje z Českých Budějovic má návaznost celkem 21 spojů, tudíž mají cestující možnost si vybírat spoje. Z Prahy je návaznost v Táboře zajištěna u 22 spojů, z toho jsou 4 spoje přímé.

Graf č. 7: Návaznost spojení o víkendu pro město Bechyň



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

Jak můžeme vidět v grafu č. 7, v sobotu je návaznost do Prahy o jeden spoj vyšší, v neděli je návaznost na Prahu a České Budějovice stejná. V sobotu jezdí přes Tábor do Prahy 4 přímé autobusy, v neděli o jeden méně. Na České Budějovice má návaznost o víkendu 9 spojů, v sobotu na Prahu 10 a v neděli 9. Počet spojů a návaznost je dostačující. V neděli je jak z Českých Budějovic tak z Prahy návaznost u poloviny spojů přijíždějících do Tábora. V sobotu jezdí 3 přímé autobusy z Prahy přes Tábor a v neděli vyjíždí 4.

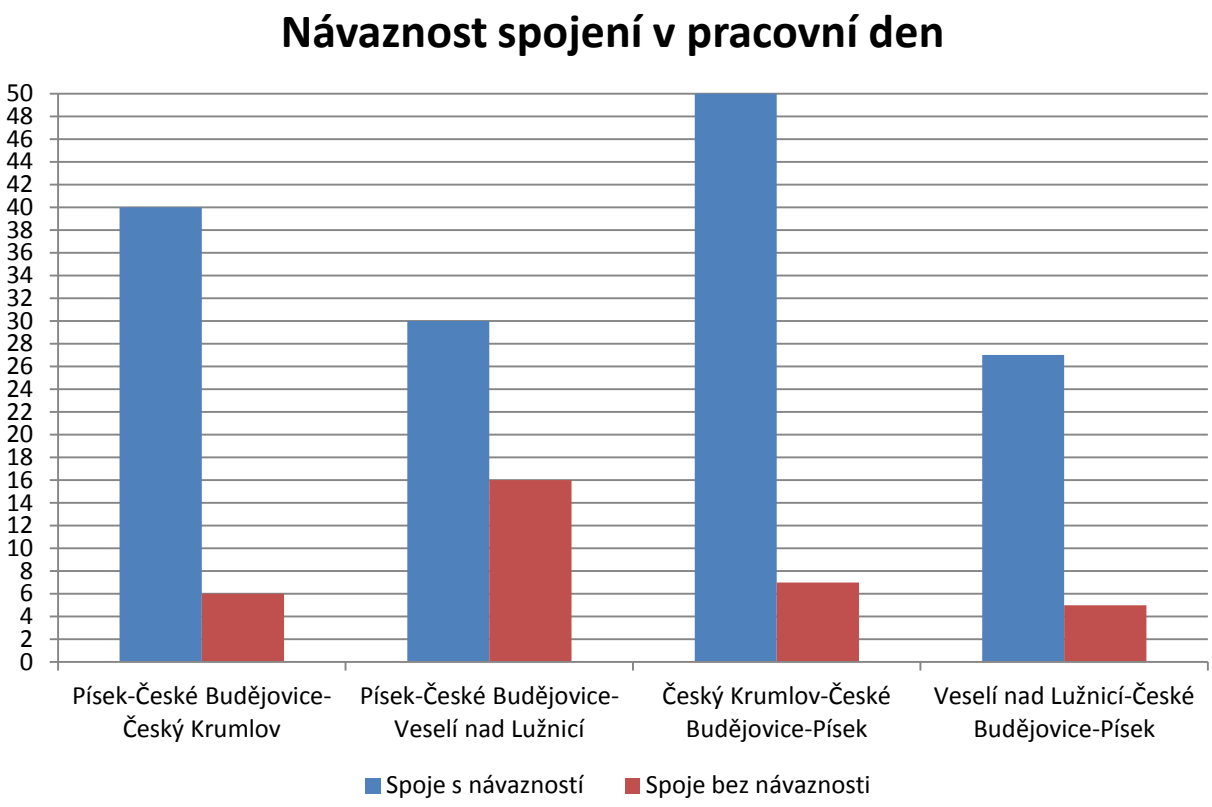
4. 6. 3 Návaznost pro město Písek

U návaznosti pro město Písek byly použity pouze přímé autobusové linky. U železničních spojů byly do analýzy zařazeny jak vlaky přímé, tak i s přesednutím v rámci železniční

stanice v Ražicích a v Protivíně s tím, že na přestup byly počítány minimálně 3 minuty a maximálně 30 minut. V Českých Budějovicích bylo na přestup v rámci autobusového a vlakového nádraží počítáno 5 minut na přesednutí. Při přesunu mezi autobusovým a vlakovým nádražím se počítalo s přestupem v délce 10 minut.

Jak můžeme níže vidět v grafu č. 8, převládají v pracovní den spoje s návazností. Vyšší návaznost je mezi Pískem a Českým Krumlovem. Tato skutečnost je ovlivněna tím, že jezdí 18 přímých autobusových spojů z Písku přes České Budějovice do Českého Krumlova. V pracovní den jezdí celkem 40 spojů s návazností do Českého Krumlova a 30 spojů s návazností na Veselí nad Lužnicí. Z Českého Krumlova vyjíždí v pracovní den přes České Budějovice celkem 50 spojů s návazností na Písek, z toho je 19 přímých autobusů. Z Veselí nad Lužnicí nejezdí tak velký počet spojů do Českých Budějovic jako jezdí z Českého Krumlova, návaznost je zajištěna u 27 spojů v pracovní den. V pracovní den je návaznost pro město Písek nadprůměrná.

Graf č. 8: Návaznost spojení v pracovní den pro město Písek

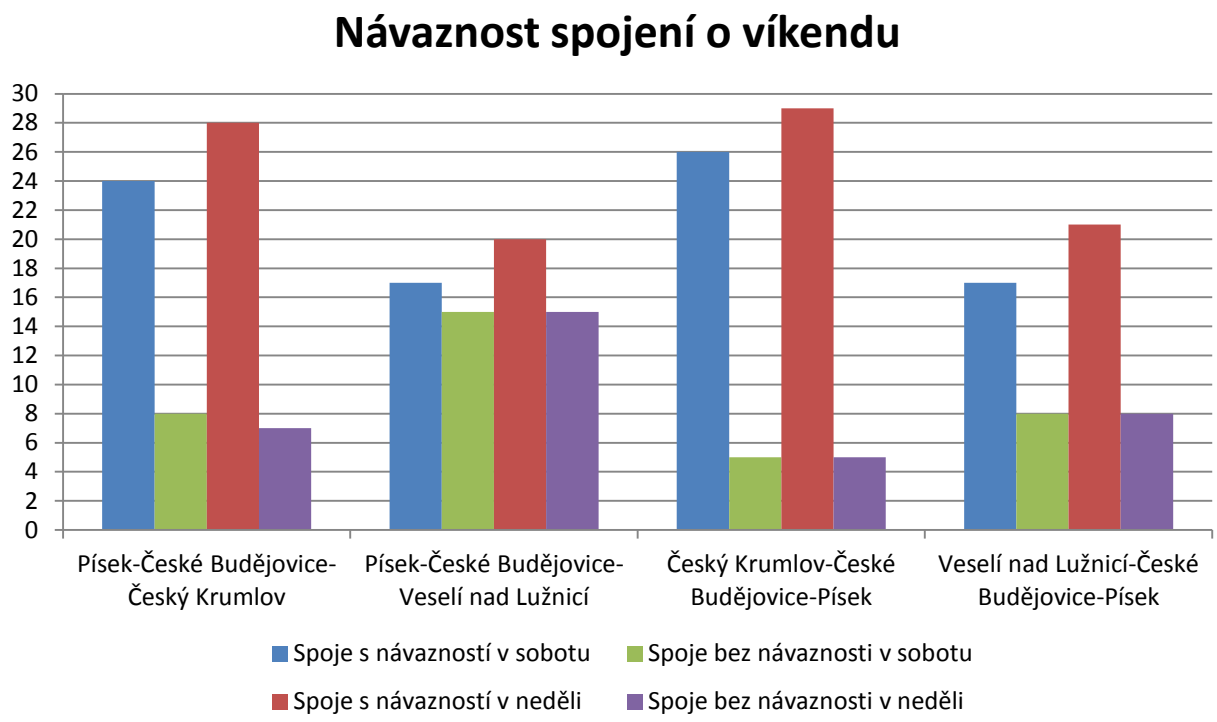


Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

O víkendu, jak je vidět v grafu č. 9, převládají počty spojů s návazností nad počtem spojů bez návaznosti. V sobotu existuje návaznost spojení mezi Pískem a Českým Krumlovem

u 24 spojů a v neděli u 28 spojů. Z Písku jezdí o víkendu přes České Budějovice celkem 17 přímých autobusů do Českého Krumlova. Do Veselí nad Lužnicí je návaznost v sobotu u 17 spojů a v neděli o 3 spoje vyšší. Z Českého Krumlova je návaznost spojení v sobotu pro 26 spojů, v neděli pro 29 spojů a z nich jezdí o víkendu 17 přímých autobusů. Z Veselí nad Lužnicí existuje návaznost pro 21 spojů v neděli a v sobotu je počet o 4 nižší.

Graf č. 9: Návaznost spojení o víkendu pro město Písek



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

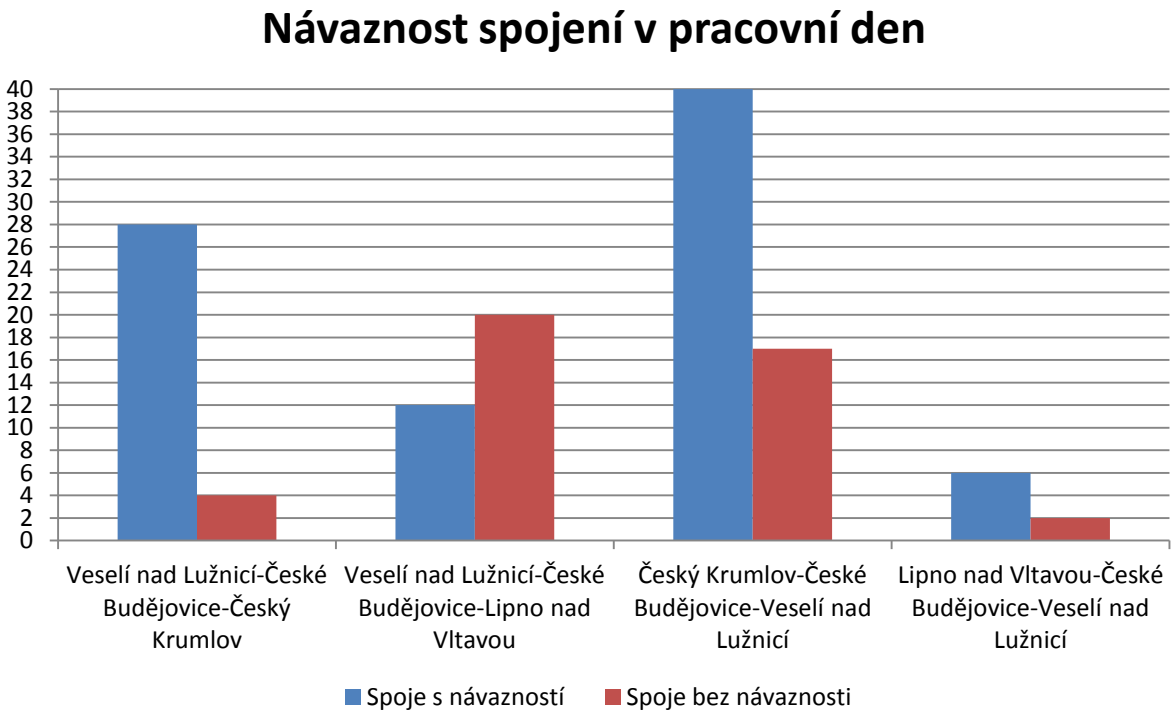
4. 6. 4 Návaznost pro město Veselí nad Lužnicí

Z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic převládá železniční spojení, křižují se zde dvě tratě č. 220 a č. 225 s rychlíkovými spoji. V Českých Budějovicích bylo pro přestup, stejně jako u návaznosti ostatních měst, předpokládáno při přestupu mezi autobusem a vlakem 10 minut, u přesunu v rámci daného nádraží 5 minut.

V pracovní dny převládají spoje s návazností mezi Veselím nad Lužnicí a Českým Krumlovem. Toto je graficky zobrazené v grafu č. 10. Z celkových 32 spojů je 21 spojů zajištěno železnicí. Návaznost má 28 spojů na Český Krumlov a 12 do Lipna nad Vltavou, proto zde převládá počet spojů bez návaznosti, který je způsoben nízkým počtem spojů. Z Českého Krumlova má návaznost celkem 40 spojů na Veselí nad Lužnicí. Z Lipna nad Vltavou je návaznost zajištěna u 6 spojů. Na této návaznosti se také podílí rychlíkové spoje

jedoucí z rakouského města Linz do Prahy. Návaznost nemají vlaky přijíždějící do Českých Budějovic v čase 7:20 a 22:13.

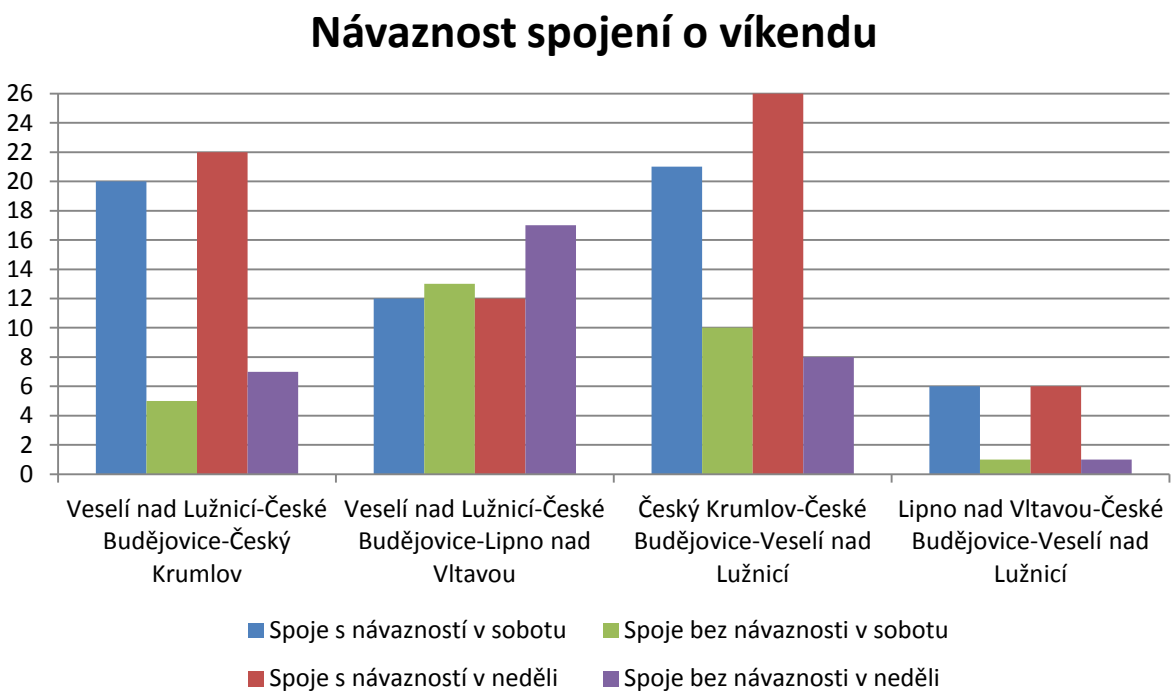
Graf č. 10: Návaznost spojení v pracovní den pro město Veselí nad Lužnicí



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

O víkendu je situace velmi podobná pracovnímu týdnu. Mezi Veselím nad Lužnicí a Českým Krumlovem převažují spoje s návazností. V sobotu je zajištěna návaznost u 20 spojů z 25, v neděli u 22 spojů, z toho jeden spoj zajišťuje přímý autobus. Do Lipna nad Vltavou, jak je vidět v grafu č. 11, je o víkendu vyšší počet spojů bez návaznosti než počet spojů s návazností. O víkendu jezdí, stejně jako v pracovní týden, celkem 12 spojů z Veselí nad Lužnicí, které mají návaznost do Lipna nad Vltavou. Z Českého Krumlova existuje návaznost v sobotu pro 21 spojů a v neděli pro 26 spojů (z toho je jeden autobusový spoj přímý). Z Lipna nad Vltavou má návaznost o víkendu 6 spojů z celkových 7 spojů, návaznost nemá pouze poslední přijíždějící spoj do Českých Budějovic v čase 22:13.

Graf č. 11: Návaznost spojení o víkendu pro město Veselí nad Lužnicí



Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

Jak vyplývá z grafů č. 4 až č. 11, není u všech vybraných měst v Jihočeském kraji zajištěna ideální návaznost. Návaznost do Českého Krumlova je zajištěna početně na velmi vysoké úrovni vlivem 48 autobusových spojů a 10 spojů vlakem v pracovní den, v sobotu 23 a v neděli 25 autobusových spojů a dále 8 vlakových spojů o víkendu, které vyjíždějí z Českých Budějovic. Z Tábora a z Veselí nad Lužnicí je většina spojů jedoucích do Českých Budějovic železniční, tudíž pro návaznost je pro cestující nutné přesedat. Z Písku je návaznost lepší vlivem přímých autobusových spojů, kterých v pracovní den jezdí 18 a o víkendu 17. Do Písku míří z Českého Krumlova v pracovní den 19, o víkendu 17 přímých spojů. Spojů do Lipna nad Vltavou jezdí denně nejméně. Kdyby došlo k posunutí času vlaku odjíždějícího do Lipna nad Vltavou v 13:55 o 5 minut a jediného nedělního autobusu o 12 minut, byly by zajištěny další návaznosti pro železniční spoje z Tábora, z Veselí nad Lužnicí a i z Písku.

Graf č. 6 nám zobrazuje, že město Bechyně má v pracovní den vyšší návaznost na hlavní město než na krajské město. V rámci integrace dopravy by měly být počty návazných spojů na obě města alespoň stejné, došlo by ke koordinaci a lepší návaznosti autobusů na železniční spojení.

5. Navržení integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji

Vzhledem k aktuální dopravní situaci, která je popsána v předchozí kapitole, kdy v Jihočeském kraji sice existuje koordinátor, ale není v provozu žádný ucelený dopravní systém, se tato kapitola zabývá návrhem řešení pro fungování integrovaného dopravního systému v tomto kraji. V kraji, kde existuje několik IDS, které fungují vždy pouze v daném městě a jeho blízkém okolí, kam zajíždí místní MHD. IDS je zde řešen po stránce provozní a finanční funkčnosti.

Cílem této kapitoly je především odstranit současné nedostatky v dopravě, rozšíření některých výhod do všech MHD.

5. 1 Model navrhovaného IDS a jeho subjekty

Vzhledem k existenci koordinátora JIKORD by bylo vhodné, stejně jako v již fungujících IDS v České republice, použít tzv. tříúrovňový systém. Koordinátorem by zde byl již zmíněný JIKORD, u kterého by si dopravní služby objednával Jihočeský kraj, města a obce. Pro efektivní fungování by bylo vhodné, aby se do IDS zapojila všechna města, kterých je v kraji 53 a co největší počet obcí. Dopravu by zajišťovali dopravci. V současné době nejsou v systému JIKORD zahrnuti všichni dopravci, kteří vykonávají dopravní služby v kraji.

Vzhledem k současným dopravním proudům by bylo vhodné začít s integrací z krajského města směrem na sever (na Tábor). V současné době se buduje železniční koridor, který by měl být v budoucnosti rychlejším železničním spojením mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Rychlíky budou na této trati zastavovat pouze v Táboře. Poté by měla integrace následovat na Písecko, kde dochází k propojení s Plzní. Dále by byla integrace na Jindřichův Hradec, Český Krumlov a jako poslední na jih směrem na České Velenice z důvodu nízkých přepravních toků.

V navrhovaném IDS by měli být zapojeni oba železniční dopravci, kteří v kraji zajišťují veřejnou dopravu. Dále by mělo být součástí pět společností, které v současné době zabezpečují MHD. Konkrétně se jedná o společnost Dopravní podnik České Budějovice, COMETT PLUS v Táboře, ČSAD AUTOBUSY, ČSAD Sttrans a ICOM transport. Na autobusové dopravě se v kraji podílí na trase z Prahy přes Písek, České Budějovice do Českého Krumlova velkou měrou společnost RegioJet (dříve jezdila pod názvem STUDENT AGENCY). Z důvodu maximální kompatibility pro cestující navrhuji začlenit tuto soukromou dopravní společnost do IDS. V současné době akceptuje jízdenku JIKORD 9 autobusových dopravců. Pro zvýšení pohodlí a výběru pro cestující navrhuji přidat společnost RegioJet,

která v Jihočeském kraji jezdí mezi Pískem a Českým Krumlovem, dále mezi Českými Budějovicemi přes Tábor směrem do Brna. Vhodné by bylo také připojení dopravce JH BUS, s.r.o., který provozuje dopravu z Jindřichova Hradce přes Tábor do Prahy a druhou linku přes Novou Včelnici, Kamenici nad Lipou také do našeho hlavního města. První spoj této společnosti využívají studenti ke každodennímu cestování za vzděláním do škol v Táboře.

5. 2 Tarif navrhovaného IDS

Vzhledem k odlišným systémům jízdného v MHD by v rámci IDS mělo dojít ke sjednocení. Cestující by si mohli volit mezi jízdenkami přestupními s časovým omezením a SMS jízdenkami. Došlo by ke sjednocení podmínek přepravy a sjednocení předplatného jízdného. Vzhledem k tomu, že se v kraji nenachází jedno centrum, od kterého by se pásma odvíjela, vzhledem ke geografické poloze krajského města a přepravním proudům cestujících by nebylo vhodné použít pásmový systém tarifu. K tomu by bylo vhodné aplikovat zónové uspořádání.

5. 2. 1 Zónové uspořádání

V navrhovaném IDS by se nacházely celkem čtyři zóny. Na určení počtu zón má vliv geografická poloha a ohraničení správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Dalším ovlivňujícím faktorem je skutečnost, zda v daném obvodu je již provozováno MHD a do kolika zón je nyní MHD rozdělena. Pro lepší přehlednost je v příloze č. 6 zobrazena orientační mapa.

V každé obvodě se bude nacházet minimálně jedna zóna. Správními obvody s jednou zónou by byly Blatná, Vodňany, Kaplice, Trhové Sviny, Dačice, Týn nad Vltavou a Soběslav. V těchto vymezených obvodech není v současné době provozována žádná MHD. V rámci této zóny by lidé využívali jízdné pro cestování za lékařskou péčí, na nákupy, úřady a za vzděláním popř. prací.

Správní obvody obcí se dvěmi zónami již v současné době mají MHD v menším rozsahu. Dvě zóny by byly aplikovány v Milevsku, Písku, Strakonicích, Vimperku, Českém Krumlově, Třeboni a v Jindřichově Hradci. Dále by dvě zóny bylo vhodné použít i v Prachaticích, kde by byla v rámci města zavedena MHD a druhá zóna by se vztahovala na dopravu mimo toto město.

Tři zóny by mělo město Tábor a krajské město České Budějovice. V Českých Budějovicích již nyní v MHD existují dvě zóny. Třetí zóna by byla umístěna ve zbylé části obvodu, který není v současné době součástí MHD. V táborské MHD již nyní fungují 3 zóny.

V současné době třetí zónu využívají především obyvatelé Plané nad Lužnicí, kteří cestující přes Sezimovo Ústí do Tábora. Zde by došlo k posunutí hranice zón, Planá nad Lužnicí by spadala společně se Sezimovým Ústím I i II do druhé zóny, třetí zóna by byla až za hranicí Plané nad Lužnicí.

Čtvrtou zónu by si mohli zakoupit všichni bez ohledu na obvod, platila by na všechny MHD, většinu autobusových linek v Jihočeském kraji a také u obou železničních dopravců pouze pro přepravu v rámci kraje tzn. do poslední stanice popř. zastávky, která patří do Jihočeského kraje.

Pro snadnou orientaci cestujících navrhuji rozlišení značení linek dle zón. Pro sjednocení ve značení by bylo vhodné použít jednotný algoritmus. Například linky, které mají celou trasu pouze v první zóně by začínaly číslem 1 a noční spoje číslem 5. Denní linky obsluhující i druhou zónu by začínaly číslem 2 a noční číslem 6. Číselné označení linek směřujících i do třetí zóny by začínalo u denních spojů číslem 3 a u nočních číslem 7. U MHD v Českých Budějovicích a v Táboře by bylo vhodné rozlišit u jednotlivých linek pomocí druhé číslice také jejich směr.

5. 2. 2 Ceník časového jízdného

Časové jízdenky by si mohli cestující zakoupit v předprodejních místech nebo v automatech. Dále by IDS umožňoval si koupit sms jízdenky a u vybraných spojů, stejně jako i v jiných městech, by byla možnost si zakoupit s příplatkem papírový lístek u řidiče MHD. Všechny časové jízdenky by měly být přestupními. Na poloviční jízdné by měli nárok děti ve věku 6 až 15 let a senioři od 65 let věku. Aby cestující byli motivováni zakoupit si jízdenky v předprodejních místech nebo automatech, nebude u řidiče možné zakoupit poloviční jízdenky. Navrhované ceny jsou zobrazeny pro lepší přehlednost v tabulce č. 9. Ceny byly stanoveny na základě analýzy současného jízdného v MHD v Jihočeském kraji a časových přestupních jízdenek v IDS v jiných krajích v České republice. Oproti současnému jízdnému vychází levněji jízdné 15 minut v Českých Budějovicích a v Táboře, 24 hodinové a 7 denní v Českých Budějovicích. U ostatních druhů časových jízdenek se jízdné liší minimálně, popř. zůstalo ve stejné výši.

Samozřejmě by zůstalo speciální jihočeské jízdné pro návštěvníky kraje pod názvem JIKORD. Výše jízdenky je vzhledem k její platnosti pro rodinu s dětmi velmi výhodná, proto by zůstaly podmínky i cena stejná tzn. 250,-- Kč s platností v pracovní den pro jednu

dospělou osobu a jedno dítě, o víkendu s platností na dva dny pro dvě dospělé osoby a až 3 děti.

Tabulka č. 9: Navrhované ceny časového přestupního jízdného

Časová přestupní jízdenka	Druh jízdného	
	plnocenné	poloviční
15 minut	10 Kč	5 Kč
30 minut	15 Kč	8 Kč
60 minut	20 Kč	10 Kč
24 hodin	50 Kč	25 Kč
7 dní	150 Kč	75 Kč
60 minut u řidiče	25 Kč	X

Zdroj: Autor, vlastní zpracování

5. 2. 3 Ceník předplatného jízdného

Předplatné by si mohli cestující zakoupit na měsíc, čtvrtletí nebo rok. Měsíční i čtvrtletní jízdné by platilo na jeden měsíc popř. tři měsíce od data zakoupení u všech druhů jízdného. Roční jízdné by u občanů nebylo vázáno na kalendářní rok. U seniorů se ročním jízdným rozumí jízdné na kalendářní rok tzn. od 1. ledna do 31. prosince. U studentů a žáků se ročním jízdným rozumí školní rok tzn. od 1. září do 30. června s tím, že v měsících prázdnin mají nárok na zlevněné měsíční popř. čtvrtletní jízdné. Po vzoru Jindřichova Hradce by bylo umožněno si zakoupit jízdné na I. a II. zónou za symbolickou cenu ženám na mateřské a rodičovské dovolené v místě trvalého bydliště.

V tabulce č. 10 jsou uvedeny navrhované ceny jednotlivého jízdného. U většiny vychází nově navrhované jízdné pro cestující výhodněji než jsou současné ceny. V Táboře by se na první pohled mohlo zdát, že je druhá zóna dražší, ale není tomu tak, protože druhá zóna byla rozšířena a zahrnuje obsluhu současné třetí zóny. Aby byli pravidelní cestující motivováni si zakoupit co nejdelší předplatné, vychází čtvrtletní a roční jízdné výhodněji, než zakoupení čtyř čtvrtletních nebo dvanácti měsíčních kupónů. Toto pravidlo bylo při navrhování jízdného respektováno.

Jízdné pro dospělé v I. zóně bylo tvořeno s respektováním současného ceníku I. zóny. Ceny II. a III. zóny byly tvořeny s respektováním průměrné dojezdové vzdálenosti pravidelných cestujících a jejich aktuální cenové náklady. Nebyla zvažována cena jízdného pro rodinné příslušníky osob zaměstnaných u dopravců. V II. a III. zóně pokud cestující dojíždí každý pracovní den průměrně utratí na cestovném 600,-- Kč až 1 300,-- Kč za měsíc.

Při překročení okresu bývají měsíční cestovní náklady ještě vyšší, proto je cena IV. zóny, která platí pro celý kraj i na rychlíky, stanovena ve výši 1 400,-- Kč na měsíc.

Ve většině IDS platí děti do 15-ti let poloviční jízdné. Tato sleva by byla dodržena i při navrhování cen v tomto IDS. Pro seniory by byla cena stanovena ve výši poloviční jízdného kromě ceny čtvrtletního jízdného v I. zóně a ročního kupónu pro IV. zónu. Zde by byly ceny vzhledem k současnému jízdnému s ohledem ke geografické platnosti daného kupónu mírně navýšeny.

Výše studentského jízdného by byla stanovena ve výši mezi dětským poloviční a základním jízdným, se současným respektováním aktuálního jihočeského jízdného. Dále by byly při tvorbě respektovány ceníky ostatních IDS a cílem by bylo, aby studentské jízdné výrazně nepřekračovalo 75 % ceny základního jízdného.

Tabulka č. 10: Navrhovaná cena předplatného jízdného

Druh předplatného	Navrhovaná cena předplatného jízdného v Kč											
	měsíční				čtvrtletní				roční			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Dospělí	350	425	650	1 400	950	1 150	1 750	3 700	3 300	4 150	6 200	11 000
Děti 6 - 15 let	160	200	350	600	375	550	950	1 500	1 300	1 900	3 150	5 000
Studenti 15 - 26 let	240	350	500	900	600	850	1 200	2 300	1 920	2 850	3 900	7 250
Senioři 65 - 70 let	160	200	350	600	450	550	950	1 500	1 500	1 900	3 150	6 000
Ženy na mateřské a rodičovské dovolené	100	150	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Zdroj: Autor, vlastní zpracování

5. 3 Změny v dopravě

V této poslední podkapitole jsou navrženy změny, které se týkají autobusové dopravy. Při analýze návaznosti spojení byla zjištěna duplicita spojů mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem, proto v kapitole je navrženo řešení, jak nedostatek odstranit. Jak bylo uvedeno ve čtvrté kapitole, v Jihočeském kraji se nachází obce bez veřejné dopravy, proto se tato kapitola věnuje zajištění veřejné dopravy a navržení konkrétních spojů, které dnes jezdí v blízkém okolí.

5. 3. 1 Navrhovaná změna na trase Český Krumlov – České Budějovice

Na trase mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem vznikají duplicitní spoje, které zajišťují různí dopravci popř. jeden dopravce ve stejný nebo podobný čas odjezdu, který se liší 5-ti minutami. V rámci IDS by bylo vhodné tyto duplicity spojů odstranit. Duplicity vznikají mezi dopravcem RegioJet, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, M express a GW Bus. Konkrétně společnost GW BUS vypravuje v pracovní den do Českého Krumlova autobus z Českých Budějovic v čase 16:30 a druhý spoj v čase 16:35. Společnost ČSAD AUTOBUSY vysílá na tuto linku dva autobusy s časem odjezdu 14:20, ve stejném čase odjíždí z budějovického autobusového nádraží ještě třetí spoj od dopravce RegioJet. Spoje společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice se liší od sebe pouze v počtu mezizastávek po stejné cestě. Konkrétně pomalejší spoj staví navíc ve 3 zastávkách a další 3 zastávky má na znamení. Navrhuji zrušení rychlejšího spoje, který přijíždí do Českého Krumlova pouze o 5 minut dříve. Případné vytížení tohoto spoje v tomto čase pokryje autobusové spojení od konkurenční společnosti RegioJet. V opačném směru z Českého Krumlova je nejvyšší duplicita v autobusové dopravě před sedmou hodinou ranní. Dopravce GW Bus vysílá na tuto trasu autobus v čase 6:40, 6:45, 6:55, dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice vyjíždí v čase 6:50 a RegioJet směřující do Prahy přes České Budějovice v 7:00. Během 20-ti minut zde vyjede 5 autobusů. Určitě by bylo efektivní a ekonomické zrušit autobus v čase 6:45, 6:55 popř. v 6:50. Dále vzniká duplicita v čase 14:20, kde na tuto trasu vysílá společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice dva autobusy. Opět by bylo vhodné zrušit rychlejší spoj s menším počtem zastávek a nepatrně kratší dobou jízdy. To vše za předpokladu centrálního řízení IDS a zachování konkurenčních podmínek vícero dopravců.

5. 3. 2 Změny v autobusových linkách

Jak je na začátku kapitoly 4.2 uvedeno, v Jihočeském kraji se nachází celkem 5 obcí, které nenabízí obyvatelům žádnou dopravu. U žádné z obcí by nebylo nutné zavádět novou linku,

ale stávající autobusové linky, které jezdí v blízkém okolí, by do obcí zajížděly. U jednotlivých obcí jsou navrženy časy aktuálních spojů, které by měly zajíždět do těchto obcí, aby bylo zajištěno přímé spojení za prací, vzděláním, lékařskou péčí, na úřady popř. za kulturou.

Obec Adamov má v současné době nejbližší autobusovou zastávku s názvem Jivno, Cihelna. Pokud by autobusové linky zajížděly do Adamova, znamenalo by to pro autobusy zajížďku ve vzdálenosti 3,6 km a posunutí doby jízdy o 6 minut. Směrem do Českých Budějovic by bylo vhodné, aby zajížděly autobusy v pracovní den s aktuálním příjezdem v čase 5:05, 7:03, 9:05, 15:35 a 18:15. V sobotu s časem příjezdu do Českých Budějovic v čase 7:35, 18:15 a v neděli navrhuji příjezd v čase 7:35, 15:35, 18:15, 21:10. Linky vyjíždějící z Českých Budějovic, které by zajížděly v pracovní den do obce Adamov, by bylo vhodné zavést v čase 13:50, 15:40, 16:35, 17:45, 19:20, 22:40, v sobotu v čase 8:50, 18:30 a v neděli v čase odjezdu 12:25, 19:10.

Další obcí na českobudějovicku je Vlkov, u které by pro autobusy zajížďka byla 5 km a časové zdržení v délce 10 minut. Směrem do Českých Budějovic by bylo vhodné zavést přímé spojení pro obyvatele v pracovní dny v čase 6:25, 13:35, 16:40 a v neděli v čase 13:30 a 19:35, kde by byla v Českých Budějovicích zajištěna možnost návaznosti směrem na další významná centra. V opačném směru bych doporučovala prodloužit trasu linky v pracovní dny u spojů vyjíždějících v čase 8:45, 15:00, 17:15. V současné době mají obyvatelé nejbližší zastávku Drahotěšice, rozcestí Vlkov.

Třetí obcí jsou Závraty, u které by pro autobusovou dopravu obsluha této obce znamenala prodloužení trasy o 2,2 km. Aktuálně musí obyvatelé při využití veřejné dopravy používat autobusovou zastávku s názvem Homole, Nové Homole. Do Českých Budějovic by bylo vhodné zavést přímé spojení z obce s aktuálním časem příjezdu do krajského města v pracovní dny v čase 5:15, 7:23, 13:20, 15:53, 17:10, v neděli v čase 13:20 a 19:10. Z Českých Budějovic navrhuji prodloužení trasy linky u autobusů vyjíždějících v pracovní dny v čase 13:27, 15:30, 18:30, 22:30 a v sobotu v čase 12:30.

Předposlední obcí jsou Drslavice, u které je nejkratší prodloužení trasy ze všech obcí a to o 1,3 km. V pracovní dny by mohly zajíždět spoje jedoucí do Prachatic s časem příjezdu do konečné stanice v čase 5:20, 6:40, 16:25 a v neděli jediný jedoucí přímý spoj s příjezdem v 17:05. Z Prachatic by v pracovní dny zajížděly spoje vyjíždějící v čase 14:40 a 16:40.

Obec Věžovatá Pláně by měla přímé spojení do Kaplice a Českého Krumlova, pokud by se prodloužila trasa autobusových linek o 3,4 km. Všechny autobusy vyjíždějící z Českého Krumlova a jedoucí přes současnou nejbližší zastávku Netřebice, rozc. Věž. Pláně míří do Kaplice. Bylo by vhodné, aby zajížděly autobusy se současným příjezdem do Českého Krumlova v čase 5:55, 6:45, 13:25, 15:20, 17:32 a v neděli v čase 13:25, 16:56. Pro opačný směr z Českého Krumlova navrhuji, aby zajížděly do Věžovaté Pláně autobusy vyjíždějící v pracovní den v čase 11:40, 14:25, 16:30, 18:25 a v neděli v čase 15:50, 18:15.

ZÁVĚR

Veřejná doprava představuje pro většinu občanů důležitou a nepostradatelnou službu, která zabezpečuje dopravní obslužnost území za přijatelnou cenu. Integrovaný dopravní systém představuje využití více druhů veřejných dopravních prostředků, které provozují různí dopravci. Zároveň integrovaný dopravní systém funguje úsporně nejen po ekonomické, ale i po ekologické stránce.

Z právního hlediska je integrovaný dopravní systém definován v zákoně o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. , který se také věnuje přepravním podmínkám ve veřejné silniční dopravě. Jízdní řády městské hromadné dopravy včetně jejich náležitostí upravuje vyhláška č. 122/2014 Sb. Zákon o drahách se nevěnuje integraci samotné, ale upravuje jízdní řády a přepravní podmínky pro všechny dopravní prostředky provozované na kolejích. Smluvními vztahy mezi dopravci v integrovaném dopravním systému, odpovědností dopravců a finančním rozdělením mezi dopravci se zabývá vyhláška č. 175/2000 Sb.

V České republice nyní funguje čtrnáct IDS. V diplomové práci jsou podrobně rozebrány dva systémy, které patří k nejpropracovanějším na našem území. Jeden v Praze a Středočeském kraji, který je rozdělen na PID a SID. Nevýhodou SID je, že jízdní doklad se nedá využít na MHD v Praze. Druhý IDS funguje v Jihomoravském kraji, který je, z mého pohledu, propracovanější a výhodnější pro cestující, protože jízdenka zakoupená mimo centrální město Brno platí i na MHD v Brně. Oba IDS po zavedení přinesly výhody jak pro cestující, tak i pro dopravce, kraj, města a ekologii.

Pro navržení integrovaného dopravního systému pro Jihočeský kraj bylo nutné nejprve analyzovat současný stav. Po vymezení používaných dopravních systémů v kraji, následuje seznámení se všemi provozovanými MHD. Dále byla zpracována přehlednost železničních tratí, které prochází krajem. Tratě byly rozděleny pro lepší přehlednost dle obslužnosti na rychlíkové a tratě obsluhované osobními a spěšnými vlaky.

Cenová analýza MHD provozované v Jihočeském kraji byla vzhledem k různorodému způsobu úhrady jízdného rozdělena dle jednotlivých druhů. V časovém jízdném bylo zjištěno, že každé město má jinou časovou platnost. Z tohoto důvodu byly zvoleny časy, aby mohlo být provedeno srovnání. Nejdražší jízdné bez slevy mají v Táboře při cestování do 15-ti minut. Nejlevnější časové jízdné je v Jindřichově Hradci a to u všech časových jízdenek. Časové seniorské jízdné vychází nejlevněji v Táboře, protože jako jediné město s časovými jízdenkami nabízí slevu pro seniory. Nejdražší jednorázové jízdné placené v hotovosti mají

cestující v Písku a nejméně za MHD zaplatí v Milevsku. U předplatného jízdného byla porovnávána cena v prvním a v druhém pásmu. V prvním pásmu se u dospělých cena jízdného v Táboře a v Českých Budějovicích výrazně neliší. Ve druhém pásmu platí táborští o 30 % méně než v Českých Budějovicích. Nejnižší předplatné jízdné mají ve Strakonicích. Výše jízdného odpovídá množství linek, spojů a samozřejmě také velikosti obsluhovaného území. Velké rozdíly byly zjištěny u seniorského předplatného jízdného v druhém pásmu. Senioři zaplatí v Táboře o 54 % méně než senioři platící MHD v krajském městě a to po přepočtu čtvrtletního jízdného na roční. Při porovnání seniorského jízdného mezi Strakonicemi a Táborem ušetří v druhém pásmu ve Strakonicích lidé důchodového věku 90 %. Předplatné časové jízdné nabízí Jindřichův Hradec a Písek. V měsíčním jízdném mají obě města stejnou výši, liší se u čtvrtletního a ročního jízdného. Čtvrtletní jízdné v Písku pro dospělé, žáky i studenty je dražší. Písek velmi zvýhodňuje roční seniorské jízdné, které je osmkrát levnější než v Jindřichově Hradci. Jindřichův Hradec jako jediné město v Jihočeském kraji nabízí jízdné pro ženy na mateřské a rodičovské dovolené za zvýhodněnou cenu.

V analýze návaznosti spojení byla vybrána 4 dopravně významná města. Pro město Tábor, Písek a Veselí nad Lužnicí existuje velmi dobrá návaznost s Českým Krumlovem. S Lipnem nad Vltavou má Tábor a Veselí nad Lužnicí mnohem nižší návaznost, ale vzhledem k počtu cestujících, je tento stav postačující. Nadpoloviční většina spojů má návaznost Písku s Veselím nad Lužnicí. Bechyně má nepatrně vyšší návaznost spojů s Prahou než s Českými Budějovicemi.

Cílem poslední kapitoly bylo navržení IDS včetně tarifů, cen časového a předplatného jízdného. Navržen byl tříúrovňový systém s koordinátorem, kterým by byl současný JIKORD. Vzhledem ke geografické poloze a přepravním proudům bylo navrženo zónové uspořádání se čtyřmi zónami. Dále jsou navrženy úpravy spojů, které byly zjištěny při analýze současného stavu dopravy. Jedná se o úpravy duplicitních autobusových spojů na trase České Budějovice a Český Krumlov. Na konci je navrženo prodloužení vybraných autobusových linek tak, aby byla zajištěna obslužnost obcí Adamov, Vlkov, Závraty, Drslavice a obce Věžovatá Pláně.

ZDROJE

LITERATURA:

- MOJŽÍŠ Vlastislav, GRAJA Milan, VANČURA Pavel. Integrované dopravní systémy. 1. vydání. Praha: powerprint.Praha. 2008. 120 stran. ISBN: 978-80-904011-0-5
- ZELENÝ Lubomír. Osobní přeprava. 1. vydání. Praha: ASPI, a.s. 2007. 352 stran. ISBN: 978-80-7357-266-2

INTERNETOVÉ ZDROJE:

- Aeroklub Tábor, z.s. Akce. [online]. [cit. 28.03.2016]. Dostupné z: http://www.aktabor.cz/?cat=16
- Ceskedalnice.cz. Dálnice D3. [online]. [cit. 28.03.2016]. Dostupné z: http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/
- Ceskedalnice.cz. Dálnice D4. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d4/
- COMETT PLUS spol. s r.o. Integrovaný dopravní systém. [online]. [cit. 20.03.2016]. Dostupné z: http://www.comettplus.cz/cz/ids/
- COMETT PLUS spol. s r.o. O divizi MHD. [online]. [cit. 20.03.2016]. Dostupné z: http://www.comettplus.cz/cz/o-divizi-mhd/
- COMETT PLUS spol. s r.o. Tarify MHD Tábor. [online]. [cit. 20.03.2016]. Dostupné z: http://www.comettplus.cz/cz/tarify-mhd-tabor/
- České dráhy, a.s. ČD v Jihočeském kraji. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-jihocesky-kraj/-5967/
- České dráhy, a.s. Traťové jízdní řády. [online]. [cit. 11.04.2016]. Dostupné z: http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/index.php
- Českobudějovická plavební a.s. České Budějovice. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.lodnidoprava.info/vyhlidkova-plavba-lodi-ceske-budejovice_3.html
- Českobudějovická plavební a.s. Hluboká nad Vltavou. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.lodnidoprava.info/vyhlidkova-plavba-lodi-hluboka-nad-vltavou_2.html
- Českobudějovická plavební a.s. Třeboň. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.lodnidoprava.info/plavba-prevozni-lodi-trebon-odmeny-po-rybnice-svet-trebon-lod-petr-vok_4.html

- Český statistický úřad. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1.1.2015. [online]. [cit. 25.03.2016]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20556287/1300721503.pdf/33e4d70e-e75f-4596-930c-63406c9068d0?version=1.1
- ČEZ, a.s. Vodní elektrárna Orlík. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.cez.cz/cs/vyroba-elektriny/obnovitelne-zdroje/voda/orlik.html
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. MHD Český Krumlov. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/mestska-doprava/mhd-cesky-krumlov/
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. MHD Milevsko. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/mestska-doprava/mhd-milevsko/
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. MHD Vimperk. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/mestska-doprava/mhd-vimperk/
- ČSAD Autobusy České Budějovice a.s. Optimalizace dopravy Mikroregionu Milevsko. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/pravidelna-doprava/optimalizace-dopravy-mikroregionu-milevsko/
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s. Ceník jízdného MHD Písek. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/dokumenty/cenik_mhd_web_od_120101.pdf
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s. MHD Písek. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/mestska-doprava/mhd-pisek/
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s. O společnosti. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/o-nas/o-nas/
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s. Písecká karta. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.busem.cz/cs/mestska-doprava/pisecka-karta/
- ČSAD Jindřichův Hradec. Ceník MHD Jindřichův Hradec platný od 1.1.2014. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/images/JH/cenk_mhd_jh_1.1.2014.pdf
- ČSAD Jindřichův Hradec. Integrovaný dopravní systém Jindřichův Hradec. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/csad-jindrichuv-hradec/integrovany-dopravni-system-ids-jh
- ČSAD Jindřichův Hradec. O firmě. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/csad-jindrichuv-hradec/o-firme

- ČSAD Jindřichův Hradec. Platební karta ČSAD Jindřichův Hradec a.s. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/csad-jindrichuv-hradec/platebni-karty
- ČSAD Jindřichův Hradec. Představujeme Vám MHD a IDS od 1.1.2014 v Jindřichově Hradci. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/images/stories/PDF/JH/IDS_JH.pdf
- ČSAD STTRANS a.s. MHD – jízdní řády. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.sttrans.cz/autobusova-doprava/mhd-jizdni-rady/
- ČSAD STTRANS a.s. Tarifní podmínky MHD Strakonice účinné od 1.1.2016. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://diskety.cz/img/1782/7312/s_202_1476.PDF
- Dalnice-Silnice.cz. Mezinárodní silnice na území ČR. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.dalnice-silnice.cz/e_silnice.htm
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Co je to KORIDOR. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.koridormhd.cz/co-je-to-koridor.html
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Historie. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/historie/
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. KORIDOR MHD. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.koridormhd.cz/
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Mobilní aplikace SEJF. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/info-pro-cestujici/sejf/
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Průběh realizace. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.koridormhd.cz/prubeh-realizace.html
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Smluvní přepravní podmínky městské hromadné dopravy. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/files/File/pdf/spp160301.pdf
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. SMS jízdenka. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/info-pro-cestujici/sms-jizdenka/
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Současná MHD. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/soucasna-mhd/
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Tarif jízdného MHD. [online]. [cit. 29.03.2016]. Dostupné z: http://www.dpmcb.cz/info-pro-cestujici/tarif-jizdneho-mhd/
- Integrované dopravní systémy. Odkazy. [online]. [cit. 14.12.2015]. Dostupné z: http://ids.zastavka.net/id-odkazy/

- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. KORDIS JMK, a.s. [online]. [cit. 12.12.2015]. Dostupné z: http://idsjmk.cz/onas.aspx
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Stručně o IDS JMK. [online]. [cit. 12.12.2015]. Dostupné z: http://idsjmk.cz/strucne.aspx
- JH BUS s.r.o. Jízdní řády. [online]. [cit. 29.04.2016]. Dostupné z: http://www.jhbus.cz/index.php?page=jizdnirad
- Jihočeské letiště České Budějovice a.s. Statistika letiště. [online]. [cit. 28.03.2016]. Dostupné z: http://www.airport-cb.cz/cz/page/33/statistika-letiste.html
- Jihočeský kraj investuje v Jihočeském kraji. Dopravní dostupnost Jihočeského kraje. [online]. [cit. 28.03.2016]. Dostupné z: http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/dopravni-dostupnost-jihoceskeho-kraje
- Jihočeský kraj. Přehled dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.kraj-jihocesky.cz/184/prehledy_dopravni_obsluznosti_uzemi_jihoceskeho_kraje.htm
- JIKORD s.r.o. Jihočeská krajská jízdenka JIKORD plus. [online]. [cit. 25.03.2016]. Dostupné z: http://www.jikord.cz/prezentace/jikord-plus,216.html
- Jikord s.r.o. Plán dopravní obslužnosti území na léta 2012 – 2016 Jihočeský kraj aktualizované přílohy. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.jikord.cz/prezentace/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/Archiv/php/upload/Dopravni%20plan/PL%C3%81N%20DOPRAVN%C3%8D%20OBSLU%C5%BDNOSTI%20%C3%9AZEM%C3%8D%20%202013%20%20p%C5%99%C3%ADlohy.pdf
- Lipno.info. Jízdní řád přívoz. [online]. [cit. 11.04.2016]. Dostupné z: http://www.lipno.info/aktivity/zima-na-lipne/jizdni-rad-privoz.html
- Lipno.info. Vyhlídkové plavby. [online]. [cit. 11.04.2016]. Dostupné z: http://www.lipno.info/aktivity/leto-na-lipne/vyhlidkove-plavby.html
- MAFRA, a.s. IDOS jízdní řády. [online]. [cit. 29.04.2016]. Dostupné z: http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/
- Milevsko. Pravidla vydávání a dobíjení bezkontaktních čipových karet pro přepravu občanů města Milevska nad 70 let věku. [online]. [cit. 15.04.2016]. Dostupné z: www.milevsko-mesto.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=9467&id_dokumenty=170065
- Ministerstvo dopravy. Legislativa národní a EU. [online]. [cit. 09.12.2015]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa/

- Ministerstvo dopravy. Vyhláška 175/2000 Sb. [online]. [cit. 09.12.2015]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5D346525-2F18-4011-807E-C72FF6279501/0/1222014.pdf
- Ministerstvo dopravy. Zákon o drahách. [online]. [cit. 09.12.2015]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/E38648CF-A2DE-49D6-BC50-4D5CE4B38BDA/0/26694k_112015uplzneni.pdf
- Povodí Vltavy, státní podnik. Vodní dílo Orlík. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/orlik.pdf
- Prague Airport. Letiště Václava Havla Praha pokořilo hranici 12 milionů cestujících ročně. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/letiste-vaclava-havla-praha-pokorilo-hranici-12-milionu-cestujicich-rocne/
- ROPID. Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji. [online]. [cit. 09.12.2015]. Dostupné z: http://ropid.cz/o-systemu/integrace-verejne-dopravy-v-praze-a-stredoceskem-kraji__s177x2195.html
- Ředitelství silnic a dálnic ČR odbor silniční databanky a NDIC. Silniční a dálniční síť ČR. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni_a_dalnicni_sit_CR/
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. Délky a další data komunikací – silnice I. třídy. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/2866127a-bf6d-4289-b64b-5fce3b2f5ef8/Delky-silnic-I-tridy.pdf?MOD=AJPERES
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. Délky a další data komunikací. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci
- Ředitelství vodních cest České republiky. Provoz přístavu Hluboká nad Vltavou. [online]. [cit. 04.04.2016]. Dostupné z: www.rvccr.cz/pristavy-a-sluzby/pristav-hluboka-nad-vltavou
- Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou. Účel projektu. [online]. [cit. 04.04.2016]. Dostupné z: http://www.pristavhluboka.cz/
- Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou. Význam. [online]. [cit. 04.04.2016]. Dostupné z: http://www.pristavhluboka.cz/vyznam
- Správa a údržba silnic Jihočeského kraje. Základní údaje. [online]. [cit. 03.04.2016]. Dostupné z: http://www.susjk.cz/cz/organizace/o-nas

- Strakonice. Městská hromadná doprava. [online]. [cit. 01.04.2016]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/content/mestska-hromadna-doprava
- Vimperk. MHD Vimperk, linka č. 1[online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.vimperk.cz/files/8034.pdf
- Vltava resort. Hněvkovice. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.vltava-resort.cz/plavba-tipy-na-vylet/plavba/hnevkovice/
- Vltava resort. Kořensko. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.vltava-resort.cz/plavba-tipy-na-vylet/plavba/korensko/
- Vltava resort. Orlík.[online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.vltava-resort.cz/plavba-tipy-na-vylet/plavba/orlik/
- Vltava resort. Plavba. [online]. [cit. 09.04.2016]. Dostupné z: http://www.vltava-resort.cz/plavba-tipy-na-vylet/plavba/

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek č. 1: Jízdenka JIKORD 19

Obrázek č. 2: Logo IDS JH 28

ZDROJE OBRÁZKŮ:

Obrázek č. 1: Jízdenka JIKORD 19

České dráhy, a.s. [online]. [cit. 25.03.2016]. Dostupné z: http://www.cd.cz/nabidky-jizdneho/-24491/

Obrázek č. 2: Logo IDS JH 28

ČSAD Jindřichův Hradec. [online]. [cit. 02.04.2016]. Dostupné z: http://www.icomtransport.cz/csad-jindrichuv-hradec/integrovany-dopravni-system-ids-jh

SEZNAM TABULEK:

Tabulka č. 1: Časové jízdné pro dospělé a mladistvé od 15 let 31

Tabulka č. 2: Časové jízdné pro seniory 32

Tabulka č. 3: Časové poloviční jízdné 33

Tabulka č. 4: Jednorázové jízdné placené v hotovosti 34

Tabulka č. 5: Předplatné pásmové jízdné pro dospělé a mladistvé nad 15 let 37

Tabulka č. 6: Předplatné pásmové žákovské jízdné 37

Tabulka č. 7: Předplatné pásmové jízdné pro seniory ve věku 65 až 70 let 38

Tabulka č. 8: Předplatné časového jízdného 38

Tabulka č. 9: Navrhované ceny časového přestupního jízdného 59

Tabulka č. 10: Navrhovaná cena předplatného jízdného 61

SEZNAM GRAFŮ:

Graf č. 1: Seniorské časové jízdné závislost ceny a době platnosti 32

Graf č. 2: Počet spojů na železnici - rychlík 41

Graf č. 3: Počet spojů na žezelnici - osobní a spěšný vlak 47

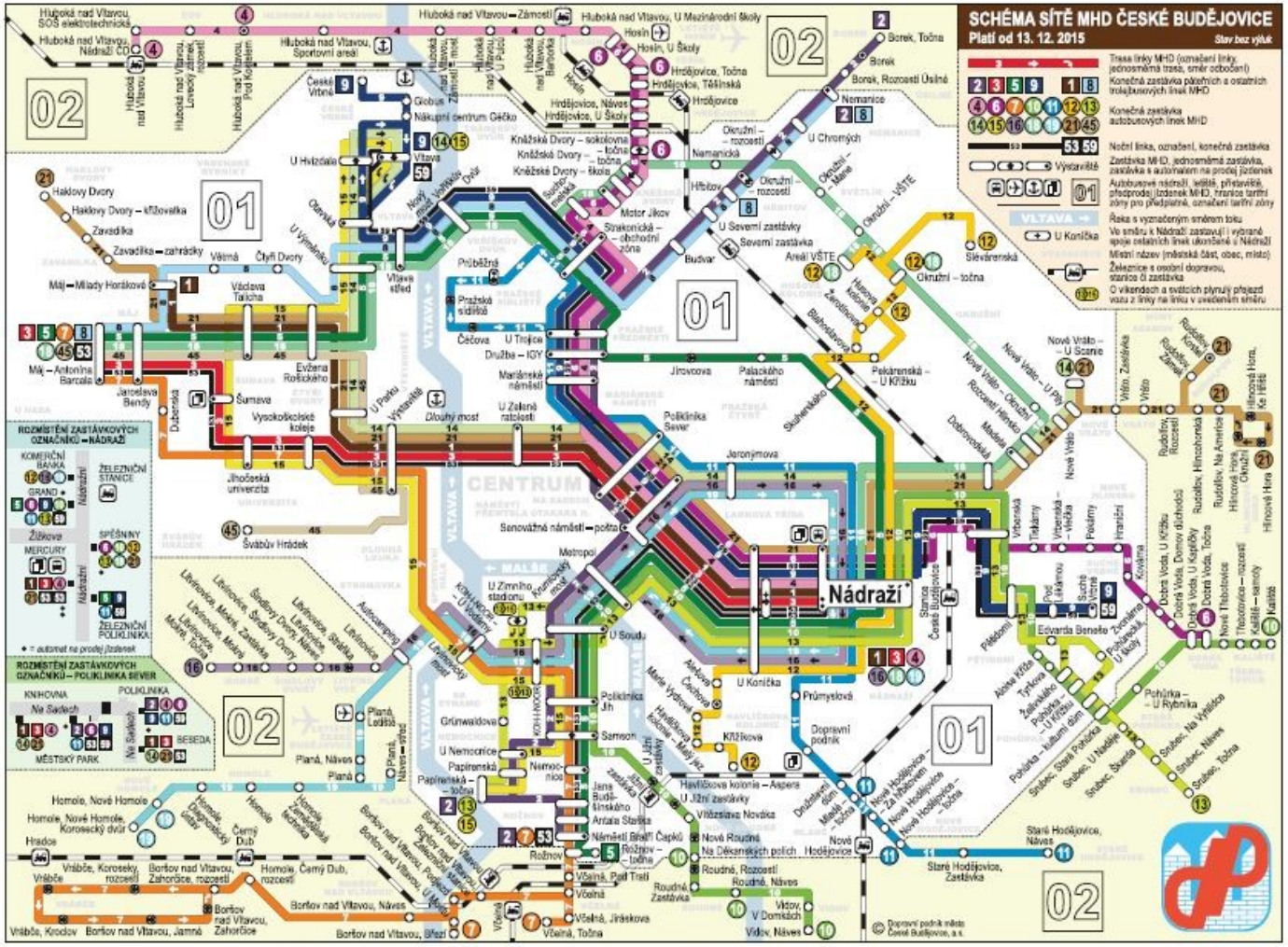
Graf č. 4: Návaznost spojení v pracovní den pro město Tábor 48

Graf č. 5: Návaznost spojení o víkendu pro město Tábor 49
Graf č. 6: Návaznost spojení v pracovní den pro město Bechyň 50
Graf č. 7: Návaznost spojení o víkendu pro město Bechyň 51
Graf č. 8: Návaznost spojení v pracovní den pro město Písek 52
Graf č. 9: Návaznost spojení o víkendu pro město Písek 53
Graf č. 10: Návaznost spojení v pracovní den pro město Veselí nad Lužnicí 54
Graf č. 11: Návaznost spojení o víkendu pro město Veselí nad Lužnicí 55

SEZNAM PŘÍLOH:

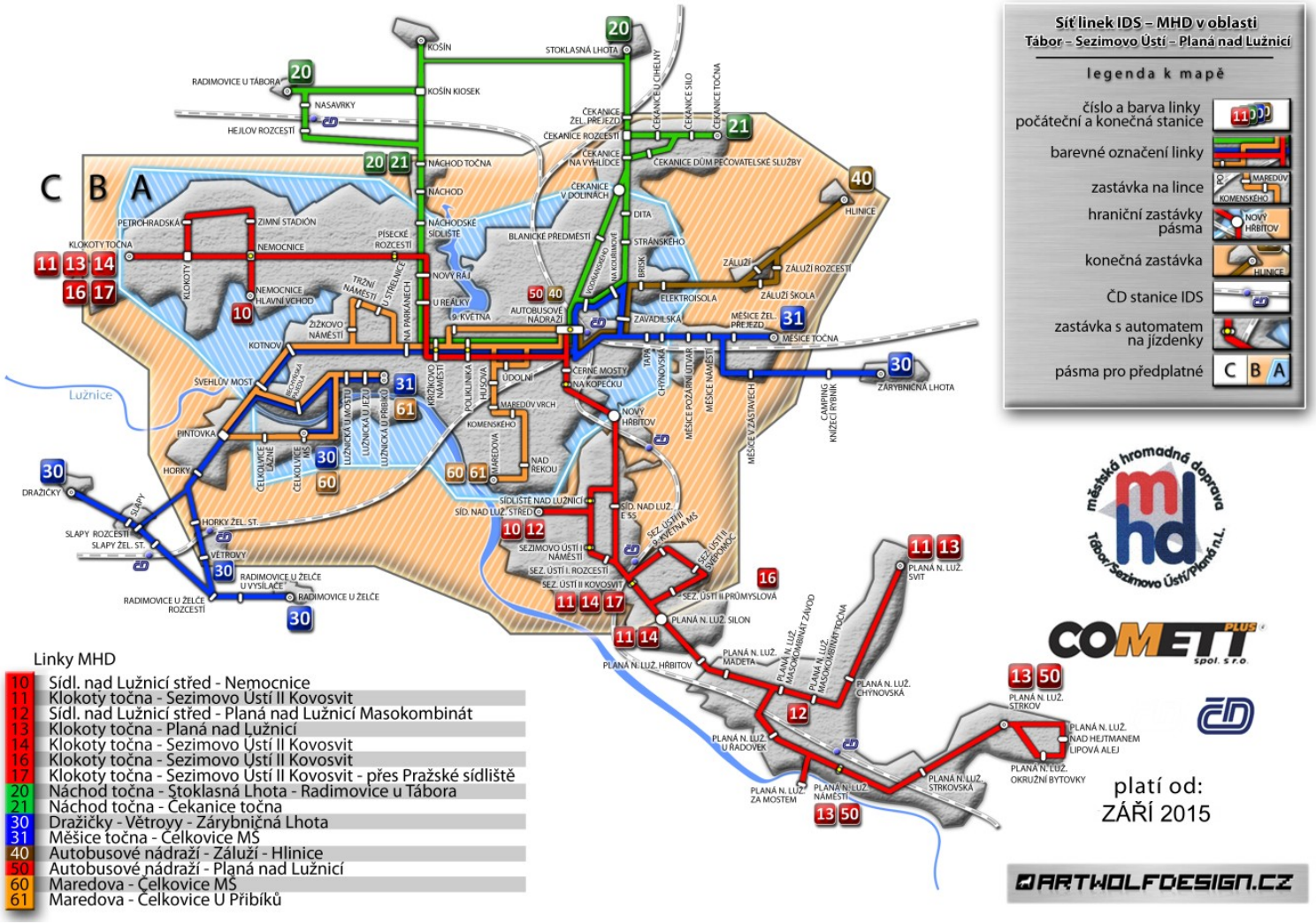
Příloha č. 1: Plánek MHD v Českých Budějovicích 75
Příloha č. 2: Plánek MHD v Táboře 76
Příloha č. 3: Plánek MHD Strakonice 77
Příloha č. 4: Plánek MHD v Jindřichově Hradci 78
Příloha č. 5: Počty spojů s návazností a bez návaznosti podle dnů v týdnu 79
Příloha č. 6: Orientační mapa tarifních zón v Jihočeském kraji 80

Příloha č. 1: Plánek MHD v Českých Budějovicích



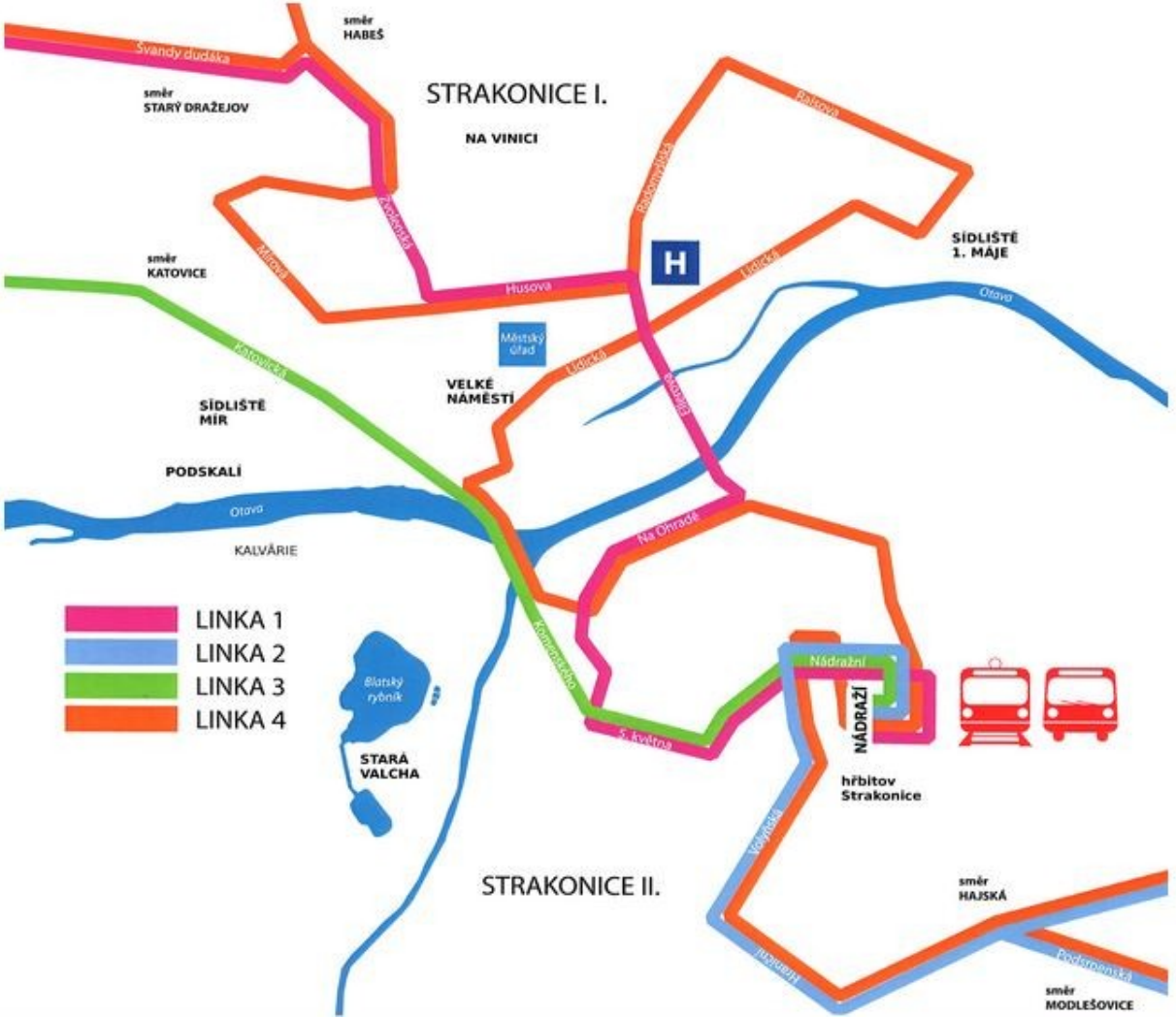
Zdroj: http://www.dpmcb.cz/files/File/pdf/dpmcb_schema.pdf

Příloha č. 2: Plánek MHD v Táboře



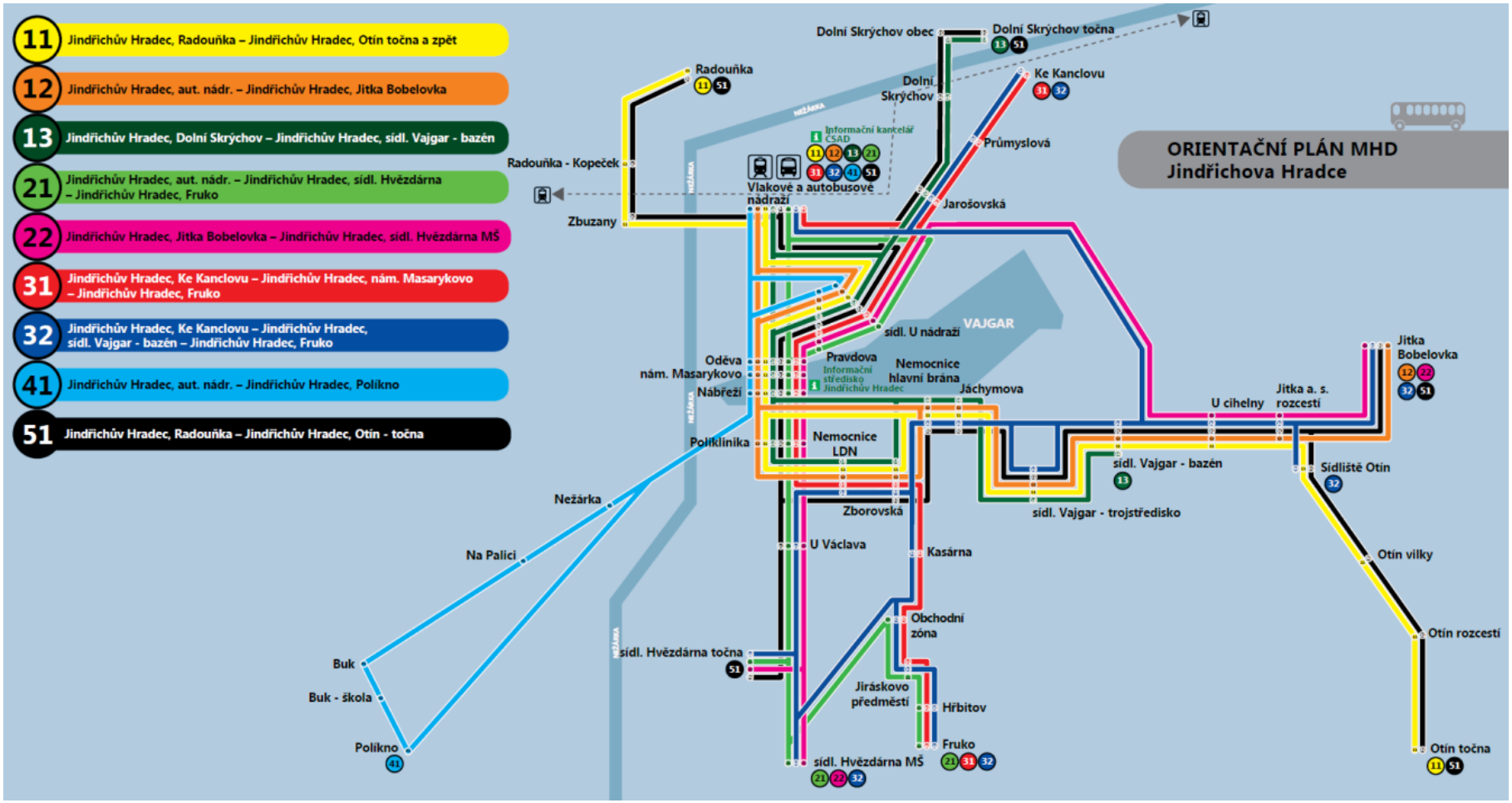
Zdroj: www.comettplus.cz

Příloha č. 3: Plánek MHD Strakonice



Zdroj: http://www.strakonice.eu/content/mestska-hromadna-doprava

Příloha č. 4: Plánek MHD v Jindřichově Hradci



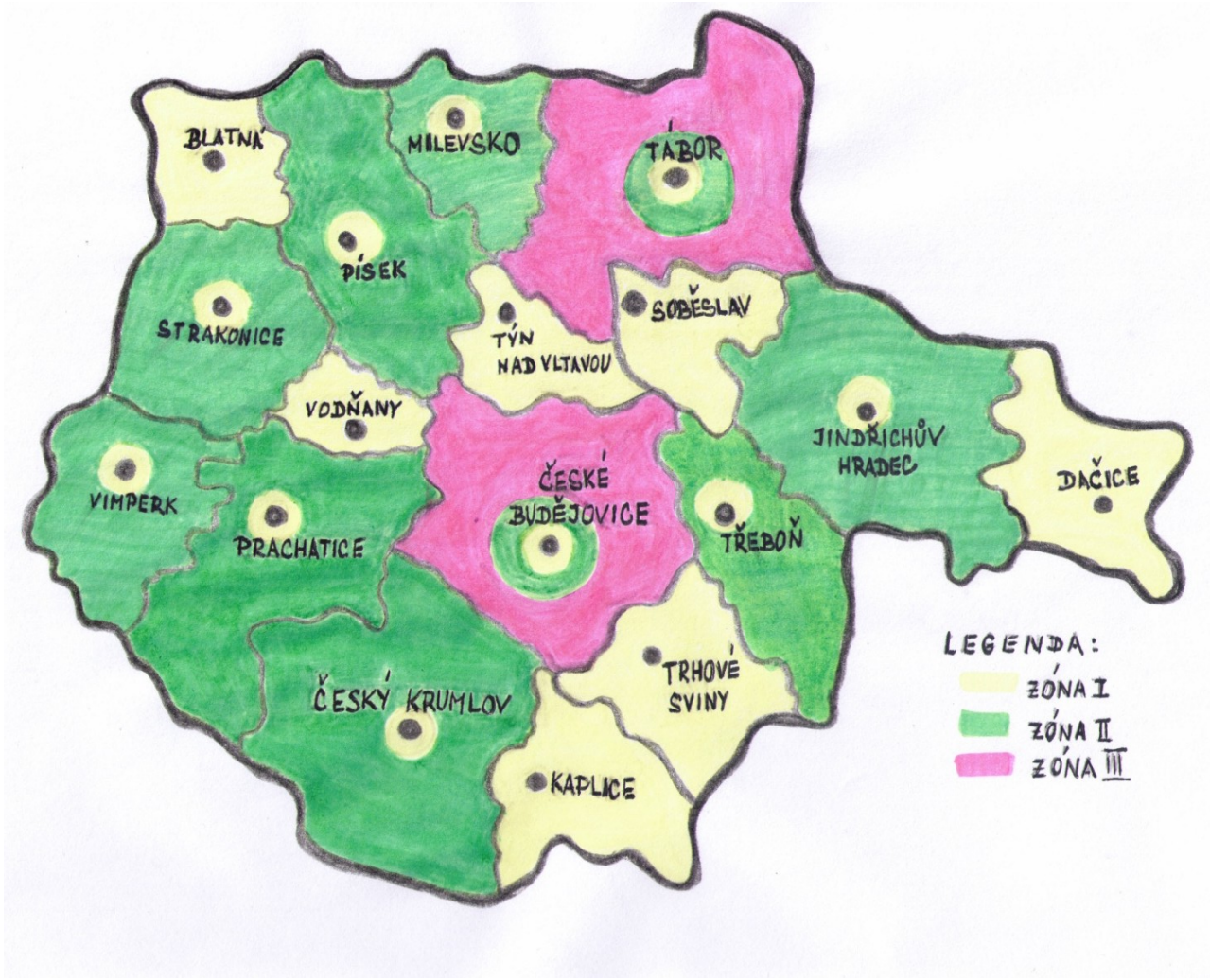
Zdroj: http://www.icomtransport.cz/images/stories/grafika/CSAD/mapa%20MHD%20J.Hradec%20od%201.1.2016.png

Příloha č. 5: Počty spojů s návazností a bez návaznosti podle dnů v týdnu

Trasa	Spoje s návazností			Spoje bez návaznosti		
	pracovní den	sobota	neděle	pracovní den	sobota	neděle
Bechyně-Tábor-Praha	19	10	9	1	1	1
Bechyně-Tábor-České Budějovice	16	9	9	4	2	1
Praha-Tábor-Bechyně	21	8	13	11	12	13
České Budějovice-Tábor-Bechyně	21	9	15	17	19	15
Tábor-České Budějovice-Český Krumlov	30	18	19	9	10	11
Tábor-České Budějovice-Lipno nad Vltavou	10	7	8	29	21	22
Český Krumlov-České Budějovice-Tábor	45	24	28	12	7	6
Lipno nad Vltavou-České Budějovice-Tábor	7	7	7	1	0	0
Veselí nad Lužnicí-České Budějovice-Český Krumlov	28	20	22	4	5	7
Veselí nad Lužnicí-České Budějovice-Lipno nad Vltavou	12	12	12	20	13	17
Český Krumlov-České Budějovice-Veselí nad Lužnicí	40	21	26	17	10	8
Lipno nad Vltavou-České Budějovice-Veselí nad Lužnicí	6	6	6	2	1	1
Písek-České Budějovice-Český Krumlov	40	24	28	6	8	7
Písek-České Budějovice-Veselí nad Lužnicí	30	17	20	16	15	15
Český Krumlov-České Budějovice-Písek	50	26	29	7	5	5
Veselí nad Lužnicí-České Budějovice-Písek	27	17	21	5	8	8

Zdroj: Autor, zpracováno dle www.cd.cz, www.jizdnirady.idnes.cz

Příloha č. 6: Orientační mapa tarifních zón v Jihočeském kraji



Zdroj: Autor, vlastní zpracování