

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Efektivita využívání IDS v Jihomoravském kraji
Barbora Stoklásková

Bakalářská práce

2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Barbora STOKLÁSKOVÁ**
Osobní číslo: **D08108**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Efektivita využívání IDS v Jihomoravském kraji**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Charakteristika dopravy v Jihomoravském kraji
2. Historie IDS a jeho zavedení v Jihomoravském kraji
3. Porovnání podmínek dopravy IDS a ČD, ČSAD
4. Analýza a vyhodnocení spokojenosti cestujících s IDS
5. Návrhy ke zvýšení efektivity

Závěr


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

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

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2011

Barbora Stoklásková

Poděkování:

Touto cestou bych chtěla poděkovat vedoucí bakalářské práce Ing. Kateřině Pojkarové, Ph.D. za rady a cenné připomínky, které mi poskytla při psaní mé bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat firmě KORDISK, s. r. o. za poskytnutí materiálů, které byly důležité pro vznik této práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá intenzitou využívání Integrovaného dopravního systému v Jihomoravském kraji. V práci nejprve osvětlím historii dopravy v Jihomoravském kraji, popíši vývoj IDS v České republice a porovnáám přepravní a tarifní podmínky různých druhů doprav. Dále analyzuji požadavky cestujících, které jsem zjistila pomocí dotazníku, a navrhuji možná zlepšení. Cílem práce je zhodnocení efektivity využití Integrovaného dopravního systému a návrh řešení případných problémů.

KLÍČOVÁ SLOVA

IDS; Jihomoravský kraj; doprava; tarif

TITLE

Utilization of South Moravian Integrated Public Transport System

ANNOTATION

The bachelor thesis concerns on the intensity of the Integrated Public Transport System utilization in the South Moravian Region. Through the history of public transport, I depict the development of the integration in public transportation in the Czech Republic. Consequently, I compare transport specifications and tariffs of all kinds of transport. Further I analyze passengers' requirements acquired in the questionnaire and suggest possible improvements. The thesis objective is to evaluate the Integrated Public Transport System efficiency and to recommend some solutions to eventual problems.

KEYWORDS

IDS; South Moravian Region; public transport; tariff

OBSAH

Úvod	10
1. Charakteristika dopravy v Jihomoravském kraji	11
1.1 Historie dopravy v Jihomoravském kraji.....	11
1.2 Doprava v Jihomoravském kraji	13
1.2.1 Silniční doprava	13
1.2.2 Železniční doprava	14
1.2.3 Nemotorová doprava.....	15
1.2.4 Vodní doprava.....	15
1.2.5 Letecká doprava	18
2. Historie IDS a jeho zavedení v Jihomoravském kraji	19
2.1 Základní myšlenka IDS	19
2.2 Zavedení IDS v České Republice	19
2.2.1 Pražská integrovaná doprava-PID.....	20
2.2.2 Středočeská integrovaná doprava-SID	20
2.2.3 Východočeský dopravní integrovaný systém-VYDIS	21
2.2.4 Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje-IREDO.....	21
2.2.5 Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje-IDS Pk	22
2.2.6 Integrovaná doprava Liberecka- IDOL.....	23
2.2.7 IDS Ústeckého kraje	23
2.2.8 Integrovaná doprava Karlovarska	23
2.2.9 Integrovaná doprava Plzeňska-IDP	24
2.2.10 IDS České Budějovice	25
2.2.11 IDS Tábořsko	25
2.2.12 Zlínská integrovaná doprava-ZID	26
2.2.13 IDS Olomouckého kraje.....	27

2.2.14	IDS Moravskoslezského kraje	27
2.3	Zřízení IDS v Jihomoravském kraji	28
2.4	Financování IDS	30
3.	Porovnání podmínek dopravy IDS a ČD, ČSAD	31
3.1	Podmínky a ceník IDS	31
3.1.1	Výjimky v přepravních podmínkách.....	31
3.1.2	Ceník IDS.....	32
3.2	Podmínky a ceník ČD	36
3.2.1	Vybrané části z tarifních podmínek	36
3.2.2	Ceník ČD.....	37
3.3	Podmínky a ceník ČSAD	39
3.3.1	Vybrané části z tarifních podmínek	40
3.3.2	Ceníky autobusových dopravců	41
4.	Analýza a vyhodnocení spokojenosti cestujících s IDS	43
4.1	Postup marketingového výzkumu.....	43
4.1.1	Definování problému a stanovení cílů	43
4.1.2	Plán pro sběr dat.....	44
4.1.3	Sběr dat	44
4.1.4	Metody analýzy dat	45
4.2	Realizace marketingového výzkumu	45
4.2.1	Přípravná fáze	45
4.2.2	Realizační fáze	46
4.2.3	Vyhodnocovací fáze.....	46
4.3	Vyhodnocení analýzy	46
5.	Návrhy ke zvýšení efektivity	56
5.1	Úprava jízdného	56

5.2	Rozšíření do ostatních krajů	56
5.3	Údržba vozidel.....	58
5.4	Větší informovanost cestujících.....	59
5.5	Větší četnost a návaznost spojů	60
Závěr.....		61
Použitá literatura		62
Seznam tabulek.....		63
Seznam obrázků		64
Seznam zkratk		66
Seznam příloh.....		67

Úvod

Jihomoravský kraj se svojí rozlohou řadí jako čtvrtý největší v České republice. Žije zde kolem jednoho miliónu obyvatel a zároveň je to také kraj navštěvovaný mnoha turisty, jak z okolních krajů, tak i ze zahraničí.

Jednou z hlavních potřeb obyvatelů i turistů je doprava, aby se dostali na určené místo. V kraji jsou zavedeny dvě hlavní dálnice, které jsou spojnicí jak se zahraničím, tak i s okolními kraji. Kraj je také protkán hustou železniční sítí a každé větší město má zavedenou svojí městskou hromadnou dopravu.

Cílem mé práce je zhodnotit dosavadní stav zavedeného Integrovaného dopravního systému v tomto kraji, který byl založen z důvodů propojení více druhů dopravy, a poté navrhnout určitá opatření, která by mohla vést ke zlepšení tohoto systému, a tím i k větší spokojenosti cestujících.

V první části mé bakalářské práce se budu zabývat historií a momentálním stavem dopravy v Jihomoravském kraji. Podrobně zde charakterizuji jejím postupný vývoj od začátků, až do dnešní podoby.

Dále zhodnotím všechny dosud zavedené IDS v České republice. Jejich vznik, vývoj a dosavadní stav. Následně bude provedeno porovnání přepravních a tarifních podmínek IDS, ČD a ČSAD.

Obsahem další části budou výsledky dotazníku, který byl k této bakalářské práci sestaven a je uveden v příloze č. 1. V poslední části navrhnu mé návrhy pro vylepšení IDS, které jsou právě z jedním cílů této práce.

1. Charakteristika dopravy v Jihomoravském kraji

1.1 Historie dopravy v Jihomoravském kraji

Doprava v České republice se díky výhodnému geografickému položení rozvíjela už od pradávna. Historie dopravy zasahuje až do dob Království českého a Markrabství moravského. Přes naše území vedly dvě významné stezky, Jantarová a Solná. Po první se přepravoval jantar z polského pobřeží přes Moravu do Rakouska a odtud dále na Balkán. Druhá stezka sloužila pro přepravu soli z dnešního Salzburgu do střední a severní Evropy. Přes republiku vedly i další obchodní stezky, které měly určitý význam pro vývoj dopravy na našem území. Za zmínku stojí například Trstenická, Olomoucká či Haberská stezka.

Z těchto stezek se postupem času staly udržované cesty, které museli obchodníci používat. Nazývaly se cesty „nucené“. Postupem času se na nich začalo vybírat mýtné od jednotlivých kupců i od kupeckých karavan.

V době Přemyslovců v 11. až 13. století začaly vznikat královské silnice a zemské stezky, které sloužily jako spojnice mezi nejvýznamnějšími městy. Pro ochranu těchto stezek byly stavěny tvrze a hrady. Jedním z takových hradů je kupříkladu Svojanov, který byl založen Přemyslem Otakarem II a chránil stezku vedoucí z Litomyšle do Brna. Některé z těchto tvrzí a hradů byly zničeny při husitských a občanských válkách, další v průběhu třicetileté války.

Další rozvoj dopravy nastal po nástupu císařovny Marie Terezie roku 1743. Staré cesty byly opravovány a také byly budovány nové cesty se zpevněným povrchem. Spojovaly nejvýznamnější města císařství. Již v roce 1725 začal Karel VI (otec Marie Terezie) s výstavbou cest, které vedly z Prahy do Vídně.

V 19. století začíná vznikat silniční dopravě konkurence v podobě železnice. Zatímco silniční doprava se stávala zaostalou kvůli přetrvávajícímu používání koňského spřežení, tak železniční doprava, která ze začátku také používala koněspřežné schéma, díky rozvoji techniky začala používat parní stroj.

Roku 1837 byla zahájena výstavba Ferdinandovy severní dráhy. První úsek byl zprovozněn roku 1837 a vedl až za hranice naší republiky. Teprve v roce 1839 byla trať

prodloužena do Břeclavi a ještě téhož roku byla zahájena doprava do Brna. Do konce 19. století byly vybudovány všechny významnější železniční tratě na našem území. Železnice co se týče objemu přepravovaného zboží i rychlostí přepravy vážně konkurovala silniční dopravě.

V polovině 80. let 19. století se silniční doprava začala vracet do popředí, byl vyroben první spalovací motor do automobilu. První automobil na našem území byl vyroben v roce 1887 v Kopřivnici na Moravě. Další rozvoj byl zaznamenán v prvním desetiletí 20. století, kdy se rozvíjela jak nákladní, tak i osobní doprava. V letech 1914-1918 byl pokrok zastaven první světovou válkou.

Po rozpadnutí Rakouska-Uherska v roce 1918 v nově vzniklé Československé republice byly tři druhy veřejných silnic. Byly to státní, zemské a okresní silnice. Na českém území tvořila tehdejší délka silnic 49208 km.

Dalším mezníkem dopravy bylo zavedení státních poznávacích značek v roce 1922. Roku 1923 dále došlo k evidenci dopravních nehod a od roku 1924 byly zavedeny výstražné dopravní značky. Mezi první značení patřila křižovatka silnice se železnicí, zatáčka a příčná stružka.

Roku 1938 vláda zřídila Velitelství stavby dálkových silnic, do jehož kompetence spadala výstavba dálnic. Trasa dálnic byla rozdělena na jednotlivé tratě a tyto tratě byly dále rozděleny na stavební úseky, které měly délku 5 a 10 kilometrů. VSDS také stanovilo základní technické podmínky pro jízdu po dálnici. Patřily sem kupříkladu maximální rychlost 120 km/h, dvouprúdová silnice v obou směrech, mimoúrovňové křížení s ostatními komunikacemi, směr jízdy vpravo, a další. Po vypuknutí 2. světové války se výstavba dálnic viditelně zpomalila. Bylo to mimo jiné kvůli nasazení nekvalifikovaných pracovníků, jako byli například studenti vysokých škol. Roku 1941 byl vyhlášen zákaz staveb. V té době bylo na území Protektorátu Čechy a Morava rozestavěno 153 km dálnic, z toho 77 km měla česká dálnice, která vedla z Prahy přes Brno až k slovenským hranicím.

Za 2. světové války bylo na železničních přejezdech výstražné červené světlo změněno na modré. Červené světlo bylo lépe viditelné pro piloty nepřátelských letounů a hrozilo tak nebezpečí náletů.

Po skončení druhé světové války byla dostavěna dálnice Praha-Brno-Bratislava, což znamenalo zrychlení a zlepšení dopravy mezi těmito městy. Tato dálnice byla součástí

mezinárodního tahu E15. Po postavení dálnice byla zrušena pravidelná letecká linka Praha-Brno, jelikož byla zavedena expresní autobusová linka ze stanice Praha-Florenc do Brno-Zvonařka. Tato cesta trvala pouhé dvě hodiny.

Na území Jihomoravského kraje jsou rozestavěny dva směry dálnic. První je z Brna na sever (R43) a druhá z Brna na jih (R52). Oba tyto směry jsou v jednání.

1.2 Doprava v Jihomoravském kraji

V Jihomoravském kraji existuje několik druhů dopravy sloužících k dopravě osob. Podle Adamce¹ se doprava rozděluje na pozemní, vodní a leteckou. Nejvíce je využívána pozemní doprava, která se dále dělí na silniční, železniční a nemotorovou dopravu.

1.2.1 Silniční doprava

Hlavní oporou silniční dopravy jsou dálnice, které přes území Jihomoravského kraje vedou dvě. Dálnice D1 spojuje Jihomoravský kraj směrem na severozápad se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou a na severovýchod s Olomouckým krajem. Její celková délka je 377 km. Dálnice D2 je spojnicí se Slovenskou republikou a začíná v Brně. Tato dálnice je nejkratší ze všech dosud postavených dálnic, má pouhých 61 km. Další významnou komunikací v silniční dopravě je rychlostní silnice. Přes JMK prochází celkem tři, které mají dohromady 219 km. Nejdelší z těchto tří je R 55, která směřuje z Olomouckého kraje do Břeclavi, druhá je R 43, jejíž trasa prochází přes Brno a směřuje do Pardubického kraje. Poslední a také nejkratší silnice R 52 spojuje JMK s Rakouskem.

Mezi silniční dopravu patří dále také místní a účelové komunikace, které spojují města a vesnice mezi sebou. Tvoří je silnice II. III. a IV třídy o celkové délce 4196,9 km.

¹ *Druhy dopravy* [online]. Enwiki, aktualizováno 11.3.2011 [cit. 2011-04-08].

Dostupné z WWW: <http://www.enwiki.cz/wiki/Druhy_dopravy>.

Obrázek 1 Rychlostní silnice



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

1.2.2 Železniční doprava

Přes JMK prochází dva hlavní železniční koridory, které jsou důležité pro dopravu v České republice a jsou součástí mezinárodních železničních tras. První koridor směřuje od hranic s Rakouskem/Slovenskem přes města Břeclav a Brno až do Prahy a dále přes Děčín až k německým hranicím. Druhý koridor vede z Rakouska/Slovenska přes Břeclav, Hodonín až do Ostravy a dále k polským hranicím. Železničních tratí je na jihomoravském území více. Jsou to však pouze místní tratě, které slouží pro spojení měst a jezdí zde nanejvýš vlaky typu rychlík. Některé lokální tratě byly postupem času zrušeny z důvodu nízkého využití cestujícími a byly nahrazeny silniční dopravou.

Z pohledu železnice se zde nachází dva dosti významné železniční uzly, které jsou ve městech Brno a Břeclav.

Obrázek 2 Železniční koridory



Zdroj: K-report

1.2.3 Nemotorová doprava

Mezi nemotorovou dopravu patří cyklistická a pěší. Pro cyklistickou dopravu jsou v JMK dobré podmínky. Za posledních dvacet let bylo v kraji zbudováno velké množství cyklostezek.

Pěší turistika je také rozšířeným způsobem přesunu nebo relaxace. Celý kraj je protkán sítí turistických stezek, které jsou barevně značeny a spojují jednotlivá významná místa. Na jednotlivých cestách jsou barevné značky, které dovedou turisty na požadované místo.

1.2.4 Vodní doprava

Vodní doprava je rozdělena na vnitrozemskou, příbřežní a námořní. Na území Jihomoravského kraje je provozována pouze vnitrozemská vodní doprava.

Hlavním městem JMK Brnem protéká řeka Svratka, jejíž délka je 173,9 km a je na ní postavena brněnská přehrada. Na přehradě již od roku 1946 jezdí lodě na elektronický pohon. Většina takových lodí byla vybudována přímo v docích, které jsou součástí přehrady. Lodí se dají projet dva okruhy, buď malý, který končí v zastávce Rokle, anebo velký, jehož trasa vede až do Veverské Bítýšky.

Obrázek 3 Brněnská přehrada



Zdroj: Dopravní Podniky v ČR

V okolí přehrady se nachází chaty, hotely a penziony, které jsou v letních měsících hojně využívány k rekreaci. V zimních měsících slouží zamrzlá plocha pro zimní sporty jako je bruslení anebo běh na lyžích.

Další řeka, která protéká přes JMK je Morava. Tato řeka je dlouhá 354 km, ale pouze 269,6 km protéká přes Českou republiku. Tok řeky tvoří hranici mezi Českou republikou a Slovenskem. Nachází se zde Bařův kanál, jehož přibližná délka je 53 km. Celkem je splavný od města Kroměříž až po Hodonín, ale díky překážkám jako je chybějící plavební komora, jak na severní, tak na jižní straně, jsou určité úseky odděleny. Celkem 13 vodních komor vyrovnává vodní hladinu na tomto kanálu, jehož výškový rozdíl je 18,6 m. Průměrná hloubka je 1,5 metru a proto se doporučuje, aby ponor lodí plující po řece nepřesahoval 80 cm, a šířka musí vyhovovat velikosti plavebních komor, která je 5 m. V současné době se tato vodní cesta využívá pouze pro turistické účely.

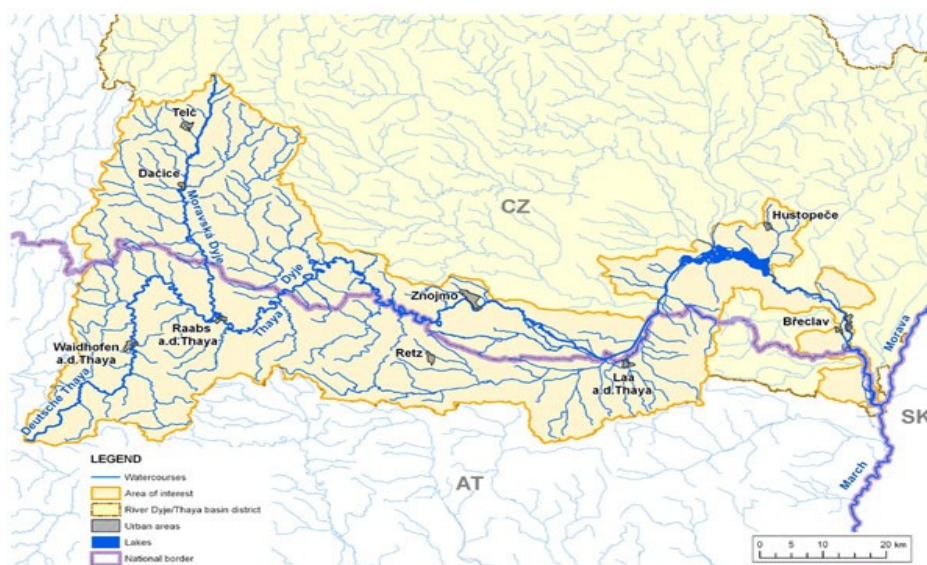
Obrázek 4 Baťův kanál



Zdroj: Baťův kanál

Podél hranice České republiky a Rakouska protéká řeka Dyje, jejíž délka je 235,4 km. Teče přes Národní park Podyjí, dále přes Mikulovskou vrchovinu, Pavlovské a Dunajovické vrchy až do nádrže Nové Mlýny. Pod městem Lanžhot se nachází soutok řeky Dyje a Moravy. Splavnost řeky je velmi problematická už i jen kvůli tomu, že protéká národním parkem nebo se na řece nachází ochranné pásmo pitné vody. Až od Nových Mlýnů lze plout po hlavním toku do Břeclavi nebo také po rameni Černé Dyje, jejíž délka je 5 km a nazývá se tak odstavné koryto řeky. Tok je v současné době využíván pro turistické účely.

Obrázek 5 Řeka Dyje



Zdroj: Projekt Dyje

Jihomoravským krajem protékají i další menší řeky, ale jejich význam a možnost využití není moc důležitá.

1.2.5 Letecká doprava

Posledním druhem dopravy je letecká doprava. V kraji je pouze jedno letiště, které slouží pro vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravu a nachází se v okrajové části Brna. Další menší letiště např. Kyjov, Holešov, Otrokovice, Kunovice, atd. slouží pouze pro sportovní a rekreační účely.

2. Historie IDS a jeho zavedení v Jihomoravském kraji

2.1 Základní myšlenka IDS

„Integrovaný dopravní systém znamená propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem, čili dopravní koordinace jízdních řádů různých linek, návazností mezi jednotlivými spoji, garantované přestupní vazby, jednotný informační systém včetně propagace a jednotná podoba navigačních prvků v síti.

V integrované dopravě dochází k odstranění neefektivností zrušením souběhů různých druhů dopravy. Koordinací jízdních řádů je možné za stejné peníze nabídnout větší rozsah provozu. Páteřním druhem dopravy by se v IDS měla stát kapacitní kolejová doprava (metro a tramvaje ve městech a železnice v regionech).

IDS je forma spolupráce jednotlivých dopravců a poskytovatelů dotací, čili krajů, měst a obcí. Prostředníkem mezi nimi by měl být nezávislý koordinátor IDS, který se stará o organizaci a smluvní zajištění provozu IDS včetně jeho financování a dohlíží nad dodržováním smluvených podmínek.²

2.2 Zavedení IDS v České Republice

V České Republice se integrovaný dopravní systém začal rozvíjet až v 90. letech 20. století. Momentálně se na našem území nachází velké množství integrovaných systémů, které jsou v různé fázi vývoje. Některé kraje však IDS už úplně zrušili nebo v nich ještě nebylo zavedeno.

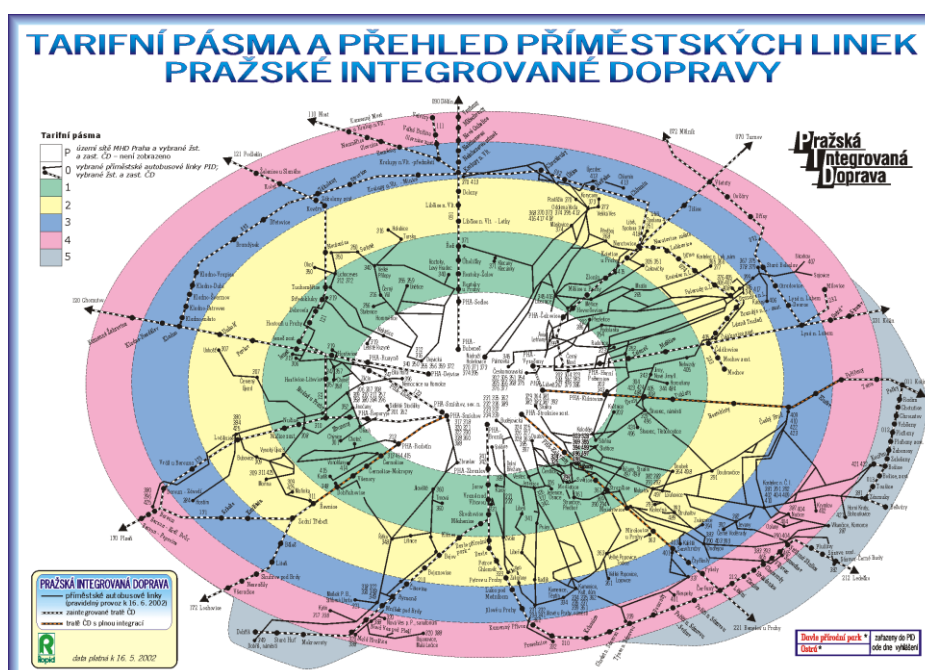
Nejčastěji se používá zónový a pásmový tarif. U zónového tarifu se území rozděluje do jednotlivých zón a je vhodnější ho použít tam, kde je více regionálních center. Pásmový tarif dělí kraj na jednotlivá pásma, která mají tvar soustředných kruhů. Používá se v případě menšího území s jednou městskou aglomerací uprostřed.

² *Ids.zastavka.net* [online].aktualizováno 15.12.2010 [cit. 2011-04-22]. Co je IDS, Dostupné z WWW: <http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/ids_uvod.phtml>.

2.2.1 Pražská integrovaná doprava-PID

Integrovaná doprava zde byla zpuštěna roku 1992. Prvními linkami, které jezdili pod tarifem IDS byli linky 351 a 352. Až na konci roku byl do integrace zapojen první železniční úsek. Ze začátku fungování integrace byl zaveden nepřestupní tarif, pro který znamená, že při každém nástupu do dopravního prostředku si cestující musel označit novou jízdenku. Nyní je zaveden pásmový tarif, do něhož patří i pět pásem mimo Prahu. Koordinátor a správce Pražské integrované dopravy je společnost ROPID, p. o.

Obrázek 6 Tarifní pásma PID



Zdroj: Pražská integrovaná doprava

2.2.2 Středočeská integrovaná doprava-SID

Tento integrovaný dopravní systém v současné době zahrnuje pouze autobusové linky, které obsluhují Středočeský kraj a některé z linek zajíždí i do Prahy. Vznik integrace je psán k datu 1. července 2005 a spojení všech měst v kraji se plánuje až do roku 2015. Koordinátorem je Středočeský kraj.

2.2.3 Východočeský dopravní integrovaný systém-VYDIS

Integrovaný systém vznikl na popud Českých drah roku 2002. Spadá pod něj región Pardubicko, Hradecko a Jaroměřsko. Je zde používán zónový tarif.

Obrázek 7 Mapa VYDIS

Uspořádání zón VYDIS

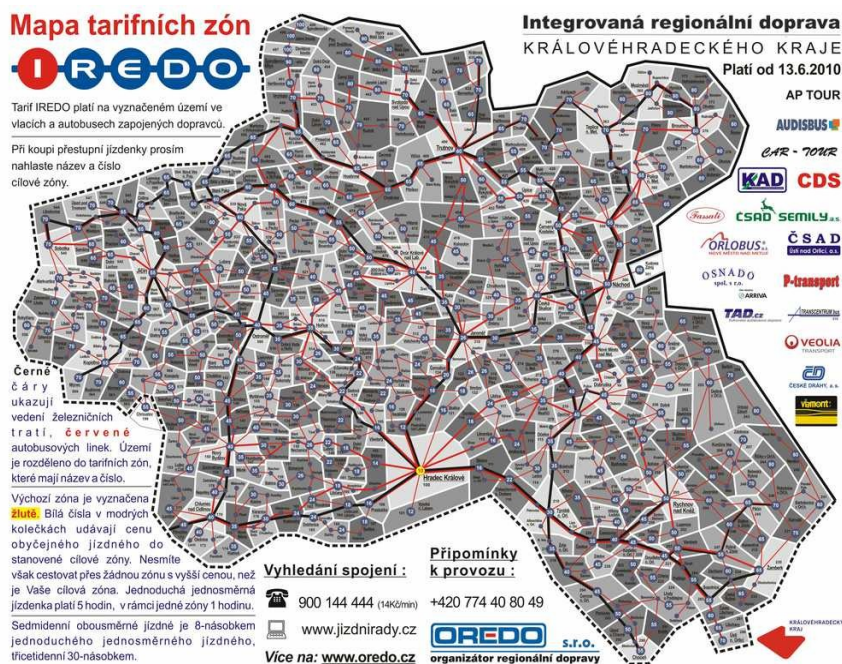


Zdroj: České dráhy

2.2.4 Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje-IREDO

Je v provozu od roku 2003 a platí pro celý Královohradecký kraj a část Kladska. Jeho dvě mikrozóny zasahují i do Polska. Má také výjimečný tarif a to v tom že pro každou mikro zónu platí samostatný ceník. Koordinátor tohoto systému je společnost OREDO, s. r. o.

Obrázek 8 Mapa tarifních zón IREDO

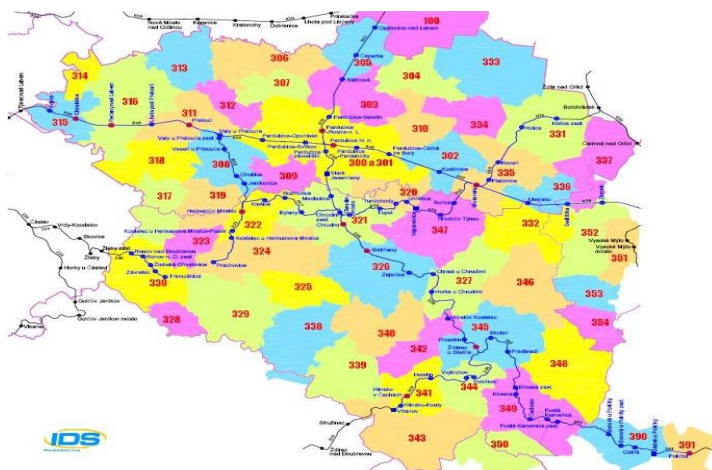


Zdroj: OREDO

2.2.5 Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje-IDS Pk

Funguje od roku 2008 a v současné době obsluhuje pouze okres Chrudim a Pardubice. Dříve byl řízen krajským úřadem, ale od roku 2010 spadá pod společnost OREDO, s. r. o. Tarif je zde zónový a spadá pod něj spadá 57 zón.

Obrázek 9 IDS Pardubického kraje

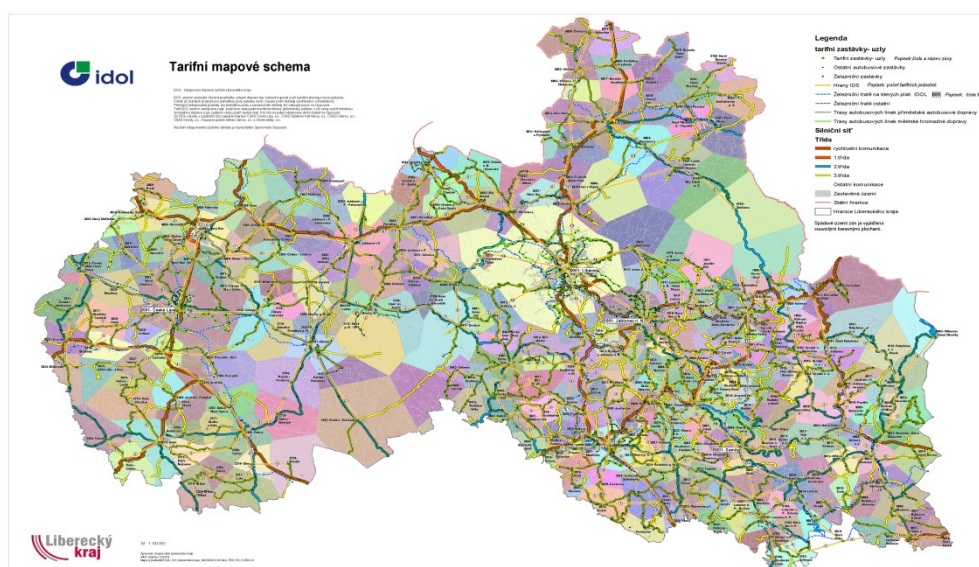


Zdroj: IDS Pardubického kraje

2.2.6 Integrovaná doprava Liberecka- IDOL

Zkušební integrace byla spuštěna 18. května 2009 a už 1. července byla rozšířena na celý kraj. Platí zde tarif zónově relační, který má celkem 20 tzv. nadzón a dále se dělí do mikrozón. Ve všech dopravních prostředcích je uznávaná elektronická čipová karta Opuscard. Koordinátorem a organizátorem dopravy je společnost KORID LK, s. r. o., kterou vlastní kraj.

Obrázek 10 Tarifní mapové schéma



Zdroj: IDOL

2.2.7 IDS Ústeckého kraje

Integrace v tomto kraji byla zavedena od poloviny roku 2002 a fungovala až do roku 2006. Činnost IDS byla pozastavena krajským úřadem. Od roku 2008 je snaha o znovuzavedení integrace v kraji.

2.2.8 Integrovaná doprava Karlovarska

Provoz byl zahájen v roce 2003 a spadá pod něj celý kraj. Dříve to však bylo pouze Sokolovsko. Platí zde zónový tarif a v momentálně je zde 29 zón. V kraji je také od roku

2002 spuštěn systém EgroNet. Je to systém tarifní integrace, do nějž je zapojeno 61 dopravců v České republice a v Německu. Organizátorem je Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o.

Obrázek 11 Plán sítě

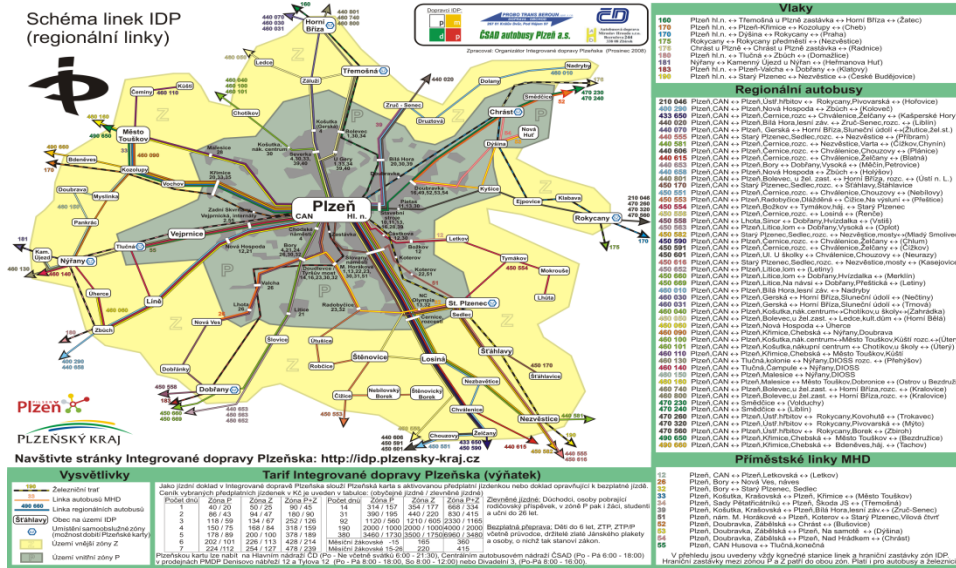


Zdroj: IDOK.ifo

2.2.9 Integrovaná doprava Plzeňska-IDP

Začátek provozu je od roku 2002 a obsluhuje centrální část Plzeňského kraje. Platí zde pásmový tarif, který má v současné době pouze dvě pásma a v nejbližší době se neuvažuje o rozšiřování. Koordinátorem je přímo krajský úřad.

Obrázek 12 Plán linek v Plzni



Zdroj: Plzeňská karta

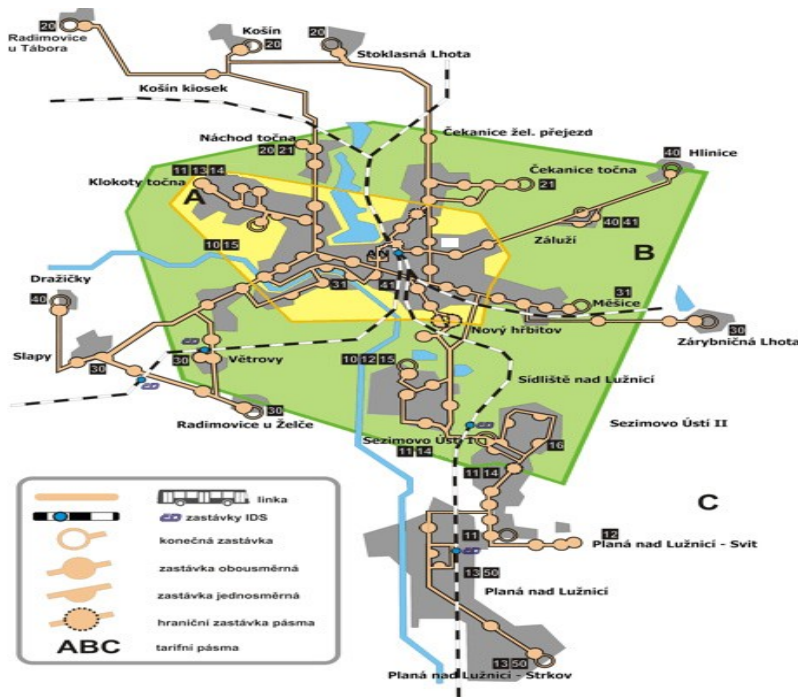
2.2.10 IDS České Budějovice

Integrace byla odstartována zkušebním provozem víkendové linky č. 51. Spoj byl hojně využíván a proto 9. dubna 2001 byl spuštěn IDS, který zahrnoval dva autobusové a dva vlakové spoje. Byl zde zaveden zónový tarif s 5 zónami. Od roku 2009 je integrovaný systém zrušen, jelikož byl málo rozvinut, jelikož ho lidé málo využívali.

2.2.11 IDS Tábor

Integrace byla zpuštěna v roce 2003 a zahrnuje pod sebe města Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí. Platí zde pásmový tarif, který má v současné době 5 pásem. Koordinátorem jsou dva dopravci, kteří uzavřeli oboustrannou dohodu.

Obrázek 13 Plán integrace

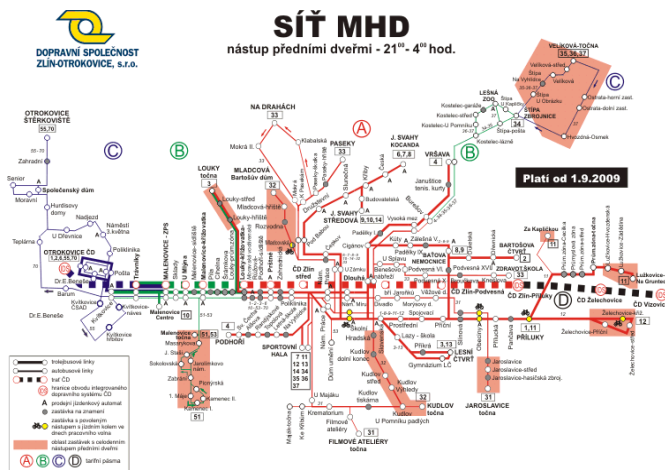


Zdroj: České dráhy

2.2.12 Zlínská integrovaná doprava-ZID

Jedná se o jeden z nejstarších integrovaných systému v České republice. Jeho provoz byl zahájen v roce 1992. Momentálně jsou integrovány města Zlín a Otrokovice, ale je snaha o pokrytí území celého kraje. Je zde používán pásmový tarif, který má pět pásem. Koordinátorem systému je společnost KOVED, s. r. o.

Obrázek 14 Síť MHD Zlín-Otrokovice

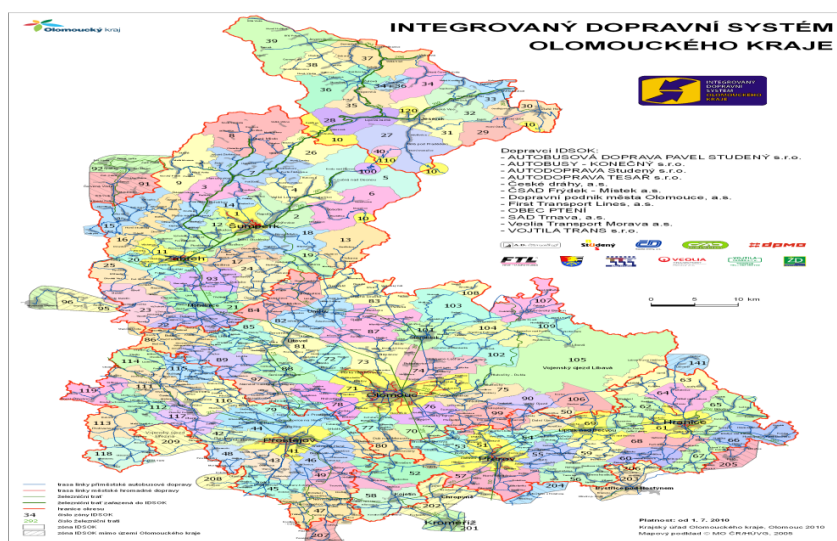


Zdroj: České dráhy

2.2.13 IDS Olomouckého kraje

Předchůdcem IDS byly městské IDS, které začaly roku 1997 a skončily v červnu roku 2001. Od roku 2003 přešly rozhodující kompetence z okresů na kraje a byly dále prováděny lokální integrace. Systém je řízen krajským úřadem a používá se zde zónový tarif, který v současné době má 128 zón. Koordinátorem je krajský úřad.

Obrázek 15 IDS Olomouc

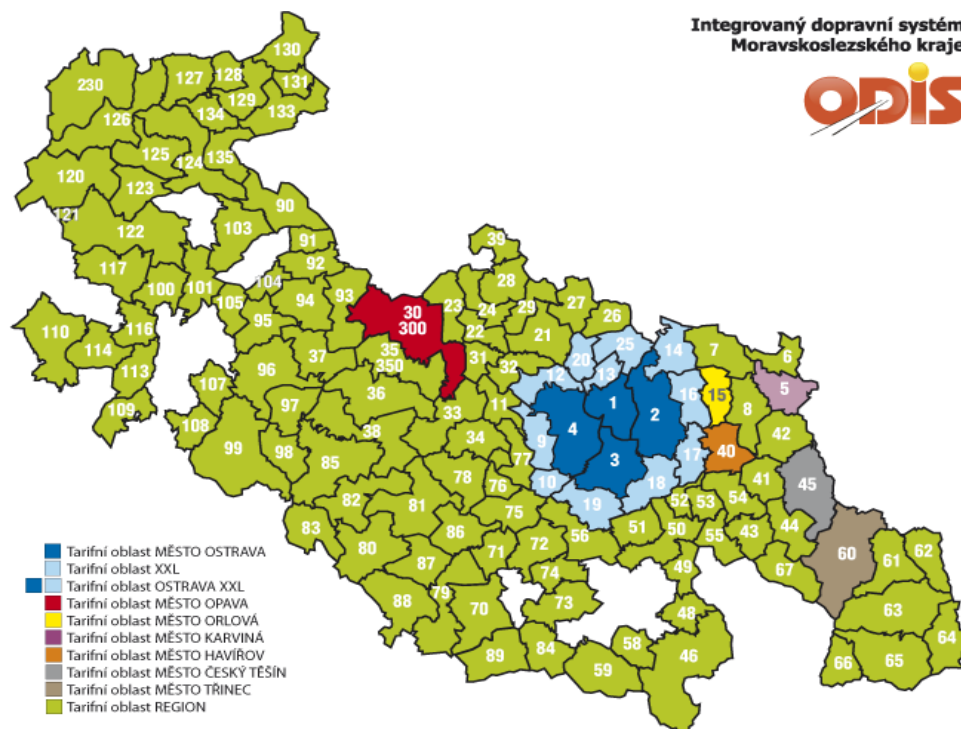


Zdroj: Olomoucký kraj

2.2.14 IDS Moravskoslezského kraje

IDS Je jinak také nazýván Ostravský dopravní integrovaný systém a vznikl v roce 1995. Od začátku byla snaha rozšíření integrace po celém kraji. Momentálně je v systému zapojeno celkem 6 dopravců autobusové dopravy a jeden železniční. Koordinátor systému je společnost KODIS, s. r. o., je zde používán zónový tarif, který zahrnuje celkem 129 zón.

Obrázek 16 KODIS



Zdroj: KODIS

2.3 Zřízení IDS v Jihomoravském kraji

O integraci se začalo přemýšlet na počátku nového tisíciletí. Zprv v roce 2001 byl statutárním městem Brnem a Jihomoravským krajem schválen koordinátor, kterým se stala společnost KORDISK. Tato společnost začala v roce 2002 přípravné práce na IDS. Bral se i ohled na to, která doprava je v jakém regionu páteří.

Integrace celého kraje byla rozdělena do několika etap a začala 1. 1. 2004, kdy byly integrovány oblasti Brněnsko, Blanensko, Tišnovsko. V těchto oblastech bylo celkem 112 obcí. Další etapou, která následovala 1.1.2005, bylo zaintegrováno dalších 49 obcí na Tišnovsku. Téhož roku v září bylo připojeno 24 obcí na Slavkovsku a Rosicku. A nakonec v prosinci stejného roku bylo připojeno Vyškovsko s 22 obcemi.

Další etapy pokračovaly až v červenci 2006 připojením Ivančicka a v září připojením Židlochovicka. Celkem se v tomto roce připojilo 50 obcí. V březnu 2007 bylo připojeno celé Boskovicko se 110 obcemi a v červenci ještě jedna obec z Ivančického regionu.

Mezi poslední etapy integrace patřilo zaintegrování Vyškovska-východ a Kyjovska, v červnu roku 2008 dále následovalo Hodonínsko a Břeclavsko v prosinci téhož roku. Bylo připojeno celkem 190 obcí.

Úplně poslední část a to Znojemsko bylo do integrovaného dopravního systému zavedeno 1. července 2010, čímž bylo zaintegrováno 163 obcí.

Je zde zaveden zónový tarif, který umožňuje cestujícímu pohodlně cestovat na jednu jízdenku městskou dopravou, autobusem i vlakem. Jsou zde však výjimky, se kterými nemůže cestující cestovat na jízdenku IDS. Jsou to vlaky typu EC, IC, mimořádné vlaky a dálkové autobusy.

Hlavním důvodem zavedení IDS JMK byla možnost lepší návaznosti spojů a také možnost sledování dodržování jízdního řádu řidiči. Kordisk jako hlavní koordinátor dopravy a dopravních podmínek celoročně sleduje a vyhodnocuje návaznost jednotlivých spojů, četnost a obsazenost těchto spojů a dvakrát v průběhu roku (květen a prosinec) provádí případné změny a aktualizace jízdních řádů u jednotlivých spojů.

Mezi dopravce, kteří spolupracují s IDS patří celkem 23 dopravců. Železniční dopravu zajišťují České Dráhy, a. s. Na území Brna je hlavním zajišťovatelem Dopravní podnik města Brna. Dalšími dopravci, kteří obsluhují regionální linky jsou:

- ADOSA a.s.;
- BDS-BUS, s.r.o.;
- BK BUS, s.r.o.;
- BORS Břeclav a.s.;
- Břežanská dopravní společnost, s.r.o.;
- ČAD Blansko a.s.;
- ČSAD Hodonín a.s.;
- ČSAD Kyjov a.s.;
- ČSAD Tišnov, spol. s r.o.;
- ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.;
- DOPAZ s.r.o.;
- Dopravní podnik města Brna, a.s.;
- FTL - First Transport Lines, a.s.;
- ICOM transport a.s.;

- Jarmila Brtníková - Cestovní kancelář BTC;
- SEBUS s.r.o.; Tourbus, a.s.; TRADO-BUS, s.r.o.;
- REDOS, spol. s r.o.;
- VYDOS BUS a.s.;
- ZDAR, a.s.;
- Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o.

2.4 Financování IDS

U financování IDS je jiná forma než u neintegrováné formě dopravy. Zatímco u normálního druhu dopravy si město platí městskou dopravu a kraje regionální autobusovou a železniční dopravu, na kterou jim přispívají i obce, tak u integrace platí všichni společně celý dopravní systém.

Kraj přispívá na dopravu v rozmezí základní dopravní obslužnosti, která je spíše dána ekonomickým stavem nežli počtem spojů. To, co je nad základní dopravní obslužnost, si každá obec dotuje sama. Obce v Jihomoravském kraji krom Brna zaplatí jednou za rok za každého obyvatele 50 korun.

3. Porovnání podmínek dopravy IDS a ČD, ČSAD

K tomu, aby bylo možno zlepšit efektivitu IDS, musíme porovnat, jaké jsou celkové podmínky pro provoz IDS a ostatních dopravců. Informace k této kapitole byly čerpány z přepravních a tarifních podmínek IDS, ČD a ČSAD.

3.1 Podmínky a ceník IDS

Přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje jsou skoro ve všech bodech stejné jako u ostatních druhů doprav. Mají však svá určitá specifika. Ceník IDS je postaven zcela jinak, než u jiných dopravců.

3.1.1 Výjimky v přepravních podmínkách

Jedním z hlavních údajů v podmínkách je popis pojmu **Tarifní zóna**, který je definován takto: „*Tarifní zóna je území uzavřené hranicemi zóny. Slouží k vymezení zónové platnosti jízdního dokladu. Pro potřeby tarifu jsou zóny označeny arabskými čísly.*“³ Po vysvětlení tohoto pojmu je nám zcela jasné, odkud kam nám platí jízdní doklad. Zakoupená zónová jízdenka IDS platí pro všechny druhy dopravních prostředků v uvedeném regionu (trolejbusy, tramvaje, autobusy, regionální dopravy a vlaky druhé třídy osobní, spěšné a vybrané rychlíky).

Při zakoupení jednorázové jízdenky nebo předplatní jízdenky, je naší povinností si ji před začátkem přepravy označit v označovači v místě nástupu. V autobusech, tramvajích a trolejbech se označování jízdenek provádí uvnitř dopravního prostředku, u vlakové dopravy se jízdenky označují na nástupištích před nástupem do vlaku. Ve vlaku jí už nelze označit, ani průvodčí nemůže tuto jízdenku označit, a tudíž se jedná o neplatný jízdní doklad. Označovač na jízdence vyznačí tyto údaje:

³ *Kordisk* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-07]. Tarifní a přepravní podmínky. Dostupné z WWW: <<http://www.kordis.cz/tarif.aspx>>.

- Počátek platnosti (datum a čas).
- Nástupní tarifní zóna.
- Popřípadě další doplňující údaje.

Když si cestující zakoupí nepřenositelnou jízdenku, kterou po dobu platnosti této jízdenky nemůže využít (nemoc, změna pracoviště, atd.), má možnost ji vrátit. Cestujícím se vrátí částka, která se vypočítá podle následujícího vzorce.

$$X = C - S$$

X částka která se vrátí cestujícímu

C cena vráceného kupónu

S měsíční doklad $S = C \times P \times 0,045$ nejméně však 30 Kč

čtvrtletní doklad $S = C \times P \times 0,015$ nejméně však 30 Kč

roční doklad $S = C \times P \times 0,004$ nejméně však 30 Kč

P počet dosud uplynulých dnů platnosti dokladu

Vrácená částka se zaokrouhluje na celé koruny dolů. Částku na vrácení je možno požadovat pouze v místě, ve kterém byla jízdenka vydána.

Protože IDS propojuje všechny druhy pozemní dopravy v Jihomoravském kraji, musí tyto druhy na sebe navazovat a být propojeny. Jednotlivé dopravní podmínky musí být propojeny tak, aby vyhovovaly všem druhům dopravy.

3.1.2 Ceník IDS

Pro ceny všech jízdenek má IDS vytvořen vlastní tarif a tarifní podmínky, podle nichž je prováděna distribuce všech jízdenek IDS. Vzájemné propojení a návaznost je zajištěna tím, že jízdenky IDS je možno zakoupit na stanovištích ČD, ČSAD, nebo u řidičů dopravních prostředků.

Pro jízdenky IDS je rozhodující interval četnosti jízdy cestujícího. Existují tyto druhy jízdenek IDS: jednorázová, univerzální, předplatní.

A. Jednorázová

- Tento typ jízdenky je vhodný pro cestující, kteří veřejnou dopravu využívají jen v ojedinělých případech.
- Jízdenky se dají zakoupit přímo u řidiče autobusu nebo na nádražích Českých drah.
- Lze ji také zakoupit v jízdenkových automatech, vybraných novinových stáncích a v prodejnách dopravců.
- Všechny jízdenky s výjimkou úsekové, dvouúsekové a dvouzónové jízdenky s platností 10 minut jsou přestupní.
- Cena jednorázové jízdenky se odvíjí od počtu ujetých zón. Cena této jízdenky je uvedena na obrázku číslo 19.

Obrázek 17 Jednorázová jízdenka



Zdroj: Brněnská MHD

B. Univerzální

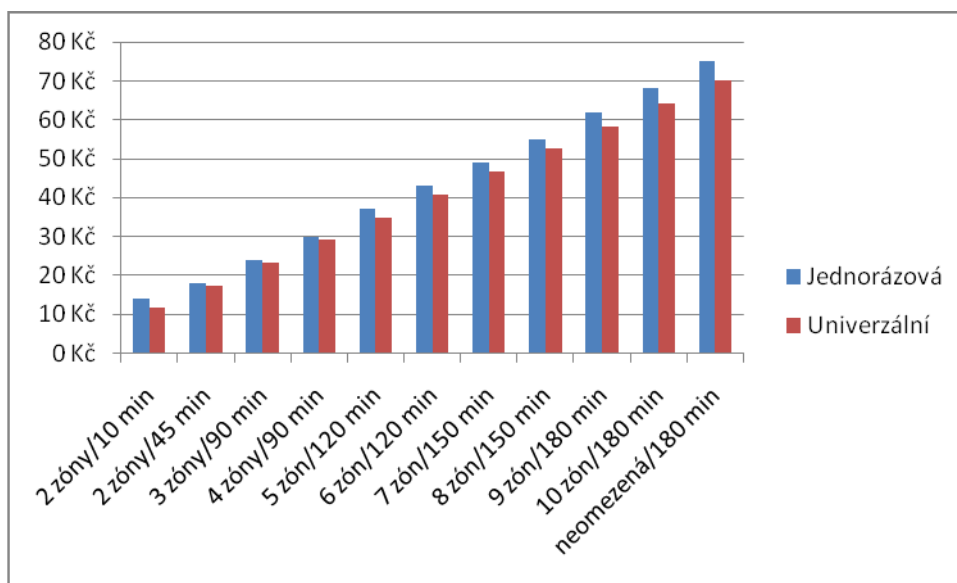
- Tento typ jízdenky je vhodný pro cestující, kteří jezdí častěji ale ne však každý pracovní den.
- S touto jízdenkou lze ušetřit více jak 10 % z ceny jízdného.
- Jízdenka lze použít několikrát.
- Cena pro dospělého je 140 Kč, děti do 15 let platí 70 Kč, žáci do 15 let platí 52 Kč a studenti nad 15 let platí 105 Kč.
- Počet polí, které se musí označit se pozná podle tabulky a návodu který je uveden na jízdence.
- Lze jí zakoupit na autobusové a vlakovém nádraží.

Obrázek 18 Univerzální jízdenka



Zdroj: Brněnská MHD

Obrázek 19 Porovnání ceny jednorázové a univerzální jízdenky



Zdroj: autor

C. Předplatní

- Tento typ jízdenky je vhodný pro cestující, kteří jezdí pravidelně.
- S touto jízdenkou lze ušetřit až 25 % z ceny jednorázové jízdenky.
- Možnost neomezeného cestování ve všech zónách, pro které byla jízdenka zakoupena.
- Je možné si jízdenku koupit na měsíc, čtvrtletí nebo rok.
- Lze ji zakoupit na nádraží Českých drah.
- Při vyřizování je potřeba fotografie a nahlášení svého jména a datum narození.
- Pro uplatnění slevy je nutno předložit doklad o studiu nebo doklad o důchodu.

Hlavní nevýhodou pro starší osoby a osoby cestující ojediněle je změna tarifních podmínek, jelikož část cestujících o nich neví a nedovede je pochopit. V tarifních podmínkách je rozdíl oproti ČD.

3.2 Podmínky a ceník ČD

Jednou z hlavních činností českých drah je osobní doprava. Tuto dopravu poskytuje pro kraje a stát, který je zastoupený Ministerstvem dopravy. Převážní a tarifní podmínky jsou stanoveny pouze na drážní dopravu, kterou České dráhy vykonávají.

V osobní dopravě jsou zákazníci rozděleni do několika segmentů. Existují dva hlavní segmenty, které mají další dílčí trhy. Prvním segmentem je dálková osobní doprava a druhý regionální osobní doprava. Podle těchto segmentů se i dále specifikují převážní i tarifní podmínky.

3.2.1 Vybrané části z tarifních podmínek

Tarifní podmínky platí pro všechny cestující, kteří si zakoupí jízdní doklad v jakékoliv formě a poté využijí dopravní prostředek Českých drah pro vykonání cesty. Při uzavření převážní smlouvy vzniká mezi ČD a cestujícím právní vztah, jehož obsahem je:

- ČD má za povinnost přepravit cestujícího z nástupní do cílové stanice řádně a včas podle zveřejněného jízdního řádu.
- Cestující má závazek zaplatit za přepravu cestovné dle platného tarifu a musí dodržovat převážní podmínky.

Na dodržování práv cestujících v železniční dopravě a také na vyřizování stížností dohlíží drážní úřad, který je brán jako orgán státní správy.

Jízdní doklad platí po celou dobu jízdy. Pokud však cestující přeruší jízdu, stává se jízdenka neplatná. Za přerušování jízdy se považuje:

- Pokud cestující, který má jednoduchou nebo zpáteční jízdenku vystoupí do 100 kilometrů, aniž by šlo o přestup.
- Pokud cestující pokračuje z přestupní stanice jiným než nejbližším přípojovým vlakem.

Pokud však má cestující jízdenku časovou, tak si může vystoupit kdykoliv a kdekoliv. Jeho jízda je pouze omezena časově, nikoliv kilometrově, ani výchozí a konečnou stanicí.

Při jízdě v dopravním prostředku může cestující obsadit pouze tolik míst, na kolik má platný jízdní doklad. Ve voze 1. třídy může sedět pouze cestující s platnou jízdenkou do vozu

této kategorie. Cestující, který má zakoupenou jízdenku pouze do 2. Třídy, nemá povoleno pobývat ani na chodbičce vagonu 1. třídy.

Ve vlaku jsou řazeni i vagony pro rodiče s dětmi do deseti let a také pro cestující s omezenou schopností pohybu.

Pokud cestující nedodrží přepravní podmínky tím, že ve vlaku s povinnou rezervací míst nepředloží platnou místenku, udělí mu průvodčí pokutu ve výši 500 Kč a v nejbližší stanici bude vyloučen z dopravního prostředku. Pokuta bude snížena, pokud ji cestující uhradí na místě anebo do 15 dnů na pokladní přepážce. Pokuta nebude vyžadována, pokud se bude jednat o poslance nebo senátory Parlamentu ČR, soudce Ústavního soudu ČR a poslanců Evropského parlamentu, kteří bylo zvoleni na území ČR.

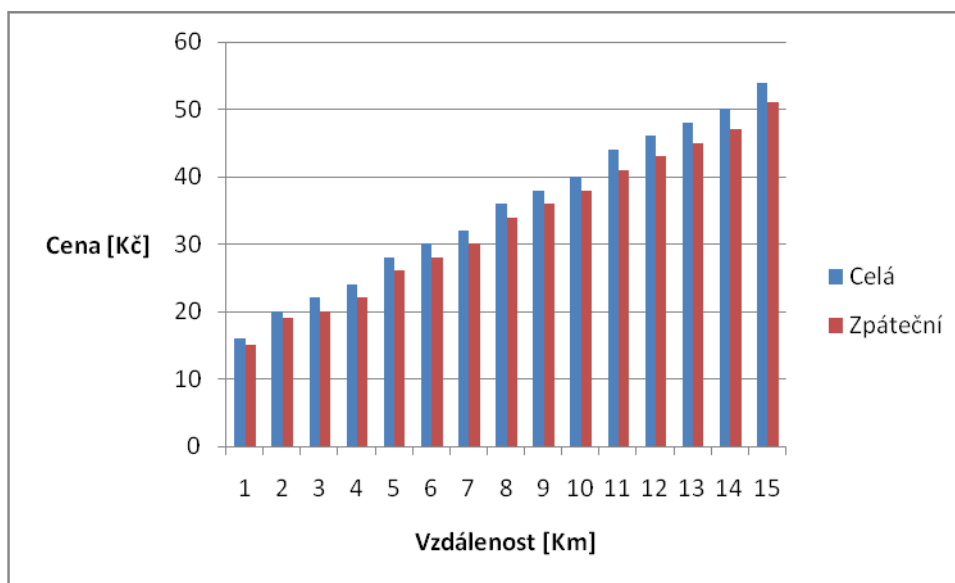
Pro informování cestujících ČD zveřejňují pravidelně aktuální znění přepravních podmínek, ceník, jízdní řád, odjezdy a příjezdy vlaku v každé stanici, mimořádnosti a výluky, které nastanou v dopravě. Pro zveřejnění těchto informací jsou použity světelné tabule, tištěné a malované materiály, vývěsky v halách železničních stanic a internetové stránky www.cd.cz.

3.2.2 Ceník ČD

Ceník českých drah je založen na počtu ujetých kilometrů. Je dán sazebník, kde jde přehledně vidět, kolik zaplatíme za cestu. České dráhy však poskytují i mnoho slev, bonusů různé druhy slevových karet, které jeho majitele opravňuje k využití slevy na jízdné.

Existuje hned několik jízdních tarifů, které jsou oficiálně přístupné na stránkách Českých drah. Nejznámější jízdenkou je obyčejná a zpáteční jízdenka. Výhodou zpáteční jízdenky je, že platí až do dalšího dne a je zde 5 % sleva oproti ceně za dvě obyčejné jízdenky.

Obrázek 20 Porovnání ceny zpáteční a obyčejné jízdenky



zdroj: autor

Na jízdenky Českých drah lze uplatnit několik druhů slev. První z nich je žákovská a studentská sleva, která lze také uplatnit na autobusovou dopravu. Další druhem slevy, kterou poskytují České dráhy, je IN-karta. Je to čipová karta, která se vystavuje na 1, 2 nebo 3 roky. Její cena je dána velikostí slevy, dobou trvanlivosti a věkem cestujícího.

Sleva pro žáky do 15 let činí 65 % z ceny jízdného a pro žáky od 15 do 26 let je sleva 45 %. Pro cestující, kteří vlastní IN-kartu je možnost slevy 25, 50 nebo 100 % z ceny jízdného.

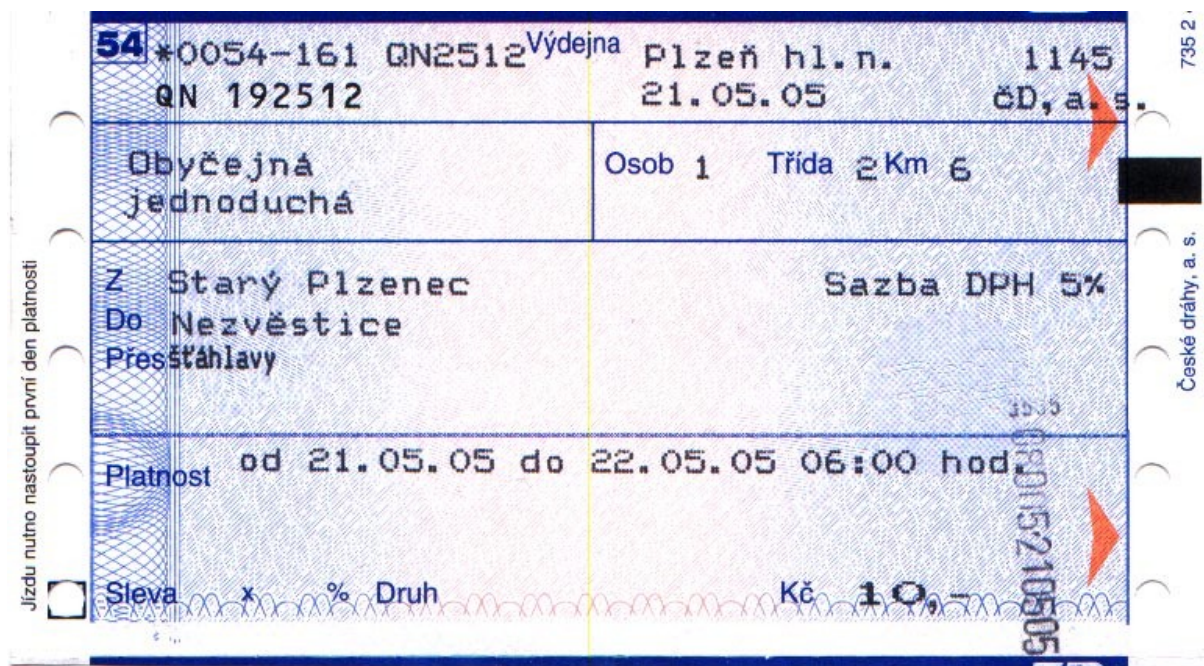
Dalším druhem jízdenek je jízdenka týdenní. Pokud na koupi této jízdenky nebudeme uplatňovat žádnou slevu, tak máme možnost si ji zakoupit i do 1. třídy. Na tuto jízdenku jde uplatnit pouze studentská sleva, pokud ji budeme požadovat, můžeme si jízdenku zakoupit pouze do 2. třídy. Tyto stejné podmínky platí i u měsíční a čtvrtletní jízdenky.

Cestující si také může zakoupit kilometrickou banku. Je to sešitek, ve které má cestující k dispozici 2000 km. Tyto kilometry se mu postupně odčítají podle ujeté trasy. Hlavní výhodou této služby je, že cestující nemusí čekat dlouhé fronty u pokladen. Odpočty provádí přímo průvodčí ve vlaku. Maximální odečitatelný počet kilometrů je 400 pokud cestující jede více, než uvedený počet, jede již zadarmo. Dalšími druhem jízdenek, které jsou pro cestující výhodné, se jmenují síťová jízdenka ČD Net a SONE+. Tyto jízdenky jsou omezeny časem (platí jeden celý den) a pokud si ji cestující zakoupí pouze na určitý region ,

tak její platnost je pouze v daném regionu. ČD Net platí pouze pro jednu osobu a její cena je 550 Kč. SONE+ platí pro 2 dospělé a 3 děti a má stejnou cenu jako ČD Net.

Do ceníku českých drah se zahrnují i příplatky, mezi které patří cena za místenku a lůžkové a lehátkové příplatky.

Obrázek 21 Jízdenka ČD



Zdroj: jízdenky.web

3.3 Podmínky a ceník ČSAD

Autobusoví dopravci, kteří jezdí v Jihomoravském kraji, většinou provozují všechny druhy autobusové dopravy (městská, linková, dálková, zájezdová). Někteří autobusoví dopravci jezdí i linky IDS. Aby mohli tyto linky provozovat, museli se zúčastnit výběrového řízení a splnit podmínky stanovené krajským úřadem JMK a firmy Kordisk.

Jelikož se přepravní a tarifní podmínky u jednotlivých autobusových dopravců neliší, vybrala jsem čtyři větší dopravce, kteří jezdí v Jihomoravském kraji a provozují dálkovou autobusovou dopravu. Vybranými dopravci jsou:

- BORS Břeclav a.s.;
- ČAD Blansko a.s.;
- ČSAD Kyjov a.s.;
- TREDOS, spol. s r.o.

Přepravní podmínky i tarifní podmínky jsou pro tyto čtyři dopravce stejné, a proto je budu psát dohromady.

3.3.1 Vybrané části z tarifních podmínek

Přepravní smlouva je uzavřena tím, že cestující nastoupí do dopravního prostředku. Nástup může provést i bez jízdenky, kterou si poté ve vozidle u řidiče zakoupí. Cestujícího i v průběhu jízdy může vyzvat pověřená osoba k předložení cestovního dokladu. Pokud doklad nebude předložen, má právo pověřená osoba uložit cestujícímu pokutu nebo ho vyloučit z dopravy.

Provozovatel má za povinnost podávat cestujícímu informace o jízdních řádech, přepravních podmínkách a tarifu. Řidič musí zveřejnit název stanice nejpozději při zastavení vozidla. Pokud cestující chce vystoupit na zastávce, která je pouze na znamení musí dát včas zvukovým znamením vědět řidiči.

Důležité informace, které musí obsahovat jízdenka pro jednotlivou jízdu, jsou:

- obchodní jméno dopravce,
- nástupní a cílovou stanici,
- výši jízdného, druh jízdného,
- údaje o platnosti.

Cestující ve vozidle může obsadit pouze jedno volné sedadlo. Pokud do vozidla nastoupí cestující s omezenou schopností pohybu, tak má přednost při obsazování míst, které jsou označeny nálepkou a jsou určeny pro lidi s tímto omezením. Cestující si může sednout i na místo které je místenkové, ale pouze v případě nenárokuje-li toto místo oprávněný cestující.

Děti do šesti let musí mít za doprovod osobu starší 10 let. Děti do 12. let nebo menší jak 150 cm nesmí z bezpečnostních důvodů sedět na sedadle, které se nachází od 1 do 4 řady. Kočárek s dítětem se ve voze může přepravovat pouze tehdy, je-li k tomu přizpůsobeno technické provedení vozidla.

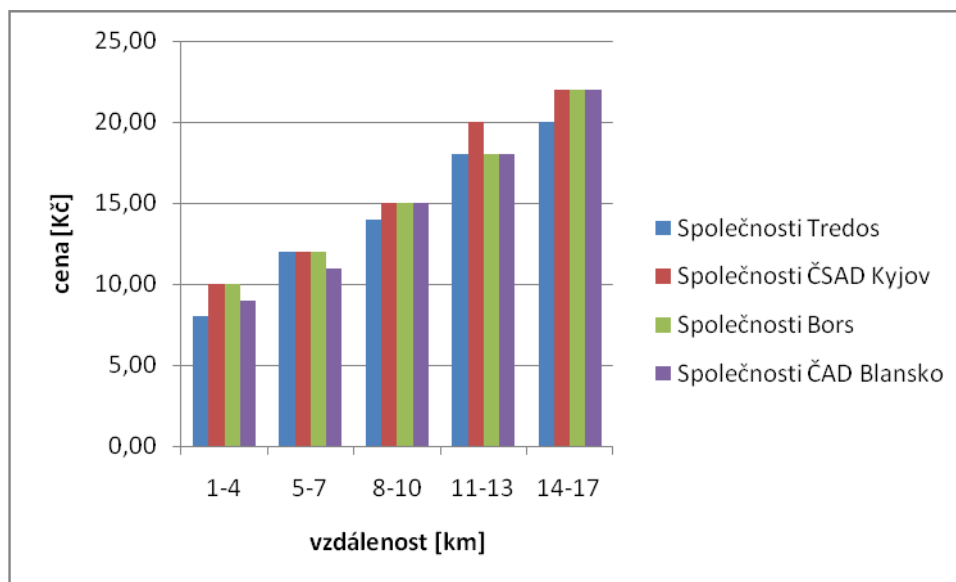
3.3.2 Ceníky autobusových dopravců

U autobusových dopravců na dálkových linkách je tarif veden podle kilometrů. V první řadě je plné jízdné, dále existuje i poloviční jízdné, které platí pro děti do 15. let. Někteří z dopravců mají zavedeny i elektronické karty, na kterých je zavedena určitá sleva už u plného jízdného. Z vybraných dopravců, o kterých se momentálně bavíme je to ČSAD Kyjov a ČAD Blansko. Dalším tipem poskytované slevy je žákovská a studentská sleva, pro kterou musí mít cestující příslušnou kartičku s fotkou a jménem potvrzeným příslušným ČSAD. Autobusoví dopravci poskytují i slevy zdravotně a tělesně postiženým osobám. Jízdné pro tyto osoby je většinou ještě levnější než pro děti do 15. let.

Společnost ČAD Blansko poskytuje i koupi speciálních jízdenek pro studenty. Je zde možnost si zakoupit jízdenku na 6 a 12 jízd nebo měsíční obousměrnou jízdenku.

U autobusových spojů, které jezdí dálkovou dopravu, není možnost zakoupení slevových karet, které by nám umožňovali uplatňovat slevu na jakémkoliv spoji.

Obrázek 22 porovnání obyčejného jízdného



zdroj: autor

Tabulka 1 Porovnání přepravních a tarifních podmínek IDS, ČD a ČSAD

Úkon	Druh dopravy		
	IDS	ČD	ČSAD
Označení jízdenky	<i>Každý cestující si musí označit jízdenku v označovači před začátkem jízdy</i>	<i>Jízdenku označí průvodčí při kontrole jízdenek.</i>	<i>Jízdenka se nijak neoznačuje. Cestující si ji zakoupí při začátku cesty u řidiče.</i>
Žákovská sleva	<i>Žákovská sleva nelze uplatnit na všechny druhy jízdného.</i>	<i>Žákovská sleva lze uplatnit na všechny druhy jízdného.</i>	<i>Žákovská sleva lze uplatnit na všechny druhy jízdného.</i>
Koupě jízdenky v automatu	<i>Je možná. Automat je ale pouze na zastávkách MHD.</i>	<i>Je to možné ale pouze s IN-kartou.</i>	<i>Není možné.</i>
Určení počáteční a koncové stanice	<i>Při koupi jednorázové jízdenky nejsou zcela určeny.</i>	<i>Při koupi traťové jízdenky jsou zcela vymezeny. Při koupi síťové jízdenky nejsou stanice určeny.</i>	<i>Vždy určeno.</i>
Koupě dlouhodobé jízdenky	<i>Je možné zakoupit si měsíční a čtvrtletní.</i>	<i>Je možné si zakoupit týdenní, měsíční, čtvrtletní</i>	<i>Není možné. Pouze určité výjimky.</i>
Vrácení peněz za dlouhodobou jízdenku	<i>Je možno.</i>	<i>Není možné.</i>	<i>Není možné.</i>

Zdroj: Autor

4. Analýza a vyhodnocení spokojenosti cestujících s IDS

Abychom mohli zhodnotit názory lidí na Integrovaný dopravní systém, museli jsme zvolit určitou metodu sběru informací. Vhodnou metodou pro tento účel byl marketingový výzkum.

„Marketingový průzkum je systematické shromažďování a vyhodnocování informací, které vedou k pochopení požadavků trhu. Hledá odpovědi na otázky týkající se nákupního chování zákazníků, kvality distribuce výrobků, účinnosti reklamy, vnitro a vně podnikové činnosti, cen a dalších prvků systému marketingového řízení.“⁴

4.1 Postup marketingového výzkumu

Abychom vykonali účinný marketingový výzkum, musíme dodržovat obecnou posloupnost pro jeho zhotovení. Zaprvé si musíme definovat problém, který chceme řešit, a poté si stanovit cíle výzkumu. V dalším kroku si vytvoříme plán pro sběr informací k danému problému a vytvoříme vhodnou formu pro jejich sběr. Konečná fáze spočívá v analýze dat, které jsme získali.

4.1.1 Definování problému a stanovení cílů

Nejprve si dostatečně definujeme problém a stanovíme si cíl, kterého chceme dosáhnout. Poté podle toho jaké si určíme cíle, určíme jaký budeme provádět typ výzkumu. Existují tyto tři druhy výzkumu:

- **Explorativní** – shromáždění dat.
- **Deskriptivní** – popis charakteristiky fenoménu nebo populace.
- **Kauzální** – zkoumání hypotézy vztahů mezi jednotlivými proměnnými.

⁴ *Marketingové Průzkumy* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-13]. Alistra. Dostupné z WWW: <<http://www.alistra.cz/marketing/marketingove-pruzkumy>>.

4.1.2 Plán pro sběr dat

Určíme si, jakým způsobem proběhne sběr dat. Může použít primární nebo sekundární způsob sběru dat. Primární způsob znamená shromažďování dat pouze prostřednictvím vlastního výzkumu. Data, které poté získáme, slouží k potřebám daného výzkumu. Sekundární způsob znamená využití dat, které již dříve někdo shromáždil. Data se také mohou sbírat buď kvantitativním, nebo kvalitativní způsobem. Kvantitativním způsobem sbíráme data číselného formátu. Pro tento způsob se využívá například telefonické dotazování a dotazování pomocí internetu. Naopak kvalitativní způsob se zaměřuje na respondentovi názory. Pro získání informací se provádí například zadávání otázek pomocí dotazníku.

4.1.3 Sběr dat

Mezi samotný sběr dat patří forma dotazování, experimentování a pozorování. Dotazování patří mezi nejrozšířenější metodou získávání dat. Pro tuto metodu je typické získávání primárních dat pomocí zadávaných otázek způsobem dotazníku. Dotazování může být osobní, telefonické, písemné či elektronické. *„Výběr vhodného typu dotazování závisí na různých faktorech, především na charakteru a rozsahu zjišťovaných informací, skupině respondentů, časových a finančních limitech, kvalifikaci tazatele atd. V praxi se jednotlivé typy navzájem kombinují.“*⁵ Pro dotazník je také nutné správně určit výběrový vzorek respondentů.

Pozorování je také způsob získávání primárních informací, při kterém nedochází k přímému kontaktu mezi pozorovatelem a pozorovaným. Při výzkumu neklademe respondentovi otázky, pouze pozorujeme například mimiku obličeje, reakce na určité vlivy, pocity, aj. Výhodou tohoto způsobu je, že pozorování není závislé na ochotě pozorovaného. Nevýhodou je však velká náročnost na pozorovatele. Mezi typy pozorování patří pozorování v přirozených nebo umělých podmínkách, zjevné nebo skryté, strukturované nebo nestrukturované, osobní nebo mechanické a přímé nebo nepřímé.

⁵ KOZEL, Roman. *Moderní marketingový výzkum*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. ISBN 80-247-0966-X

Experiment je posledním způsobem získávání informací. Většinou jsou vytvořeny umělé podmínky, ve kterých se testuje určité chování a vztahy. Typy experimentu jsou laboratorní, terénní a elektronické.

4.1.4 Metody analýzy dat

Pro analýzu dat existuje několik možných metod, kterými ji lze provést. Někdy je nutno použít více metod, abychom dostali ucelený pohled na informace. Mezi používané metody patří například kauzální analýza, kontingenční tabulky, metoda časových řad a některé statistické metody jako je korelační analýza nebo regresní analýza. Tyto metody se využívají spíše pro číselný formát výzkumu. Pokud je výzkum spíše zaměřen na respondentovi názory, jsou vhodné metody, jako je delfská metoda, analýza křížového efektu a analýza závěrů diskusní skupiny či hloubkového rozhovoru.

4.2 Realizace marketingového výzkumu

V této části je zpracován samostatný výzkum řešeného problému. Řešení bude vycházet z výše uvedené teorie. Pro lepší přehlednost si práci rozdělíme na tři fáze: přípravnou, realizační a vyhodnocovací.

4.2.1 Přípravná fáze

Cílem dotazníku bylo zjistit využitelnost Integrovaného dopravního systému v Jihomoravském kraji. Dalším sledovaným faktorem byla informovanost cestujících o možnostech jízdného a také jejich spokojenost s chováním personálu. Výzkum byl cílen na obyvatele Jihomoravského kraje, všech věkových kategorií a bez rozdílu pohlaví.

Pro tento výzkum byla zvolena forma dotazování, jejímž nástrojem je dotazník. Dotazník byl vytvořen v elektronické podobě a vložen na dotazníkový portál www.vyplnto.cz. Na úvod dotazníku byl uveden důvod provádění výzkumu.

První otázky v dotazníku byly zaměřeny na rozlišení respondentů do okresů a zjištění zdali respondent využívá IDS. Navazující otázky se zaměřovali pouze na cestující využívající IDS. Tato část se zabývala celkovou spokojeností s cestováním a poskytovanými službami.

Poslední část dotazníku byla určena k zjištění všeobecných identifikačních údajů o respondentech. Dotazník je uveden v příloze č. 1.

4.2.2 Realizační fáze

Tímto výzkumem byly získávány pouze primární údaje. Samotný výzkum probíhal od 13. dubna do 24. dubna 2011 elektronickou formou a odkaz byl rozeslán pomocí sociální sítě Facebook náhodným respondentům.

4.2.3 Vyhodnocovací fáze

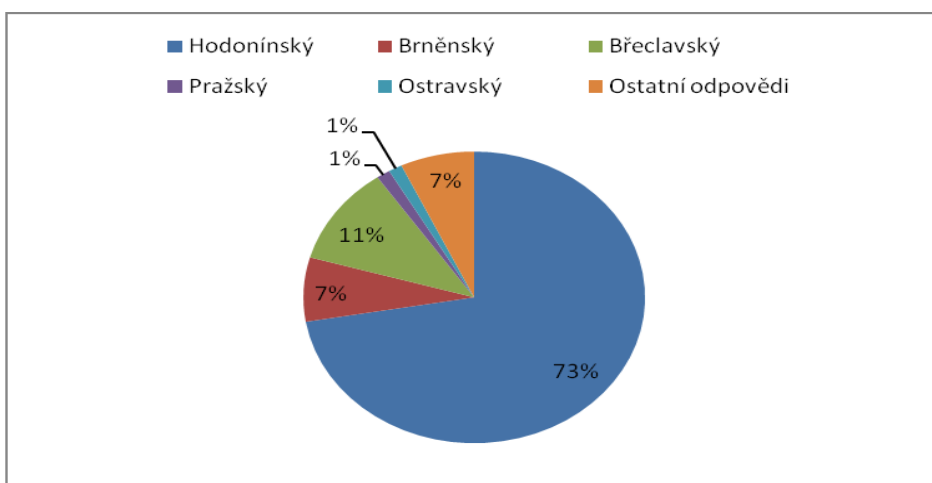
Vyhodnocení a analýza dat byla uskutečněna ihned po ukončení dotazníku a pro lepší přehlednost byli dat zobrazeny v grafech. Některé data byly samostatně zpracovány v programu Microsoft Office Exel 2007.

4.3 Vyhodnocení analýzy

Celkově na dotazník odpovědělo 155 respondentů. V první části bylo nutno je rozřadit do určitých regionů kvůli přehlednosti dat a zjištěn rozložení respondentů. Z celkového počtu respondentů byly zjištěny tyto data:

- Celkově převažovali lidé bydlící v okrese Hodonín celkem 69.03 % (obr. 22)
- Celkově dopravu využívá 87,74 % (obr. 23)

Obrázek 23 Region pobytu



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Obrázek 24 Využitelnost veřejné dopravy

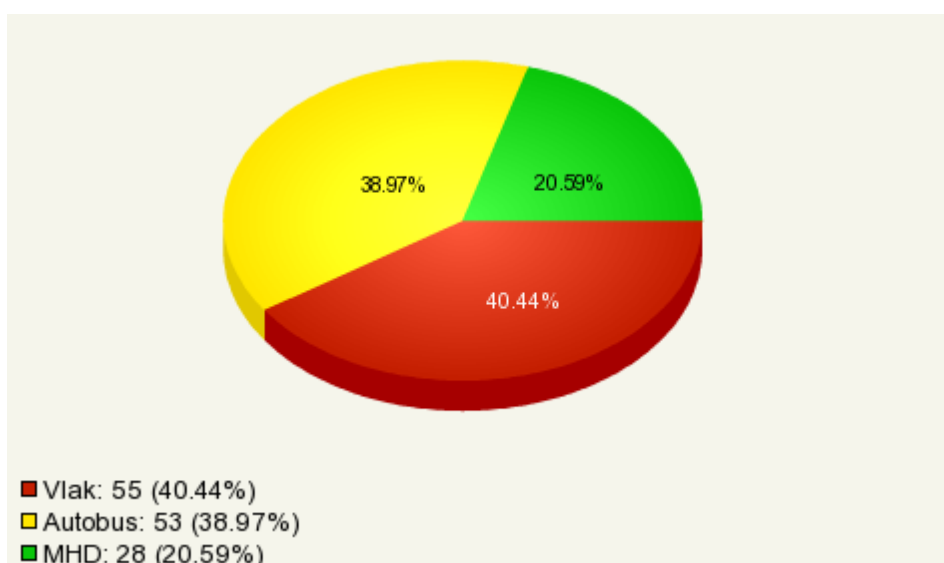


Zdroj: Autor

Následovali další otázky, které také byly zaměřeny na všeobecné informace týkající se vztahu respondenta k dopravě.

První otázkou v této sekci byla zaměřena na to, jaký druh dopravy respondent využívá. Bylo zjištěno, že vlak a autobus jsou využívány rovnoměrně (vlak 40,04 % a autobus 38,97 %).

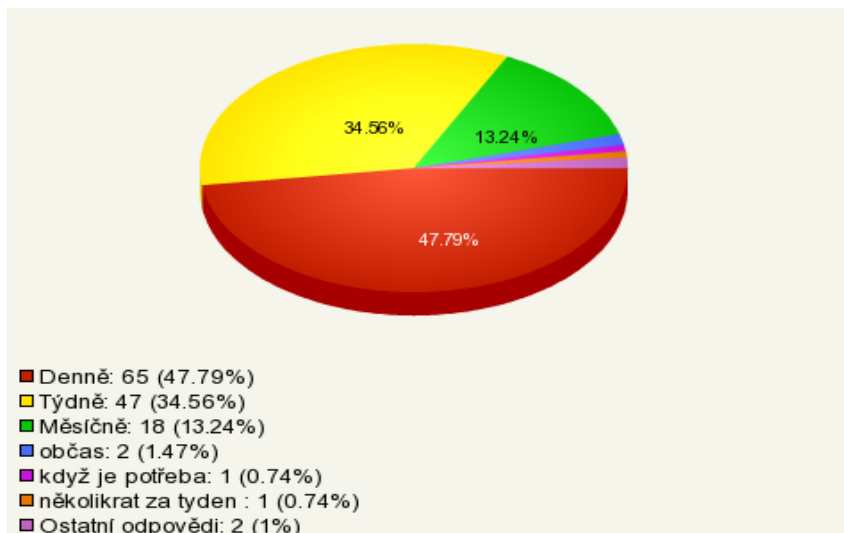
Obrázek 25 Využívaný druh dopravy



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Další z otázek byla pro zjištění intenzity využívání dopravy. Bylo zjištěno, že bez každodenního využívání dopravy se respondenti neobejdou.

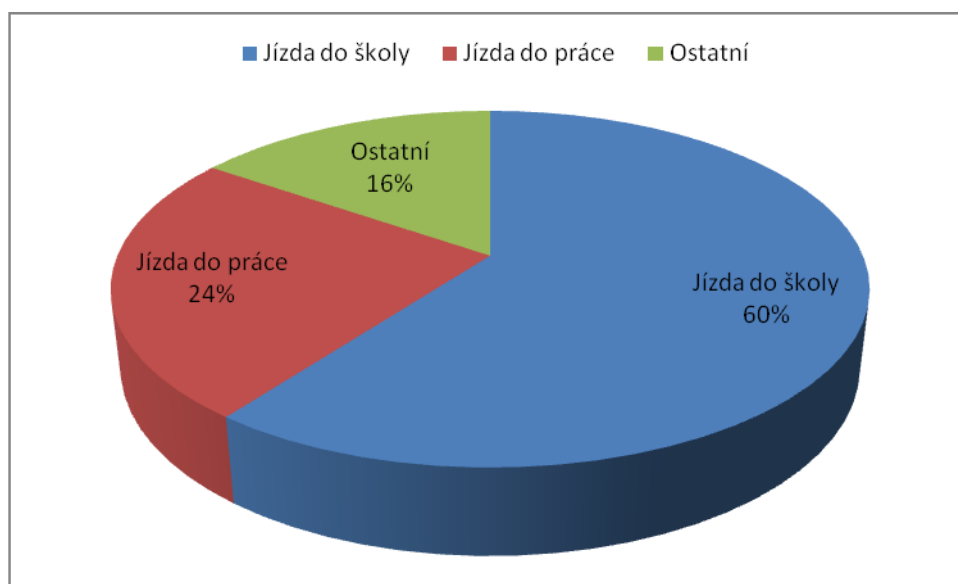
Obrázek 26 Intenzita využívání dopravy



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Dále nás také zajímalo, za jakým účelem nejčastěji využívají dopravu. Vzhledem k věku většiny respondentů nebylo žádným překvapením, že nejčastějším účelem cestování bylo dojíždění do školy.

Obrázek 27 Důvod cestování

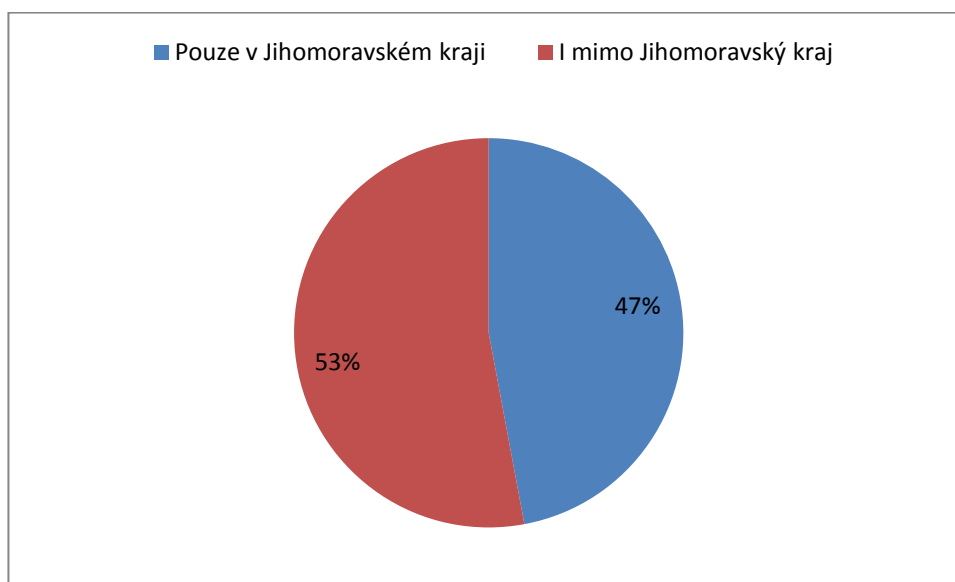


Zdroj: autor

Dotazník byl vytvořen zejména pro zjištění názoru lidí na Integrovaný dopravní systém v Jihomoravském kraji, proto byl nutný i okruh otázek na toto téma.

Zprv bylo nutno zjistit, zdali respondent využívá dopravu i v jiném kraji nebo pouze v Jihomoravském.

Obrázek 28 Využívání dopravy v Jihomoravském kraji

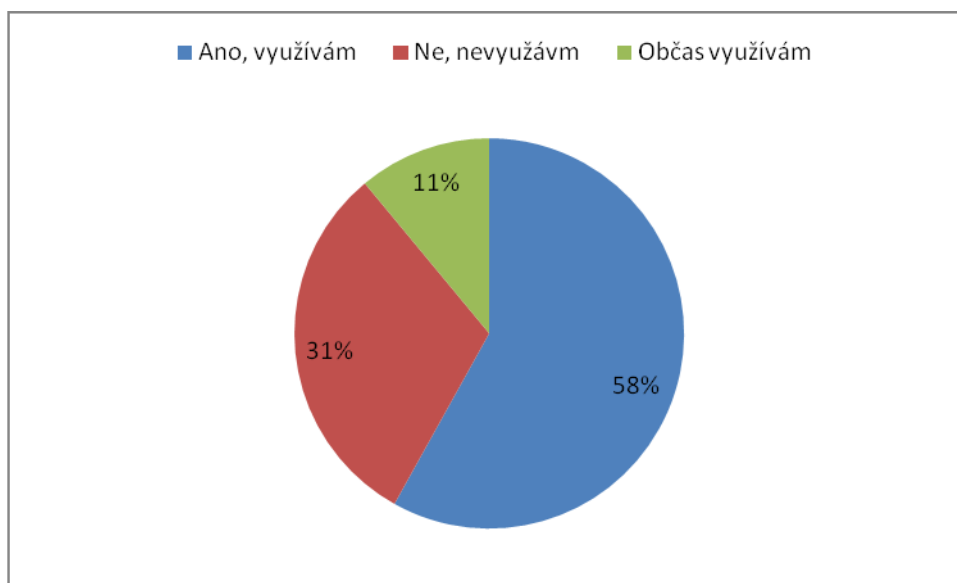


Zdroj: autor

Z grafu č. 28 jsem zjistila, že 47 % respondentů využívá dopravu pouze k cestování v Jihomoravském kraji, zbylých 53 % dotazovaných, využívá dopravu i k cestování do jiných krajů, či k mezinárodní dopravě.

Následující otázka byla, zdali respondenti využívají více jízdné IDS než ČD a ČSAD. Tato otázka nám osvětlí, zdali cestující mají raději jízdné IDS a tím nám bude i vysvětleno kolik z nich se orientuje v nabízeném jízdném.

Obrázek 29 Využitelnost IDS jízdného

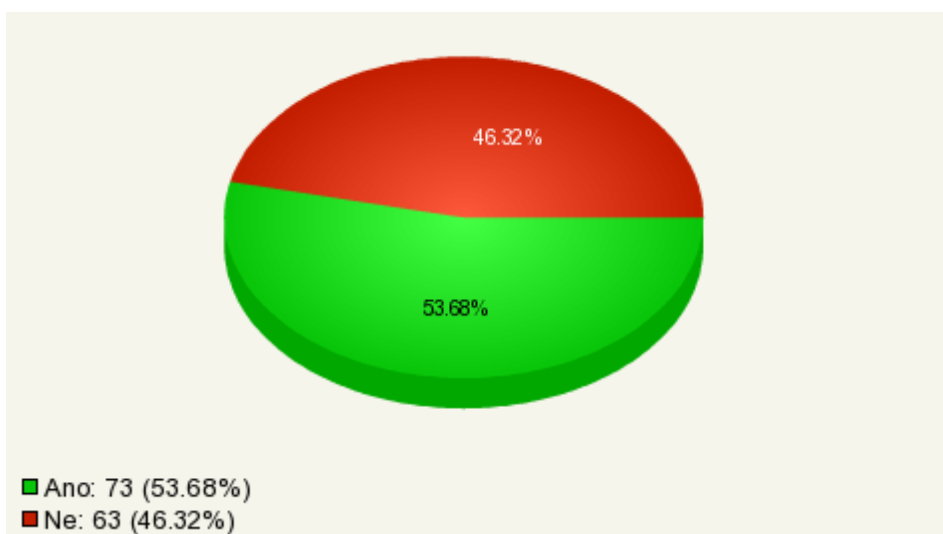


Zdroj: autor

Bylo pro mne zarážející, že pouze 58 % respondentů využívá jízdné IDS, když z předcházející otázky vyplynula velká využívanou IDS v JMK.

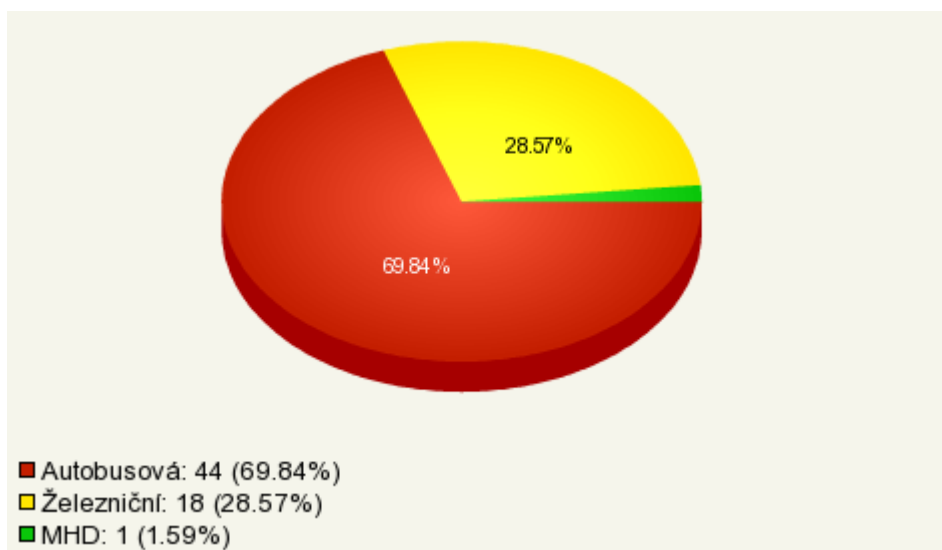
Důležitým faktorem pro využívání IDS je také to, zdali cestujícímu vyhovuje četnost nabízených spojů. Proto jednou z dalších otázek byla, zdali respondentům momentální návaznost vyhovuje. Polovina respondentu byla spokojena (53,68 %) ale našli se i ti kteří by spoje rozšířili. Nejčastější požadavky byli na rozšíření intenzity autobusové dopravy (69,84%) obrázek č. 31.

Obrázek 30 Spokojenost s četností spojů



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

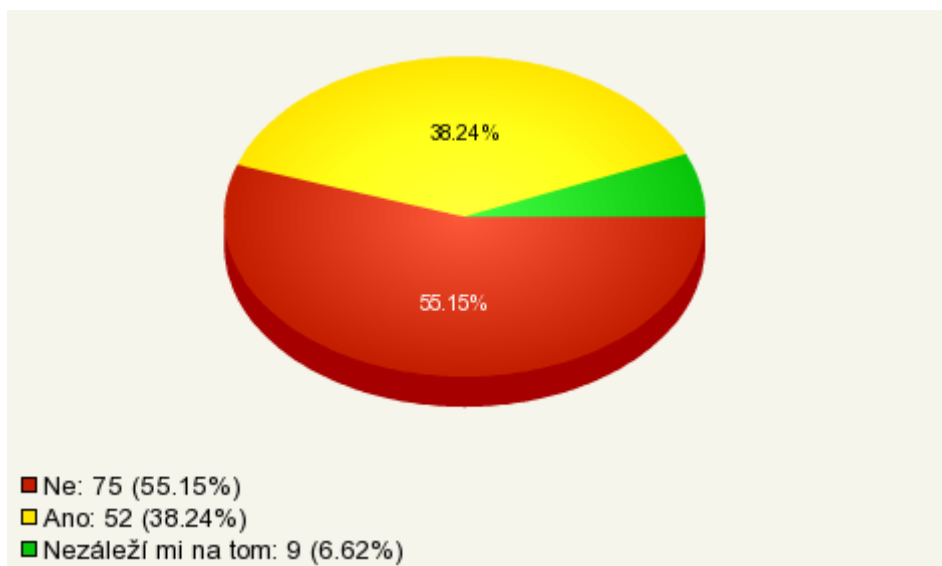
Obrázek 31 Požadavky na rozšíření



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Mezi jeden z hlavních úkolů IDS patří návaznost různých druhů dopravy mezi sebou. Většina cestujících využívá více jak jeden druh dopravy, a proto je pro něj tento faktor velmi důležitý. Při dotazování na tento aspekt jsem zjistila, že polovině respondentům návaznost nevyhovuje (55, 15%)

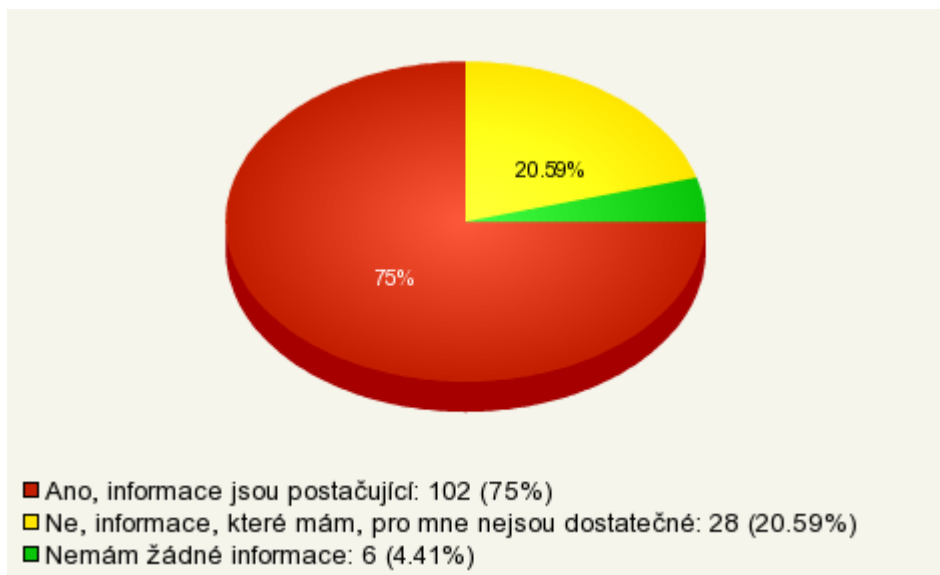
Obrázek 32 Spokojenost s návazností spojů



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Pro cestujícího jsou také dosti důležité informace o IDS. Schopnost informovat také vypovídá o propracovanosti marketingové strategie dopravy. V dotazníku bylo zjištěno, že cestující mají dostatek informací pro cestování s IDS. Asi 25 % respondentů by však uvítali větší množství informací.

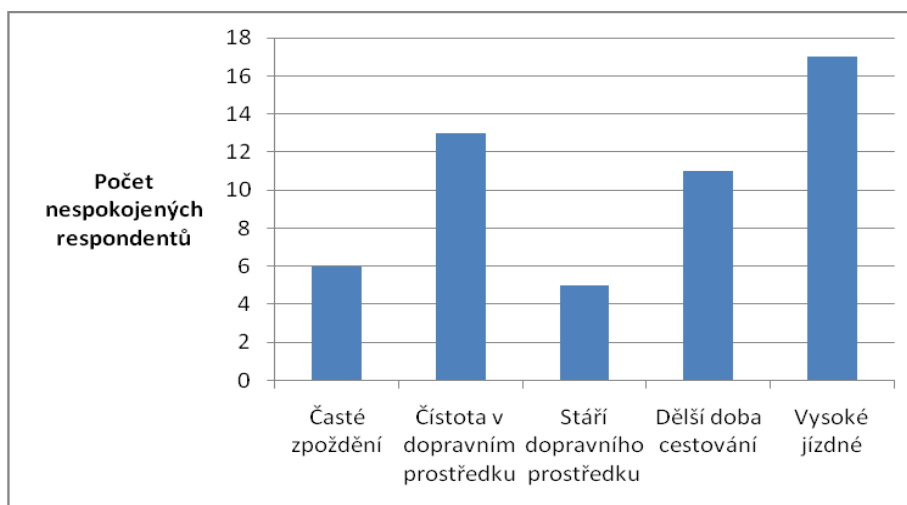
Obrázek 33 Informovanost cestujících



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

I poměr cena vůči komfortu a spolehlivosti je důležitý pro cestujícího, aby byl spokojen s dopravou. Respondenti byli většinou spokojeni a nic nevytýkali (61,76 %). Byli i však ti, kteří mají určité výhrady jak k ceně tak i spolehlivosti a pohodlí. Nejčastěji bylo vytýkáno zpoždění vlakových spojů, čistota ve vlacích, stáří autobusů, delší cestování autobusovými spoji, a vysoké ceny jízdenek.

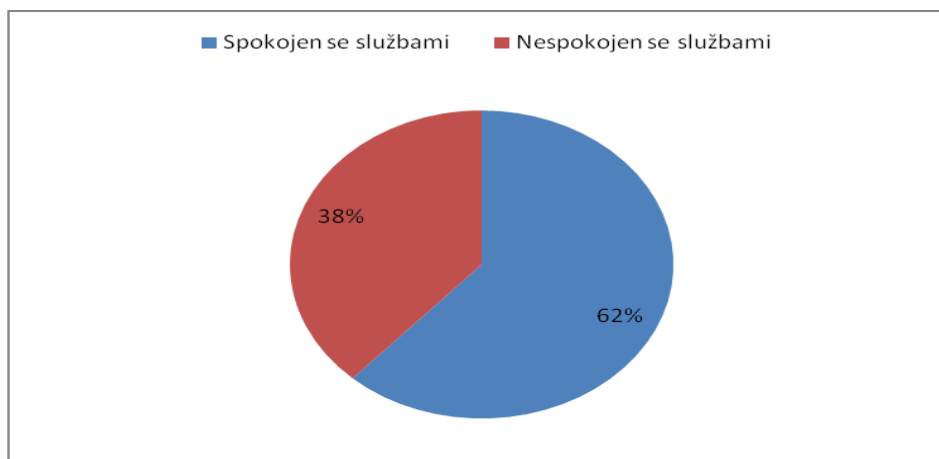
Obrázek 34 Faktory nespokojeností



Zdroj:Autor

Důležité pro dobrý chod IDS je také vyškolený personál a dobré chování vůči cestujícím. Tento faktor je samozřejmostí a cestující si ve většině případů nestěžovali. Existují i takoví zaměstnanci, kteří se vůči cestujícím nechovají moc vlídně a jsou například agresivní nebo neposkytují dostatek informací.

Obrázek 35 Spokojenost se službami



Zdroj: efektivita-ids.vyplnto.cz.

Ke konci dotazníků jsem se snažila zjistit vlastní názor respondentů na zavedení IDS, a zdali by uvítali i určité rozšíření do okolních krajů.

Z dotazníku bylo zjištěno, že většině cestujících nezáleží na tom, jestli by IDS zasahovalo do okolních krajů (50%). Skoro 40% respondentů by však rozšíření přivítalo, nejvíce do Zlínského a Olomouckého kraje.

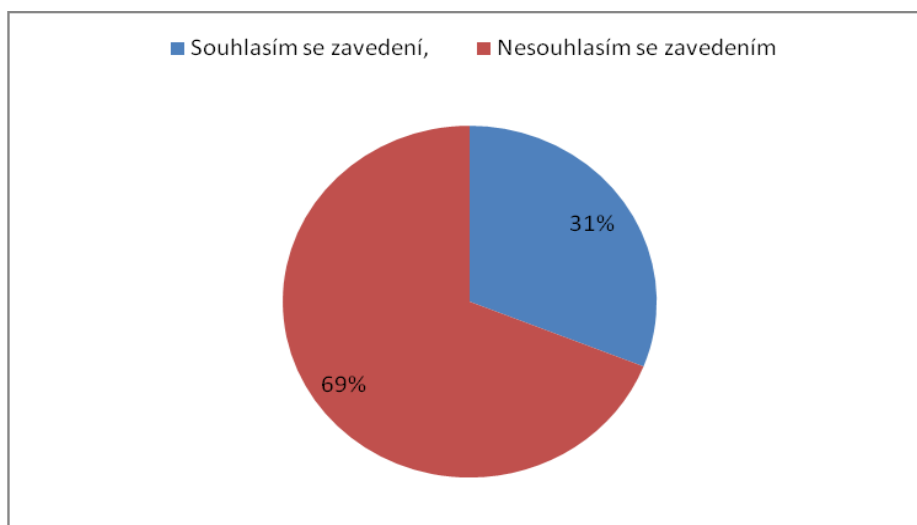
Obrázek 36 Rozšíření do okolních krajů



Zdroj: Autor

Z dotazníku vyplynulo, že zavedení IDS byl podle názoru cestujících dobrý krok (69,12%). Cestující si chválí zejména druhy jízdenek, návaznost spojů, platnost jedné jízdenky po celou dobu cestování a vznik nových spojů. Najdou se však i cestující, pro které je IDS nevhodné a chtěli by zpět dřívější systém dopravy. Stěžují si zejména na to, že jim zrušili dřívější spoje, které jim vyhovovaly. Jsou také lidé, pro které je IDS nepřehledné, a na krátké vzdálenosti jsou jízdenky nevýhodné.

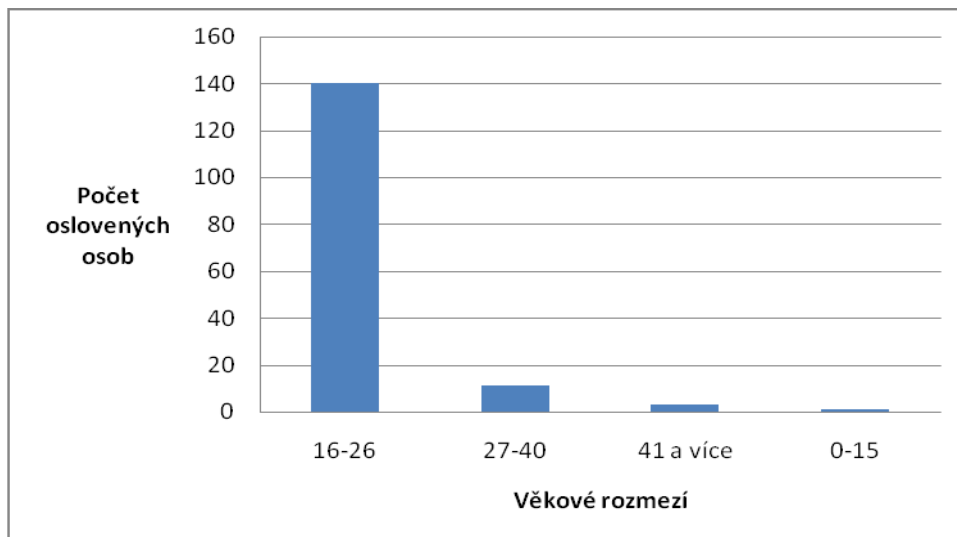
Obrázek 37 Vyjádření respondentů k zavedení IDS



Zdroj: Autor

Poslední částí dotazníku byla směřována na údaje charakterizující respondentů. V této části jsme se dotazovali na pohlaví, věk a zaměstnání. Nejvíce na dotazník odpovídali ženy (ženy 63,23%, muži 36,77%). Věkovou strukturu respondentů zjistíme z grafu číslo 36.

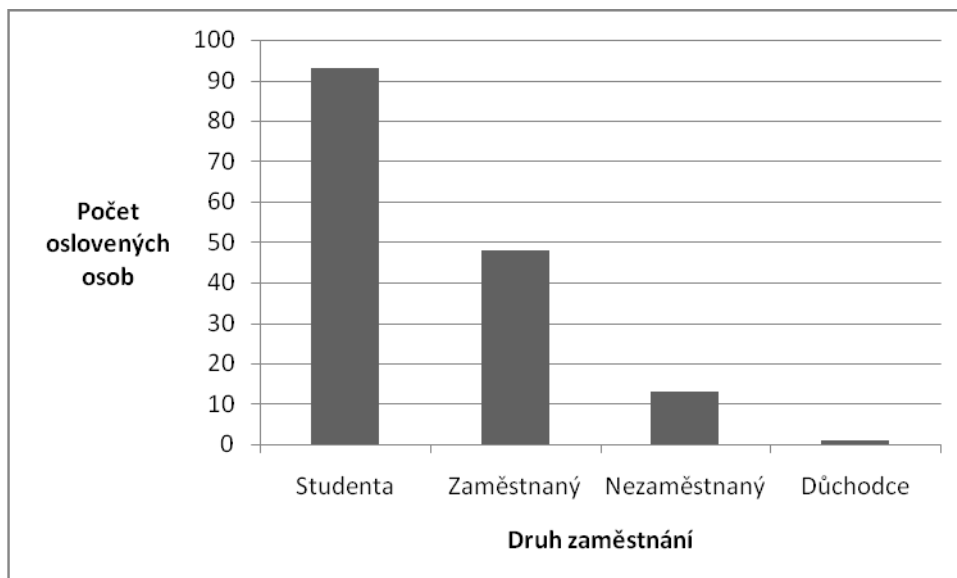
Obrázek 38 Věková struktura respondentů



Zdroj: Autor

Podle zaměstnání byla největší část respondentů studenti, poté následovali zaměstnaní, nezaměstnaní a důchodci.

Obrázek 39 Rozdělení respondentů dle zaměstnání



Zdroj: Autor

5. Návrhy ke zvýšení efektivity

Integrovaný dopravní systém je určen pro to, aby včasně, přesně a bez zbytečných prostoje dopravoval cestující z počáteční stanice do cílové. Z toho důvodu je návrh na zvýšení efektivity vytvořen z připomínek cestujících, které jsem získala pomocí dotazníku.

5.1 Úprava jízdného

V dotazníku lidé poukazují na to, že u IDS chybí tzv. dělnické jízdné tj. na pondělí až pátek. Nejkratší jízdné je na celý týden tj. 7 dní. Kdo nejezdí v sobotu a neděli tak na tom tratí, protože zaplatí zbytečně 2 dny navíc. Nebo si cestující musí kupovat jednotlivé denní jízdné každý den.

Dále si cestující stěžují, že před zavedením IDS bylo cestovné levnější. Pro cestující, kteří bydlí v obcích nebo městech, kde není zavedena městská hromadná doprava je jízdné nevýhodné, jelikož ho můžou využít pouze na cestě hromadnou dopravou. A také pro lidi, kteří jedou pouze na krátkou vzdálenost (maximálně 2 zóny) je jízdné také velmi nevýhodné z důvodu, že zaplatí o značnou část víc než při kilometrovém tarifu. Pro výhodnější jízdné by se měla rozšířit platnost jedné zóny na větší kilometrovou část. Další z možností je snížení ceny za jednu ujetou zónu. Tyto ekonomické změny a úpravy jsou možné pouze po důkladném ekonomickém rozboru stávající situace a možností dopravců.

Momentální rozložení zón je uvedeno v příloze číslo 2. Jedním z návrhů na rozšíření by bylo sloučení dvou zón do jedné.

Dále je uvedeno celé znění názorů dotazovaných, a to v příloze 4.

5.2 Rozšíření do ostatních krajů

Jednou z možností, které povede k zvýšení efektivity je propojení a návaznost Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje s okolními kraji. Ve výsledcích dotazníku bylo zjištěno, že 31 % dotazovaných (obrázek č. 36) by uvítalo toto rozšíření. Studenti i pracující dojíždí do okolních krajů a nemohou využít jízdenku IDS po celou dobu jízdy.

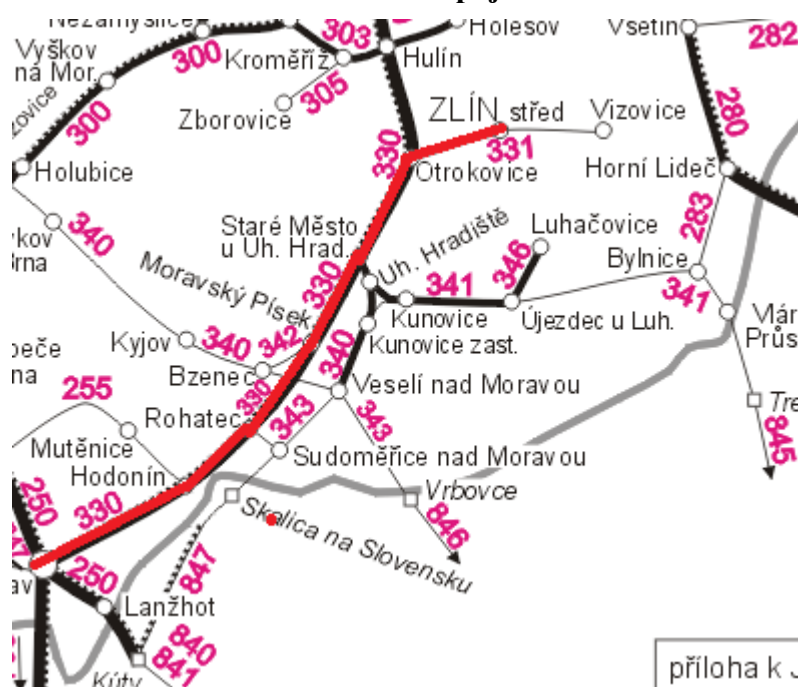
Například směrem na Olomoucký kraj platí jízdné pouze do města Moravský Písek. Dále cestující pokračuje na jízdné Českých drah nebo autobusového dopravce.

Byla by možná spolupráce s krajským úřadem Olomouckého kraje a propojit tak dvě IDS. Pro výhodnou spolupráci je již zaveden jeden aspekt a to je přímý vlakový spoj, z hlavního města Jihomoravského kraje Brna do centra Olomouckého kraje. Propojení by zde nebylo tolik složité, jelikož oba kraje využívají zónový tarif (informace o IDS Olomouckého kraje jsou k naleznutí v druhé Kapitole).

Směrem do Zlínského kraje je poslední zastávka v tarifní zóně IDS také Moravský Písek. V tomto případě by propojení bylo složitější, jelikož z Jihomoravského kraje nevede přímý spoj do Zlínského kraje.

Prvním krokem sjednocení by bylo zavedení přímého vlakového spojení z města Hodonín do města Zlín. Princip by byl stejný jako u vlakového spoje Brno- Olomouc (Vlak jede z hlavního nádraží Brno směrem na Břeclav. Zde se přepojí lokomotiva a vlak dále pokračuje na směr Olomouc). Musel by se také sjednotit tarif buď na zónový, který platí v Jihomoravském kraji nebo na pásmový, jehož platnost je v Zlínském kraji. Pro toto sjednocení by byla též nutná spolupráce společnosti KORDISK, s. r. o. a KOVED, s. r. o.

Obrázek 40 Návrh vlakového spoje Hodonín-Zlín



Zdroj: Autor

Dalším krajem, do kterého by IDS mohlo být rozšířeno, je kraj Vysočina. Zde však není zaveden žádný Integrovaný dopravní systém, se kterým by se IDS JM mohlo propojit. Určité linky z IDS JMK do tohoto kraje již zasahují, a proto jedním z mých návrhů je, že kraj Vysočina by se také zahrnul pod IDS JMK a používal by stejné přepravní a tarifní podmínky. Toto propojení však závisí na společné komunikaci Jihomoravského kraje a kraje Vysočina.

Propojení Jihomoravského kraje a kraje Vysočina, by bylo možno přímým vlakovým spojem z hlavního nádraží Brno směrem na Jihlavu. Tato trasa je momentálně zaintegrována po město Náměšť nad Oslavou, což je dobrým začátkem pro integraci celé trasy až do Jihlavy.

Obrázek 41 Návrh vlakového spoje Brno-Jihlava



Zdroj: Autor

5.3 Údržba vozidel

Pro cestující je důležitý pocit čistoty a pohodlí při cestování. Mnoho dotazovaných by uvítalo vylepšení celkového komfortu při cestování. Jejich názory jsou uvedeny v příloze 4. Hlavním problémem, na který si stěžují, jsou zastaralé vozy a stav interiéru. Některé dopravní prostředky mají i zašle technické vybavení a v zimních měsících netopí a naopak v letních dostatečně nefunguje odvětrávání. Například stáří vozů u vlakové dopravy je v průměru cca 40 - 45 let. Od toho se odvíjí jejich častá poruchovost a hlavně kultura cestování a vnitřní

interiér. Většina oprav spočívá pouze v opravě nátěrů vozů. Největší důvody proč nelze dopravní prostředky modernizovat je špatná ekonomická situace.

Pro zlepšení komfortu dopravy by vozidla měli být v čistém stavu a poškozené části vozidla (například potřhané sedačky) by se měli opravit nebo vyměnit za nové. Vozidla staršího data výroby by se postupem času měli vyměňovat za nové a modernější. Tato skutečnost by měla kontrolovat společnost KORDISK JMK, s. r. o. už při výběrovém řízení na dopravce, kteří budou jezdit linky IDS. V této oblasti musí Kordis velmi úzce spolupracovat s ČD a ministerstvem dopravy, protože většina jednotlivých vozů a lokomotiv jsou majetkem ČD a ty musí zajišťovat celkovou obnovu vozového parku.

5.4 Větší informovanost cestujících

Protože je IDS nově zavedený typ dopravy, 25 % dotazovaných odpovědělo, že mají problém pochopit jeho zavedení, přepravní a tarifní podmínky. Jelikož 75 % bylo s informovaností spokojeno, nejedná se o příliš velký problém, ale i tak bych navrhovala změnu a tomuto tématu se věnovala. Tato otázka byla kladena pouze dotazovaným, kteří uvedli, že již využívají veřejnou dopravu. Vylepšení informovanosti by tím pádem mohlo vést ke zvýšení počtu nových cestujících.

Informovanost cestujících byla pouze při zavedení IDS. Podrobné přepravní podmínky a mapa systému IDS byly při zahájení provozu vyvěšeny v každé stanici, kde byl IDS zaveden. V současné době, již není informovanost žádná, protože pracovníci IDS i jiných dopravců předpokládají, že této tematice již všichni rozumí.

Při zavádění IDS byl v oblasti dopravy do každé domácnosti doručen propagační materiál a mapa tratí IDS. Tento materiál zdůrazňoval výhody použití linek IDS. Prvotní podmínky přepravy a cena jízdného byly však už několikrát změněny a upraveny.

Základem pro cestujícího je vědět kolik zaplatí za cestu z výchozí stanice do místa určení. Pro lepší informovanost o počtu ujetých zón, bych zavedla na každé zastávce informační tabuli s počtem ujetých zón z počáteční do koncové stanice. Další důležitou informací pro cestujícího je také rozsah platnosti IDS. Každý z cestujících by měl mít možnost prohlédnout si mapu působnosti IDS, kterou bych navrhovala umístit také na informační tabule.

S touto problematikou také souvisí informovanost personálu dopravců, kteří jezdí linky IDS. Průvodčí, řidiči autobusů a prodejci ČD jízdenek by měli být schopni poradit a podat plnohodnotné informace cestujícímu. Mnohdy však ani pořádně neví, zda má cestující dobře označenou jízdenku.

Pro dobrou znalost IDS bych navrhovala, aby společnost KORDIS každého půl roku konala přeškolení pro personál, který přímo spolupracuje s cestujícími. Po tomto školení by každý měl být schopný informovat cestujícího o všech nabídkách a možnostech IDS.

5.5 Větší četnost a návaznost spojů

Jednou z častých připomínek v průzkumu byla k četnosti a návaznosti spojů. Spoustu respondentů (46,32 %) si stěžovalo na to, že po zavedení IDS zrušili spoje, které dříve jezdili bez jakéhokoliv problému. Byli také připomínky k tomu, že spoj, který dříve jezdil hodinu, tak momentálně jede skoro dvakrát déle, jelikož byl rozšířen počet zastávek, na kterých zastavuje. Dalším z problému je, že autobusové spoje z některých měst nenavazují na vlakové spoje. Například autobus dojede do města a vlak minutu na to odjíždí a cestující musí hodinu čekat na další spoj.

Pro zlepšení této vady by se koordinátoři dopravy měli poptat lidí (například formou dotazníku) jak by jim vyhovovali návaznosti spojů v jejich regionu. Toto opatření, již jednou zavedeno bylo, ale pouze na začátku zavedení Integrované dopravy ve městě. Velmi časté byly také připomínky lidí, že pokud někde na trati došlo k souběhu spojů ČD a IDS, byly zrušeny nebo přesunuty již zaběhlé spoje ČD, které navazovaly na spoje ostatních dopravců, aby byly upřednostněny spoje IDS.

Pro spokojenost cestujících, by návaznost spojů IDS do budoucna měla navazovat na mezinárodní vlaky značené EC a SC. Mělo by být projednáno toto sladění mezi provozovateli dopravy.

Závěr

Integrovaný dopravní systém v Jihomoravském kraji byl vytvořen proto, aby při daných ekonomických podmínkách uspokojil, co nejlépe přepravní požadavky obyvatel daného kraje.

Proto, aby cestující byli co nejvíce spokojeni s dopravou, kterou využívají, by měl koordinátor IDS také brát v úvahu jejich názory a připomínky. Proto hlavní částí mé bakalářské práce byl dotazník na toto téma. Snažila jsem se zaměřit na požadavky obyčejných lidí, kteří každý den využívají veřejnou dopravu k jakémukoliv účelu. Poté jsem se snažila tento dotazník analyzovat a navrhnout opatření proto, aby cestování hromadnou dopravou bylo pohodlnější, ekonomičtější a bylo intenzivněji využíváno.

Opatření, která jsem navrhovala v poslední kapitole mé bakalářské práce, vyplývala nejvíce z písemných připomínek respondentů. Tyto odpovědi nešly přímo zaznamenat do grafu, a proto jsem některé připomínky a názory zaznamenala přímo do mé bakalářské práce, nebo jsem je zveřejnila v příloze č. 4.

Z odpovědí v dotazníku mě nejvíce zaujali nespokojené názory na chování personálu (řidiči autobusů, průvodčí, infocentra,...). Dost často byla zmiňována agresivita řidičů a neschopnost informovat o možnostech jízdného. Podle mého názoru by člověk, který pracuje v tomto odvětví měl umět komunikovat s lidmi.

Po celkovém zhlédnutí odpovědí a připomínek jsem navrhla pět opatření, které by měli vést k zlepšení kvality IDS. Mezi tyto opatření jsem zařadila úpravu jízdného, které by chtělo regulovat rozšíření do ostatních krajů, vylepšení údržby vozidel, které jsou ve špatném technickém stavu, větší informovanost, která často ulehčí cestujícím problémy s cestováním pomocí IDS, větší četnost a návaznost spojů. Podle získaných informací v současné době je IDS efektivní a po postupném zavedení těchto opatření by se dalo předpokládat, že efektivita IDS ještě vzroste.

Použitá literatura

- [1] *Brněnská přehrada* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Brněnská přehrada. Dostupné z WWW: <http://www.brnenskaprehrada.cz/p_hist.html>.
- [2] *123ABC.cz* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Historie dopravy v ČR. Dostupné z WWW:<<http://www.123abc.cz/referaty-sloh/historie-dopravy-v-ceske-republice.php>>.
- [3] KOZEL,Roman. *Moderní marketingový výzkum*. Praha:Grada Publishing,a.s.,2006. ISBN 80-247-0966-X
- [4] *Enviwiki* [online]. aktualizováno 10.3.2011 [cit. 2011-05-28]. Druhy dopravy. Dostupné z WWW: <http://www.enviwiki.cz/wiki/Druhy_dopravy>.
- [5] *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Převážní a tarifní podmínky. Dostupné z WWW: <<http://www.kordis.cz/tarif.aspx>>.
- [6] *Ids.zastavka.net* [online]. aktualizováno 15.12.2010 [cit. 2011-04-22]. Co je IDS, Dostupné z WWW: <http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/ids_uvod.phtml>.
- [7] *Bors Břeclav* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Smluvní a tarifní podmínky. Dostupné z WWW: <http://www.bors.cz/cz/od_podminky.php>.
- [8] *České dráhy* [online]. aktualizováno 2009 [cit. 2011-05-28]. Vnitrostátní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/default.htm>>.
- [9] *Vyplň to* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Dotazník. Dostupné z WWW: <<http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/efektivita-ids/#citace>>.
- [10] *BusinnesInfo* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. Metody sběru informací. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/management-msp/marketing-rizeni-msp-sber-informaci/1001663/45241/>>.
- [11] *Pernerscontacts* [online]. aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-28]. IDS v ČR-srovnání a zvláštnosti. Dostupné z WWW: <http://pernerscontacts.upce.cz/12_2008/drdla1.pdf>.
- [12] KOTLER,Philip. *Moderní marketing*.Praha:Grada Publishing, a.s., 2005. ISBN 978-80-247-1545-2

Seznam tabulek

TABULKA 1	POROVNÁNÍ PŘEPRAVNÍCH A TARIFNÍCH PODMÍNEK IDS, ČD A ČSAD	42
-----------	---	----

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1	RYCHLOSTNÍ SILNICE	14
OBRÁZEK 2	ŽELEZNIČNÍ KORIDORY	15
OBRÁZEK 3	BRNĚNSKÁ PŘEHRADA.....	16
OBRÁZEK 4	BAŤŮV KANÁL	17
OBRÁZEK 5	ŘEKA DYJE	17
OBRÁZEK 6	TARIFNÍ PÁSMA PID	20
OBRÁZEK 7	MAPA VYDIS	21
OBRÁZEK 8	MAPA TARIFNÍCH ZÓN IREDO.....	22
OBRÁZEK 9	IDS PARDUBICKÉHO KRAJE.....	22
OBRÁZEK 10	TARIFNÍ MAPOVÉ SCHÉMA.....	23
OBRÁZEK 11	PLÁN SÍTĚ	24
OBRÁZEK 12	PLÁN LINEK V PLZNI	25
OBRÁZEK 13	PLÁN INTEGRACE.....	26
OBRÁZEK 14	SÍŤ MHD ZLÍN-OTROKOVICE	26
OBRÁZEK 15	IDS OLOMOUC	27
OBRÁZEK 16	KODIS	28
OBRÁZEK 17	JEDNORÁZOVÁ JÍZDENKA	33
OBRÁZEK 18	UNIVERZÁLNÍ JÍZDENKA.....	34
OBRÁZEK 19	POROVNÁNÍ CENY JEDNORÁZOVÉ A UNIVERZÁLNÍ JÍZDENKY	35
OBRÁZEK 20	POROVNÁNÍ CENY ZPÁTEČNÍ A OBYČEJNÉ JÍZDENKY	38
OBRÁZEK 21	JÍZDENKA ČD	39
OBRÁZEK 22	POROVNÁNÍ OBYČEJNÉHO JÍZDNÉHO	41
OBRÁZEK 23	REGION POBYTU.....	46
OBRÁZEK 24	VYUŽITELNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY	47
OBRÁZEK 25	VYUŽÍVANÝ DRUH DOPRAVY	47
OBRÁZEK 26	INTENZITA VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVY	48
OBRÁZEK 27	DŮVOD CESTOVÁNÍ.....	48
OBRÁZEK 28	DOPRAVY V JIHMORAVSKÉM KRAJI	49
OBRÁZEK 29	VYUŽITELNOST IDS JÍZDNÉHO	50
OBRÁZEK 30	SPOKOJENOST S ČETNOSTÍ SPOJŮ	50
OBRÁZEK 31	POŽADAVKY NA ROZŠÍŘENÍ	51
OBRÁZEK 32	SPOKOJENOST S NÁVAZNOSTÍ SPOJŮ.....	51
OBRÁZEK 33	INFORMOVANOST CESTUJÍCÍCH	52
OBRÁZEK 34	-FAKTORY NESPOKOJENOSTÍ.....	53
OBRÁZEK 35	SPOKOJENOST SE SLUŽBAMI	53
OBRÁZEK 36	ROZŠÍŘENÍ DO OKOLNÍCH KRAJŮ.....	54
OBRÁZEK 37	VYJÁDŘENÍ RESPONDENTŮ K ZAVEDENÍ IDS	54

OBRÁZEK 38 VĚKOVÁ STRUKTURA RESPONDENTŮ	55
OBRÁZEK 39 ROZDĚLENÍ RESPONDENTŮ DLE ZAMĚSTNÁNÍ	55
OBRÁZEK 40 NÁVRH VLAKOVÉHO SPOJE HODONÍN-ZLÍN	57
OBRÁZEK 41 NÁVRH VLAKOVÉHO SPOJE BRNO-JIHLAVA	58

Seznam zkratek

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá autobusová doprava
EC	EuroCity
IC	InterCity
IDS	Integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
VSDS	Velitelství silnic a dálnic

Seznam příloh

Příloha č. 1- ukázka dotazník

Příloha č. 2- plán regionálních linek

Příloha č. 3- ukázka ceníku jízdného

Příloha č.4-vybrané názory z dotazníku

Příloha č. 1

Dobrý den, chtěla bych Vás poprosit o vyplnění mého dotazníku. Jsem studentkou Univerzity Pardubice, v oboru Dopravní management, marketing a logistika. Dotazník slouží pro výzkumnou část mé bakalářské práce na téma Efektivita využívání IDS v Jihomoravském kraji. Cílem dotazníku je zjistit v jak velké míře lidé využívají IDS a zdali jsou spokojeni s poskytovanými službami.

Dotazník

1. Ve kterém okrese bydlíte?.....

2. Používáte veřejnou dopravu?

- Ano
- Ne (Pokračujte otázkou č. 17)

3. Jaký druh dopravy využíváte?

- Vlák
- Autobus
- MHD

4. Jak často dopravu využíváte?

- Denně
- Týdně
- Měsíčně
- Jiná odpověď.....

5. Jaký je účel vašeho cestování?

- Jízda do školy
- Jízda do práce
- Jiná odpověď.....

6. Jaká je vaše průměrná délka cestování?

- Do 30 minut
- 30 minut-Hodina
- Víc jak hodina

7. Využíváte dopravu pouze v Jihomoravském kraji?

- Ano
- Ne

8. Využíváte jízdenky IDS?

- Ano
- Ne
- Zřídka

9. Vyhovuje vám četnost spojů?

- Ano (Neodpovídejte na otázku č. 10)
- Ne

10. Na kterém druhu dopravy byste uvítali rozšíření spojů?

- Železniční
- Autobusová
- MHD

11. Jste spokojeni s návazností spojů?

- Ano
- Ne
- Nezáleží mi na tom

12. Máte dostatek informací o IDS, které potřebujete pro pohodlné cestování?

- Ano, informace jsou postačující
- Ne, informace, které mám, pro mne nejsou dostatečné
- Nemám žádné informace

13. Je podle Vás výška jízdného přiměřená poskytované službě (komfort, čistota, spolehlivost,....)

- Ano
- Ne. Proč?.....

14. Uvítali byste rozšíření platnosti jízdenky IDS na okolní kraje?

- Ano. Do kterého?.....
- Ne
- Nezáleží mi na tom

15. Jste spokojeni s chováním personálu (řidiči autobusu, průvodčí, infocentra,...)

- Ano
- Ne. Proč?.....

16. Myslíte si, že zavedení IDS byl dobrý krok?

- Ano. Proč?.....
- Ne. Proč?.....

17. Jaké je Vaše pohlaví?

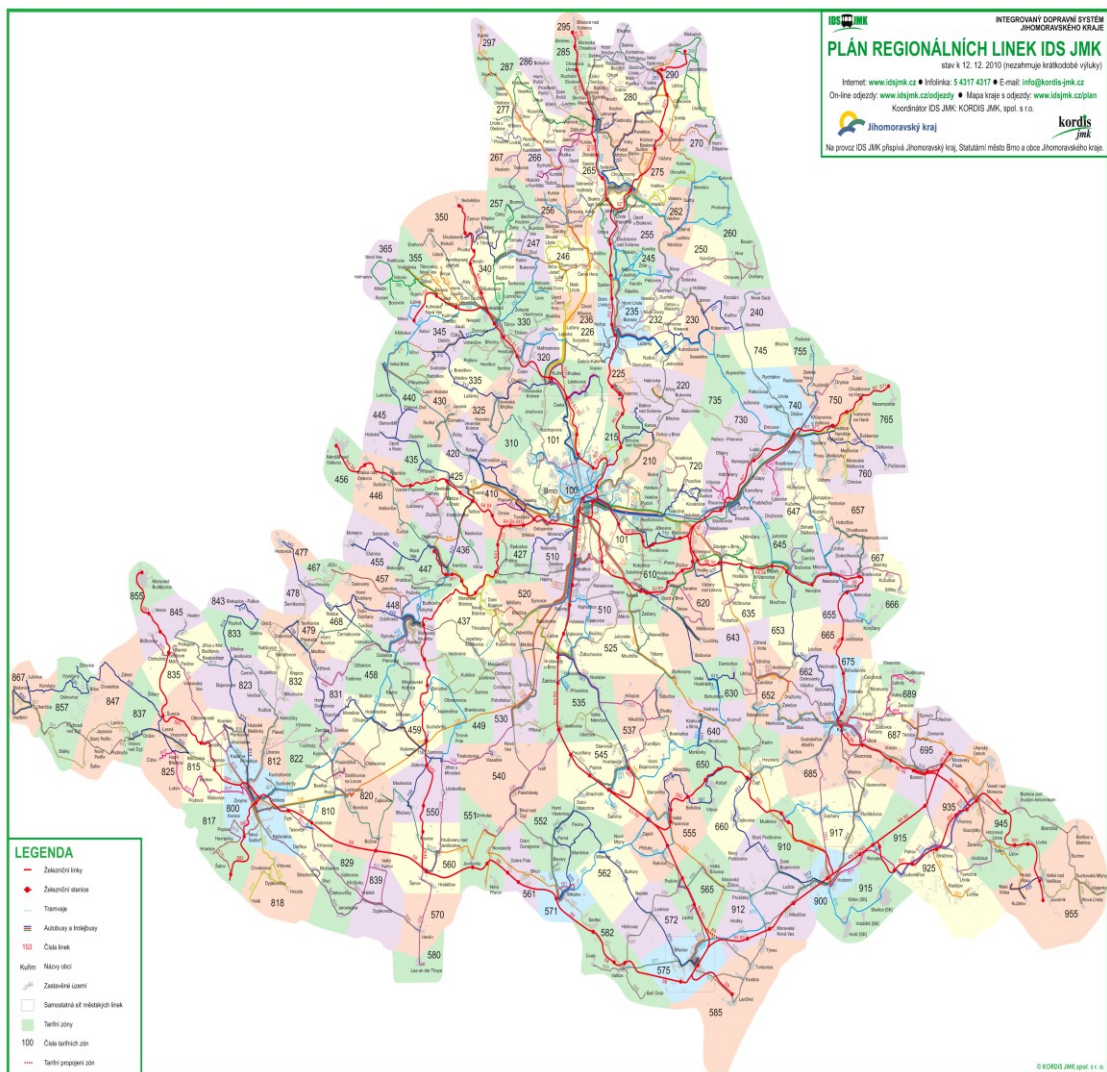
- Žena
- Muž

18. Jaký je váš věk

- 0-15
- 16-26
- 27-40
- 41 a více

19. Momentálně jste?

- Student
- Zaměstnaný
- Nezaměstnaný
- Důchodce



Nespokojené názory na poskytované služby (komfort, čistota, spolehlivost, cena)

- Autobusy mají často zpoždění nebo přijíždí dřív. Jsou buď přeplněné, nebo poloprázdné.
- Častá zpoždění, zastaralé soupravy, špína.
- Časté zpoždění, přetopené autobusy, špatná návaznost spojů.
- Jízdenky jsou moc drahé a prostředí je neodpovídající, nemluvě o četnosti zpoždění a komplikaci dopravy.
- Jízdné je vysoké a vadí mi, že si nemohu koupit studentskou jízdenku domů, jenom měsíční, což mi přijde dost divné a i nezákonné. Nevyplatí se mi kupovat si měsíční jízdné, když autobus použiju tak dvakrát do týdne a někdy ani to ne.
- Malé autobusy, málo míst k sezení. Místa k sezení jsou špinavé.
- Myslím si že, IDS je dost předražené.
- Např. u autobusů mezi Brnem a Hodonínem problém nemám, ale vlaky kolikrát vypadají, že se po cestě rozpadnou, v zimě je přetopeno nebo se naopak netopí vůbec, když prší, kape na vás voda. atd. a o záchodech radši ani nemluví.
- Někteří řidiči zřejmě neznají plynulou jízdu, dále bývá časté zpoždění.
- Není tam tak čisto jak bych si představovala, ani takový komfort to není za tu cenu.
- Nespokojenost hlavně ve vlacích, kvůli čistotě a často nedostatku místa. V autobuse je to pak nedostatek místa, např. sedačky stlačené blízko k sobě.
- No protože čisto v tom autobusu není, komfort už vůbec ne a spolehlivost to taky ne protože jednou jsem jela autobusem ráno do práce a chytli nás policajti a dali mu dýchnut tak nadýchal 2 promile alkoholu no tak nás mohli všechny zabit!
- Pokud využívám studentskou slevu, pak se dají některé nedostatky zejména ČD přehlédnout. Pokud bych ale měla platit plnou cenu, tak rozhodně není přiměřená kvalitě služeb. O spolehlivosti našich vlaků se myslím ani nemusím zmiňovat. Pohodlné to také zrovna není. Když prší, tak to mnohdy teče i dovnitř do vlaku, velice nepříjemné. Topení, které je ve vlacích není nic moc, někdy to netopí vůbec, jindy to zas nechce přestat topit. Toalety rozhodně

nedoporučuji navštěvovat. Teda taková aspoň moje zkušenost s těmi "klasickými" rychlíky a osobáky, nepíší tu o vlacích IC a EC a podobných, těmi necestuji.

- Protože za jízdu v přeplněném autobusu o vzdálenosti ani ne 4km se platí 18Kč.
- Průměrné jízdné IDS je na stejné trati vyšší od tarifů ČD.
- Především je to čistota vlaků a celková spolehlivost na integrovanou dopravu je velmi špatná. Většinou máte pouze pár minut na přestup a přitom je to z vlakového nádraží na autobusové minimálně 5 minut rychlou chůzí. Jelikož české dráhy fungují tak jak fungují je zázrak, pokud vůbec jednou na čas. A pokud váš autobus navazuje na daný vlak, měl by na něj alespoň těch 5 minut počkat! Bohužel tomu tak ve většině případů není a proto nechápu proč si říkají integrovaná doprava, když tohle přece vůbec neintegruje! A čekat na další, který jede po hodině, je opravdu výborné.
- S porovnáním z jiných okresu popřípadě krajů mimo JMK jsou nesrovnatelné vyšší. Ná vaznost a spolehlivost neodpovídá. Zrušení některých linek na trasách.
- Soupravy vlaků, kterými je vedena doprava po IDS nebo spíše po é republice jsou někdy i 40-45 let staré kde je potom komfort, a co třeba hlučnost, nebo větrání v parném létě hodina v kupé a jste propoceny jak za 2 hodiny v posilovně.
- Spolehlivost je asi to nejhorší, myslel sem že je nastavena nějaká pravidelná doba čekání na nějaký spoj, ale pokud přijedu vlakem o 5 minut později, většinou je bus v pryč
- Špinavé prostředí vlaků, ve vlaku bývá v zimě přetopeno, velmi často mívají zpoždění
- Ve srovnání s jinými státy je úroveň cestování nízká hlavně, co se týče přesnosti odjezdů a někdy i čistoty.
- Vlaky mají zpoždění, nejezdí tak často, kolikrát si ani nesednu, vzduch je tam příšerný - buď velké horko, nebo velká zima, čistota nádraží je příšerná.
- Za jízdu v pojízdných popelnících by se měly peníze dostávat a ne je dávat.