

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Propojení IDS IREDO s okolními IDS

Kateřina Miklová

Bakalářská práce  
2020

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2019/2020

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

Jméno a příjmení: **Kateřina Miklová**  
Osobní číslo: **D17061**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Propojení IDS IREDO s okolními IDS**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Zásady pro vypracování

Úvod

1. Integrované dopravní systémy
2. Analýza stavu IDS v rámci České republiky se zaměřením na IDS IREDO a jeho okolí
3. Návrh propojení IDS IREDO s okolními IDS

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2019**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. července 2020**

L.S.

---

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

---

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

V Pardubicích dne 10. července 2020

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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

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

V Pardubicích dne 29.7.2020

Kateřina Miklová

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Kateřině Pojkarové Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování bakalářské práce. Mé poděkování patří také Ing. Petru Hájkovi a Bc. Milanu Slezákovi za odborné rady týkající se dané problematiky.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zaměřuje na propojení integrovaného dopravního systému IREDO s okolními integrovanými dopravními systémy. V první části práce je uvedena obecná charakteristika integrovaných dopravních systémů. V druhé části práce je podrobněji analyzován integrovaný dopravní systém IREDO a také systémy, které se nacházejí v blízkosti IDS IREDO. Ve třetí části je vytvořen návrh na propojení IDS IREDO s okolními IDS tak, aby cestující, využívající tarif IDS IREDO, mohli využívat jeden jízdní doklad na území jiných integrovaných dopravních systémů.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

integrovaný dopravní systém, tarif, IREDO, veřejná hromadná doprava, jízdní doklad, doprava, přeprava

## **TITLE**

Connection of IREDO IDS with Surrounding IDS

## **ANNOTATION**

The Bachelor thesis focuses on the interconnection of the integrated transport system IREDO with the surrounding integrated transport systems. The first part of the thesis presents the general characteristics of integrated transport systems. The second part of the work analyzes in more detail the integrated transport system IREDO and also the systems that are located near IDS IREDO. In the third part, a proposal is made to connect IDS IREDO with the surrounding IDS so that passengers using the IDS IREDO tariff can use one ticket in the territory of other integrated transport systems.

## **KEYWORDS**

integrated transportation system, tariff, IREDO, public transport, ticket, transport, transportation

# OBSAH

ÚVOD.....	9
1    INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY.....	10
1.1    Charakteristika IDS .....	10
1.2    Vývoj IDS .....	11
1.2.1    Historie IDS.....	11
1.2.2    IDS v současnosti .....	11
1.3    Technická základna IDS .....	12
1.3.1    Infrastruktura .....	12
1.3.2    Dopravní prostředky .....	13
1.3.3    Odbavovací systémy .....	13
1.4    Subsystemy IDS .....	14
1.5    Důvody vytváření IDS .....	15
1.6    Organizátor dopravní obslužnosti (DO).....	15
1.7    Principy IDS.....	16
1.7.1    Přepravní principy .....	16
1.7.2    Dopravní principy.....	16
1.7.3    Ekonomické principy.....	17
1.8    Integrace v IDS.....	17
1.8.1    Tarifní integrace .....	17
1.8.2    Dopravní integrace.....	18
1.9    Přínosy IDS .....	18
1.9.1    Přínosy pro cestující.....	18
1.9.2    Přínosy pro objednatele dopravy .....	19
1.9.3    Přínosy pro dopravní úřady .....	19
1.9.4    Přínosy pro dopravce .....	19
1.9.5    Přínosy pro organizátora dopravy.....	19
1.10    Tarify IDS .....	20
1.10.1    Zónový tarif.....	20
1.10.2    Časový tarif .....	21
1.10.3    Pásmový tarif.....	21
1.10.4    Kilometrický tarif .....	21
1.10.5    Zónově – relační tarif.....	22

2	ANALÝZA STAVU IDS V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY SE ZAMĚŘENÍM NA IDS IREDO A JEHO OKOLÍ .....	23
2.1	Integrovaná regionální doprava (IREDO).....	23
2.1.1	Tarif IREDO.....	26
2.2	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL) .....	27
2.2.1	Tarif IDOL .....	28
2.3	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK).....	29
2.3.1	Tarif IDSOK.....	31
2.4	Středočeská integrovaná doprava (SID) a Pražská integrovaná doprava (PID) .....	31
2.4.1	Tarif SID .....	33
2.4.2	Tarif PID .....	33
2.5	Integrovaný dopravní systém kraje Vysočina (VDV).....	34
2.5.1	Tarif VDV .....	35
2.6	Porovnání jízdného v jednotlivých IDS.....	35
2.7	Charakteristika elektronického jízdného v rámci jednotlivých IDS.....	38
2.8	Integrované úseky IDS IREDO přes hranici krajů .....	39
2.9	Tvorba ceny jízdního dokladu v IDS IREDO .....	40
2.10	Výsledky dotazníkové šetření .....	41
2.11	Shrnutí dotazníkového šetření .....	44
3	NÁVRH PROPOJENÍ IDS IREDO S OKOLNÍMI IDS.....	46
3.1	Oblast Kolínska .....	46
3.2	Oblast Staré Paky .....	48
3.3	Oblast Jilemnice .....	50
3.4	Integrace s Olomouckým krajem.....	52
3.5	Shrnutí návrhu propojení IDS IREDO s okolními IDS .....	55
	ZÁVĚR.....	57
	POUŽITÁ LITERATURA.....	58
	SEZNAM TABULEK.....	62
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	63
	SEZNAM ZKRATEK.....	64
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65



# ÚVOD

Přemísťování osob mezi určitými místy je v dnešní době již na denním pořádku. Účastníci přepravního procesu využívají ke svým cestám různé dopravní módy, které jsou pro tyto účastníky nejvhodnější vzhledem k jejich potřebám. V důsledku stále narůstající individuální dopravy, která vede k problémům znečištění životního prostředí, vzniku dopravních nehod či kongescím, se klade důraz na zlepšování kvality veřejné hromadné dopravy. Zvyšování kvality veřejné dopravy může probíhat formou zavádění integrovaných dopravních systémů, které přinášejí účastníkům přemísťovacího procesu značné výhody.

V první části práce bude věnována pozornost obecné charakteristice integrovaných dopravních systémů, jejich historii v České republice i v zahraničí a současnému stavu IDS v České republice. V teoretické části práce dále bude uvedena problematika technické základny IDS a tarifní soustava. Práce se bude zabývat i přínosy, které integrované dopravní systémy přináší svým účastníkům.

V analytické části práce bude podrobněji rozebrán integrovaný dopravní systém IREDO, který působí především na území Královéhradeckého a Pardubického kraje. Z důvodu rozšiřování integrovaného dopravního systému IREDO do sousedních krajů bude v práci popsána i současná situace okolních systémů, kterými jsou IDS Libereckého, Středočeského a Olomouckého kraje. Tyto tři sousední kraje budou předmětem návrhu na prohloubení integrace IDS IREDO.

V závěru práce bude uveden návrh na prohloubení integrace IDS IREDO do sousedních krajů. Ve spolupráci s dispečinkem IREDO a také na základě dotazníkového šetření bude vybráno několik hraničních oblastí mezi tarifním systémem IREDO a tarifním systémem sousedních krajů (Liberecký, Středočeský, Olomoucký). Některé hraniční oblasti tarifního systému IREDO jsou již integrované se systémem jiných krajů. Jedná se především o integraci s Libereckým krajem. Cílem práce je tedy návrh na prohloubení integrace IDS IREDO do IDS okolních krajů tak, aby cestující, využívající tarif IDS IREDO, mohli využívat tento tarif i za hranicemi Královéhradeckého a Pardubického kraje.

# 1 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Tato kapitola se bude věnovat obecné charakteristice integrovaných dopravních systémů a vývoji na území České republiky i v zahraničí. Rovněž se bude zaměřovat na vymezení principů integrovaných dopravních systémů. Nedílnou součástí této kapitoly bude úloha organizátora IDS, přínosy IDS pro jeho účastníky a tarifní soustava.

## 1.1 Charakteristika IDS

Drdla (2018, s. 163) uvádí, že „*integrovaný dopravní systém je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné dopravy provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obslužnosti zájmového území z hlediska ekonomických i mikroekonomických potřeb osob a institucí systému dotčených.*“

Podle Kleprlíka (2011) je integrovaným dopravním systémem myšleno zajištění dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v dopravě silniční nebo dopravci v silniční dopravě spolu s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem, který provozuje více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy na základně jednotných smluvních přepravních a tarifních podmínek. Kovalčíková a Štandera (2011) tvrdí, že se jedná o dopravu, která je uskutečňována více dopravci nebo jedním dopravcem, který provozuje více druhů dopravy. Aby se jednalo o integrovanou dopravu, musí být doprava zajištěna jednou přepravní smlouvou a stejnými smluvními a tarifními podmínkami.

Mojžíš et al (2003) definuje veřejnou hromadnou dopravu v rámci IDS jako činnost, která je spojená s cílevědomým hromadným přemísťováním osob v prostoru a čase použitím vhodných dopravních prostředků a technologií.

IDS převádí starou představu veřejné hromadné dopravy na nové pojetí VHD tím, že integruje nabídky linkových autobusů, městské hromadné dopravy a železnice. Tyto druhy dopravy byly dříve nastaveny na individuální dopravní a přepravní činnost. Naopak IDS je založen na tom, že jednotlivé druhy veřejné dopravy, dopravci a objednatelé spolu kooperují a vyvíjí propojený, dopravně-organizační systém, ze kterého mají užitek všichni objednatelé i dopravci, tvrdí Drdla (2018).

Kvalita poskytované služby je důležitou součástí, kterou nelze v rámci IDS opomenout. Cestující vidí celý systém jako stejnorodou službu. Stejnorodou službu lze definovat jako

službu, která vykazuje stejné prvky kvality. Systém je ovšem složen z různých dopravců, a proto je různorodý, uvádí Mojžíš, Graja a Vančura (2008).

## **1.2 Vývoj IDS**

Tato část bakalářské práce bude zaměřena na historii IDS, která podle Zeleného et al (2017) začala v 70. letech 20. století v Německu. Další část se bude věnovat současnému stavu IDS v České republice.

### **1.2.1 Historie IDS**

Chmela (2016) tvrdí, že Integrované dopravní systémy nemají dlouhou historii. Vznikly v západní Evropě, konkrétně v Německu. První IDS se vyvíjel v Hamburku v roce 1965, jako reakce na rapidní úbytek cestujících z důvodu nárustu automobilové dopravy. Systémy se postupně rozvíjely do dalších německých měst, jako je Mnichov, Stuttgart, Drážďany atd. Kromě Německa, kde dnes integrované dopravní systémy pokrývají 2/3 rozlohy země, se IDS rozvíjel i v jiných zemích, jako je Rakousko, Švýcarsko nebo Francie.

Podle Chmely (2016) je s prvním IDS v České republice spjat vznik Dopravního podniku města Gottwaldova, v souvislosti s tarifem v regionálních vlacích a autobusech v rámci Gottwaldova a Otrokovic. Další IDS byl představen na území Prahy a Středočeského kraje jako systém Pražské integrované dopravy (PID) a hned po něm následoval Ostravský dopravní integrovaný systém (dnes známý jako integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje). Jeho vznik se připisuje roku 1997. Za nejmladší IDS v ČR se považuje Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (IDS JK), který zde funguje od roku 2017. Nově došlo 1.3. 2020 k realizaci integrovaného dopravního systému, konkrétně systém veřejné dopravy Vysočina. Tento systém je zatím ve svých počátcích a postupem času se bude rozšiřovat.

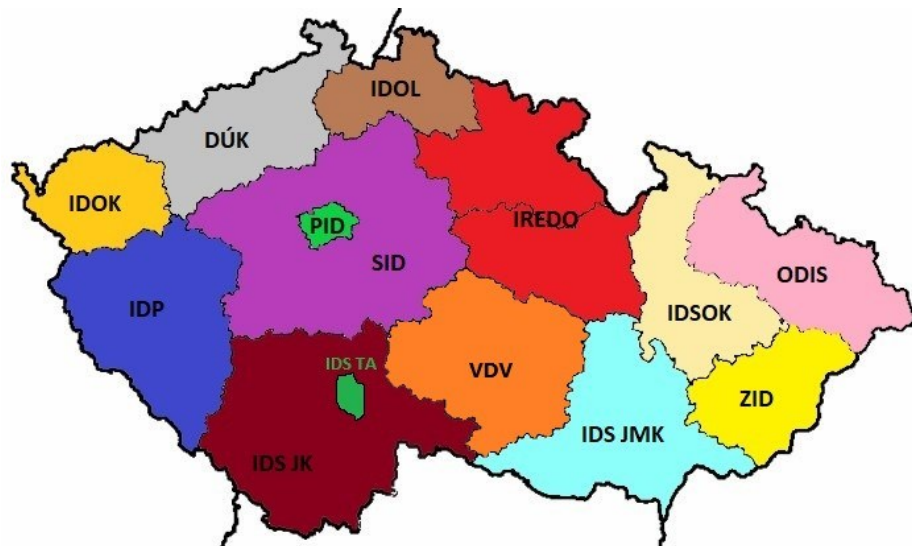
### **1.2.2 IDS v současnosti**

V současnosti se v České republice nachází 15 integrovaných dopravních systémů:

- Doprava Ústeckého kraje (DÚK)
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje (IREDO)
- Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (IDS JK)
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)
- Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)
- Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

- Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS)
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
- Integrovaný dopravní systém Táborska (IDS TA)
- Pražská integrovaná doprava (PID)
- Středočeská integrovaná doprava (SID)
- Veřejná doprava Vysočiny (VDV)
- Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)
- Zlínská integrovaná doprava (ZID)

Obrázek č. 1 znázorňuje pokrytí České republiky integrovanými dopravními systémy. Z obrázku č. 1 je patrné, že každý kraj má v dnešní době již zavedený IDS.



**Obrázek 1** Schéma integrovaných dopravních systému v ČR (autorka)

### 1.3 Technická základna IDS

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádějí, že struktura IDS je vytvořena prvky IDS, vlastnostmi prvků a spojením těchto prvků. Prvky IDS se rozumí např. místo, kde se shromažďují cestující, nástup do dopravních prostředků, výstup z dopravních prostředků aj.

#### 1.3.1 Infrastruktura

Dopravní infrastruktura je podle Mojžíše et al (2003) chápána jako souhrn dopravních sítí, které jsou vybaveny stavbami a zařízeními, které se na síti vyskytují. Dopravní infrastruktura je tedy souhrn dopravních cest a jejich zařízení. Kvalita dopravní sítě se posuzuje

z pohledu přepravních a technických parametrů, uvádí Mojžíš, Graja a Vančura (2008). Kvalita dopravní sítě je jeden z faktorů, který významně ovlivňuje celkovou kvalitu (atraktivitu) IDS. Parametry dopravy se mohou měnit pomocí různých opatření, které působí na změnu dopravní propustnosti. Jedná se např. o opatření vhodnějších parametrů pozemní komunikace, minimalizaci úrovnových křížení s drážní dopravou nebo změnu zabezpečovacího zařízení.

### **1.3.2 Dopravní prostředky**

Podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) se v rámci IDS vyskytuje několik druhů dopravních prostředků, jako jsou osobní automobily (vozidla taxi služby), autobusy (autobusy městské hromadné dopravy a autobusy meziměstské dopravy), trolejbusy (MHD), tramvaje (MHD), metro, železniční vozidla a plavidla. Požadavky na vlastnosti vozidel se charakterizují ve dvou rovinách, kterými je kompatibilita vozidel a chování systému.

Při kompatibilitě vozidel se řeší slučitelnost rozměrů vozidel s prvky trakčních zařízení, jízdní dráhou a okolím vozidla, s cílem zajistit v každém okamžiku splnění přepravních úloh a náležitou funkčnost vozidla za předem stanovených podmínek.

V chování systému spočívá způsob reakce na určité případy, které jsou dané jeho vnitřními a vnějšími podmínkami. Chování systému souvisí se spolehlivostí vozidel, jízdními vlastnostmi vozidel, spotřebou pohonných hmot, ovlivňováním životního prostředí, přepravou osob aj.

### **1.3.3 Odbavovací systémy**

Podle Drdly (2014) odbavovací systém patří mezi základní prvky IDS, na které se klade velký důraz. V oblastech, kde jsou zavedeny integrované dopravní systémy, dochází k velkým změnám ve způsobu odbavení cestujících. Tyto změny mohou vyvolat:

- Změny v technologii odbavování.
- Zavedení přestupných jízdenek.
- Zavedení jízdních dokladů s časovým limitem platnosti.

Zásadním významem odbavovacího systému je, aby každý cestující měl řádně označený platný jízdní doklad, uvádí Mojžíš, Graja a Vančura (2008). V současné době je nejrozšířenější způsob odbavování cestujících v MHD použití elektronických čteček pro označení elektronických městských karet. Dalším způsobem může být označení papírové jízdenky v elektronických čtečkách, přičemž tento způsob odbavení v dnešní době už není tak rozšířený. V autobusové linkové dopravě jsou cestující odbaveni řidičem autobusu, u kterého si zakoupí jízdní doklad. V dopravě železniční provádí kontrolu platnosti jízdních dokladů proškolený

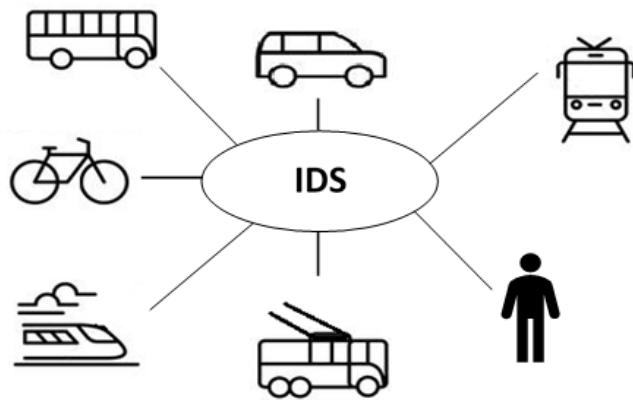
personál. Na některých trasách jsou zavedeny elektronické čtečky pro samostatné odbavení cestujících.

## 1.4 Subsystemy IDS

Široký et al. (2011) uvádějí, že v rámci integrované dopravy je potřeba hovořit o jeho subsystémech, které tvoří širokou škálu veřejné dopravy. V následujících bodech budou uvedeny jednotlivé subsystémy, které se týkají integrace dopravy:

- Všechny druhy individuální dopravy – především z místa výchozího k zastávce městské hromadné dopravy. Mezi individuální dopravu patří pěší doprava, kterou se rozumí bezbariérová cesta od jedné zastávky k zastávce druhé. Dalšími druhy individuální dopravy je doprava cyklistická, nejlépe po cyklistické stezce, individuální automobilová doprava a individuální motocyklová doprava.
- Regionální a dálková hromadná doprava – do této skupiny patří vozidla taxislužby, minibusy, midibusy a ostatní autobusy včetně kloubových autobusů, železniční vozidla, jako jsou jednotlivé motorové vozy, železniční vlakové soupravy a vozidla městské železnice.
- Městská hromadná doprava – skupina MHD závisí na velikosti města a hustotě jeho osídlení. V této skupině se vyskytuje subsystém autobusový, trolejbusový, tramvajový, minimetro, metro a městské železnice.

Zelený et al. (2017) tvrdí, že IDS ani MHD nikdy nemůže převzít celý objem dopravy v daném městě nebo oblasti. Vždy zůstane určité procento dopravy individuální. V některých oblastech není efektivní zřizovat plošnou obsluhu území, kvůli řídkému osídlení těchto oblastí. Vhodnější způsob zapojení území do systému je pomocí tzv. záchytných parkovišť P+R. Tato parkoviště se budují u zastávek a stanic kapacitní dopravy, zejména u vlakových stanic, zastávek metra či tramvaje. P+R může být do systému integrován i tarifně. Tarifní integrace spočívá nejen v poskytování parkování, ale i možností zakoupení jízdenky, která může být spojená s poplatkem za parkování. Obrázek č. 2 znázorňuje zapojení jednotlivých dopravních módů do IDS.



**Obrázek 2** Zapojení jednotlivých druhů dopravy do systému IDS. (autorka, na základě Širokého et al. 2011)

## 1.5 Důvody vytváření IDS

K záměru vytvoření integrovaného dopravního systému v regionu vede podle Drdly (2014) potřeba změnit stávající způsob veřejné dopravy tak, aby veřejná doprava byla pro cestující více atraktivní a současně její provoz byl hospodárný pro dotující subjekty, kterými jsou kraje, okresy a obce. Tato potřeba vzniká v případě, kdy zvýšení individuální automobilové dopravy vytváří problémy v kapacitě pozemních komunikací a v dopadech na životní prostředí, tvrdí Křivda, Folprecht a Olivková (2006). Další potřeba podle Drdly (2014, s. 170) vznikla v situaci, kdy „omezené finanční prostředky na veřejnou dopravu na jedné straně a požadavky obyvatelstva na rozsah nabídky a únosnost ceny služeb veřejné dopravy na druhé straně vedou k potřebě lepšího využití dopravního potenciálu obsluhujícího dané území“.

Křivda, Folprecht a Olivková (2006) uvádějí, že k této situaci nejvíce dochází v hustě osídlených aglomeracích, které mají jedno nebo více velkých měst. Na tato města se váže pravidelná přeprava z a do okolních obcí, které jsou rozloženy v jejich blízkosti. Důvodem vzniku IDS je tedy potřeba řešit uvedený stav a snaha prospívat z výhod, které IDS přináší účastníkům, tedy státu, kraji, obcím, cestujícím, dopravcům a dopravním úřadům.

## 1.6 Organizátor dopravní obslužnosti (DO)

Drdla (2018) tvrdí, že organizátor DO je subjekt, který si objednatel dopravy (kraj, obec, město) zřizuje. Zřízení organizátora DO probíhá na základě uskutečňování dopravních zájmů a zájmů obyvatel.

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádějí, že organizátor IDS je jedním ze základních prvků IDS, který má silnou a velkou pravomoc. Tato organizace je zřízena zadavatelem (krajem, obcí) a zprostředkuje požadavky kraje a obcí na DO. Tato obslužnost je pak

zabezpečována jednotlivými dopravci, z nichž žádný nemůže mít vliv na činnost organizátora IDS. Režim, ve kterém by jako organizátor vystupoval dopravce, nemůže být efektivní. Organizátor je definován jako „*skupina dopravních odborníků, kterou vytvořili objednatelé dopravy (orgány samosprávy) za účelem realizace svých práv, povinností a zájmů v oblasti mobility obyvatelstva na spravovaném území formou IDS*“, tvrdí Mojžíš Graja a Vančura (2008, s. 28). Důvodem vzniku organizátora je požadavek objednatelů dopravy zabezpečit realizaci integrace dopravní obslužnosti odborně způsobilým subjektem, který je nezávislý na činnosti dopravců a který se bude této činnosti věnovat řádně.

Drdla (2018) zmiňuje několik činností, které provádí organizátor dopravní obslužnosti:

- Zavádí a organizuje IDS (zřizuje tarify, smlouvy, systémy, které jsou vhodné pro odbavení a informační systémy)
- Sleduje DO z ekonomického hlediska, navrhuje opatření pro zlepšení DO
- Kontroluje náklady a tržby
- Koordinuje jízdní řády
- Zastupuje IDS vůči účastníkům IDS a třetím osobám
- Jedná s těmi, kteří mají zájem o vstup do IDS

## 1.7 Principy IDS

Základním prvkem IDS je přemístění cestujících v jednotném přepravním a dopravním systému. Všechny činnosti v tomto systému mají společný cíl, a to uspokojení potřeb cestujících. Do všech myšlenek, týkajících se IDS, se musí brát v úvahu cestující. V jiném případě ztrácejí tyto myšlenky smysl, tvrdí Mojžíš, Graja a Vančura (2008).

### 1.7.1 Přepravní principy

Podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) je základem IDS přehledný přepravní systém, který odpovídá požadovaným normám. Podstatou přepravního systému je přepravní řád, práva, povinnosti dopravce a přepravce a normy kvality služeb. IDS je postaven na používání jednoho jízdního dokladu neohledně na určitého dopravce a ve vzájemné časové i prostorové koordinaci dopravních prostředků jednotlivých druhů dopravy zúčastněných v IDS. Východiskem je tedy logický dopravní proces, který je vyjádřen integrovaným jízdním řádem. Rozhodujícím kritériem je účelná dostupnost cílů cest.

### 1.7.2 Dopravní principy

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) tvrdí, že pro vyhovující funkci IDS je potřebná reálná dopravní síť. Přerůstání měst do aglomerací a tvorba regionů potřebuje jednotné a účelné



dopravní systémy – IDS. Sjednocení dopravních systémů má sloučit všechny druhy veřejné dopravy do jednoho prostředí.

Podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) je nutné brát v úvahu, zda zapojení určitého dopravního systému do integrace bude přínosné a zda se dopravní obslužnost tímto zapojením neztíží. V další řadě je nutné počítat s tím, že v rámci IDS existuje individuální doprava. S tímto druhem dopravy souvisí vytvoření vhodných podmínek pro její provozování. Jedná se např. o vytvoření vhodné sítě cyklistických stezek s vhodně řešenými přestupními místy na systém IDS.

### **1.7.3 Ekonomické principy**

Podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) se z pohledu ekonomiky rozdělují dvě základní skupiny, kterými jsou náklady a výnosy. Náklady IDS jsou provozní náklady dopravců a provozní náklady orgánů IDS, např. organizátora. Výnosy představují tržby z prodeje jízdních dokladů. Cena jízdních dokladů musí být přiměřená kvalitě poskytované služby. Další výnosy představují dotace států, dotace měst a obcí atd. Křivda, Folprecht a Olivková (2006) tvrdí, že hromadná doprava musí být atraktivní pro cestujícího a zároveň hospodárná pro dotující subjekty. Organizátor IDS zabezpečuje rozdělení všech finančních prostředků jednotlivým dopravcům podle stanovených pravidel. Zásady stanovuje závazná vyhláška a konkrétní způsob rozdělení financí zabezpečuje smlouva mezi organizátorem IDS a dopravcem. Přerozdělování tržeb mezi dopravci funguje na stejném principu jako rozdělování finančních prostředků, konstatují Mojžíš, Graja a Vančura (2008).

## **1.8 Integrace v IDS**

Křivda, Folprecht a Olivková (2006) uvádí, že IDS se zakládá na sloučení dopravních systémů železniční dopravy, linkové autobusové dopravy a MHD do společného dopravně organizačního uspořádání. Toto uspořádání se zabezpečuje sjednocením a projevuje se jako tarifní a dopravní integrace.

### **1.8.1 Tarifní integrace**

Podle Křivdy, Folprechta a Olivkové (2006) je tarifní integrace založena na tvorbě jednotného a pro cestujícího jasného a zřetelného tarifního systému. Tarifním systémem se rozumí rozdělení území do tarifních zón, které respektují přepravní zvyklosti, zvolení jednotného druhu tarifu, sjednocení jízdních dokladů a jejich uznávání různými dopravci, jednotná pravidla pro tvorbu ceny jízdních dokladů, sjednocení tarifních a přepravních podmínek.

Z pohledu cestujícího IDS znamená odbavení jedním jízdním dokladem bez ohledu na tom, kdo jízdenku vydal, jaký druh dopravy cestující použije a kterého dopravce si cestující vybere. Tarifní integrace tedy odstraňuje neslučitelnost mezi tarify jednotlivých druhů dopravy a dopravců a odstraňuje stav, kdy je cestující trestán ztrátou peněžních prostředků a času za to, že se rozhodl pro využití více dopravců, tvrdí Folpracht, Křivda a Olivková (2006).

### **1.8.2 Dopravní integrace**

Dopravní integrace je podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) založena na spolupráci všech zúčastněných druhů dopravy. IDS je subsystém dopravního systému, který je časově a prostorově vymezený. Složky dopravního systému tvoří osobní hromadná doprava silniční a železniční, MHD a individuální doprava.

Dopravní integrace představuje sjednocení a optimální výběr jízdních řádů a linkových vedení mezi dopravci, vybudování přestupních terminálů včetně kontrolovaných návazností na automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu, uvádí Křivda, Folprecht a Olivková (2008). Na husté síti veřejné hromadné dopravy by měl být provoz všech druhů dopravy sjednocen tak, aby cestujícím bylo umožněno přestoupit z autobusu na vlak nebo tramvaj nebo z automobilu a kola na prostředek městské hromadné dopravy. Jízdní řády by se měly navrhovat tak, aby časové ztráty na přestupech byly co nejmenší. V rámci dopravní integrace je důležité vedení linek a spojů maximálně podle poptávky cestujících.

## **1.9 Přínosy IDS**

Tato kapitola bude zaměřena na přínosy, které IDS přináší svým účastníkům. Podle Drdly (2014) IDS zahrnuje pět skupin účastníků, pro které je integrace velkým přínosem. Jedná se o přínosy pro cestující, objednatelé dopravy, dopravní úřady, dopravce, případně pro organizátory dopravy.

### **1.9.1 Přínosy pro cestující**

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádějí, že základním přínosem pro cestující v rámci IDS je systémová dopravní provázanost obsluhovaného území. Další výhodou je vyhovující návaznost linek a jízdních řádů individuálních dopravců a ekonomicky únosná cena za jízdní doklad. Pro cestující je zajištěn jednotný prodejní a tarifní systém. Přínos pro cestující také představuje jednotný informační systém, se zřetelem na všechny aspekty veřejné dopravy.

Dle Drdly (2014) patří mezi přínosy pro cestující vyvážená cenová i druhová nabídka jízdních dokladů. Atraktivita pro cestující spočívá ve vedení linek ve směrech a časech v souladu s poptávkou po přepravě.

### **1.9.2 Přínosy pro objednatele dopravy**

Objednatel dopravy je subjekt, který poptává dopravní službu. Objednatel je tedy stát, kraj nebo obec. Hlavním přínosem IDS pro objednatele dopravy je zejména vytvoření subjektu (organizátora), s nímž kraj nebo obec projednává své požadavky, které souvisí se zajištěním dopravní obslužnosti. Tím se zjednoduší průběh projednávání a uspíší se odezva na požadavky občanů v oblasti veřejné hromadné dopravy, tvrdí Drdla (2014). Křivda, Folprecht a Olivková (2006) uvádějí, že IDS přináší objednatelům dopravy sjednocení přístupů a použití totožných nebo podobných rozhodovacích kroků při zabezpečení dopravní obslužnosti (výběr dopravců, dopravní koordinace, způsob financování). IDS umožňuje vyšší mobilitu, která podporuje zaměstnanost. Zvýšení kvality dopravní obslužnosti a dopravy napomáhá rozvoji obcí, zlepšuje dosažitelnost institucí veřejné správy, podporuje rozkvět regionů a zvyšuje kvalitu života občanů.

### **1.9.3 Přínosy pro dopravní úřady**

Přínosy IDS pro dopravní úřady se projevují zřizováním organizátora. Podle Drdly (2014) organizátor umožňuje oddělení státní správy od činností dopravního inženýrství, přípravy a správy IDS. Oddělení těchto činností umožňuje dopravním úřadům upnout se na plnění výkonu státní správy a posiluje postavení organizátora jako odborného specialisty, který je nezávislý zejména vůči dopravcům. Organizátor pro dopravní úřady zpracovává dokumenty a chystá podklady pro rozhodování obcí a krajů v záležitostech dopravní obslužnosti.

### **1.9.4 Přínosy pro dopravce**

Účast dopravce v IDS představuje dlouhodobý a stálý podíl na dopravním trhu a tím řádnou podnikatelskou jistotu a perspektivu, která je dána zvýšením atraktivity hromadné dopravy osob a jistotou uzavření smlouvy s objednatelem dopravy. Přínosy pro dopravce také zahrnují činnosti organizátora. Jedná se zejména o rozvíjení obchodních aktivit dopravce v důsledku uplatnění smluvních přepravních podmínek, tarifů a zajištění správy a provozu informačních systémů. Organizátor propaguje IDS, vytváří reklamu a zpracovává a uplatňuje koncepce prodejního a odbavovacího systému. Organizátor se také podílí na rozvojových a investičních činnostech dopravců, uvádějí Křivda, Folprecht a Olivková (2006).

### **1.9.5 Přínosy pro organizátora dopravy**

Přínosy pro organizátora představuje dlouhodobé zvyšování hospodárnosti hromadné dopravy, jak uvádí Mojžíš, Graja a Vančura (2008). Díky ucelenému dopravnímu

a ekonomickému systému vznikají organizátorům podmínky pro udržení atraktivity veřejné hromadné dopravy na úkor konkurence s individuální automobilovou dopravou. Dochází k dlouhodobé hospodárnosti hromadné dopravy, vycházející z účelného využívání finančních, materiálových a lidských zdrojů a z dlouhodobé investiční činnosti. Vznikají instituce a organizace, kde je možné projednávat společné řešení dopravních, ekonomických a organizačních záležitostí.

## **1.10 Tarify IDS**

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) definují, že tarif je cenový sazebník za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb. Podle Křivdy, Folprechta a Olivkové (2006) se tarifem rozumí systematická tvorba cen jízdného. Při plánu tarifního systému se vychází z toho, že výše tarifu je součástí tržního systému ve veřejné dopravě a vymezuje i atraktivnost veřejné hromadné dopravy pro cestující. Tvorba tarifního systému a cen za jízdné doklady je součástí ekonomických rozhodnutí objednatele dopravy. Vytvoření tarifního systému je v souladu s dopravní strategií dané oblasti při zohlednění sociálního a politického dopadu těchto rozhodnutí na cestující. Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádějí dva základní systémy tarifů. Těmito tarify jsou jednotné tarifní systémy a výkonové tarifní systémy.

Jednotné tarifní systémy jsou charakterizovány jednotnou cenou uvnitř celé oblasti obsluhované dopravcem. Uživateli dopravy (cestujícím) poskytuje pro danou dopravní oblast, nezávisle na délce cesty, jednotnou cenu za jízdné doklad. Výhodou tohoto tarifu je pro cestující snadná orientace v ceně jízdného. Výhodou pro dopravce je snadné odbavení cestujících. Nevýhodou jednotného tarifu je stanovení vyšší tarifní ceny pro rozsáhlé dopravní sítě, tvrdí Mojžíš, Graja a Vančura (2008). Z toho vyplývá, že potenciální cestující, kteří chtějí cestovat pouze na kratší vzdálenost, jsou v tomto směru znevýhodněni. Tato nevýhoda se dá eliminovat zavedením tarifů na krátkou vzdálenost. Touto eliminací vznikají složitější požadavky na odbavení a informovanost cestujících.

U výkonových tarifů je cena jízdného závislá na dopravním výkonu, např. délce cesty nebo době cesty. Do výkonových tarifů patří tarify zónové, časové, pásmové a kilometrické.

### **1.10.1 Zónový tarif**

Podle Velikovské et al. (2016) se zónový tarif vyznačuje tím, že si cestující kupuje jízdné pro jednu zónu, popřípadě pro více zón, které ke své cestě využije. Pro trasy přes více zón se jízdné zvyšuje úměrně, tvrdí Mojžíš, Graja a Vančura (2008). Cena za jízdné se obvykle určuje podle součinu počtu projetých zón a ceny v jedné zóně. Pokud z nástupní do cílové stanice existuje více tras, tak cestující může použít pouze trasy, které si zakoupil, uvádí

Velikovská et al. (2016) V některých systémech bývá toto rozlišné trasování ošetřeno výjimkami v tarifu, popřípadě si cestující musí dokoupit chybějící zóny. Výhodou zónového tarifu je podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) aplikace na rozsáhlá území a současně je možnost využití tarifu pro krátké vzdálenosti, který je cenově výhodný pro krátké jízdy uvnitř zón i pro krátké jízdy přes zónovou hranici. Mezi nevýhody tohoto tarifu patří komplikovanější prodej jízdních dokladů, nutnost využití složitějších automatů nebo je nutno na jízdence uvádět více údajů.

### **1.10.2 Časový tarif**

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) tvrdí, že časový tarif je charakterizován časovou platností jízdních dokladů. Platnost jízdního dokladu končí po uplynutí časového intervalu, pro který se jízdní doklad zakoupil. Mezi výhody časového tarifu je snadné použití pro cestující. Časové jízdné je vhodné pro cestující, kteří využívají zřídka hromadnou přepravu. Další výhodou je jednoduchost kontroly jízdních dokladů a způsob jednoduchého nákupu jízdního dokladu. Nevýhodou je nerespektování rozdílné doby čekání na dopravní prostředek v rámci přestupů. K problémům dochází i z důvodu závad na dopravních prostředcích a tvoření kongescí.

### **1.10.3 Pásmový tarif**

Velikovská et al. (2016) uvádí, že pásmový tarif je vhodný pro oblasti, kde z podstatně velké části převažují cesty do jednoho centra. Cena jízdného se stanovuje podle počtu projetých pásem. Pásmový tarif v současnosti používá Pražská integrovaná doprava v okolí hlavního města Prahy. Území centra vytváří první pásmo, které vychází z prvotního rozsahu MHD ve městě. Stanovení vnějších pásem a cen v těchto vnějších pásmech je závislé na finančních možnostech systému, tvrdí Křivda, Folprecht a Olivková (2006). Pásmový tarif je závislý na síle centra, odkud je tvořen. Pásmový tarif je vhodný pro rozsáhlé sítě, což je výhodou, uvádí Mojžíš, Graja a Vančura (2008).

### **1.10.4 Kilometrický tarif**

Každá relace je oceněna počtem tarifních kilometrů, ze kterých je odvozena cena za přepravu. V souvislosti s kilometrickým tarifem je vždy stanovena trasa, kde mimo počáteční a koncové stanice je stanoveno i průjezdné místo „přes“, uvádí Velikovská et al. (2016). Výhodou tohoto tarifu je podle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) cena jízdního dokladu za skutečně ujeté kilometry. Mezi nevýhody se řadí problémy při vedení linek, které mají objížďky, z čehož plyne delší kilometrický úsek, od kterého se odráží vyšší cena jízdného.

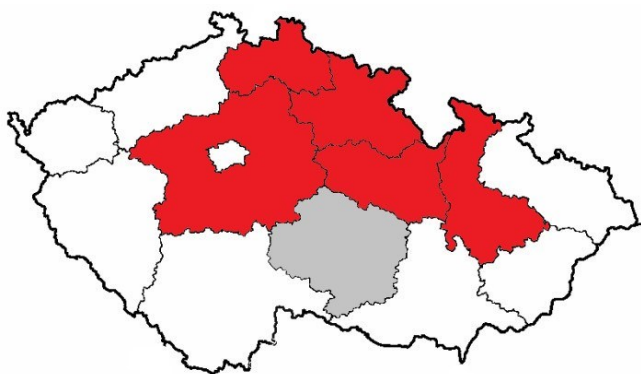
V tomto tarifu je náročnější odbavení a informovanost cestujících. Systému chybí přehlednost a v zásadě je neslučitelný s jednotným tarifem IDS.

#### **1.10.5 Zónově – relační tarif**

V tomto tarifu je podle Šafářové (2018) cena za jízdní doklad pevně stanovena mezi dvěma zónami a shoduje se s kilometrickým tarifem podle cesty, která je nejkratší. Cena dopravy uvnitř jedné zóny je fixní. Tento tarif je pro cestující přehledný a umožňuje zjištění ceny jízdného z tarifní mapky, která je umístěna na každé zastávce. Tento tarif používá například společnost OREDO s.r.o.

## 2 ANALÝZA STAVU IDS V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY SE ZAMĚŘENÍM NA IDS IREDO A JEHO OKOLÍ

Tato se kapitola se bude zabývat analýzou jednotlivých integrovaných dopravních systémů v rámci České republiky, a to zejména IDS IREDO a jeho okolními systémy, kterými jsou IDS Libereckého, Středočeského a Olomouckého kraje. Bude zde zmínka i o kraji Vysočina, který má integrovaný dopravní systém zavedený pouze krátce a jeho rozvoj je v plánu do budoucna. Obrázek č. 3 znázorňuje kraje, jejichž IDS se bude tato kapitola zabývat:



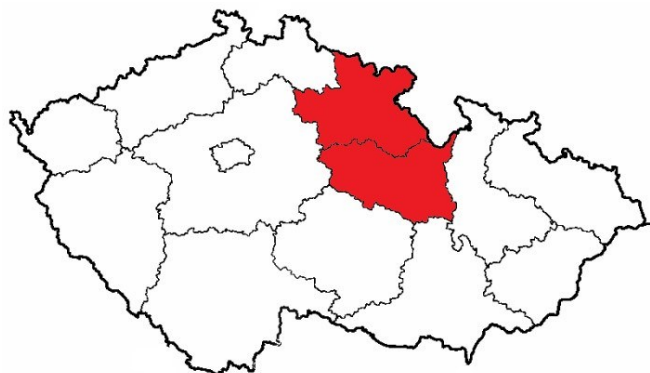
**Obrázek 3** Grafické znázornění krajů, kterými se bude kapitola č. 2 zabývat. (autorka)

### 2.1 Integrovaná regionální doprava (IREDO)

IREDO je integrovaný dopravní systém, ležící na území Královéhradeckého kraje a později i na území Pardubického kraje. Tento systém má společného organizátora, kterým je Integrátor regionální dopravy (OREDO). Firma OREDO je založena a také vlastněna Královéhradeckým a Pardubickým krajem. Společnost je vytvořena pro organizaci a řízení osobní veřejné dopravy. Založení společnosti OREDO se datuje 28.1.2003, na základě rozhodnutí zastupitelství Královéhradeckého kraje z roku 2002. Založení společnosti předcházelo projednávání dopravní politiky v dopravních výborech a v ostatních orgánech Zastupitelstva kraje. Vzniku společnosti dále předcházelo vytvoření projektu analýzy a návrh dopravní obslužnosti daného území (OREDO s.r.o., 2020 a).

Jako první integrovaná oblast je uvedena část okresu Náchod (okolí Broumova a Hronova). Tato integrovaná oblast vznikla 12.12.2004. V této oblasti působili dva autobusový dopravci. Integrace celého Královéhradeckého kraje byla provedena 13.6.2010. Při výběrovém řízení v roce 2010 bylo rozhodnuto, že se společnost OREDO stane organizátorem dopravy i v Pardubickém kraji. Zahájení systému OREDO v Pardubickém kraji se datuje k 11.12.2011, čímž zaniká starý integrovaný dopravní systém v kraji. IDS IREDO přinesl finanční výhody

pro cestující a zároveň i pro Pardubický a Královéhradecký kraj, kteří každoročně dotují autobusové a vlakové spoje několika milióny korun. Největší výhodou IDS je navýšení počtu autobusových a vlakových spojů, cestování s jedním jízdním dokladem a zlepšení návaznosti spojů (OREDO s.r.o., 2012). Obrázek č. 4 znázorňuje oblast, kde se nachází IDS IREDO:



**Obrázek 4** Znáznornění oblasti spadající pod IDS IREDO (autorka)

IDS IREDO tvoří regionální dopravci veřejné linkové autobusové dopravy a dopravci železniční dopravy (České dráhy, Arriva vlaky, GW Train Regio a Leo Express Tenders) v Královéhradeckém a Pardubickém kraji, včetně přesahů do krajů, které sousedí s těmito dvěma kraji. Jedná se o přesahy do Libereckého, Středočeského, Jihomoravského a Olomouckého kraje. IDS IREDO mírně přesahuje i hranice se sousedním Polskem (České dráhy, a.s., 2016 a).

V tarifním systému IREDO se nachází celkem 32 dopravců, kteří provozují osobní linkovou autobusovou dopravu a regionální dopravu železniční (OREDO s.r.o., 2020 b). Jedná se například o tyto dopravce:

- ARRIVA Střední Čechy s.r.o. – tato společnost zajišťuje příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu v IDS Královéhradeckého a Pardubického kraje. Mimo těchto dvou krajů působí i v tarifních systémech hlavního města Prahy, Středočeského, Libereckého, Jihočeského, Olomouckého, Plzeňského kraje a kraje Vysočina (Arriva Transport Česká republika, 2020 a).
- ARRIVA vlaky s.r.o. – společnost poskytuje služby železniční dopravy na určených úsecích v České republice a v zahraničí (Arriva Transport Česká republika, 2020 c).
- ARRIVA Východní Čechy s.r.o. – tento dopravce zajišťuje osobní autobusovou dopravu hlavně v IDS kraje Královéhradeckého a Pardubického, ale také v kraji Středočeském a na Vysočině (Arriva Transport Česká republika, 2020 b).



- Autobusová doprava – Josef Pinkas – společnost poskytuje linkovou autobusovou dopravu na vybraných linkách tarifu IDS IREDO a IDS Olomouckého kraje (Turistická oblast Králický Sněžník, b.r.).
- Okresní autobusová doprava Kolín – společnost provozuje osobní dopravu hlavně v okrese Nymburk a Kolín a v některých oblastech Pardubického kraje (OAD Kolín, 2010).
- BusLine LK s.r.o. a BusLine KHK s.r.o. – dopravci zajišťují linkovou autobusovou dopravu v tarifním systému Královéhradeckého a Libereckého kraje (BusLine a.s., 2019).
- České dráhy a.s. – České dráhy zajišťují regionální a dálkovou železniční dopravu na území všech krajů České republiky.
- ČSAD Ústí nad Orlicí – je dceřinou společností společnosti ICOM Transport a provozuje vnitrostátní autobusovou dopravu v tarifním systému Pardubického a Olomouckého kraje (ISIC cz, 2019).
- ICOM Transport a.s. – dopravce provozuje pravidelnou linkovou autobusovou dopravu převážně v Pardubickém a Královéhradeckém kraji a jiných krajích (ICOM Transport, 2012).
- Leo Express Tenders s.r.o. – dopravce zajišťuje přepravu cestujících a dopravní obslužnost na území Pardubického kraje veřejnou drážní osobní dopravou (Ministerstvo vnitra, 2016).
- Zdar a.s. – dopravce zajišťuje autobusovou dopravu převážně v kraji Vysočina, ale obsluhuje i některé linky na území Královéhradeckého a Pardubického kraje (Zdar a.s., 2019 a).
- Zlatovánek spol. s.r.o. – dopravce poskytuje autobusovou dopravu zejména na území Pardubického kraje, ale také na určených linkách kraje Vysočina (Evropská databanka, 2018).

Výše uvedení dopravci jsou dopravci, kteří spolupracují s IDS IREDO a zároveň s IDS alespoň jednoho kraje, který sousedí s Královéhradeckým nebo Pardubickým krajem.

Sjednání dopravců pod jeden tarif cestujícím přináší výhody při přestupech z jednoho dopravního prostředku do druhého a možnost předplacení každodenních cest do školy či do zaměstnání (IREDO s.r.o., 2020 c). Do IDS IREDO je zainteresováno 32 železničních úseků a 573 linek autobusů. V tabulce č. 1 jsou uvedeny příklady konkrétních železničních úseků spadající do IDS IREDO.

**Tabulka 1** Příklady železničních traťových úseků v IDS IREDO

Číslo tratě	Traťový úsek
025	Dolní Lipka – Hanušovice
030	Jaroměř – Stará Paka
040	Trutnov – Stará Paka – Chlumeck nad Cidlinou
041	Hradec Králové – Jičín – Ktová
044	Kunčice nad Labem – Vrchlabí
046	Lomnice nad Popelkou – Stará Paka

Zdroj: Autorka, na základě České dráhy, a.s. (2015)

### 2.1.1 Tarif IREDO

Tarif IREDO určuje styl uplatňování tarifních podmínek a cen jízdného:

- Na autobusových linkách silniční linkové osobní dopravy a v městské hromadné dopravě osob, které jsou zapojené do IDS IREDO.
- V železničních vozidlech, která jsou zapojena do IDS IREDO.

Tarif IREDO stanovuje ceny jízdného a přepravného, druhy jízdních dokladů a způsob jejich použití. Tarif dále obsahuje pravidla a další ustanovení. Podmínky tarifu IREDO jsou platné výhradně pro přepravy a jízdní doklady, které jsou uvedeny v tarifu IREDO. Tarif je zónově – relační a časový. Území Královéhradeckého a Pardubického kraje je rozděleno do tarifních zón, které mají svůj název a jsou označeny třímístným číslem. Těchto zón je v oblasti 722. V Královéhradeckém kraji jsou jednotlivé zóny označovány číslicemi 1xx – 5xx. V kraji Pardubickém jsou pak zóny označeny 6xx – 9xx. Zóny, které jsou mimo Královéhradecký a Pardubický kraj jsou číslovány stejně, přičemž uprostřed je číslo 9. Toto pravidlo si stanovila společnost OREDO a v případě nedostatku čísel, kde uprostřed je 9, se zóny budou číslovat podle pravidla prvního čísla dle okresu a další dvě čísla se vyberou podle toho, zda jsou volná. Zpravidla se vybírá číslo, které ještě není využito pro jinou zónu. Jízdenky jsou platné jenom v zónové a časové platnosti, pro kterou jsou vydány, pokud není stanoveno jinak. Jízdenky IDS IREDO jsou platné ve vlacích zapojených v tomto IDS pouze při použití 2. vozové třídy. Cestující, který obdržel platný jízdní doklad IDS IREDO, může použít při cestování mezi stanicemi nástupní a cílové zóny IDS IREDO vlakové a autobusové spoje, které spadají pod tento IDS, s možností přestupu na jiné spoje vlaků a autobusů zapojených do IDS IREDO. Při využití tohoto tarifního systému platí pravidlo, že cestující nemůže využít zóny s vyšší určeným jízdným z nástupní zóny, než je jízdné do zóny cílové (OREDO s.r.o., 2019). V následující tabulce budou uvedeny příklady některých zón, které

spadají pod IDS IREDO. Uvedené zóny leží v blízkosti sousedních krajů s krajem Královéhradeckým či Pardubickým:

**Tabulka 2** Příklady zón v IDS IREDO

Číslo zóny	Název zóny
450	Vrchlabí
452	Špindlerův Mlýn
535	Stará Paka
630	Chvaletice
860	Jevíčko
916	Tatenice
954	Červený Potok

Zdroj: Autorka, na základě OREDO s.r.o. (2020)

Výše jízdného je stanovena podle tarifní vzdálenosti, kterou uvádí společnost OREDO, a podle využitého druhu jízdného. Společnost OREDO stanovuje tyto druhy jízdného:

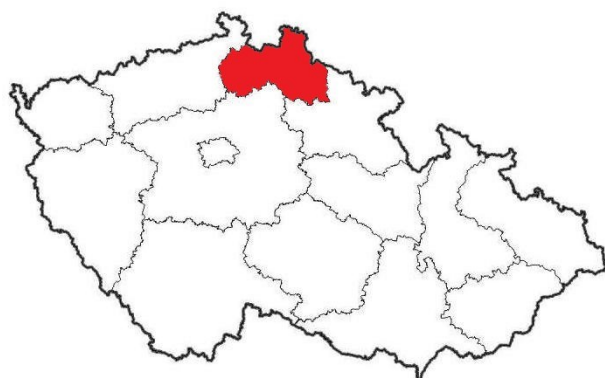
- Základní jízdné
- Zlevněné jízdné
- Snížené jízdné

*Základní jízdné* je určeno pro cestující, kteří nepředloží doklad pro uplatnění zlevněného nebo sníženého jízdného podle podmínek, které jsou stanoveny ve smluvních přepravních podmínkách IREDO. *Zlevněné jízdné* je určeno pro vyjmenované skupiny cestujících stanovené výběrem Ministerstva financí ČR. Toto jízdné slouží cestujícím, kteří prokážou nárok na jeho použití podle SPP IREDO. Jedná se například o děti a mládež do 18 let, studenty do 26 let a osoby starší 65 let. *Snížené jízdné* mohou uplatnit např. osoby, které jsou držiteli průkazu Konfederace politických vězňů nebo Českého svazu bojovníků za svobodu. (OREDO s.r.o., 2019)

## 2.2 Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

IDOL je integrovaný dopravní systém na území Libereckého kraje, do kterého je zapojena příměstská autobusová doprava, železniční doprava a městská hromadná doprava. Tyto druhy dopravy jsou v plné dopravní a tarifní integraci v systému, který je řízen koordinátorem, nazývaným KORID LK, spol. s.r.o. Tato firma zajišťuje dopravní obslužnost v Libereckém kraji (České dráhy a.s., 2016 b).

Společnost KORID LK, spol. s.r.o. byla založena 30. března 2005 a jejím vlastníkem je Liberecký kraj. Zastupitelstvo kraje rozhodlo, že tato společnost bude zastupovat dopravní zájmy a zájmy obyvatel z hlediska dopravní obslužnosti. Společnost se zabývá integrací veřejné dopravy, tvorbou sítí veřejné dopravy a návrhem nových řešení v oblasti dopravní obslužnosti. Společnost také zpracovává jízdní řády a spolupracuje se všemi dopravci, kteří spadají pod integrovaný dopravní systém Libereckého kraje. Má za úkol trvalé sledování možností spolupráce, získávání informací a finančních zdrojů. V neposlední řadě se zabývá marketingovou činností a propagací v oblasti rozvoje veřejné dopravy v Libereckém kraji (KORID LK, spol. s.r.o., 2018). Obrázek č. 5 znázorňuje oblast, kterou pokrývá IDOL:



**Obrázek 5** Znázornění oblasti spadající pod IDS IDOL (autorka)

V IDS Libereckého kraje působí celkem 13 dopravců, kteří zabezpečují železniční dopravu, městskou hromadnou dopravu a příměstskou autobusovou dopravu. Dopravci, kteří spolupracují s IDS IDOL a zároveň s IDS IREDO jsou následující (ID LK, spol. s.r.o., 2019):

- České dráhy a.s.
- ARRIVA Střední Čechy s.r.o.
- Arriva Východní Čechy
- BusLine KHK s.r.o.
- BusLine LK s.r.o.
- ARRIVA vlaky s.r.o.

### **2.2.1 Tarif IDOL**

Tarif IDOL stanovuje způsob, jakým jde uplatit cena jízdného a určené podmínky na linkách autobusů a linkách veřejné hromadné dopravy měst, které jsou zapojeny do IDOL,

formou integrovaného dopravního systému. Tarif IDOL zabezpečuje i integraci na určených železničních úsecích. Tento tarif určuje výši přepravného a jízdného, formu pořízení jízdních dokladů, platnost těchto jízdních dokladů a jakým způsobem se tyto doklady dají využít (ID LK, spol. s.r.o., 2019).

Tento tarif je, jako u IDS IREDO, zónově – relační a časový. Všechny jízdní doklady platí výhradně v zónové a časové platnosti. Jednotlivé zóny v tomto IDS se označují čtyřmístným číslem, přičemž tyto zóny jsou podmnožinou tzv. nadzón. Příklady zón a nadzón jsou uvedeny v následující tabulce. Vybrané zóny leží v bezprostřední blízkosti Královéhradeckého kraje.

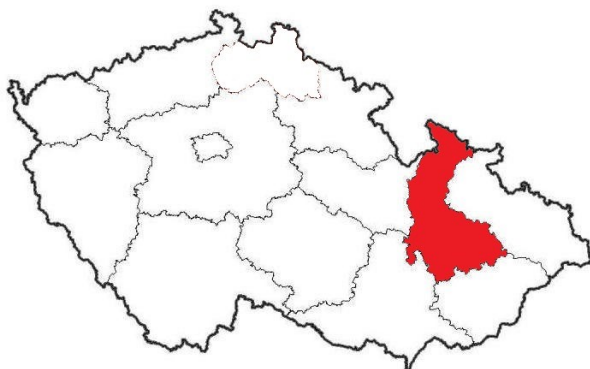
**Tabulka 3** Příklady zón a nadzón v tarifu IDOL

Číslo zóny	Název zóny	Název nadzóny
3022	Rovensko pod Troskami	Turnov
3036	Ktová	Turnov
5101	Lomnice nad Popelkou	Semily
9001	Jilemnice	Jilemnice
9009	Roztoky u Jilemnice	Jilemnice
9019	Stará Paka	Semily

Zdroj: Autorka na základě LD LK, spol. s.r.o. (2019)

### 2.3 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)

Do integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je zahrnuta autobusová doprava, městská hromadná doprava a doprava železniční na území Olomouckého kraje. IDS Olomouckého kraje zahrnuje městskou hromadnou dopravu ve městech Olomouc, Prostějov, Přerov, Hranice na Moravě a Šumperk. Do 1.1.2020 spadaly do IDS IDSOK pouze osobní a spěšně vlaky. Od začátku roku 2020 jsou jízdenky IDSOK uznávány i ve 2. vozové třídě rychlíků a dálkových spojů ve vyjmenovaných linkách některých úseků (České dráhy a.s., 2016 c). IDS IDSOK svými tarifními zónami pokrývá všechny obce v Olomouckém kraji a také obsluhuje území v hraničních oblastech s Pardubickým, Jihomoravským, Zlínským a Moravskoslezským krajem. Území Olomouckého kraje je zajištěno integrací regionální i městské hromadné dopravy do jednoho celku. Většinový podíl dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje je realizován pomocí linkové autobusové dopravy (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, 2019). Na obrázku č. 6 je uvedena oblast, která spadá pod IDS Olomouckého kraje:



**Obrázek 6** Znárodnění oblasti spadající pod IDS IDSOK (autorka)

Organizátorem integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je společnost KIDSOK, která vznikla 1.1.2012. Hlavním cílem vzniku této organizace je centralizace veřejné hromadné dopravy a její systémové řízení z jednoho určeného místa. Základní funkcí organizátora je zajištění rozvoje IDS. Za rozvoj IDS je považováno jednoznačné určování strategií rozvoje IDS, poskytování jednotného tarifu a zajišťování dostatečného množství informací týkajících se IDS (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, b.r.).

V IDS Olomouckého kraje hrají velkou roli jak autobusoví, tak železniční dopravci, kteří zajišťují pravidelnou přepravu osob v rámci Olomouckého kraje a přepravu, která přesahuje hranici kraje. S jízdenkou IDSOK mají cestující možnost přepravovat se ve všech dopravních prostředcích, které jsou hrazené Olomouckým krajem. Jedná se o linkové autobusy a městskou hromadnou dopravu v Šumperku, Zábřehu na Moravě, Olomouci, Prostějově, Hranicích na Moravě a dalších městech. Další dopravní prostředky, které jsou hrazené Olomouckým krajem jsou osobní vlaky, spěšné vlaky, rychlíky a expresy. Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje uvádí 16 dopravců, kteří jsou zapojeny do IDSOK (Integrovaný dopravního systému Olomouckého kraje, 2020 a). Dopravci, kteří zajišťují dopravní obslužnost jak pro IDS IDSOK, tak pro IDS IREDO, jsou:

- České dráhy a.s.
- Leo Express Tenders
- Josef Pinkas
- ČSAD Ústí nad Orlicí

### **2.3.1 Tarif IDSOK**

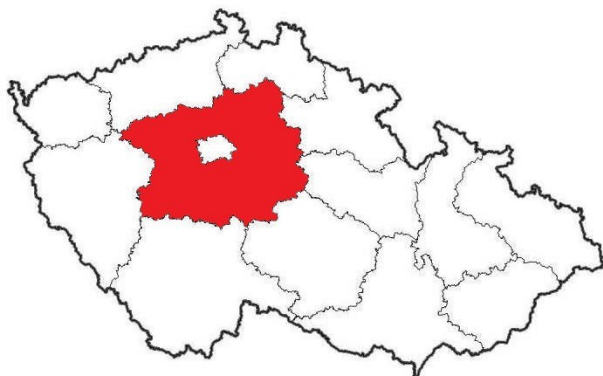
Tarif integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje uvádí cenu jízdních dokladů, výši dovozného, způsob získání a používání jízdenek a platnost těchto jízdních dokladů v příměstské dopravě (silniční, železniční) a v městské hromadné dopravě. Do příměstské silniční dopravy patří doprava na linkách veřejné linkové osobní dopravy, které jsou zahrnuty v IDSOK. Příměstskou železniční dopravou jsou myšleny vlaky Českých drah, a.s., které jsou zařazeny do IDSOK ve druhé vozové třídě kategorie osobních vlaků, spěšných vlaků, rychlíků a expresů. Dále se jedná o vlaky společnosti Leo Express Tenders s.r.o. a společnosti RegioJet a.s., které jsou zapojeny do IDS Olomouckého kraje. Do městské hromadné dopravy v rámci tarifu IDSOK patří MHD na území měst Olomouc, Prostějov, Přerov, Hranice na Moravě, Šumperk a Zábřeh na Moravě (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, 2020 b).

Území Olomouckého kraje je rozděleno do zón, které jsou označeny číslem a názvem. V těchto zónách, zařazených do systému IDSOK, platí tarif IDSOK. Zóny se vytvářejí z důvodu určení zónové platnosti jízdního dokladu. Tarif IDSOK je zónový a časový. Všechny jízdní doklady platí jenom v rozsahu platnosti zónové a časové, která je na jízdních dokladech prostřednictvím tarifního ceníku vyznačena. V době platnosti jízdního dokladu může cestující využívat všechny dopravní prostředky dopravců, jež jsou zařazeny do IDSOK včetně přestupů (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, 2020 b).

### **2.4 Středočeská integrovaná doprava (SID) a Pražská integrovaná doprava (PID)**

Středočeská integrovaná doprava je integrovaný dopravní systém, do kterého jsou zařazeny autobusové linky a MHD v různých oblastech Středočeského kraje s přesahy do hlavního města Prahy. V mnoha oblastech je sladěno s Pražskou integrovanou dopravou, do které se po částech tento systém integruje. SID vznikl 1.7.2005 a do roku 2017 neexistoval žádný koordinátor dopravy, jako je to v jiných integrovaných systémech. Činností koordinátora se do té doby zabýval Odbor dopravy Středočeského kraje. 1.4.2017 vznikl nový koordinátor autobusové i vlakové dopravy ve Středočeském kraji, kterým je Integrovaná doprava Středočeského kraje (Pecka, b.r. a). Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) zabezpečuje regionální železniční dopravu i autobusové linky pravidelné autobusové dopravy (PAD), Středočeské integrované dopravy a Pražské integrované dopravy (PID). Hlavním úkolem IDSK je spolupracovat s regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID), městy, obcemi a dopravci, a vytvořit společný integrovaný dopravní systém pro

Středočeský kraj a Prahu, ve kterém cestující budou moci využívat jeden jízdní doklad, při použití různých dopravních prostředků na území obou krajů (Integrovaná doprava středočeského kraje, 2019). Obrázek č. 7 znázorňuje oblast, kde se nachází IDS SID a PID v rámci Středočeského kraje:



**Obrázek 7** Znárodnění oblasti spadající pod IDS SID a PID (autorka)

Pražská integrovaná doprava (PID) se postupně rozšiřovala z Prahy do okresů Praha – východ a Praha – západ a v posledních letech se rozšiřuje na celé území Středočeského kraje jako společný IDS pro Prahu a Středočeský kraj. Cíl PID je zajistit kvalitní dopravní obslužnost a konkurenceschopnost oproti individuální dopravě. Principem PID je tvorba jednotného regionálního dopravního systému s předností páteřní kolejové dopravy (vlak, metro, tramvaj). Autobusová doprava je chápána jako doprava návazná k terminálům, které jsou budovány u stanic dopravy kolejové. Systém poskytuje způsob přepravy osobním automobilem v kombinaci s hromadnou dopravou, který je vytvořen pomocí záchytných parkovišť P+R. Tato parkoviště jsou budována poblíž terminálu páteřní kolejové dopravy v okolí Prahy. Tarifní systém PID umožňuje cestujícím jízdu na jeden jízdní doklad bez ohledu na typ použitého dopravního prostředku i s přestupem (Pecka, b.r. b).

Důvodem, proč by se měly spojit oba integrované dopravní systémy (SID, PID), je stále narůstající počet obyvatel v Praze a přilehlém území Středočeského kraje. Praha a Středočeský kraj vytváří silné dopravní proudy, které na sebe vzájemně působí, a proto je nelze řešit odděleně. Integrace Středočeské integrované dopravy a Pražské integrované dopravy přináší řadu výhod pro cestující, dopravce, kraj i hlavní město. Výhodou pro cestující představuje hlavně zajištění návazností mezi hlavním městem a jeho okolím. Další výhodou je koordinace jízdních řádů a atraktivnost veřejné dopravy. Atraktivností dopravy se rozumí doprava v rámci jednoho systému (1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád). Přínosy pro dopravce zajišťuje rostoucí poptávka



po dopravě, či perspektiva do budoucna, která představuje relativně jisté dopravní výkony. Vytvoření jednotného IDS přináší hlavnímu městu zlepšení dopravní obsluhy na okrajích města, za pomoci příměstské autobusové dopravy a také omezení růstu automobilové dopravy. Mezi výhody pro města a obce ve Středočeském kraji patří lepší spojení do Prahy, lepší spojení uvnitř regionu a ekonomický rozvoj v důsledku zvýšení turismu (Krajský úřad Středočeského kraje, 2016).

Se Středočeskou a Pražskou integrovanou dopravou spolupracuje velký počet dopravců. Mezi dopravce, kteří spolupracují s oběma IDS a zároveň s IDS IREDO, patří:

- České dráhy a.s.
- Arriva vlaky s.r.o.
- Arriva Střední Čechy s.r.o.
- Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.

#### **2.4.1 Tarif SID**

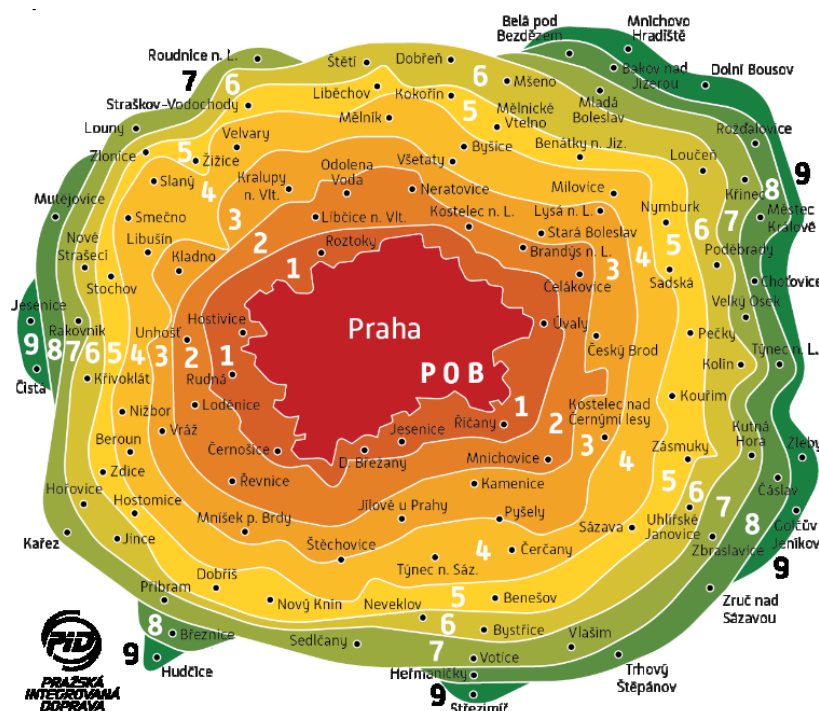
Při výpočtu jízdného v tomto tarifu se počítá počet projetých zón. Z tohoto poznatku vyplývá, že je využíván tarif zónově – relační. Zónu představuje několik menších obcí nebo jedna větší obec. Pokud dojde k projetí více tarifních zón, potom se zóny sčítají. Základní východisko tohoto IDS je založeno na principu čipových karet. Na kartu je možnost nahrát jízdné pro určitý počet zón nebo finanční hotovost pro placení jednotlivého jízdného. Při úhradě jízdného elektronickou peněženkou má cestující nárok na slevu ve výši 5 % (Pecka, b.r. a).

#### **2.4.2 Tarif PID**

Tarif PID je časově – pásmový. Je důležité si dát pozor na počet projetých pásem, ale i na časovou platnost jízdního dokladu. Pražská integrovaná doprava je tedy rozdělena na tarifní pásma. V Praze jsou pásma označena písmeny a číslicí P, 0 a B. V kraji Středočeském se pásma označují číslicemi od 1 a výše a tvoří „mezikruží“ kolem města Prahy. V případě, že se cestující pohybuje jenom na území Prahy, považuje se Praha za ucelenou tarifní oblast a platí zde jednoduché a předplatné jízdenky pro město Prahu. Pásma jsou nejdůležitější, pokud cestující využívá spoje mezi Prahou a oblastí mimo Prahu, tedy cestuje příměstskými autobusy nebo vlakovými linkami z Prahy nebo do Prahy. Každá jízdenka je platná pouze pro počet pásem, které jsou na ni uvedeny a jednotlivá pásma musí být na sebe návazná (Pecka, b.r. b).

Do pásma P jsou zapojeny linky metra, tramvají a městských autobusů. V tomto pásmu se nachází i lanová dráha a vybrané linky vlakové dopravy v centru. Do pásma 0 jsou zapojeny linky příměstských autobusů a některé železniční stanice okolo centra. Pásma B obsahuje linky příměstských autobusů a vlakových spojů na okraji Prahy. Pásma, která jsou označena číslicemi

1-9, se rozkládají na území Středočeského kraje (Pražská integrovaná doprava, 2020 a).  
Obrázek č. 8 znázorňuje tarifní pásma IDS PID.



Obrázek 8 Znáznornění tarifních pásem IDS PID (Pražská integrovaná doprava, 2020)

## 2.5 Integrovaný dopravní systém kraje Vysočina (VDV)

Od 1.3. 2020 je platný nový integrovaný dopravní systém, který se nazývá Veřejná doprava Vysočiny (VDV). V rámci jedné jízdenky se cestující může přepravovat mezi dvěma lokalitami v kraji Vysočina, což je výhodou. Během jízdy tak může využívat více dopravních prostředků (vlak, autobus) podle nového tarifního systému. S vytvořením nového tarifu také souvisí změna ceníku jízdného. Na spojích, které jsou zařazeny do IDS VDV, platí nový zónově – relační a časový tarif, který vydal kraj Vysočina. Na mezikrajských linkách bude nadále platit stávající kilometrický ceník. Spoje, které jsou hrazeny obcí, nejsou zařazeny do systému VDV a stejně jako na mezikrajských linkách na nich platí kilometrický ceník dopravce. V kilometrickém tarifu nejsou možné přestupy a uznávání jízdenek v rámci VDV. Pro lepší informovanost cestujících jsou spoje, které jsou nezařazené do systému VDV, označeny číslem 300 a více (ZDAR, a.s., 2019 b). Na obrázku č. 9 je znázorněna oblast, ve které se nachází IDS VDV:



**Obrázek 9** Znárodnění oblasti spadající pod IDS VDV (autorka)

Do systému VDV je v současné době zařazeno 10 dopravců, kteří spolupracují s tímto integrovaným systémem. V budoucích měsících je možné, že se okruh spolupracujících dopravců rozšíří (Krajský úřad kraje Vysočina, 2020 a). Dopravci, kteří zajišťují dopravní obslužnost v rámci IDS VDV a zároveň v IDS IREDO jsou následující:

- České dráhy, a.s.
- Zlatovánek spol. s.r.o.
- ARRIVA VYCHODNÍ ČECHY a.s.
- ICOM transport a.s. Zdar a.s.

### **2.5.1 Tarif VDV**

Tarif VDV stanovuje cenu jízdních dokladů, způsob výpočtu jízdného a podmínky, jak je možné uplatnit jízdní doklad na autobusových linkách veřejné osobní dopravy a ve vlacích, které jsou zapojeny do systému VDV. Tarif VDV je zónově – relační a časový. Jak již je zmíněno v předchozích IDS, jízdní doklady platí jenom v rozsahu zónové a časové platnosti. O platnosti jízdního dokladu rozhodují tedy jednotlivé zóny, které pokrývají úseky, na nichž jsou provozovány linky, spoje a vlaky zařazené do IDS VDV. Zóny jsou zastřešovány tzv. nadzónami. Skupina zón má tedy svoji kontrolní nadzónu. Jízdenky VDV platí pouze ve 2. vozové třídě osobních, spěšných vlaků a vyhlášených rychlíků. Rozšíření tarifu veřejné dopravy Vysočina do sousedních krajů je naplánováno na léto 2020. V roce 2021 je v plánu zahájení elektronického odbavování cestujících (Krajský úřad kraje Vysočina, 2020 b).

## **2.6 Porovnání jízdného v jednotlivých IDS**

Tato část bude zaměřena na porovnání ceníků v jednotlivých IDS. Předmětem porovnání bude ceník IREDO s ceníky Libereckého, Středočeského a Olomouckého kraje.

*Ceník jízdného IREDO* rozděluje dvě základní skupiny jízdného, a to jednoduché jízdné a vícedenní jízdné. Jízdné se počítá podle tarifních jednic (ujetých kilometrů) a podle časové platnosti jízdního dokladu.

*Jednoduché* jízdné se dělí na obyčejné a zlevněné. Do zlevněného jízdného se počítají děti, studenti, osoby nad 65 let a osoby, které jsou držiteli karty ZTP a ZTP/P, přičemž tyto osoby hradí pouze 25 % z obyčejného jízdného. Jednoduché jízdné je možno zakoupit v hotovostní formě nebo z elektronické peněženky, či platební karty. Jednoduchou přestupní jízdenku lze pořídit výhradně prostřednictvím čipové karty (BČK IREDO). Výjimkou, která nevyžaduje uložení jízdenky na BČK IREDO, jsou přestupy mezi spoji železničního dopravce s papírovou jízdenkou IREDO, zakoupenou u tohoto dopravce.

*Vícedenní* jízdné se dělí do tří skupin, kterými jsou sedmidenní, třicetidenní a devadesátidenní jízdné, přičemž vícedenní jízdné je možné zakoupit pouze na čipovou kartu IREDO (BČK IREDO). Platbu za vícedenní jízdenky lze provádět ve formě hotovostní nebo přes elektronickou peněženku za pomoci čipové karty. 7denní jízdné představuje 8násobek jednoduchého jízdného, 30denní jízdné je 28násobkem jednoduchého jízdného a 90denní jízdenka se vypočítá jako 80násobek jednoduchého jízdného. Další skupinou jízdních dokladů je tzv. jednodenní síťová jízdenka, kterou je možno použít na celé síti tarifu IREDO a je přestupní mezi všemi spoji. Síťovou jízdenku pro jednotlivce či skupiny osob lze zakoupit v papírové i elektronické podobě (OREDO s.r.o., 2020). Ceník jízdného IREDO je uveden v příloze A.

*Ceník jízdného IDOL* stanovuje jízdné stejně jako u ceníku IREDO podle tarifní jednice a časové platnosti jízdního dokladu. Jízdné se rozděluje na základní a zlevněné jízdné. Zlevněné jízdné platí pro osoby, které mají nárok na 75 % slevu ze základního jízdného. Ceník IDOL dále rozděluje papírové jízdenky a jízdné na čipové kartě Opuscard. Do papírového jízdného patří papírové jízdenky, které se platí v hotovosti pro jednotlivé jízdy a jsou nepřestupní. Na čipovou kartu Opuscard je možné nahrát integrované jízdenky pro jednotlivé jízdy, které se platí prostřednictvím elektronické peněženky a jsou přestupní. Ceník IDOL nabízí také vícedenní jízdné, které oproti ceníku IREDO obsahuje i časovou jízdenku na 366 dní.

Ceník IDOL umožňuje pořízení celosíťových jízdních dokladů. Jedná se o tzv. síťovky IDOL na Opuscard a jsou to jízdenky, které je možno použít na celé síti IDOL. Rozdělují se oproti ceníku IREDO, který nabízí pouze 1denní síťovou jízdenku, na 1denní, 7denní, 30denní, 90denní a 366denní (KORID LK, spol. s.r.o., 2016). Ceník jízdného IDOL je uveden v příloze B.

*Ceník jízdného IDSOK* stanovuje cenu jízdního dokladu podle počtu ujetých zón a časové platnosti. Oproti ceníku IREDO stanovuje IDSOK 3 druhy ceníků. Ceník A je platný pro příměstskou dopravu s návazností na MHD mimo zóny 71, kterou představuje MHD Olomouc. Ceník B stanovuje ceny jízdného pro příměstskou dopravu s návazností

na MHD včetně zóny 71. Třetím druhem ceníku je tzv. ceník Kombi zóna. Držitel jízdenky Kombi zóna pak může cestovat z výchozí zastávky do cílové, bez ohledu na trasu linky. Cestující se tak nemusí zabývat konkrétní trasou nebo druhem dopravy, ale pouze cílem své cesty.

Ceník A, jak již bylo zmíněno, platí pro přepravy mimo zóny 71. Tento ceník rozděluje jízdné na občanské a zlevněné. Zlevněné jízdné mohou uplatnit cestující, kteří prokážou, že mají nárok na zlevněné jízdné (občanský průkaz, studentský průkaz, atd). Tarif IDSOK nabízí pro obě skupiny jízdného jednotlivé, 7denní a měsíční jízdné na rozdíl od tarifu IREDO, který navíc nabízí jízdné na i na 90 dní. Ceník B je platný pro přepravu, jejíž trasa leží minimálně ve dvou zónách, z nichž jedna je vždy zóna 71, kterou představuje Olomouc. Pro ceník Kombi zóny stanovuje tarif IDSOK také občanské a zlevněné jízdné, ale pouze 7denní a měsíční. Pokud cestující chce využít pouze jednorázovou jízdenku, musí se řídit ceníkem A nebo ceníkem B. Ceník IDSOK je uveden v příloze C.

*Ceník jízdného PID* rozlišuje krátkodobé a dlouhodobé jízdné a také cestování příměstské a cestování po Praze. *Krátkodobé* jízdné v příměstské dopravě je omezeno časem a počtem projetých pásem. Tento druh jízdného však neplatí ve vlacích, v pásmu P (MHD Praha) a příměstských linkách ve vnitřní Praze a na jejím okraji. *Krátkodobé* jízdné je rozděleno na plnocenné a zvýhodněné, přičemž zvýhodněné je možné využít na základně prokázání platným průkazem dokazující nárok na slevu. *Dlouhodobé* jízdné je platné při využití příměstských autobusů a vlaků v PID a nelze jej využít v pásmu P. Předplatné jízdné v příměstské dopravě není přenosné. Předplatné jízdné se rozděluje na měsíční, čtvrtletní a roční. U zvýhodněných dlouhodobých jízdenek není možné zakoupit pro studenty nad 18 let roční jízdné. Vydává se pouze pro děti, juniory a seniory. U krátkodobého jízdného je možné pořízení celosíťové jízdenky, která je platná na 24 hodin. Celosíťová jízdenka se nevztahuje na zvýhodněné jízdné.

Pražské jízdné se stejně jako v příměstské dopravě rozděluje na krátkodobé a dlouhodobé. U *krátkodobého* jízdného se rozdělují jízdenky pro děti, dospělé a seniory, přičemž cena jízdenky je omezena pouze časem a nezáleží na počtu přestupů. *Dlouhodobé* jízdné, kromě měsíčního, čtvrtletního a ročního, obsahuje jízdné platné po dobu pěti měsíců. Jízdné se vydává pro dospělé osoby, juniory, studenty a seniory, přičemž pro využití dlouhodobé jízdenky je potřeba vlastnit čipovou kartu nebo průkazku PID.

*Ceník jízdného SID* je děleno na jednotlivé a časové jízdné. U *jednotlivého* jízdného se rozlišuje plné jízdné a jízdné se slevou 75 %. Výše ceny závisí na počtu projetých zón, přičemž platba v hotovostní formě představuje vyšší jízdné než platba čipovou kartou.

U *časového* jízdného je možné si pořídit jízdenku na 30 dní, 90 dní nebo 365 dní. Cena jízdního dokladu opět závisí na počtu projetých zón a rozděluje se na obyčejné a zlevněné.

V tabulce 4 a 5 je shrnutí porovnání ceníků jednotlivých integrovaných dopravních systémů:

**Tabulka 4** Shrnutí ceníků jednotlivých IDS

IDS	Tarif	Jízdné podle časové platnosti	Jízdné podle nároku na slevu
IREDO	zónově-relační, časový	Jednoduché	obyčejné, zlevněné
		Vícedenní	
IDOL	zónově-relační, časový	Jednotlivé	základní, zlevněné
		Časové	
IDSOK	zónový, časový	jednotlivé	občanské, zlevněné
		Vícedenní	
SID	zónově-relační	Jednoduché	plnocenné, zlevněné
		Časové	
PID	časově-pásmový	Krátkodobé	plnocenné, zvýhodněné
		Dlouhodobé	

Zdroj: autorka

**Tabulka 5** Shrnutí vícedenního jízdného jednotlivých IDS

IDS	Jízdné vícedenní/ časové/ dlouhodobé
IREDO	7denní, 30denní, 90denní
IDOL	7denní, 30denní, 90denní, 366denní
IDSOK	7denní, měsíční
SID	30denní, 90denní, 365denní
PID-příměstské	měsíční, čtvrtletní, roční
PID-po Praze	měsíční, čtvrtletní, roční, 5měsíční

Zdroj: autorka

## 2.7 Charakteristika elektronického jízdného v rámci jednotlivých IDS

Tato část bakalářské práce bude věnována porovnání elektronického jízdného nahraného na čipových kartách jednotlivých IDS. Z důvodu růstu modernizace v dopravě a rozšiřování údajů a informací v elektronické podobě, prostřednictvím počítačů či mobilních telefonů, byla tato kapitola vybrána za důležitou.

*Bezkontaktní čipovou kartu IREDO* si cestující mohou pořizovat a nahrávat na ni vícedenní jízdné již od roku 2013. Na čipovou kartu IREDO lze nahrát vícedenní jízdné, které je uvedeno v tabulce 4. Při pořízení vícedenních jízdenek není možnost vystavení

papírového jízdního dokladu. Vícedenní jízdenky je možné si zakoupit pouze na čipovou kartu. V případě přestupních jízdenek také nedochází k výdeji papírového jízdního dokladu, ale jízdné bude nahráno na čipovou kartu. S nahráním vícedenního či přestupního jízdního dokladu na čipovou kartu je současně cestujícímu vydán papírový doklad, který slouží pro kontrolu platnosti či reklamaci jízdního dokladu. Kontrola platnosti dokladu probíhá na základě přiložení karty na čtecí zařízení u řidiče autobusu či vlakového personálu, případě na čtečku revizora. (OREDO, 2020 d) V případě vlastnictví In karty Českých drah je možné nahrát aplikaci IREDO na již zmíněnou In kartu. Je možný i obrácený způsob odbavení, který spočívá v nahrání aplikace In karty na kartu IREDO (OREDO, 2020 e).

Pro odbavení v IDS IDOL je charakteristická bezkontaktní čipová karta Opuscard, která je využívána cestujícími hlavně ve veřejné dopravě. Využití Opuscard je možné uplatnit i jako elektronický identifikační doklad. Cestující se může rozhodnout pro dva druhy čipových karet. První typem karty je tzv. osobní karta Opuscard, která je nepřenosná a je opatřena osobními údaji držitele. Tato karta je využívána jako nosič jednotlivé elektronické přestupní jízdenky, ale také je nosičem časového a síťového jízdného. Druhý typ karty představuje anonymní karta Opuscard, která je využita na bázi elektronické peněženky. Na anonymní kartu však nelze nahrát vícedenní časové a síťové jízdenky (KORID LK, spol. s.r.o., 2016). Tyto dva typy karet jsou využívány i v systému IREDO.

IDS Olomouckého kraje nemá v současné době zavedeno elektronické jízdné pomocí čipových karet. Časové jízdné je tak vydáváno v papírové podobě nebo prostřednictvím kupónu přiřazeného v platební kartě či mobilnímu telefonu (Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, 2020 c). V tarifním systému PID si cestující může zakoupit předplatné jízdné pomocí průkazky PID nebo je možné využít aplikaci PID lítačka (Pražská integrovaná doprava, 2020 b). PID lítačka umožňuje cestujícím odbavení prostřednictvím mobilního telefonu, která umožňuje převést již zakoupený časový kupón do mobilní aplikace a cestovat v rámci PID pouze s mobilním telefonem. Mobilní aplikace PID Lítačka vede ke zjednodušení a digitalizaci odbavení cestujících v rámci IDS PID, který propojuje Prahu se Středočeským krajem (Pražská integrovaná doprava, 2020 c).

## **2.8 Integrované úseky IDS IREDO přes hranici krajů**

Tato část bude věnována propojeným oblastem Královéhradeckého a Pardubického kraje se sousedními kraji. Budou zde uvedeny úseky, na kterých cestující může využívat jeden jízdní doklad, konkrétně jízdní doklad tarifu IREDO.

Největší integrací ze strany IDS IREDO představuje Liberecký kraj, tedy IDS IDOL, jehož integrace je rozložena na některých úsecích téměř po celé hranici Královéhradeckého a Libereckého kraje. Jedná se například o úsek mezi Kunčicemi nad Labem a Jilemnicí, kde cestující může cestovat na jízdní doklad IREDO jak vlakem, tak autobusem. Další úsek představuje propojení města Libuň, které se nachází asi 7 km severozápadně od Jičína, a města Rovensko pod Troskami v Libereckém kraji. Další oblastí, kde cestující může cestovat na jednu jízdenku IREDO vlakem i autobusem, je úsek ze Staré Paky do města Horka u Staré Paky, nacházející se v okrese Semily.

Integrace tarifního systému IREDO do oblastí ve Středočeském kraji je na tom zdatně hůře. Na hranicích se Středočeským krajem je pouze malý počet oblastí, kde je možné cestovat na jeden jízdní doklad mezi kraji. Takový úsek je například mezi Chlumcem nad Cidlinou a Městcem Králové nebo mezi Chlumcem nad Cidlinou a Dobšicemi nad Cidlinou, ležící asi 12 km od města Poděbrady. Na úseku z Chvaletic do Týnce nad Labem je též umožněno cestujícím využít pouze jeden jízdní doklad. Využití jedné IREDO jízdenky na těchto úsecích integrovaných se Středočeským krajem je možné pouze při cestování železniční dopravou.

Na západní straně IDS IREDO s krajem Olomouckým je situace podobná jako se Středočeským krajem. Na hranicích těchto dvou krajů se nachází pouze malé procento integrovaných úseků. Jednou z integrovaných oblastí je úsek mezi městem Tatenice a Zábřeh na Moravě, kde je možné při cestování železniční dopravou využít jeden jízdní doklad. Úsek, kde při cestování železniční i silniční (autobusovou) dopravou je možné využít jednoho jízdního dokladu, se nachází na trase mezi vesnicí Červený Potok a Hanušovicemi.

## **2.9 Tvorba ceny jízdního dokladu v IDS IREDO**

Podle správce tarifu IDS IREDO se pro tvorbu ceny jízdního dokladu využívají tarifní jednice mezi zónami. Pro určení počtu tarifních jednic mezi zónami hraje největší roli kilometrická vzdálenost hlavních zastávek obou zón od sebe. Při tvorbě ceny v různých jednicových pásmech je cena za jízdní doklad závislá na politickém rozhodnutí krajů, v nichž je tarif IREDO provozován. Jedná se tedy o kraj Královéhradecký a Pardubický. Vliv na tato politická rozhodnutí může mít například vývoj ceny pohonných hmot, výše jízdného u komerčních dopravců nebo výše jízdného v okolních IDS. V případě IDS IREDO došlo koncem roku 2019 ke zvýšení cen jednoduchého jízdného přibližně o 8 %, ale zároveň byla snížena cena většiny vícedenních jízdenek oproti předešlému stavu.

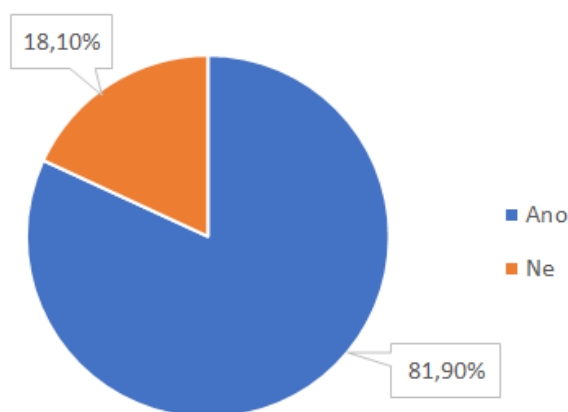


## 2.10 Výsledky dotazníkového šetření

V rámci dotazníkové šetření byli respondenti vyzváni k odpovědím na otázky, které se týkají integrovaného dopravního systému IREDO. Dotazník byl vytvořen prostřednictvím Google formuláře a byl v oběhu od 1.4.2020 do 10.4. 2020. Na dotazník odpovědělo celkem 206 respondentů.

**Otázka č. 1** byla zaměřena na to, zda respondenti využívají veřejnou hromadnou dopravu na území Královéhradeckého a Pardubického kraje. Z výsledků dotazníku vyplývá, že veřejnou hromadnou dopravu nevyužívá pouze 8,7 % z dotazovaných, což představuje 18 respondentů.

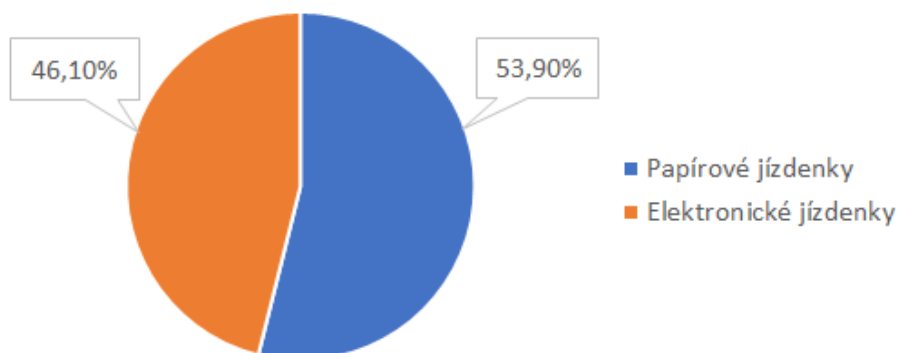
**Otázkou č. 2** se zjišťovalo, zda respondenti, kteří cestují veřejnou hromadnou dopravou, využili integrovaný dopravní systém IREDO. Výsledek dotazníku dokazuje, že IDS IREDO využilo 81,9 % z dotazovaných, kteří cestují veřejnou hromadnou dopravou, což je zřejmé z následující grafu:



**Obrázek 10** Využití IDS IREDO (autorka)

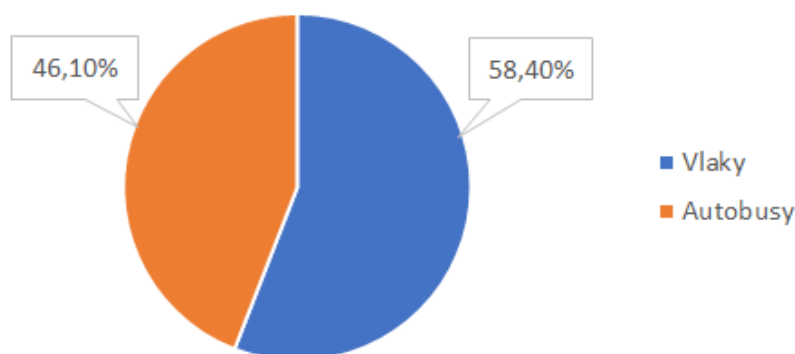
**Otázka č. 3** byla zaměřena na četnost využívání IDS IREDO. 53 respondentů, což představuje 34,4 %, využívá IDS IREDO denně. 15–30 % pak využívají IDS IREDO několikrát ročně, příležitostně nebo několikrát za týden.

**Otázka č. 4** porovnávala papírové a elektronické jízdenky. Respondenti, i přes stále se vyvíjející moderní techniku, preferují papírové jízdní doklady. Mírně tedy převažuje popularita papírových jízdenek, což je zřejmé z následujícího grafu:



**Obrázek 11** Porovnání papírové a elektronické jízdenky (autorka)

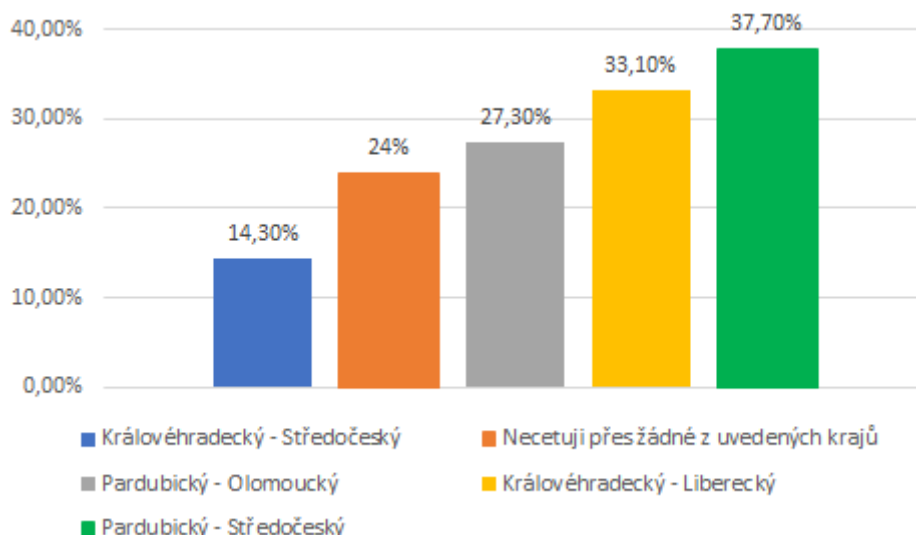
**Otázka č. 5** byla zaměřena na druhy dopravních prostředků, které v rámci IDS IREDO převažují. Podle výsledků dotazníkové šetření se cestující přiklání více k dopravě železniční než k silniční autobusové dopravě. Železniční dopravu upřednostňuje 58,4 % z dotazovaných respondentů. Následující graf znázorňuje převahu železniční dopravy:



**Obrázek 12** Porovnání železniční a silniční autobusové dopravy (autorka)

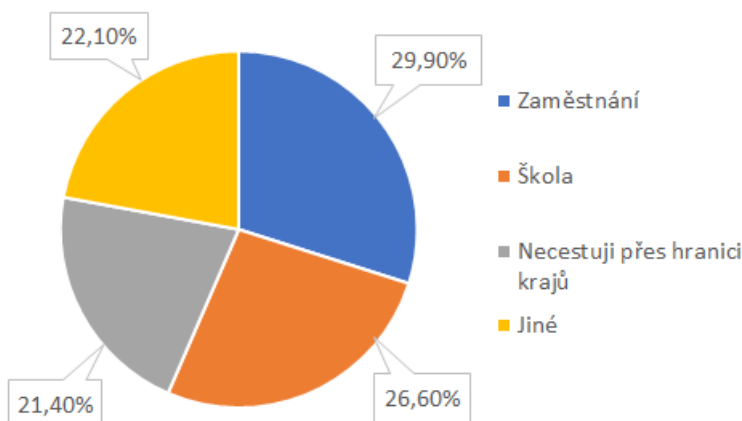
**Otázka č. 6** se zaměřovala na porovnání důležitosti ceny za jízdní doklad, četnosti spojů a návaznosti spojů v rámci IDS IREDO. Z výsledků šetření je pro cestující cena za jízdní doklad a návaznost spojů důležitější než četnost spojů. Stupeň důležitosti se hodnotil na stupnici od 1 do 5, přičemž 1 byla považována za nejdůležitější.

**Otázka č. 7** se zaměřovala na respondenty cestující přes hranice Královéhradeckého nebo Pardubického kraje. Nejvíce dotazovaných respondentů cestuje mezi Pardubickým a Středočeským krajem, konkrétně 37,7 %. Druhé nejvíce využívané hraniční oblasti jsou mezi Královéhradeckým a Libereckým krajem, což představuje 33,1 %. Zbývající respondenti využívají hromadnou dopravu mezi krajem Pardubickým – Olomouckým, Královéhradeckým – Středočeským nebo necestují přes hranice krajů. Přehled využívání veřejné dopravy přes hranice krajů je uveden v následujícím grafu:



**Obrázek 13** Využívání veřejné dopravy přes hranice krajů (autorka)

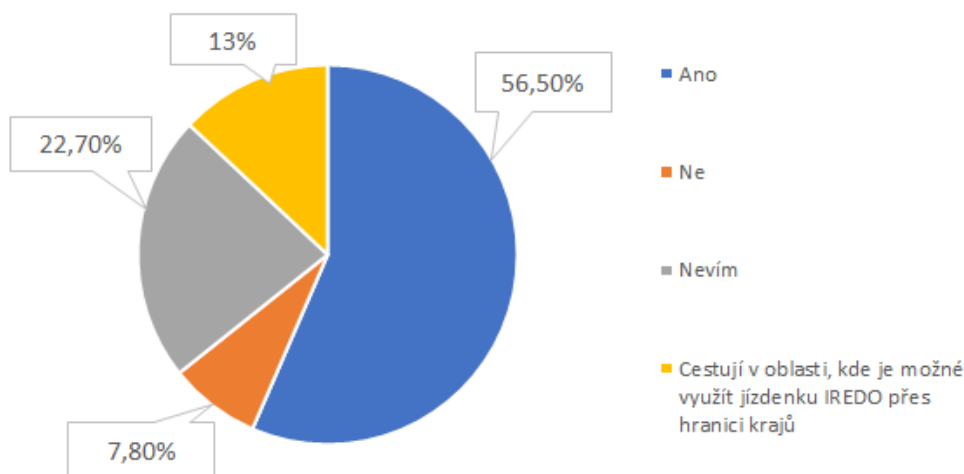
**Otázkou č. 8** se zjišťovalo, za jakým účelem respondenti cestují před hranice krajů. Nejvíce cestujících využívá mezikrajské cestování z důvodu zaměstnání (29,9 %). Na druhém místě je pak navštěvování škol, což představuje 26,6 %. Cestující, kteří necestují přes hranici krajů nebo cestují přes hranici krajů za jiným účelem představuje 43,5 %. Na grafu je uvedeno, za jakým účelem cestující využívají veřejnou dopravu přes hranici krajů:



**Obrázek 14** Účel využívání veřejné dopravy přes hranici Královéhradeckého a Pardubického kraje (autorka)

**Otázkou č. 9** bylo třeba zjistit, ve kterých hraničních oblastech respondenti cestují. Otázka byla věnována hlavně oblastem, které byly doporučeny dispečinkem IDS IREDO. Nejvíce využívanou oblastí je oblast Kolínska, představující 38,3 %. Další doporučené oblasti se pohybovaly v rozmezí 11-19 %. Respondenti odpovídali, že cestují i v jiných hraničních oblastech, např. na Olomoucku, v oblasti Mladé Boleslavi, či Lomnicí nad Popelkou.

**Otázka č. 10** byla zaměřena na možnost využití jízdního dokladu IREDO přes hranici krajů. 87 (56,5 %) respondentů by dle dotazníkového šetření tuto možnost využilo, 47 respondentů buď neví, nebo nemají zájem cestovat přes hranice krajů na jízdenku IREDO a 13 % respondentů již cestuje v oblasti, kde je možné využít jízdenku IREDO mezi kraji, což znázorňuje následující graf:



**Obrázek 15** Porovnání možnosti využití jízdenky IDS IREDO přes hranici krajů (autorka)

**Otázka č. 11 a 12** byla pouze třídící, z čehož bylo zjištěno, že více odpovídaly ženy než muži. Co se týče věkových kategorií, tak nejvíce zastoupenou skupinou 38,3 % byli respondenti mezi 18-26 let.

## 2.11 Shrnutí dotazníkového šetření

V rámci dotazníkového šetření byli respondenti vyzváni k odpovědím na otázky týkající se využívání veřejné hromadné dopravy a integrovaného dopravního systému IREDO. První otázkou bylo třeba zjistit, zda respondenti vůbec využívají veřejnou hromadnou dopravu. Pokud některý z respondentů VHD nevyužívá, na další otázky již neodpovídal. Stejným způsobem se pokračovalo i u druhé otázky, kde se zjišťovalo, zda respondenti někdy využili IDS IREDO. Pokud odpověď zněla NE, na další otázky již nebylo potřeba odpovídat.

Zodpovězením otázek v dotazníkovém šetření byla získána data, která budou využita ve tvorbě návrhu na propojení IDS IREDO s okolními IDS. Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že většina cestujících někdy využila IDS IREDO a také mají zájem využívat tento systém v mezikrajském cestování. Výsledkem šetření bylo zjištěno, že respondenti cestují mezi kraji hlavně z důvodu zaměstnání či dojíždění do škol. Dále bylo potvrzeno, že většina respondentů preferuje železniční dopravu oproti dopravě silniční a také mírně převažuje popularita papírových jízdenek nad využíváním elektronického jízdného, např. formou BČK

IREDO. Výsledky dotazníkového šetření poukazují na mezikrajské cestování především v hraniční oblasti se Středočeským krajem a krajem Libereckým.

### 3 NÁVRH PROPOJENÍ IDS IREDO S OKOLNÍMI IDS

Tato kapitola bude věnována vytvoření návrhu na propojení IDS IREDO s určitými místy přes hraniční území sousedních IDS. Ve spolupráci s dispečinkem IDS IREDO bylo vybráno několik oblastí, na které se v rámci návrhu zaměřit. Oblasti byly vybrány na základě zájmu obyvatel, kteří pravidelně cestují přes hraniční oblasti do zaměstnání, škol, sociálních zařízení, za sportem či za jinými aktivitami. Dotazníkové šetření potvrdilo, že cestující využívají hromadnou dopravu na území Pardubického a Královéhradeckého kraje. Dále se potvrdilo, že cestující využívají IDS IREDO, cestují mezi kraji a mají zájem o využívání jednoho jízdního dokladu IREDO mezi kraji. Nejvíce žádané oblasti jsou oblasti Kolína, Jilemnice, Staré Paky a okolí Jevíčka. Dotazníkové šetření potvrdilo tyto oblasti jako využívané. Nejvíce využívanou oblastí je okolí Kolína.

#### 3.1 Oblast Kolínska

Město Kolín se nachází ve Středočeském kraji v blízkosti hranic s krajem Pardubickým. Kolín patří do tarifního systému PID a na jízdenku IREDO je možné cestovat z Pardubického kraje pouze do města Týnec nad Labem, které je od Kolína vzdálené přibližně 11 km a je považováno za hraniční oblast tarifního systému IREDO a PID. U Kolína se nachází společnost TPCA Kolín, která se zabývá výrobou automobilů a zaměstnává kolem 2 400 zaměstnanců. Jelikož se TPCA nachází v blízkosti hranic s Pardubickým krajem, je zřejmé, že z tohoto kraje, zejména z oblastí na hranicích kraje, část zaměstnanců dojíždí. V Kolíně se nachází i několik základních a středních škol, kam žáci a studenti každý den dojíždí. Z tohoto důvodu byla oblast Kolína vybrána pro návrh na propojení IDS.

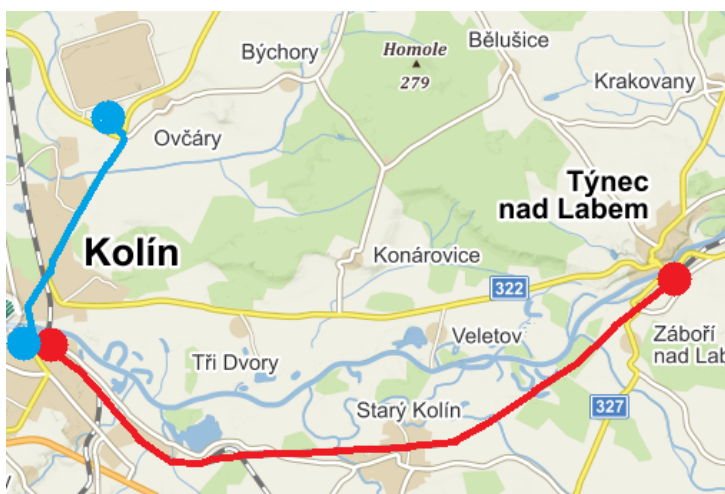
Pro integraci s městem Kolín je nutné vytvořit nové zóny, které propojí Pardubický kraj s územím ve Středočeském kraji. Nové zóny musí navazovat na zónu č. 699 (Týnec nad Labem). Pro nové zóny byly vybrány oblasti Starý Kolín, Kolín a oblast Ovčáry, kde se nachází již zmiňovaná společnost TPCA. Podle pravidla, které stanovila společnost OREDO, není možné zóny číslovat třímístným číslem, kde uprostřed je 9, a tak byla vybrána čísla jiná. Tato čísla navazují na zónu 699, kde se udržuje pravidlo číslování dle okresu Pardubice, tedy počátečním číslem 6. V následující tabulce jsou vytvořeny nové zóny mezi Týncem nad Labem a Kolínem:

**Tabulka 6** Vytvoření nových zón v oblasti Kolín

Název zóny	Číslo zóny
Starý Kolín	637
Kolín	638
Ovčáry	639

Zdroj: Autorka

Obrázek č. 16 znázorňuje železniční a silniční úsek ve Středočeském kraji, který je zapojený do IDS IREDO. Železniční úsek je označen červenou barvou, silniční úsek barvou modrou.



**Obrázek 16** Znázornění železničního a silničního úseku ve Středočeském kraji, který je zapojený do IDS IREDO (autorka, na základě Mapy.cz)

Cestující, kteří cestují do Kolína, budou moci využít železniční dopravu na jeden jízdní doklad IREDO při využití více dopravců z různých oblastí Pardubického kraje, čímž se bere ohled na cestující, kteří dle dotazníkového šetření preferují železniční dopravu. Pro cestující, kteří denně dojíždí z Pardubického kraje do zaměstnání do TPCA, připadá v úvahu možnost využití kombinace železniční a silniční autobusové dopravy přímo k budově TPCA také na jeden jízdní doklad IREDO. S propojením IDS IREDO s IDS ve Středočeském kraji tedy vzniká cestujícím výhoda využití jednoho jízdního dokladu mezi kraji podle tarifu IREDO.

Při realizaci propojení je důležité sjednocení odbavovacích systémů jednotlivých IDS. Pro obsluhu úseků jsou vhodné dopravci, kteří obsluhují území obou krajů. Pro železniční úsek připadá jediná možnost, a to jsou České dráhy, kde nebude problém s odbavením, jelikož tento

doprovodce uznává doklady IDS IREDO i IDS PID. Při využití IDS IREDO autobusovou dopravou na území Středočeského kraje připadá v úvahu dopravce Okresní autobusová doprava Kolín. Tento dopravce je vhodný z důvodu působení v obou IDS, jak je uvedeno v kapitole 2.1 a 2.4.

IDS IREDO umožňuje zakoupení přestupních nebo časových jízdenek pouze na čipovou kartu IREDO. Výjimkou jsou přestupy mezi vlakovými spoji, kde je možné využít papírový jízdní doklad. Vzhledem k preferování papírových jízdenek, vyplývajících z dotazníkového šetření, by bylo vhodné zavedení papírových přestupních jízdenek i mezi autobusovými spoji nebo mezi spoji, kde dochází k přestupu z autobusu na vlak a obráceně.

Pro určení ceny jízdného v úseku mezi Týncem nad Labem a Kolínem záleží na počtu tarifních jednic, jak je uvedeno v kapitole 2.9. Protože tento úsek spadá i pod tarifní systém Pražské integrované dopravy, cena se může tvořit i podle tohoto tarifu. Podle tarifu PID se jedná o 3 projetá pásma, což znamená, že cena jízdenky v tomto úseku je 24 Kč. V tarifu IREDO by se v tomto úseku jednalo o 13 tarifních jednic, což představuje 26 Kč za obyčejné jízdné. Pro cestující, kteří cestují do společnosti TPCA, by cesta představovala 18 tarifních jednic. Přehled cen mezi zónami v tomto úseku je zobrazen v tabulce 7. Cena je navrhována pouze na základě počtu tarifních jednic. Není bráno v úvahu, kolik stojí jízdní doklad v závislosti na IDS PID nebo na jiné aspekty, podle kterých se cena může určovat.

**Tabulka 7** Návrh ceny jízdného z Týnce nad Labem

<b>Z</b>	<b>Do</b>	<b>Počet tarifních jednic (Km)</b>	<b>Navrhovaná cena (Kč)</b>
Týnec nad Labem	Starý Kolín	6	16
Týnec nad Labem	Kolín	13	26
Týnec nad Labem	Ovčáry	18	30

Zdroj: Autorka

### **3.2 Oblast Staré Paky**

Stará Paka je obec ležící na hranicích s Libereckým krajem v okrese Jičín. Přestože oblast Staré Paky je již propojená s IDS Libereckého kraje, uvažuje se o prohloubení integrace. Zajímavostí je, že integrované úseky mezi Pardubickým a Libereckým krajem jsou zajištěny z velké části pouze železniční dopravou. To je způsobeno tím, že obec Stará Paka je železničním uzlem, kde křižují tratě Pardubice – Jaroměř – Liberec a Chlumec nad Cidlinou – Trutnov. Většina propojených oblastí leží právě na těchto dvou tratích.



Pro propojení Staré paky s IDS Libereckého kraje bylo vybráno okresní město Semily, ležící asi 17 km od Staré Paky. Pro propojení je potřeba vytvořit několik nových zón na trase Stará Paka – Semily. K vytvoření zón připadají v úvahu oblasti Libštát, Košťálov, Nedvězí a Semily, které jsou zároveň i zónami IDS IDOL. Na této trase se bude projíždět i zónou Bělá u Staré Paky, ležící v Libereckém kraji v hraniční oblasti s krajem Královéhradeckým, která je již zintegrována do IDS IREDO. Pro označení nových zón v této oblasti je nedostatečný počet čísel, kde uprostřed je číslo 9, a tak zóny budou číslovány jiným libovolným číslem začínající na číslo 5, podle okresu Jičín. Předmětem návrhu na propojení bude železniční doprava. V tabulce č. 8 jsou uvedeny nové zóny, vytvořené v IDS IREDO.

**Tabulka 8** Vytvoření nových zón mezi oblastmi Stará Paka a Semily

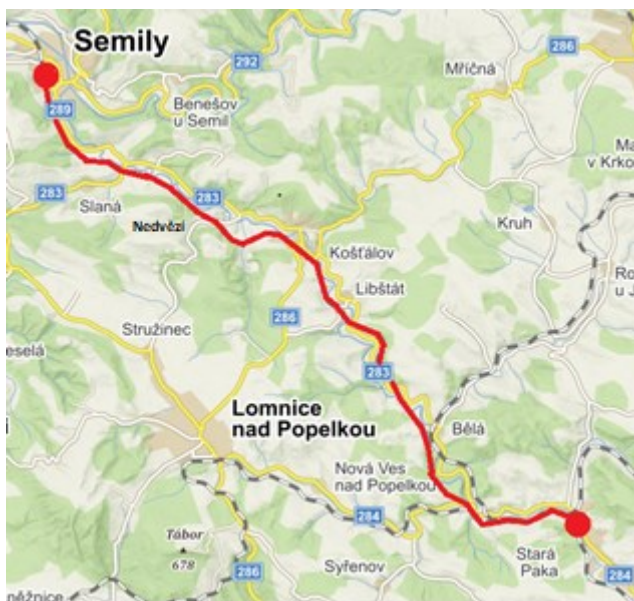
Název zóny	Číslo zóny
Libštát	548
Košťálov	559
Nedvězí	584
Semily	589

Zdroj: Autorka

V návrhu železničního úseku nebude problém vytvořit integrovaný úsek jak z hlediska dopravního, tak z hlediska odbavení cestujících, protože mezi Starou Pakou a Semily je zavedeno přímé vlakové spojení Českých drah nebo dopravní obslužnost zajišťuje i společnost ARRIVA vlaky, s.r.o. Tento úsek je však možné využívat pouze podle tarifu dopravce nebo podle tarifu IDOL.

Pro tento úsek, který je obsluhován železniční dopravou, tedy připadá v úvahu dopravce České dráhy nebo ARRIVA vlaky s.r.o. Oba dopravci v IDS IREDO působí i na jiných tratích, a proto nebude problém odbavit cestující, kteří využívají BČK IREDO nebo papírové jízdenky IREDO. Prohloubením IDS IREDO do oblasti Semily by cestující mohli využívat jeden jízdní doklad IREDO z Královéhradeckého a Pardubického kraje při využití více dopravců (železničních, silničních autobusových) až do okresního města Semily, ležící v Libereckém kraji. Mezi vlakovými spoji lze využívat přestupních papírových jízdních dokladů. Cestující, kteří např. ve Staré Pace přestupují z autobusu na vlakové spojení, mohou přestupní jízdní doklad IREDO využívat pouze v kombinaci s čipovou kartou IREDO. Podle dotazníkového šetření cestující upřednostňují papírové jízdní doklady, a tak by mohly být zavedeny i přestupní papírové jízdní doklady IREDO, které umožní cestujícím přestupovat z autobusu na vlak

na jízdenku IREDO bez čipové karty. Obrázek č. 17 znázorňuje železniční spojení v úseku Stará Paka – Semily.



**Obrázek 17** Železniční spojení mezi úsekem Stará Paka a Semily (autorka, na základě mapy.cz)

Tvorba ceny je opět závislá především na počtu tarifních jednic mezi zónami. V úseku Stará Paka a Semily je 17 tarifních jednic, což představuje 30 Kč v případě obyčejného jízdného placeného v hotovosti. Přehled navrhovaných cen mezi zónami ze Staré Paky je uveden v tabulce č. 9. Ceny představují obyčejné jízdné placené v hotovostní formě.

**Tabulka 9** Návrh ceny jízdného z oblasti Stará Paka

Z	Do	Počet tarifních jednic (Km)	Navrhovaná cena (Kč)
Stará Paka	Libštát	8	18
Stará Paka	Košťálov	10	20
Stará Paka	Nedvězí	14	26
Stará Paka	Semily	17	30

Zdroj: Autorka

### 3.3 Oblast Jilemnice

Jilemnice je město, které se nachází v Libereckém kraji. Toto město je již zaintegrováno do IDS IREDO, ale integrace by se mohla prohloubit až do okresního města Semily, podobně jako u oblasti Stará Paka. Semily se nacházejí přibližně 20 km od Jilemnice. Podle informace z dispečinku IDS IREDO je Liberecký kraj, s tarifním systémem IDOL, nejvíce integrovaným

krajem ze strany IDS IREDO. Z tohoto důvodu by mohla být integrace do Libereckého kraje ještě více prohloubena. Jilemnice tedy představuje poslední zónu (499), kde je ještě možné využít jízdenku IREDO. Pro vytvoření tarifního systému IREDO mezi Jilemníci s městem Semily bude využita pouze silniční autobusová doprava. Dle dotazníkového šetření sice cestující upřednostňují dopravu železniční, ale mezi těmito úseky není vystavěna železniční síť. Pro cestující, kteří by chtěli využít železniční dopravu do Semil, by připadalo v úvahu cestovat v úseku z Jilemnice do Staré Paky a následně ze Staré Paky do Semil, kde bylo vytvořeno propojení IDS IREDO v přechozí kapitole.

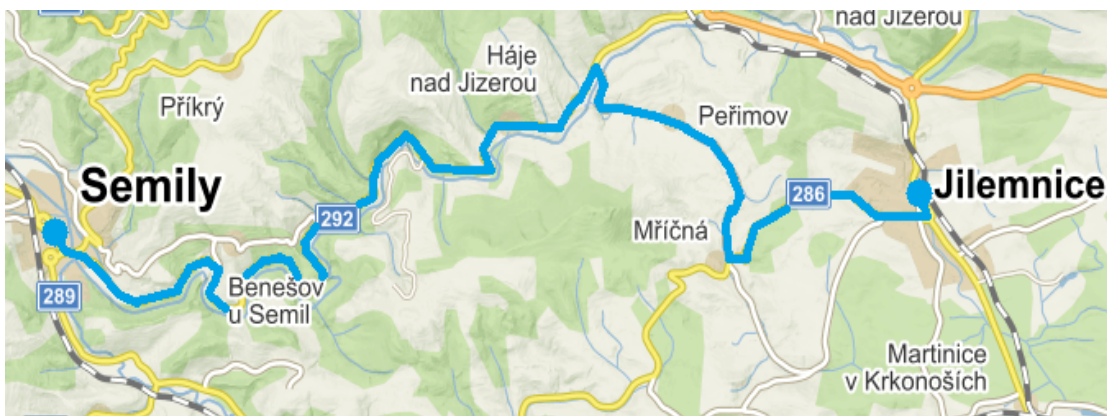
Pro návrh nového integrovaného úseku bude opět vytvořeno několik nových zón, které představují obce mezi Jilemníci a Semily. V tomto úseku bude vytvořeno celkem 5 nových zón IREDO. Jedná se o obce Mříčná, Peřimov, Háje nad Jizerou, Bystrá nad Jizerou a Benešov u Semil. Zóna Semily je již vytvořena v kapitole 3.3, kde se jednalo o propojení Semil se Starou Pakou. Při přidělení čísla k určité zóně nelze využít pravidlo, kde prostřední číslo je 9, a tak se zóny budou číslovat tak, že první číslo bude 4, podle okresu Trutnov. Tabulka č. 10 zobrazuje vytvoření nových zón a jejich číselné označení.

**Tabulka 10** Vytvoření nových zón mezi oblastmi Jilemnice a Semily

Název zóny	Číslo zóny
Mříčná	496
Peřimov	485
Háje nad Jizerou	478
Bystrá nad Jizerou	479
Benešov u Semil	434

Zdroj: Autorka

Pro obsluhu této oblasti je vybrán dopravce BusLine LK s.r.o., protože tento dopravce již zmiňovanou oblast obsluhuje, ale úsek je možno využít pouze podle tarifu IDOL. V následujícím obrázku je uveden návrh trasy mezi Jilemníci a Semily, kde modře vyznačená trasa znázorňuje autobusové spojení.



**Obrázek 18** Silniční autobusové spojení mezi úsekem Jilemnice a Semily (autorka, na základě Mapy.cz)

Tvorba ceny pro tento úsek opět nejvíce závisí na počtu tarifních jednic mezi oblastí Jilemnice a Semily. Na tvorbu ceny se podílí i jiné aspekty, uvedené v kapitole 2.9, ale pro tento návrh se bere v úvahu pouze počet tarifních jednic. V úseku Jilemnice – Semily je 21 tarifních jednic, což představuje 36 Kč v případě obyčejného jízdného placeného v hotovostní formě. Tabulka č. 11 ukazuje návrh cen mezi zónami z Jilemnice do Semil. Ceny představují obyčejné jízdné placené v hotovostní formě.

**Tabulka 11** Návrh ceny jízdného v úseku Jilemnice – Semily

Z	Do	Počet tarifních jednic (Km)	Navrhovaná cena (Kč)
Jilemnice	Mříčná	4	14
Jilemnice	Peřimov	7	18
Jilemnice	Háje nad Jizerou	10	20
Jilemnice	Bystrá nad Jizerou	14	26
Jilemnice	Benešov u Semil	16	28
Jilemnice	Semily	21	36

Zdroj: Autorka

Tímto návrhem na prohloubení integrace z Jilemnice do Semil by cestující měli možnost dojíždět do zaměstnání, školy či za jinými aktivitami z oblastí Královéhradeckého a Pardubického kraje na jeden jízdní doklad IREDO při využití více dopravců až do okresního města Semily v Libereckém kraji.

### 3.4 Integrace s Olomouckým krajem

Oblast Jevíčko, které dispečink IREDO i dotazníkové šetření potvrdili jako velice využívanou oblast, je již strategicky integrována s okolními oblastmi. Těmito oblastmi jsou

například turistické oblasti Letovice a Velké Opatovice. Další integrovanou oblastí s Jevíčkem jsou Jaroměřice, kam denně zaměstnanci dojíždějí do zaměstnání a studenti do škol. Další oblasti již nepřichází v úvahu z důvodu velké vzdálenosti a nezájmu cestujících o dalších integraci. Z toho důvodu už další integrace ztrácí význam.

Dalším úsekem, by mohlo být prohloubení integrace z Hanušovic do Starého Města, které je od Hanušovic vzdálené přibližně 12 km, a z Hanušovic do Ostružné, vzdálené přibližně 18 km. Hanušovice představují poslední zónu (zónu č. 598) IDS IREDO, avšak nachází se již v Olomouckém kraji. Výše uvedené oblasti sice nemají až tak strategický význam, nicméně přes tuto část by mohl být v budoucnu integrován i Jeseník, což je oblast, která by byla pro cestující turisticky zajímavá. Na trase z Hanušovic do Starého Města budou vytvořeny 3 nové zóny, kterými budou Vysoké Žibřidovice, Chrastice a Staré Město. Z Hanušovic do Ostružné budou vytvořeny 4 nové zóny, kterými budou Jindřichov, Nové Losiny, Branná a Ostružná. Při číslování zón je nedostatek čísel, kde prostřední číslo je 9. Volba čísel pro nově vytvořené zóny bude začínat číslem 9, podle okresu Ústí nad Orlicí. V případě nedostatku čísel začínající 9, bude počáteční číslo zvolené 8. V následujících tabulkách 12 a 13 je uveden přehled nových zón v úsecích Hanušovice – Staré Město a Hanušovice – Ostružná:

**Tabulka 12** Vytvoření nových zón na trase Hanušovice – Staré Město

Název zóny	Číslo zóny
Vysoké Žibřidovice	969
Chrastice	979
Staré Město	939

Zdroj: Autorka

**Tabulka 13** Vytvoření nových zón na trase Hanušovice – Ostružná

Název zóny	Číslo zóny
Jindřichov	959
Nové Losiny	843
Branná	846
Ostružná	861

Zdroj: Autorka

V těchto úsecích je výhodou, že zde vede železniční síť, a tak do systému IREDO bude zapojena dopravní obslužnost železniční dopravou. Zapojením tohoto úseku, obsluhovaného železniční dopravou, bude vyhověno respondentům, kteří dle dotazníkového šetření preferují,

spíše využití železniční dopravy. Pro železniční dopravní obslužnost je vhodný dopravce České dráhy, který působí ve všech integrovaných dopravních systémech v České republice. Obrázek č. 19 znázorňuje železniční trasu na těchto dvou úsecích:



**Obrázek 19** Železniční spojení v úseku Hanušovice – Staré Město a Hanušovice – Ostružná (autorka, na základě Mapy.cz)

Při výpočtu ceny jízdního dokladu hraje opět největší roli počet tarifních jednic. Počet tarifních jednic je tedy dán hlavně kilometrickou vzdáleností hlavních zastávek obou zón od sebe. Na trase Hanušovice – Staré Město je počet 12 tarifních jednic, což představuje 24 Kč a v úseku mezi Hanušovicemi a Ostružnou je těchto tarifních jednic 18, což podle tarifu IREDO vychází na 30 Kč v případě obyčejného jízdného při platbě v hotovostní formě. V tabulce č. 14 a 15 je zobrazen návrh ceny jízdného v úseku Hanušovice – Staré Město a Hanušovice – Ostružná:

**Tabulka 14** Návrh ceny jízdného v úseku Hanušovice – Staré Město

Z	Do	Počet tarifních jednic (Km)	Navrhovaná cena (Kč)
Hanušovice	V. Žibřidovice	6	16
Hanušovice	Chrastice	9	20
Hanušovice	Staré Město	12	24

Zdroj: Autorka

**Tabulka 15** Návrh ceny jízdného v úseku Hanušovice – Ostružná

<b>Z</b>	<b>Do</b>	<b>Počet tarifních jednic (Km)</b>	<b>Navrhovaná cena (Kč)</b>
Hanušovice	Jindřichov	7	18
Hanušovice	Nové Losiny	9	20
Hanušovice	Branná	13	26
Hanušovice	Ostružná	18	30

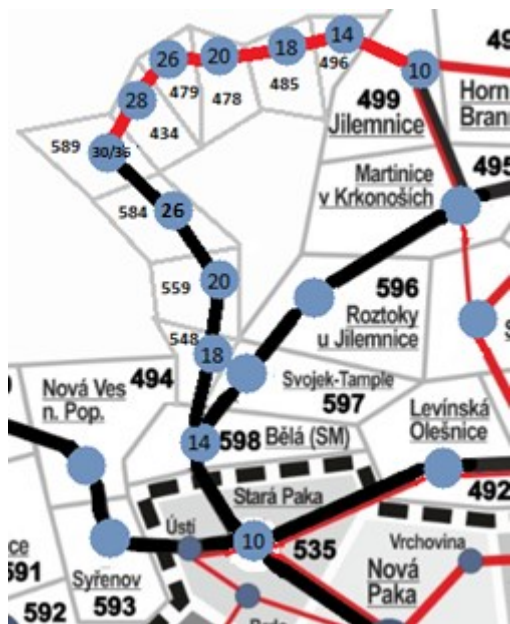
Zdroj: Autorka

Prohloubením integrace ze zóny Hanušovice vzniká cestujícímu výhoda využití jednoho jízdního dokladu IREDO z měst a obcí v Královéhradeckém a Pardubickém kraji do uvedených oblastí Olomouckého kraje, kam cestující mají zájem dojíždět hlavně za účelem turismu.

### **3.5 Shrnutí návrhu propojení IDS IREDO s okolními IDS**

Jak je zřejmé z předchozích kapitol, propojení hraničních úseků jednotlivých IDS probíhá ve všech oblastech stejným způsobem. Vždy je vybrána oblast na hranici IDS IREDO a okolního IDS, která se propojí s určitým úsekem v IDS sousedního kraje. Pro propojení je nutné vytvořit z každé oblasti několik nových zón, které spojují dva integrované úseky. Poté je nutno navrhnout vhodnou železniční, silniční nebo železniční i silniční trasu. Tvorba ceny jízdního dokladu je ovlivněna mnoha faktory, jak je uvedeno v kapitole 2.9, nejvíce však počtem tarifních jednic, které charakterizují kilometrickou vzdálenost hlavních zastávek dvou zón od sebe. Hlavní zastávky v jednotlivých zónách si společnost OREDO určuje sama. Pro výpočet jízdného pro tento návrh bylo bráno v úvahu pouze počet tarifních jednic mezi jednotlivými oblastmi a na základě těchto tarifních jednic se navrhla příslušná cena z ceníku IREDO. Na základě výsledků dotazníkové šetření cestující preferují železniční dopravu, což se podařilo propojit v oblasti Kolínska, Staré Paky a Hanušovic kde je možné využít železniční dopravu. Naopak v úseku Jilemnice – Stará Paka není možné využít v daném úseku železniční dopravu. Oblast Jevíčko je již strategicky integrována s okolními oblastmi, a tak dle dispečinku další integrace v nejbližší době nemá smysl. Dotazník dále potvrdil preferenci papírového jízdního dokladu oproti elektronickému jízdnému na čipové kartě IREDO. Využívání papírových přestupních jízdenek IREDO je možné pouze mezi železničními spoji Českých drah. Proto by bylo vhodné zavést i přestupní jízdní doklady IREDO mezi autobusy nebo přestupní jízdenky v kombinaci autobus a vlak. Na obrázku č. 20 je znázorněn grafický návrh propojení IDS IREDO s IDS IDOL v Libereckém kraji, kde čísla v modrém kolečku znázorňují

cenu za jízdní doklad z Jilemnice a Staré Paky do Semil a čísla mimo modré kolečko představují číselování nově vytvořených zón podle tabulek 9 a 10.



**Obrázek 20** Grafické znázornění propojeného úseku IDS IREDO s IDS IDOL (autorka, na základě OREDO s.r.o.)



## ZÁVĚR

Práce byla zaměřena na problematiku integrovaných dopravních systémů, kde v první části byla věnována pozornost obecné charakteristice IDS. V druhé části byly popsány jednotlivé integrované dopravní systémy. Prvním systémem, obsaženým v práci, byl IDS IREDO, který se využívá na území Královéhradeckého a Pardubického kraje. Tento systém zasahuje v určitých místech i do okolních systémů. Další systémy, kterým byla věnována pozornost, byly IDS Libereckého, Středočeského a Olomouckého kraje. Tyto systémy byly předmětem návrhu propojení IDS IREDO s okolními IDS. Cílem práce tedy bylo vytvoření návrhu propojení integrovaného dopravního systému IREDO s okolními integrovanými dopravními systémy tak, aby cestující, využívající IDS IREDO, mohli využívat tarif IREDO i přes hraniční území Královéhradeckého a Pardubického kraje.

Pro návrh na propojení integrovaných dopravních systémů byla vybrána oblast Kolín pro integraci se Středočeským krajem, úsek Stará Paka – Semily a Jilemnice – Semily pro propojení s krajem Libereckým. Dalším využívaným úsekem je oblast okolí Jevíčka, avšak podle dispečinku IREDO je tato oblast již strategicky propojena a další integrace nemá v nejbližší době význam. Posledním úsekem pro návrh integrace byla vybrána oblast mezi Hanušovicemi a Starým městem a mezi Hanušovicemi a Ostružnou.

Při tvorbě návrhu byla věnována pozornost především železniční dopravě. Ve všech úsecích, které byly předmětem návrhu, hrála roli železniční doprava. Výjimkou je úsek z Jilemnice do Semil, kde není zavedena železniční síť, a tak bylo nutné využít silniční autobusovou dopravu. Železniční doprava byla upřednostněna pro převahu oblíbenosti železniční dopravy v dotazníkovém šetření.

Propojením uvedených úseků vzniká cestujícímu výhoda využívat jeden jízdní doklad IREDO při využití železniční a silniční autobusové dopravy z různých oblastí Pardubického a Královéhradeckého kraje až do oblastí, které byly předmětem návrhu, tedy Kolín, Semily, Staré Město a Ostružná.

## POUŽITÁ LITERATURA

- ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, 2020 b. Arriva východní Čechy a.s. *Arriva Transport Česká republika* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/dcerine-spolecnosti/arriva-vychodni-cechy>
- ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, 2020 a. Arriva střední Čechy s.r.o. *Arriva Transport Česká republika* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/dcerine-spolecnosti/arriva-stredni-cechy>
- ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, 2020 c. Arriva vlaky s.r.o. *Arriva Transport Česká republika* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/dcerine-spolecnosti/arriva-vlaky>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 a. Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26623/>
- ČESKÉ DRÁHY, a.s., 2016 b. Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26636/>
- ČESKÉ DRÁHY, a.s., 2016 c. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. *České dráhy, a.s.* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26588/>
- DRDLA, Pavel, 2014. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-787-2.
- DRDLA, Pavel, 2018. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-787-2.
- EVROPSKÁ DATABANKA a.s., 2018. Zlatovánek spol. s.r.o. *Evropská databanka a.s.* [online]. [cit. 2020-21-03]. Dostupné z: <https://www.edb.cz/firma-193255-zlatovaneck-policka>
- CHMELA, Petr, 2016. *Integrované dopravní systémy*. Fakulta Dopravní ČVUT [online]. [cit. 2020-01-30]. Dostupné z: [http://www.zastavka.net/id-prednasky/idos\\_02\\_rozdeleni\\_integr\\_opatreni\\_2016.pdf](http://www.zastavka.net/id-prednasky/idos_02_rozdeleni_integr_opatreni_2016.pdf)
- ICOM TRANSPORT, 2012. Linková doprava. *ICOM Transport* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <http://www.icomtransport.cz/autobusova-doprava/linkova-doprava>
- ID LK, spol. s.r.o., 2019 a. Seznam dopravců linek a spojů v IDS IDOL. *ID LK, spol. s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: [http://www.iidol.cz/files/file/SPP%20a%20tarif/2019/SPP\\_P1\\_SeznDopravcu\\_20191215.pdf](http://www.iidol.cz/files/file/SPP%20a%20tarif/2019/SPP_P1_SeznDopravcu_20191215.pdf)
- ID LK, spol. s.r.o., 2019 b. Tarif IDOL. *ID LK, spol. s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: [http://www.iidol.cz/files/file/SPP%20a%20tarif/2019/Tarif\\_IDOL\\_20191215.pdf](http://www.iidol.cz/files/file/SPP%20a%20tarif/2019/Tarif_IDOL_20191215.pdf)

- INTEGROVANÁ DOPRAVA STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019. Integrovaná doprava Středočeského kraje. *Integrovaná doprava Středočeského kraje* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.idsk.cz/>
- INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE, 2020 a. Dopravci Zařazené do systému IDSOK. *Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/12/P%C5%99%C3%ADloha-%C4%8D.-2-SPP-IDSOK-Souhrn%C3%BD-p%C5%99ehled-dopravc%C5%AF-za%C5%99azen%C3%BDch-do-IDSOK.pdf>
- INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE, 2020 b. Tarif IDS Olomouckého kraje. *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/12/Tarif-platn%C3%BD-od-1.-1.-2020.pdf>
- INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE, 2020 c. Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/12/smluvni-prepravni-podminky-idsok-platne-od-1-1-2020.pdf>
- ISIC c.z., 2019. ČSAD Ústí nad Orlicí. *ISIC c.z.* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.isic.cz/slevy/cr/esad-usti-nad-orlici-a-s/906/>
- KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2
- KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE, 2019. Výroční zpráva 2018. *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: [https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní\\_zprava\\_2018\\_kidsok.pdf](https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní_zprava_2018_kidsok.pdf)
- KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE, b.r. Koordinátor IDS Olomouckého kraje. *Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.kidsok.cz/onas/>
- KORID LK, spol. s.r.o., 2016. Vše o Opuscard. *Korid LK, spol. s.r.o.* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/stranky/37:vse-o-opuscard.html>
- KORID LK, spol. s.r.o., 2018. Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje. *Korid LK, spol. s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: <http://www.korid.cz/>
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela, Jan ŠTANDERA, 2011. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7357-662-2
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2020 a. Seznam dopravců zapojených do VDV. *Krajský úřad kraje Vysočina* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4099722](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4099722)

- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2020 b. Tarif veřejné dopravy vysočina. *Krajský úřad Vysočina* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: [https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4099712](https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4099712)
- KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2016. Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje. *Krajský úřad Středočeského kraje* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: [https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni\\_plan\\_stc\\_kraj\\_2016\\_2020.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni_plan_stc_kraj_2016_2020.pdf)
- KRÁLICKÝ SNĚŽNÍK, b.r. Autobusová doprava – Josef Pinkas. *Králický Sněžník* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.kralickysneznik.net/sluzba/80/>
- KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2018. Integrovaný dopravní systém, tarif a přepravní podmínky. *Královéhradecký kraj* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/doprava/obslužnost/iredo/integrovaný-dopravní-systém--tarif-a-smluvní-přepravní-podmínky-114550/>
- KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ, 2006. *Dopravní geografie 1*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava. ISBN 80-248-1020-4
- MINISTERSTVO VNITRA, 2016. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou. *Ministerstvo vnitra* [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/8839203>
- MOJŽÍŠ, Vlastislav et al., 2003. *Organizace dopravní obsluhy území*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-587-0.
- MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.
- OAD KOLÍN s.r.o., 2010. Historie společnosti Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o. *OAD Kolín s.r.o.* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.oad.cz/p6-historie-spolecnosti.html>
- OREDO s.r.o., 2012. Zpráva o činnosti v letech 2010, 2011. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.oredoc.cz/data/prilohy/1/29330252af3b9e126107d59d4d58c0ee.pdf>
- OREDO s.r.o., 2019. Tarif integrovaného dopravního systému. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.oredoc.cz/data/prilohy/1/2d0ca856130635142e29258d60bcf1b4.pdf>
- OREDO s.r.o., 2020 a. Společnost OREDO. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: <http://www.oredoc.cz/zpravy-z-oreda/>
- OREDO s.r.o., 2020 b. Dopravci zapojení v systému OREDO. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <http://www.oredoc.cz/dopravci/>
- OREDO s.r.o., 2020 c. Tarif IDS IREDO. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.oredoc.cz/tarif-iredo/?PHPSESSID=g71if3fm80oan1tav5a4g8k166>

- OREDO s.r.o., 2020 d. Čipová karta IREDO. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-04-15].  
Dostupné z: <http://www.oredo.cz/cipova-karta-iredo-1/>
- OREDO s.r.o., 2020 e. Karta IREDO + In Karta. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-04-15].  
Dostupné z: <http://www.oredo.cz/karta-iredo-in-karta/>
- PECKA, Jan, b.r a. Středočeská integrovaná doprava. *VHD – Střední Čechy* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://verejna-hromadna-doprava-stredocesky-kraj.webnode.cz/stredoceska-integrovana-doprava/>
- PECKA, Jan, b.r b. Pražská integrovaná doprava. *VHD – Střední Čechy* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://verejna-hromadna-doprava-stredocesky-kraj.webnode.cz/prazska-integrovana-doprava/>
- PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA, 2020 a. Tarifní pásma PID. *Pražská integrovaná doprava* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>
- PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA, 2020 b. Průkazky PID. *Pražská integrovaná doprava* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/prukazky-pid/>
- PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA, 2020 c. Mobilní aplikace PID lítačka nově s dlouhodobými časovými kupóny. *Pražská integrovaná doprava* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <https://pid.cz/mobilni-aplikace-pid-litacka-nove-dlouhodobymi-casovymi-kupony/>
- ŠIROKÝ, Jaromír et al., 2011. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-78-9
- ZDAR a.s., 2019 a. Autobusová doprava. *Zdar a.s.* [online]. [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: <https://www.zdar.cz/autobusova-doprava/>
- ZDAR, a.s., 2019 b. Integrovaný dopravní systém Veřejná doprava Vysočiny. *Zdar, a.s.* [online]. [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.zdar.cz/vdv-verejna-doprava-vysociny-v-platnosti-od-1-3-2020/>
- ZELENÝ, Lubomír et al., 2017. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b>	Příklady železničních traťových úseků v IDS IREDO.....	26
<b>Tabulka 2</b>	Příklady zón v IDS IREDO .....	27
<b>Tabulka 3</b>	Příklady zón a nadzón v tarifu IDOL .....	29
<b>Tabulka 4</b>	Shrnutí ceníků jednotlivých IDS.....	38
<b>Tabulka 5</b>	Shrnutí vícedenního jízdného jednotlivých IDS .....	38
<b>Tabulka 6</b>	Vytvoření nových zón v oblasti Kolín .....	47
<b>Tabulka 7</b>	Návrh ceny jízdného z Týnce nad Labem .....	48
<b>Tabulka 8</b>	Vytvoření nových zón mezi oblastmi Stará Paka a Semily .....	49
<b>Tabulka 9</b>	Návrh ceny jízdného z oblasti Stará Paka .....	50
<b>Tabulka 10</b>	Vytvoření nových zón mezi oblastmi Jilemnice a Semily .....	51
<b>Tabulka 11</b>	Návrh ceny jízdného v úseku Jilemnice – Semily .....	52
<b>Tabulka 12</b>	Vytvoření nových zón na trase Hanušovice – Staré Město .....	53
<b>Tabulka 13</b>	Vytvoření nových zón na trase Hanušovice – Ostružná.....	53
<b>Tabulka 14</b>	Návrh ceny jízdného v úseku Hanušovice – Staré Město .....	54
<b>Tabulka 15</b>	Návrh ceny jízdného v úseku Hanušovice – Ostružná.....	55

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b>	Schéma integrovaných dopravních systému v ČR.....	12
<b>Obrázek 2</b>	Zapojení jednotlivých druhů dopravy do systému IDS.....	15
<b>Obrázek 3</b>	Grafické znázornění krajů, kterými se bude kapitola č. 2 zabývat. ....	23
<b>Obrázek 4</b>	Znázornění oblasti spadající pod IDS IREDO.....	24
<b>Obrázek 5</b>	Znázornění oblasti spadající pod IDS IDOL .....	28
<b>Obrázek 6</b>	Znázornění oblasti spadající pod IDS IDSOK.....	30
<b>Obrázek 7</b>	Znázornění oblasti spadající pod IDS SID a PID .....	32
<b>Obrázek 8</b>	Znázornění tarifních pásem IDS PID .....	34
<b>Obrázek 9</b>	Znázornění oblasti spadající pod IDS VDV .....	35
<b>Obrázek 10</b>	Využití IDS IREDO .....	41
<b>Obrázek 11</b>	Porovnání papírové a elektronické jízdenky.....	42
<b>Obrázek 12</b>	Porovnání železniční a silniční autobusové dopravy .....	42
<b>Obrázek 13</b>	Využívání veřejné dopravy přes hranice krajů .....	43
<b>Obrázek 14</b>	Účel využívání veřejné dopravy přes hranici Královéhradeckého a Pardubického kraje.....	43
<b>Obrázek 15</b>	Porovnání možnosti využití jízdenky IDS IREDO přes hranici krajů .....	44
<b>Obrázek 16</b>	Znázornění železničního a silničního úseku ve Středočeském kraji, který je zapojený do IDS IREDO .....	47
<b>Obrázek 17</b>	Železniční spojení mezi úsekem Stará Paka a Semily .....	50
<b>Obrázek 18</b>	Silniční autobusové spojení mezi úsekem Jilemnice a Semily.....	52
<b>Obrázek 19</b>	Železniční spojení v úseku Hanušovice – Staré Město a Hanušovice – Ostružná .....	54
<b>Obrázek 20</b>	Grafické znázornění propojeného úseku IDS IREDO s IDS IDOL.....	56

## SEZNAM ZKRATEK

BČK IREDO	Bezkontaktní čipová karta IREDO
ČR	Česká republika
DO	Dopravní obslužnost
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
IDOK	Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS JK	Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDS TA	Integrovaný dopravní systém Táborska
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IN-KARTA	Bezkontaktní čipová karta Českých drah
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
MHD	Městská hromadná doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
P+R	Park and Ride
PAD	Pravidelná autobusová doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SID	Středočeská integrovaná doprava
SPP	Smluvní přepravní podmínky
VDV	Veřejná doprava Vysočina
VHD	Veřejná hromadná doprava
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
ZID	Zlínská integrovaná doprava



## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Ceník jízdného IREDO

**Příloha B** Ceník jízdného IDOL

**Příloha C** Ceník jízdného IDSOK

**Příloha D** Dotazníkové šetření na téma využívání IDS IREDO



Počet tarifních jednic IREDO		Časová platnost jízdenky		Ceník jízdného IREDO (od 15. 12. 2019)										IREDO					
				Jednoduché jízdné					Více denní jízdné					90 denní jízdné					
				OBYČEJNÉ		POLOVIČNÍ		7 denní jízdné		30 denní jízdné		90 denní jízdné		OBYČEJNÉ (8-násobek)		STUDENTSKÉ (18 až 26 let)		DĚTI A MLÁDEŽ DO 18 LET	
				hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP
0 - 2	10 Kč	8 Kč	2 Kč	2,00 Kč	5 Kč	4 Kč	64 Kč	16 Kč	224 Kč	56 Kč	640 Kč	160 Kč							
3 - 3	12 Kč	10 Kč	3 Kč	2,50 Kč	6 Kč	5 Kč	80 Kč	20 Kč	280 Kč	70 Kč	800 Kč	200 Kč							
4 - 4	14 Kč	12 Kč	3 Kč	3,00 Kč	7 Kč	6 Kč	96 Kč	24 Kč	336 Kč	84 Kč	960 Kč	240 Kč							
5 - 6	16 Kč	14 Kč	4 Kč	3,50 Kč	8 Kč	7 Kč	112 Kč	28 Kč	392 Kč	98 Kč	1 120 Kč	280 Kč							
7 - 8	18 Kč	16 Kč	4 Kč	4,00 Kč	9 Kč	8 Kč	128 Kč	32 Kč	448 Kč	112 Kč	1 280 Kč	320 Kč							
9 - 10	20 Kč	18 Kč	5 Kč	4,50 Kč	10 Kč	9 Kč	144 Kč	36 Kč	504 Kč	126 Kč	1 440 Kč	360 Kč							
11 - 12	24 Kč	22 Kč	6 Kč	5,50 Kč	12 Kč	11 Kč	176 Kč	44 Kč	616 Kč	154 Kč	1 760 Kč	440 Kč							
13 - 14	26 Kč	24 Kč	6 Kč	6,00 Kč	13 Kč	12 Kč	192 Kč	48 Kč	672 Kč	168 Kč	1 920 Kč	480 Kč							
15 - 16	28 Kč	26 Kč	7 Kč	6,50 Kč	14 Kč	13 Kč	208 Kč	52 Kč	728 Kč	182 Kč	2 080 Kč	520 Kč							
17 - 18	30 Kč	28 Kč	7 Kč	7,00 Kč	15 Kč	14 Kč	224 Kč	56 Kč	784 Kč	196 Kč	2 240 Kč	560 Kč							
19 - 20	32 Kč	30 Kč	8 Kč	7,50 Kč	16 Kč	15 Kč	240 Kč	60 Kč	840 Kč	210 Kč	2 400 Kč	600 Kč							
21 - 25	36 Kč	34 Kč	9 Kč	8,50 Kč	18 Kč	17 Kč	272 Kč	68 Kč	952 Kč	238 Kč	2 720 Kč	680 Kč							
26 - 30	42 Kč	40 Kč	10 Kč	10,00 Kč	21 Kč	20 Kč	320 Kč	80 Kč	1 120 Kč	280 Kč	3 200 Kč	800 Kč							
31 - 35	48 Kč	44 Kč	12 Kč	11,00 Kč	24 Kč	22 Kč	352 Kč	88 Kč	1 232 Kč	308 Kč	3 520 Kč	880 Kč							
36 - 40	54 Kč	50 Kč	13 Kč	12,50 Kč	27 Kč	25 Kč	400 Kč	100 Kč	1 400 Kč	350 Kč	4 000 Kč	1 000 Kč							
41 - 45	60 Kč	56 Kč	15 Kč	14,00 Kč	30 Kč	28 Kč	448 Kč	112 Kč	1 568 Kč	392 Kč	4 480 Kč	1 120 Kč							
46 - 50	64 Kč	60 Kč	16 Kč	15,00 Kč	32 Kč	30 Kč	480 Kč	120 Kč	1 680 Kč	420 Kč	4 800 Kč	1 200 Kč							
51 - 55	68 Kč	64 Kč	17 Kč	16,00 Kč	34 Kč	32 Kč	512 Kč	128 Kč	1 792 Kč	448 Kč	5 120 Kč	1 280 Kč							
56 - 60	76 Kč	72 Kč	19 Kč	18,00 Kč	38 Kč	36 Kč	576 Kč	144 Kč	2 016 Kč	504 Kč	5 760 Kč	1 440 Kč							
61 - 70	88 Kč	82 Kč	22 Kč	20,50 Kč	44 Kč	41 Kč	656 Kč	164 Kč	2 296 Kč	574 Kč	6 560 Kč	1 640 Kč							
71 - 80	100 Kč	94 Kč	25 Kč	23,50 Kč	50 Kč	47 Kč	752 Kč	188 Kč	2 632 Kč	658 Kč	7 520 Kč	1 880 Kč							
81 - 90	110 Kč	104 Kč	27 Kč	26,00 Kč	55 Kč	52 Kč	832 Kč	208 Kč	2 912 Kč	728 Kč	8 320 Kč	2 080 Kč							
91 - 100	120 Kč	114 Kč	30 Kč	28,50 Kč	60 Kč	57 Kč	912 Kč	228 Kč	3 192 Kč	798 Kč	9 120 Kč	2 280 Kč							
101 - 110	130 Kč	122 Kč	32 Kč	30,50 Kč	65 Kč	61 Kč	976 Kč	244 Kč	3 416 Kč	854 Kč	9 760 Kč	2 440 Kč							
111 - 120	140 Kč	132 Kč	35 Kč	33,00 Kč	70 Kč	66 Kč	1 056 Kč	264 Kč	3 696 Kč	924 Kč	10 560 Kč	2 640 Kč							
121 - 130	150 Kč	142 Kč	37 Kč	35,50 Kč	75 Kč	71 Kč	1 136 Kč	284 Kč	3 976 Kč	994 Kč	11 360 Kč	2 840 Kč							
131 -	160 Kč	152 Kč	40 Kč	38,00 Kč	80 Kč	76 Kč	1 216 Kč	304 Kč	4 256 Kč	1 064 Kč	12 160 Kč	3 040 Kč							

Příloha B Ceník jízdného IDOL

Ceník jízdného IDOL - platí od 1.11.2019													
Tarifní pásmo (jednice)	časová platnost (min.)	Papírové jízdné neintegrovaná jízda pro jednotlivou jízdu, platba hotově, nepřestupní		Opuscard integrovaná jízdenka pro jednotlivou jízdu, platba el. peněženkou, přestupní		Opuscard Časovka 7denní		Opuscard Časovka 30denní		Opuscard Časovka 90denní		Opuscard Časovka 366denní	
		zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.
0 - 2	45	12 Kč	3 Kč	8 Kč	2 Kč	72 Kč	18 Kč	240 Kč	60 Kč	600 Kč	150 Kč	2 000 Kč	500 Kč
3 - 4	60	16 Kč	4 Kč	12 Kč	3 Kč	108 Kč	27 Kč	360 Kč	90 Kč	900 Kč	225 Kč	3 000 Kč	750 Kč
5 - 8	75	20 Kč	5 Kč	16 Kč	4 Kč	144 Kč	36 Kč	480 Kč	120 Kč	1 200 Kč	300 Kč	4 000 Kč	1 000 Kč
9 - 12	90	25 Kč	6 Kč	21 Kč	5 Kč	189 Kč	47 Kč	600 Kč	150 Kč	1 575 Kč	393 Kč	5 250 Kč	1 312 Kč
13 - 16	105	30 Kč	7 Kč	26 Kč	6 Kč	234 Kč	58 Kč	720 Kč	180 Kč	1 950 Kč	487 Kč	6 500 Kč	1 625 Kč
17 - 20	120	35 Kč	8 Kč	31 Kč	7 Kč	279 Kč	69 Kč	864 Kč	216 Kč	2 325 Kč	581 Kč	7 750 Kč	1 937 Kč
21 - 25	120	40 Kč	10 Kč	35 Kč	8 Kč	315 Kč	78 Kč	1 008 Kč	252 Kč	2 625 Kč	656 Kč	8 750 Kč	2 187 Kč
26 - 30	150	50 Kč	12 Kč	42 Kč	10 Kč	378 Kč	94 Kč	1 200 Kč	300 Kč	3 150 Kč	787 Kč	x	x
31 - 35	150	55 Kč	13 Kč	46 Kč	11 Kč	414 Kč	103 Kč	1 320 Kč	330 Kč	3 450 Kč	862 Kč	x	x
36 - 40	180	60 Kč	15 Kč	51 Kč	12 Kč	459 Kč	114 Kč	1 440 Kč	360 Kč	3 825 Kč	956 Kč	x	x
41 - 45	180	65 Kč	16 Kč	52 Kč	13 Kč	468 Kč	117 Kč	1 584 Kč	396 Kč	3 900 Kč	975 Kč	x	x
46 - 50	210	70 Kč	17 Kč	56 Kč	14 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
51 - 60	210	80 Kč	20 Kč	64 Kč	16 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
61 - 70	240	90 Kč	22 Kč	72 Kč	18 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
71 - 80	240	105 Kč	26 Kč	84 Kč	21 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
81 - 90	240	115 Kč	28 Kč	92 Kč	23 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
91 a více	240	125 Kč	31 Kč	100 Kč	25 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x
Sítěvky IDOL na Opuscard (celosítěvkové jízdní doklady)		1denní síťovka		7denní síťovka		30denní síťovka		90denní síťovka		366denní síťovka		osoby starší 70 let	
		zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.	zákl.	zlev.
Pro 1 osobu		120 Kč	30 Kč	480 Kč	120 Kč	1 600 Kč	400 Kč	4 000 Kč	1 000 Kč	10 000 Kč	2 500 Kč	500 Kč	x
Pro 5 osob		250 Kč	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Zdroj: KORID LK, spol. s r.o.

# Příloha C Ceník jízdného IDSOK

## Ceník A

Příměstská doprava IDSOK s návazností na MHD bez zóny 71 - Olomouc

Platí pro přepravu, jejíž trasy vedou mimo zónu 71 - Olomouc

Část 1/2

Počet projektých zón	Občanské jízdné a dovozné v Kč							7 denní jízdné	Měsíční jízdné
	Jednotlivé					Časová platnost (min)			
	Občanské jízdné	Zavazadlo dovozné	Jízdní kolo dovozné	Pes dovozné	Prac. dny	Ostatní dny	Občanské jízdné		
1	9	4	20	4	40	60	70	230	
2	16	8	20	8	45	60	140	440	
3	22	8	20	11	70	70	202	630	
4	28	8	20	14	85	85	256	810	
5	35	8	20	17	100	100	312	990	
6	42	8	20	21	115	115	373	1190	
7	48	8	20	24	130	130	429	1370	
8	54	8	20	27	145	145	494	1580	
9	62	8	20	31	190	190	562	1780	
10	70	8	20	35	190	190	623	1970	
11	76	14	20	38	250	250	668	2140	
12	84	14	20	42	250	250	745	2360	
13	91	14	20	45	250	250	745	2360	
14	98	14	20	49	250	250	745	2360	
15	105	14	20	52	250	250	745	2360	
16	112	14	20	56	250	250	745	2360	
17	121	14	20	60	250	250	745	2360	
18	134	14	20	67	250	250	837	2680	
19	134	14	20	67	250	250	837	2680	
20	134	14	20	67	250	250	837	2680	
21	134	14	20	67	250	250	837	2680	
22	134	14	20	67	250	250	837	2680	
23	134	14	20	67	250	250	837	2680	
24	134	14	20	67	250	250	837	2680	

Část 2/2

Počet projektých zón	Zlevněné jízdné v Kč											
	Jednotlivé					Časová platnost (min)		7 denní			Měsíční	
	Děti a mládež od 6 do 18 let**	Žáci a studenti od 18 do 26 let**	Senioři 65+**	Prac. dny	Ostatní dny	Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	
1	2*	2*	2*	40	60	17*	17*	17*	57*	57*	57*	
2	4	4	4	45	60	35	35	35	110	110	110	
3	5	5	5	70	70	50	50	50	157	157	157	
4	7	7	7	85	85	64	64	64	202	202	202	
5	8	8	8	100	100	78	78	78	247	247	247	
6	10	10	10	115	115	93	93	93	297	297	297	
7	12	12	12	130	130	107	107	107	342	342	342	
8	13	13	13	145	145	123	123	123	395	395	395	
9	15	15	15	190	190	140	140	140	445	445	445	
10	17	17	17	190	190	155	155	155	492	492	492	
11	19	19	19	250	250	167	167	167	535	535	535	
12	21	21	21	250	250	186	186	186	590	590	590	
13	22	22	22	250	250	186	186	186	590	590	590	
14	24	24	24	250	250	186	186	186	590	590	590	
15	26	26	26	250	250	186	186	186	590	590	590	
16	28	28	28	250	250	186	186	186	590	590	590	
17	30	30	30	250	250	186	186	186	590	590	590	
18	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
19	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
20	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
21	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
22	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
23	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	
24	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	

## Ceník B - příměstská doprava IDSOK s návazností na MHD výhradně se zónou 71 - Olomouc

Platí pro přepravu, jejíž trasa leží nejméně ve dvou zónách, z nichž jedna je vždy zóna 71 - Olomouc.

Část 1/2

Zóna 71+počet ostatních projektých zón	Občanské jízdné a dovozné v Kč							7 denní jízdné	Měsíční jízdné
	Jednotlivé					Časová platnost (min)			
	občanské jízdné	zavazadlo dovozné	jízdní kolo dovozné	pes dovozné	Prac. dny	Ostatní dny	občanské jízdné		
71+1	21	10	20	10	60	80	190	580	
71+2	28	14	20	14	75	90	280	790	
71+3	34	14	20	17	90	90	322	980	
71+4	40	14	20	20	105	105	376	1 160	
71+5	47	14	20	23	120	120	432	1 340	
71+6	54	14	20	27	135	135	493	1 540	
71+7	60	14	20	30	150	150	549	1 720	
71+8	66	14	20	33	165	165	614	1 930	
71+9	74	14	20	37	210	210	682	2 130	
71+10	82	14	20	41	210	210	743	2 320	
71+11	88	20	20	44	270	270	788	2 490	
71+12	96	20	20	48	270	270	865	2 710	
71+13	103	20	20	51	270	270	865	2 710	
71+14	110	20	20	55	270	270	865	2 710	
71+15	117	20	20	58	270	270	865	2 710	
71+16	124	20	20	62	270	270	865	2 710	
71+17	133	20	20	66	270	270	865	2 710	
71+18	146	20	20	73	270	270	957	3 030	
71+19	146	20	20	73	270	270	957	3 030	
71+20	146	20	20	73	270	270	957	3 030	
71+21	146	20	20	73	270	270	957	3 030	
71+22	146	20	20	73	270	270	957	3 030	
71+23	146	20	20	73	270	270	957	3 030	

## Ceník B - příměstská doprava IDSOK s návazností na MHD výhradně se zónou 71 - Olomouc

Platí pro přepravu, jejíž trasa leží nejméně ve dvou zónách, z nichž jedna je vždy zóna 71 - Olomouc.

Část 2/2

Zóna 71+počet ostatních projektých zón	Zlevněné jízdné v Kč											
	Jednotlivé					Časová platnost (min)		7 denní			Měsíční	
	děti a mládež od 6 do 18 let**	Žáci a studenti od 18 do 26 let**	Senioři 65 + **	Prac.dny	Ostatní dny	děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	
71+ 1	5	5	2	60	80	79	79	17	232	232	57	
71+ 2	7	7	4	75	90	96	96	35	285	285	110	
71+ 3	8	8	5	90	90	112	112	50	332	332	157	
71+ 4	10	10	7	105	105	125	125	64	377	377	202	
71+ 5	11	11	8	120	120	139	139	78	422	422	247	
71+ 6	13	13	10	135	135	154	154	93	472	472	297	
71+ 7	15	15	12	150	150	168	168	107	517	517	342	
71+ 8	16	16	13	165	165	185	185	123	570	570	395	
71+ 9	18	18	15	210	210	202	202	140	620	620	445	
71+10	20	20	17	210	210	217	217	155	667	667	492	
71+11	22	22	19	270	270	228	228	167	710	710	535	
71+12	24	24	21	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+13	25	25	22	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+14	27	27	24	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+15	29	29	26	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+16	31	31	28	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+17	33	33	30	270	270	247	247	186	765	765	590	
71+18	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	
71+19	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	
71+ 20	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	
71+ 21	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	
71+ 22	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	
71+ 23	36	36	33	270	270	270	270	209	845	845	670	

Zdroj: Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

#### **Příloha D** Dotazníkové šetření na téma využívání IDS IREDO

- 1) Využíváte veřejnou hromadnou dopravu na území Královéhradeckého a Pardubického kraje?
  - Ano
  - Ne
- 2) Využil/a jste někdy při cestování veřejnou dopravou integrovaný dopravní systém IREDO (IDS Královéhradeckého a Pardubického kraje)
  - Ano
  - Ne
- 3) Jak často využíváte při cestování veřejnou dopravou integrovaný dopravní systém IREDO
  - Denně
  - 2 a vícekrát týdně
  - Příležitostně (2–5krát měsíčně)
  - Několikrát ročně
- 4) Jaké jízdní doklady v rámci IDS IREDO preferujete?
  - Papírové jízdenky
  - Elektronické jízdenky
- 5) Jaké dopravní prostředky v rámci IDS preferujete?
  - Autobusy
  - Vlaky
- 6) Ohodnoťte následující kritéria v rámci IDS IREDO podle toho, jak jsou pro vás důležitá. 1 nejvíce důležitá, 5 nejméně důležitá
  - Cena za jízdní doklad
  - Četnost spojů
  - Návaznost spojů
- 7) Pokud cestujete veřejnou dopravou i přes hranice Královéhradeckého a Pardubického kraje, uveďte, o které kraje se jedná
  - Královéhradecký – Liberecký
  - Pardubický – Olomoucký
  - Pardubický – Středočeský
  - Královéhradecký – Středočeský
  - Necestuji přes žádné z výše uvedených krajů
- 8) Pokud cestujete veřejnou dopravou i přes hranici Královéhradeckého a Pardubického kraje, uveďte důvod.
  - Zaměstnání
  - Škola
  - Necestuji přes hranici krajů
  - Jiné
- 9) Ve kterých z těchto hraničních oblastí cestujete
  - Okolí Kolína
  - Okolí Staré Paky
  - Okolí Jilemnice
  - Okolí Jevíčka
  - Jiné (uveďte které)

- Necestuji v žádných hraničních oblastech
- 10) Využil/a byste možnost cestovat na jízdenku IREDO přes hranici Královéhradeckého a Pardubického kraje?
- Ano
  - Ne
  - Nevím
  - Cestuji v oblasti, kde je možné využívat jízdenku IREDO přes hranici krajů
- 11) Jste:
- Muž
  - Žena
- 12) Uveďte, prosím, Váš věk:
- 0-17
  - 18-26
  - 27-45
  - 46-65
  - 66 a více