

UNIVERZITA PARDUBICE

DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2022

Bc. Tereza Bittmannová

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje
Diplomová práce

2022

Bc. Tereza Bittmannová

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Tereza Bittmannová**
Osobní číslo: **D20608**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Návrh rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Úvod
1. Analýza současného stavu
2. Návrh variant rozvoje
3. Vyhodnocení navržených variant
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: 50-60
Rozsah grafických prací: 5-6
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.
Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje [online].
JIKORD, s.r.o., 2021 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.idsjk.cz>
MAPY.CZ [online]. Seznam.cz, 2021 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.mapy.cz>

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: 1. února 2022
Termín odevzdání diplomové práce: 13. května 2022

L.S.

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

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

V Pardubicích dne 1. února 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Návrh rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje 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 13. 5. 2022

Bc. Tereza Bittmannová v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Tímto chci poděkovat panu doc. Ing. Pavlu Drdlovi, Ph.D. za trpělivost, ochotu a cenné rady potřebné pro vznik této diplomové práce. Zároveň také děkuji mým blízkým za podporu při studiu.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá možnostmi rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje v budoucnosti. Teoretická část popisuje a analyzuje současný stav IDS v České republice i v Jihočeském kraji. Návrhová část pak pojednává o návrzích na zlepšení současného stavu. IDS je řešen komplexně jako celek. Návrhy se týkají zavedení nových zón, rozšíření IDS o nové území včetně přesahů do sousedních krajů, mezinárodní spolupráce, změnám ve způsobu odbavení cestujících a doporučení k vylepšení zákaznického servisu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Integrovaný dopravní systém, Jihočeský kraj, zóny, tarif, jízdní doklady

TITLE

Proposal for the development of the Integrated Transport System of the South Bohemian Region

ANNOTATION

The diploma thesis deals with the possibilities of development of the Integrated Transport System of the South Bohemian Region in the future. The theoretical part describes and analyzes the current state of ITS's in the Czech Republic and in the South Bohemian region. The design part then discusses proposals to improve the current situation. ITS is solved comprehensively as a whole. The proposals concern the introduction of new zones, the extension of ITS to new territories, including overlaps with neighboring regions, international cooperation, changes in the way passengers are checked in and recommendations for improving customer service.

KEYWORDS

Integrated transport system, South Bohemian region, zones, tariff, travel documents

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	15
ÚVOD.....	16
1 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY	17
1.1 Subjekty IDS.....	19
1.1.1 Organizátor IDS.....	20
1.1.2 Územní samosprávy (kraje, města, obce).....	20
1.1.3 Dopravci.....	21
1.1.4 Cestující veřejnost.....	21
1.2 Organizační uspořádání IDS	21
1.3 Vznik a vývoj IDS.....	22
1.3.1 Dopravně-provozní opatření	22
1.3.2 Stavební opatření.....	23
1.3.3 Technická opatření.....	23
1.3.4 Organizační opatření	23
1.4 IDS v České republice	24
1.4.1 Pražská integrovaná doprava.....	24
1.4.2 IDS Jihomoravského kraje.....	25
1.4.3 Doprava Ústeckého kraje.....	26
1.4.4 Ostatní IDS v České republice	26
1.5 Shrnutí.....	27
2 JIHOČESKÝ KRAJ	29
2.1 Základní charakteristika.....	29
2.2 Členění území.....	29
2.3 Demografické údaje	30
2.4 Pracovní příležitosti.....	30
2.5 Vzdělávání.....	32

2.6	Kultura a rekreace	33
2.7	Doprava.....	35
2.7.1	Silniční síť	35
2.7.2	Železniční síť	37
2.7.3	Letecká a vodní doprava.....	37
2.7.4	Další subsystémy veřejné dopravy	38
2.8	Shrnutí.....	39
3	INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOČESKÉHO KRAJE.....	41
3.1	Vymezení území.....	41
3.2	Dopravci.....	42
3.3	Tarifní systém.....	42
3.3.1	Základní pojmy	42
3.3.2	Použití tarifu IDS JK.....	43
3.3.3	Druhy jízdného	43
3.3.4	Druhy jízdních dokladů	44
3.3.5	Přeprava zavazadel a živých zvířat.....	45
3.3.6	Přirážky a poplatky.....	45
3.4	IDS Tábořska.....	45
3.5	Shrnutí.....	46
4	NÁVRH MOŽNOSTÍ ROZVOJE IDS JIHOČESKÉHO KRAJE.....	48
4.1	Zóny IDS Jihočeského kraje	48
4.2	Postup rozšíření integrace.....	49
4.2.1	Integrace jednotlivých okresů kraje.....	50
4.2.2	Radiální postup integrace.....	54
4.3	Spolupráce se sousedními kraji	57
4.4	Mezinárodní spolupráce.....	59
4.5	Změna způsobu odbavení cestujících a další možnosti rozvoje.....	60

5	VYHODNOCENÍ NÁVRHU	61
5.1	Zóny IDS Jihočeského kraje	61
5.2	Rozšíření integrace.....	62
5.2.1	Integrace po okresech.....	62
5.2.2	Radiální integrace	63
5.3	Spolupráce se sousedními kraji.....	64
5.4	Přeshraniční spolupráce.....	65
5.5	Změna způsobu odbavení cestujících a další oblasti rozvoje.....	66
5.5.1	Jednotlivé jízdné	66
5.5.2	Krátkodobé časové jízdenky	66
5.5.3	Mobilní aplikace	67
5.5.4	Bezkontaktní čipová karta.....	68
5.5.5	Informační servis a standardy kvality.....	68
5.6	Shrnutí vyhodnocení jednotlivých návrhů	69
	ZÁVĚR	72
	POUŽITÁ LITERATURA	73
	PŘÍLOHY	77
	PŘÍLOHA A – MAPY OKRESŮ A SPRÁVNÍCH OBVODŮ OBCÍ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ	78
	PŘÍLOHA B – JIKORD PLUS.....	80
	PŘÍLOHA C – MAPA TARIFNÍCH ZÓN IDS JK.....	81
	PŘÍLOHA D – LINKY DOPRAVCŮ IDS JK.....	82
	PŘÍLOHA E – PŘÍRAZENÍ OBCÍ DO NAVRŽENÝCH ZÓN NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE.....	86
	PŘÍLOHA F – PŘÍRAZENÍ OBCÍ DO NAVRŽENÝCH ZÓN MIMO ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE.....	94
	PŘÍLOHA G – NÁVRHOVÁ MAPA TARIFNÍCH ZÓN IDS JK.....	95
	PŘÍLOHA H – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES ČESKÉ BUDĚJOVICE.....	96

PŘÍLOHA I – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES ČESKÝ KRUMLOV	97
PŘÍLOHA J – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES JINDŘICHŮV HRADEC	98
PŘÍLOHA K – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES TÁBOR	99
PŘÍLOHA L – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES STRAKONICE.....	100
PŘÍLOHA M – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES PRACHATICE.....	101
PŘÍLOHA N – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES PÍSEK.....	102
PŘÍLOHA O – NÁVRH ZMĚNY ZPŮSOBU ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A DALŠÍCH OBLASTÍ ROZVOJE	103

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Přeprava hromadná vs. individuální.....	18
Obrázek 2: "Začarovaný kruh" v dopravě.....	19
Obrázek 3: Tříúrovňový model IDS.....	21
Obrázek 4: Mapa postupu integrace okresu České Budějovice.....	51
Obrázek 5: Mapa postupu integrace v okrese Český Krumlov.....	51
Obrázek 6: Přesah VDV do Jihočeského kraje.....	58
Obrázek 7: Přesah IDPK do Jihočeského kraje.....	59
Obrázek 8: Přesah PID do Jihočeského kraje.....	59
Obrázek 9: Mapa okresů Jihočeského kraje.....	78
Obrázek 10: Správní obvody Jihočeského kraje.....	79
Obrázek 11: Obvod platnosti Jikord plus.....	80
Obrázek 12: Mapa tarifních zón IDS JK.....	81
Obrázek 13: Návrhová mapa tarifních zón IDS JK.....	95
Obrázek 14: Návrhová mapa tarifních zón, okres České Budějovice.....	96
Obrázek 15: Návrhová mapa tarifních zón, okres Český Krumlov.....	97
Obrázek 16: Návrhová mapa tarifních zón, okres Jindřichův Hradec.....	98
Obrázek 17: Návrhová mapa tarifních zón, okres Tábor.....	99
Obrázek 18: Návrhová mapa zón, okres Strakonice.....	100
Obrázek 19: Návrhová mapa zón, okres Prachatice.....	101
Obrázek 20: Návrhová mapa tarifních zón, okres Písek.....	102
Obrázek 21: Turistické oblasti.....	105

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: IDS v České republice.....	27
Tabulka 2: Počty obyvatel.....	30
Tabulka 3: Největší zaměstnavatelé Jihočeského kraje.....	31
Tabulka 4: Ekonomické subjekty v kraji	32
Tabulka 5: Počty školských zařízení, žáků a studentů v okresech.....	33
Tabulka 6: Počty ubytovaných hostů za rok 2020.....	35
Tabulka 7: Dopravní síť Jihočeského kraje.....	35
Tabulka 8: Podíly dopravců na dopravní obslužnosti	38
Tabulka 9: Linky dopravce COMETT PLUS, spol. s r. o.	46
Tabulka 10: Integrované železniční úseky.....	46
Tabulka 11: Zóny ORP Týn nad Vltavou	49
Tabulka 12: Počty dojíždějících a vyjíždějících osob v kraji	50
Tabulka 13: Váhy kritérií.....	52
Tabulka 14: Pořadí při integraci.....	52
Tabulka 15: Harmonogram integrace	55
Tabulka 16: Přechíslování zón.....	55
Tabulka 17: Linky dopravce DPMČB.....	82
Tabulka 18: Linky dopravce GW BUS, a.s.....	83
Tabulka 19: Linky dopravce ČSAD AUTOBUSY ČB, a.s.....	84
Tabulka 20: Linky dopravce COMETT PLUS, spol. s.r.o.	84
Tabulka 21: Linky dopravce GW Train regio, a.s.	84
Tabulka 22: Linky dopravce ARRIVA vlaky, s.r.o.....	85
Tabulka 23: Linky dopravce České dráhy, a.s.....	85
Tabulka 24: Zóny ORP Trhové Sviny	86
Tabulka 25: Zóny ORP České Budějovice	86
Tabulka 26: Zóny ORP Český Krumlov.....	87
Tabulka 27: Zóny ORP Kaplice.....	87
Tabulka 28: Zóny ORP Třeboň.....	87
Tabulka 29: Zóny ORP Jindřichův Hradec.....	88
Tabulka 30: Zóny ORP Dačice	88
Tabulka 31: Zóny ORP Tábor.....	89
Tabulka 32: Zóny ORP Soběslav	90

Tabulka 33: Zóny ORP Vodňany.....	90
Tabulka 34: Zóny ORP Strakonice.....	91
Tabulka 35: Zóny ORP Blatná.....	91
Tabulka 36: Zóny ORP Prachatice.....	92
Tabulka 37: Zóny ORP Vimperk	92
Tabulka 38: Zóny ORP Písek	93
Tabulka 39: Zóny ORP Milevsko	93
Tabulka 40: Přehled zón na území jiných krajů	94

SEZNAM ZKRATEK

ČSÚ – Český statistický úřad

DO – dopravní obslužnost

DÚK – Doprava Ústeckého kraje

IDPK – Integrovaná doprava Plzeňského kraje

IDS – integrovaný dopravní systém

IDS JK – Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IDS TA – Integrovaný dopravní systém Táborska

JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy

JKORD – Jihočeský koordinátor dopravy

MHD – městská hromadná doprava

PID – Pražská integrovaná doprava

VDV – Veřejná doprava Vysočiny

ÚVOD

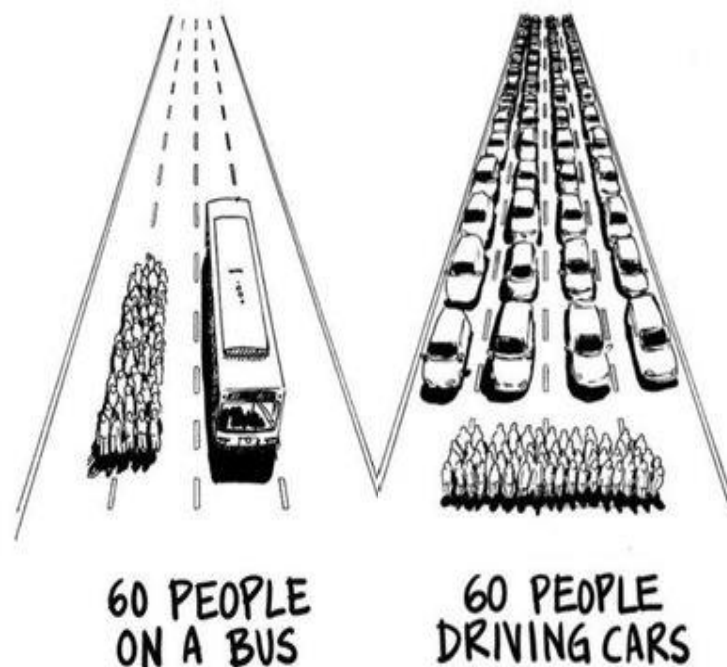
Tato diplomová práce se zabývá návrhem možností rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje. Téma bylo vybráno na základě velkého potenciálu tohoto integrovaného dopravního systému k dalšímu rozvoji v budoucnosti. I přes oficiální uvedení do provozu v roce 2017 se v současné době IDS JK nachází teprve v počáteční fázi svého vývoje. V systému se používá zónový tarif a rozkládá se na území v okruhu asi do 20 kilometrů od Českých Budějovic. Cestující momentálně mohou použít pouze předplatní jízdní doklady.

Práce se skládá z analytické a návrhové části a obsahuje celkem 15 příloh. Analytická část se věnuje integrovaným dopravním systémům všeobecně a také těm již zavedeným v České republice. Dále je přiblížena problematika Jihočeského kraje a IDS Jihočeského kraje. V analytické části jsou vytipovány problémy a nedostatky IDS, které autorka v návrhové části řešila. První řešenou oblastí je rozdělení celého území do zón podle doporučených parametrů pro velikost zón. Návrh pokračuje dvěma variantami způsobu integrace dalšího území do IDS JK. Součástí kapitoly je řešena i otázka IDS Táborska. Doporučena je rovněž spolupráce se sousedními kraji a státy v otázce mezikrajských/mezistátních cest. Práce se věnuje také změně způsobu odbavování cestujících, zejména rozšíření nabídky jízdních dokladů. Ostatní návrhy se týkají informačních systémů a informačního servisu pro cestující. V závěru návrhové části jsou zmíněny i standardy kvality. Poslední kapitola poskytuje shrnutí návrhů a jejich vyhodnocení.

Cílem práce je navrhnout možnosti rozvoje integrace veřejné dopravy v Jihočeském kraji.

1 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Rozvinutá a fungující veřejná doprava, na kterou se cestující mohou spolehnout, je základním předpokladem pro prosperitu měst a regionů. Trendem moderní doby je snaha o vytvoření atraktivní veřejné dopravy jako konkurence k individuální automobilové dopravě. I když osobní automobil nabízí jistou svobodu a nezávislost, na přeplněných silnicích a při nedostatku parkovacích míst tuto nespornou výhodu ztrácí. V důsledku velkého množství aut na silnicích vznikají dopravní kongesce, zvyšuje se množství emisí do ovzduší, vzniká hluk a vibrace a také narůstají nároky na prostory pro odstavená vozidla. V zájmu regionů, měst a obcí by mělo být přesvědčit co nejvíce lidí k tomu, aby raději pro svou cestu využili služeb veřejné hromadné dopravy. Toho lze dosáhnout na jedné straně cíleným omezováním individuální automobilové dopravy a na straně druhé podporou a propagací veřejné hromadné dopravy. Ilustrační obrázek 1 níže zobrazuje efektivitu vypravení jednoho autobusu. Je vidět, že při stejném množství přepravených osob, automobily zabírají podstatně více místa na silnici a analogicky jsou pak větší zátěží jak pro dopravní síť, tak pro životní prostředí. Přestože veřejná doprava dokáže „ulevit“ životnímu prostředí a tím i ovlivnit kvalitu života v postižených oblastech, zřejmě se nikdy nepovede donutit lidstvo využívat osobní automobily co nejméně. Jednak existují města či obce s velmi omezenou či žádnou nabídkou veřejné dopravy a jednak také například přeprava velkého nákupu nebo rozměrných zavazadel je třeba v autobusech velmi obtížná. Nutno podotknout také snížený komfort v prostředcích hromadné dopravy. I když se dopravci snaží cestujícím co nejvíce zpříjemnit čas strávený v jejich vozidle, vždy se vyskytnou situace, které nemohou úplně ovlivnit. Ve veřejné dopravě se totiž setkávají různí lidé různých návyků, manažeři vedle hovorných školáků, maminky s dětmi, fotbaloví fanoušci, skautská skupina jedoucí na výlet a tak dále. A pokud se k tomu všemu přidá porucha na vozidle či mimořádná událost, může to pro někoho vyústit v rozhodnutí prostředky veřejné dopravy prostě nevyužívat.

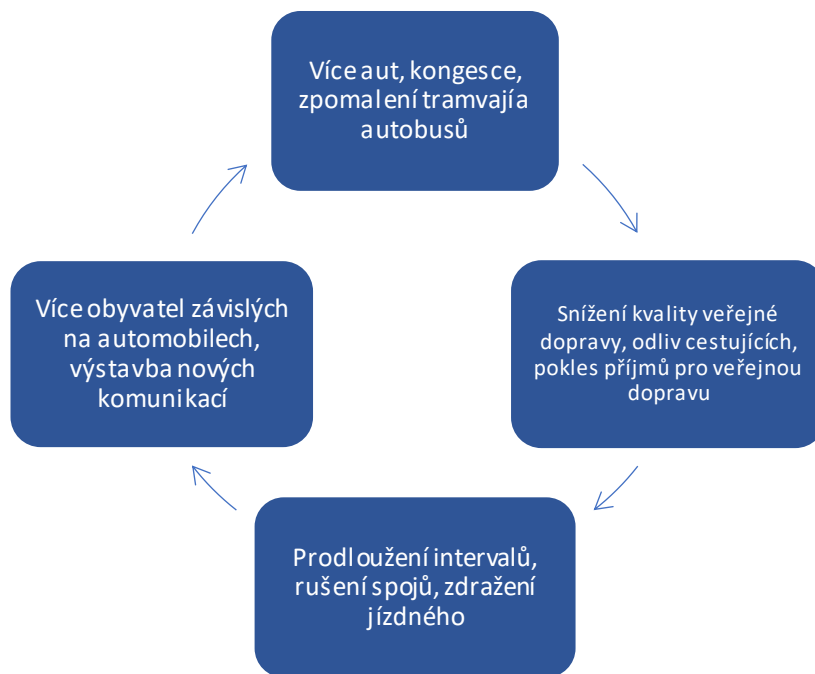


Obrázek 1: Přeprava hromadná vs. Individuální (1)

Důvody upřednostňování individuální dopravy před dopravou hromadnou mohou být následující (2) :

- nedostatečná nabídka spojů zejména v periferních oblastech regionu,
- neexistující společný přestupní tarif (cestující si pro každý použitý dopravní prostředek musí zakupovat nový jízdní doklad),
- absence přestupních bodů a z toho vyplývající špatné nebo žádné návaznosti spojů,
- nedostatečná nabídka spojů vhodných pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace, přepravu kočárků a zavazadel.

Tyto všechny nedostatky vedou k tzv. „začarovanému kruhu“ v dopravě, jak zobrazuje schéma na obrázku 2.



Obrázek 2: "Začarovaný kruh" v dopravě (2)

Smyčku lze přerušit a nedostatky eliminovat organizováním veřejné hromadné dopravy z jednoho místa jedním odpovědným subjektem. Na tomto principu pracují integrované dopravní systémy (dále jen IDS). Dopravní obslužnost na daném území zřizuje a spravuje tzv. organizátor (koordinátor), který u jednotlivých dopravců objednává dopravní výkony. Je stanoven jednotný tarif, přepravní podmínky a standardy kvality tak, aby cestujícím byla nabídnuta veřejná doprava v co nejvyšší kvalitě a byla tak schopná konkurovat individuální automobilové dopravě. V České republice se z myšlenky IDS stal jakýsi hlavní cíl dopravní obslužnosti jednotlivých regionů, a tak v každém kraji vznikl určitý typ IDS se svými specifickými podmínkami. Toto však vedlo k poměrně znatelné tarifní nejednotě. Každý kraj zvolil takový tarifní systém, jaký se mu jevil jako nejvhodnější a aplikoval jej na svém území. Zejména v mezikrajské přepravě se pak musí běžný cestující orientovat v odlišných způsobech dělení pojížděné oblasti do zón, pásem nebo relací, musí vědět, kde a jakou jízdenku může použít, nemůže se spolehnout na návaznost spojů a tím vlastně pro tohoto konkrétního cestujícího ztrácí IDS jakýkoliv smysl.

1.1 Subjekty IDS

Integrovaný dopravní systém je možno definovat jako „*systematické propojení a prosítování všech v dané oblasti dostupných linek a druhů městské a regionální dopravy v jeden systém (2)*“ nebo jako „*způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné 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 mimoekonomických potřeb osoba institucí systémem dotčených (2).“

Dle uvedených definicí princip IDS spočívá v pohledu na konkrétní území jako na ucelenou dopravní síť s různými druhy dopravy, jejichž jízdní řády jsou vzájemně sladěny a propojeny. V celé síti je pak uplatňován jednotný tarif a přepravní podmínky. Systém, byť zajišťován různými dopravci, se prezentuje jako celek s jednotnými standardy kvality, informačním servisem a propagačními materiály (3) Pro cestující veřejnou z toho pak vyplývá, že s jediným jízdním dokladem mohou využít veškeré nabízené druhy přepravy z nástupní do cílové zastávky se zaručeným komfortem. Výše uvedené skvěle vystihuje motto: „*Jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*“ (2)“.

1.1.1 Organizátor IDS

Dopravní obslužnost v daném regionu zajišťují a financují samosprávné orgány, tj. krajské a obecní úřady. V případě zájmu o vytvoření a spolupráci na integrovaném dopravním systému mohou tyto samosprávy s příslušnými dopravci jednat na základě smluv nebo účelněji prostřednictvím právnické osoby, tzv. organizátora IDS. Organizátor IDS je specializovaná společnost sestavená z dopravních odborníků, která se stará o zajištění dopravní obslužnosti v dané oblasti, její financování, správu a koordinaci. Úloha organizátora IDS je tedy (3):

- reprezentovat a zajišťovat dopravní zájmy kraje, měst, obcí,
- organizovat a zajišťovat dopravní obslužnost, rozvoj IDS a optimalizaci dopravy,
- aktivně usilovat o zlepšení úrovně poskytovaných služeb ve veřejné dopravě, provádět kontrolu kvality a navrhnout zlepšení,
- koordinovat linková vedení, jízdní řády, přestupní vazby a oběhy vozidel,
- vytvořit jednotný tarifní systém, zabezpečit jednotné přepravní podmínky a jízdní doklady,
- spravovat jednotný informační systém, reagovat na připomínky cestujících.

1.1.2 Územní samosprávy (kraje, města, obce)

Samosprávné orgány hájí dopravní zájmy obyvatel. Za tímto účelem kraje, města či obce zřizují organizátora IDS. Nutno však podotknout, že složení zastupitelstev se mění zároveň s vývojem politické situace. Každá politická strana má jiné představy o koncepci dopravní obslužnosti a jejím financování.

1.1.3 Dopravci

Role jednotlivých dopravců v systému IDS je jednoznačná. Dopravci zajišťují dopravní výkony dle požadavků organizátora. Jedná se zejména o dopravce železniční, autobusové, dopravní podniky měst (MHD), ale také doplňkové jako například provozovatele lanové dráhy či přívozů.

1.1.4 Cestující veřejnost

Cestující veřejnost zastává hodnotící složku IDS. Právě osoby využívající služeb IDS na denní bázi jsou schopny zhodnotit přínos a efektivitu nového systému. Bohužel však dochází k situacím, kdy se ke zpětné vazbě od cestujících příliš nepřihlíží a návrhy nebo požadavky těchto hlavních uživatelů IDS nejsou vyslyšeny.

1.2 Organizační uspořádání IDS

Integrované dopravní systémy v České republice i ve světě zpravidla fungují na principu tříúrovňového modelu. Jeho složky názorně ilustruje obrázek 3.



Obrázek 3: Tříúrovňový model IDS (2)

Vzhledem k tomu, že organizátor je většinou zakládán jako obchodní společnost, objednatelé dopravy se na rozhodovací úrovni v IDS angažují prostřednictvím valné hromady, dozorčí rady či jako dílčí jednatelé. Rozhodují zejména o financování provozu a jeho

technickém a technologickém zabezpečení. Odborná, koordinační nebo též organizační či kontrolní úroveň pak coby hlavní činnost organizátora dopravní obslužnosti spojuje objednatele dopravy s dopravci. Organizátor na této úrovni smluvně zajišťuje požadavky objednatelů s dopravci. Zároveň se také stará o chod a vývoj celého integrovaného dopravního systému. Dopravci v realizační úrovni vykonávají smluvené dopravní výkony objednatelů dopravy a organizátora (2).

1.3 Vznik a vývoj IDS

Vznik integrovaného dopravního systému není jednorázová záležitost. Jedná se o postupný, dlouhodobý proces. Jako každý projekt, musí i záměr vytvořit IDS projít jednotlivými etapami od návrhu k realizaci a vyhodnocení. Pro samotný vývoj IDS existuje soubor několika druhů opatření, díky kterým lze stanovit stupeň integrace. Jsou to (2):

- dopravně-provozní opatření,
- stavební opatření,
- technická opatření,
- organizační opatření.

Realizace jednotlivých opatření samozřejmě závisí na množství dostupných finančních prostředků zejména v oblasti stavebních opatření. Organizační opatření jsou pak závislá na legislativě a aktuálním právním prostředí.

1.3.1 Dopravně-provozní opatření

Jedná se o sladění provozních výkonů dopravců do jednoho celku tak, aby byla zajištěna plynulá přeprava pro cestující. Soubor opatření lze rozdělit na prostorová a časová. Mezi prostorová opatření patří například (2):

- propojení linek,
 - zavedení přímých spojení, minimalizace přestupních vzdáleností,
- koncentrace nabídky,
 - sjednocení nástupních zastávek, sloučení souběžných linek, zjednodušení sítě,
- omezení souběhů,
 - nahrazení autobusové linky železniční či naopak.

Časová integrační opatření spočívají především v koordinaci jízdních řádů, uplatnění taktového/intervalového jízdního řádu a zajištění návaznosti spojů.

1.3.2 Stavební opatření

Stavební opatření patří samozřejmě mezi nejvíce finančně náročná řešení, avšak z dlouhodobého hlediska přinášejí významný užitek. Díky těmto opatřením vznikají kvalitní přestupní vazby. Konkrétním příkladem může být například vybudování nového autobusového terminálu v blízkosti železniční stanice nebo sdílení jedné zastávky více druhů dopravy (autobusová, tramvajová). Nutno zmínit také výstavbu nových spojení sloužících ke zkapacitnění infrastruktury a zapojení nových lokalit do systému. Ke stavebním opatřením se řadí rovněž budování odstavných ploch typu Park and Ride (P+R) a Kiss and Ride (K+R) (2).

1.3.3 Technická opatření

Tato skupina opatření slouží ke stírání rozdílů mezi jednotlivými dopravci. Toho lze dosáhnout přechodem na jednotný odbavovací systém a zavedením jednotných informačních systémů. Dále pak, kde je to možné, dochází ke sdílení dopravní cesty případně k použití vícesystémových vozidel (metro/autobus, vlak/tramvaj) (2).

1.3.4 Organizační opatření

„Je to integrace provozních výkonů a dopravních nabídek jednoho nebo více dopravců, a jednoho nebo více druhů dopravy, a to prostřednictvím společného postupu řešení, lepší organizací a koordinací jednotlivých součástí (2).“

Jinými slovy hlavním organizačním opatřením dochází ke vzniku organizátora dopravní obslužnosti. Podle stupně vývoje IDS má organizátor buď základní, nebo rozšířené kompetence. Základními kompetencemi jsou (2):

- rozvoj IDS a přepravních podmínek,
- dělba tržeb mezi zúčastněné dopravce,
- koordinace dopravní obslužnosti,
- marketing, propagace, komunikace s veřejností.

Na vyšším stupni integrace pak organizátor přebírá i činnosti, které by bez IDS měla na starosti místní samospráva:

- objednávka regionální železniční dopravy,
- komplexní návrh jízdního řádu s danými intervaly/takty, přestupy, návaznostmi,
- stanovení standardů kvality IDS a dohled nad jejich dodržováním,
- realizace přepravních průzkumů (průzkumy spokojenosti, sčítání cestujících, průzkum skladby jízdních dokladů aj.),
- provádění výběrových řízení a zajišťování smluv s partnery,

- spolupráce na modernizaci infrastruktury a vozovém parku.

Dle výše uvedeného tedy při existenci organizátora s dostatečnými kompetencemi dochází v rovině organizačních opatření k zavedení jednotného tarifu, přepravních podmínek, jsou představeny jednotné standardy kvality a organizátor dohlíží na jejich plnění. Dochází také k dalšímu plánování vývoje IDS v budoucnosti a zavádí se komplexní informační systém pro cestující.

1.4 IDS v České republice

Po vzniku krajů v roce 2000, tyto samosprávné celky převzaly od Ministerstva dopravy kompetence k objednávání regionální dopravy. Byly tak vytvořeny ideální podmínky pro koordinaci dopravy na míru obyvatelům. První pokusy o zřízení integrovaných dopravních systémů se objevily již před příchodem milénia, a to ve Zlíně a v Praze (2). V tuto chvíli se v každém kraji České republiky nachází integrovaný dopravní systém, každý však v jiném stupni vývoje. Za nejvíce propracované IDS v České republice jsou považovány Pražská integrovaná doprava (PID) a IDS Jihomoravského kraje (IDS JMK).

1.4.1 Pražská integrovaná doprava

První myšlenky o zavedení integrované dopravy v Praze a okolí se objevily v roce 1991. V roce 1993 byla založena příspěvková organizace ROPID, která dodnes plní funkci organizátora dopravní obslužnosti. Pražská integrovaná doprava v současné podobě funguje na území hlavního města Prahy, v celém Středočeském kraji a rovněž zasahuje i na území sousedních krajů (Ústecký, Jihočeský, Vysočina, Pardubický a Liberecký).

Cestujícím nabízí možnost využití páteřní železniční dopravy, autobusových linek a městské hromadné dopravy v Praze (tramvaje, metro, městské autobusy, lanová dráha na Petřín a přívozy). Původně byl pro tento systém navrhnout pásmový tarif, který je vhodný pro cesty z přilehlého okolí do jednoho centra, tedy do Prahy. Se stále rozšiřující se nabídkou spojů a služeb, které PID nabízí, je však použití pásmového tarifu v dnešní době diskutabilní. PID se pyšní propracovaným multikanálovým odbavovacím systémem, jenž cestujícím umožňuje nákup předplatných jízdenek jednak na fyzickou kartu Lítačka, IN Kartou Českých drah, běžnou platební kartu, ale také virtuálně v mobilním telefonu. Veškeré jízdní doklady je možné zakoupit v papírové i elektronické podobě nebo formou doplňkového prodeje u zapojených dopravců. Významnými dopravci PID jsou například Dopravní podnik hl. m. Prahy, ARRIVA, ČSAD Střední Čechy, Martin Uher, Transdev Střední Čechy, České dráhy, KŽC, RegioJet či Leo Express Tenders (4). Ač jsou plány společnosti ROPID velkolepé, v některých městech

naráží na odmítavý postoj k integraci MHD. Jako příklad lze uvést MHD Kladno, Kolín nebo Mladá Boleslav. Nehledě na značné kapacitní problémy infrastruktury, zejména té železniční, kdy z důvodu rozsáhlých výlukových činností na I. Tranzitním koridoru dochází k omezování regionálních vlaků. S tím také souvisí poměrně přísné sankce pro dopravce za nedodržení jízdního řádu, odřeknutí spoje, vypravení náhradní soupravy nebo nedostatečnou čistotu soupravy. Všechny tyto a další pokuty jsou stanoveny striktními standardy kvality PID. Dopravci mnohdy nemohou tyto standardy dodržet, protože požadavky jsou nastaveny příliš vysoko.

1.4.2 IDS Jihomoravského kraje

V roce 2002 Jihomoravský kraj a statutární město Brno založili společnost KORDIS JMK, s.r.o. coby organizátora dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji. K tomuto rozhodnutí vedla potřeba kraje k zefektivnění a zatraktivnění veřejné dopravy s cílem udržet co největší počet cestujících a ideálně přilákat další. Vývoj celého IDS probíhal po etapách od 1. až po etapu E4b, která byla završena integrací celého území kraje. K tomu došlo v roce 2010 integrací Znojemska. IDS se dále rozšiřoval i na území sousedních krajů v České republice (Vysočina, Olomoucký, Zlínský, Pardubický, Jihočeský) a území Rakouska a Slovenské republiky (4). Problémy s kapacitou infrastruktury trápí i tento IDS, který je často prezentován jako nejlépe promyšlený a dimenzovaný. Velkou slabinou je zejména železniční infrastruktura, která je v mnoha úsecích pouze jednokolejná, s nízkou traťovou rychlostí a požadavkům moderní doby na rychlou a spolehlivou dopravu již neodpovídá.

IDS JMK používá zónový tarif, který je spravedlivý a výhodný při cestách mezi různými městy v kraji (nikoliv jen do hlavní části, Brna). Cestující pro svou jízdu mohou využít jednorázových či předplatných jízdních dokladů v papírové i elektronické formě. IDS JMK nenabízí žádnou kartu jako nosič elektronických jízdních dokladů. K tomuto účelu slouží aplikace POSEIDON nebo cestující může použít svou bankovní kartu. Ve spojích, které jsou objednávány Jihomoravským krajem, je cestujícím nabízeno jízdné výhradně dle tarifu IDS JMK. V ostatních spojích, objednávaných Ministerstvem dopravy či sousedními kraji, platí i tarif jednotlivých dopravců. V IDS JMK funguje i systém tzv. „usměrněného nástupu cestujících“ na vlakových linkách S2 a S3. Soupravy vlaků jsou označeny zeleným pruhem a povinností cestujícího bez jízdního dokladu je nastoupit do takto označeného vozu a požádat o odbavení. V opačném případě cestující zaplatí kromě jízdného i přírůžku k jízdnému. Dopravci působící v Jihomoravském kraji jsou například České dráhy, Regiojet, ÖBB, ZSSK, ARRIVA Morava, Dopravní podnik města Brna, ICOM Transport a ČSAD Brno holding (5).

1.4.3 Doprava Ústeckého kraje

Ústecký kraj se o vytvoření integrovaného dopravního systému pokoušel již v roce 2002. Pro tyto účely byl založen i organizátor IDS Ústeckého kraje, a. s. Celý projekt byl však ukončen a organizátor zrušen (3). Nicméně vůle vytvořit IDS přetrvávala. Nový IDS s jasnou vizí pak spustil Ústecký kraj v roce 2015. Dostal název Doprava Ústeckého kraje a funkci organizátora zastává odbor dopravy krajského úřadu v Ústí nad Labem. V roce 2016 došlo k částečné integraci železničních dopravců na celém území a také linek Dopravního podniku města Ústí nad Labem. Cestující s předplatní jízdenkou nahranou na bezkontaktní čipové kartě mohli tak využívat dalších nabízených spojů. V průběhu let se k vytvořenému IDS přidávala i další města a zapojovala do něj svá MHD. DÚK nyní funguje na celém území Ústeckého kraje s přesahem do sousedních krajů (Liberecký, Středočeský) a je navázána spolupráce i s přeshraničními partnery. Konkrétně s dopravními svazy ZVON a VVO v Německu. Cestující mohou také využít linkovou lodní dopravu po řece Labe (6).

System DÚK si zvolil zónově-relační tarif, který je sice složitý na realizaci a náročný na orientaci, ale je také spravedlivý k dopravcům i cestujícím. Jízdní doklady jsou nabízeny v papírové i elektronické formě nahrané na bezkontaktní čipové kartě, jednorázové či předplatní. K dispozici je také mobilní aplikace DÚKapka, která slouží k vyhledání spojení a nákupu jízdních dokladů. V systému se vyskytují jízdní doklady integrované, částečně integrované a neintegrované. V praxi to znamená, že pouze s plně integrovanými jízdními doklady může cestující libovolně přestupovat. Částečně integrované dopravy lze použít pouze ve spojích vyjmenovaných v přepravních podmínkách DÚK. Neintegrované doklady jsou pak nepřestupní a lze je použít pouze ve spoji, ve kterém byly vydány. Hlavními zúčastněnými dopravci v DÚK jsou České dráhy, ARRIVA, Die Länderbahn, RegioJet, Dopravní podnik města Ústí nad Labem, Labská polabní společnost, Autobusy Karlovy Vary a další (6).

1.4.4 Ostatní IDS v České republice

Jak již bylo v textu zmíněno, každý kraj v České republice má svůj integrovaný dopravní systém. Jejich přehled je uveden v tabulce 1. V následujících kapitolách se práce bude zabývat podrobněji IDS Jihočeského kraje. Fakt, že každý kraj pojal dopravní obslužnost na svém území formou IDS, přináší do českého prostředí velkou tarifní nejednotnost. Nehledě na to, že v některých krajích jako například ve Středočeském, Královehradeckém, Pardubickém, Zlínském a Jihočeském kraji fungují současně dva IDS. Ve Středočeském kraji se jedná o Středočeskou integrovanou dopravu. Ta je však na ústupu a postupně se nahrazuje systémem Pražské integrované dopravy. V Královehradeckém kraji pak existuje systém Východočeské

integrované dopravy, která vznikla iniciativou Českých drah a propojuje královehradeckou, pardubickou MHD s příměstskou železniční dopravou. I tento systém však bude muset ustoupit nadřazenějšímu IDS IREDO. V Jihočeském kraji je situace trochu odlišná v tom, že zde působí dva IDS, ale vzájemně se neprolínají ani na sebe nenavazují.

<i>Kraj</i>	<i>Integrovaný dopravní systém</i>
Praha a Středočeský	Pražská integrovaná doprava (PID) Středočeská integrovaná doprava (SID)
Jihočeský	IDS Jihočeského kraje (IDS JK) IDS Táborska (IDS TA)
Karlovarský	Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK)
Liberecký	IDS Libereckého kraje (IDOL)
Moravskoslezský	IDS Moravskoslezského kraje (ODIS)
Olomoucký	IDS Olomouckého kraje (IDSOK)
Pardubický a Královehradecký	Integrovaná regionální doprava (IREDO) Východočeský IDS (VYDIS)
Plzeňský	Integrovaná doprava Plzeňského kraje (IDPK)
Vysočina	Veřejná doprava Vysočiny (VDV)
Zlínský	Integrovaná doprava Zlínského kraje (ID ZK) Zlínská integrovaná doprava (ZID)

Tabulka 1: IDS v České republice (3)

1.5 Shrnutí

Integrace veřejné dopravy je zajisté věc s velkými přínosy pro všechny účastníky. Pro cestující veřejnost jde o zjednodušení komplexní veřejné dopravy. Odpadají bariéry v podobě nepřestupných jízdních dokladů, ujíždějících spojů, chybějících informací a podobně. Celý systém se pro cestujícího jeví jako jeden dopravce. Výhodou pro krajskou samosprávu je beze sporu fakt, že plány na dopravní obslužnost včetně budoucích vizí jsou plně v její kompetenci. Kraj má tak stoprocentní kontrolu nad regionální veřejnou dopravou ať už prostřednictvím odboru dopravního či organizátora dopravní obslužnosti. IDS je pro dopravce přínosem zejména z finanční a technologické stránky. Dopravní výkony jsou objednávány smluvně se závazkem na několik let dopředu. To pro dopravce znamená jistý dlouhodobý přísun finančních prostředků. Z technologického hlediska, dle stupně vývoje IDS, organizátor vytváří jízdní řády, sestavuje oběhy vozidel, provozuje dispečerské pracoviště, zajišťuje informační systémy. Pro dopravce z toho vyplývá, že se může soustředit na svůj vozový park a dopravní výkony a přípravu potřebných podkladů zčásti nebo zcela přenechat organizátorovi.

Na druhou stranu z IDS planou i některé nevýhody. Česká republika je co do rozlohy malý stát. Toto malé území je roztrženo na 14 krajů. Každý jednotlivý kraj koordinuje regionální veřejnou dopravu svým vlastním způsobem podle svých jedinečných podmínek. Městská hromadná doprava je často vyčleněna z jakékoliv integrované dopravy. Taková situace se přeneseně dá nazvat organizovaným chaosem pro cestující. Zejména pak pro ty, kteří se pohybují mezi několika kraji či na hranici krajů. Zde totiž nastávají ty největší komplikace. Spolupráce mezi jednotlivými IDS není na tak vysoké úrovni. Cestující se musí zorientovat mezi různými druhy tarifů a odlišnými smluvními přepravními podmínkami, mnohdy neexistujícími přípojnými vazbami, odlišnými způsoby odbavení a komunikace. V tento okamžik mizí veškeré výhody integrace dopravy.

V tomto ohledu by mohl zasáhnout stát prostřednictvím Ministerstva dopravy a vydat jednotnou metodiku pro zakládání a řízení integrovaných dopravních systémů. Metodika by měla přinést doporučení a minimální požadavky na IDS, vytyčit podmínky spolupráce mezi kraji tak, aby v ideálním případě různé IDS vystupovaly jako jeden a cestovní komfort cestujících nebyl dotčen. Rovněž by mohla stanovit preferovaný typ používaného tarifu IDS pro celé území státu, aby došlo ke zlepšení orientace v jízdě.

2 JIHOČESKÝ KRAJ

2.1 Základní charakteristika

Jihočeský kraj se rozkládá na jihozápadní části České republiky. Na západě sousedí s Plzeňským krajem, na severu se Středočeským krajem a na východě s Krajem Vysočina. Jižní hranice „sdílí“ se Spolkovou republikou Německo a s Rakouskou republikou. Svou rozlohou 10 058 km² zaujímá necelých 13 % území státu, což z něj činí 2. největší kraj v zemi. Podle nejnovějších údajů v této oblasti žije 643 064 obyvatel. Největším a zároveň krajským městem jsou České Budějovice. (7)

Z geografického hlediska jsou jižní Čechy členitým územím. Přírozenou hranici s Německem a Rakouskem tvoří pohoří Šumava. Kraj je známý také velkým množstvím vodních ploch, zejména rybníků v okolí Třeboně. Pramení zde řeka Vltava, na které bylo vybudováno několik přehrad, například Lipno a Orlick. Dalšími řekami protékajícími Jihočeským krajem jsou Lužnice, Malše a Otava.

Jihočeský kraj je také častou turistickou destinací. Návštěvníkům nabízí přírodní krásy v Národním parku Šumava. Obdivovat mohou také unikátní panenský Boubínský prales. Cyklisté zase najdou vyžití v rovinných oblastech Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko. Kulturně založení turisté rádi navštíví početné památky zařazené na seznamu světového dědictví UNESCO či národní kulturní památky v historických městech Český Krumlov, Tábor nebo Písek. A konečně je třeba zmínit i vyhledávané zámky Hluboká nad Vltavou, Červená Lhota, či mnoho dalších poutavých hradů a zřícenin.

2.2 Členění území

Jihočeský kraj je rozdělen do následujících okresů. V závorkách jsou uvedeny zkratky jednotlivých okresů (7):

- České Budějovice (*CB*),
- Český Krumlov (*CK*),
- Jindřichův Hradec (*JH*),
- Písek (*PI*),
- Prachatice (*PP*),
- Strakonice (*ST*),
- Tábor (*TA*).

Nově se území krajů České republiky dělí na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Tyto územní celky jsou zpravidla menší než okresy. Členění v Jihočeském kraji je následující. V závorkách je uvedena příslušnost jednotlivým okresům (7):

- Blatná (ST),
- České Budějovice (CB),
- Český Krumlov (CK),
- Dačice (JH),
- Jindřichův Hradec (JH),
- Kaplice (CK),
- Milevsko (PI),
- Písek (PI),
- Prachatice (PT),
- Soběslav (TA),
- Strakonice (ST),
- Tábor (TA),
- Trhové Sviny (CB),
- Třeboň (JH),
- Týn nad Vltavou (CB),
- Vimperk (PT),
- Vodňany (ST).

2.3 Demografické údaje

Jak již bylo zmíněno, Jihočeský kraj je druhým největším krajem v České republice. Avšak hustota zalidnění je naopak z celé ČR nejmenší, a to 64 obyvatel na 1 km² (8). V tabulce 2 jsou uvedeny počty obyvatel rozdělené podle okresů.

		<i>Počty obyvatel v jednotlivých okresech</i>							
Rok		CB	CK	JH	PI	PT	ST	TA	Celkem
	2001	178 140	59 500	92 754	70 436	51 380	69 644	102 714	624 568
	2011	187 304	61 304	92 427	70 460	51 110	70 765	102 768	636 138
	2021*	196 602	61 320	90 279	71 588	50 779	70 532	102 451	643 551
	%	30,55	9,53	14,03	11,12	7,89	10,96	15,92	
* data k 1. 1. 2021									

Tabulka 2: Počty obyvatel (8)

Je patrné, že Jihočeský kraj nezaznamenává žádné dramatické výkyvy v počtu obyvatel žijících na tomto území. V okrese České Budějovice je patrný přírůstek a to o 9,4 %, naopak na Jindřichohradecku se populace snížila o 2,7 % oproti roku 2001. V celém kraji pak přírůstek obyvatel činí 2,9 %.

2.4 Pracovní příležitosti

Nezaměstnanost v Jihočeském kraji se dlouhodobě pohybuje na nízké úrovni, nižší, než je celostátní průměr. Za rok 2020 nezaměstnanost činila pouhá 1,8 %. Nejvíce lidí pracuje v následujících odvětvích (8):

- zpracovatelský průmysl (28,4 %),
- velkoobchod, maloobchod (11,9 %),
- stavebnictví (8,9 %),
- veřejná správa a obrana (7,5 %),
- zdravotní a sociální péče (7,2 %),

- vzdělávání (7,2 %),
- doprava a logistika (4,9 %).

Mezi největší zaměstnavatele co do počtu zaměstnanců se na první místo řadí Robert Bosch spol. s. r. o. Druhé místo obsazuje Nemocnice České Budějovice, a. s. Třetí největší zaměstnavatel je Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Dále pak MADETA, a.s. a Vodňanská drůbež, a. s. V tabulce 3 následuje přehled nejvýznamnějších zaměstnavatelů seřazený podle počtu zaměstnanců (9).

Pořadí	Zaměstnavatel	Počet zaměstnanců	Okres
1	Robert Bosch, spol. s.r.o.	4 000–4 999	CB
2	Nemocnice České Budějovice, a.s.	3 000–3 999	CB
3	Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích	2 000–2 499	CB
4	MADETA a.s.	1 500–1 999	CB
5	Vodňanská drůbež, a.s.	1 500–1 999	ST
6	DURA AutomotiveCZ, k.s.	1 500–1 999	ST
7	ČEVAK a.s.	1 000–1 499	CB
8	Jednota spotřební družstvo České Budějovice	1 000–1 499	CB
9	Nemocnice Jindřichův Hradec, a.s.	1 000–1 499	JH
10	Nemocnice Tábor, a.s.	1 000–1 499	TA
11	THK Rhythm Automotive Czech, a.s.	500–999	JH
12	Statutární město České Budějovice	500–999	CB
13	Rohde & Schwarz, závod Vimperk s.r.o.	500–999	PT
14	Nemocnice Strakonice, a.s.	500–999	ST
15	Nemocnice Písek, a.s.	500–999	PI
16	KOVOSVIT MAS, A.S.	500–999	TA
17	Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje	500–999	CB
18	Engel strojírenská spol. s.r.o.	500–999	CK
19	Budějovický Budvar, národní podnik,	500–999	CB
20	Biologické centrum AV ČR, v. v. i	500-999	CB

Tabulka 3: Největší zaměstnavatelé Jihočeského kraje (9)

Podle tabulky 3 tedy největší zaměstnavatelé sídlí v okrese České Budějovice, dále pak Strakonice a Tábor. V přehledu nejsou zahrnuty podniky s celostátní působností, jako jsou například banky, obchodní řetězce či státní zřízení typu Policie ČR, armáda, pošta atd. Počty menších podniků a samostatných živnostníků jsou zobrazeny v tabulce 4.

Zejména z důvodu blízkosti státních hranic se kraj potýká s odlivem kvalifikovaných pracovních sil do zahraničí. Na tuto skutečnost mají vliv také mzdy, které se pohybují pod celostátním průměrem.

Právní forma	Kraj celkem	v tom okresy						
		České Budějovice	Český Krumlov	Jindřichův Hradec	Písek	Prachatice	Strakonice	Tábor
Celkem	168 648	56 213	15 990	22 077	17 996	13 275	16 910	26 187
Právní forma								
Fyzické osoby celkem	132 284	42 514	12 458	17 558	14 296	10 653	13 685	21 120
Živnostníci	119 924	38 874	11 318	15 894	13 010	9 386	12 219	19 223
Zemědělský podnikatel – fyzická osoba	5 351	984	521	838	637	745	760	866
Právnícké osoby celkem	36 364	13 699	3 532	4 519	3 700	2 622	3 225	5 067
Obchodní společnosti	18 784	8 393	1 790	2 043	1 564	1 193	1 324	2 477
Společnost s ručením omezeným	17 748	7 878	1 735	1 935	1 486	1 129	1 241	2 344
Akciová společnost	699	342	30	82	56	42	49	98
Počet zaměstnanců								
neuveдено	95 759	32 108	9 618	12 613	9 852	7 512	9 466	14 590
bez zaměstnanců	58 323	18 663	5 092	7 731	6 663	4 619	6 081	9 474
Mikropodniky (1-9 zam.)	11 459	4 332	1 001	1 353	1 161	908	1 045	1 659
Malé podniky (10-49 zam.)	2 353	840	216	291	242	184	229	351
Střední podniky (50-249 zam.)	638	215	52	77	69	46	79	100
Velké podniky (více než 250 zam.)	116	55	11	12	9	6	10	13

Tabulka 4: Ekonomické subjekty v kraji (8)

2.5 Vzdělávání

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve statistické ročence školství uvádí, že v Jihočeském kraji působí celkem 267 základních, 88 středních, 14 vyšších odborných škol a 4 vysoké školy (10). Tabulka 5 zobrazuje počty jednotlivých školských zařízení, žáků a studentů v okresech za školní rok 2020/2021. Přirozeně nejvíce škol nabízí okres České Budějovice, kam také dochází největší množství žáků a studentů. Druhým největším centrem vzdělávání je Tábor a těsně za ním Jindřichův Hradec.

I přes poměrně vysoký počet školských zařízení, místní zaměstnavatelé marně shánějí kvalifikované pracovníky zejména z technických oborů a se znalostmi cizích jazyků. Nedostatek kvalifikované pracovní síly jde ruku v ruce s nezájmem studentů o technické obory. Drtivá většina studentů volí obory z oblasti služeb. S podobným problémem se však lze setkat i v ostatních částech České republiky.

Kraj, okresy	ZŠ		SŠ		VOŠ		VŠ	
	školy	žáci	školy	studenti	školy	studenti	školy	studenti
Jihočeský kraj	267	58 146	88	27 250	14	871	4	16 413
České Budějovice	69	17 990	30	10 661	5	472	3	5 570
Český Krumlov	33	5 873	5	1 561	-	-	-	1 216
Jindřichův Hradec	43	7 794	13	3 024	-	-	-	2 103
Písek	24	6 300	10	2 817	4	131	1	1 884
Prachatice	28	4 504	4	961	1	42	-	1 224
Strakonice	27	6 416	11	3 213	2	149	-	1 646
Tábor	43	9 269	15	5 013	2	77	-	2 770

Tabulka 5: Počty školských zařízení, žáků a studentů v okresech (8)

2.6 Kultura a rekreace

Jihočeský kraj má pověst relaxačního, kulturně a historicky zajímavého území. Turisté zde každoročně jezdí obdivovat krásy panenské přírody a připomenout si dějiny českého národa. „Na území Jihočeského kraje se nachází téměř 5 100 nemovitých památek, více než 117 000 movitých památek, 38 národních kulturních památek, 7 městských památkových rezervací, 25 městských památkových zón, 55 vesnických památkových zón a 5 krajinných památkových zón (11).“

Typickou turisticky atraktivní destinací je město Český Krumlov, jehož historické centrum v gotickém a renesančním stylu je zapsáno na seznamu světového dědictví UNESCO. Dominantou města je gotický hrad a zámek a na skále nad městem stojí hrad Český Krumlov, který poskytuje romantické výhledy do okolí (12).

Jindřichův Hradec zase zaujme národní kulturní památkou, svým hradem a zámkem nad řekou Nežárkou. Železniční nadšence potěší úzkorozchodná dráha do Obrataně a Nové Bystřice. Asi 20 kilometrů od Jindřichova Hradce se nachází největší rybník České republiky, rybník Rožmberk, nedaleko od něj, v Třeboni, pak rybník Svět. Okolí třeboňských rybníků poskytuje vhodné podmínky pro cykloturistiku díky rovinnatému profilu krajiny. Jindřichohradecko nabízí i přírodní úkazy. Například v oblasti zvané Česká Kanada lze narazit na kamenné útvary různých velikostí a tvarů rozseté volně po celém území. Dalšími pamětihodnostmi, které je vhodné připomenout, jsou ještě státní hrad Landštejn a pohádkový zámek Červená Lhota. Na návštěvníky však čeká mnohem více (13).

Město Tábor nabízí exkurze do historie, jakožto bývalé centrum husitů. Návštěvníky láká na malebné centrum, které se stalo i městskou památkovou rezervací. Kromě sochy Jana Žižky na náměstí turisty zaujme gotická radnice s muzeem husitů. Vydat se lze i na prohlídku

táborského podzemí. Koho historie příliš neláká, může navštívit zoologickou zahradu v Táboře zaměřenou na ochranu ohrožených druhů zvířat či se svézt po první elektrifikované trati v České republice z Tábora do Bechyně. V okolí je toho k vidění spousta. Kromě množství zřícenin, tvrzí a rozhleden také řetězový visutý most přes řeku Lužnici u obce Stádlec či první veřejně zpřístupněnou jeskyni v ČR, Chýnovskou jeskyni. Za přírodním koupáním či rybařením je možno vyrazit na Veselské pískovny (14).

V Písku a okolí je možno se vydat spíše za památkami kulturně-historického rázu. Velmi ceněnou památkou je nejstarší kamenný most České republiky přes řeku Otavu přímo v Písku. Toto město bylo také prvním městem, ve kterém se objevilo trvalé elektrické veřejné osvětlení. To vše díky Františku Křižíkovi a jeho vodní elektrárně, která vznikla z vodního mlýna. Elektrárna je funkční dodnes a nyní se v ní nachází i muzeum. Na soutoku Otavy a Vltavy, asi 10 km severně od Písku, stojí za návštěvu gotický hrad Zvíkov. Ještě dále na sever se pak nachází přehrada Orlik a nad ní se tyčí zámek Orlik nad Vltavou (15).

Strakonice jsou známé pro tradici dudáctví. Každoročně se zde koná Dudácký festival. Nedaleko od Strakonic je možné navštívit obec Hoštice u Volyně, kde se natáčela slavná série Slunce, seno. (12) Prachaticko zase nabízí přírodní krásy v podobě Boubínského pralesa. V rámci ochrany je však jádro pralesa oploceno a veřejnosti uzavřeno. Po obvodu je však možné projít naučnou stezkou. Kromě původní prastaré přírody se v Boubínském pralesě nachází také Boubínské jezírko a rozhledna. Další výzvou může být výstup na nejvyšší horu na české straně Šumavského pohoří, Plechý (16).

A konečně českobudějovický region nabízí zajímavé turistické cíle. Milovníci piva rádi zavítají do Návštěvnického centra Budějovického Budvaru či do jednoho z několika minipivovarů. Rodiny s dětmi může lákat zoologická zahrada v Hluboké nad Vltavou, stejně jako prohlídka romantického zámku Hluboká společně s procházkou jeho zahradami. Určitě je dobré vidět také další památku UNESCO, malebně zdobenou vesnici Holašovice. Poblíž vesnice se také nachází tzv. Jihočeský Stonehenge (16).

Tabulka 6 zachycuje počty ubytovaných hostů za rok 2021. Tato data jsou významným ukazatelem atraktivity jednotlivých oblastí. Nejsou v nich však zohledněny jednodenní návštěvy. Důležitý je také poznatek, že cestovní ruch v Jihočeském kraji má spíše sezónní charakter. Cykloturistika, koupání a návštěva památek jsou spíše letními aktivitami. V zimním období možnosti vyžití chybí s výjimkou několika lyžařských středisek v jižní části kraje.

<i>Typ ubytování</i>	<i>Český Krumlov</i>	<i>Jindřichův Hradec</i>	<i>České Budějovice</i>	<i>Prachatice</i>	<i>Tábor</i>	<i>Písek</i>	<i>Strakonice</i>
Hotely	98 744	45 688	103 744	33 943	31 622	9 593	2 719
Penziony	71 514	57 287	26 439	40 717	17 844	8 312	4 027
Kempy	112 552	77 178	28 002	20 230	25 252	23 365	14 435
Ostatní	74 990	38 475	24 185	19 379	24 116	23 690	12 245
Celkem	357 800	218 628	182 370	114 269	98 834	64 960	33 426

Tabulka 6: Počty ubytovaných hostů za rok 2020 (8)

2.7 Doprava

Jako druhý největší kraj v České republice má Jihočeský kraj zároveň druhou nejdelší síť silnic a dálnic a je na třetím místě co do provozní délky železničních tratí. Nutno zmínit také druhé místo v délce splavných toků pro pravidelnou vodní dopravu (8). V evidenci Úřadu pro civilní letectví je 7 letišť v Jihočeském kraji, z nichž nejvýznamnější je Jihočeské letiště České Budějovice a. s. (17). Vzhledem k rozloze kraje má však Jihočeský kraj poměrně malou hustotu silniční i železniční infrastruktury, což se pak odráží i v horší dostupnosti některých obcí.

<i>Kraj</i>	<i>Délka silnic (km)</i>	<i>Délka železnic (km)</i>	<i>Splavné vodní cesty (km)</i>
Středočeský + Praha	9 731	1 540	269
Jihočeský	6 151	967	145
Plzeňský	5 129	704	17
Vysočina	5 076	624	16
Jihomoravský	4 446	767	45
Ústecký	4 228	1 025	99
Královehradecký	3 740	715	25
Olomoucký	3 598	597	2
Pardubický	3 590	539	52
Moravskoslezský	3 484	663	6
Liberecký	2 417	550	8
Zlínský	2 136	359	36
Karlovarský	2 065	491	6

Tabulka 7: Dopravní síť Jihočeského kraje (8)

2.7.1 Silniční síť

V kraji se celkem nachází 74 km dálnic, z toho 67 km připadána dálnici I. třídy, zbylých 7 pak na dálnici II. třídy. Silnice v celkové délce 6 076 km jdou rozděleny následovně:

- silnice I. třídy v délce 648 km,
- silnice II. třídy v délce 1 626 km,
- silnice III. třídy v délce 3 802 km.

Okresem s největší celkovou délkou silnic a dálnic je Jindřichův Hradec (1 170 km). Na druhém místě se drží okres České Budějovice s 1 102 km a na třetím místě je okres Tábor s 981 km (8).

Kraj protínají tři mezinárodní evropské tahy. Silnice E49 vede z Německa přes Cheb, Karlovy Vary, Plzeň, Písek, České Budějovice a přes hraniční přechod Halámky až do Vídně v Rakousku. Silnice E55 spojuje severní část republiky s jižní a trasa probíhá přes Ústí nad Labem, Prahu, Tábor, České Budějovice a přes hraniční přechod Dolní Dvořiště pokračuje dále do Rakouska. Evropský tah E551 spojuje silnici E49 z Českých Budějovic přes Jindřichův Hradec a Pelhřimov s dálnicí D1 (18).

Důležitým a také velmi diskutovaným tahem je dálnice D3. Ta má propojit Prahu, Tábor a České Budějovice s Rakouskem. Historie D3 sahá až do roku 1939, kdy se o podobě dálnice začalo uvažovat. První úsek byl však otevřen v roce 1991 coby tábořský obchvat. V průběhu let se budovaná dálnice rozšiřovala o další a další úseky. Aktuálně je v provozu 69,055 kilometrů dálnice od Mezna po Úsilné. V současné době probíhá výstavba úseku Úsilné¹ – Hodějovice v podobě budějovického obchvatu, který významně odlehčí městu samotnému v podobě odklonění tranzitní dopravy mimo město. Na něj naváže úsek Hodějovice – Třebonín a výhledově by v roce 2025 mělo být hotové spojení do Rakouska přes Dolní Dvořiště. Středočeská část dálnice je však stále v přípravě (19).

Druhou dálnicí vedoucí přes Jihočeský kraj je dálnice D4. V současné době je v provozu 7 km na jihočeské straně. Dálnice má spojit Prahu s Pískem a Strakoncem. Předpokládaný termín dokončení je stanoven do roku 2024 (20).

Dle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 jsou kromě dálničních úseků v kraji nejvytíženější silnice I. třídy spojující převážně okresní města. Mezi nejdůležitější tahy patří silnice I/20 z Českých Budějovic přes Vodňany do Písku, kde se napojuje na dálnici D4 směrem do Prahy a na silnici I/4 do Strakonice. Významnou trasou je také silnice I/29, která po napojení na I/19 vede přes Tábor a na Vysočinu do Pelhřimova. Dále pak silnice I/34 z Českých

¹ Délky a další data komunikací. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* (online). Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Budějovic přes Třeboň do Jindřichova Hradce a v neposlední řadě i silnice I/39 spojující České Budějovice s Českým Krumlovem (21).

Za základní nedostatky v silniční infrastruktuře lze tedy považovat chybějící dálniční spojení s Prahou a Rakouskem a zároveň Písku (Strakonice) s Prahou. Většina důležitých tahů v Jihočeském kraji je tvořena silnicemi I. a II. třídy, které však nezřídka vedou skrz města. Vybudování obchvatů by mohlo místním obyvatelům ulevit od dopravní zátěže.

2.7.2 Železniční síť

Území protíná celkem 24 železničních tratí, z nichž nejvýznamnější je IV. železniční koridor spojující Prahu, Tábor a České Budějovice s Rakouskem. Další tratí s celostátním významem je trať 191 Plzeň – Strakonice, na niž navazuje trať 190 Strakonice – České Budějovice. Celkem 8 tratí je elektrifikovaných za použití střídavé trakční soustavy. Na trati 202 Tábor–Bechyně se používá stejnosměrná trakční soustava. Trať 201 (Tábor-Písek-Ražice) je elektrifikovaná pouze z části. Na zbylých tratích se používají vozidla motorové trakce. S výjimkou koridoru a částí tratí 190, 191 jsou tratě jednokolejné, což se promítá do jízdních dob a plynulosti drážní dopravy (nutnost křižování) (22).

Tratě 228 Jindřichův Hradec – Obrataň a 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice jsou ve vlastnictví společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. Tratě jsou úzkorozchodné s rozchodem 760 mm. Společnost JHMD zde provozuje pravidelnou drážní dopravu, jakož i vypravuje výletní parní vlaky s historickými vozy (23).

Podobně jako v ostatních částech České republiky, i v Jihočeském kraji železniční doprava doplatila na rozvoj automobilové dopravy v uplynulých letech. Převažují zde tratě jednokolejné, mnohdy neelektrifikované, což kapacitně požadavkům dnešní doby nepostačuje. Přesun cestujících z vlaků do automobilů pak mělo za následek ukončení provozu na některých tratích.

2.7.3 Letecká a vodní doprava

Navzdory velkému potenciálu, lodní doprava v Jihočeském kraji plní spíše rekreační účel. Důvodem jsou četná omezení na řece Vltavě, například nedostatečná hloubka koryta, příliš nízký most v Týně nad Vltavou či kapacita lodního výtahu na přehradě Orlík. Kvůli těmto překážkám nemohou větší lodě řeku plnohodnotně využívat. Řeky a vodní díla jsou tak využívány pouze pro okružní a vyhlídkové plavby a na dopravní hledisko Jihočeského kraje momentálně nemají prakticky žádný vliv (24).

Směrem na jih od Českých Budějovic se nachází malá obec Planá. Již v období před 2. světovou válkou zde vzniklo vojenské letiště. V roce 2005 však vojenské útvary letiště definitivně opustily a areál připadl do vlastnictví Jihočeského kraje. Ten měl jasný záměr, vybudovat zde mezinárodní obchodní letiště s pravidelným provozem. V průběhu let následovaly nákladné modernizace. Bylo vybudováno stanoviště pro záchrannou službu včetně hangáru pro vrtulník. Dalším důležitým milníkem bylo vybudování nového moderního terminálu, ten byl otevřen v roce 2019. V tuto chvíli letiště prochází procesem certifikace k získání oprávnění pro provoz turistické, charterové, obchodní, nákladní mezinárodní i vnitrostátní přepravy. Provozovatelem letiště je společnost Jihočeské letiště České Budějovice a. s. Letiště je vedeno jako veřejné vnitrostátní letiště a neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí a mohou jej využívat letadla kategorie 4C (25).

2.7.4 Další subsystémy veřejné dopravy

Dopravní obslužnost zajišťuje celkem 8 autobusových dopravců na 345 linkách. Rozdělení podílu na linkách je patrné z tabulky 8 (26). Od června 2022 budou na základě výsledků výběrového řízení v Jihočeském kraji působit pouze tři hlavní dopravci, a to ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s., BusLine, a.s. a GW Bus, a.s. (27).

<i>Dopravce</i>	<i>Počet linek</i>	<i>Podíl %</i>
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s.	124	36
GW BUS a.s.	57	17
ČSAD Jindřichův Hradec, s.r.o.	52	15
COMETT PLUS, s.r.o.	46	13
ČSAD STTRANS, a.s.	34	10
ICOM transport, a.s.	18	5
Štefl-tour Dačice, s.r.o.	9	3
Dopravní podnik města Vlachovo Březí, s.r.o.	5	1

Tabulka 8: Podíly dopravců na dopravní obslužnosti (26)

V železniční dopravě byly uzavřeny smlouvy se třemi dopravci. Dopravní výkon za rok 2020 činil 6 422 535 vlkm. Z toho 76,6 % náleží společnosti České dráhy, a.s., 22,7% společnosti GW Train Regio, a.s. a zbylých 3,7% Jindřichohradeckým místním drahám, a.s. (28). České dráhy obsluhují celkem 15 regionálních linek, z toho 5 v motorové trakci, 10 v elektrické trakci (29). GW Train Regio působí v šumavské části Jižních Čech a provozuje celkem 3 linky v motorové trakci (30). JHMD provozuje 2 linky v motorové trakci (22).

Městská hromadná doprava je zajišťována v 9 městech kraje. Jsou to města České Budějovice, Český Krumlov, Dačice, Jindřichův Hradec, Milevsko, Písek, Strakonice, Tábor a Vimperk. Ostatní sídla jsou obsluhována regionálními linkami (26). Na části území také

funguje integrovaný dopravní systém zvaný IDS Jihočeského kraje a IDS Táborska. O nich bude pojednáno blíže v následující kapitole.

Slabými místy ve veřejné dopravě jsou zejména málo rozvinutý IDS JK, který se soustředí pouze na Českobudějovicko. Zároveň pak existence IDS Táborska jako samostatného IDS, které nijak nenavazuje na českobudějovický region. Železniční doprava, která by měla být považována za páteřní součást veřejné dopravy, je velmi málo provázaná s ostatními druhy dopravy. S tím souvisí také neexistence přestupních terminálů vlak-BUS-MHD. V kraji také působí soukromí dopravci mimo závazek veřejné služby, jejichž spoje se jen těžko mohou koordinovat.

2.8 Shrnutí

Jihočeský kraj je krajem s velkým potenciálem, s malebnou krajinou nabízející jak relaxaci, tak výzvy. Každý návštěvník si zde vybere podle svých preferencí, ať už ho zajímají přírodní nebo kulturní a historické pamětihodnosti. V oblasti vzdělávání kraj nabízí celkem 373 škol, z nich největší podíl mají základní školy. Nejvíce vzdělávacích středisek se nachází v okresech České Budějovice, Tábor a Jindřichův Hradec. Obecná míra nezaměstnanosti v roce 2020 dosáhla 1,8 %, což je druhá nejnižší hodnota v celé České republice. Největším zaměstnavatelem je Robert Bosch, společnost zabývající se výrobou automobilových dílů, průmyslových technologií, spotřebního zboží a náradí. Kraj je však známý i pro jiné podniky zejména z oblasti potravinářského průmyslu. Jsou to například MADETA, Vodňanská drůbež či národní podnik Budějovický Budvar. Pro rozvoj a prosperitu regionu je však nutná rozvinutá a dobře fungující dopravní síť. Právě dopravní infrastruktura je zdejším slabým místem. Silniční síť je sice druhá nejdelší v České republice, ale zároveň má hned po Zlínském kraji nejmenší hustotu. Nejvíce jsou zastoupeny silnice III. třídy. Naprosto kritický je rozsah dálniční sítě. V tuto chvíli neexistuje přímé dálniční spojení Českých Budějovic s Prahou. Dálnice D3, která toto spojení v blízké budoucnosti zajistí, je stále ve výstavbě. Další významnou stavbou s dopadem na zlepšení infrastruktury je stavba dálnice D4, díky které dojde ke spojení Strakonice, Písku a Prahy. Za zvážení by určitě stálo dálnici prodloužit až k hraničnímu přechodu Strážný a zajistit tak plynulou dopravu až do Německa. Také v železniční dopravě jsou patrné mezery. Hlavním nedostatkem jsou jednokolejné úseky IV. železničního koridoru. Ty mohou způsobit zpoždění vlaků z důvodu čekání na křižování. Jednokolejných tratí a úseků je v Jihočeském kraji většina. Snížená atraktivita železniční dopravy se promítla i do počtu přepravených cestujících v rámci kraje. Počet cestujících ve vlacích byl za rok 2020 až třikrát menší, než počet cestujících v autobusech (8). Nicméně kraj může v budoucnu profitovat ze

svého letiště. Po získání certifikace k provozování mezinárodních letů se regionu otevřou nové obchodní možnosti a zároveň pravděpodobně dojde k navýšení turismu. Dále lze také využít splavné vodní cesty. I když v podmínkách České republiky mají vodní toky a plochy spíše rekreační charakter, i tak by kraj mohl využít tento potenciál k provozování turistických plaveb, či sezónních linek ve své veřejné osobní dopravě. O tu se stará JIKORD, s.r.o., regionální organizátor dopravy. Následující kapitola se bude věnovat místnímu integrovanému dopravnímu systému a jeho analýze.

3 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOČESKÉHO KRAJE

Dopravní obslužnost v Jihočeském kraji zajišťuje společnost JIKORD, s.r.o. založená roku 2010 v Českých Budějovicích. Ihned po zřízení organizátora dopravní obslužnosti začaly dlouhodobé plány a analýzy směřující k integraci veřejné dopravy v kraji. První „vlastovkou“ se stal pilotní projekt integrace Jindřichohradecka, kde byl v roce 2014 zkušebně na dva roky vytvořen integrovaný dopravní systém Jindřichova Hradce a jeho blízkého okolí. V další fázi testování IDS, v roce 2015, byla zavedena krajská síťová jízdenka JIKORD plus, která existuje dodnes. Cílem této bylo přiblížit cestujícím výhody integrované dopravy a zároveň nastavit spolupráci s dopravci. Nakonec 1. 1. 2017 došlo k ostrému nasazení integrovaného dopravního systému IDS Jihočeského kraje do provozu (26).

Zavedení nového IDS však proběhlo poměrně potichu bez dostatečné mediální propagace, a tak se zpočátku zdálo, že cestující nejeví zájem o systém integrované dopravy. Později se ukázalo, že o systému pouze neměli řádné informace.

3.1 Vymezení území

Centrální spádovou oblastí pro IDS JK je přirozeně krajské město České Budějovice jako město s největší hustotou osídlení, největší nabídkou pracovních příležitostí, vzdělávacích středisek a ostatních služeb. V tuto chvíli je IDS provozován na území do 20 kilometrů vzdálenosti od Českých Budějovic. Zaintegrovány jsou všechny zastávky MHD České Budějovice a vybrané linky a úseky autobusů i vlaků. Celkem jde tedy o 84 autobusových linek a 5 úseků na železnici. Integrované úseky železnice jsou (26):

- České Budějovice – Zliv (trať 190),
- České Budějovice – Velešín (trať 196),
- České Budějovice – Petříkov (trať 199),
- České Budějovice – Ševětín (trať 220),
- České Budějovice – Zlatá Koruna (trať 194).

Mapa současné podoby IDS JK tvoří přílohu C této práce. V mapě jsou barevně vyznačeny zóny, kde je uznáván tarif IDS JK.

Od roku 2017 je však IDS JK stále ve stejném stavu. Proběhly pouze dílčí optimalizace zón na základě připomínek cestujících veřejnosti. Za pět let fungování tak nedošlo k žádnému významnějšímu rozšíření a celkově se zdá, že IDS spíše stagnuje.

3.2 Dopravci

V tuto chvíli pod hlavičkou IDS JK operuje 7 dopravců. Z tohoto počtu jsou 4 dopravci autobusoví a 3 železniční. Jsou to Dopravní podnik města České Budějovice, GW BUS a.s., a.s., COMETT PLUS, spol. s.r.o., ČSAD AUTOBUSY ČB, a.s., ARRIVA vlaky, s.r.o., GW Train Regio, a.s. a České dráhy, a.s. Výčet linek všech zúčastněných dopravců je uveden v příloze D.

3.3 Tarifní systém

Způsob a pravidla použití jízdních dokladů v IDS JK jsou stanoveny v Tarifu Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje v aktuálním znění. Tarif včetně příloh je dostupný na webových stránkách IDS JK. Na území Jihočeského kraje lze také využít tarifní nabídky jednotlivých zapojených dopravců.

Tarif IDS JK je zónový. To znamená, že obsluhované území je rozděleno do tzv. zón. V České republice se dále používají tarify pásmové, vhodné zejména pro oblasti s jednou centrální částí dojížděky. Dalším používaným typem tarifu je tarif kilometrický, u něhož se cena jízdného stanovuje z ujeté kilometrické vzdálenosti. Jako poslední, v České republice se vyskytující typ tarifu, je tarif zónově-relační. Ten pro stanovení ceny jízdného využívá kombinaci zón a kilometrických vzdáleností mezi zastávkami.

3.3.1 Základní pojmy

Tarifní zóna

Pro potřeby tarifu se tarifní zóna stanoví jako katastrální území jedné nebo více obcí. Zóna se pak označuje slovním názvem a (nebo) třímístným číselným označením.

Integrovaný jízdní doklad

Jedná se o typ jízdního dokladu IDS, který uznávají všichni dopravci neohledně na to, kterým dopravcem byl vydán. Cestující může s integrovaným jízdním dokladem přestupovat mezi dopravci a dopravními prostředky v rámci platnosti dokladu bez nutnosti zakoupení nového.

Neintegrováný jízdní doklad

Při použití neintegrováného jízdního dokladu platí tento pouze jednorázově ve spoji, ve kterém byl vydán.

Nosič jízdního dokladu

Nosičem jízdních dokladů v IDS JK jsou pouze papírové předplacené kupony. V jiných IDS se vyskytují rovněž bezkontaktní čipové karty, karty jiných subjektů či mobilní aplikace k používání elektronických forem jízdních dokladů.

3.3.2 Použití tarifu IDS JK

Tarif IDS JK je zónový a časový. Jízdní doklady lze použít pouze v rámci jejich zónové a časové platnosti. Aktuálně je možné zakoupit pouze předplatní jízdenky. Jízdenky pro jednotlivou jízdu zatím nejsou nabízeny. Při požadavku na odbavení pro jednotlivou jízdu si cestující zakoupí jednorázovou jízdenku dle tarifu dopravce. Ve vlacích platí jízdní doklady IDS JK pouze v osobních a spěšných vlacích a ve vyhlášených rychlících ve 2. vozové třídě.

Každá zastávka či stanice je přiřazena do jedné zóny. Přiřazení zastávky (stanice) do zóny lze zjistit z platného jízdního řádu či z přílohy č. 1 Tarifu IDS JK. Cestující pro svou jízdu zakoupí jízdní doklad pro takový počet zón, které skutečně projede dle zvolené trasy.

3.3.3 Druhy jízdného

Jednotlivé druhy jízdného jsou odvozeny z platného cenového výměru Ministerstva financí. Jsou jimi:

- **Obyčejné jízdné:** Na tento druh jízdného mají nárok všechny osoby od 18 do 65 let, přičemž se jedná o jízdné plnocenné, tj. bez slevy.
- **Zvýhodněné jízdné:** Je určeno osobám, které mají dle cenového výměru Ministerstva financí nárok na slevu 75 % (50 %) z plnocenného jízdného při splnění daných podmínek.
 - **Děti a mládež od 6 do 18 let:** Do 15 let se nárok na slevu nedokládá, od 15 let cestující předloží osobní doklad se jménem, příjmením, fotografií a datem narození.
 - **Studenti od 18 do 26 let:** Pro přiznání slevy je nutné předložit platný ISIC nebo žákovský průkaz.
 - **Senioři od 65 let:** Nárok na slevu se dokládá osobním dokladem opatřeným jménem, příjmením, fotografií a datem narození.
 - **Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P:** Nárok na slevu se dokládá platným průkazem ZTP nebo ZTP/P.
 - **Rodiče navštěvující děti v ústavech:** Sleva ve výši 50 % z plnocenného jízdného se dokládá průkazem totožnosti a průkazem vydaným příslušným

ústavem, ve kterém je dítě umístěno. Sleva se uzná pouze z místa bydliště do místa, kde sídlí daný ústav a opačně.

3.3.4 Druhy jízdních dokladů

V tuto chvíli jsou nabízeny integrované jízdní doklady pouze v papírové podobě. Existují v následujících variantách:

- integrovaná papírová jízdenka 7denní,
- integrovaná papírová jízdenka 30denní,
- integrovaná papírová jízdenka 90denní,
- jednodenní síťová krajská jízdenka Jikord plus,
- průkaz k bezplatné přepravě.

Na bezplatnou přepravu mají nárok děti do 6 let věku, průvodce držitele průkazu ZTP/P, vodící, asistenční a služební psi, členi Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederace politických vězňů ČR a svazu PTP – VTNP.

Časové jízdenky

Časové jízdenky jsou k dispozici ve variantách na 7, 30 nebo 90 dní. Zakoupit lze jízdní doklady včetně nebo bez zón platných v MHD České Budějovice (zóny 100+101). Ceny jízdného jsou stanoveny přílohou č. 5 Tarifu IDS JK. Časová jízdenka se skládá z průkazu, jenž slouží k identifikaci cestujícího a kuponu s předplacenými zónami. Jízdenky jsou tedy nepřenosné, vázané na konkrétní osobu.

Jízdenky pro jednotlivou jízdu

Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu nejsou integrovanými jízdními doklady a nelze je mimo MHD ČB použít.

Jízdní doklady vydávané DPMČB

Časové jízdní doklady vydávané Dopravním podnikem města České Budějovice pro zóny 100+101 jsou platné i v ostatních prostředcích integrované dopravy v těchto zónách. Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu však uznávány k přepravě nejsou.

Jikord plus

Jihočeská krajská jízdenka Jikord plus je integrovaný síťový doklad platný v MHD České Budějovice, veřejné linkové dopravě na území Jihočeského kraje a ve vyhlášených

úsecích na území sousedních krajů. Obvod platnosti je uveden v příloze B této práce. Jikord plus opravňuje k přepravě:

- Jednoho cestujícího staršího 15 let a jednoho dítěte do 15 let v pracovní dny mimo období letních prázdnin, tj. mimo 1.7.-31.8.
- Dvou cestujícími starších 15 let a až tří dětí do 15 let o víkendech, státních svátcích a v období letních prázdnin, tj. od 1.7. do 31.8.

Jízdenka platí do 3:00 následujícího dne po dni, který je na ní vypsán.

3.3.5 Přeprava zavazadel a živých zvířat

Podmínky pro přepravu zavazadel a živých zvířat jsou stanoveny v přepravních podmínkách a tarifech zúčastněných dopravců.

3.3.6 Přírážky a poplatky

Přírážky a poplatky spojené s porušováním přepravních podmínek a s jízdou bez platného jízdního dokladu jsou stanoveny v přepravních podmínkách a tarifech zúčastněných dopravců.

3.4 IDS Tábořska

Souběžně s IDS JK na území Jihočeského kraje také funguje IDS Tábořska. Založen byl v roce 2003 pro oblast tří měst: Tábor, Planá nad Lužnicí a Sezimovo Ústí. Autobusové linky včetně MHD provozuje dopravce COMETT PLUS, spol. s.r.o. Železniční spojení zajišťují České dráhy, a.s. Tarif IDS je pásmový, rozdělený do tří pásem s označením A, B a C. Cestujícím jsou nabízeny papírové předplatní časové jízdní doklady na 15, 30 či 90 dní. Součástí jízdního dokladu je také kmenový list sloužící k identifikaci cestujícího. Jednotlivé jízdné není v prodeji (31).

Celkem lze jízdní doklady IDS Tábořska použít na 14 autobusových linkách a 5 železničních úsecích.

<i>Číslo linky</i>	<i>Trasa</i>
10	Nemocnice hl. vchod – Sídl. n. Luž., střed
11	Klokoty, točna – Sez. Ústí, II.
12	Planá n. Luž. – Sídl. n. Luž.
13	Klokoty, točna – Sídl. N. Luž.
14	Klokoty, točna – Sez. Ústí, II.
16	Klokoty, točna – Sez. Ústí, II.
17	Klokoty, točna – Sez. Ústí, II.
20	Náchod – Stoklasná Lhota
21	Čekanice – Náchod
30	Větrovy – Záryb. Lhota
40	Aut. nádr. – Hlinice
50	Aut. nádr. – Planá n. Luž.
60	Čelkovice – Maredova
61	Lužnická – Maredova

Tabulka 9: Linky dopravce COMETT PLUS, spol. s. r. o. (31)

<i>Číslo tratě</i>	<i>Zaintegrovaný úsek</i>
201	Tábor – Nasavrky
202	Tábor – Horky u Tábora – Slapy
220	Tábor – Sez. Ústí – Planá n. Lužnicí
220	Tábor – Planá n. Luž. (rychlíky R17)
224	Tábor – Tábor, Měšice

Tabulka 10: Integrované železniční úseky (31)

3.5 Shrnutí

IDS Jihočeského kraje je poměrně mladým integrovaným dopravním systémem. Svým rozsahem se nachází teprve na začátku svého vývoje, což představuje obrovský potenciál do budoucna. V současné době je integrováno pouze blízké okolí Českých Budějovic jako centrální oblasti. Pro IDS JK byl zvolen zónový tarif, který je pro potřeby Jihočeského kraje vhodný zejména z turistického hlediska. Nabídka jízdních dokladů je zatím strohá. K dispozici jsou pouze předplatní papírové jízdní doklady, což je vzhledem k rané fázi IDS adekvátní. Tím, že IDS JK bude postupně vznikat, může využít zkušeností a postupů z jiných krajů v ČR jako například IDS JMK či ODIS, které také na svém území využívají zónový tarif. I když by páteřní linky měla tvořit zejména železniční doprava, kvůli množství neelektrifikovaných a jednokolejných úseků v kraji, které značně ovlivňují plynulost dopravy, tuto roli nejspíše převezmou z velké části autobusové linky. Nejvýznamnějšími železničními tahy v IDS JK pravděpodobně bude trasa IV. železničního koridoru Praha – Benešov u Prahy – Tábor – České Budějovice a trasa Brno. hl. n. – Jindřichův Hradec – České Budějovice – Strakonice – Plzeň.

V tuto chvíli na území Jihočeského kraje existují dva integrované dopravní systémy. IDS Tábořska však nejspíše bude muset ustoupit rozšiřujícímu se IDS JK.

4 NÁVRH MOŽNOSTÍ ROZVOJE IDS JIHOČESKÉHO KRAJE

Tato kapitola popisuje, jak je dále možné rozvíjet IDS Jihočeského kraje. Předchozí kapitoly nabídly základní charakteristiky kraje k určení důležitosti jednotlivých oblastí, aby bylo možno stanovit postup integrace území. Součástí návrhu je také rozčlenění území do zón a rozšíření nabídky jízdních dokladů. Zmíněna je rovněž spolupráce se sousedními kraji a státy.

4.1 Zóny IDS Jihočeského kraje

Před samotným rozšiřováním IDS je potřeba mít přehled o tom, kde a jaká zóna se bude nacházet. Jinými slovy, hned na začátku se stanoví, jak bude cílový produkt vypadat. Navržení obvodů jednotlivých zón se řídí pravidly, která jsou již v IDS JK aplikována. To znamená, že každá zóna je ohraničena katastrálním územím obce. V některých případech je do zón sloučeno více obcí tak, aby bylo respektováno i následující doporučení.

„Velikost zón je doporučována podle zahraničních teorií v rozpětí 40 km² až 70 km². V případě nutnosti lze tyto zóny přiměřeně zmenšit. Mezi zónami by ve velikosti neměly být velké rozdíly (32).“

Zóny v IDS JK již zavedené výše uvedený parametr splňují s výjimkou zóny 104 (Hluboká nad Vltavou, Hosín). Podle účelové katastrální mapy Geoportálu Jihočeského kraje měří tato zóna více než 90 km² (33). Vhodným řešením tak bude zónu rozdělit na dvě menší. Z administrativního hlediska byly zóny vytvořeny tak, aby kopírovaly správní obvody obcí a jejich částí. V případě velmi malé obce je do zóny sloučeno několik dalších obcí, jako je tomu například u zóny 106, kterou tvoří obce Dasný, Čejkovice, Branišov, Dubné, Habří, Lipí, Kvítkovice u Lipí a jejich částí. I přes na první pohled velký výčet obcí, má tato zóna výměru zhruba 35km².

Ze stávajícího číslování zón je patrný záměr každému okresu přiřadit samostatnou číselnou řadu. Pro okres České Budějovice jsou to zóny v rozmezí 100–199, Český Krumlov 200–299 a Prachatice 600–699. Podle plánu dopravní obslužnosti bude IDS JK v roce 2022 rozšířen o oblast Třeboňska, která patří do okresu Jindřichův Hradec. Lze tedy předpokládat, že číselná řada pro toto území bude v rozmezí 300–399. Další fází v roce 2024 bude připojení Tábořska a Soběslavska, kterému budou zřejmě přiřazeny zóny 400–499. V roce 2026 je v plánu připojení Vodňanska (okres Strakonice), pravděpodobně tedy vzniknou zóny 500–599 a jako poslední okres Písek, na který tímto způsobem vychází zóny 700–799 (34).

V souladu s tarifními pravidly IDS JK zahrnují zóny 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900 pouze linky MHD (vnitřní zóny). Zóny bez MHD (vnější zóny) jsou pak analogicky všechny ostatní. Města, kde je provozována městská hromadná doprava, jsou přiřazena do zóny s MHD a zároveň do zóny o jedno číslo vyšší. Cestující s předplatným jízdním pro zónu MHD smí využít i zónu bez MHD o jedno číslo vyšší. Naopak cestující s předplatným jízdním dokladem pouze pro vnější zónu s takovým jízdním dokladem MHD využít nemůže (35).

V tabulce 11 a v tabulkách 24–39, které se nachází v příloze E, je navrženo přiřazení jednotlivých obcí do zón. Nově vzniklé zóny respektují dosavadní principy IDS JK (katastrální území obce, velikost zón). Z důvodu dodržení číselné posloupnosti však byly některé stávající zóny v návrhu přečíslovány. Výsledná mapa zón IDS JK tvoří přílohu G této diplomové práce. Návrhová mapa IDS JK byla zpracována v jednoduchém grafickém programu PhotoFiltre. Jako podklad posloužila mapa administrativního členění Jihočeského kraje dostupná na Geoportále Jihočeského kraje². Ve výše uvedeném grafickém programu byly v mapě vykresleny zóny a doplněny o číselné označení dle tabulek 11 a 24–39. Zóny na území Jihočeského kraje jsou odlišeny celkem pěti barvami tak, aby sousedící zóny neměly stejnou barvu. Města s MHD jsou vyznačena červeně. V zájmu zachování čitelnosti je mapa v tištěné formě dodána ve formátu A1. Mapy jednotlivých ORP tvoří přílohy H-N.

ORP TÝN NAD VLTAVOU

132 Bečice	133 Hosty
132 Čenkov u Bechyně	133 Chrástany
119 Dobšice	119 Modrá Hůrka
118 Dolní Bukovsko (městys)	120 Temelín
133 Dražič	130 Týn nad Vltavou
132 Hartmanice	131 Všemyslice
119 Horní Kněžeklady	132 Žimutice

Tabulka 11: Zóny ORP Týn nad Vltavou (zdroj: autorka)

4.2 Postup rozšíření integrace

Jak již bylo zmíněno v textu, IDS Jihočeského kraje zatím funguje na území města Českých Budějovic a asi 20 km vzdáleného okolí. Z toho vyplývá, že většinová část Jihočeského kraje integrována dosud není. Nabízí se tedy otázka, jak v rozšiřování integrace pokračovat? V úvahu připadají dvě varianty řešení. Varianta 1 spočívá v integraci jednotlivých okresů jako celků jeden po druhém podle dostupných statistických informací o předmětných okresech. Důležitým zdrojem dat pro rozhodování jsou výsledky celostátního sčítání z roku

² <https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/portal/ke-stazeni/otevrena-data-a-mapove-kompozice>

2011³, zejména pak informace o dojížděci do zaměstnání a škol, ale i další statistické údaje o obyvatelstvu z portálu Českého statistického úřadu. Varianta 2 pak navazuje na dosavadní styl integrace, tedy postupné radiální rozšiřování IDS směrem od Českých Budějovic k hranicím kraje.

4.2.1 Integrace jednotlivých okresů kraje

Z tabulky 12 je patrné, že proudy dojíždějících osob směřují zejména do okresu České Budějovice, přirozeně do samotného krajského města České Budějovice.

		Okres dojíždětky							
		ČB	ČK	JH	TA	PI	PT	ST	Celkem
Okres vyjíždětky	ČB	21 964	1 085	623	635	315	182	322	25 126
	ČK	3 844	6 224	62	77	60	109	80	10 456
	JH	2 538	44	8 156	692	54	33	55	11 572
	TA	1 967	25	261	11 853	321	32	50	14 509
	PI	1 075	15	24	601	4 867	52	873	7 507
	PT	1 619	143	35	49	142	4 659	835	7 482
	ST	1 055	16	27	50	933	521	5 894	8 496
	Celkem	34 062	7 552	9 188	13 957	6 692	5 588	8 109	

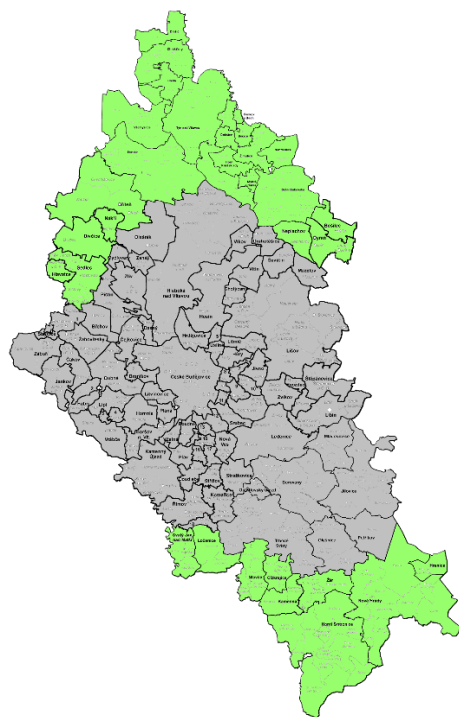
Tabulka 12: Počty dojíždějících a vyjíždějících osob v kraji (8)

Okres České Budějovice

Prvním krokem bude integrovat zbylé území okresu České Budějovice. To v praxi znamená integraci severozápadní části obvodu ORP České Budějovice, kde se jedná o správní obvody obcí Sedlec, Hlavatce, Dívčice, Nákří, Dříteň, Neplachov, Dynín a Bošilec. Dále pak území správního obvodu obce s rozšířenou působností Týn nad Vltavou, kam spadají správní obvody obcí Temelín, Všemyslice, Hosty, Týn nad Vltavou, Chrástřany, Dražič, Čenkov u Bechyně, Bečice, Dobšice, Horní Kněžeklady, Modrá Hůrka, Žimutice, Hartmanice a Dolní Bukovsko. Z obvodu ORP Trhové Sviny zbývá integrovat oblasti správních obvodů Svatý Jan nad Malší, Ločenice, Slavče, Čížkrajice, Kamenná, Žár, Nové hrady, Hranice a Horní Stropnice.

Na obrázku 4 je šedě podbarvena oblast již integrovaná. Zeleně je podbarveno území, kde zbývá integraci dle návrhu provést v okrese České Budějovice.

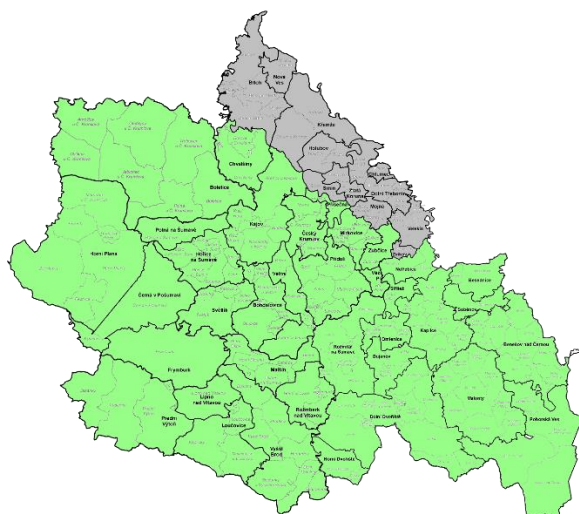
³ Výsledky celostátního sčítání z roku 2021 nejsou dosud kompletní a údaje o dojížděci/vyjížděci tohoto času chybí.



Obrázek 4: Mapa postupu integrace okresu České Budějovice (zdroj: autorka)

Okres Český Krumlov

Do IDS JK jsou v současné době zapojeny i vybrané obce a města okresu Český Krumlov. Tato oblast je významným turistickým cílem a zároveň zde sídlí i vyhledávané školy a někteří menší zaměstnavatelé. Z toho důvodu by se v další fázi rozšiřování IDS měla integrovat celá oblast Českokrumlovska. V první řadě se jedná o obvod ORP Český Krumlov a následně ORP Kaplice.



Obrázek 5: Mapa postupu integrace v okrese Český Krumlov (zdroj: autorka)

Stanovení dalšího postupu integrace

Rozhodování o integraci dalších území by se mělo opřít o charakteristiky zbývajících okresů. Důležité jsou zejména informace o počtu dojíždějících (vyjíždějících) osob, dále pak umístění školských zařízení a zaměstnavatelů a v neposlední řadě také počty ubytovaných hostů, kteří charakterizují turistickou atraktivitu oblasti.

Ke stanovení priorit jednotlivých regionů můžeme pomoci metody vícekritériálního rozhodování. Nejprve je potřeba stanovit váhy jednotlivých hodnotících kritérií bodovací metodou, a tedy stanovením počtu bodů pro jednotlivá kritéria, kterými jsou počet obyvatel, počet dojíždějících/vyjíždějících osob, počet škol, počet zaměstnavatelů a počet ubytovaných hostů. Dále se pak kritéria ohodnotí body 1-5, kde 1 je nejhorší a 5 nejlepší výsledek pro daný okres. Například, pokud má okres Jindřichův Hradec nejvíce obyvatel, dostane 5 bodů. Okres Strakonice má obyvatel nejméně, a tak mu bude přidělen pouze jeden bod. Jednotlivé body se následně vynásobí váhami kritérií a sečtou se. Výsledné body pro každý okres určí jeho pořadí při postupu integrace.

<i>Kritérium</i>	<i>i</i>	<i>b_i</i>	<i>Váha</i>
Počet obyvatel	1	3	0,10
Dojíždějící/Vyjíždějící	2	9	0,29
Počet škol	3	7	0,23
Počet ekonomických subjektů	4	7	0,23
Počet hostů	5	5	0,16
		31	1

Hodnotící škála: 1–10 bodů

Tabulka 13: Váhy kritérií (zdroj: autorka)

	<i>JH</i>	<i>TA</i>	<i>PI</i>	<i>PT</i>	<i>ST</i>
Počet obyvatel	5	3	2	4	1
Dojíždějící/Vyjíždějící	4	5	2	1	3
Počet škol	4	5	2	1	3
Počet ekonomických subjektů	4	5	3	1	2
Počet hostů	5	3	2	4	1
Body	4,26	4,48	2,23	1,77	2,26
Pořadí	2	1	4	5	3

Tabulka 14: Pořadí při integraci (zdroj: autorka)

Okres Tábor

Dle výsledků v tabulce 14, po zvážení všech hodnotících kritérií, by měla následovat integrace okresu Tábor, jenž u většiny kritérií dosahuje nejvyšší počet bodů. Vzhledem k tomu, že dosavadní zmíněné návrhy se týkaly jižní části kraje, bylo by vhodné začít i s integrací okresu Tábor od jihu k severu tak, aby na sebe integrovaná území navazovala. Tudíž jako první oblast k integraci by měl být zvolen správní obvod ORP Soběslav, následně obvod ORP Tábor.

Problematika IDS Táborska

Ve fázi integrace okresu Tábor bude zapotřebí rovněž vyřešit otázku IDS Táborska. Je víceméně nelogické, aby na jednom území fungovaly dva integrované dopravní systémy současně. Stejně neefektivním řešením by bylo IDS Táborska zachovat a v jeho územním rozsahu nezavádět IDS JK. To by pro cestující znamenalo nutnost vlastnit dva druhy integrovaných jízdních dokladů a celá myšlenka IDS by pak ztratila význam. Jediným východiskem tak nejspíše bude, že IDS Táborska zanikne a bude nahrazen právě IDS JK. Pro tuto variantu se nabízí čtyři možné scénáře:

- Ukončit prodej jízdních dokladů pro IDS TA k určitému datu, následně stanovit, do kdy bude možné již zakoupené jízdní doklady IDS TA využívat a po uplynutí této doby na území zavést IDS JK.
- Ukončit prodej jízdních dokladů IDS TA a vyhlásit přechodné období, po které by již zakoupené předplatní jízdní doklady pro IDS TA byly platné i v nově vzniklých zónách odpovídajících stávajícím pásmům v IDS TA.
- Zavést IDS JK na daném území bez ohledu na již zakoupené a platné jízdní doklady IDS TA a cestující veřejnosti doporučit řešení situace formou reklamace či žádosti o vrácení nevyužitého jízdného.

Vzhledem k tomu, že navržené rozložení zón je v oblasti IDS TA velmi odlišné, jako vhodná varianta se jeví první řešení. Cestující tak budou mít čas se pomocí vhodné propagace ze strany koordinátora připravit na změny. Nevýhodou je, že po ukončení prodeje jízdních dokladů IDS TA vznikne časová mezera a cestující do doby zavedení IDS JK nebudou moci využívat výhod žádného IDS, zejména kvůli neexistenci jednotlivého jízdného. Druhé nabízené řešení je obtížně proveditelné, neboť pásmo C bude rozděleno do tří zón a cestující s předplaceným pásmem C by byli oproti ostatním velmi zvýhodněni. Poslední nabízené řešení pak může na veřejnost působit příliš bezohledně a uspěchaně.

Okres Jindřichův Hradec

Druhé nejvyšší bodové ohodnocení získal okres Jindřichův Hradec, a proto by další fáze rozšiřování integrace měla probíhat právě zde. Aby bylo zajištěno napojení nově integrovaných oblastí se stávajícím, již integrovaným územím, je vhodné začít s integrací ve správním obvodu ORP Třeboň, pokračovat obvodem ORP Jindřichův Hradec a jako poslední ORP Dačice.

Okres Strakonice

Podle výsledků z tabulky 14 by měl být jako další oblast k integraci zvolen okres Strakonice. Území ORP Vodňany sousedí s okresem České Budějovice, který je již v této fázi integrován, a proto je vhodné začít právě odtud a postupovat směrem k hranicím kraje přes ORP Strakonice a ORP Blatná.

Okres Písek

V okrese Písek by integrace měla postupovat opět od již integrovaného území, tedy od jižní hranice okresu na sever. Postupně se integruje nejdříve obvod ORP Písek a poté obvod ORP Milevsko.

Okres Prachatice

Poslední oblastí k integraci je okres Prachatice. Okrajová část již integrovaná je, avšak jedná se pouze o pár obcí na hranici s okresem České Budějovice. Jako první by tedy mělo být integrováno území ORP Prachatice, následně obvod ORP Vimperk.

4.2.2 Radiální postup integrace

Další možností, jak rozšířit IDS JK o nové oblasti, je postupovat stejným způsobem jako dosud. Aktuálně je integrovaná oblast zhruba do 20 km od Českých Budějovic všemi směry. V následujících etapách vývoje by se okruh kolem Českých Budějovic postupně rozšiřoval až na samotné hranice kraje. Takový postup je spravedlivější pro cestující než integrace po okresech, protože neupřednostňuje jednu skupinu zákazníků před druhou. Integrace by probíhala po jednotlivých etapách, přičemž v každé etapě by se integrovala vymezená část území v okruhu několika dalších kilometrů od Českých Budějovic. Vhodným postupem by bylo v každé etapě stanovit významné město, které bude tvořit hranici.

Etapa Oblast rozšíření

1 A	Přečíslování stávajících zón
1 B	Třeboň, Český Krumlov, Kaplice, Vodňany, Týn n. Vltavou, Veselí n. Lužnicí
2	Jindřichův Hradec, Volary, Prachatice, Písek
3	Tábor, Milevsko, Strakonice, Vimperk
4	Dačice, Blatná a zbylé části kraje

Tabulka 15: Harmonogram integrace (zdroj: autorka)

Etapa 1A

V počáteční fázi by mělo dojít k přečíslování stávajících zón dle navržených map v přílohách H, I a M. Zároveň by bylo vhodné některé vybrané zóny zmenšit. Přehled úprav se nachází v tabulce 16.

Staré označení zóny	Nové označení zóny
108	110
110	108
111	127
116	112
117	111
123	114
125	115
127	116
129	123
130	113
131	107
205	209
206	203
208	207
210	208
609	607

Tabulka 16: Přečíslování zón (zdroj: autorka)

Návrh počítá se zmenšením zóny 104. Ta by nově zahrnovala pouze obec Hluboká nad Vltavou a její části Mimice, Bavorovice, Poněšice a obec Hosín. Zmenšení rozsahu by se týkalo rovněž zóny 203, kam by spadaly pouze obce Holubov, Chlumec Dolní Třebonín a Zlatá Koruna.

Etapa 1B

V druhé části etapy 1 by již došlo k samotnému rozšíření IDS JK o nové území. IDS by tak dosahoval vzdálenosti do 40 km od Českých Budějovic. Významnými integrovanými městy

v této etapě jsou Třeboň, Kaplice, Český Krumlov, Vodňany, Týn nad Vltavou a Veselí nad Lužnicí.

Nově zavedené zóny: 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 129, 130, 131, 132, 200+201, 204, 205, 206, 207, 210, 211, 214, 223, 228, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 324, 435, 436, 437, 510, 511, 512, 606, 607, 608, 609.

Zóna 200+201 se rozléhá na území Českého Krumlova a jeho částí. Do zóny 200 patří město Český Krumlov a jeho MHD a do zóny 201 pak přilehlé městské části. Původní, již existující, zóna 110 je rozšířena o obec Neplachov.

Etapa 2

V druhé etapě je plánováno rozšíření IDS v okruhu cca 60 km od Českých Budějovic. Důležitá je zejména integrace měst Jindřichův Hradec, Volary, Prachovice, Písek a Soběslav.

Nově zavedené zóny: 133, 212, 213, 215, 216, 221, 222, 227, 300+301, 302, 303, 306, 307, 309, 310, 311, 322, 323, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 410, 411, 423, 424, 426, 429, 431, 432, 433, 434, 504, 508, 509, 513, 514, 602, 603, 604, 605, 610, 611, 612, 613, 620, 630, 631, 700+701, 702, 704, 705, 707, 708, 709, 710, 711.

Zóna 300 obsahuje území města Jindřichův Hradec a jeho MHD. Zóna 301 pak přilehlé městské části. Obdobně je tomu v Písku, kde zóna 700 znamená území města Písku včetně MHD, zóna 701 městské části.

Etapa 3

Třetí etapa rozšíří IDS JK do okruhu asi 80 km od Českých Budějovic. Dojde k integraci měst Strakonice, Vimperk, Milevsko a Tábor. V této fázi se také bude řešit splynutí IDS Tábořska s IDS JK. Vzhledem k zavedení nových zón, které neodpovídají pásmům IDS TA, by zrušení IDS TA a zastavení prodeje jízdních dokladů mělo být avizováno s dostatečným předstihem, a zároveň by tato situace měla být zohledněna při plánování termínu integrace Tábořska.

Nově zavedené zóny: 219, 222, 225, 226, 305, 308, 312, 313, 314, 332, 333, 339, 400+401, 402, 403, 405, 406, 418, 421, 422, 427, 428, 500+501, 502, 503, 505, 515, 516, 523, 534, 535, 600+601, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 621, 622, 703, 706, 712, 713, 715, 716, 717, 718, 719, 730, 900+901.

Zóny 400, 500, 600 a 900 představují území měst Tábor, Strakonice, Vimperk, Milevsko a jejich MHD. Zóny 401, 501, 601, 901 jsou městskými částmi uvedených měst.

Etapa 4

Ve finální etapě dojde k integraci zbylého území Jihočeského kraje, zejména pak měst Dačice a Blatná.

Nově zavedené zóny: 335, 336, 337, 338, 340, 341, 342, 343, 344, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 800+801, 404, 407, 408, 409, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 419, 420, 506, 507, 517, 518, 519, 521, 522, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 714, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729.

Do zóny 800 spadá území města Dačice, zóny 801 představují přilehlé městské části.

4.3 Spolupráce se sousedními kraji

Při rozšiřování integrace se Jihočeský kraj nevyhne spolupráci se sousedními kraji. V praxi to znamená rozšířit IDS JK za hranice Jihočeského kraje tak, aby i cestující ze sousedních krajů mohli využít výhod tohoto IDS při dojížděcí do tohoto regionu. Jelikož se jedná o situaci, kdy „cizí“ tarif zasahuje do „domácího“ tarifu, je vhodné zóny za hranicí Jihočeského kraje stanovit jako tzv. dojezdové zóny. To znamená, že cestující může použít jízdní doklady IDS JK na území sousedních krajů pouze při mezikrajských relacích. Obdobné řešení využívají i jiné integrované dopravní systémy, například Veřejná doprava Vysočiny, Pražská integrovaná doprava či IDS Jihomoravského kraje.

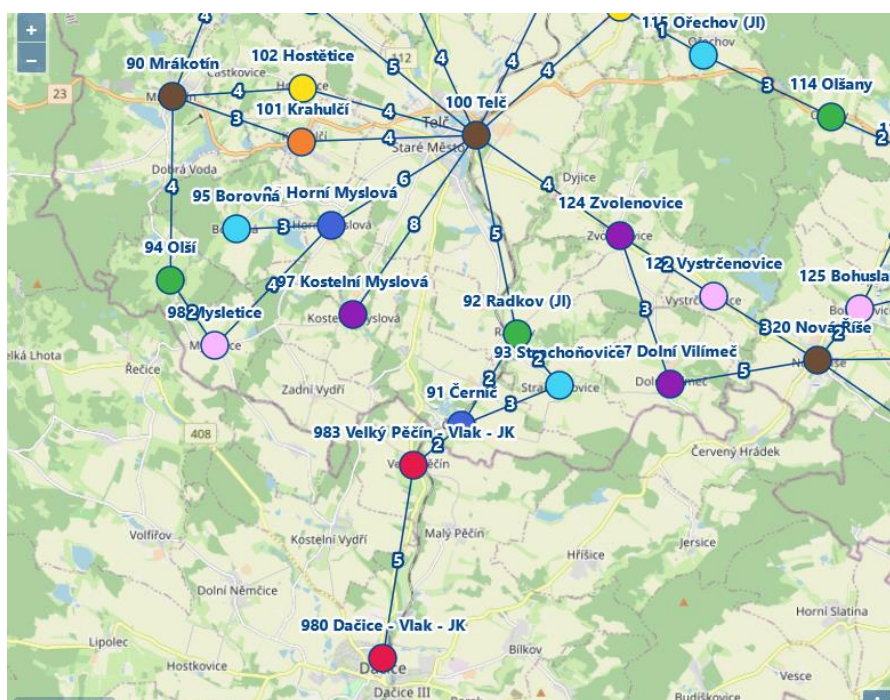
Dle dostupných dat z celostátního sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 nejvíce osob cestuje do zaměstnání nebo škol z Plzeňského do Jihočeského kraje z následujících měst: Sušice, Horažďovice, Nepomuk, Kasejovice. Ze Středočeského kraje z měst: Březnice, Votice, Miličín, Střeziměř, Mezno. Z kraje Vysočina: Telč, Jemnice, Kamenice nad Lipou, Počátky, Žirovnice, Pacov.

Jedná se o města, která se nacházejí ve vzdálenosti do cca 15 km od hranic Jihočeského kraje, a lze tedy uvažovat o zavedení tzv. dojezdových zón pro pravidelné cestující. Vznikne tedy 14 zón mimo Jihočeský kraj. Přehled je uveden v příloze F, tabulce 40. Zóny 902-907 se nacházejí v kraji Vysočina, 908-910 ve Středočeském kraji a 911-915 v Plzeňském kraji.

Spolupráce se sousedními kraji již funguje na bázi uznávání celodenní jízdenky Jikord plus. Obvod platnosti je zobrazen v příloze B. Další možností pro zajištění mezikrajských cest tak je ponechat pouze jízdenku Jikord plus a nezavádět další zóny za hranicí kraje. Takové řešení však není výhodné pro pravidelné cestující a jen těžko se s ním dosáhne atraktivní nabídky veřejné dopravy.

Jako kompromisní nápad se jeví kombinace zavedení zón mimo území Jihočeského kraje a výhod jízdenky Jikord plus. V praxi to znamená dohodnout se se sousedními kraji na zavedení zón IDS JK na jejich území podle návrhu výše pro pravidelné cestující, ponechat stávající obvod platnosti jízdenky Jikord plus o tyto zóny, ale zároveň jej rozšířit i o nově přidané zóny tak, aby ani výletníci využívající tento jízdní doklad nebyli ochuzeni o vše, co IDS JK nabízí. Cestující by pak museli respektovat pravidlo, že zónové jízdenky lze použít pouze pro mezikrajské cesty v rámci jejich zónové platnosti, kdežto Jikord plus by bylo možno využít až do vyjmenovaných stanic a zastávek.

Spolupráce s ostatními kraji v současné době již existuje i mimo jízdenku Jikord plus. Například kraj Vysočina prodloužil platnost tarifu VDV až do Dačic či do Tábora.

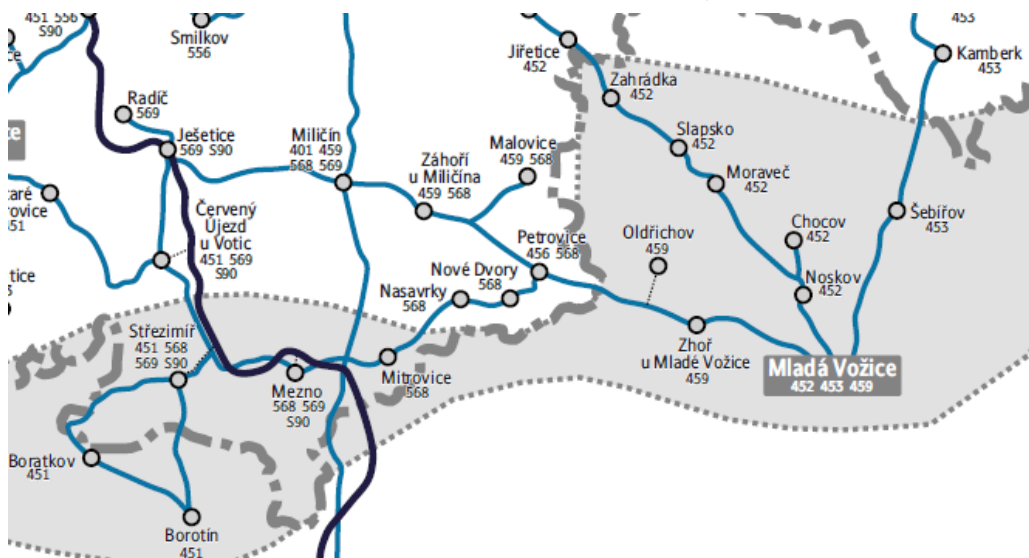


Obrázek 6: Přesah VDV do Jihočeského kraje (35)

Obdobně pak postupoval i Plzeňský kraj, který prodloužil platnost tarifu IDPK do Blatné či Strakonice. Zejména na Tábořsku je možné využít i tarifu PID na vybraných autobusových linkách.



Obrázek 7: Přesah IDPK do Jihočeského kraje (36)



Obrázek 8: Přesah PID do Jihočeského kraje (37)

4.4 Mezinárodní spolupráce

Spolupráce se sousedními státy, tedy s Německem a Rakouskem opět funguje na bázi uznávání jízdenky Jikord plus. Vzhledem k velmi omezené až téměř žádné nabídce autobusových spojení s těmito zeměmi, nemá význam navrhnout a zavádět tarifní zóny IDS JK mimo Českou republiku. Přímé železniční spojení z Jihočeského kraje do Německa prakticky neexistuje, takže ani tady nelze uvažovat o využití jízdenky Jikord plus. Co se týče autobusového spojení mezi těmito dvěma zeměmi a Českou republikou, valnou většinu linek provozují soukromí dopravci na své obchodní riziko. Je zde velká pravděpodobnost odmítnutí uznávání jízdenky Jikord plus v autobusech těchto soukromých subjektů. Dosud lze jízdenka

využít pouze na jedné lince do Drosendorfu/Göpfritzu. V úvahu však připadá rozšíření platnosti jízdenky Jikord plus o železniční tratě vedoucí do Rakouska. Železniční spojení s Rakouskem tak zůstává naprosto nevyužito. Nabízí se tak možnost vyjednat uznávání Jikord plus i na železnici alespoň do Freistadtu a Gmündu. Freistadt může nalákat turisty na svou historickou atmosféru či pivovar. Gmünd pak na wellness v termálních lázních.

Na trase České Velenice – Gmünd a opačně jezdí denně 7 párů spěšných vlaků a tři osobní vlaky. Z Českých Budějovic se přes Horní Dvořiště do Freistadtu lze přepravovat celkem 4 páry spěšných vlaků. Mimo to tudy vede i trasa mezinárodních vlaků kategorie EuroCity. Komplikace spojené s uznáváním jízdenky Jikord plus v těchto vlacích je ta, že se jedná o mezinárodní vlaky, které objednává a financuje Ministerstvo dopravy. V úvahu připadá pouze varianta, kdy by se na objednávce a financování osobních a spěšných mezinárodních vlaků podílel Jihočeský kraj. Za takových podmínek by bylo možné povolit jízdu s dokladem Jikord plus i do Rakouska. Otázkou však zůstává, zdali je takové řešení pro IDS JK, potažmo Jihočeský kraj, přípustné a rentabilní.

4.5 Změna způsobu odbavení cestujících a další možnosti rozvoje

V současné době jsou v prodeji pouze papírové předplatní jízdní doklady. V rámci rozvoje IDS je zapotřebí rozšířit také sortiment nabízených jízdních dokladů tak, aby více vyhovoval potřebám cestujících. Velmi důležitým krokem tak bude zavedení jednotlivého jízdného. Ideou IDS není sloužit pouze pravidelným cestujícím, ale přilákat i občasně výletníky či osoby, které veřejnou dopravu využívají sporadicky dle potřeby. S tím souvisí i možnost zavést krátkodobé časové jízdní doklady včetně variant uzpůsobených pro turisty, které mohou oslovit další zákazníky. Vzhledem k rozšiřující se digitalizaci moderního světa stojí také za úvahu zavedení elektronických jízdních dokladů ať už ve formě jízdenek v aplikaci či na bezkontaktní čipové kartě.

S narůstajícím počtem uživatelů IDS v budoucnosti bude nutné soustředit se i na zákaznický servis a informační systémy. Jednotlivé návrhy týkající se odbavování, zákaznického servisu, IS a standardů kvality jsou rozepsány v příloze O této diplomové práce.

5 VYHODNOCENÍ NÁVRHU

Teoreticko-analytická část diplomové práce se věnovala problematice integrovaných dopravních systémů, popisu a analýze Jihočeského kraje a jeho integrovaným dopravním systémům. Položila tak základ pro návrhovou část, kde byla věnována pozornost možnému budoucímu rozvoji IDS Jihočeského kraje. IDS JK se v současné době od roku 2017 rozkládá pouze na území Českých Budějovic a v blízkém okolí. Pro rozvoj IDS je podstatné tuto územní působnost rozšířit a tím tak vytvořit prostor pro zlepšování poskytovaných služeb všem cestujícím v Jihočeském kraji.

5.1 Zóny IDS Jihočeského kraje

Prvním logickým krokem k rozvoji IDS JK je rozšíření území působnosti. Bez tohoto kroku by totiž moderní a efektivní IDS fungoval pouze na omezeném území a nebyl by tak dostupný pro všechny tak, jak je ideou integrovaných dopravních systémů. Pro účely dalšího rozšiřování bylo nejprve navrženo celkové rozložení zón tak, jak by mělo vypadat ve finální podobě. Zóny byly navrženy tak, aby respektovaly doporučený územní rozsah s přihlédnutím k současnému stavu IDS. Velikost tarifních zón je zhruba stejná. Za tímto účelem byly do tarifních zón sloučeny menší obce nebo naopak města či obce s příliš velkou rozlohou byly rozděleny do dvou tarifních zón tak, aby podmínka rozlohy zóny v rozmezí 40–70 km² byla splněna. Většina navržených zón dosahuje rozměrů kolem 40 km², avšak ne vždy toto bylo možné dodržet. Některé zóny, zejména v okrese Strakonice mají rozlohu zhruba 20 km². Dodržet podmínku rozložení zóny v katastrálním území obce také nebylo vždy možné. Konkrétně u obcí Hluboká nad Vltavou, Volary, Stožec, Boletice a Horní Planá. Tato území musela být z důvodu své velké rozlohy rozdělena na dvě zóny. Lze tedy konstatovat, že při vytváření zón bylo vždy splněno alespoň jedno pravidlo pro tvorbu zón. Číslování zón navázalo na stávající stav, avšak v okolí Českých Budějovic byly některé zóny v návrhu přečíslovány tak, aby na sebe číselná řada navazovala. Města s MHD jsou vždy rozdělena do dvou zón. V kraji se nachází celkem 9 měst s MHD. Zóny s MHD byly tedy po vzoru Českých Budějovic, a i jiných IDS, označeny stovkami (100, 200, 300, ..., 900). Městské části (vnější zóny předměstného města) pak byly analogicky označeny číslem o 1 vyšším, tedy 101, 201, 301, ..., 901, jak je to stanoveno i Tarifem IDS JK. Číselné označení zón bylo v kraji rozlišeno podle okresů následovně:

- České Budějovice: zóny 100–199,
- Český Krumlov: zóny 200–299,
- Jindřichův Hradec: zóny 300–399,

- Tábor: zóny 400–499,
- Strakonice: zóny 500–599,
- Prachatice: zóny 600–699,
- Písek: zóny 700–799.

Číslování zón navázalo na aktuální stav IDS. Z tarifní mapy byl zřejmý záměr území rozlišit tímto způsobem. Na území dosud neintegrováném však bylo nutné číselné označení dosadit. Výsledná mapa obsahuje 254 zón v Jihočeském kraji a 14 zón mimo území kraje. Rozdělení území do zón je však pouze teoretické a před nasazením do provozu by mělo být předmětem pilotního projektu, vyhodnocení a následné optimalizace. Uspořádání území do zón bylo vybráno jednak proto, že stejný systém již v IDS JK funguje a jednak také proto, že zónový tarif je relativně spravedlivý a jednoduchý na pochopení. Nelze opomenout fakt, že i sousední IDS zónový (nebo podobný zónově-relační) tarif používají. Tímto je usnadněna orientace potenciálních cestujících v nově vznikajícím systému.

5.2 Rozšíření integrace

Po navržení rozložení jednotlivých zón bylo možné přistoupit k návrhu rozšíření integrace v kraji. Celkem byly navrženy dvě varianty postupu.

5.2.1 Integrace po okresech

Varianta 1 počítala s postupným rozšiřováním integrace jednotlivých okresů. Jako první měla být integrována zbylá část okresu České Budějovice, následně Českého Krumlova. Další postup byl stanoven na základě bodovací metody. Pro rozhodování bylo použito pět kritérií, z nichž každé mělo vypočtenou váhu. Výsledným počtem bodů vyšlo, že nejvýznamnějším ze zbylých okresů je Tábor, poté Jindřichův Hradec, Strakonice, Písek a jako poslední Prachatice. V tomto pořadí byla navržena integrace dalšího území. Tato varianta však naráží na některá úskalí. Asi to nejvýznamnější z nich je, že by se cestující ocitli situaci, kdy jeden okres integrován bude a druhý ne, tudíž by při své cestě vůbec nemohli využít výhod IDS JK. Jako příklad lze uvést cestu z Tábora do Strakonice. Autobus dle jízdního řádu projíždí okres Písek. V případě dokončené integrace okresů Tábor a Strakonice, okres Písek dle navržené varianty ještě integrován nebude. Cestující tedy nemůže využít jízdní doklady IDS JK. Dalším problémem může být integrace příliš velkého území najednou. To s sebou může přinést komplikace v následných úpravách a optimalizacích.

Pozitivum integrace po okresech je její systematickosti a harmonogram rozšiřování podle statistických dat. Integrace by tak probíhala od regionů, které byly klasifikovány jako

nejdůležitější až po ty méně významné z hlediska kritérií v tabulkách 13 a 14 a tudíž by se výhody IDS JK dostaly k potenciálně nejpotřebnějším uživatelům přednostně. Je takový postup však ten správný? Veřejná doprava má sloužit všem bez rozdílu a možná, že regiony, které byly označeny za „méně významné“, jsou ve skutečnosti velmi významné, jen svého potenciálu nemohou využít kvůli nedostatečné dopravní dostupnosti. Nutno podotknout, že postup integrace po okresech by v průběhu rozšiřování IDS narušil možnost využití výhod IDS. Při postupu dle navrženého harmonogramu by v určité fázi došlo k tomu, že budou integrovány nesousedící okresy, a tak cestující pojíždějící tuto trasu nebudou moci použít jízdní doklady IDS JK a nebudou se moci spolehnout na návaznost spojů. Není totiž pravidlem, že všechny denní cesty směřují do Českých Budějovic, což by nejvýznamnějšího centra Jihočeského kraje. Podle dat v tabulce 12 cestuje mimo okres svého bydliště a mimo okres České Budějovice 6 652 osob. Data v tabulce 12 však neuvažují cesty za volnočasovými aktivitami, k lékařům či do jiných zařízení služeb. Tím se uvedené číslo může ještě navýšit.

5.2.2 Radiální integrace

Vzhledem k tomu, že Jihočeský kraj zavádí na svém území IDS jako poslední v České republice, může čerpat poznatky a zkušenosti z jiných krajů. Město České Budějovice se nachází zhruba ve středu kraje, a tudíž lze pozorovat podobnost s krajem Středočeským (a Prahou) a Jihomoravským. Oba tyto kraje své IDS zaváděly postupně po fázích směrem od centrálního města k hranicím kraje. Dnes jsou považovány za nejvyspělejší a nejlépe fungující. Radiální postup integrace v Jihočeském kraji se tak zdá jako lepší způsob rozšiřování IDS. Přínosy radiální integrace, která v každé fázi rozšíří působnost IDS o okruh zhruba 20 km od Českých Budějovic, jsou následující:

a) Efektivnější propagace

Každá fáze bude muset být představena veřejnosti, bude se o ní mluvit. Tím se zvýší povědomí obyvatel Jihočeského kraje o novém způsobu organizování veřejné dopravy a jeho výhod. Vzhledem k tomu, že navržené etapy jsou celkem čtyři, nebude se jednat o jednorázovou propagaci. Potenciálním cestujícím budou poskytovány informace postupně.

b) Prostor pro optimalizace

Postupné rozšiřování IDS s sebou přináší výhodu provádět dílčí optimalizace na relativně malém území. Optimalizace se mohou týkat úprav linkového vedení, velikosti zón, přiřazení stanic a zastávek do zón a podobně. Zjištěné problémy tak lze odstraňovat postupně v bez nutnosti velkého zásahu do celého systému.

c) Koordinace spojů

V rámci IDS bude zajištěna návaznost spojů v přestupních bodech. Z toho budou těžit i cestující z dosud neintegrováných oblastí. V praxi totiž budou jezdit i linky, jejichž trasa povede z části mimo IDS, ale i pro tyto budou zajištěny přestupní vazby na území IDS, kde linka bude začínat nebo končit.

d) Rozšíření IDS bez preference okresů

Radiální způsob integrace nedělá mezi jednotlivými okresy kraje rozdíly. Postup směřuje od centra k hranicím kraje ve všech okresech současně.

Navrhovaný postup byl rozdělen do celkem pěti etap. První etapa, 1A, je jakousi přípravnou fází pro další rozšiřování IDS. V etapě 1A dojde k přečíslování stávajících zón tak, aby byly kompatibilní s novým systémem. Etapa 1B pak představuje vlastní rozšíření IDS JK o nové území, a sice o území v okruhu asi 40 km od Českých Budějovic. Významnými nově integrovanými městy jsou Český Krumlov, Třeboň a Vodňany. Druhá etapa rozšíří hranici IDS JK o dalších 20 km a připojí města Jindřichův Hradec, Písek a Prachatice. Třetí etapa nebude pouze o rozšiřování IDS JK o okruh dalších 20 km, ale dojde zde také ke splynutí IDS Tábořska s IDS JK, respektive IDS Tábořska bude zrušen a nahrazen. Kromě Tábořska pak budou integrována i města Milevsko, Prachatice a Vimperk. V poslední, čtvrté, etapě IDS JK postoupí i do zbylých částí kraje a tímto bude integrace území Jihočeského kraje kompletní.

Společnou nevýhodou obou navržených variant je integrace po etapách. Takže v určité chvíli bude část cestujících, kteří probíhající změny nepocítí. I přes to však přínosy radiální integrace převažují nad negativy, a proto i s přihlédnutím ke zkušenostem z jiných IDS by při rozšiřování IDS JK měla být aplikována. V první řadě takový postup navazuje na dosavadní styl integrace. Cestující budou mít příležitost si postupně na nový způsob odbavení zvyknout a seznámit se s ním a organizátor bude moci získaný čas využít k osvětě potenciálních zákazníků. Dále radiální integrace poskytuje prostor pro dílčí optimalizace na relativně malém území, které drasticky neovlivní celý chod systému (např. úpravy velikostí zón, doplnění dalších zón atd.).

5.3 Spolupráce se sousedními kraji

Po vzoru sousedních IDS bylo navrženo rozšíření IDS JK i za hranice kraje. Návrh počítal s přesahem do Plzeňského a Středočeského kraje a na Vysočinu. Prolínání IDS je výhodné zejména pro pravidelné cestující ze sousedních krajů. Nemusí tak řešit dva druhy jízdních dokladů, ale vystačí si pouze s jedním po celou dobu jízdy. To se týká ovšem pouze

cestujících, kteří svou cestu zahajují nebo končí nedaleko hranic kraje. IDS JK již spolupráci se sousedními IDS navázal. Nikoliv však formou dojezdových zón, ale vymezením obvodu platnosti síťové jízdenky Jikord plus. Tento jízdní doklad posloužil k základnímu vymezení území, kde by mohly nové zóny vzniknout. Nakonec bylo rozhodnuto o vytvoření zón do vzdálenosti cca 20 km od hranic Jihočeského kraje. Výběr zón byl proveden s přihlédnutím k datům z celostátního sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011, konkrétně k datům o dojížděcí a vyjížděcí do zaměstnání a do škol. Zároveň byl také respektován obvod platnosti jízdenky Jikord plus. Nové zóny tedy nevznikly po celém obvodu hranic kraje, ale pouze ve vybraných lokalitách podle center dojížděcí a vyjížděcí tak, aby nově vzniklé zóny byly přínosem pro pravidelné cestující. Pro turisty zůstala zachována jízdenka Jikord plus v nezměněném stavu. Pouze podmínky použití Jikord plus by měly být upraveny s ohledem na mimokrajské zóny. V současné době lze na Jikord plus cestovat do různých destinací buď jen vlakem, nebo jen autobusem. Podmínky by se zavedením nových zón měly být upraveny tak, aby se cestující s jízdenkou Jikord plus mohli pohybovat v těchto zónách v preferovaném dopravním prostředku. Mimo tyto zóny pak v předepsaném dopravním prostředku.

Výhody spolupráce sousedících IDS jsou tedy:

- možnost cestovat za hranice kraje s jedním jízdním dokladem,
- možnost volby preferovaného tarifu,
- koordinace jízdních řádů.

Situace, kdy cestující může využít zónovou jízdenku i za hranicemi Jihočeského kraje, je oproti současnému stavu zcela nová. Zkušenosti z ostatních IDS však ukazují, že mezikrajská spolupráce je efektivní a cestující tento benefit rádi využívají.

I přes snahy krajů eliminovat komplikace mezikrajských cest, se toto ne vždy povede. Hlavní nevýhoda mezikrajského cestování je ta, že cestující může využít tarif sousedního IDS pouze do omezené vzdálenosti od hranic kraje. S tím souvisejí nevýhody většího počtu IDS na území České republiky, které jsou zmíněny v kapitole 1 na straně 18.

5.4 Přeshraniční spolupráce

S mezikrajskými cestami úzce souvisí i přeshraniční spolupráce se sousedními státy – Německem a Rakouskem. Bohužel z důvodu chybějící železniční infrastruktury a velmi omezeného autobusového spojení mezi Českou republikou a uvedenými státy není příliš prostor pro velkolepé plány, a tak ani nemá smysl vytvářet zóny IDS JK za hranicemi republiky.

V návrhu přeshraniční spolupráce byl opět použit obvod platnosti jízdenky Jikord plus. Do zahraničí lze na tuto jízdenku cestovat pouze jedním autobusem do Rakouska. Zbylé linky provozují soukromí autobusoví dopravci na své obchodní riziko a dohoda o uznávání jízdenky Jikord plus by tak byla obtížná a vždy minimálně pro jednu stranu (organizátor vs. dopravce) ekonomicky nevýhodná.

Navrhované vylepšení v oblasti přeshraniční spolupráce spočívá jen ve změně obvodu platnosti jízdenky Jikord plus a sice v uznávání tohoto jízdního dokladu i v mezistátních vlacích do stanic Gmünd a Freistadt. Tento krok však naráží na obrovský problém spočívající v objednávkách mezinárodních vlaků. Ty má ve své režii Ministerstvo dopravy. Jihočeský kraj by se musel podílet na objednávkách a financování těchto vlaků, což je další výrazně ekonomicky nevýhodný krok. Z výše uvedených důvodů návrh o změně obvodu platnosti jízdenky Jikord plus v kontextu mezinárodní spolupráce nelze doporučit.

5.5 Změna způsobu odbavení cestujících a další oblasti rozvoje

Jako další oblast rozvoje IDS JK byl vybrán systém odbavení cestujících. Ten je v současné době teprve na svém začátku a v prodeji jsou pouze předplatní jízdní doklady v papírové podobě a tím se IDS omezuje pouze na pravidelné uživatele systému. Nabídku jízdních dokladů je potřeba rozšířit tak, aby oslovila co největší počet potenciálních zákazníků.

5.5.1 Jednotlivé jízdné

V zájmu zvýšení atraktivity IDS JK i pro nepravidelné cestující bylo navrženo zavedení jednotlivého jízdného. Tyto jízdní doklady pak opravňují cestujícího k jízdě v takovém počtu zón, který si cestující zakoupí.

Oproti současnému stavu znamená zavedení jednotlivého jízdného výrazný posun vpřed. IDS JK se tak zpřístupní většímu počtu potenciálních cestujících, kteří prostředky veřejné dopravy nevyužívají pravidelně. Cestující si nebudou muset při každém přestupu pořizovat nový jízdní doklad dle tarifu konkrétního dopravce. Z tohoto hlediska se pak stane cestování v IDS JK ekonomicky výhodným i pro turisty a příležitostné uživatele systému.

5.5.2 Krátkodobé časové jízdenky

Další možností, jak zatraktivnit nabídku jízdních dokladů, je zavést turistické 24 h jízdní doklady se síťovým charakterem. Inspirace byla opět načerpána v ostatních IDS České republiky. Regionální varianty vznikly na základě podobné nabídky Českých drah. Návrh počítá se zavedením následujících dokladů:

- 24 h jízdenka pro České Budějovice (zóny 100+101),

- 24 h jízdenka pro zóny mimo České Budějovice,
- 24 h regionální jízdenky (Sever, Jih, Východ),
 - rozdělení bylo provedeno podle turistických regionů Jižních Čech a sloučeno do větších celků, aby celková nabídka nebyla příliš velká a komplikovaná.

Krátkodobé časové jízdenky jsou nabídkou přínosnou spíše pro turisty a výletníky, případně pro osoby, které se po omezenou dobu pohybují na území kraje. Nicméně využít je může kdokoliv. V tuto chvíli kromě Jikord plus žádná podobná nabídka v IDS JK není k dispozici. Mezi výhody, které tento typ jízdních dokladů přináší, patří například:

- výhodná cena,
- 24hodinová platnost,
- možnost přestupu mezi dopravními prostředky v rámci územní platnosti.

Zavedení regionálních jízdenek je pak pouze možný doplněk k ostatním 24hodinovým jízdním dokladům, ale pro turisty se může jednat o velmi zajímavou nabídku. Obvody platnosti těchto tří jízdenek byly záměrně vytvořeny podle turistických regionů. Těch je v Jihočeském kraji celkem 9, a aby nabídka nebyla příliš široká a nepřehledná, byly tyto regiony sdruženy do tematických celků na základě podobnosti mezi jednotlivými oblastmi. Jízdenka pro oblast „Sever“ sdružuje oblasti bohaté na kulturní památky. Oblast „Jih“ je zaměřena na turisty hledající přírodní zajímavosti a oblast „Východ“ pak cílí především na zákazníky hledající cyklistické výzvy.

5.5.3 Mobilní aplikace

Následně bylo doporučeno zavedení elektronických jízdních dokladů. Moderní doba totiž vyžaduje online nákupy, ať už z hlediska ekologie nebo pohodlí zákazníků. Zatím je v provozu pouze aplikace DPMČB, která nabízí nákup jízdních dokladů pro MHD České Budějovice. Této aplikaci by bylo vhodné využít i do budoucna, kdy by mohly být implementovány i jízdní doklady pro celý IDS JK včetně dlouhodobých kuponů. Implementace jízdních dokladů IDS JK do aplikace DPMČB ušetří organizátorovi náklady na vývoj vlastní aplikace.

Přínosy pro cestující jsou následující:

- pohodlný a rychlý nákup potřebných jízdních dokladů,
- možnost použít mobilní zařízení jako nosič dlouhodobých jízdenek,
- využití i jako průkaz na slevu – odpadá nutnost nosit s sebou papírové průkazy, které se mohou ztratit,

- zdroj aktuálních informací,
- díky platbám kartou není nutné s sebou nosit peníze na zaplacení jízdenek.

Existují ale i negativa a to zejména:

- potřeba internetového připojení (zvlášť pro aktivaci jízdenky a online jízdní řády),
- zodpovědnost cestujícího za výběr správného jízdního dokladu.

5.5.4 Bezkontaktní čipová karta

Mezi elektronické jízdní doklady patří také jízdenky nahanané na čipovém nosiči, tzv. identifikátoru. Tím může být karta, telefon, hodinky či přívěšek. Varianta speciální vlastní karty IDS JK nebyla v návrzích doporučena z důvodu nutnosti správy těchto karet a s tím souvisejících finančních nákladů. Ekonomičtější řešení je využít spolupráce s podniky, které vlastní bezkontaktní čipové karty provozují a umožnit cestujícím nahrávat dlouhodobé kupony právě do těchto karet (platební karta, IN Karta ČD).

Použití bezkontaktních čipových karet s sebou přináší:

- vyšší efektivnost odbavení bez nutnosti předkládat dodatečné průkazy či průkazky,
- v případě ztráty možnost vystavení duplikátu díky evidenci cestujícího v databázi,
- možnost nákupu přenosného jízdního dokladu pro využití více osobami,
- veškeré jízdní doklady jsou v jedné kartě (MHD, vnější zóny, jízdní doklady jiných IDS, v případě IN Karty i slevové aplikace).

Je však potřeba počítat i s některými nevýhodami, například:

- cestující musí mít přehled o platnosti svého elektronického jízdního dokladu, která na kartě není vytištěna,
- oproti mobilní aplikaci je nutné kartu po určité době použitelnosti vyměnit a zaplatit tak výrobu nové karty,
- poplatky za vyřízení duplikátu v případě ztráty,
- hrozí porucha čipu karty.

5.5.5 Informační servis a standardy kvality

Zajištění kvalitních služeb cestujícím se neobejde bez řádného poskytování informací. Návrh byl pojat jako soubor doporučení k zajištění informovanosti cestujících. Současná opatření jsou možná adekvátní aktuálnímu rozsahu IDS JK, ovšem v budoucnosti s postupným rozšiřováním IDS a oslovováním dalších a dalších zákazníků již stačit nebudou.

Integrované dopravní systémy se zakládají s cílem zkvalitnit přepravní služby pro cestující, a proto je potřeba, aby celý systém vystupoval jako celek. K tomuto účelu slouží standardy kvality, které zatím v IDS JK nejsou zavedeny.

5.6 Shrnutí vyhodnocení jednotlivých návrhů

Veškeré návrhy změn v současném IDS JK byly zpracovány s cílem zatraktivnit tento systém a vytvořit tak pro cestující veřejnost dostupnou a výhodnou alternativu k individuálním způsobům dopravy. Pro další rozvoj IDS je důležité jej rozšířit o další území a tím získat další zákazníky.

Aby bylo možné IDS dále rozšiřovat, je zapotřebí mít území předem rozdělené do tarifních zón, které se budou později postupně integrovat. Zónový tarif pro IDS JK byl v návrhu vybrán na základě stávajícího stavu IDS. Dalšími důvody pro ponechání zónového tarifu jsou:

- tarif je srozumitelný a snadno pochopitelný,
- díky podobné velikosti zón dva různí cestující zaplatí při cestě na stejnou vzdálenost stejnou cenu,
- podobnost se sousedními IDS,
- zóny lze v případě nutnosti upravovat.

Návrh zón a jejich číslování respektoval následující pravidla, která jsou i v současném IDS JK respektována:

- výměra zón v rozmezí 40–70 km²,
- zóny jsou ohraničeny katastrálním územím obcí,
- zóny nesou třímístné číselné označení,
- pro každý okres je určena samostatná číselná řada v zájmu snazší orientace (1xx, 2xx, 3xx, ..., 7xx),
- města s MHD spadají do dvou tarifních zón kvůli odlišení cest s využitím MHD od příměstských cest.

V momentě, kdy je známo, jak bude systém v budoucnu vypadat, je možné přistoupit k postupnému rozšiřování integrace. Ze dvou navržených variant, byl vybrán radiální postup integrace, tedy integrace směrem od v současné chvíli integrovaného území k hranicím kraje. Obdobně se postupovalo i ve dvou nejznámějších a nejvyspělejších IDS v ČR – IDS JMK a PID. Výhody radiální integrace jsou následující:

- postupný průběh ve čtyřech etapách,
- prostor pro marketingové a propagační kampaně, osvětu cestujících,
- prostor pro dílčí optimalizace, které zásadně nenaruší chod systému,
- plošná integrace bez preference území či skupiny cestujících,
- optimalizace linkového vedení a jízdnicích řádů i na dosud neintegrováném území.

S rozšiřováním územní platnosti tarifu IDS úzce souvisí i nutnost rozšíření nabídky jízdnicích dokladů. Momentálně je IDS JK dostupný pouze cestujícím s předplatnými jízdnicími doklady. Integrované dopravní systémy ale mají být dostupné a výhodné pro všechny potenciální uživatele, a proto je nutné nabídku jízdnicích dokladů rozšířit o jízdenky pro jednotlivou jízdu. Vzhledem k rekreačním charakteru Jihočeského kraje stojí za zvážení i zavedení krátkodobých časových jízdnic s platností 24 hodin. Ty jsou přednostně určeny právě pro návštěvníky regionu, ale využít je může kdokoliv. Kromě stávající síťové jízdenky Jikord plus nabídka zahrnuje tyto jízdnicí doklady:

- 24 h jízdenka pro České Budějovice (zóny 100+101),
- 24 h jízdenka pro zóny mimo České Budějovice,
- 24 h regionální jízdenky (Sever, Jih, Východ).

Postupný přechod do online prostoru se týká i dopravy a přepravy. Lidé stále více preferují online nákupy, a to platí i pro nákup jízdnicích dokladů. Moderní integrovaný dopravní systém by tak měl jít s dobou. Z toho důvodu bylo pro IDS JK navrženo také používání mobilní aplikace pro nákup a správu jízdnicích dokladů. Podobné aplikace se vyskytují i v dalších IDS České republiky a u cestujících se těší velké oblibě. Přednostmi odbavení v aplikaci jsou rychlost nákupu bez čekání ve frontě, platba kartou, zřetelně vyznačená doba platnosti dokladu. V zájmu úspor nákladů na vývoj speciální aplikace pro IDS JK bylo navrženo implementovat možnost nákupu jízdnicích dokladů a veškeré informace o systému do aplikace DPMČB.

Posledním z kategorie jízdnicích dokladů byl návrh na zavedení bezkontaktní čipové karty. Z ekonomického hlediska se nevyplatí investovat do vlastních karet, zvláště pak, pokud se bez nich IDS JK, stejně jako rozvinutější IDS JMK, doposud obešel. Nicméně je potřeba dát cestujícím možnost mít své elektronické jízdnicí doklady i na jiném médiu, než je mobilní telefon, který vyžaduje internetové připojení. Návrh tedy počítá s využitím karet jiných subjektů jako nosičů elektronických jízdnicích dokladů IDS JK (např. Plzeňská karta, IN karta Českých drah, platební karta).

Ve chvíli, kdy bude IDS JK rozšířen na celém území Jihočeského kraje s optimální nabídkou jízdních dokladů, bude se možné soustředit i na další rozvoj systému. Formou mezikrajské spolupráce se částečně eliminují komplikace spojené s cestováním mezi dvěma sousedními IDS. V Jihočeském kraji se totiž nepohybují pouze zdejší obyvatelé, ale také osoby, které dojíždějí za prací nebo do škol, či do jiných zařízení služeb. Právě jim se usnadní cestování, pokud nebudou muset na hranici kraje zakupovat nový jízdní doklad nebo čekat na přípoj, který zmeškali kvůli nenavazujícím jízdním řádům. V návrhu mezikrajské spolupráce byly zavedeny zóny za hranicí kraje tak, aby:

- dosahovaly do center dojížděky/vyjížděky,
- byly zhruba ve stejné vzdálenosti cca 20 km od hranic kraje,
- respektovaly obvod platnosti jízdenky Jikord plus.

Pravidelní cestující i turisté s jízdenkou Jikord plus budou moci využívat nové zóny k cestám v libovolném spoji a dopravním prostředku. Obvod platnosti Jikord plus však sahá ještě dále a tento zůstane zachován, avšak podle současných podmínek. To znamená, že cestující se zónovou jízdenkou nebo s Jikord plus bude moci cestovat například do Telče (zóna 903) preferovaným dopravním prostředkem. Do Pelhřimova se však dostane už jen s jízdenkou Jikord plus předepsaným dopravním prostředkem, tedy vlakem.

Návrh týkající se mezinárodní spolupráce s Německem a Rakouskem narazily na hned několik problémů. První z nich je absence autobusového spojení, v případě železnice pak absence infrastruktury. V rámci mezinárodní spolupráce tak nebyla navržena žádná změna, neboť by tato s sebou přinesla významné finanční náklady.

ZÁVĚR

Vytvořit atraktivní a zároveň efektivní integrovaný dopravní systém je výzvou pro všechny organizátory dopravní obslužnosti. V Jihočeském kraji místní IDS od roku 2017 stagnuje. Pole jeho působnosti se omezuje pouze na město České Budějovice a blízké okolí. Proto bylo jako téma této diplomové práce zvoleno Návrh rozvoje Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje.

V teoretické části byla přiblížena problematika integrovaných dopravních systémů všeobecně, následně byl popsán a analyzován současný stav IDS v České republice a zvláště potom v Jihočeském kraji. Návrhová část se věnovala možnostem rozvoje IDS JK. Celý IDS byl řešen komplexně pro celé území kraje. Prvním navrhovaným krokem bylo rozšířit IDS na celý kraj. Za tímto účelem byly vytvořeny nové zóny. Následně se ve dvou variantách řešil postup rozšiřování integrace. Dále byla v práci řešena i forma mezikrajské a přeshraniční spolupráce. V dalších kapitolách bylo navrženo i portfolio jízdních dokladů a v závěru návrhové části byly zmíněny i doporučení ke zlepšení zákaznického servisu. Návrhy v této diplomové práci byly z velké části inspirovány současným stavem v ostatních IDS České republiky. Veškeré návrhy byly v poslední kapitole shrnuty a vyhodnoceny. Cíl diplomové práce tak byl splněn.

Na závěr je nutno zmínit, že navrhované postupy byly vytvářeny pouze v teoretické rovině a nemohly být praxí odzkoušeny. V rámci rozvoje IDS JK však veškeré plány a nápady budou muset projít standardním postupem plánování, pilotního provozu, připomínkování, realizace a kontroly.

Cíl diplomové práce, uvedený v části Úvod, byl dle názoru autorky splněn.

POUŽITÁ LITERATURA

1. Third lane on N1 1 should focus on sustainable travel. *Jennifer Whitmore* (online). Austrálie (cit. 2022-02-27). Dostupné z: <https://www.jenniferwhitmore.ie/third-lane-on-n1-1-should-focus-on-sustainable-travel/>
2. JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2016. ISBN 978-80-01-05896-1.
3. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.
4. O systému. *Pražská integrovaná doprava* (online). Praha: Pixelfield, 2022, 2022 (cit. 2022-03-01). Dostupné z: <https://pid.cz/o-systemu/>
5. IDS JMK. *IDS JMK* (online). Brno: KORDIS JMK, 2022 (cit. 2022-03-04). Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/a/ids-jmk.html>
6. Doprava Ústeckého kraje. *Ústecký kraj* (online). Ústí nad Labem: Webhouse, 2022 (cit. 2022-03-04). Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/doprava%2Dusteckeho%2Dkraje/ms-275463/pl=275463>
7. Jihočeský kraj. *Mistopisy.cz* (online). Valašské Meziříčí: WANET, 2021 (cit. 2021-12-23). Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/kraj/3/jihocesky/>
8. Krajská správa ČSÚ v Českých Budějovicích. *Český statistický úřad* (online). Praha, 2021 (cit. 2021-12-22). Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc>
9. Trh práce. *Impuls pro kariéru* (online). České Budějovice: Jihočeská hospodářská komora, 2021 (cit. 2021-12-23). Dostupné z: <https://www.impulsprokarieru.cz/trh-prace>
10. Statistická ročenka školství. *Statistický informační systém MŠMT* (online). Praha: Odbor informatiky a statistiky MŠMT, 2021 (cit. 2021-12-23). Dostupné z: <https://statis.msmt.cz/rocenka/rocenka.asp>
11. Památky v našem kraji. *Národní památkový ústav: Územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích* (online). České Budějovice: PORTA, 2021 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/uop-ceske-budejovice/pamatky-v-nasem-kraji>
12. Jihočeský kraj. *Regiony České republiky* (online). Wordpress, 2021 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <http://regiony.lusa.cz/jihocesky-kraj/>
13. Okres Jindřichův Hradec. *Zajimavamista.cz* (online). ISSA CZECH, 2016 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <https://www.zajimavamista.cz/misto-jindrichuv-hradec?paging.pageNo=0>

14. Okres Tábor. *Zajimavamista.cz* (online). ISSA CZECH, 2016 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <https://www.zajimavamista.cz/misto-tabor>
15. Okres Písek. *Zajimavamista.cz* (online). ISSA CZECH, 2016 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <https://www.zajimavamista.cz/misto-pisek>
16. Turistické cíle, Jižní Čechy. *Zajimavamista.cz* (online). České Budějovice: Informační Systém Cestovního Ruchu Jihočeského kraje, 2021 (cit. 2021-12-24). Dostupné z: <https://www.jiznicechy.cz/turisticke-cile>
17. Evidence letišť. *Úřad pro civilní letectví* (online). Praha: Úřad pro civilní letectví, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <https://www.caa.cz/letiste/evidence-letist/>
18. Mezinárodní tahy v rámci silniční sítě v ČR. *Ředitelství silnic a dálnic* (online). Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>
19. Dálnice D3. *České dálnice* (online). Praha: WordPress, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>
20. Dálnice D4 Projekt PPP. *D4 PPP* (online). Praha: MDČR, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <https://pppd4.cz/cs>
21. Sčítání dopravy. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* (online). Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2021 (cit. 2021-12-25). Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
22. Železniční mapy ČR. *Správa železnic* (online). Praha: Správa železnic, 2021 (cit. 2021-12-28). Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr>
23. JHMD – tak trochu jiná dráha. *Jindřichohradecké místní dráhy* (online). Jindřichův Hradec: Jindřichohradecké místní dráhy, 2013 (cit. 2021-12-28). Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas>
24. Vltavská vodní cesta. *Jihočeský kraj* (online). České Budějovice: Jihočeský kraj, 2019 (cit. 2021-12-28). Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/vltavskou-vodni-cestu-je-potreba-dokoncit>
25. Letiště České Budějovice. *Letiště České Budějovice* (online). České Budějovice: STUDIO GABRETA, 2020 (cit. 2021-12-28). Dostupné z: <https://www.airport-cb.cz/>
26. Dopravní obslužnost regionu. *Jihočeský koordinátor dopravy* (online). České Budějovice: Alistra, 2021 (cit. 2021-12-28). Dostupné z: <https://www.jikord.cz/dopravni-obslužnost-regionu/>
27. ŠINDELÁŘ, Jan. Na jihu je hotovo. Kraj uzavřel smlouvy se třemi autobusovými dopravci. *Zdopravy.cz* (online). Avizer Z, 2021, 2.7.2021 (cit. 2021-12-28). Dostupné z:

- <https://zdopravy.cz/na-jihu-je-hotovo-kraj-uzavrel-smlouvy-se-tremi-autobusovymi-dopravci-83012/>
28. Odpovědi na žádosti o informace 2020. *Kraj Jihočeský* (online). České Budějovice: Jihočeský kraj, 2021 (cit. 2021-12-29). Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/sites/default/files/inline-files/14-Dopravn%C3%AD%20obslu%C5%BEnost%20kraje.pdf>
29. Jihočeský kraj 2020-2029. *České dráhy* (online). Praha: České dráhy, 2021 (cit. 2021-12-29). Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/jihocesky-kraj/aktuality/-33488/>
30. Jízdní řády. *GW Train Regio* (online). Ústí nad Labem: Pro-idea s.r.o, 2021 (cit. 2021-12-29). Dostupné z: <https://www.gwtr.cz/cs/sumava/jizdni-rady/jizdni-rad>
31. IDS. *COMETT PLUS* (online). Tábor: COMETT PLUS, 2016 (cit. 2022-03-14). Dostupné z: <http://www.comettplus.cz/cz/ids/>
32. FOLPRECHT, Jan, Vladislav KŘIVDA, Ivana OLIVKOVÁ a Jindřich FRIČ. *Městská hromadná doprava: (vybrané statě)*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2005. ISBN 80-248-0769-6.
33. Účelová katastrální mapa. *Geoportál Jihočeského kraje* (online). České Budějovice: GEOREAL spol., 2022 (cit. 2022-03-30). Dostupné z: <https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/portal/mapy/ucelova-katastralni-mapa>
34. Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030. *Jihočeský koordinátor dopravy: Jikord s.r.o.* (online). České Budějovice: Jikord, 2016, 12/2016 (cit. 2022-03-30). Dostupné z: <https://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/dopravni-obsluznost-regionu/05-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf>
35. Tarifní mapa VDV. *Kraj Vysočina* (online). Jihlava: Krajský úřad kraje Vysočina, 2021 (cit. 2022-04-03). Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/tarifni%2Dmapa%2Dvdv/d-4102082/p1=107378>
36. Plánky a schémata. *Integrovaná doprava Plzeňského kraje* (online). Plzeň: POVED, 2021 (cit. 2022-04-03). Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/planky-a-schemata-ks/>
37. Příměstské linky PID. *Pražská integrovaná doprava* (online). Praha: ROPID, 2022 (cit. 2022-04-03). Dostupné z: <https://pid.cz/ke-stazeni/?search=&type=mapy&orderby=modified&pg=1>
38. 24hodinové a 3denní jízdné. *Kordinátor ODIS, s.r.o* (online). Ostrava: KODIS, 2022 (cit. 2022-04-12). Dostupné z: <https://www.kodis.cz/24hodinove-a-3denni-jizdne>

39. Ceny jízdného. *IDS JMK* (online). Brno: KORDIS JMK, 2022 (cit. 2022-04-14). Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/documents/ceny-jizdneho>
40. Turistické oblasti. *Jihočeská centrála cestovního ruchu* (online). České Budějovice: Jihočeská centrála cestovního ruchu, 2016 (cit. 2022-04-06). Dostupné z: <https://www.jccr.cz/jizni-cechy/turisticke-oblasti>
41. Okresy – ČSÚ v Českých Budějovicích. *Český statistický úřad* (online). Praha, 2021 (cit. 2021-12-23). Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/okresy>
42. Správní obvody obcí s rozšířenou působností – Jihočeský kraj. *Český statistický úřad* (online). Praha, 2021 (cit. 2021-12-23). Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537170/3104m01.jpg/2ed2d024-729d-47ed-8f2d-3c3d66c38f0d?version=1.0&t=1418216079747>
43. Kde ji uplatním. *Jihočeská krajská jízdenka Jikord plus* (online). České Budějovice: JIKORD, 2016 (cit. 2022-03-10). Dostupné z: <https://www.jihoceskaizdenka.cz/kde-ji-uplatnim/>
44. Rozsah území a dopravců. *Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje* (online). České Budějovice: JIKORD, 2016 (cit. 2022-03-10). Dostupné z: <https://www.idsjk.cz/web-data/files/mapa-ids-jk.jpg>

PŘÍLOHY

Příloha A – Mapy okresů a správních obvodů obcí s rozšířenou působností

Příloha B – Jikord plus

Příloha C – Mapa tarifních zón IDS JK

Příloha D – Linky dopravců IDS JK

Příloha E – Přiřazení obcí do navržených zón na území Jihočeského kraje

Příloha F – Přiřazení obcí do navržených zón mimo území Jihočeského kraje

Příloha G – Návrhová mapa IDS JK

Příloha H – Návrhová mapa zón, okres České Budějovice

Příloha I – Návrhová mapa zón, okres Český Krumlov

Příloha J – Návrhová mapa zón, okres Jindřichův Hradec

Příloha K – Návrhová mapa zón, okres Tábor

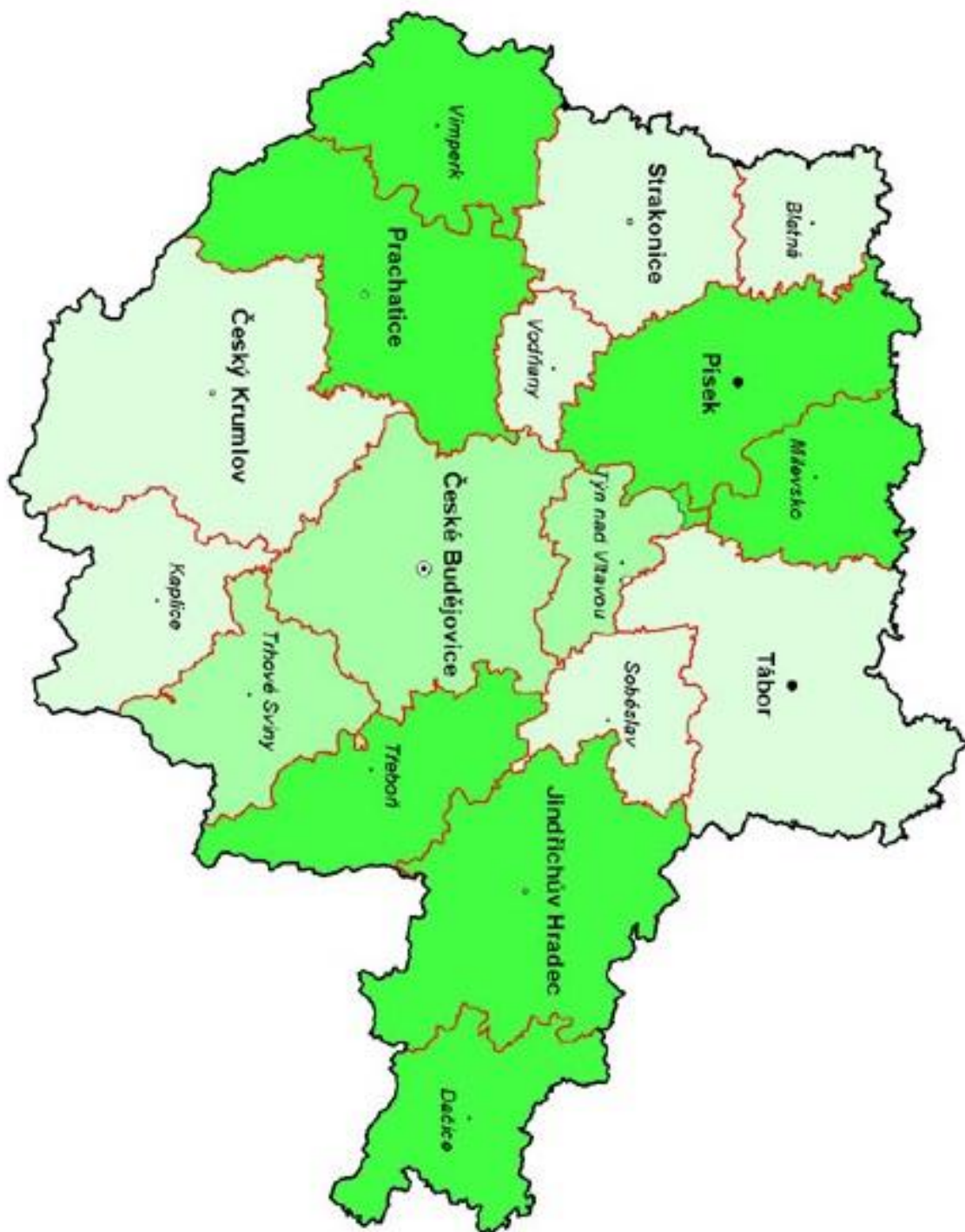
Příloha L – Návrhová mapa zón okres Strakonice

Příloha M – Návrhová mapa zón, okres Prachatice

Příloha N – Návrhová mapa zón, okres Písek

Příloha O – Návrh změny způsobu odbavení cestujících a dalších oblastí rozvoje

PŘÍLOHA A – MAPY OKRESŮ A SPRÁVNÍCH OBVODŮ OBCÍ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ

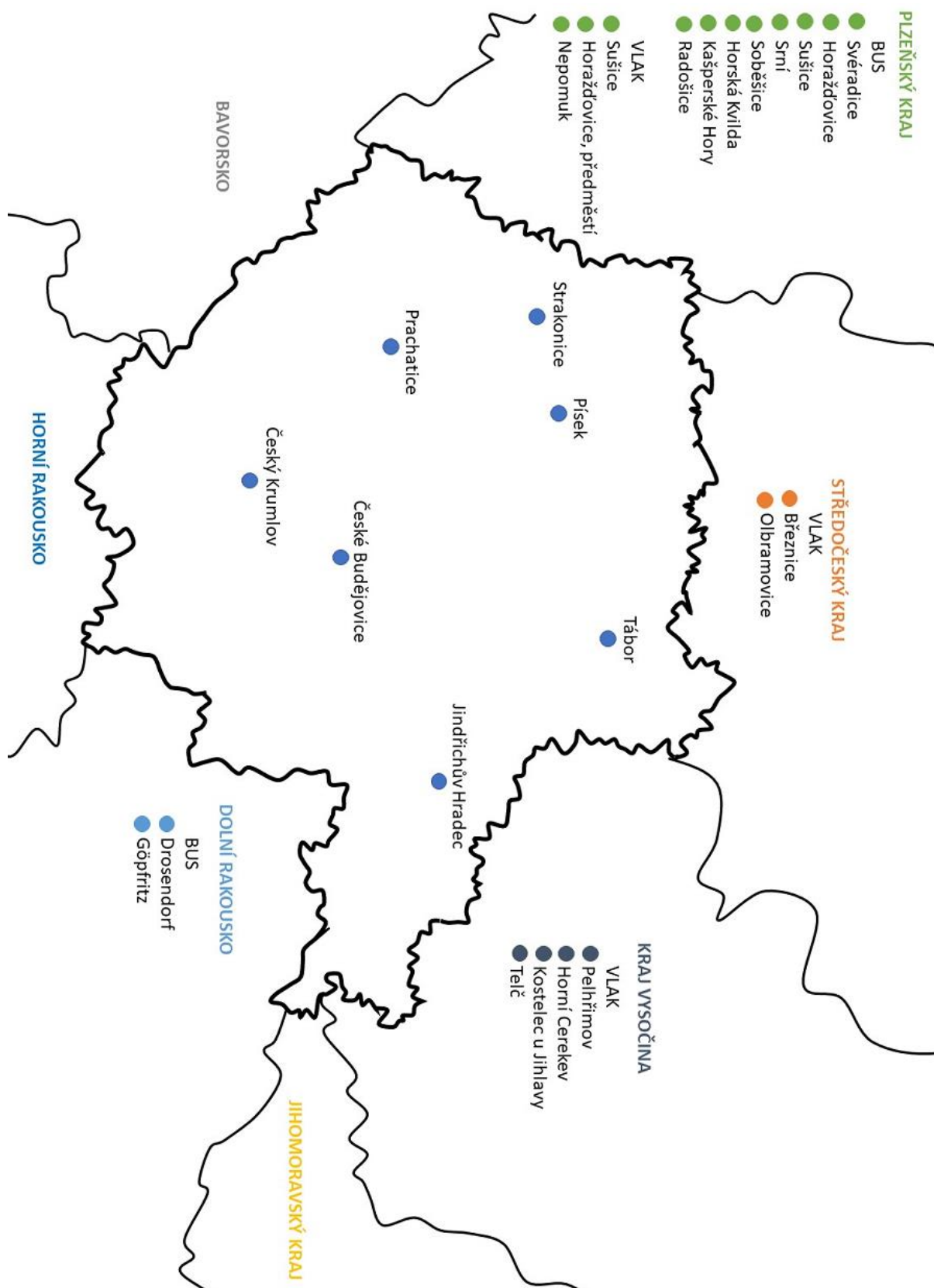


Obrázek 9: Mapa okresů Jihočeského kraje (41)



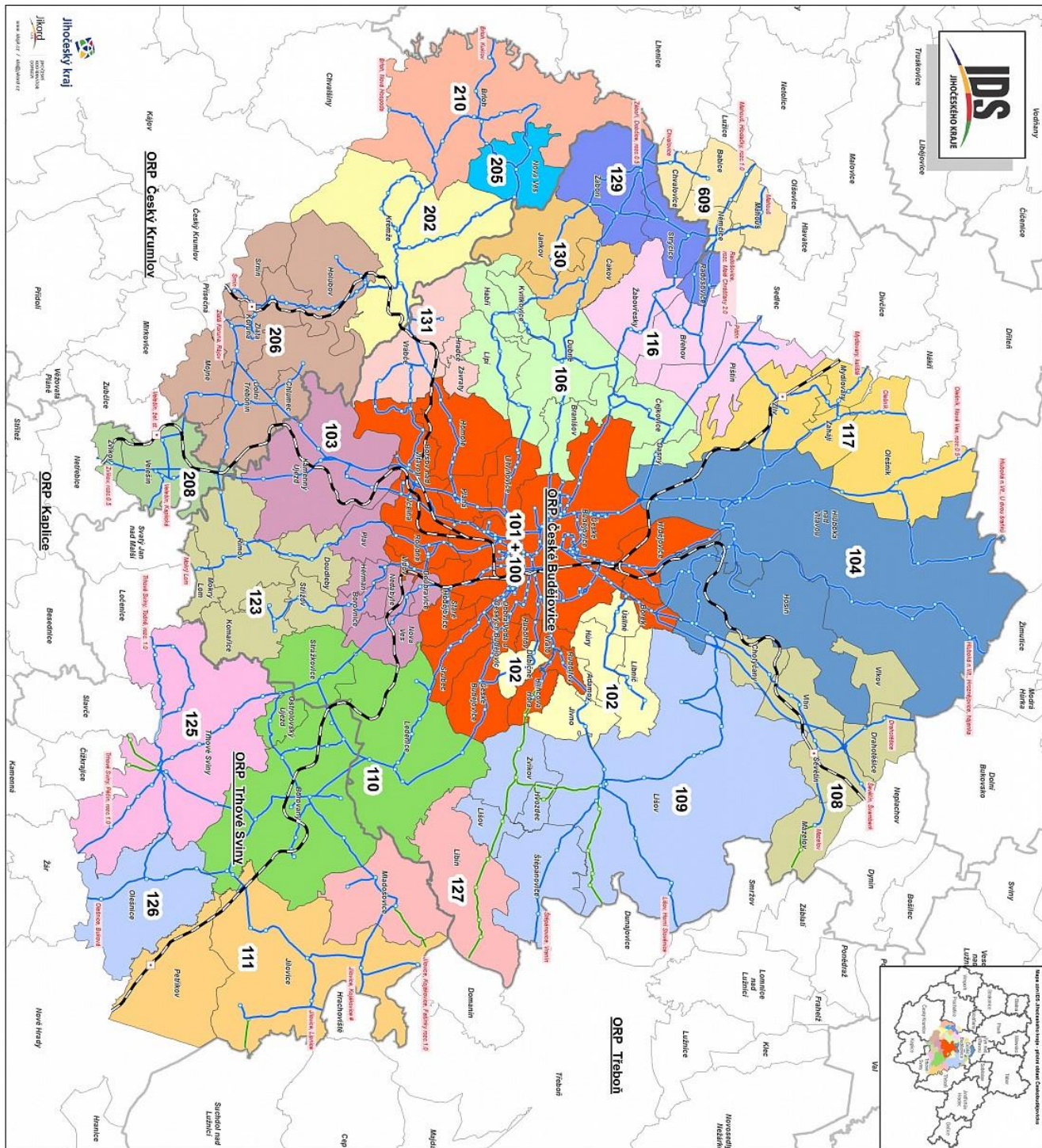
Obrázek 10: Správní obvody Jihočeského kraje (42)

PŘÍLOHA B – JIKORD PLUS



Obrázek 11: Obvod platnosti Jikord plus (43)

PŘÍLOHA C – MAPA TARIFNÍCH ZÓN IDS JK



Obrázek 12: Mapa tarifních zón IDS JK (44)

PŘÍLOHA D – LINKY DOPRAVCŮ IDS JK

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.		
Číslo linky	Název linky	Zaintegrovaný úsek
325001	Haklovy Dvory – Hlincová Hora	celý úsek linky
325002	Papírenská – Borek	celý úsek linky
325003	Máj (A. Barcala) - Nádraží	celý úsek linky
325004	Máj (M. Horákové) - Nádraží	celý úsek linky
325005	Máj (A. Barcala) - Rožnov	celý úsek linky
325006	Hrdějovice – Dobrá Voda	celý úsek linky
325007	Máj (A. Barcala) - Boršov nad Vltavou	celý úsek linky
325008	Máj (A. Barcala) - Nemanice	celý úsek linky
325009	České Vrbné – Suché Vrbné	celý úsek linky
325010	Kaliště – Vidov	celý úsek linky
325011	Staré Hodějovice – Pražské sídliště	celý úsek linky
325012	Nádraží – Slévárenská	celý úsek linky
325013	Papírenská – Srubec	celý úsek linky
325014	Vltava – Nové Vráto	celý úsek linky
325015	Vltava – Papírenská	celý úsek linky
325016	Nádraží – Litvínovice, Mokré	celý úsek linky
325018	Máj (A. Barcala) - Nádraží	celý úsek linky
325019	Nádraží – Homole	celý úsek linky
325021	Náměstí Přemysla Otakara II. - Havlíčkova kolonie	celý úsek linky
325022	Náměstí Přemysla Otakara II. - Papírenská	celý úsek linky
325023	Náměstí Přemysla Otakara II. - Parkoviště Jírovцова	celý úsek linky
325045	Švábův Hrádek – Máj-Antonína Barcala	celý úsek linky
325053	Máj (A. Barcala) - Centrum Rožnov	celý úsek linky
325059	Vltava – Suché Vrbné	celý úsek linky

Tabulka 17: Linky dopravce DPMČB (26)

GW BUS a.s.		
Číslo linky	Název linky	Zaintegrovaný úsek
320010	České Budějovice – Lišov – Třeboň	České Budějovice, aut. nádr. - Štěpánovice, Vranín
320020	České Budějovice – Český Krumlov	České Budějovice, aut. nádr. - Zlatá Koruna, Rájov
320030	České Budějovice – Velešín – Kaplice	České Budějovice, aut. nádr. - Zvíkov, rozc.0.5
320040	České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hradky	České Budějovice, aut. nádr. - Trhové Sviny, Pěčín, rozc.1.0
320050	České Budějovice – Lomnice n.Luž. - Novosedly n.Než.	České Budějovice, aut. nádr. - Lišov, Horní Slověnice
320060	České Budějovice – Hluboká n.Vlt.-Dobřejšovice	celý úsek linky
320061	České Budějovice – Hluboká n.Vlt. - Zliv – Dívčice	České Budějovice, aut. nádr. - Mydlovary, kaliště
320070	České Budějovice – Kolný – Lišov	celý úsek linky
320090	České Budějovice – Lhenice	České Budějovice, aut. nádr. - Chvalovice
320091	České Budějovice – Dubné – Holašovice	celý úsek linky
320100	České Budějovice – Vrábče – Křemže	celý úsek linky
320110	České Budějovice – Čakovec	celý úsek linky
320120	České Budějovice – Komařice	celý úsek linky
320130	České Budějovice – Římov – Besednice – Soběnov	České Budějovice, aut. nádr. - Mokřý Lom
320140	České Budějovice – Libnič – Jelmo	celý úsek linky
320150	České Budějovice – Borovany – Hluboká u Borovan	celý úsek linky
320160	České Budějovice – Zaliny – Ledenice – Trocnov – Borovany	celý úsek linky
320170	České Budějovice-Hosín / Dobřejšovice-Hluboká n.Vlt.	celý úsek linky
320180	České Budějovice – Dubné – Lipanovice	celý úsek linky
320181	České Budějovice – Němčice – Záboří – Lipanovice	celý úsek linky
320190	Dolní Bukovsko – Ševětín	Ševětín, nám. - Mazelov a Ševětín, nám. - Ševětín, Švamberk
320200	Ločnice – Římov – Velešín	Mokřý Lom – Velešín, aut. nádr.
320210	České Budějovice – Zliv – Mydlovary – Dívčice	České Budějovice, aut. nádr. - Mydlovary, kaliště
320220	České Budějovice – Dolní Bukovsko – Týn n.Vlt.	České Budějovice, aut. nádr. - Drahotěšice
320230	Sedlec, Lékařova Lhota – Strýčice	Radošovice, rozc. Malé Chrástany 2.0 - Strýčice
320240	České Budějovice – Třeboň	České Budějovice, aut. nádr. - Jílovice, Kojákovice, Fašínky rozc.1.0
320410	Trhové Sviny – Ločnice – Besednice – Velešín	Trhové Sviny, aut. nádr. - Trhové Sviny, Todně, rozc.1.0 a Velešín, Kaplická - Velešín, aut.nádr.
320430	Trhové Sviny – Olešnice – Jílovice – Třeboň	Trhové Sviny – Olešnice, Buková / Jílovice, Lipnice
320450	Trhové Sviny – Horní Stropnice – Staré Hutě	Trhové Sviny, aut. nádr. - Trhové Sviny, Pěčín, rozc.1.0
320480	České Budějovice – Ledenice – Borovany – Trhové Sviny	celý úsek linky
320510	České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hradky – Staré Hutě	České Budějovice, aut. nádr. - Trhové Sviny, Pěčín, rozc.1.0
320520	České Budějovice – Ledenice – Borovany – Nové Hradky	České Budějovice, aut. nádr. - Olešnice, Buková
320720	České Budějovice – Týn n.Vlt. - Bechyně – Tábor	České Budějovice, aut. nádr. - Olešník, Nová Ves, rozc.0.5
320730	Týn n.Vlt. - Dříteň – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. - Olešník
320740	Týn n.Vlt. - Ševětín – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. - Drahotěšice a Hluboká n.Vlt., Hroznějovice, hájenka – Hluboká n.Vlt., Kostelec
320770	Týn n.Vlt. - Purkarec – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. - Hluboká n.Vlt., U dvou šraňků
320800	Týn n.Vlt. - Poněšice – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. - Hluboká n. Vlt., Hroznějovice, hájenka
320840	Týn n.Vlt. - Dříteň – Zliv	Zliv, žel. st. - Olešník
390821	Tábor – Soběslav – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. - Ševětín, Švamberk

Tabulka 18: Linky dopravy GW BUS, a.s. (26)

ČSAD AUTOBUSY ČB, a.s.		
Číslo linky	Název linky	Zaintegrovaný úsek
320006	České Budějovice-Prachatice-Vimperk-Kašperské Hory / Zadov	České Budějovice, aut. Nádr. – Němčice
320007	České Budějovice – Týn n. Vlt. – Milevsko – Kovářov	České Budějovice, aut. Nádr. – Hluboká n.Vlt., pod kostelem
330020	Český Krumlov – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Zlatá Koruna, Rájov
330030	Kaplice – Velešín – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Zvíkov, rozc.0.5
330052	Český Krumlov – Chvalšiny – Nová Ves	Brloh, Nová Hospoda – Nová Ves (ČK)
330055	Český Krumlov – Horní Třebonín – Mojné – Velešín – Kaplice	Zlatá Koruna, Rájov – Zvíkov, rozc. 0.5
330056	Brloh – Nová Ves – Křemže – České Budějovice	celý úsek linky
330058	Český Krumlov – Křemže – Brloh	Brloh – Srnín
330060	Český Krumlov – Zlatá Koruna – Záluží	Srnín – Dolní Třebonín, Záluží
330063	Český Krumlov – Mirkovice – Markvartice – Velešín	Velešín, aut. Nádr. – Velešín, žel. St.
330130	Kaplice – Velešín – Římov – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Zvíkov, rozc. 0.5
330156	Brloh – Ktiš	Brloh – Brloh, Kuklov
330256	Brloh – Loučeň – Křemže – České Budějovice	celý úsek linky
360022	Písek – Vodňany – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Dasný (pouze spoj 11)
370070	Vimperk – Prachatice – Lhenice – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Záboří, Dobčice, rozc.0.5
370210	Vimperk – Prachatice – České Budějovice – Jindřichův Hradec – Dačice	Štěpánovice – Záboří, Dobčice, rozc.0.5
370510	Prachatice – Netolice – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Mahouš
370511	Vimperk – Prachatice – Netolice – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Mahouš
370630	Strýčice – Lhenice – Netolice – Prachatice	Strýčice – Babice
380570	Strakonice – Vodňany – České Budějovice	České Budějovice, aut. Nádr. – Pištín

Tabulka 19: Linky dopravce ČSAD AUTOBUSY ČB, a.s. (26)

COMETT PLUS, spol. s.r.o.		
Číslo linky	Název linky	Zaintegrovaný úsek
390820	Tábor – Soběslav – České Budějovice	České Budějovice, aut. nádr. – Ševětín, Švamberk

Tabulka 20: Linky dopravce COMETT PLUS, spol. s.r.o. (26)

GW Train regio, a.s.		
Číslo tratě	Název linky	Zaintegrovaný úsek
194	České Budějovice – Černý Kříž	České Budějovice – Zlatá Koruna

Tabulka 21: Linky dopravce GW Train regio, a.s. (26)

ARRIVA vlaky, s.r.o.		
Číslo tratě	Název linky	Zaintegrovaný úsek
190	České Budějovice – Praha	České Budějovice – Zliv

Tabulka 22: Linky dopravce ARRIVA vlaky, s.r.o. (26)

České dráhy, a.s.		
Číslo tratě	Název linky	Zaintegrovaný úsek
196	České Budějovice – Summerau	České Budějovice – Velešín
199	České Budějovice – České Velenice	České Budějovice – Petříkov
220	České Budějovice – Benešov u Prahy - (Praha)	České Budějovice – Ševětín

Tabulka 23: Linky dopravce České dráhy, a.s. (26)

PŘÍLOHA E – PŘÍRAZENÍ OBCÍ DO NAVRŽENÝCH ZÓN NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE

ORP TRHOVÉ SVINY

108 Borovany	128 Nové Hraďy
125 Čížkrajice	126 Olešnice
129 Horní Stropnice	108 Ostrolovský Újezd
128 Hranice	127 Petříkov
127 Jílovice	125 Slavče
125 Kamenná	124 Svatý Jan nad Maší
124 Ločenice	115 Trhové Sviny
116 Mladošovice	126 Žár

Tabulka 24: Zóny ORP Trhové Sviny (zdroj: autorka)

ORP ČESKÉ BUDĚJOVICE

102 Adamov	107 Hradce	123 Radošovice
100+101 Borek	100+101 Hrdějovice	100+101 Roudné
103 Borovnice	102 Hůry	100+101 Rudolfov
100+101 Boršov nad Vltavou	109 Hvozdec	114 Římov
117 Bošilec	110 Chotýčany	122 Sedlec
106 Branišov	113 Jankov	100+101 Srubec
112 Břehov	102 Jivno	100+101 Staré Hodějovice
113 Čakov	103 Kamenný Újezd	108 Strážkovice
106 Čejkovice	114 Komařice	123 Strýčice
100+101 České Budějovice	106 Kvítkovice	114 Střížov
106 Dasný	108 Ledenice (městys)	110 Ševětín (městys)
122 Dívčice	116 Libín	109 Štěpánovice
100+101 Dobrá Voda u Č. Budějovic	102 Libníč	102 Úsilné
103 Doubravice	106 Lipí	100+101 Včelná
114 Doudleby	109 Lišov	103 Vidov
110 Drahotěšice	100+101 Litvínovice	110 Vítín
121 Dříteň	110 Mazelov	110 Vlkov
102 Dubičné	114 Mokřý Lom	107 Vrábče
106 Dubné	111 Mydlovary	100+101 Vráto
117 Dynín	121 Nákří	123 Záboří
106 Habří	103 Nedabyle	111 Zahájí
103 Heřmaň	110 Neplachov	107 Závraty
122 Hlavatce	103 Nová Ves	111 Zliv
100+101 Hlincová Hora	111 Olešník	109 Zvíkov
104⁴/105⁵ Hluboká nad Vltavou	112 Pištín	112 Žabovřesky
100+101 Homole	100+101 Planá	
104 Hosín	103 Plav	

Tabulka 25: Zóny ORP České Budějovice (zdroj: autorka)

⁴ Hluboká nad Vltavou; část obce Munice

⁵ Části obce Hluboká nad Vltavou: Poněšice, Purkarec, Kostelec, Lišnice u Kostelce, Hroznějovice, Jeznice, Jaroslavice u Kostelce

ORP ČESKÝ KRUMLOV

212	Bohdalovice	205	Chvalšiny	206	Přídolí (městys)
214 ⁶ /215 ⁷	Boletice	205	Kájov	204	Přísečná
208	Brloh	202	Křemže (městys)	220	Rožmberk nad Vltavou
218	Čemá v Pošumaví	225	Lipno nad Vltavou	204	Smín
200+201	Český Krumlov	225	Loučovice	212	Světlík
203	Dolní Třebonín	220	Malšín	206	Větrník
219	Frymburk (městys)	204	Mirkovice	208	Věžovatá Pláně
203	Holubov	204	Mojné	226	Vyšší Brod
216 ⁸ /217 ⁹	Horní Planá	213	Polná na Šumavě	203	Zlatá Koruna
213	Hořice na Šumavě (městys)	209	Nová Ves	207	Zubčice
203	Chlumec	224	Přední Výtoň		

Tabulka 26: Zóny ORP Český Krumlov (zdroj: autorka)

ORP KAPLICE

223	Benešov nad Čemou	211	Omlenice
228	Besednice (městys)	227	Pohorská Ves
211	Bujanov	211	Rožmitál na Šumavě
221	Dolní Dvořiště	228	Soběnov
221	Horní Dvořiště	207	Střítež
210	Kaplice	207	Velešín
222	Malonty	207	Zvíkov
207	Netřebice		

Tabulka 27: Zóny ORP Kaplice (zdroj: autorka)

ORP TŘEBOŇ

319	Cep	322	Chlum u Třeboně (městys)	325	Rapšach
328	České Velenice	317	Klec	316	Smržov
318	Domanín	317	Lomnice nad Lužnicí	323	Staňkov
318	Dunajovice	317	Lužnice	330	Stříbřec
326	Dvory nad Lužnicí	321	Majdalena	324	Suchdol nad Lužnicí
316	Frahelž	327	Nová Ves nad Lužnicí	320	Třeboň
326	Halámky	352	Novosedly nad Nežárkou	316	Záblatí
321	Hamr	316	Ponědraž		
319	Hrachoviště	316	Ponědrážka		

Tabulka 28: Zóny ORP Třeboň (zdroj: autorka)

⁶ Boletice; části Polná u Českého Krumlova, Třebovice u Českého Krumlova

⁷ Části Arnoštov u Č. Krumlova, Ondřejov u Č. Krumlova, Uhlíkov u Č. Krumlova, Jablonec u Č. Krumlova

⁸ Horní Planá; části Zvonková, Pestřice

⁹ Části Maňávka u Č. Krumlova, Pernek, Houbový Vrch

ORP JINDŘICHŮV HRADEC

315 Bednárec	300+301 Jindřichův Hradec	303 Roseč
315 Bednářeček	333 Kačlehy	312 Rosička
334 Blažejov	315 Kamenný Malíkov	341 St. M. p. Landštejnem
336 Bořetín	309 Kardašova Řečice	329 Stráž nad Nežárkou
313 Brezina	304 Kostelní Radouň	335 Strmilov
331 Číměř	339 Kunžak	334 Střížovice
333 Čluněk	307 Lásenice	312 Světce
312 Deštná	302 Lodhéřov	310 Újezdec
304 Dívčí Kopy	332 Nová Bystřice	302 Velký Ratmírov
306 Dolní Pěna	335 Nová Olešná	312 Vícemil
306 Dolní Žďár	314 Nová Včelnice	310 Višňová
310 Doňov	304 Okrouhlá Radouň	304 Vlčetánek
313 Druče	330 Pístina	307 Vydří
304 Hadravova Rosička	307 Plavsko	310 Záhoří
303 Hatín	310 Pleše	336 Zahrádky
306 Horní Pěna	311 Pluhův Žďár	314 Žďár
304 Horní Radouň	307 Polště	
305 Horní Skrychov	336 Popelín	
333 Hospříz	330 Příbraz	
308 Jarošov n. Nežárkou	303 Ratiboř	
338 Jilem	305 Rodvínov	

*Tabulka 29: Zóny ORP Jindřichův Hradec (zdroj: autorka)***ORP DAČICE**

349 Báňovice	350 Dobrohošť	347 Písečné
351 Budeč	338 Heřmaněč	342 Slavonice
350 Budiškovice	338 Horní Meziříčko	349 Staré Hobzí
343 Cizkrajov	338 Horní Němčice	337 Studená
351 Červený Hrádek	351 Horní Slatina	350 Třebětice
340 Český Rudolec	351 Hříšice	345 Volfířov
800+801 Dačice	346 Kostelní Vydří	347 Županovice
348 Dešná	344 Peč	

Tabulka 30: Zóny ORP Dačice (zdroj: autorka)

ORP TÁBOR

405 Balkova Lhota	427 Krátošice	416 Rodná
410 Bečice	428 Krtov	412 Řemíčov
424 Bechyně	406 Libějice	422 Řepeč
413 Běleč	406 Lom	402 Sezimovo Ústí
409 Borotín (městys)	410 Malšice (městys)	427 Skopytce
415 Braďáčov	405 Meziříčí	411 Skrýchov u Malšic
434 Březnice	414 Mladá Vožice	412 Slapsko
423 Černýšovice	428 Mlýny	406 Slapy
427 Dlouhá Lhota	420 Nadějkov	415 Smilovy Hory
423 Dobronice u Bechyně	405 Nasa vrky	422 Stádlec (městys)
417 Dolní Hořice	408 Nemyšl	425 Sudoměřice u Bechyně
416 Dolní Hrachovice	418 Nová Ves u Chýnova	408 Sudoměřice u Tábora
405 Dražice	412 Nová Ves u Ml. Vožice	405 Svrabov
406 Dražčiky	412 Oldřichov	413 Šebířov
405 Drhvice	421 Opařany	400+401 Tábor
423 Haškovicova Lhot	403 Planá nad Lužnicí	402 Turovec
408 Hasivo	416 Pohnánek	411 Ústrašice
434 Hodětín	416 Pohnání	413 Vilice
434 Hodonice	415 Pojbuky	428 Vlčeves
404 Chotoviny	428 Psárov	416 Vodice
428 Choustník	418 Radenín	415 Zadní Střítež
428 Chrbonín	424 Radětice	434 Záhoří
407 Chýnov	405 Radimovice u Tábora	412 Zhoř u Mladé Vožice
408 Jedlany	406 Radimovice u Želče	406 Zhoř u Tábora
419 Jistebnice	409 Radkov	411 Želeč
427 Košice	423 Rataje	
404 Košín	407 Ratibořské Hory	

Tabulka 31: Zóny ORP Tábor (zdroj: autorka)

ORP SOBĚSLAV

435 Borkovice	431 Mezná	437 Val
430 Budislav	429 Myslkovice	432 Vesce
430 Dírná	431 Přehořov	436 Veselí nad Lužnicí
437 Drahov	429 Roudná	433 Vlastiboř
432 Dráčov	436 Řípec	437 Vlkov
426 Hlavatce	429 Sedlečko u Soběslavě	435 Zálší
430 Chotěmice	426 Skalice	437 Zlukov
430 Katov	432 Soběslav	429 Zvěrotice
429 Klenovice	435 Sviny	436 Žišov
433 Komárov	431 Třebějice	
435 Mažice	429 Tučapy	

Tabulka 32: Zóny ORP Soběslav (zdroj: autorka)

ORP VODŇANY

513 Bavorov	512 Chelčice	508 Pohorovice
514 Bílsko	514 Krajníčko	508 Skočice
513 Budyně	508 Krašovice	512 Stožice
511 Čičenice	512 Libějovice	512 Truskovice
508 Drahonice	514 Měky nec	510 Vodňany
513 Hájek	508 Pivkovic e	

Tabulka 33: Zóny ORP Vodňany (zdroj: autorka)

ORP STRAKONICE

509 Cehnice	515 Litochovice	503 Rovná
504 Čejetice	535 Malenice	503 Řepice
514 Čepřovice	522 Mečichov	514 Skály
517 Čestice (městys)	515 Milejovice	503 Slaník
522 Doubravice	502 Miloňovice	505 Sousedovice
506 Drachkov	507 Mnichov	500+501 Strakonice
518 Drážov	502 Mutěnice	520 Strašice
503 Droužetice	502 Nebřehovice	505 Strunkovice nad Volynkou
517 Dřešín	519 Němčice	521 Střelské Hoštice
522 Hlupín	516 Němětice	520 Štěchovice
521 Horní Poříčí	516 Nihošovice	504 Štěkeň (městys)
519 Hoslovice	535 Nišovice	507 Třebohostice
515 Hoštice	518 Nová Ves	509 Třešovice
534 Chrást'ovice	506 Novosedly	505 Úlehle
509 Jinín	533 Osek	503 Únice
521 Kalenice	509 Paračov	517 Vacovice
506 Katovice (městys)	506 Pracejovice	523 Velká Turná
521 Kladruby	505 Přední Zborovice	520 Volenice
519 Kraselov	535 Předslavice	516 Volyně
520 Krejnice	515 Přečovice	519 Zahorčice
507 Krty-Hradec	533 Přeš'ovice	519 Zvotoky
509 Kuřimany	514 Radějovice	
514 Kváskovice	534 Radomyšl (městys)	
505 Libětice	502 Radošovice	

*Tabulka 34: Zóny ORP Strakonice (zdroj: autorka)***ORP BLATNÁ**

530 Bělčice	528 Chlum	529 Myštice
528 Bezdědovice	529 Chobot	531 Předmíř
525¹⁰/532¹¹ Blatná	526 Kadov	523 Sedlice
522 Bratronice	528 Kocelovice	524 Škvořetice
531 Březí	526 Lažánky	527 Tchořovice
524 Buzice	522 Lažany	529 Uzenice
526 Čečelovice	527 Lnáře	529 Uzeničky
528 Hajany	524 Lom	526 Záboří
528 Hornosín	532 Mačkov	

Tabulka 35: Zóny ORP Blatná (zdroj: autorka)

¹⁰ Blatná; části Skaličany, Drahenický Málkov

¹¹ Části Blatenska, Hněvkov u mačkova, Jindřichovice u Blatny, Čekanice, Mičice u Čekanic

ORP PRACHATICE

607 Babice	620 Kratušín	607 Němčice	605 Vitějovice
631 Bohunice	610 Křišťanov	606 Netolice	630 Vlachovo Březí
604 Budkov	609 Ktiš	613 Nová Pec	611¹²/612¹³ Volary
631 Bušanovice	603 Lažiště	607 Olšovice	620 Záblatí
620 Drslavice	616 Lenora	603 Pěčnov	603 Zábrdí
631 Dub (městys)	608 Lhenice (městys)	602 Prachatice	610 Zbytiny
603 Dvory	631 Lipovice	621 Radhostice	613 Želnavá
605 Hracholusky	607 Lužice	614¹⁴/615¹⁵ Stožec	605 Žernovice
603 Husinec	607 Mahouš	604 Strunkovice nad Blanicí (městys)	
603 Chlumany	606 Malovice	604 Těšovice	
609 Chroboly	608 Mičovice	631 Tvrzice	
607 Chvalovice	605 Nebahovy	631 Újezdec	

*Tabulka 36: Zóny ORP Prachatice (zdroj: autorka)***ORP VIMPERK**

622 Bohumilice	625 Stachy
629 Borová Lada	617 Strážný (městys)
621 Bošice	621 Svatá Maří
619 Buk	620 Šumavské Hoštice
622 Čkyně	623 Vacov
618 Horní Vltavice	600+601 Vimperk
618 Kubova Huť	623 Vrbice
628 Kvilda	621 Zálezly
621 Lčovice	626 Zdíkov
624 Níčov	620 Žárovná
627 Nové Hutě	

Tabulka 37: Zóny ORP Vimperk (zdroj: autorka)

¹² Volary; části: Horní Sněžná, Chlum u Volar

¹³ Části: Milešice, Krejčovice, Mlýňarovice u Volar, Cudrovice

¹⁴ Stožec, Pěkná

¹⁵ Části: České Žleby, Radvanovice, Horní Cazov

ORP PÍSEK

709 Albrechtice nad Vltavou	726 Mirovice	707 Skály
727 Boudy	726 Mišovice	710 Slabčice
729 Cerhonice	726 Myslín	728 Smetanova Lhota
728 Čimelice	725 Nerestce	702 Tálín
703 Čížová	724 Nevězice	704 Temešvár
706 Dobeč	710 Olešná	719 Varvažov
704 Dolní Novosedly	724 Orlík nad Vltavou	716 Vlastec
706 Drhovle	716 Oslov	730 Vojníkov
707 Heřmaň	718 Ostrovec	718 Vráž
725 Horosedly	702 Paseky	730 Vrcovice
705 Kestřany	700+701 Písek	704 Záhoří
704 Kluky	710 Podolí I	719 Zvíkovské Podhradí
725 Kozlí	724 Probulov	702 Žďár
724 Králova Lhota	708 Protivín	
712 Křenovice	717 Předotice	
725 Lety	705 Putim	
727 Minice	727 Rakovice	
729 Mirotice	707 Ražice	

*Tabulka 38: Zóny ORP Písek (zdroj: autorka)***ORP MILEVSKO**

711 Bernartice (městys)	720 Kostelec nad Vltavou	714 Přeštěnice
711 Borovany	723 Kovářov	713 Sepekov (městys)
713 Božetice	712 Křižanov	712 Stehlovice
712 Branice	715 Kučeř	712 Veselíčko
722 Hrazany	715 Květov	714 Vlksice
721 Hrejkovice	900+901 Milevsko	721 Zbelítov
722 Chyšky	712 Okrouhlá	711 Zběšičky
715 Jetětice	721 Osek	714 Zhoř
720 Jickovice	714 Přeborov	

Tabulka 39: Zóny ORP Milevsko (zdroj: autorka)

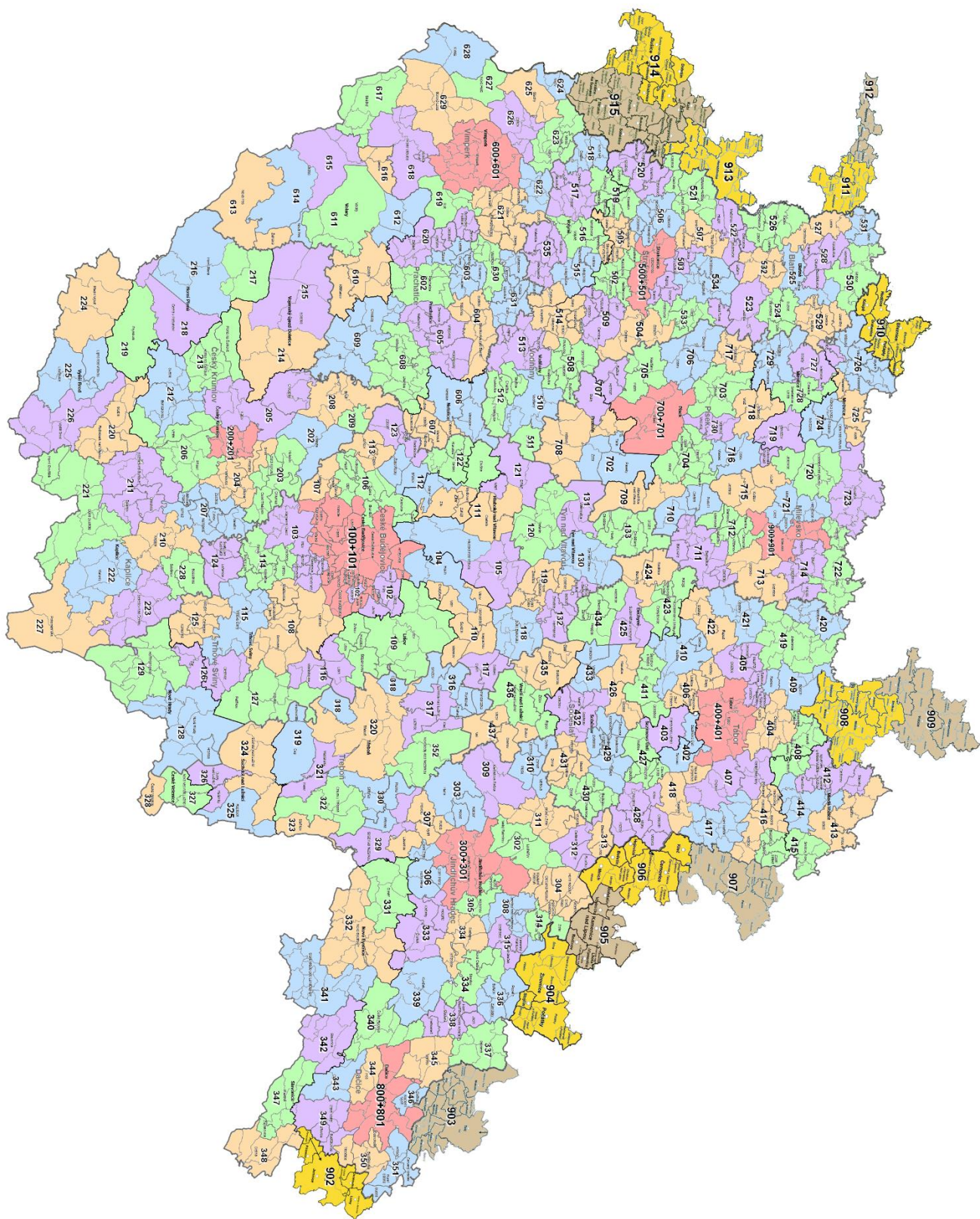
PŘÍLOHA F – PŘIŘAZENÍ OBCÍ DO NAVRŽENÝCH ZÓN MIMO ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE

ZÓNY MIMO JIHOČESKÝ KRAJ

902 Lomy	906 Bořetín	912 Čmelíny
902 Jemnice	906 Černovice	912 Mohelnice
902 Pálovice	906 Hojovice	912 Třebčice
902 Chotěbudice	906 Křeč	912 Nepomuk
903 Telč	907 Obrataň	913 Horažďovice
903 Radkov	907 Cetoraz	913 Velké Hydčice
903 Strachoňovice	907 Pacov	913 Hejná
903 Černíč	907 Zhořec	913 Kejnice
903 Zadní Vydří	908 Mezno	914 Frymburk
903 Kostelní Myslová	908 Střeziměř	914 Nezamyslice
903 Horní Myslová	908 Miličín	914 Žichovice
903 Mysletice	908 Červený Újezd	914 Rabí
903 Olší	908 Ješetice	914 Domoraz
903 Borová	908 Smilkov	914 Bukovník
903 Krahulčí	909 Heřmaničky	914 Žihobce
903 Mrákotín	909 Votice	914 Soběšice
904 Počátky	909 Olbramovice	914 Strašín
904 Stojčín	910 Březnice	914 Nezdice na Šumavě
904 Žirovnice	910 Počaply	915 Dražovice
905 Rodinov	910 Hudčice	915 Čímice
905 Lhota-Vlasenice	910 Koupě	915 Dobruška
905 Kamenice nad Lipou	910 Drahenice	915 Podmokly
905 Včelnička	910 Nestrašovice	915 Sušice
905 Bohdalín	911 Kasejovice	
906 Mnich	911 Životice	

Tabulka 40: Přehled zón na území jiných krajů (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA G – NÁVRHOVÁ MAPA TARIFNÍCH ZÓN IDS JK



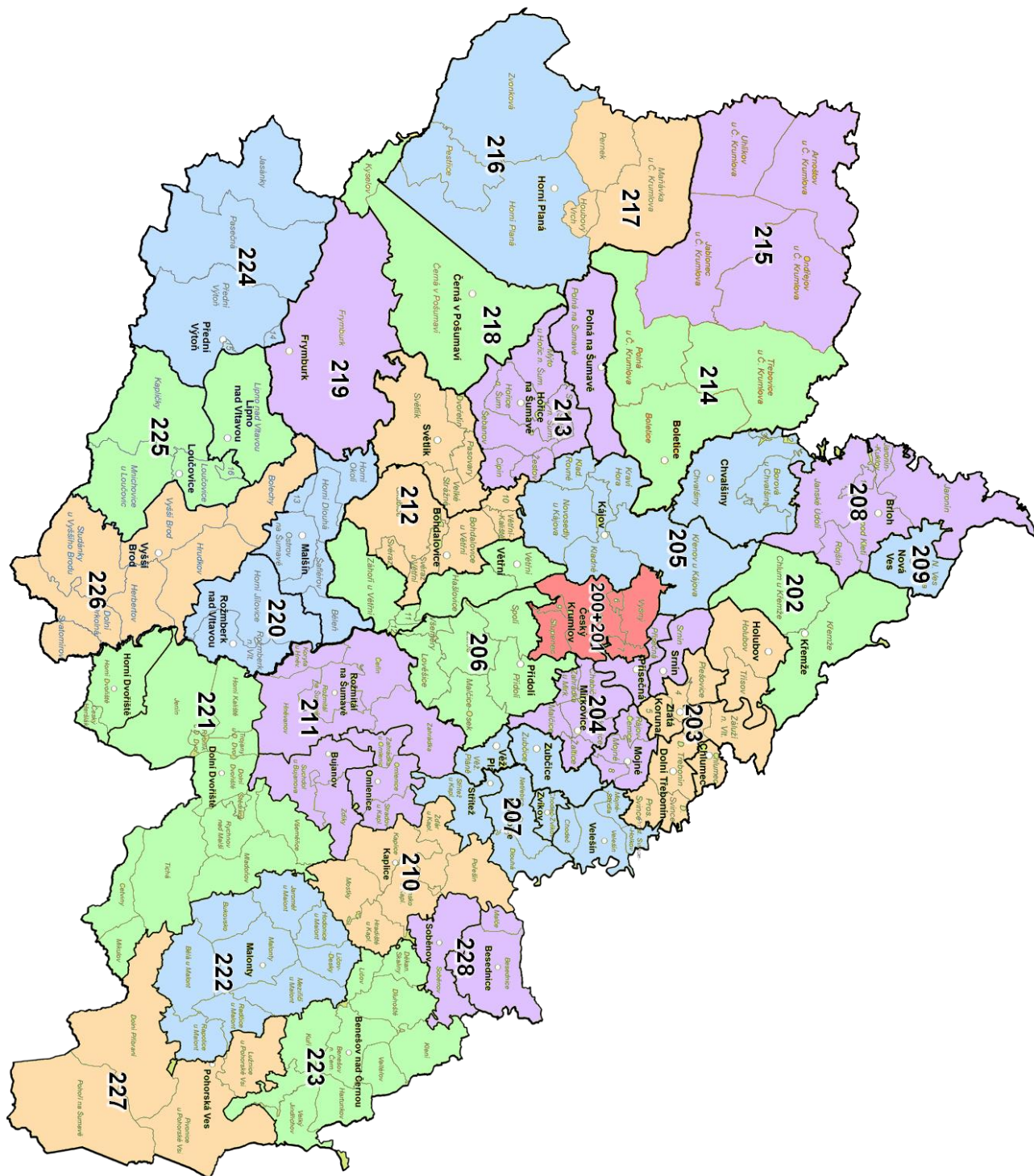
Obrázek 13: Návrhová mapa tarifních zón IDS JK (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA H – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES ČESKÉ BUDĚJOVICE



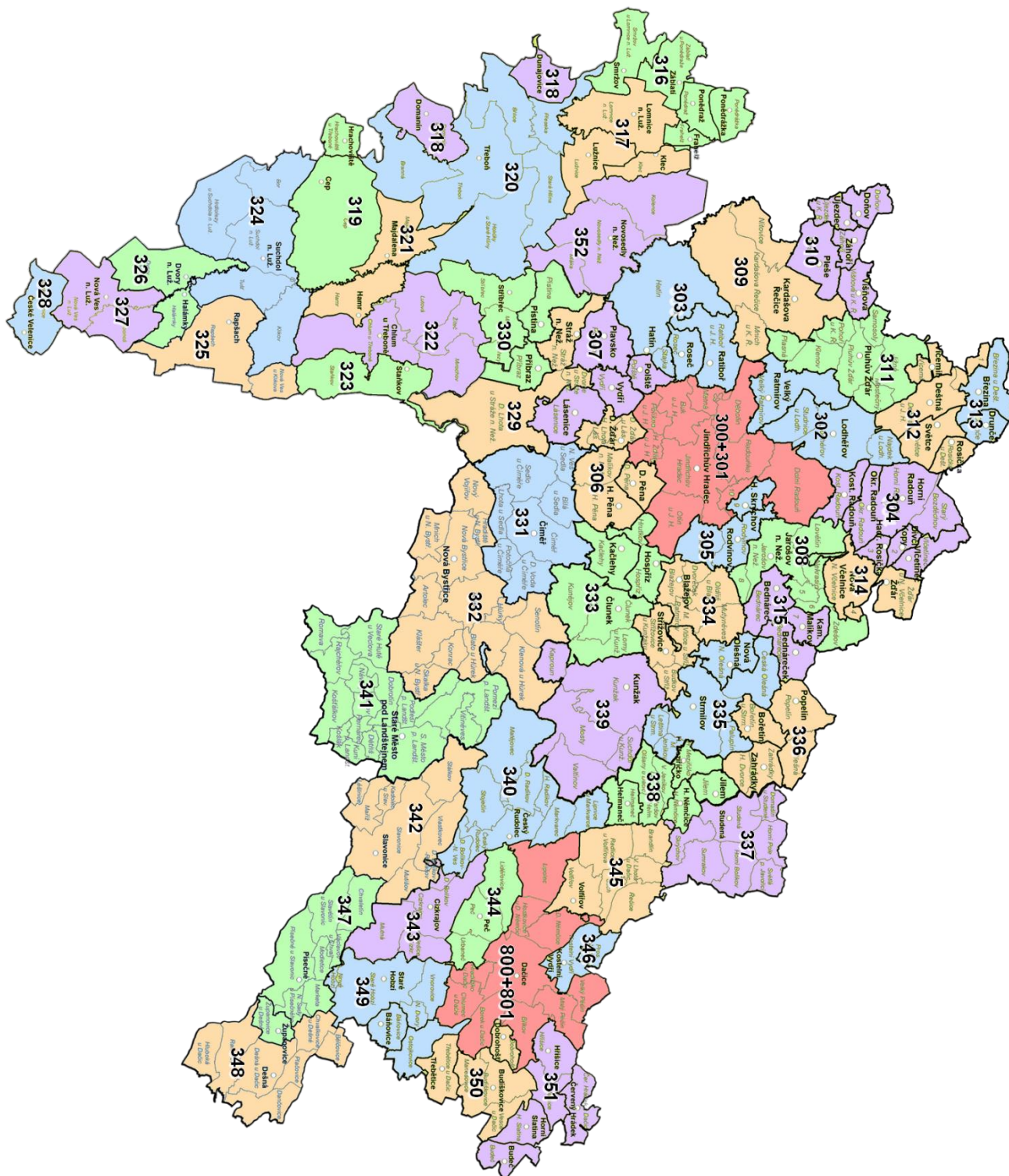
Obrázek 14: Návrhová mapa tarifních zón, okres České Budějovice (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA I – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES ČESKÝ KRUMLOV



Obrázek 15: Návrhová mapa tarifních zón, okres Český Krumlov (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA J – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES JINDŘICHŮV HRADEC



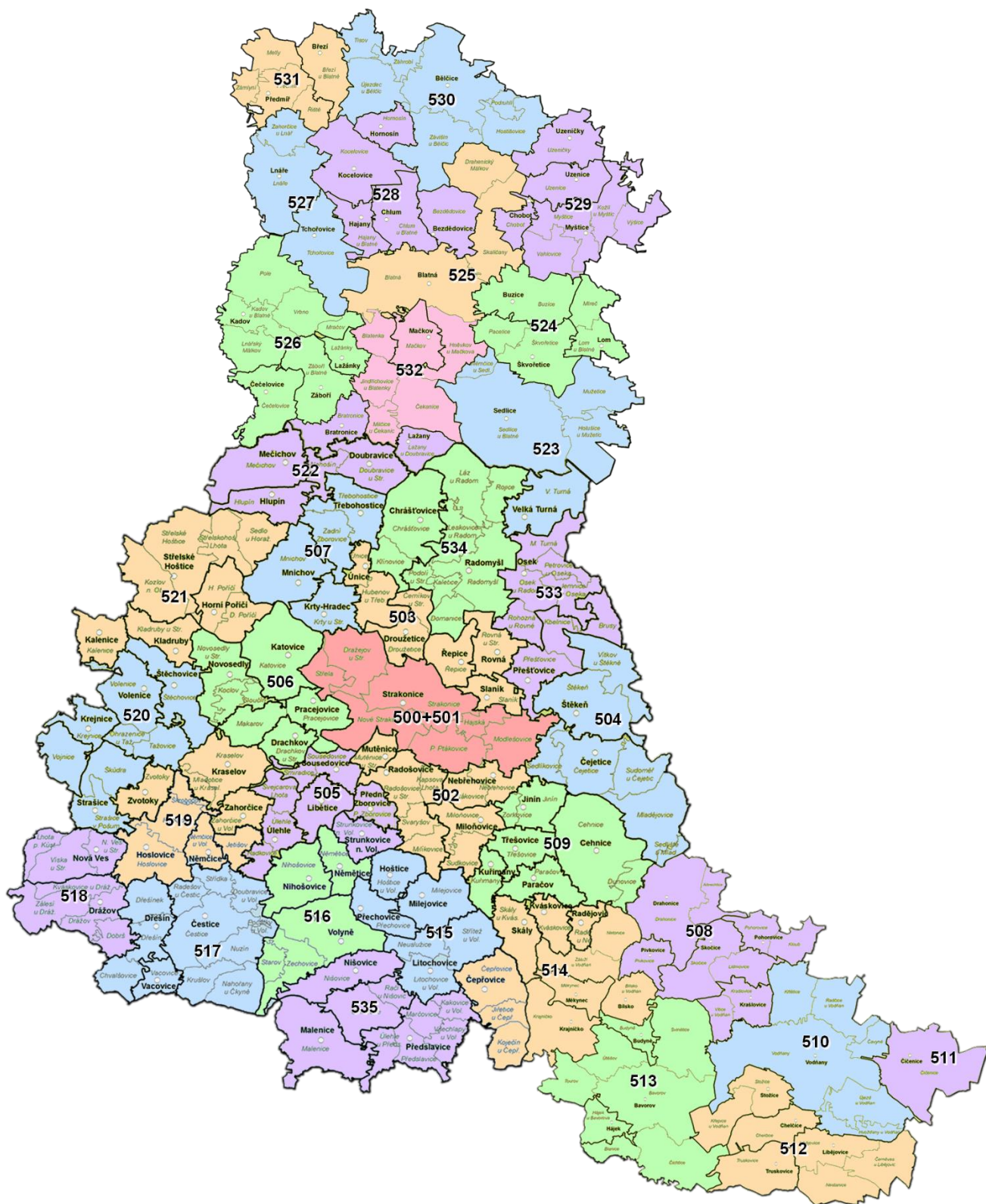
Obrázek 16: Návrhová mapa tarifních zón, okres Jindřichův Hradec (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA K – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES TÁBOR



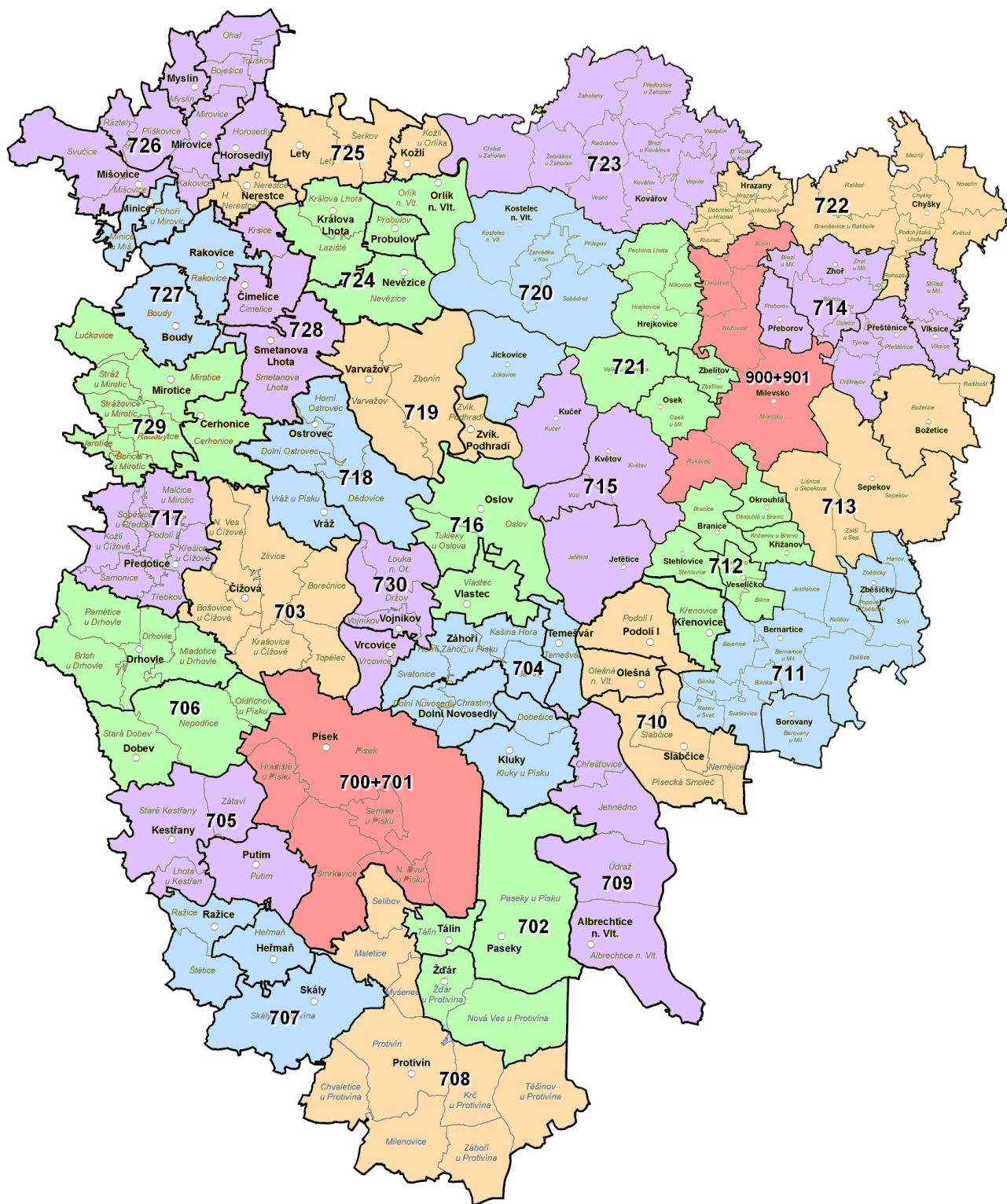
Obrázek 17: Návrhová mapa tarifních zón, okres Tábor (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA L – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES STRAKONICE



Obrázek 18: Návrhová mapa zón, okres Strakonice (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA N – NÁVRHOVÁ MAPA ZÓN, OKRES PÍSEK



Obrázek 20: Návrhová mapa tarifních zón, okres Písek (zdroj: autorka)

PŘÍLOHA O – NÁVRH ZMĚNY ZPŮSOBU ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A DALŠÍCH OBLASTÍ ROZVOJE

Jednotlivé jízdné

Jednotlivé jízdné spočívá v zakoupení potřebného počtu zón a doby platnosti jízdního dokladu. Před nástupem do vozidla se jízdenky pro jednotlivou jízdu označují v označovači v zastávce, na nástupišti nebo přímo ve vozidle. Označovač na jízdenku vytiskne údaje o nástupní zóně, času označení a aktuální datum do speciálně určeného pole s ochrannými prvky.

Inspirací pro systém jednotlivého jízdného mohou být jiné IDS využívající zónový tarif, ve kterých jsou tyto jízdenky v prodeji. V tomto případě je možné hledat řešení u IDPK a IDS JMK. U obou těchto IDS platí nabídka jednotlivých jízd jen do určitého počtu zón. Při větším, než stanoveném počtu potřebných zón se z jízdenky stává jízdenka síťová, která však neplatí celý den (24 hodin), ale pouze vymezenou dobu. V IDPK jsou v prodeji jízdenky od 1 do 6 zón a síťová jízdenka na 240 minut. V IDS JMK jsou v prodeji jízdenky od 2 do 10 zón a síťová jízdenka na 180 minut. Vzhledem k podobnosti v rozloze i počtu zón, je IDS JMK lepším vzorem pro IDS JK nežli IDPK. Návrh sortimentu jednotlivého jízdného je následující:

- 2 zóny (dvě varianty jízdního dokladu: jeden s kratší časovou platností a nižší cenou pro cesty na krátkou vzdálenost, případně MHD a druhý s delší časovou platností a vyšší cenou pro delší cesty například mezi dvěma zónami),
- 3 zóny,
- 4 zóny,
- 5 zón,
- 6 zón,
- 7 zón,
- 8 zón,
- 9 zón,
- 10 zón,
- síťová (pro 11 a více zón).

Krátkodobé časové jízdenky

Krátkodobými časovými jízdenkami se rozumí jízdní doklady jednodenní, tedy platné 24 hodin od zakoupení. Tyto v současné době, s výjimkou Jikord plus rovněž nejsou v prodeji. V úvahu připadá prodej krátkodobých časových jízd síťových a regionálních. Krátkodobé časové jízdenky jsou v prodeji téměř ve všech zavedených IDS, avšak jejich varianty a způsoby použití se liší. Celodenní síťovou jízdenku v IDS JK zastává Jikord plus, a proto není potřeba

zavádět další obdobné jízdní doklady, které by zbytečně komplikovaly nabídku pro cestující. Regionální varianty naopak zcela chybí, a proto je vhodné minimálně zvážit jejich využití.

ODIS nabízí pouze jednu regionální jízdenku, a sice OSTRAVA XXL. Ta je platná po 24 nebo 72 hodin v ostravských zónách, tedy v zónách Ostrava město a Ostrava XXL (blízké okolí města). Jízdenku lze zakoupit pro jednotlivce nebo až pět osob. (38)

Portfolio jednodenních jízdenek IDS JMK je už daleko pestřejší. V nabídce jsou následující doklady:

- Brno (zóny 100+101),
- Všechny zóny mimo Brno,
- Podyjí,
- Pálava,
- Slovácko,
- Moravský kras.

Tyto jízdní doklady smí využít až 5 osob, z toho nejvíce dvě starší 15 let, v nepracovní dny. V ostatní dny platí pouze pro jednotlivce. Pro oblasti Podyjí, Pálava, Slovácko a Moravský kras je tarifem stanoveno území platnosti (39)

V tarifu PID lze nalézt obdobnou nabídku, avšak vždy jen pro jednu osobu. Ta zahrnuje doklady (36):

- 24h P, 0, B pro území hl. m. Prahy,
- 24h Krajská pro vnější pásma (mimo Prahu),
- 24h Praha XXL pro pásma P, 0, B, 1, 2, 3, 4,
- T+R pro území hl. m. Prahy s odlišnými podmínkami použití.

V DÚK lze zakoupit pouze 24 h jednozónové jízdenky, které se vztahují na vybraná města a jejich MHD.

Územní rozsah jednodenních jízdenek je ve všech IDS, které tyto druhy jízdních dokladů nabízejí, víceméně podobný. Stejným směrem by se měl vydat i IDS JK, aby byla v co největší míře zachována obdobná nabídka jízdních dokladů. Jednodenní jízdenky pro centrální město a jeho blízké okolí není vhodné aplikovat v IDS JK. Už jen z toho důvodu, že zóny 100+101 zahrnují jak centrum města, tak přilehlé oblasti. Proto je další podobný jízdní doklad zbytečný. Naopak samostatný 24hodinový doklad pro zóny 100+101 má smysl zavést. Pro návštěvníky Českých Budějovic je to pak ideální varianta, jak se pohybovat po městě a využít

i některé linky mimo MHD. V nabídce by pak neměla chybět ani jízdenka pro zóny mimo České Budějovice pro cestující, kteří přímo do města nehodlají jet, ale projedou velký počet zón napříč krajem. Jako poslední série turistických jízdenek by měl být soubor jízdních dokladů platný na vybraném území v kraji, podobně jako je tomu v IDS JMK. První se nabízí myšlenka rozdělit území do regionů, které budou kopírovat hranice okresů. Vznikly by jízdní doklady například pro Tábořsko, Písecko, Strakonicko a tak dále. Lze předpokládat, že tento typ jízdních dokladů budou využívat ve větší míře turisté, lidé cestující za prací nebo do školy o poznání méně. Proto by bylo vhodné jednotlivé regiony sloučit do větších turisticky významných celků. Turistickými regiony dle Jihočeské centrály cestovního ruchu jsou Šumavsko, region Český Krumlov, Novohradsko-Doudlebsko, Třeboňsko, Česká Kanada, Toulava, Písecko-Blatensko a Českobudějovicko (40).



Obrázek 21: Turistické oblasti (39)

Při pohledu na mapu se nabízí možnost nabídky celodenních jízdenek pro každý z uvedených regionů. Otázkou však je, jestli devět takových jízdních dokladů už není moc. Mnohem schůdnější varianta je pak regiony sloučit do větších celků a mohly by tak vzniknout jízdní doklady pro tři oblasti:

- Šumavsko, Lipensko, Český Krumlov, Novohradsko-Doudlebsko (Jih),
- Budějovicko, Písecko-Blatensko, Toulava (Sever),
- Třeboňsko, Česká Kanada (Východ).

Mobilní aplikace

Odbavení pomocí mobilní aplikace zažilo velký boom v posledních několika letech. Jedná se o samoobslužné, rychlé a efektivní odbavení přes mobilní telefon či tablet. IDS JK může využít již existující aplikaci DPMČB. V tuto chvíli aplikace umí vyhledat spojení, nabídnout vhodnou jízdenku pro vybranou cestu, zobrazuje novinky a aktuality MHD České Budějovice. Registrovaní uživatelé mohou aplikaci navíc využívat i jako nosič předplatných jízdenek. Neregistrovaným uživatelům nabízí prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu, avšak pouze formou SMS nebo pomocí aplikace Sejf.

Ostatní IDS nabízí také své aplikace k nákupu elektronických jízdních dokladů či jako nosiče dlouhodobých kuponů. Jsou jimi například aplikace DÚKapka v systému DÚK, Idolka v systému IDOL, Poseidon v IDS JMK nebo PID Lítačka Pražské integrované dopravy. Asi nejvíce propracovaná je právě PID Lítačka. Kromě vyhledání spojení a prodeje jízdních dokladů aplikace umí zobrazit mapy zastávek, odjezdy ze zvolené zastávky a aktuální informace z provozu. Po přihlášení do uživatelského účtu lze mobilní telefon či tablet používat také jako nosič dlouhodobých jízdních dokladů. Pomocí aplikace lze také kupony přesouvat mezi jednotlivými identifikátory¹⁶ uživatele. V aplikaci je možno platit kartou.

Právě tuto cestu by měl IDS JK přinejmenším napodobit ať už vývojem vlastní mobilní aplikace, nebo použitím stávající aplikace DPMČB. V každém případě by aplikace měla mít následující funkce:

- vyhledávač spojení,
- nákup jízdenek pro jednotlivou jízdu,
- nákup a správa časových jízdních dokladů,
- informace o výlukách a mimořádnostech v provozu z celé sítě IDS JK,
- informace o zastávkách, prodejních místech a infocentrech,
- reklamační formulář případně chatbot pro komunikaci se zákaznickým centrem,
- možnost platby kartou, Google Pay, Apple Pay.

Bezkontaktní čipová karta

Bezkontaktní čipová karta sice není základní podmínkou pro úspěšný IDS, ale její nabídka v nějaké formě dává cestujícím další možnost volby. Například VDV či IDS JMK

¹⁶ Identifikátor je uživatelem zvolený nosič jízdních dokladů. Může jím být bezkontaktní čipová karta, platební karta nebo mobilní zařízení.

žádnou svou bezkontaktní čipovou kartu nemají. Stále častějším řešením je využití karty jiného subjektu, do které je odbavovacím zařízením možné nahrát jízdní doklady. Tuto funkci podporuje například IN Karta Českých drah či kterákoliv bankovní platební karta. Vlastnictví a správa čipových karet s sebou přináší také finanční náklady pro IDS. Z toho důvodu by se IDS JK mohl vydat cestou spolupráce s podniky, které své vlastní karty již nabízí a umožnit tak cestujícím nahrávat své dlouhodobé kupony právě do těchto karet.

Jednotný informační systém

Komplexní zdroj informací pro uživatele IDS, tedy cestující veřejnost, je jedním ze základních stavebních kamenů IDS. V tuto chvíli IDS JK poskytuje informace prostřednictvím webových stránek, profilu na sociální síti Facebook a infolinky, která je v provozu od pondělí do čtvrtka v čase 8:00-16:00 a v pátek od 8:00 do 14:00. I zde je tedy prostor pro zlepšení.

Internetové stránky lze v dnešní době považovat za základní zdroj informací. Právě proto by měly být přehledně strukturované a s kompletními informacemi o IDS JK. V tuto chvíli jsou v provozu dvě webové adresy: www.jikord.cz a www.idsjk.cz. Na stránkách Jikordu se nachází všeobecné informace o veřejné linkové dopravě v Jihočeském kraji. Na webu IDS JK jsou pak informace o tomto integrovaném dopravním systému. Doporučený postup do budoucna by měl být obě tyto internetové stránky sloučit a provozovat pouze jednu s ucelenými informacemi. Na stránkách by neměly chybět následující odkazy:

- všeobecné informace o IDS JK,
- kontakty na organizátora IDS, infolinku, seznam infocenter, emailové spojení,
- jízdní řády, vyhledávač spojení,
- mapy sítě, schémata,
- tarifní informace, přepravní podmínky,
- aktuality, mimořádnosti, výluky, změny.

S přibývajícím klientelou IDS JK bude v rámci zkvalitňování služeb žádoucí posílit též pracoviště infolinky. V ideálním případě by mohla infolinka být v provozu nonstop. Avšak takový stav zřejmě nebude nutný, pokud organizátor nebude spravovat a řídit veškerou veřejnou linkovou dopravu v kraji na základě tzv. „brutto smluv“, jako je tomu v Jihomoravském kraji. Operátoři infolinky by měli být cestujícím nápomocni zejména v období přepravních špiček. Navrhovaná doba provozu by tedy pokryla denní dobu od 6:00 do 18:00 v pracovní dny. O sobotách, nedělích a státních svátcích pak od 8:00 do 16:00.

Zákaznický servis však nelze provozovat pouze po telefonu nebo přes internet, i když to moderní doba vyžaduje. Zatím stále existují cestující, kteří preferují osobní kontakt. Z toho důvodu je vhodné zřídit také informační centra, kde by cestující získali kompletní informace od IDS JK, odpovědi na své dotazy a zároveň si zde mohli vyřídit potřebné průkazy na slevu či zakoupit dlouhodobé kupony. Infocentra by měla být umístěna tak, aby byla dostupná pro všechny, tj. do větších měst, ideálně tedy do všech obcí s rozšířenou působností. Těch je ale v Jihočeském kraji celkem 17, což je poměrně vysoký počet potenciálních infocenter. Kompromisním řešením by mohlo být umístění infocenter do měst, která provozují svou městskou hromadnou dopravu. Tedy do Českých Budějovic, Českého Krumlova, Jindřichova Hradce, Dačic, Tábora, Milevska, Písku, Strakonice a Vimperka. Takto by byla zajištěna dostupnost co největšímu počtu zákazníků vzhledem k tomu, že uvedená města jsou častými centry dojížděky. Infocentra ve větších městech mají i jiné IDS, například ODIS, IDOL, IDS JMK. Na druhou stranu PID má svá infocentra pouze v Praze, což pro tak rozvinutý IDS není ideální řešení. Ne všichni cestující totiž využívají IDS k jízdám do centrální části a mohou tak být znevýhodňováni.

Další možností, jak přiblížit IDS JK cestující veřejnosti, jsou různé informační a propagační materiály. Za základ lze považovat vyvěšení mapy IDS JK společně s výňatkem z tarifu ve všech stanicích, zastávkách a na nádražích. K tomuto je vhodné doplnit i tematické letáky s informacemi o jízdě, slevách, podmínkách přepravy zvířat a jízdě na kole, o podmínkách přepravy ve vlacích, v autobusech a MHD. Co se týče propagace IDS JK, lze využít reklamní spoty ve vozidlech, v televizi, na YouTube, v rádiu nebo využít reklamu formou banneru na různých internetových stránkách.

Standardy kvality

Aby byly zaručeny jen ty nejlepší služby pro cestující, měly by být zavedeny rovněž standardy kvality. Jedná se o seznam požadavků a podmínek organizátora, jak mají vypadat dopravní prostředky, zastávky a stanice z hlediska přístupnosti, vybavení a čistoty. Požadavky jsou kladeny také na zaměstnance dopravce podílející se na informování a odbavování cestujících. Základní standardy kvality jsou stanoveny přílohou k zákonu č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Organizátor však může tyto základní standardy rozšířit a doplnit o své požadavky. O kontrolu a měření plnění zadaných podmínek se starají zaměstnanci organizátora. S určitou frekvencí (měsíční, čtvrtletní, roční) jsou pak výsledky měření vyhodnocovány a předkládány dopravcům.