

Výsledky
odborné studie

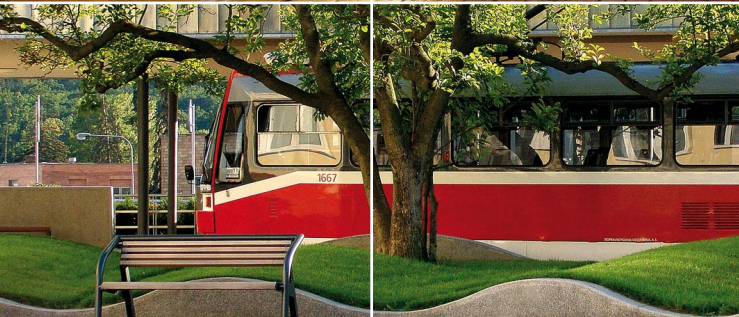
**SYSTÉMY
VEŘEJNÉ
DOPRAVY
V KRAJÍCH
ČESKÉ
REPUBLIKY**



MasterCard
Worldwide

2012
česká centra
rozvoje





Obsah

Úvodní slovo	4
Metodika	5
Souhrnné informace	6
Hlavní město Praha	14
Jihočeský kraj	17
Jihomoravský kraj	20
Karlovarský kraj	24
Královéhradecký a Pardubický kraj	27
Liberecký kraj	32
Moravskoslezský kraj	36
Olomoucký kraj	40
Plzeňský kraj	44
Středočeský kraj	48
Ústecký kraj	51
Vysočina	55
Zlínský kraj	57

Úvodní slovo

Projekt **MasterCard česká centra rozvoje** se v letošním roce zaměřil na zhodnocení veřejné dopravy v jednotlivých krajích a krajských městech České republiky. Dopravní systém je v regionech České republiky velmi vyspělý. Nicméně lze mezi jednotlivými městy a kraji najít rozdíly, např. ve způsobu obsluhy klientů a výdajích na městskou a příměstskou dopravu.

Letošní studie tak bude posuzovat mimo jiné způsob, jakým je doprava v krajích řešena, jaké druhy transportu jsou zde dostupné či rozdíly ve výdajích, které se k dopravě v příslušných krajích vztahují.

Studie **MasterCard česká centra rozvoje 2012** je jedinou svého druhu v České republice a je založena na zpracování kvalitních dat, která vypovídají o tom, jak se lidem v jednotlivých českých městech a krajích žije. O relevantnost a nezávislost dat se každoročně starají specialisté z Vysoké školy ekonomické v Praze, kteří ve spolupráci s MasterCard studií připravují.

Výsledky projektu budou předány Ministerstvu dopravy ČR k případnému vlastnímu využití. Věřím, že tento projekt poskytne zajímavá data přínosná nejen pro jednotlivé kraje a města, ale i ostatní subjekty zabývající se dopravou. Doufám proto, že se studie **MasterCard česká centra rozvoje** stane pro všechny výše uvedené přínosem.

Eva Kárníková

ředitelka pro rozvoj obchodů
MasterCard Europe
v České republice a na Slovensku



Metodika

Studie se zaměřuje na analýzu systémů veřejné dopravy v jednotlivých krajích ČR. Cílem studie je poskytnout vzájemně srovnatelné informace. Autorský tým vycházel především z veřejně dostupných zdrojů a informací získaných z krajských a městských úřadů. Studie je zpracována jako součást projektu MasterCard česká centra rozvoje. Hlavními řešenými tématy jsou fungování dopravních systémů, rozsah služeb pro cestující, platební prostředky, financování a další témata specifická pro jednotlivé kraje. V návaznosti na vymezená témata jsou určeny hlavní výhody a nevýhody dopravních systémů v jednotlivých krajích.

Studii zpracoval autorský tým ve složení Ing. Milan Damborský, Ph.D., vedoucí zpracovatelského týmu a řešitelé prof. RNDr. René Wokoun, CSc., RNDr. Jana Kouřilová, Ph.D., Ing. Nikola Krejčová, Bc. Jaroslav Paznocht, Bc. Jana Folková, Bc. Lucie Cepáková. Autoři jsou kmenovými pracovníky Střediska regionálních a správních věd Národohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze. Analýza byla realizována v období leden až květen 2012.

Souhrnné informace

KRAJE

Integrovaný dopravní systém je v současné době aplikován v 10 ze 14 krajů ČR. Dosud (v relevantním rozsahu) nebyl vytvořen v Ústeckém, Zlínském, Jihočeském kraji a na Vysočině. Úplného pokrytí území kraje lze nalézt v 7 krajích. Pokrytí v Moravskoslezském kraji dosahuje sice jen 75 % území, na tomto území však žije 95 % obyvatel. V Plzeňském kraji je do IDS zahrnuto 196 obcí z celkového počtu 501. Počet obyvatel v těchto obcích zahrnuje více než polovinu obyvatel.

Tabulka č. 1: Pokrytí IDS

Kraj	Organizátor dopravy	Název IDS	Pokrytí (plocha)	Plánované dokončení	Hloubka integrace	Integrace železnice
Hl. m. Praha	ROPID	PID	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Jihočeský	JIKORD	–	–	–	–	–
Jihomoravský	KORDIS	IDS JMK	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Karlovarský	IDOK	IDOK	100%	Dokončeno	Jen časové jízdenky	Ano
Královehradecký	OREDO	IREDO	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Liberecký	KORID LK	IDOL	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Moravskoslezský	KODIS	ODIS	75%	2013	Celková	Ano
Olomoucký	KIDSOK	ODSOK	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Pardubický	OREDO	IREDO	100%	Dokončeno	Celková	Ano
Plzeňský	Poved	IDP	40%	–	Jen časové kupony	Ano
Středočeský	Kr. úřad	SID	70%	2015	Jen časové kupony	Ne
Ústecký	–	–	–	2014	–	–
Vysočina	–	–	–	–	–	–
Zlínský	KOVED	–	–	2012	–	–

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

Speciální elektronickou kartu vázanou na IDS využívají pouze 3 kraje (hl. m. Praha, Liberecký a Plzeňský). Tyto karty mají také další funkce. V (dalších) 3 krajích lze nalézt vzájemně uznávané karty jednotlivých dopravců (nemají další funkce). SMS jízdenku lze využít v rámci IDS čtyř krajů (hl. m. Praha, Moravskoslezský, Liberecký a Plzeňský).

Tabulka č. 2: Elektronické karty a SMS jízdenky

Kraj	Elektronická karta	Další funkce karty	Jaké funkce	Sms jízdenka
Hl. m. Praha	Opencard	Ano	Karta do knihovny, placení parkovného	Ano
Jihočeský	–	–	–	–
Jihomoravský	–	–	–	Ne
Karlovarský	–	–	–	Ne
Královehradecký	Každý dopravce má svoji, které jsou kompatibilní	Ne	–	Ne
Liberecký	OPUS Card	Ano	Slevy, prohlídky, průkazka do knihovny, docházkový systém	Ano
Moravskoslezský	–	–	–	Ano
Olomoucký	–	–	–	Ne
Pardubický	Každý dopravce má svoji, které jsou kompatibilní	Ne	–	Ne
Plzeňský	Plzeňská karta	Ano	Nákup vstupenek, slevy, docházkový systém, elektronická peněženka	Ano
Středočeský	Každý dopravce má svoji, které jsou kompatibilní	Ne	–	Ne
Ústecký	Jednotliví dopravci	–	–	Ne
Vysočina	Jednotliví dopravci	Ne	–	Ne
Zlínský	Jednotliví dopravci	–	–	Ne

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

MĚSTA

Přeprava kol není možná v Olomouci, Pardubicích, Ústí nad Labem, Jihlavě a Českých Budějovicích. V omezené míře je možná v hl. m. Praze, Karlových Varech a Plzni. Elektronickou kartu využívá 8 měst. Ve třech městech mají tyto karty ještě další funkce. SMS jízdenky lze využít v 7 krajských městech.

Tabulka č. 3: Města – doplňkové služby

Krajské město	Přeprava kola	Elektronická karta	Další funkce karty	Jaké funkce	Sms jízdenka
Brno	Ano	Ne	–	–	Ne
České Budějovice	Ne	Ne	–	–	Ano
Hl. m. Praha	Pouze tramvaje a metro	Opencard	Ano	Karta do knihovny, placení parkovného	Ano
Hradec Králové	Ano	Městská karta Hradec Králové	Ne	–	Ano
Jihlava	Ne	Jihlavská karta	Ne	–	Ne
Karlovy Vary	Pouze příměstské linky a lanovka	Elektronická karta	Ne	–	Ne
Liberec	Ano	OPUS Card	Ano	Slevy, prohlídky apod.	Ano
Olomouc	Ne	Ne	–	–	Ne
Ostrava	Ano	E-karta	Ne	–	Ano
Pardubice	Ne	Pardubická karta	Ne	–	Ne
Plzeň	Víkendy a svátky	Plzeňská karta	Ano	Nákup vstupenek, slevy, docházkový systém	Ano
Ústí nad Labem	Ne	Ne	–	–	Ano
Zlín	Ano	Ne	–	–	Ne

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

FINANČNÍ UKAZATELE

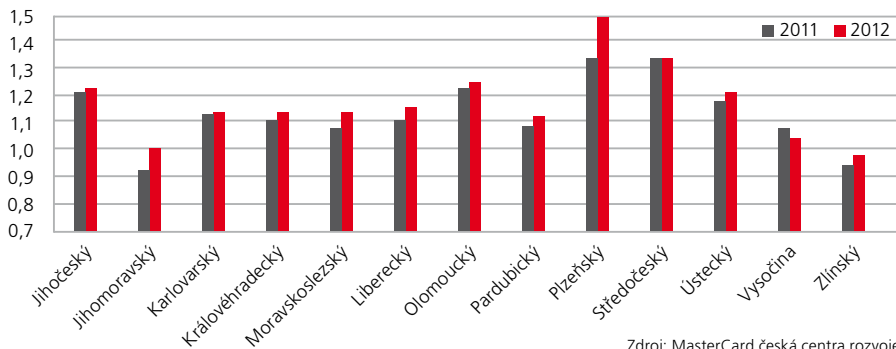
Nejvyšší výdaje na veřejnou dopravu v přepočtu na 1 obyvatele dle rozpočtu vykazuje Plzeňský kraj (hl. m. Praha není uvažována, protože je zde spojena funkce města a kraje) následovaný Středočeským a Jihočeským krajem. Naopak kraj s velmi propracovaným IDS, kraj Jihomoravský, vykazuje velmi nízké výdaje. Nízké výdaje vykazuje také Zlínský kraj.

Tabulka č. 4: Výdaje na veřejnou dopravu v krajích v letech 2011 a 2012 (dle rozpočtu), v tis. Kč na obyvatele

Kraj	2011	2012
Hl. m. Praha	10,44	9,93
Jihočeský	1,23	1,24
Jihomoravský	0,93	0,99
Karlovarský	1,12	1,15
Královehradecký	1,10	1,15
Liberecký	1,10	1,15
Moravskoslezský	1,07	1,13
Olomoucký	1,17	1,22
Pardubický	1,08	1,11
Plzeňský	1,33	1,50
Středočeský	1,34	1,34
Ústecký	1,18	1,21
Vysočina	1,07	1,05
Zlínský	0,93	0,96

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

Graf č. 1: Výdaje na veřejnou dopravu v krajích bez hl. m. Prahy v letech 2011 a 2012, v tis. Kč na obyvatele



Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

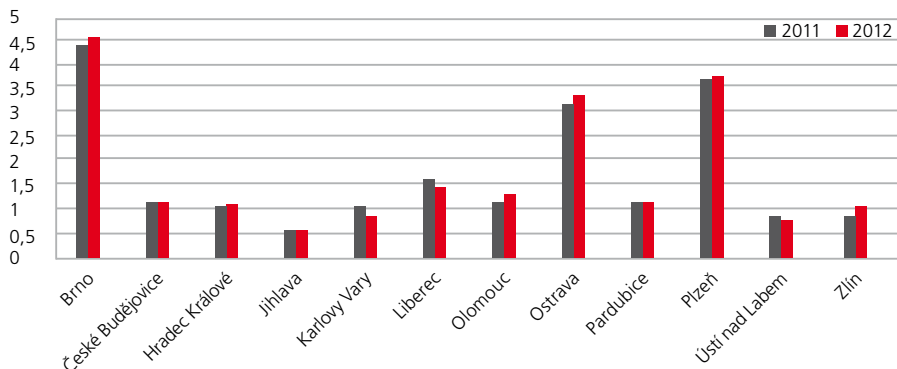
Výdaje na veřejnou dopravu krajských měst na 1 obyvatele jsou dány velikostí sídla. Pokud opět není uvažována Praha (kraj a krajské město v jednom rozpočtu), vydávají na veřejnou dopravu nejvíce města Brno, Plzeň a Ostrava.

Tabulka č. 5: Výdaje na veřejnou dopravu v krajských městech v letech 2011 a 2012, v tis. Kč na obyvatele

	Výdaje na veřejnou dopravu na 1 obyvatele	
	2011	2012
Brno	10,44	9,93
České Budějovice	1,18	1,18
Hl. m. Praha	10,08	9,51
Hradec Králové	1,06	1,11
Jihlava	0,61	0,60
Karlovy Vary	1,03	0,83
Liberec	1,58	1,47
Olomouc	1,13	1,30
Ostrava	3,10	3,32
Pardubice	1,17	1,17
Plzeň	4,18	4,28
Ústí nad Labem	0,88	0,78
Zlín	0,86	1,05

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

Graf č. 2: Výdaje na veřejnou dopravu v krajských městech bez hl. m. Prahy v letech 2011 a 2012, v tis. Kč na obyvatele



Mezi dopravními podniky dosahuje jednoznačně nejvyšších tržeb Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Následuje Dopravní podnik města Brna, a.s. Tržby dopravních podniků reflektují velikosti sídel. Výjimku tvoří pouze Autobusy Karlovy Vary, a.s., jehož relativně vysoké tržby lze vysvětlit paralelním provozováním významných meziměstských linek.

Tabulka č. 6: Dopravní podniky – tržby za prodej vlastních výrobků a služeb (2010), v tis. Kč

	Celkem	Na 1 obyv. města
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	20 592 768	16,38
Dopravní podnik města Brna, a.s.	1 083 415	2,92
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	140 374	2,75
Dopravní podnik Ostrava, a.s.	709 735	2,34
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	377 203	2,23
Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	180 417	1,91
Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	159 246	1,68
Dopravní podnik města Pardubic, a.s.	150 019	1,66
Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.	156 557	1,64
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	161 123	1,61
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	150 042	1,60 ¹⁾
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	233 739	1,59 ²⁾
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	66 825	1,31

¹⁾ Počet obyvatel – součet Zlín a Otrokovice

²⁾ Počet obyvatel – součet Liberec a Jablonce

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

POROVNÁNÍ CEN JÍZDNÉHO

Tabulka č. 7 ukazuje ceny jízdného v jednotlivých městech. K uvedeným údajům je však třeba dodat, že situaci ve městech lze porovnat jen orientačně, a to zejména vzhledem k rozdílné velikosti měst, pásem či zón. Určité rozdíly vyplývají také z typu využívaných dopravních prostředků. Např. metro v Praze umožňuje ujet za stejný čas mnohem více kilometrů než v jiných městech tramvaje. S ohledem na tyto skutečnosti je pochopitelné, že vyšší cenu jízdného mají větší města.

Tabulka č. 7a: Ceny jízdného pro dospělé (základní, obyčejné) ve městech v Kč

Město	Nepřestupní	Přestupní (základní)	Přestupní (60 min.)	Denní přenosná	SMS jízdenka	Týdenní nepřenosná	Týdenní přenosná
Brno	–	20 (15 min.)	25 (60 min.)	90	–	–	–
České Budějovice	–	13 (20 min.)	16	50	25 + cena SMS (30 min.)	115	190
Hl. m. Praha	–	24 (30 min.)	32 (90 min.)	110	32 + cena SMS (90 min.)	–	–
Hradec Králové	15	–	18 + cena SMS (45 min.)	65	18 + cena SMS (45 min.)	160	–
Jihlava	15	–	20	50	–	184	–
Karlovy Vary	18	25 (60 min.)	25	80	–	–	200
Liberec	–	–	18 (40 min.)	70	22 + cena SMS (60 min.)	150	220
Olomouc	–	–	14 (40 min.)	46	–	126	–
Ostrava	–	15 (15 min.)	24 (60 min.)	75	27 + cena SMS (70 min.)	–	264
Pardubice	15	–	–	55	–	145	–
Plzeň	18	–	–	70	20 + cena SMS (35 min.)	252	328
Ústí nad Labem	–	18 (45 min.)	23 (75 min.)	80	18 + cena SMS (60 min.)	195	–
Zlín	12	15 (30 min.)	20 (70 min.) v ZID 18 (50 min.) v MHD	70	–	180	–

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

Tabulka č. 7b: Ceny jízdného pro dospělé (základní, obyčejné) ve městech v KČ

Město	Měsíční nepřenosná	Měsíční přenosná	Čtvrtletní nepřenosná	Pololetní nepřenosná	Pololetní přenosná	Roční nepřenosná	Roční přenosná
Brno	550	750	1 370	–	–	4 750	6 100
České Budějovice	380	–	1 020	1 900	–	3 630	–
Hl. m. Praha	550	670	1 480	2 450	–	4 750	6 100
Hradec Králové	420	520	1 120	2 100	–	3 460	–
Jihlava	390	850	1 100	–	–	3 750	–
Karlovy Vary	380	880	880	1 700	–	–	–
Liberec	500	840	1 320	–	–	4 800	–
Olomouc	350	870	900	–	–	–	–
Ostrava	550	693	1 485	2 805	–	5 225	–
Olomouc	350	870	900	–	–	–	–
Pardubice	435	715	1 170	–	–	3 990	–
Ústí nad Labem	535	920	1 395	2 570	–	4 845	–
Zlín	530	–	1 090	1 810	–	–	–

Zdroj: MasterCard česká centra rozvoje

Hlavní město Praha

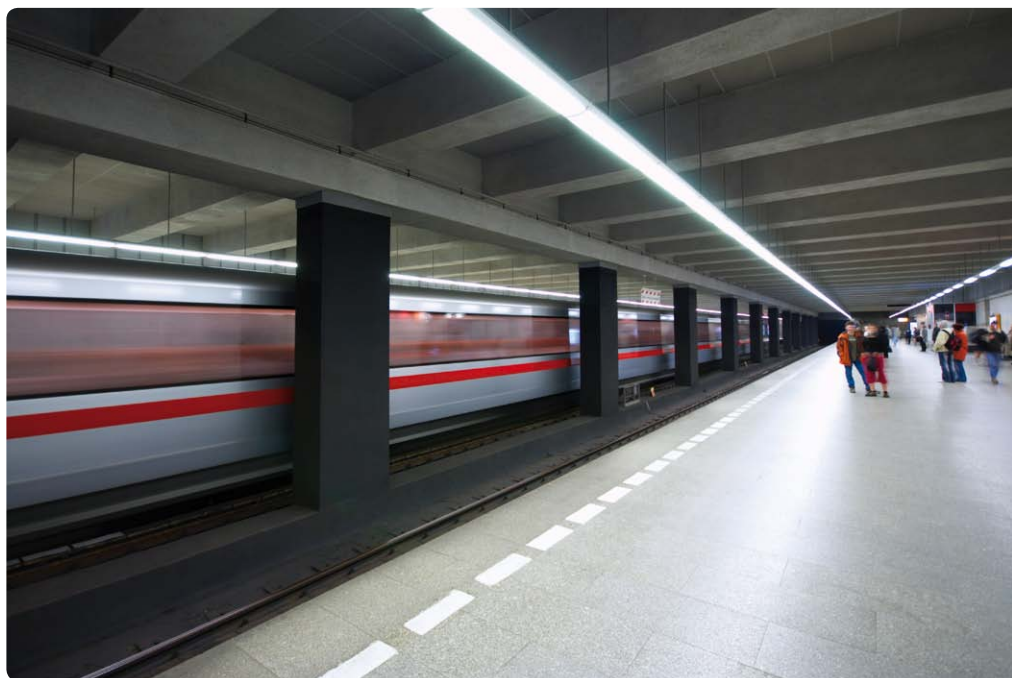
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA ZAUJÍMÁ ROZLOHU 496 KM², JE TO NEJMENŠÍ KRAJ CO DO VELIKOSTI ÚZEMÍ. PRAHA JE VELICE DŮLEŽITÝM SPÁDOVÝM REGIONEM PRO DOJÍŽDKU ZA PRACÍ A STUDIEM A JE ZDE NEJVYŠŠÍ KONCENTRACE MĚSTSKÉHO OBYVATELSTVA V CELÉ ČR. PRAHU TVOŘÍ 22 SPRÁVNÍCH JEDNOTEK, KTERÉ JSOU ROZDÍLNÉ NEJEN ROZLOHOU, POČTEM OBYVATEL, ALE TAKÉ SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÝMI PODMÍNKAMI PRO ŽIVOT. NA JEJÍM ÚZEMÍ SE NACHÁZEJÍ VŠECHNY HLAVNÍ ORGÁNY VEŘEJNÉ SPRÁVY, VĚTŠINA FINANČNÍCH INSTITUCÍ A TAKÉ VĚTŠINA SÍDEL ZAHRANIČNÍCH FIREM.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

Hlavní město má velmi bohatou historii veřejné dopravy. Za první pražský dopravní prostředek lze považovat přívoz, který je doložen již na přelomu 12. a 13. století. V různých podobách fungovaly přívozy až do počátku 90. let 20. století, kdy zanikly. V posledních letech byly zase obnoveny. Koňská dráha započala svůj provoz v roce 1875. Již v devadesátých letech stejného století (1891) se začaly v Praze objevovat elektrické tramvaje a koeexistovaly s koňkou až do roku 1905, kdy zanikla. Trolejbusy v Praze začaly jezdit již v roce 1936 na několika linkách, avšak doprava trolejbusy byla ukončena v roce 1972. I autobusy mají dlouhou historii, objevily se již v roce 1908, ale pravidelná doprava započala až roku 1925. Na konci 60. let 20. století se začala budovat trať podpovrchové tramvaje, která byla otevřena v roce 1974 již jako klasické metro. V Praze vzniklo několik lanových drah (a jedny pohyblivé schody), ale dodneška se dochovaly tři – jedna v zoologické zahradě, druhá na Petřín (začátek provozu 1891) a třetí u hotelu Mövenpick.

Dnes v Praze zajišťují městskou hromadnou dopravu 3 linky metra, 25 linek tramvajů, 134 autobusů, 5 přívozů, 9 nočních tramvajů, 12 městských a 11 příměstských nočních autobusů (některé mají ovšem omezený počet spojů), 10 železničních tratí (většina linek má jak S, tak i zrychlené R linky) a lanovka na Petřín. K hromadné dopravě patří také několik parkovišť P+R, dále také 2 linky pro invalidy a 21 školních linek. Městem jezdí bibliobus, kinobus i turistická tramvajová linka. Hlavní část přepravy zajišťuje Dopravní podnik Praha, a.s. Dopravu zajišťuje také několik dalších dopravců. Většina z nich se specializuje především na příměstské linky, ale někteří provozují několik menších linek či například přívozy.

Jenom Dopravní podnik vykázal v roce 2010 162,937 mil. ujetých km. Na tomto počtu kilometrů se nejvíce podílely autobusy, následované metrem a tramvajemi. Na konci téhož roku měl DPP v majetku 714 vozidel metra, 968 vozů tramvajů a 1 144 autobusů. Celkově DPP přepravil 1 211 803 857 cestujících, téměř polovinu (47,7 %) metrem, dále tramvajemi (28,1 %) a zbytek



autobusy. Dopravní podnik Praha, a.s., výrazně pokročil v bezbariérovosti jak nákupem nových vozidel, tak i zpřístupňováním stanic metra pomocí výtahů. Pro zajímavost lze uvést, že průměrná rychlost metra byla 35,5 km/h, autobusu 26 km/h a tramvaje 19,04 km/h.

Praha je rozdělena do tří pásem: P (samotné město), 0 – příměstské linky v Pražské integrované dopravě a B – poslední stanice na území Prahy. Mimo město je dalších 5 pásem, která výrazně zasahují do Středočeského kraje.

Krátkodobá jízdenka stojí 24 Kč a platí 30 minut. Základní 90minutová stojí 32 Kč (u řidiče 40 Kč), denní 110 Kč, týdenní 310 Kč. Tyto jízdenky lze pořídit za stejnou cenu i pomocí mobilního telefonu a SMS. Pořadatelé kongresů mohou také zakoupit jízdenky pro účastníky hromadně, cena jízdenky je stanovena na 55 Kč na den. Jízdenky lze samozřejmě pořídit i v automatech (na nejexponovanějších místech) a u smluvních partnerů.

Předplatní kupony evidované na Opencard potom stojí měsíčně 550 Kč, čtvrtletně 1 480 Kč, pětíměsíční jízdenka je za 2 450 Kč a roční za 4 750 Kč. Cestující, kteří nechtějí dávat DPP své osobní údaje, mohou zakoupit přenosné předplatní kupony. Měsíční kupon pak je za 670 Kč, devadesátidenní za 1 880 Kč a roční za 6 100 Kč. Přeprava kola je zdarma. Děti do 15 let se přepravují zdarma po prokázání průkazem s nárokem na slevu nahraným na opencard.

Opencard je bezkontaktní čipová karta s velmi špatnou pověstí. Avšak funkčně patří mezi nejlepší u nás. Vyřizuje se na pobočkách DPP (většinou ve stanicích metra). Primárně funguje jako nosič předplatních jízdenek, které lze nakupovat jak v předprodejních místech, tak online. Další funkcí je možnost platby parkovného pomocí elektronické peněženky. Karta také umožňuje řidičům zjistit, zda nedostali za špatné řízení body. Stejně jako v jiných městech funguje Opencard jako průkazka do knihovny a samozřejmě je zde i slevový program na kulturní a vzdělávací akce, stejně jako na další nabízené sportovní, gastronomické, kulturní nebo volnočasové zážitky.

Pražský systém je nejsložitější v ČR. Počet spojů i množství přepravených osob nemá konkurenci, ale také je ze všech nejdražší. Ale co je opravdovou specialitou, to jsou přívozy. V Praze jich působí 5: P1 Sedlec–Zámky, P2 V Podbabě–Podhoří, P3 Lihovar–Veslařský ostrov, P5 Kotevní–Výtoň, P6 Lahovičky–Nádraží Modřany. Přívozy jezdí v různých intervalech od jednou za půl hodiny až po 8 spojů do hodiny. Některé přepravují i v zimě. Mnoho přívozů je využíváno nejen turisty, ale především místními, protože velmi zkracují dobu potřebnou k cestě do zaměstnání, například podbabský přívoz spojuje oba břehy Vltavy na severní straně města, kam jinak nevede jiné spojení. V některých místech naopak nabízejí velmi krásné pohledy na Pražský hrad či Vyšehrad a jsou hojně využívány turisty.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

- významná P+R parkoviště
- linky pro invalidy a školní linky
- funkční potenciál Opencard
- využití železniční dopravy



NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

- nákladnost systému
- potřeba zajištění veřejné dopravy nejen pro vlastní obyvatele
- problematické vazby se Středočeským krajem

Jihočeský kraj

JIHOČESKÝ KRAJ SE ROZKLÁDÁ NA JIHU ČESKÉ REPUBLIKY A JEHO HRANICE JE TVOŘENA I STÁT-
NÍ HRANICÍ S BAVORSKEM A RAKOUSKEM. SVOU ROZLOHOU 10 057 KM² PŘEDSTAVUJE KRAJ
12,8 % Z CELÉ ČESKÉ REPUBLIKY. JIHOČESKÝ KRAJ SE VYZNAČUJE NEJNIŽŠÍ HUSTOTOU ZALIDNĚ-
NÍ V ČESKÉ REPUBLICE. ÚZEMÍ JE ČLENĚNO NA 7 OKRESŮ (ČESKÉ BUDĚJOVICE, ČESKÝ KRUMLOV,
JINDŘICHŮV HRADEC, PÍSEK, PRACHATICE, STRAKONICE A TÁBOR). JIHOČESKÝ KRAJ SE VYZNA-
ČUJE ROZDÍLNÝMI PŘÍRODNÍMI PODMÍNKAMI (ROVINATÁ CENTRÁLNÍ ČÁST VS. ŠUMAVA). JIHO-
ČESKÝ KRAJ PATŘÍ MEZI EKONOMICKY NEJSTABILNĚJŠÍ REGIONY ČR.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHOČESKÉM KRAJI

Kraj s nejnižší hustotou osídlení u nás má mnoho problémů s veřejnou dopravou. Neexistuje jed-
notný integrovaný systém, ačkoli již v roce 2010 vznikla společnost JIKORD, které pracuje na jeho
přípravě. Přirozeným vývojem vznikly na území kraje tři oddělené integrované systémy: Táborská
aglomerace, Písecko a okolí krajského města. V přípravě je také projekt Jihočeské karty.

Dopravu v kraji zajišťuje celkem 353 linek (ročně cca 19 mil. km). Ve městech je provozováno dal-
ších 19 linek. V Českých Budějovicích mají i trolejbusovou dopravu. Na železnici je provozována
veřejná doprava celkem na 19 tratích. Vlaky mají přepravní výkon cca 5,5 milionu km za rok.¹

V kraji neexistuje jednotný tarif, ceny jízdenek tvoří jednotliví dopravci. Na Táborsku funguje IDS TA –
integrovaný dopravní systém Táborska, který zahrnuje města Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad
Lužnicí a jejich okolí. Má tři zóny, na něž lze nakoupit 15-,30- nebo 90denní, popř. roční jízdenky
(od 190 Kč do 3 600 Kč), které platí na osobní a spěšné vlaky a 22 autobusových linek. Ve vozidle
je možné s vědomím řidiče a mimo dobu zvýšených nároků přepravovat jedno jízdní kolo. Jednot-
livé jízdenky jsou přestupní a platí určitý počet minut – 4 (10 Kč), 8 (12 Kč), 18 (14 Kč), 60 (16 Kč),
24 hodin (50 Kč), 7 dní (150 Kč). V Písku je provozována MHD, která ovšem využívá čipové karty
společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (samotné krajské město je popsáno dále).

Kraj místo vybudování kvalitního integrovaného systému spíše investuje do infrastruktury. V posledních
letech byl splavněn úsek Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. Není ani tak veřej-
nou dopravou v pravém slova smyslu, ale spíše turistickou atrakcí. Investice byla v řádech stamilionů Kč.

¹⁾ <http://www.jikord.cz/prezentace/prehled-dopravni-obslužnosti,123.html>

Ještě větší investice se připravuje na Šumavě. Kraj chce postavit železniční trať z Lipna nad Vltavou do Černé v Pošumaví. Trať podél známé přehrady má stát až 10 mld. Kč a jejím hlavním cílem je podpora cestovního ruchu.

DOPRAVCI

ČSAD JIHOTRANS, a. s., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s., ČSAD Jindřichův Hradec, a. s., ČSAD STTRANS, a.s., COMETT PLUS, spol. s r. o., Josef Štefl – tour, Dopravní podnik Města Vlachovo Březí, s. r. o., Dopravní podnik města České Budějovice, a. s., ICOM transport, a. s., ČSAD autobusy Plzeň, a. s., Veolia Transport Praha, s. r. o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s. r. o., BK BUS, s. r. o., České dráhy, a. s., Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. – drážní.

ČESKÉ BUDĚJOVICE

V centru jižních Čech se MHD začala budovat už na začátku 20. století. První tramvajová linka se zde objevila v roce 1909, ve stejném roce vznikla i první trolejbusová trať. Ta však neměla dlouhého trvání a po 1. světové válce skončila. V roce 1946 se opět objevily trolejbusy a začaly postupně nahrazovat tramvaje. Tramvajová doprava byla definitivně ukončena v roce 1950. O rok později se objevily první autobusy. Po 25 letech byl trolejbusový provoz v roce 1971 ukončen, ale od roku 1991 se buduje nová síť. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s., zajíždí i do dalších 16 příměstských obcí a dvou měst (Rudolfov a Hluboká nad Vltavou).

V roce 2010 dopravní prostředky na 15 autobusových a 6 trolejbusových linkách společně najezdily 5,7 milionu km, z toho 3,4 milionu km autobusy. Tyto prostředky přepravily 40,2 milionu cestujících, z toho 24 203 autobusy. Z 89 autobusů je 53 nízkopodlažních, počet trolejbusů je 53, z nichž je 26 nízkopodlažních.

V Českých Budějovicích stojí nejlevnější jízdenka 13 Kč a platí 20 minut, hodinová stojí 16 Kč, denní 50 Kč. Řidiči prodávají třicetiminutové za 25 Kč. Týdenní jízdenka stojí 190 Kč. Zajímavá je i školní jízdenka na 4 hodiny pro 30 dětí + 2 osoby doprovodu za 200 Kč nebo rodinná pro 2 dospělé a 3 děti platící v dnech pracovního volna za 100 Kč. Všechny jízdenky jsou přestupní. Mobilní jízdenka je také přestupní, platí 30 minut (25 Kč) nebo 24 hodin (70 Kč).

K předplatním jízdenkám je potřeba zakoupení průkazky za 25 Kč, popř. elektronického čipu za 30 Kč. Samotné jízdenky pro České Budějovice jsou: týdenní za 115 Kč, patnáctidenní za 215 Kč, měsíční za 380 Kč, devadesátidenní za 1 020 Kč, půlroční za 1 900 Kč a roční za 3 630 Kč. K prodeji jízdenek slouží 41 automatů a 3 předprodejní kanceláře.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHOČESKÉM KRAJI

- investice do nové infrastruktury

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHOČESKÉM KRAJI

- neexistuje jednotný IDS
- existuje více lokálních IDS
- neexistuje jednotný tarif



Jihomoravský kraj

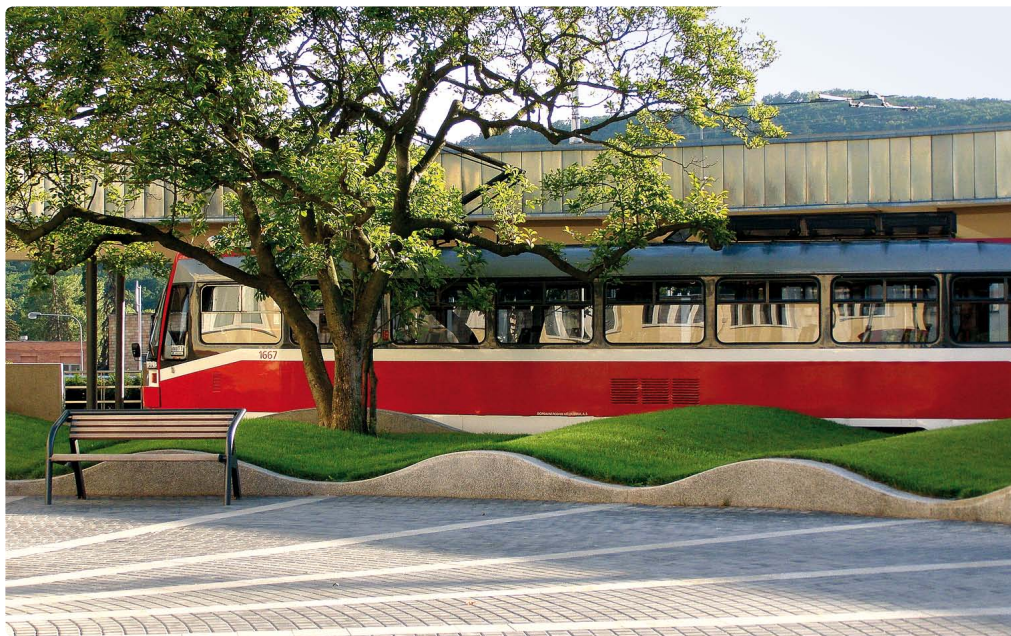
JIHOMORAVSKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ NA JIHOVÝCHODĚ ČESKÉ REPUBLIKY. HRANICE KRAJE JE TVOŘENA I DVĚMA STÁTNÍMI HRANICEMI S RAKOUSKEM A SLOVENSKOU REPUBLIKOU. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 7 195 KM² A ŘADÍ SE NA ČTVRTÉ MÍSTO MEZI KRAJI. KRAJ JE ČLENĚN NA 7 OKRESŮ (BLANSKO, BRNO-MĚSTO, BRNO-VENKOV, BŘECLAV, HODONÍN, VYŠKOV A ZNOJMO). V SÍDELNÍ STRUKTUŘE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE DOMINUJE MĚSTO BRNO. PŘÍRODNÍ PODMÍNKY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE JSOU VELICE RŮZNORODÉ. JIŽNÍ ČÁST KRAJE JE TVOŘENA PŘEDEVŠÍM POLI A VINICEMI, NA VÝCHODĚ SE KRAJINA ZVEDÁ DO BÍLÝCH KARPAT A V SEVERNÍ ČÁSTI KRAJE SE NACHÁZÍ MORAVSKÝ KRAS PLNÝ JESKYNNÍCH KOMPLEXŮ A LESŮ.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

Veřejná doprava v Jihomoravském kraji patří mezi nejpropracovanější v ČR. Organizátor KORDIS využil dopravy největšího krajského města Brna, ze kterého postupně rozšiřoval zóny do celého kraje. Poslední část byla zapojena v roce 2010.

Páteří dopravy v kraji je železnice, která nabízí 23 linek, a meziregionální autobusy, na něž navazuje dalších 196 regionálních autobusových linek. V krajském městě Brně sehrávají hlavní roli tramvaje a trolejbusy, na Brněnské přehradě se využívá lodní doprava. Koordinátoři dopravy se podařilo vytvořit systém návazných spojů. V blízkosti železničních stanic, popřípadě na autobusových nádražích vznikly s pomocí evropských finančních prostředků dopravní terminály moderního střihu a jednotlivé spoje na sebe navazují. Jízdní řády jsou jednoduché a přehledné. Pro cestující ze vzdálenějších obcí je ovšem přestupů až příliš a spojení ve večerních hodinách a o víkendy je velmi omezené.

Zóny IDS jsou vytvářeny s cílem k prostředí, zpravidla zahrnují několik obcí a jejich tvar odpovídá přepravním proudům. Brno obsahuje dvě pásma – vnitřní a vnější. Cena jízdenky v rámci IDS se odvíjí od počtu projetých zón, např. z Brna do Blanska jsou to 4 zóny, do Mikulova 8 zón a do Hodonína 10 zón. Až na výjimky jsou jízdenky přestupní, jejich cena je určena počtem projetých pásem a zároveň omezena časem. Na krátké úseky existují i nepřestupní „úsekové“ jízdenky. Zajímavým druhem je univerzální jízdenka za 156 Kč na 24 polí, která odpovídají projety zónám. Univerzální jízdenka je mezistupněm mezi běžnými a předplatními jízdenkami a prakticky nahrazuje elektronickou peněženku běžnou v jiných krajích. V IDS JMK neexistuje žádná elektronická karta jako v jiných regionech. Někteří dopravci již plastové karty nabízejí, například BORS Břeclav, a.s., který je vydává pro MHD v Břeclavi a Mikulově, nebo BDS Servis ve Znojmě. Při platbě elektronickou peněženkou je sleva 5 % z ceny jízdného.



Za 30 Kč je možné pořídit papírovou průkazku, do níž se vkládá měsíční, čtvrtletní nebo roční kupon. Nejdražší roční, na 10 zón, stojí 19 700 Kč, nejlevnější na jeden úsek 2 500 Kč. Pokud jsou zahrnuty brněnské zóny, stojí nejlevnější kupon 4 750 Kč a nejdražší na všechny zóny 21 500 Kč; přenosné verze jsou o něco dražší. Běžné jednorázové základní jízdenky začínají na 10 korunách za jeden úsek až po 86 Kč na libovolný počet zón a 180 minut. Nejčastější jízdenka na 2 zóny a 60 minut stojí 25 Kč.

Předplatní jízdenky lze zakoupit na prodejních místech ČD, Dopravního podniku města Brna, dalších dopravců i na poštách.

ZAJÍMAVOST

Do systému je zapojeno i několik obcí kraje Vysočina. Dále jedna linka přejíždí po slovenském území mezi Hodonínem a Veselím nad Moravou, jiná zajíždí do rakouského města Laa an der Thaya, kde po prokázání se jízdenkou dostanete slevu v lázních.

DOPRAVCI

Dopravcem pro železniční dopravu jsou České dráhy, a. s. Dopravu na území města Brna zajišťuje především Dopravní podnik města Brna. Dopravu na regionálních autobusových linkách zajišťuje: ADOSA a.s.; BDS-BUS, s.r.o.; BK BUS, s.r.o.; BusLine a.s.; BORS Břeclav a.s.; Břežanská dopravní společnost, s.r.o.; ČAD Blansko a.s.; ČSAD Hodonín a.s.; ČSAD Kyjov a.s.; ČSAD Tišnov, spol. s r.o.; DOPAZ s.r.o.; Dopravní podnik města Brna, a.s.; FTL – First Transport Lines, a.s.; ICOM transport a.s.; SEBUS s.r.o.; Tourbus, a.s.; TRADO-BUS, s.r.o.; TREDOS, spol. s r.o.; VYDOS BUS a.s.; Znojenská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.

KRAJSKÉ MĚSTO BRNO

V největším moravském městě se začala veřejná doprava provozovat v roce 1863, dopravním prostředkem byly omnibusy. Rozvoj pokračoval koněspřežnou tramvají (1869), která skončila o několik let později. Na opuštěné trati se v roce 1879 objevila parní tramvaj, která od roku 1884 převážela pasažéry až do začátku nového století, kdy byla vystřídána elektrickou tramvají. Samozřejmostí jsou i autobusy, které se ve městě pod Petrovem objevily již v roce 1930. Trolejbusy se o své místo přihlášily až o mnoho let později a provoz byl spuštěn až v roce 1948. V roce 1946 započala i pravidelná lodní doprava na Brněnské přehradě.

Brno je součástí celokrajského integrovaného systému IDS JMK. Samotné město se dělí na dvě zóny – vnitřní a vnější. Ve městě je dnes provozováno 13 tramvajových, 13 trolejbusových, 36 autobusových a 11 nočních linek. Dopravní podnik města Brna, a.s., využíval v roce 2010 314 tramvají, které najezdily 14,9 mil. km a přepravily 194 milionů osob, 146 trolejbusů, jež najezdily 6,4 mil. km a převezly 42,9 mil. osob a v neposlední řadě i 314 autobusů, které najezdily 17 mil. km a přepravily 116,5 mil. osob. V posledních letech získává na popularitě tzv. „esko“, což je systém příměstských železničních linek, které projíždějí napříč městem a jsou oblíbeným zrychlením při cestování městem. Brnem prochází 6 zrychlených linek R a stejný počet místních linek.

Základní jízdenka na cestování Brnem stojí 20 Kč při platnosti 15 minut, jízdenka za 25 Kč platí 60 minut; obě platí na dvě zóny. Za 27 Kč (35 Kč u řidiče) lze cestovat 90 minut a 3 zóny (jednu za hranice města). Předplatní přenosné jízdenky pro obě brněnské zóny jednodenní stojí 90 Kč (ve dnech pracovního volna platí pro 2 dospělé a 3 děti), pětidenní 250 Kč, čtrnáctidenní 420 Kč, třicetidenní 750 Kč a roční 6 100 Kč. Pokud si cestující zakoupí papírovou průkazku

za 30 Kč (čipové karty a SMS jízdenky se v současnosti připravují), zaplatí za nepřenosnou měsíční jízdenku 550 Kč, za čtvrtletní 1 370 Kč a za roční 4 750 Kč.

Jízdní kolo je možné přepravovat ve všech vozidlech brněnské MHD. Předplatní jízdenky lze nakupovat na několika předprodejních kancelářích a centru ČD na hlavním nádraží. Ostatní jízdenky lze zakoupit i v automatech, na pokladnách ČD a u dalších smluvních prodejců.

Město Brno provozuje také 6 lodí – menší Brno pro 120 osob a dvojpalubové lodě Veveří, Dallas, Lipsko, Utrecht a Vídeň pro 200 osob. Lodě plují z Veverské Bitýšky přes hrad Veveří až k přístavišti v Bystrci. Celou trasu včetně 11 zastávek zvládá loď za 70 minut. Od půl deváté ráno do čtvrt na sedm večer se o víkendech vydává na trasu až 15 spojů každým směrem. V pracovní dny a mimo sezonu je spojů méně. Zpáteční jízdné na celou trasu stojí 240 Kč, jeden plavební úsek stojí 15 Kč. Lze zakoupit i kombinované jízdenky se vstupem do ZOO nebo na hrad Veveří, největší turistické cíle v okolí přehrady.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHMORAVSKÉM KRAJI

- systém patří mezi nejpropracovanější v ČR
- návaznost spojů
- nové moderní dopravní terminály
- přehledné a jednoduché jízdní řády
- vhodně zvolený zónový systém

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V JIHMORAVSKÉM KRAJI

- počet přestupů ve vzdálenějších obcích
- neexistence elektronické karty pro IDS



Karlovarský kraj

KARLOVARSKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ NA ZÁPADĚ ČESKÉ REPUBLIKY. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 3 314 KM² A PATŘÍ TAK K TĚM NEJMENŠÍM. KRAJ JE ČLENĚN NA TŘI OKRESY (CHEB, KARLOVY VARY A SOKOLOV). KARLOVARSKÝ KRAJ JE PROSLULÝ SVÝM LÁZEŇSTVÍM, NA JEHO ÚZEMÍ SE NACHÁZÍ NEJEN NEJZNÁMĚJŠÍ KARLOVY VARY, ALE I MARIÁNSKÉ LÁZNĚ, FRANTIŠKOVY LÁZNĚ, LÁZNĚ KYNŽVART A JÁCHYMOV. V KONTRASTU LÁZEŇSKÝCH OBLASTÍ STOJÍ TĚŽEBNÍ OBLASTI (SOKOLOV). EKONOMICKY PATŘÍ KRAJ DLOUHODOBĚ DO SKUPINY STRUKTURÁLNĚ POSTIŽENÝCH REGIONŮ.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KARLOVARSKÉM KRAJI

V Karlovarském kraji vznikl v roce 2007 Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK). Celý kraj je rozdělen na 22 tarifních zón, zahrnujících zpravidla větší obec (Chodov, Loket, Ostrov, Teplá atd.) a její okolí. Do systému jsou zapojeny všechny železniční tratě na území kraje (10 tratí), ale jen osobními vlaky. IDOK zavádí pouze předplatní vícedenní jízdenky, základní jízdné je v kompetenci dopravců. Dopravní obslužnost zajišťuje 105 autobusových a 11 vlakových linek. Postupně vznikají přestupní terminály a další aktivity na zvýšení atraktivity veřejné dopravy. Do systému jsou zařazeny i MHD v Aši, Chebu, Sokolově, Ostrově. V Karlových Varech a Mariánských Lázních existuje vlastní městská doprava. V roce 2011 najezdily autobusy v kraji celkově 6 733 311 km a vlaky 2 644 925 km.

Běžný nepřestupní tarif se velmi liší podle dopravce, každý má vlastní. IDS prakticky zajišťuje 7- a 30denní jízdenky. Cena je určena dle počtu projetých zón, přičemž každá zóna má svoji stanovenou cenu. Nejlevnější jízdenka je za 300 Kč měsíčně (např. v okolí Chebu), nejdražší za 480 Kč (např. Bochovsko či Toužimsko).

Kraj připravuje jednotnou elektronickou kartu 3K, která by měla sjednotit tarif v celém kraji. Předpokládaným rokem zavedení je rok 2012. V souvislosti s kartou by se měly postupně i zlepšit návaznosti spojů v IDS.

Elektronickou kartu nabízí například společnost Ligneta, pořídit si ji může každý jak v informačním centru, tak u řidiče autobusu (pouze přenosné). Stojí 150 Kč. U firmy Autobusy Karlovy Vary lze zakoupit kartu v informačních centrech v Karlových Varech za 100 Kč. Může na ní být nahrána jak aplikace IDOK, tak i předplatní kupony jednotlivých MHD v Chebu, Sokolově a Aši. Při platbě elektronickou peněženkou je sleva 6 % ze základního jízdného.

Karlovarský kraj ve spolupráci se Saskem, Bavorskem a Durynskem nabízí také síťovou jízdenku EgroNet. Platí na ploše 14 100 kilometrů čtverečních ve všech vlacích. Jednodenní jízdenka stojí 16 eur.

DOPRAVCI

AD Ligneta regionalbus s.r.o., LIGNETA autobusy s.r.o., Autobusy Karlovy Vary, a.s., Cvinger bus s.r.o., České dráhy, a.s., ČI-DU, spol. s r.o., Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., František Farář, Pechočiaková ZE-PRA, s.r.o., GW Regio, a.s., VV autobusy s.r.o.

KARLOVY VARY

System městské dopravy vznikl až v roce 1947, již v té době byl plně zajišťován autobusy. Karlovy Vary jsou jediným krajským městem, které má pouze autobusovou dopravu. Dnešním hlavním dopravcem je Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., který nabízí 19 denních linek, 2 noční a několik příležitostných linek. Dopravce také provozuje dvě lanové dráhy, Dianu a Imperial. Průměrné stáří vozového parku bylo 7,04 roku k 31. 12. 2010. Vozidla se postupně plynofikují. V kraji sice funguje IDS, ale pouze na předplatní jízdenky.

Nepřestupní jízdenka v Karlových Varech stojí 18 Kč, základní přestupní na 60 minut potom 25 Kč a jízdenka na vyhlídkové linky 80 Kč (např. do Lokte). Dále je možné zakoupit 24hodinovou jízdenku za 80 Kč a 7denní za 200 Kč. Přestupní jízdenku lze zakoupit i u řidiče, také za 25 Kč. Dlouhodobé předplatní jízdenky jsou platné pouze s papírovou průkazkou, která se vystavuje za 20 Kč. Měsíční základní stojí 380 Kč, měsíční přenosná 880 Kč, čtvrtletní 880 Kč, pololetní 1 700 Kč.

Zajímavou politiku má dopravní podnik vůči dětem od 6 do 15 let a seniorům přes 70 let. Těm je nabízena roční jízdenka za 365 Kč. Tento tarif platí i na lanovku Imperial, lanovka Diana má vzhledem k turistickému charakteru vlastní ceník (základní jízdné z dolní k horní stanici 40 Kč, zpáteční 70 Kč, jízdní kolo 30 Kč, držitelé časových kuponů zdarma).

ZAJÍMAVOST

Město má velmi bohatý kulturní život a vzhledem k večernímu útlumu linek má několik speciálních spojů, které jezdí například po představeních v divadle (linka D), během filmového festivalu (F), po představení v letním kině či po hokeji (H). Centrem města projíždí také autovláček na plynový pohon a dvě vyhlídkové linky.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KARLOVARSKÉM KRAJI

- vznik přestupních terminálů
- plynofikace vozidel v Karlových Varech
- existence speciálních linek v Karlových Varech

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KARLOVARSKÉM KRAJI

- základní jízdné není součástí IDS
- elektronická karta se teprve připravuje
- malé území kraje



Královéhradecký a Pardubický kraj

PARDUBICKÝ KRAJ LEŽÍ VE VÝCHODNÍ ČÁSTI ČECH. ZAUJÍMÁ ROZLOHU 4 519 KM². ÚZEMÍ KRAJE JE SLOŽENO ZE ČTYŘ OKRESŮ (CHRUDIM, PARDUBICE, SVITAVY A ÚSTÍ NAD ORLICÍ). TERÉN PARDUBICKÉHO KRAJE JE ČLENITÝ. POLABSKÁ NÍŽINA KONTRASTUJE S ORLICKÝMI HORAMI A HRUBÝM JESENÍKEM, NA JIHU A JIHOVÝCHODĚ SE ŽĎÁRSKÝMI VRCHY A ŽELEZNÝMI HORAMI. V PARDUBICKÉM KRAJI JE VÝZNAMNÉ ZASTOUPENÍ CHEMICKÉHO A ELEKTROTECHNICKÉHO PRŮMYSLU (PARAMO PARDUBICE, SYNTHESIA SEMTÍN, ETA HLINSKO A DALŠÍ).

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ V SEVEROVÝCHODNÍ ČÁSTI ČECH. HRANICE KRAJE JE Z VELKÉ ČÁSTI TVOŘENA I STÁTNÍ HRANICÍ S POLSKEM. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 4 759 KM². ÚZEMÍ KRAJE JE TVOŘENO 5 OKRESY (HRADEC KRÁLOVÉ, JIČÍN, NÁCHOD, RYCHNOV NAD KNĚŽNOU A TRUTNOV). KRAJ SE VYZNAČUJE ROZMANITÝMI PŘÍRODNÍMI PODMÍNKAMI. NA SEVERU SE NACHÁZÍ POHOŘÍ KRKONOŠE A ORLICKÉ HORY, KTERÉ NA JIHU PŘECHÁZEJÍ DO POLABSKÉ NÍŽINY. OBA KRAJE PATŘÍ DLOUHODOBĚ MEZI EKONOMICKY NADPRŮMĚRNÉ.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRÁLOVÉHRADECKÉM A PARDUBICKÉM KRAJI

Ve východních Čechách vznikla v roce 2003 společnost Oredo s.r.o., která má monitorovat a realizovat veřejnou dopravu v Královéhradeckém i Pardubickém kraji (mají v ní každý 50% podíl). V roce 2002 vznikl integrovaný systém VYDIS mezi Pardubicemi, Hradcem Králové, Chrudimí, Jaroměř a Smiřicemi, který se postupně rozšiřoval, ale následně byl v roce 2010 z velké části integrován se systémem IREDO (Integrovaná regionální doprava). Tento systém vznikl v roce 2004 jako pilotní systém na Broumovsku a Náchodsku.

Do systému jsou zapojeny autobusové spoje i druhá vozová třída vlaků Os, Sp, R železnice na celém území kraje. V Pardubickém a Královéhradeckém kraji jezdí dohromady 653 autobusových linek a 19 železničních tratí v 723 zónách.

Jízdenky vydávají jak řidiči integrovaných autobusových linek, tak i na vlakových stanicích. Všechny jízdenky jsou přestupní, prodejci se hlásí pouze konečná stanice či zóna.

Tarif je zónový a časový. Základní (jednoduchá) jízdenka platí 5 hodin pro jízdu jedním směrem, časová zónová jízdenka je sedmidenní, třicetidenní, je zakoupena pro určité zóny, není omezena na počet jízd a je přenosná. Cena sedmidenní jízdenky je 8násobek jednoduchého jízdného a třicetidenní je 30násobek, devadesátidenní je 81násobek jednoduchého jízdného.

Jízdenka časová jednodenní síťová (160 Kč jednotlivec, 260 Kč rodinná) platí jeden kalendářní den na všech spojích IDS IREDO kromě MHD v Pardubicích, Hradci Králové, Trutnově, Jičíně, Hořicích, Nové Pace, Litomyšli, Poličce a Ústí nad Orlicí.

Platba elektronickou peněženkou byla k 11. 12. 2011 možná u firem AudisBus, ČSAD Ústí nad Orlicí, Veolia Transport Východní Čechy, Osnado, Transcentrum. Kraj připravuje systém bezkontaktních čipových karet, projekt je v připomínkovém řízení dopravci (už proběhlo výběrové řízení na dodavatele).

ZAJÍMAVOST

Jistě netradiční jsou RadioBUS, které působí v Podorlicku. Jedná se o jednotlivé spoje, které po objednání na bezplatné telefonní lince jedou po prodloužené trase. Je to moderní a ekologický způsob, jak uspořit provozní náklady.

DOPRAVCI

AP Tour – dopravní spol. s r.o., Audis Bus a.s., Autobusové nádraží Liberec s.r.o, BUS Vysočina, BusLine a.s., Car-Tour spol. s r.o., CDS s.r.o. Náchod, České dráhy a.s., ČSAD Střední Čechy, a.s., ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., DOPAZ, s.r.o., Dopravní podnik města Pardubic a.s., FTL – First Transport Lines, a.s., ICOM Transport a.s., Jaroslav Hnát, Josef Matějka, Josef Pinkas, KAD spol. s r.o., Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o., ORLOBUS a.s., Osnado s.r.o., Martin Transport s.r.o., Milan Fejfar, Miroslav Matocha, Pavel Prchal, Petr Klupka, P-transport s.r.o., Radek Bartoš, Trutnovská autobusová doprava s.r.o., Tourbus, a.s., TRANSCENTRUM bus s.r.o., Václav Seifert, Veolia Transport VČ a.s., GW Train Regio a.s., VYDOS BUS a.s., ZDAR, a.s., Zlatovánek spol. s r.o.

HRADEC KRÁLOVÉ

Větší z východočeských metropolí má počátky své MHD v roce 1928, kdy byla založena společnost „Autodráhy města Hradec Králové“, která započala ve stejném roce s autobusovou dopravou. O 21 let později, v roce 1949, přibily na tamější silnice i trolejbusy. V roce 2011 společně najezdily 6,267 milionu kilometrů a převezly 37,778 milionu cestujících. To vše na 5 trolejbusových linkách, 20 denních autobusových, 2 nočních linkách (každý směr má své číslo), 6 školních spojích a 7 rychlíkových linkách. Téměř všechna vozidla jsou nízkopodlažní, cílem podniku je mít v nejbližších letech všechna vozidla nízkopodlažní.

Ve městě platí stejně jako v sousedních Pardubicích oba místní IDS – VYDIS, který platí na území obou krajských měst a přilehlých obcí, a IREDO, který je celokrajským systémem. V budoucnosti se se předpokládá sloučení obou systémů. MHD v Hradci má dvě tarifní pásma, jedno je samotné město, druhé okolní zapojené obce (Běleč na Orlicí, Divec, Stěžery, Stěžírky, Vysoká nad Labem, Předměřice nad Labem a Lochenice). Dopravu zajišťuje především Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Základní jízdenka platící pro jednu jízdu v rámci pásma stojí 12 Kč (15 Kč pro obě zóny) při nákupu přes Městskou kartu, 15 Kč při papírové jízdence. U řidiče lze v hotovosti zakoupit jízdenku pro obě pásma na jednu jízdu za 15 Kč. Karta umožňuje i jízdu na 2 zastávky za 6 Kč. Na nočních linkách je speciální jízdné 20 Kč, placené u řidiče (jak elektronickou peněženkou, tak hotově). SMS jízdenka stojí 18 Kč na 45 minut (60 minut ve dnech pracovního klidu) a 55 Kč celodenní (oboje na dvě pásma). Raritou je objednávání SMS jízdenky tzv. prozvoněním (po předchozí registraci). Jízdní kola se přepravují zdarma ve všech vozidlech.

Časové jízdné je vydáváno výhradně k Městské kartě. Pro jedno tarifní pásmo stojí týdenní jízdenka 160 Kč, dvoutýdenní 240 Kč, měsíční 420 Kč, čtvrtletní 1 120 Kč, pololetní 2 100 Kč a roční 3 460 Kč, při nákupu obou zón by stála roční 5 300 Kč. Všechny jízdenky mají volitelnou dobu platnosti. Pro studenty je výhodné desetiměsíční jízdné za 1 480 Kč. Přenosné časové jízdné na jeden den stojí 65 Kč, na měsíc 520 Kč. Jízdenky jsou běžně dostupné u smluvních prodejců (trafiky, obchody), také u řidičů autobusů a pomocí SMS (viz výše).

Městská karta je běžná bezkontaktní čipová karta, která slouží k nákupu předplatních kuponů a jako elektronická peněženka. Zatím nemá další funkce, ale v dalších letech by mělo dojít k rozšíření možností na platby parkovného, vstupného na společenské, kulturní a sportovní akce a další. Zatím ji lze použít k platbě na koupališti Flošna. Karta se vydává ve 3 předprodejních kancelářích. Vydání karty stojí 95 Kč. O kartu lze zažádat také pomocí internetového formuláře. Karta údajně slouží více než 90 tisícům¹ uživatelů. Vydává se ve formě osobní a „volné“, která je přenosná (stojí 80 Kč). Dobíjet kartu lze v kancelářích DP nebo v automatech, kterých je zatím 6. Automaty přijímají mince a bankovky. Kontrola stavu kuponu může probíhat v každém vozidle na obrazovce čtecího zařízení.

DPMHK provozuje také turistický vláček, který nabízí tři komentované trasy v centru města, celkem 8 x denně kromě pondělí. Plné jízdné pro osoby nad 12 let stojí 60 Kč.

¹) <http://zpravy.hradeckralove.cz/clanek.php?id=2622>

PARDUBICE

MHD v Pardubicích byla dlouhá léta zajišťována především železnicí. Na rozdíl od mnohých jiných měst se dlouho nedařilo vybudovat tramvajovou ani trolejbusovou trať. Až do padesátých let fungovala slabá autobusová doprava. V roce 1953 vznikla první trolejbusová trať a trolejbusy převzaly velkou část dopravní zátěže. Dnes je ve městě 10 trolejbusových linek, 17 denních autobusových linek, 2 noční a jedna školní. Pardubice jsou součástí IDS VYDIS (Východočeský integrovaný dopravní systém), který tvoří společně s Hradcem Králové a několika okolními obcemi. Zároveň město spadá i pod systém IREDO, který spojuje veřejnou dopravu v Pardubickém i Královéhradeckém kraji. Samotné Pardubice jsou jedna zóna a druhou zónou jsou okolní obce, kam zajíždí trolejbusové či autobusové linky. Dopravní podnik se také snaží investovat do nových nízkopodlažních a plynových vozidel. Dopravní podnik města Pardubic a.s. (DPMP) v roce 2010 přepravil 27,7 milionu cestujících.

Základní papírová jízdenka v Pardubicích stojí 15 Kč a pokud se nakoupí Pardubickou kartou, tak 12,50 Kč. Pardubickou kartu lze využít také k „úsekovému jízdennému“, které vyjde na 6,50 Kč za 1 až 3 úseky (cesta mezi 1–3 zastávkami). U řidiče je možné zakoupit základní papírovou jízdenku za 20 Kč.

Časové předplatní jízdenky se vydávají sedmidenní za 145 Kč, čtrnáctidenní za 270 Kč, třicetidenní za 435 Kč, devadesátidenní za 1 170 Kč, stovacetidenní za 1 535 Kč a třístapětašedesátidenní za 3 990 Kč. Všechny se vydávají na personalizované čipové karty. Přenosné lze zakoupit jako papírovou jízdenku na 24 hodin za 55 Kč anebo na nepersonalizovanou čipovou kartu třicetidenní za 715 Kč. V případě noční dopravy si cestující musí zakoupit další jízdenku buď pomocí Pardubické karty za 20 Kč nebo papírovou jízdenku za 25 Kč. Jízdenky lze zakoupit ve 35 automatech, předprodejních střediscích DPMP i u smluvních prodejců. Prostřednictvím 2 automatů lze dobýt i časové jízdné, ostatní automaty tisknou pouze jízdenky a dobíjejí elektronickou peněženku.

Pardubická karta je jedna z prvních bezkontaktních čipových karet u nás. Může sloužit jako nosič předplatních jízdenek i jako elektronická peněženka. Kredit je možné nahrávat online pomocí webové aplikace. Karta je buď personalizovaná za 130 Kč nebo nepersonalizovaná za 170 Kč.

ZAJÍMAVOST

Dopravní podnik s půlkou koně ve znaku patří mezi majitele jedné z největších sbírek historických vozidel u nás. Každoročně provozuje 2 nostalgické linky, jejich autobusy se účastní nostalgických srazů. DP také připravuje spuštění výletní lodi Arnošt z Pardubic, která momentálně je v rekonstrukci.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRÁLOVÉHRADECKÉM A PARDUBICKÉM KRAJI

- společný systém veřejné dopravy pro dva kraje
- podíl nízkopodlažních vozidel v Hradci Králové
- autobusy na zavolání

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRÁLOVÉHRADECKÉM A PARDUBICKÉM KRAJI

- omezené fungování karet



Liberecký kraj

LIBERECKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ NA SEVERU ČESKÉ REPUBLIKY. HRANICE KRAJE JSOU TVOŘENY I STÁTními HRANICEMI S POLSKEM A SASKEM. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 3 163 KM² A ŘADÍ SE TAK K NEJMENŠÍM V ČESKÉ REPUBLICE. ÚZEMÍ JE TVOŘENO 4 OKRESY (ČESKÁ LÍPA, JABLONEC NAD NISOU, LIBEREC A SEMILY). KRAJ JE PŘEVÁŽNĚ HORNATÝ A JEHO ÚZEMÍ ZAHRNÚJE KRKONOŠE, JIZERSKÉ HORY A LUŽICKÉ HORY. DÍKY NEVHODNÝM PODMÍNKÁM PRO ZEMĚDĚLSTVÍ MÁ LIBERECKÝ KRAJ PŘEDEVŠÍM PRŮMYSLOVÝ CHARAKTER. V HISTORII ZDE BYL VÝZNAMNÝ TEXTILNÍ A SKLÁŘSKÝ PRŮMYSL, KTERÉ V SOUČASNOSTI ZTRATILY SVÉ DOMINANTNÍ POSTAVENÍ. DNES DOMINUJE AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Po Praze nejmenší český kraj patří v oblasti veřejné dopravy mezi ty nejpokročilejší. Integrovaný systém IDOL je řízen organizátorem KORID LK. Pokrývá celý kraj. Hlavními centry krajské dopravy jsou města Liberec a Jablonec nad Nisou, která jsou spojená meziměstskou tramvají.

V Libereckém kraji má každá obec svoji zónu a nadzónu (širší region), dle kterých se vypočítává cena jízdného. Mezi zónami jsou tzv. tarifní jednotice, které odpovídají kilometru vzdálenosti, a z nich se vypočítává cena. 0–2 jednotice stojí 8 Kč (bez OPUS Card), 100 a více jednotic 112 Kč. Speciální tarif má meziměstská tramvajová linka Liberec–Jablonec nad Nisou a krajské město.

V systému existují jen tři druhy jízdenek – jízdenka pro jednotlivou jízdu, sedmidenní a třicetidenní. Vícedenní jízdenka platí vždy na určitý úsek, tedy na železnici i autobusové spoje. Platí sedm/třicet dní s klouzavým začátkem. Pokud jde o cestování do Liberce, platí vícedenní jízdenky i na obě městské zóny. Tyto jízdenky lze zakoupit pouze s pomocí bezkontaktní čipové karty OPUS Card.

Velmi pokročilí jsou i v tarifní integraci. Všichni dopravci v IDS akceptují OPUS Card, která funguje jako předplatní jízdenka, elektronická peněženka (sleva 5 % na jízdné) a obsahuje benefit program. V něm jsou zahrnuty různé slevy sloužící k výhodnějšímu využití volného času, například na ubytování, vstupy do památek i sportovních areálů. Elektronickou peněženkou lze platit i vstupenky na kulturní akce v kraji. Osobní karta vázaná na jednoho uživatele stojí 140 Kč, za anonymní dá zájemce 95 Kč, ale nelze na ni nahrávat nepřenosné kupony. Tarif může mít výjimky pro jednotlivé okresy, například na Jablonecku je stále uznávaná i papírová předplatní jízdenka.

Na OPUS Card lze zakoupit také turistické síťové 24hodinové jízdenky IDOL+ (za 120 Kč pro 1 osobu) a IDOL5+ (250 Kč pro pět osob), které platí v celé síti IDOL. Podobně fungují jízdenky LIBNET+ (160 Kč) a LIBNET5+ (320 Kč), které platí v celém Euroregionu Nisa – v Německu i Polsku.



DOPRAVCI

BusLine, a.s., ČSAD Liberec, a.s., ČSAD Česká Lípa, a.s., Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce n. N., a.s., Viamont regio, České dráhy, a.s., Vogtlandbahn-GmbH, Compag CZ, s.r.o.

LIBEREC

V nejsevernějším krajském městě byla v roce 1862 zřízena drožkářská služba (působila až do první republiky). Město je součástí krajského integrovaného systému IDOL, ve kterém jsou zapojené všechny příměstské autobusové spoje a většina spojů Českých drah. Město tvoří jednu zónu, ve které jsou ovšem jiné ceny. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce n. N., a.s., provozuje 4 tramvajové linky, jednu historickou, 34 denních autobusových linek, jednu školní a 3 noční okružní linky.

Nejlevnější jízdenka je základní přestupní za 18 Kč s platností 40 minut, která se o víkendech prodlužuje na 60 minut a platí jen v linkách DPMLJ. Pokud je jízdenka zakoupena s pomocí OPUS Card, stojí 16 Kč. Přenosná je i denní jízdenka za 70 Kč, dvoudenní za 110 Kč, týdenní za 220 Kč a třicetidenní za 840 Kč. Ve městě platí i 24hodinová síťová jízdenka pro všechny zóny IDS IDOL+ za 120 Kč a pro pět pasažérů za 250 Kč nebo skupinová jízdenka pro 2 dospělé a 3 děti za 140 Kč. U řidiče lze zakoupit jízdenky za 22 Kč; jedná se o základní přestupné jízdné na 40 minut, ve dnech pracovního klidu na 60 minut.

Ojedinělá je datová jízdenka, která se nakupuje pomocí aplikace do chytrého mobilu a online elektronické peněženky (není propojena s kartou). Jednotlivá jízda stojí 18 Kč (platí 40 minut, o víkendu a svátcích 60 minut). Klasická SMS jízdenka stojí 22 Kč a je vždy přestupní po dobu 60 minut.

Nepřenosné jízdenky lze zakoupit pouze s OPUS Card. Existují tři druhy – standard, abonent (držitel předplatní jízdenky platné alespoň třicet dní), abonent plus (předcházela jí jízdenka platná minimálně 360 dní). Ceny se liší o málo (např. 30denní základní standard 500 Kč – abonent 480 Kč – abonent plus 460 Kč). Devadesátidenní základní standard stojí 1 320 Kč, roční stejné kategorie 4 800 Kč (abonent plus 4 320 Kč). Jízdenky platí ve všech spojích IDOL na území města.

Papírové jízdenky lze zakoupit jak u řidičů a pomocí mobilního telefonu, tak také v jízdenkových automatech, dopravních terminálech a u smluvních prodejců. Kartou OPUS Card lze v Liberci zakoupit ve třech pobočkách dopravního podniku. Tato karta nabízí klasickou elektronickou peněženku, možnost předplatních jízdenek a v neposlední řadě ji lze využívat jako průkazku do knihovny. Díky programu Benefit nabízí velké množství slev, především v cestovním ruchu, sportu, restauracích a dalších místech se vztahem k aktivnímu trávení volného času. Nová karta stojí 140 Kč, v anonymní verzi jen 95 Kč. DP nabízí také verzi ISIC/OPUS Card, která

slučuje funkce bezkontaktní čipové karty a celosvětově uznávaného studentského průkazu (za 290 Kč). Na podzim se připravuje „kreditní“ OPUS Card, která nabídne i funkce kreditní karty.

ZAJÍMAVOST

Zajímavostí je, že dopravní podnik provozuje tzv. „sociální automobil“, který slouží přepravě zdravotně postižených po městě, kdy cílem nebo počátkem cesty musí být zdravotnické zařízení, dům sociálních služeb, domov důchodců, centrum postižených, krajský úřad, magistrát, to vše na území města Liberce. Automobil přepravuje cestující po předchozím telefonickém objednání.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

- jeden z nejpropracovanějších IDS
- propracovaný systém města Liberec
- multifukční karta

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

- malé území kraje
- omezené možnosti využití železnice



Moravskoslezský kraj

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ NA SEVEROVÝCHODĚ ČESKÉ REPUBLIKY. NEJDELSÍ HRANICE KRAJE JE TVOŘENA STÁTNÍ HRANICÍ S POLSKEM, KRAJ DÁLE SOUSEDÍ I SE SLOVENSKOU REPUBLIKOU. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 5 427 KM². KRAJ JE ČLENĚN DO 6 OKRESŮ (BRUNTÁL, FRÝDEK-MÍSTEK, KARVINÁ, NOVÝ JIČÍN, OPAVA A OSTRAVA-MĚSTO). MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ MÁ VELICE ROZMANITÉ PŘÍRODNÍ PODMÍNKY. NA ZÁPADĚ SE ROZPROSTÍRÁ HRUBÝ JESENÍK, KTERÝ PŘECHÁZÍ DO NÍZKÉHO JESENÍKU A ODERSKÝCH VRCHŮ, JIHOVÝCHOD JE OHRANIČEN MORAVSKOSLEZSKÝMI A SLEZSKÝMI BESKYDY, KTERÉ SVÍRAJÍ NIŽINNOU STŘEDNÍ ČÁST KRAJE. MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ PATŘÍ MEZI NEJDŮLEŽITĚJŠÍ PRŮMYSLOVÉ REGIONY STŘEDNÍ EVROPY. KRAJSKÉ MĚSTO OSTRAVA JE CENTREM PŘESAHUJÍCÍM SVÝM VÝZNAMEM HRANICE KRAJE.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

Kraj má zajímavou sídelní strukturu zejména díky aglomeraci třetího největšího města Ostravy. Kolem krajského města začal také vznikat v roce 1997 první integrovaný systém. ODIS (Ostravský dopravní integrovaný systém) se začal pomalu rozrůstat na další obce. V roce 1999 měl ODIS 39 obcí, 439 640 obyvatel a 90 linek. Na konci roku 2010 v něm bylo již 221 obcí a 1 187 756 obyvatel, 318 linek, z toho 256 autobusových, 25 železničních a 37 trolejbusových a tramvajových. Celková délka linek byla 6 397 km. V ODIS bylo 126 tarifních zón, v roce 2010 zde bylo naježděno 87 854 vozo- a vlakokilometrů. V současnosti má ODIS 144 zón, přibyly další obce, z toho 9 mimo kraj (Olomoucký, Zlínský kraj). Celý proces integrace by se měl ukončit v roce 2013.

V nejbližších letech se připravuje projekt MS karty, bezkontaktní čipové karty. V současnosti jediná karta funkční jako elektronická peněženka je vydávána a akceptována vozy firmy Veolia Transport Morava a.s., provozovnou Třinec a Krnov. Karty nahrazují i předplatní jízdenky. DP Ostrava má vlastní E-kartu, která platí pouze na linky jednoho dopravce. Také Městský dopravní podnik Opava zavedl systém bezkontaktních karet.

Tarif je tvořen třemi různými systémy – jednotlivé jízdné se liší podle toho, zda se jedná o platbu v MHD Třinci a Českém Těšíně (zde platí i čipová karta, která dovoluje přestup), v Ostravě, kde mají vlastní tarif, anebo zda jde o regionální jízdné. Regionální jízdné se určuje dle klíče – základní jízdné (9 Kč) + paušální částka (1 Kč) za tarifní úsek (tarifní kilometr).

Ceny předplatních jízdenek se odvíjejí od počtu projetých zón, jejichž ceny se liší. Města Třinec, Český Těšín, Nový Jičín, Orlová, Karviná, Havířov mají vlastní ceny od 296 do 327 Kč za měsíční jíz-



denku. V Opavě jsou dvě zóny města za 393 Kč, obě dohromady 502 Kč. V Ostravě jsou vymezeny 4 zóny – jedna za 330 Kč, čtyři za 550 Kč za měsíc. Širší region Ostravy (XXL) je za 296 Kč a jakákoli jiná zóna stojí 235 Kč za měsíc. Nepřenosná síťová jízdenka na všechny zóny vyjde na 2 374 Kč (přenosná 2 990 Kč) na 30 dní. Příplatek za první vlakovou třídu stojí 110 Kč za měsíc.

Jsou zde 7- a 30denní přenosné, 30-, 90-, 180- a 365denní nepřenosné jízdenky. Roční síťová jízdenka stojí 22 548 Kč. Pro studenty se nabízí zvláštní 5měsíční jízdenka s cenou 360 Kč za jednu mimoměstskou zónu.

ZAJÍMAVOST

Město Frýdek-Místek započalo v roce 2011 s ojedinělým experimentem. Vzhledem k velkému provozu, který zhoršoval životní prostředí ve městě, zavedli na linkách městské hromadné dopravy přepravu zdarma. Podmínkou je jen nákup čipové karty a především bezdlužnost vůči městu. Za kartu a roční kupon platí občané 300 Kč a následně mohou jezdit celoročně zdarma. Město není integrováno v systému ODIS.

DOPRAVCI

ČD, a.s., Dopravní podnik Ostrava, a.s., Městský dopravní podnik Ostrava, a.s., Městský dopravní podnik Opava, a.s., Veolia Transport Morava, TQM-holding, a.s., Osoblažská Dopravní Společnost, s.r.o., Radovan Maxner, Viamont Regio, a.s., ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Karviná a.s., ČSAD Havířov a.s.

OSTRAVA

Třetí největší město v ČR potřebovalo díky svému průmyslovému charakteru přepravovat velké množství zboží i cestujících. Jako první se objevila železnice, ale v roce 1884 započal provoz omnibusů a o 10 let později tramvají. Trolejbusy začaly jezdit v Ostravě až roku 1952.

Město Ostrava je již dokonale integrováno do Moravskoslezského systému ODIS (Ostravský dopravní integrovaný systém), který zde také vznikl. ODIS propojuje jak železnici, tak další druhy dopravy. Hlavním přepravcem je Dopravní podnik Ostrava, a.s., který provozuje 17 tramvajových linek (2 noční) se 273 tramvajemi, 10 trolejbusových (1 noční) s 57 vozidly a 58 autobusových (některé jsou noční nebo operují až do rána) s 310 vozidly. Zhruba 40 % vozidel je nízkopodlažních. Vozidla MHD najezdila 34 milionů vozokilometrů a přepravila 102,6 milionu osob.

Město Ostrava je v rámci ODIS rozděleno na 4 zóny, okolní obce pak vytvářejí zónu XXL. Základní jízdenka na 15 minut platí v Ostravě (celá zóna XXL) a stojí 15 Kč. Jízdenka na 60 minut stojí 24 Kč (při nákupu u řidiče 29 Kč) také na XXL. Jízdenka na 24 hodin stojí 75 Kč, ale platí pouze na 4 ostravské zóny, ve dnech pracovního klidu ji mohou za stejnou cenu využít 2 dospělí a 3 děti do 15 let. SMS jízdenka ve spojích DP Ostrava platí 70 minut a stojí 27 Kč. Na ceníku je sympatické, že jsou zde i částky přispívané městem. Jízdenky lze také nakupovat ve 110 prodejních automatech, 13 prodejnách DP Ostrava, u více než 500 externích prodejců i na vybraných nádražích ČD a provozovnách České pošty.

Předplatní kupony mají cenu podle počtu zón. Nepřenosný měsíční kupon na jednu zónu vyjde na 330 Kč, na všechny čtyři zóny 550 Kč. Roční nepřenosný stojí na 1 zónu 3 135 Kč, na všechny zóny 5 225 Kč, a je tak úplně nejdražší roční jízdenkou ze všech krajských měst.

Předplatní jízdenky lze zakoupit buď s klasickou papírovou průkazkou nebo elektronickou kartou, tzv. e-kartou. Tuto kartu vydává dopravní podnik za 105 Kč jak ve verzi anonymní, tak osobní. Zažádat o ni lze přes internet či na kontaktních místech (4 po celém městě). Předplacené kupony

Ize touto kartou běžně nakupovat. Přestože v ODIS zatím není jednotná karta, tuto kartu uznává na území Ostravy i společnosti Veolia Transport Morava, TQM-holding a Radovan Maxner. Karta zatím nemá další funkce. Dopravce přepravuje jízdní kola běžně ve všech vozidlech označených příslušnou značkou.

Město Ostrava využívá také po vzoru velkých evropských metropolí linky S. Všechny spadají do IDS ODIS a platí na ně běžné jízdenky. Největším městským dopravním terminálem je Ostrava-Svinov. Větší co do počtu spojů je pouze Opava-východ. V Ostravě je velmi hustá železniční síť, která prochází celým městem. Napříč městem prochází linka S1 ve směru Opava–Český Těšín, S2 Ostrava-Svinov–Mosty u Jablunkova, S6 – Ostrava hl. n.–Frenštát pod Radhoštěm, zrychlená R1 kopírující trasu S1 a R10 ve směru Ostrava-střed–Dětřichov nad Bystřicí. Celkově je v Ostravě 10 železničních stanic.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

- sídelní struktura s dominujícím centrem
- hustota dopravní infrastruktury
- propojení systému IDS v části Olomouckého a Zlínského kraje

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

- omezená funkčnost karty



Olomoucký kraj

OLOMOUCKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ VE STŘEDNÍ ČÁSTI MORAVY A ZASAHUJE I DO JEJÍ SEVERNÍ ČÁSTI. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 5 267 KM². KRAJ JE ČLENĚN NA PĚT OKRESŮ (JESENÍK, OLOMOUC, PROSTĚJOV, PŘEROV A ŠUMPERK). SEVER KRAJE JE TVOŘEN POHOŘÍM JESENÍKY A JIH TVOŘÍ ROVINATÁ HANÁ. OKRESY JESENÍK A ŠUMPERK JSOU DÍKY SVÉ POLOZE, DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI A HISTORICKÝM UDÁLOSTEM EKONOMICKY VELMI SLABÉ. OLOMOUCKÝ KRAJ PŘEDSTAVUJE VÝZNAMNÉ TRANZITNÍ ÚZEMÍ NEJEN PRO ČR, ALE I V MEZINÁRODNÍM KONTEXTU.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V OLOMOUCKÉM KRAJI

Olomoucký kraj je díky své poloze i tvaru výrazným tranzitním územím, přes které vedou důležité železniční tratě i silniční komunikace. Kolem větších měst se už na konci 90. let začaly vytvářet jednotlivé lokální integrované systémy (Olomoucko – 1997, Hranice, Šumperk, Zábřeh – 2001). V roce 2003 přebral kompetence kraj a začíná vznikat celokrajský systém. V roce 2005 proběhla integrace 5 železničních tratí do celokrajského systému. Od roku 2012 organizuje dopravu Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje rozděluje kraj na 116 zón (dalších 14 zón je mimo kraj); ve městech jsou částečně nezávislá MHD (Olomouc, Přerov, Prostějov, Šumperk, Zábřeh a Hranice). Každá zóna zahrnuje jednu či několik obcí, velikost zón je přibližně stejná.

Veřejná dopravní obslužnost zahrnuje 323 linek (včetně MHD) a 5 železničních tratí. Jejich přepravní výkony dosáhly v roce 2010 28 780 339 km.

Cena jízdenky se vypočítává dle počtu projetých zón, zároveň je jízdenka také omezena časově (doba platnosti se liší v pracovní dny a o víkendech). Cenu ovlivňuje také to, zda cestující bude projíždět přes města s vlastní městskou dopravou (nejdražší je cesta přes Olomouc).

Základní jízdenka na jednu zónu stojí 9 Kč, za každou další zónu se připlácí 6–8 Kč. Základní jízdenka na jednu zónu a Olomouc stojí 21 Kč, každá další zóna stojí 6–8 Kč.

Předplatní jízdenky jsou nepřenositelné. Kupony se vážou k papírovému průkazu IDSOK, který stojí 40 Kč a lze ho zakoupit na prodejních místech dopravců ve větších městech, ale neplatí na MHD v Olomouci. Mimo MHD jsou jen dva druhy předplatních jízdenek – sedmidenní a měsíční.

Ve městech je nabídka rozšířena o jednodenní, čtvrtletní, pololetní a v některých městech i roční jízdenky. U studentů je možné nahradit průkaz kartou ISIC. Většina železnic v kraji je integrovaná do systému a platí zde stejné tarify (pouze Železnice Desná využívá jiný). Čipová bezkontaktní

celokrajská karta v Olomouckém kraji neexistuje, nicméně probíhají jednání mezi kraji k vytvoření společné „Moravské karty“.

Jízdní kola lze převážet ve speciálních cyklobusech, vlacích nebo se svolením pověřené osoby i v autobusech dopravců FTL a Veolia Transport.



ZAJÍMAVOST

V roce 1997 došlo k velké povodni na celé Moravě. Hladina se vzedmula i na říčce Desné v podhůří Jeseníků. Trať byla velmi poškozena a ministerstvo dopravy potvrdilo její zrušení. Místní obyvatelé se ovšem nenechali přesvědčit a vytvořili Svazek obcí údolí Desné, který se stal majitelem tratě. Svazek postupně opravil poškozené části a od roku 1998 je zde provozována běžná doprava. Provoz dráhy zajišťuje společnost SART – stavby a rekonstrukce a.s., Šumperk, dopravu společnost Veolia Transport Morava a majiteli vozidel jsou obce svazku. Železnice má vlastní tarif zahrnutý v IDSOK. Tato dráha je dobrou ukázkou toho, že i lokální tratě v soukromých rukách mohou prosperovat.

DOPRAVCI

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PAVEL STUDENÝ s.r.o., Autobusy – Konečný, s.r.o., Autodoprava Tesař, s.r.o., ČD, a.s., ČSAD Frýdek-Místek, a.s., Autodoprava Studený, spol. s r.o., Dopravní podnik města Olomouce, a.s., FTL – First Transport Lines, a.s., Obec Ptení, Dopravní a logistická společnost, s.r.o., Veolia Transport Morava, a.s., Vojtila Trans, s.r.o.

OLOMOUC

Již v roce 1845 vznikla v Olomouci první omnibusová linka z nádraží do centra města. O 54 let později už projížděla městem první tramvajová linka a o dalších 28 let později v souvislosti s rozšířením města přibýly i autobusy. Dnešní veřejná doprava ve městě je stále založená především na kolejové dopravě. Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (DPMO), vypravuje 60 tramvajových vozidel na 6 linkách, s průměrným stářím téměř 22 let (cca čtvrtina je nízkopodlažní) a 77 autobusů, na 19 denních, 3 nočních a jednom rychlospoji – do ZOO – cca polovina nízkopodlažních, které jsou v průměru necelých 8 let staré. V roce 2010 přepravila olomoucká MHD téměř 58 milionů osob, najezdila přes 6 milionů kilometrů, přičemž více pasažerů přepravily autobusy.

V celém Olomouckém kraji byl v minulých letech zaveden integrovaný dopravní systém IDOK, jenž nabízí možnosti přestupního cestování na jednu jízdenku po celém kraji. Město Olomouc je v tomto systému zahrnuto jako zóna 71. Pro všechny spoje, které začínají, končí či projíždějí městem, je stanoven zvláštní tarif. Vlastní tarif má i samotná MHD. Na jednotlivou jízdu je základní přestupní jízdenka za 14 Kč, platí 40 minut v pracovní dny a 60 minut v ostatních dnech.

Další typy jízdenek jsou jednodenní (46 Kč), sedmidenní (126 Kč), měsíční (350 Kč) a čtvrtletní (900 Kč). Pro seniory je zde zajímavá nabídka, tzv. roční Senior Pas za 300 Kč. Pro organizace existuje přenosná jízdenka s cenou 870 Kč za měsíc.

Ve městě působí tři prodejny předplatních jízdenek, jejichž pracovní doba začíná už v pět hodin ráno. Jednotlivé jízdenky lze zakoupit u řidičů s přírážkou, dále v automatech a u dalších smluvních prodejců.

Průkazy pro předplatní jízdenky jsou pouze papírové (možno zakoupit za 2 Kč), přičemž studenti mohou místo průkazu používat studentský průkaz ISIC. Olomoucký kraj spolupracuje se sousedními moravskými kraji na společném zavedení čipové karty.

Pro turisty je jistě výhodná tzv. Olomouc region Card. Platí buď 48 hodin nebo 5 dní. V prvním případě stojí 180 Kč, ve druhém 360 Kč. V ceně je zahrnuta kromě různých slev a vstupů zdarma také MHD v Olomouci zdarma.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V OLMOUCKÉM KRAJI

- Olomoucký kraj je v rámci ČR významným tranzitním územím
- IDS zahrnuje celý kraj
- „Olomouc region Card“ pro turisty

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V OLMOUCKÉM KRAJI

- částečně nezávislá MHD
- neexistence elektronické karty pro IDS



Plzeňský kraj

PLZEŇSKÝ KRAJ SE ROZKLÁDÁ NA JIHOZÁPADĚ ČESKÉ REPUBLIKY. DÍKY SVÉ ROZLOZE 7 561 KM² JE TŘETÍM NEJVĚTŠÍM KRAJEM. ROZLOŽENÍ OBYVATEL JE ZNAČNĚ NEROVNOMĚRNÉ. ÚZEMÍ KRAJE JE TVOŘENO SEDMI OKRESY (PLZEŇ-MĚSTO, PLZEŇ-JIH, PLZEŇ-SEVER, ROKYCANY, DOMAŽLICE, KLATOVY A TACHOV). TENTO KRAJ JE CHARAKTERISTICKÝ ROZMANITOSTÍ PŘÍRODNÍCH PODMÍNEK V JEDNOTLIVÝCH ÚZEMNÍCH CELCÍCH. VELICE VÝZNAMNÝM PRŮMYSLOVÝM ODVĚTVÍM V PLZEŇSKÉM KRAJI JE STROJÍRENSTVÍ, KTERÉ JE SPOJENO PŘEDEVŠÍM SE JMÉNEM ŠKODA. PLZEŇ JE DÍKY SVÉ POLOZE ATRAKTIVNÍ PRO ZAHRANIČNÍ INVESTORY. PLZEŇSKÝ KRAJ ZÍSKÁVÁ TAKÉ DÍKY SVĚMU NAPOJENÍ NA HL. M. PRAHU. PLZEŇSKÝ KRAJ PATŘÍ MEZI DOBRĚ SE EKONOMICKY ROZVÍJÍCÍ REGIONY SE SILNOU PRŮMYSLOVOU ZÁKLADNOU.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZEŇSKÉM KRAJI

V západních Čechách se organizátor POVED již několik let snaží o vybudování integrovaného dopravního systému. Do letošního roku systém IDP zahrnoval pouze krajské město a několik okolních obcí. Na začátku dubna se rozšířil na 196 obcí z celkových 501 obcí kraje (40 % obcí), avšak s nadpolovičním množstvím obyvatel. V současnosti probíhají debaty a vznikají studie na zjednodušení a zefektivnění celé linkové sítě. Cílem POVED je integrovat celý kraj. Středem celého systému je město Plzeň, ze kterého vyběhají všechny železniční linky a které je i samozřejmým centrem dojížděky. V krajském městě ale platí odlišný tarif.

Do systému je zapojeno celkem 10 linek na 9 tratích včetně spojů kategorie EX a R na trati č. 170 a 183 (ale pouze 2. vozová třída). V rámci IDP je vymezeno 106 autobusových linek. Organizátor dopravy také zkouší tzv. autobusy na zavlání, které vyjedou jen v případě telefonicky avizovaného zájmu cestujících. Přestupování mimo Plzeň je možné jen v případě využívání předplatních jízdenek, jednotlivé jízdné je stále v kompetenci dopravců.

V Plzeňském kraji je provozována multifunkční „Plzeňská karta“ (PK), která nabízí nejvíce funkcí ze všech obdobných karet v ČR. Její vystavení stojí 170 Kč a vystavuje se na několika místech v Plzni, popřípadě ve spolupráci s dalšími obcemi. Plzeňská karta je základní kartou, je nepřenosná, funguje jako předplatní kupon, elektronická peněženka, průkaz čtenáře, umožňuje slevy Bonusového programu, popřípadě funguje jako karta stravovacích, docházkových či přístupových systémů. Všechny tyto funkce mohou být nahrány na studentské a učitelské karty (ISIC, SCHOLAR, ITIC, ALIVE). Firemní Plzeňská karta vychází vstříc podnikové klientele, umožňuje přenosné předplatní kupony i elektronickou peněženku, lze ji využít jako přístupovou kartu do různých firemních systémů.



PLZEŇ

Západočeská metropole byla díky rychlému rozvoji průmyslu v 19. století nucena řešit problémy s dopravou. Prvním krokem byla elektrická tramvaj v roce 1899, kterou roku 1929 doplnily autobusy. Během 2. světové války přibýly trolejbusy. Největším dopravcem v Plzni jsou Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., avšak město je zapojeno do Plzeňského integrovaného systému (IDP), který organizuje společnost POVED. Plzeň je jednou velkou zónou.

Dopravu ve městě zajišťují 4 tramvajové linky, 9 trolejbusových, 24 autobusových (některé vyjíždějí i za hranice města), jedna linka pro invalidy, 6 nočních linek. Mezi městské spoje lze započítat i železniční linku Blovice–Kozolupy, která projíždí město napříč. V roce 2010 měl dopravní podnik 113 autobusů (z toho 72 nízkopodlažních), 89 trolejbusů (52 nízkopodlažních) a 123 tramvají (48 nízkopodlažních).

Základní nepřestupní jízdenka stojí 18 Kč (u řidiče za 30 Kč), přestupní jízdenky lze zakoupit pouze s Plzeňskou kartou nebo Plzeňskou jízdenkou. Nejlevnější do 30 minut stojí 16 Kč, do 60 minut 20 Kč, 180 minut 34 Kč a 24hodinová 60 Kč. Přestupní jízdné lze zakoupit také SMS jízdenkou za 20 Kč, platí až 35 minut. Stejně tak 24hodinová za 70 Kč.

Předplatní jízdné se nahrává na Plzeňskou kartu. Roční platí 380 dní a stojí 3 910 Kč, na 190 dní stojí 2 260 Kč. Kratší časový úsek je založený na tzv. volném tarifu. Cena se odvíjí od počtu dnů, začíná na jednom dni (52 Kč), pokračuje 30 dny (za 440 Kč) a končí 123 dny za 1 702 Kč. Předplatní jízdné platí i ve vlacích Českých drah a u dalších autobusových přepravců na území Plzně. Firemní Plzeňská karta umožňuje nákup přenosných kuponů. Roční stojí 5 085 Kč, půlroční 2 940 Kč, kratší platnosti vycházejí z „volného tarifu“ (1–123 dní). Jízdní kola jako spoluzavazadla lze přepravovat o víkendech a svátcích (max. 2 kola na vozidlo), nepřestupní jízdenka hrazená u řidiče stojí 30 Kč, ostatní jízdenky jsou totožné s běžným občanským jízdným.

Plzeňská karta je bezkontaktní čipová karta s působností v rámci IDS IDP, která se postupně rozšiřuje po celém kraji. Její základní funkce jsou elektronická peněženka a nosič předplatních jízdenek. Ze všech karet v ČR má tato karta nejširší využití. Elektronickou peněženku lze využít také k platbě v kulturních, zábavních či sportovních centrech, momentálně například v zoologické zahradě, na plaveckém stadionu a dalších místech v Plzni. Internetová aplikace Plzeňská vstupenka dovoluje majitelům karty kupovat přes internet vstupenky do divadla, do kina, na festivaly či třeba na fotbal. Úřady a podniky ji mohou využívat jak v docházkovém, tak i stravovacím systému. Kartu lze také spojit se studentským průkazem ISIC. Nedílnou součástí produktu je také Bonusový program, díky kterému majitel karty získává slevy v restauracích, obchodech i např. v cestovních kancelářích.

Plzeňskou kartu vydávají PMDP pouze na jednom místě ve městě, a to za 170 Kč. Dobíjet ji lze přes internet nebo pomocí bankovní karty také v samoobslužných zónách, kterých je aktuálně ve městě 26. Tyto zóny také dovolují vložení peněz do elektronické peněženky, nákup vstupenek jako webový portál Plzeňská vstupenka a také přístup k internetu. V roce 2010 bylo 260 tisíc držitelů PK.

Pro pohodlné cestování s přestupy je možno v Plzni také využít tzv. Plzeňskou jízdenku. Bezkontaktní čipová karta funguje stejně jako Plzeňská karta, ale lze ji zakoupit přednabitou za cenu 300 Kč (200 Kč elektronická hotovost) nebo 600 Kč (500 Kč elektronická hotovost). Cena základní přestupní jízdenky je 16 Kč, 24hodinové 60 Kč.

DP provedl netradiční krok a zrušil všechny jízdenkové automaty, ale papírové jízdenky stále prodávají smluvní prodejci. Jízdenku lze nakoupit pomocí SMS. Dalším způsobem nákupu jízdenky je systém NFC (Near Field Communication – bezkontaktní komunikace), díky kterému mohou cestující místo čipové karty používat svůj mobilní telefon. Jejich nabídka je bohužel dnes ještě příliš úzká a tuto technologii nabízí pouze jeden operátor.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZEŇSKÉM KRAJI

- multifunkční karta v Plzni
- možnost využití mobilního telefonu jako elektronické peněženky
- autobusy na zavolání

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZEŇSKÉM KRAJI

- IDS pokrývá pouze část kraje
- přestupování je možné pouze v případě využití předplatních jízdenek



Středočeský kraj

STŘEDOČESKÝ KRAJ JE CO DO VELIKOSTI, POČTU OBCÍ I POČTU OBYVATEL NEJVĚTŠÍM KRAJEM ČESKÉ REPUBLIKY. ZAUJÍMÁ ROZLOHU 11 015 KM² A ZCELA OBKLOPUJE HL. MĚSTO PRAHU. POLOHA KRAJE JE MIMOŘÁDNĚ VÝHODNÁ A VELICE OVLIVŇUJE JEHO EKONOMICKOU CHARAKTERISTIKU. ÚZEMÍ SE DĚLÍ NA 12 OKRESŮ (BENEŠOV, BEROUN, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram a Rakovník). VÝZNAMNÉ JE ÚZKÉ PROPOJENÍ S PRAHOU. STŘEDOČESKÝ KRAJ JE ZDROJEM PRACOVNÍCH SIL PRO PRAHU. NA ÚZEMÍ KRAJE SE NACHÁZÍ NĚKOLIK PODNIKŮ CELOSTÁTNÍHO VÝZNAMU, NAPŘ. ŠKODA AUTO A.S. MLADÁ BOLESLAV ČI TPCA CZECH, S.R.O., KOLÍN. EKONOMICKY PATŘÍ KRAJ MEZI NADPRŮMĚRNÉ.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

Sousedství s hlavním městem přináší největšímu českému kraji mnoho výhod, ale i problémů. Vedou přes něj důležité železniční i silniční tahy, avšak centrum je mimo kraj.

Veřejnou dopravu organizuje příslušný odbor krajského úřadu, který podporuje integrovaný dopravní systém SID (Středočeská integrovaná doprava). Za jeho počátek lze označit integraci Kladenské linkové integrované dopravy (KLID), části Kolínska a Benešovska v roce 2005. Dnešní SID zabírá přibližně 70 % území kraje (chybí dokončení Slánska, Mělnicka, Mladoboleslavska a částí okresů Praha-západ a Praha-východ, které jsou ovšem nejvíce zapojené do systému PID). Zón je několik stovek, zpravidla zasahují několik menších obcí nebo jednu velkou. Na území kraje je 643 linek, počet dopravců základní obslužnosti je 32. Každý okres má své písmeno, která je součástí čísla linky (A-J, A23, B82 atd.). Systém SID by měl být dokončen v roce 2015.

SID se v okolí hlavního města prolíná s Pražskou integrovanou dopravou (PID), která nejenom integruje většinu železničních tratí, ale také více než 150 linek (včetně 11 nočních) v blízkém, ale i vzdálenějším okolí Prahy. I tento systém je částečně financován krajem, ale s financováním pomáhají také jednotlivé obce. Výhodou je možnost cestovat na jednu jízdenku. Do budoucnosti se nabízejí dvě možnosti řešení – spojení obou systémů nebo naopak vytlačení PID ze středních Čech. Navíc v některých větších městech existují ještě separátní systémy městské hromadné dopravy s vlastními tarify, které nejsou vždy integrované v SID.

Každý dopravce v SID má svoji čipovou kartu. Tato karta je uznávaná ostatními dopravci v kraji, ale není kompatibilní s pražskou Opencard nebo podobnými kartami mimo kraj. Její

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

- hustá železniční a silniční síť
- vzájemné uznávání karet dopravci

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

- nepropojený systém s hlavním městem Praha
- hlavní dopravní uzel (hl. m. Praha) mimo území kraje
- není integrována železniční doprava
- slabá návaznost spojů



vydávání není centrálně řízeno, jednotné jsou pouze typy karet: občanská a rodinná (bez evidence osobních údajů), žákovská, důchodcovská, seniorská. Na první dvě zmíněné karty lze evidovat 7-, 30- nebo 90denní kupon a elektronickou peněženku. Karty nemají další funkce. Jejich cena se liší dle dodavatele, například za 120 Kč ji poskytuje ČSAD Kladno, Bosák Bus za 170 Kč. Problémem je i nepřehledné dobíjení předplatních kuponů, které může proběhnout pouze v kontaktní kanceláři dopravce, jenž kartu vydal. Elektronická peněženka může být nabita i ve vozidlech.

Integrace v PID je celková, platí zde pražské časové jízdenky, které jsou s doplňkem pro vnější zóny stejně jako přestupní jízdenky a jejich cena je odvozena od počtu pásem. Středočeský kraj má tarif zónový, za každou projetou zónu se cena jízdenky navyšuje. Základní jízdné je 10 Kč a každá další zóna stojí cca 6–8 Kč. V SID všichni dopravci uznávají elektronické peněženky nahanané na čipové kartě (sleva 5 % při nákupu jízdenky kartou), díky kterým se při přestupu nezapočítává zóna přestupu, a někteří dopravci uznávají měsíční nebo čtvrtletní předplatní jízdenky, které jsou nepřenositelné.

ZAJÍMAVOST

Kraj vydává stipendia žákům a studentům, kteří dojíždějí v rámci Středočeského kraje do školy. Ti musí pouze vyplnit formulář, podat žádost a následně si nechat potvrdit docházku na své škole. Kraj následně vyplatí náhradu částky.

DOPRAVCI

ANEXIA s.r.o., BOSÁK BUS, spol. s r.o., Connex Praha, s.r.o., Connex Příbram, s.r.o., CONNEX Východní Čechy a.s., CUP TOUR bus, s.r.o., ČSAD Benešov a.s, ČSAD MHD Kladno a.s., ČSAD POLKOST, spol. s r.o., ČSAD Slaný a.s., Městská autobusová doprava Kolín, s.r.o., Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., PROBO TRANS BEROUN spol. s r.o., SPOJBUS s.r.o., DP Praha, Martin Uher, ČD a další ČSAD Střední Čechy, ČSAD Mělník.

Ústecký kraj

ÚSTECKÝ KRAJ LEŽÍ NA SEVEROZÁPADĚ ČESKÉ REPUBLIKY. HRANICE KRAJE JE TVOŘENA I STÁTNÍ HRANICÍ SE SASKEM. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 5 335 KM². KRAJ JE ČLENĚN NA SEDM OKRESŮ (DĚČÍN, CHOMUTOV, LITOMĚŘICE, LOUNY, MOST, TEPLICE A ÚSTÍ NAD LABEM). PŘÍRODNÍ RELIÉF JE V KRAJI VELICE ROZMANITÝ. NA SEVERU PODĚL HRANIC SE SASKEM SE TYČÍ KRUŠNÉ HORY, LUŽICKÉ HORY A LABSKÉ PÍSKOVCE, KTERÉ NA JIHOVÝCHODĚ PŘECHÁZEJÍ V NÍŽINY. KRAJ LZE ROZDĚLIT DO ČTYŘ OBLASTÍ. PRŮMYSLOVÁ OBLAST V PODKRUŠNOHOŘÍ (OKRESY CHOMUTOV, MOST, TEPLICE A ČÁSTEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM), ZEMĚDĚLSKÁ OBLAST LITOMĚŘICKÁ A LOUNSKÁ V POLABÍ A POOHŘÍ, KTERÁ JE ZNÁMÁ JAKO ZAHRADA ČECH. OBLAST DĚČÍNSKÁ NENÍ VYLOŽENĚ ZAMĚŘENA ANI NA PRŮMYSL ANI NA ZEMĚDĚLSTVÍ. ÚZEMÍ ŠLUKNOVSKA SE POTÝKÁ SE SPECIFICKÝMI PROBLÉMY OVLIVNĚNÝMI ZEJMÉNA JEHO PERIFERNÍ POLOHOU. EKONOMICKY PATŘÍ KRAJ DLOUHODOBĚ DO SKUPINY STRUKTURÁLNĚ POSTIŽENÝCH REGIONŮ.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI

Díky zvláštnímu tvaru má Ústecký kraj napojena všechna větší města na dvě dopravní tepny – silnici č. 13 směřující od Klášterce nad Ohří přes Chomutov, Most, Teplice až po Ústí nad Labem a Děčín a druhý směr od Podbořan přes Louny až po Litoměřice. V roce 2006 vyvrcholila místní krize a krajský úřad vypověděl smlouvy dopravci, který obsluhoval většinu kraje. V současnosti se situace ustálila, vznikly jednotlivé dopravní oblasti, na jejichž dopravní obsluhu se vypisují výběrová řízení. Ve velkých městech, jako je Chomutov, Most, Děčín nebo Ústí nad Labem, funguje výkonná městská doprava (trolejbusy nebo tramvaje). Na Lounsku se připravuje pilotní projekt budoucího integrovaného systému, který by měl být dokončen v roce 2015.

V roce 2012 začal kraj realizovat ve spolupráci s dopravní společností BusLine, a.s. projekt na vytvoření IDS. Měl by tak vzniknout jednotný tarif, zvýhodňující pravidelné cestující, ale zároveň by měla být městům ponechána autonomie při rozhodování o tarifní problematice MHD. Systém by měl být založen na zónově-relačním tarifu a měl by využívat moderních čipových karet. Kraj by měl být rozdělen na 9 oblastí a 409 tarifních zón.

Systém v oblasti Lounsko-západ je založen na jednotlivých tarifních zónách a ceny jízdného na počtu tarifních jednic (každá odpovídá cca 1 km jízdy). Nabízí se tři druhy předplaceného jízdného na 7, 30 a 90 dní. V papírové formě zůstává pouze sedmidenní jízdenka, ostatní jsou vázány na bezkontaktní čipovou kartu, která je dostupná buď na informačních centrech dopravců nebo ji lze zakoupit i u řidiče autobusu za 95 Kč (pouze anonymní verzi). Na jeden jízdní doklad lze také přestupovat (zatím jen v jedné oblasti). Karty fungují také jako elektronické peněženky.

Elektronickou peněženku dnes používají i další dopravci v kraji. Smluvní přepravní podmínky nabízejí i přepravu jízdních kol, avšak dopravce může přepravu kola odmítnout.

Kraj také výrazně prosazuje nízkopodlažnost vozidel. V roce 2011 bylo 33 % nasazovaných vozidel nízkopodlažních. Stejně tak se zde výrazně počítá s plynovými autobusy.

V Ústeckém kraji je také možné využívat síťové jízdenky REGIONNet Labe-Elbe, díky které je možné jezdit vlaky ČD, autobusy včetně MHD a zároveň dopravními prostředky dopravního svazu Horní Polabí (VVO). Jednodenní jízdenka stojí 200 Kč, jízdenka pro malou skupinu pro až 5 osob 400 Kč.

ZAJÍMAVOST

V Jirkově mají čipové karty od roku 1996. Ve většině měst jsou systémy čipových karet, které nespolupracují.

DOPRAVCI

Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy KAVKA, a.s., BusLine, a.s., ČSAD Slaný, a.s., DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a.s., Dopravní podnik města Děčína, a.s., Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s., Veolia Transport Teplice, s.r.o.

ÚSTÍ NAD LABEM

V městě na Labi se první tramvajová trať vybuďovala v roce 1899. Tramvaje byly oporou veřejné dopravy až do roku 1970, kdy byla uzavřena poslední trať. O 18 let později se město rozhodlo, že autobusová doprava (v provozu již od roku 1929) nestačí kapacitně a začaly se budovat trolejbusové sítě. V současnosti dopravu ve městě zajišťuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem, který provozuje 23 autobusových a 11 trolejbusových linek. V roce 2010 dopravní podnik přepravil 51,3 milionu cestujících s celkovou délkou 7,25 milionu kilometrů s přibližně stejným podílem trolejbusů a autobusů. V MHD jezdí celkově 68 trolejbusů, jejichž průměrná stáří je 17,9 roku, a 77 autobusů s průměrným stářím 10,5 roku.

Městská doprava je provozována nejenom na území města, ale i v okolních obcích (Chabařovice, Chlumec, Krupka a Přestanov). Je vytvořeno celkově 5 zón, od nichž se následně odvozuje i cena jízdenky. Základní přestupní jízdné stojí 18 Kč a platí 45 minut ve všech zónách kromě Krupky. I tam ovšem platí jízdenka za 23 Kč na 75 minut, kterou je možné zakoupit také u řidiče vozidla. 24hodinová pro 4 zóny stojí 80 Kč. Za SMS jízdenku, která je přestupní a platí 60 minut, zaplatí cestující 18 Kč.

Časové předplatní jízdenky občanské nepřenositelné stojí od 195 Kč (7denní) přes 310 Kč (15denní), 535 Kč (30denní), 2 570 Kč (180denní) až po 4 845 Kč za roční. Za přenosné jízdenky se platí 920 Kč (30 dní) a 2 310 Kč (90 dní). Lze také využít příhraničních síťových jízdenek REGIONet Labe-Elbe, které platí v Ústeckém kraji a Sasku. Jednodenní jízdenka stojí 200 Kč, pro 2–5 osob pak 400 Kč.

Jízdenky lze získat u řidičů, pomocí mobilního telefonu, v předprodejních kancelářích, ve vybraných trafikách a také ve 20 automatech po celém městě.

ZAJÍMAVOST

Dopravní podnik také provozuje od roku 2010 lanovou dráhu, která spojuje obchodní centrum ve středu města s výletním zámečkem Větruše. Cestujícím se nabízejí dvě kabiny putující po trase dlouhé 330,4 m s převýšením 50,1 m. Do každé kabiny se vejde 15 osob a jízdní doba je 1,5 minuty. Tarif je odlišný od ostatních dopravních prostředků, a proto je základní jízdné na lanové dráze 18 Kč, obousměrné pak 34 Kč. Jízdní kolo se přepravuje za stejnou částku.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI

- sídelní struktura s vysokým podílem velkých měst
- speciální síťové jízdenky

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V ÚSTECKÉM KRAJI

- faktická neexistence IDS



Vysočina

KRAJ VYSOČINA ZAUJÍMÁ CENTRÁLNÍ POLOHU V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY. ROZLOHA KRAJE ČINÍ 6 796 KM². ÚZEMÍ KRAJE SE ČLENÍ NA 5 OKRESŮ (HAVLÍČKŮV BROD, JIHLAVA, PELHŘIMOV, TŘEBÍČ A ŽDÁR NAD SÁZAVOU). ÚZEMÍ KRAJE LEŽÍ V OBLASTI ČESKOMORAVSKÉ VYSOČINY. PŘÍRODNÍ PODMÍNKY KLADOU ZVÝŠENÉ NÁROKY NA BUDOVÁNÍ A ÚDRŽBU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. VÝZNAMNÝM ROZVOJOVÝM FAKTOREM REGIONU JE DÁLNIČE D 1, KTERÁ KRAJEM PROCHÁZÍ A PODSTATNĚ ZVYŠUJE INVESTIČNÍ ATRAKTIVNOST JEHO ÚZEMÍ. KRAJSKÉ MĚSTO JIHLAVA NENÍ STÁLE JEŠTĚ VÝRAZNÝM DOMINANTNÍM CENTREM (V POROVNÁNÍ S OSTATNÍMI KRAJSKÝMI MĚSTY).

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA

Kraj na pomezí Moravy a Čech má asi nejméně integrovaný systém v ČR. Přesněji žádný systém, kromě MHD v několika městech, neexistuje. Kraj má několik větších center (Jihlava, Třebíč, Ždár nad Sázavou, Havlíčkův Brod nebo Pelhřimov). Železniční spojení je omezené a spojení v rámci kraje i s okolím není ideální. Autobusová doprava je na tom o trochu lépe, avšak obyvatelé mnoha menších obcí jsou odkázáni na málo časté spoje, o víkendech je spojení minimální, často žádné. Do kraje přesahuje jihomoravský IDS JMK.

V kraji je dominantním dopravcem společnost ICOM, a.s., který vlastní firmu TRADO-Bus, s.r.o., a společně provozují veřejnou dopravu ve třech z pěti okresů. Společnosti Zdar, a.s., a Veolia Transport Východní Čechy, a.s., zajišťují dopravu vždy v jednom okrese a další firmy, kromě Českých drah, nejsou v rámci veřejné dopravy příliš významné. Veolia i ZDAR nabízejí vlastní bezkontaktní čipové karty.

DOPRAVCI

ICOM, a.s., TRADO-Bus, s.r.o., Zdar, a.s., Veolia Transport Východní Čechy, a.s., ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., BDS, spol. s r.o., Tourbus, a.s., Zlatovánek, spol. s r.o., COMETT PLUS, spol. s r.o., ČSAD Benešov, a.s., BK BUS, s.r.o., ČSAD Tišnov, spol. s r.o., ADOSA, a.s., ČAD Blansko, a.s., Oldřich Řezanina, Josef Štefl – TOUR, Dačice, Dopravní podnik města Jihlavy, a.s., Herna Jaroslav Nový Rychnov, Václav Seifert, Vortová, BODOS, a.s., ČD, a.s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA

- více rovnoměrně rozložených center, která je možno využít jako dopravní uzly
- investice Jihlavy do ekologizace dopravy

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA

- nejméně integrovaný systém regionální veřejné dopravy v ČR
- omezené možnosti využití železniční dopravy
- velmi omezený víkendový provoz



JIHLAVA

Jihlavská MHD má své kořeny v „hoteliérských“ omnibusových spojích z centra k nádraží, které v roce 1909 nahradila tramvajová doprava. V roce 1948 byly tramvaje nahrazeny trolejbusy, doplnily autobusy a v současnosti společně přepraví 38 000 cestujících. Naše nejmenší krajské město dnes obsluhuje 8 autobusových linek a 5 trolejbusových linek. V roce 2011 na nich společně autobusy i trolejbusy najely 2,8 milionu km, poměr je zhruba půl na půl. Dopravce – Dopravní podnik města Jihlavy, a.s., investuje do obnovy vozového parku, především pořizuje nové trolejbusy a CNG autobusy. Dopravce plánuje mít všechny autobusy v roce 2012 bezbariérové.

Kraj Vysočina nemá žádný IDS, městská doprava pouze přesahuje do několika přilehlých obcí (Velký Beranov, Malý Beranov, Hybrálec, Smrčná, Štoky a průmyslové zóna obce Střítež). Samotné město je rozdělené na dvě zóny. Cena se potom odvíjí buď od počtu projetych úseků nebo časově. Nejlevnější nepřestupní jízdenka na max. 4 úseky (mezi zastávkami) je za 10 Kč, 5 a více úseků vyjde na 16 Kč. U řidiče MHD lze zakoupit jízdenku s přírůžkou 5 Kč. Přestupní jízdné je tvořeno časově – 60 minut za 20 Kč, 24 hodin za 50 Kč. Pokud by jízdné cestující nakupoval s pomocí elektronické peněženky, lze platit levněji a při přestupu na další spoj do 30 minut mu bude poskytnuta sleva na jízdném 70 %. Ceny pro platbu kartou jsou 8 Kč (max. 4 úseky), 12 Kč (max. 8 úseků) a 14 Kč (9 a více úseků).

Předplatní jízdenky se vydávají pouze na elektronickou nepřenosnou kartu. Zakoupit je možné pouze I. pásmo, nebo obě pásma dohromady. Při druhé možnosti lze zakoupit jízdné na 2 až 14 dní po dnech (70–308 pro obě pásma), třicetidenní za 490 Kč, devadesátidenní za 1 400 Kč a roční za 4 600 Kč. Cena roční jízdenky je poměrně vysoká v souvislosti s velikostí města a dopravní sítě. V nabídce dopravce je i měsíční přenosná časová jízdenka za 1 100 Kč.

Samotná Jihlavská karta se vydává pouze v předprodeji na Masarykově náměstí za 100 Kč u nepřenosné verze a 150 Kč za přenosnou. Funguje buď jako předplatní jízdenka anebo elektronická peněženka. Peníze lze na ni vkládat pouze na prodejních místech nebo pomocí samoobslužných terminálů (5 kusů). Kartu dle údajů dopravce využívá 88 % přepravených osob, má ji 29 000 držitelů.

Dopravní podnik se rozhodl investovat do ekologické dopravy CNG. Začal vybudováním plnicí stanice a nákupem nových autobusů. Náklady na provoz těchto autobusů jsou zřejmě nižší než v případě nafty. DP věří, že díky tomu zefektivní celý svůj provoz.

Zlínský kraj

ZLÍNSKÝ KRAJ SE NACHÁZÍ NA VÝCHODĚ ČESKÉ REPUBLIKY. HRANICE KRAJE JE TVOŘENA I STÁTNI HRANICÍ SE SLOVENSKOU REPUBLIKOU. KRAJ ZAUJÍMÁ ROZLOHU 3 964 KM² A JE ČTVRTÝM NEJMENŠÍM KRAJEM. KRAJ JE ČLENĚN NA 4 OKRESY (ZLÍN, VSETÍN, KROMĚŘÍŽ A UHERSKÉ HRADIŠTĚ). DOPRAVNÍ SYSTÉM OVLIVŇUJE ČLENITOST TERÉNU. ZÁPAD KRAJE JE DOBŘE DOSTUPNÝ DÍKY DÁLNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTI (PROCHÁZÍ TUDY MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR). OPAČNÁ SITUACE JE VE VÝCHODNÍ ČÁSTI.

CHARAKTERISTIKA SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Na východní Moravě byla sice již v roce 2005 založena organizace KOVED (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o.), avšak jeho činnost není na první pohled zřejmá. Již několik let běží projekt na přípravu budoucího integrovaného dopravního systému. První vlašťovkou byl v roce 2007 „clearing“, uznávání bezkontaktních čipových karet mezi všemi dopravci v kraji. Dalším velkým projektem je vytvoření centrálního dispečinku řízení veřejné dopravy, který zlepší koordinaci jednotlivých dopravců a umožní užití informačních technologií ve vozidlech i na zastávkách. Zároveň se pracuje především na optimalizaci dopravy podle již dříve schváleného Dopravního plánu Zlínského kraje na léta 2012–2016.

Náznaky opravdového IDS jsou jen přesahy ze sousedních krajů. Tarify si tvoří jednotliví dopravci sami. Železniční síť je tvořena 14 tratěmi, jejichž dopravní význam je velmi různorodý. Velké množství autobusových linek má velký přesah i do okolních krajů. Celkově na území kraje jezdí 259 linek několika dopravců.

Ceny čipových karet se u jednotlivých dopravců výrazně liší. Nejlevnější ji má KRODOS Bus za 100 Kč, nejdražší Karel Housa – Housacar nebo ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., za 170 Kč. Při platbě kartou dávají všichni dopravci slevu 4–5 %.

Ve většině větších měst (např. Uherské Hradiště, Velké Meziříčí, Vsetín, téměř šedesát dalších linek) funguje také městská hromadná doprava; v aglomeraci Zlína je integrovaný systém ZID, který spojuje města Otrokovice, Zlín a Vizovice.

ZAJÍMAVOST

V Kroměříži zajišťuje město hromadnou dopravu pomocí Kroměřížských technických služeb, s.r.o. S pomocí devíti vozidel provozují osm linek. Město velmi výrazně zvýhodňuje plátce bezkontaktní čipovou kartou. Základní jízdné stojí 13 Kč a je nepřestupné, avšak při platbě kartou stojí jízdné pouze 8 Kč a dovoluje jeden přestup. Vydání karty stojí 100 Kč.

DOPRAVCI

ČSAD Vsetín, a. s., KRODOS BUS a. s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a. s., Karel Housa – HOUSACAR, ČSAD Hodonín a. s., ČSAD Kyjov BUS, a. s., Veolia Transport Morava, a. s., FTL – First Transport Lines, a. s., VYDOS BUS a. s. V drážní dopravě České dráhy a. s. a Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., Kroměřížské technické služby, s. r. o.

ZLÍN

Městská doprava ve třetím nejmenším krajském městě byla vždy silně vázána na železniční trať podél říčky Dřevnice, Otrokovice–Zlín–Vizovice. Na rozdíl od ostatních krajských měst první dopravu ve Zlíně nezajišťovaly tramvaje, ale autobusy svázející dělníky do Batových továren, a to až na konci 20. let 20. století (1928). Trolejbusová doprava přibyla na konci 2. světové války. Postupem času vznikl systém, který je dnes zaštiťován Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. (DSZS), která společně s Českými drahami provozuje integrovaný systém ZID, jenž spojuje celou aglomeraci Zlína.

Systém ZID má tarifní pásma označená písmeny A–E. Zóny A a B pokrývají samotné město a Lešnou, do dalších zón patří např. města Otrokovice (přímá trolejbusová trať) nebo Vizovice. DSZS dnes provozuje 13 autobusových a 13 trolejbusových linek, k tomu lze přičíst ještě 15 školních linek. Dopravní společnost si velmi zakládá na nízkopodlažnosti svých vozidel, která je téměř 100%.

Jelikož Zlínský kraj nemá žádný celokrajský integrovaný systém, je ZID izolovaným ostrůvkem s vlastním tarifem. Jeho základem jsou papírové jízdenky se dvěma označovacími plochami za 20 Kč, platící na jednu jízdu (max. 20 minut) v rámci MHD a dalších 30 minut v osobních vlacích ČD s celkovou časovou platností 70 minut (pracovní dny) a 85 minut (soboty, neděle, svátky). Předplatní jízdenky jsou vázány na papírovou jízdenku s vyznačenými osobními údaji a fotografií. Typy jízdenek



jsou vázány na druhy slev – občanské, žákovské, studentské, mateřské, důchodcovské. Cena jízdenky je určena počtem pásem, pro město Zlín (pásma A a B) stojí měsíční základní jízdenka 530 Kč, tříměsíční 1 360 Kč. Pro všechna pásma pak 1 230 Kč měsíčně, 3 180 Kč ročně. Předplatní jízdenky lze zakoupit v 5 předprodejních místech ve Zlíně a ve dvou v Otrokovicích, obyčejné jízdenky pak v automatech, předprodejích ČD a dalších místech (trafiky). Jízdenky je možné také koupit u řidiče MHD.

DSZO má ještě vlastní tarif pouze pro vlastní spoje MHD. Ten zahrnuje pouze tři pásma, ale u předplatních jízdenek akceptuje všechna pásma ZID. Základní jízdenky pro jednotlivou jízdu stojí 12 Kč a platí 20 minut. Jízdenka pro 4 jízdy (20 minut) stojí 46 Kč. Přestupní jízdenka na 30 minut stojí 15 Kč, na čtyři použití 58 Kč, 50 minut platí jízdenka za 18 Kč, pro čtyři použití 70 Kč. Tyto jízdenky platí na všechna pásma. Stejně tak jednodenní za 70 Kč a sedmidenní za 180 Kč.

Předplatní jízdenky v rámci Zlína stojí měsíčně 380 Kč (zóna A), 320 Kč (zóna B nebo C), pro zóny AB potom 420 Kč, ABC 480 Kč. Čtvrtletně za zóny AB se jedná o 1 090 Kč, pololetně pak 1 810 Kč.

Ve Zlíně mají také zvláštní IDS MHD-ČSAD, díky kterému platí předplatní jízdenky na některých spojích ČSAD.

Spoje DSZO přepravují i jízdní kola, avšak pouze ve dnech pracovního klidu a nástup je povolen pouze na některých zastávkách a v některých linkách; jízdné na jedno použití stojí 12 Kč. Tyto spoje jsou označené i v jízdních řádech.

Zlínská MHD je funkčním dopravním systémem, který v rámci širšího IDS využívá i páteřní železnice. Systém jízdních dokladů, především v ZID, je poněkud složitý.

VÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

- možnost využití dopravního uzlu Otrokovice s modernizovaným terminálem

NEVÝHODY SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

- IDS se fakticky teprve připravuje
- přírodní ráz kraje (hornatá východní část)



Studii zpracoval v rámci projektu **MasterCard česká centra rozvoje 2012** tým autorů:

Ing. Milan Damborský, Ph.D., vedoucí zpracovatelského týmu

Prof. RNDr. René Wokoun, CSc., řešitel

RNDr. Jana Kouřilová, Ph.D., řešitelka

Ing. Nikola Krejčová, řešitelka

Bc. Jaroslav Paznocht, řešitel

Bc. Jana Folková, řešitelka

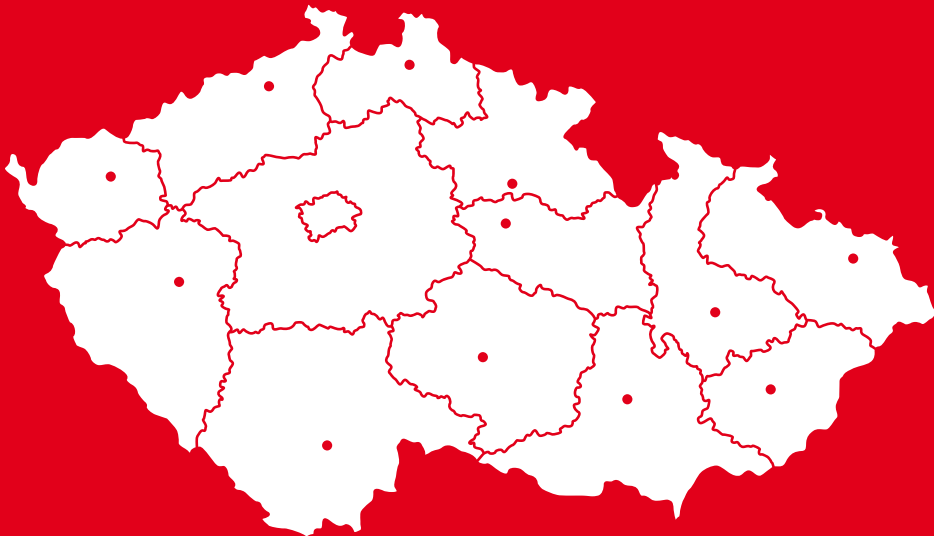
Bc. Lucie Cepáková, řešitelka

<http://srsv.vse.cz>



MasterCard
Worldwide





Vaše případné dotazy či připomínky ke studii **MasterCard česká centra rozvoje** prosím směřujte na níže uvedené kontakty:

Organizátor:

MasterCard Europe

Anna Suchá, manažerka projektu

tel.: 221 998 226, e-mail: anna.sucha@ogilvy.com

Metodický tým:

Vysoká škola ekonomická v Praze

René Wokoun, ředitel Střediska regionálních a správních věd

tel.: 224 095 548, e-mail: wokoun@vse.cz

Odborný partner:

Sdružení CZECH TOP 100

Jan Struž, předseda Sdružení

tel.: 233 313 963, e-mail: jan.struz@czechtop100.cz