

Masarykova univerzita v Brně
Ekonomicko – správní fakulta

Studijní obor: Regionální rozvoj a správa

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:
Ing. Viktorie Klímová

Autor:
Jana Bastlová

Brno, květen 2004

Název bakalářské práce: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
Název v angličtině: Integrated transport system of the South Moravian region
Katedra: Regionální ekonomie a správy
Vedoucí bakalářské práce: Ing. Viktorie Klímová
Rok obhajoby: 2004

Anotace v češtině

Předmětem bakalářské práce „Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje“ je vznik, první fázi rozvoje a financování integrovaného dopravního systému jižní Moravy. První část je zaměřena na vznik a základní údaje o IDS, druhá část bakalářské práce se zabývá výhodami a nevýhodami a možnostmi dalšího rozvoje IDS, třetí část bakalářské práce řeší otázku spojené s financováním IDS.

Annotation in english

The goal of the submitted thesis: „Integrated transport system of the South Moravian region“ is to describe of the inception, the first part of the development and financing of the Integrated transport system of the South Moravia, the second part describe advantages and disadvantages and possibilities of the further development, the third part is about the questions, associated with the financing.

Klíčová slova v češtině:

Integrovaný dopravní systém, tarif, výhody, tržby, financování

Keywords in english:

Integrated transport system, tariff, advantages, receipts, financing

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Viktorie Klímové a uvedla v seznamu literatury všechny použité literární a odborné zdroje.

.....
podpis autora

V Brně dne 31. května 2004

Ráda bych poděkovala Ing. Viktorii Klímové za pomoc při vytváření mé bakalářské práce a za její užitečné připomínky a rady.

V Brně dne 31. května 2004

Obsah

Úvod	
1. Zavedení integrovaného dopravního systému v JMK	9
1.1 Vývoj IDS na jižní Moravě	10
2. Základní údaje IDS JMK	11
2.1 Páteřní linky a napaječe	12
3. Kordis JMK, spol. s r. o.	13
4. Tarif IDS JMK	15
4.1 Tarifní integrace	15
4.2 Základní pojmy	16
4.3 Komparace IDS JMK a PID	18
5. Výhody IDS JMK	20
5.1 Výhody pro cestující v Brně	24
5.2 Výhody pro cestující v oblasti	24
5.3 Nevýhody IDS JMK	25
6. Rozvoj IDS JMK	27
7. Základní zásady trasování autobusových linek	28
8. Standard dopravní obslužnosti – četnost spojů	30
9. Financování IDS JMK	31
9.1 Ekonomické jednotky	31
9.2 Tok dotací v IDS JMK	32
9.3 Naplňování standardů dopravní obslužnosti	33
9.4 Přestupní tarif a předplatní jízdenky	33
9.5 Průzkum využívání jízdenek IDS ve vlacích ČD	34
9.6 Vyhodnocení průzkumu	34
9.7 Princip dělení tržeb – přehled	38
Závěr	41
Seznam použité literatury	42
Seznam tabulek	43
Seznam příloh	44

Úvod

Veřejná doprava a její vzájemná provázanost v určitých územních oblastech se stala důležitým prvkem zajišťování chodu národního hospodářství a uspokojování potřeb společnosti daného území.

Veřejná doprava od počátku 19. století se postupně vyvíjí, přičemž dochází k zavádění nových druhů dopravy, takže starší dopravní systémy je třeba těmto novým trendům přizpůsobovat. Často ovšem přizpůsobování dopravních systémů zaostává, takže v dopravě se pak objevuje nevhodná konkurence mezi jednotlivými jejími druhy. Pak dochází k nevhodnému provozu některých dopravních systémů, ke zbytečnému zdvojení provozu v některých směrech. Některé spoje pak jezdí přetížené, jiné naopak s malým počtem cestujících.

Integrované dopravní systémy jsou pokusem tyto nevhodnosti odstranit a veřejnou dopravu v řešeném území pronikavě zefektivnit.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat, jak 1. etapa Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje prakticky funguje, jaké jsou jeho výhody a do jaké míry umožňuje řešení problémů veřejné dopravy v oblasti jižní Moravy všeobecně.

Největší podíl bakalářské práce tvoří část teoretická. tato část vychází z podkladů, poskytnutých institucemi, které se Integrovaným dopravním systémem zabývají jako náplní pracovní činnosti. Jako metoda je použita deskripce a analýza stávajícího stavu s poukazem na výhody systému a s návrhy možného dalšího postupu.

Práce je rozdělena do deseti kapitol, přičemž kapitola 2 se zabývá vývojem Integrovaného dopravního systému na jižní Moravě, kapitola 3 popisuje základní údaje IDS JMK. Kapitola 4 charakterizuje Kordis JMK, společnost s ručením omezeným, popisuje jakými činnostmi se tato společnost zabývá, důvod vzniku společnosti, cíl společnosti. Kapitola 5 se zabývá tarifem IDS JMK, tarifní integrací, jsou zde uvedeny základní pojmy.

Kapitola 6 popisuje výhody a nevýhody IDS JMK, např. výhoda předplatní jízdenky, jednorázové a univerzální jízdenky, výhody pro cestující v Brně a pro cestující v oblasti, krátce jsou uvedeny i nevýhody, např. nevytížená vozidla. Kapitola 7 se zabývá rozvojem IDS JMK, přípravy další varianty rozvoje systému. Kapitola 8 charakterizuje základní zásady trasování autobusových linek a 9 kapitola popisuje standard dopravní obslužnosti – četnost spojů, je zde uveden základní standard IDS JMK a nadstandard IDS JMK.

Poslední nejrozsáhlejší kapitola 10 popisuje způsob financování IDS JMK. Pojednává o ekonomice systému, jako je dělení tržeb z oblasti měst a z regionální dopravy, jak funguje tok dotací v IDS JMK, z jakých prostředků jsou dotace hrazené do železniční dopravy, pro autobusové dopravce a do městské hromadné dopravy. Přerozdělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek, podíl tržeb v ekonomických jednotkách náležící ČD, jaké jsou tržby za jednorázové a časové jízdenky. Je zde popsán princip dělení tržeb mezi oblastmi a uvnitř oblastí jednotlivým dopravcům, mezi dopravci (mimo ČD) uvnitř ekonomické jednotky. Pro větší přehlednost jsou zde znázorněny tabulky.

V této bakalářské práci jsem uplatnila poznatky získané u provozovatele Integrovaného dopravního systému, firmě Kordis, spol. s r. o.

1 Zavedení integrovaného dopravního systému v JMK

1. ledna 2004 byla v okolí města Brna zprovozněna první etapa integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje - zkráceně IDS JMK. Z hlediska velikosti zaintegrovaného území i počtu zaintegrovaných obcí se jedná po Praze a Ostravě o třetí nejrozsáhlejší systém v České republice.

Co se myslí pod pojmem integrovaný dopravní systém? - Způsob zajištění veřejné dopravy v území, kde dochází k vzájemné spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy. Vytvářejí tak přehledný systém vzájemně propojených linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými takty mezi spoji.

Integrovaný dopravní systém JMK bude vznikat postupně po jednotlivých etapách a bude vycházet od krajského města Brna. Cílem IDS JMK je jeho postupného zavedení na celém území jižní Moravy. První etapa IDS JMK uskutečnila provoz 1. ledna 2004. Od tohoto dne došlo k výrazným změnám ve vedení regionálních linek. Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo třímístné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK.

Hlavním důvodem pro zavedení IDS se stala nepřehlednost dosavadního systému. Mnozí cestující se přestávají orientovat ve velmi složitém systému jízdních řádů a rozdílných cen a proto k cestování využívají v rostoucí míře osobní automobil. Toto řešení není dobré nejen z hlediska životního prostředí, ale i z toho důvodu, že snižováním počtu cestujících dojde k nárůstu cen pro ty, kteří jsou na veřejnou dopravu i nadále odkázáni.

Cílem zavedení integrovaného dopravního systému je zabránit tomuto nežádoucímu vývoji. V mnoha evropských zemích se totiž ukázalo, že po zjednodušení a zpravidelnění dopravy, zavedení jednotného jízdného a vytvoření integrovaných dopravních systém se začal počet uživatelů veřejné dopravy opět zvětšovat.

1.1 Vývoj IDS na jižní Moravě

Pokud pomineme původní zajíždění některých městských linek na mimobrněnské území proběhl první pokus o vybudování integrovaného dopravního systému ve městě Brně a jeho okolí již v letech 1987 – 1988. Jednalo se o zapojení vybraných linek ČSAD do systému městské dopravy (ve směru na Kuřim a Modřice). Systém vyžadoval, aby si cestující pro cestu po Brně dokupovali ke svým městským předplatním jízdenkám doplňkové kupóny. Proto se tento záměr i přes na tehdejší dobu poměrně rozsáhlou propagaci příliš neujal a ve velmi krátké době byl zrušen.

Myšlenka na zřízení integrovaného dopravního systému však nebyla opuštěna trvale. Během následujících let bylo provedeno několik rozsáhlých studií, které tuto problematiku řešily. Nikdy se je však nepodařilo uvést v život. Možná je ještě potřebné vysvětlit, proč trvalo spuštění IDS ve druhém největším městě našeho státu tak dlouho.

Město Praha bylo k zavedení IDS na počátku devadesátých let v podstatě přinuceno rapidním nárůstem individuální dopravy. Na Ostravsku v důsledku polycentrické sídelní struktury existuje výrazně vyšší počet meziměstských a mezioblastních dopravních vztahů, které bylo nezbytné řešit. Na Brněnsku na rozdíl od Prahy a Ostravy existuje jasně vymezené a dopravně relativně dobře dostupné centrum, kam směřuje většina denní dojížděky z okolních obcí. Doprava do něj byla až do konce roku 2003 zajištěna radiálními autobusovými linkami i vlakem, a i když se doba jízdy z důvodu nárůstu individuální dopravy výrazně prodloužila, nebylo zhoršení situace tak razantní, aby si situace vznik IDS vynutila.

Nultá etapa IDS v Brně

Prvním pokusem o zřízení IDS na Brněnsku byla tzv. nultá etapa IDS. Byla do ní zapojena jediná linka 820 jezdící z Brna, Bystrce do Kuřimi. Dopravu na území města Brna tak za jednotný tarif poprvé vedle Dopravního podniku města Brna (DPMB) zajišťoval i jiný dopravce – ČSAD Tišnov, s. r. o. Tato etapa byla spuštěna ke dni 1. ledna 2001.

Vytvoření IDS JMK

Vznik IDS JMK umožnilo především předání pravomocí v oblasti dopravy z okresních úřadů na Jihomoravský kraj. Ten společně se Statutárním městem Brnem v důsledku neustálého zhoršování dopravní situace ve městě Brně a nesrozumitelných tarifů a vedení oblastních autobusových linek rozhodl v roce 2002 vybudovat integrovaný dopravní systém. Za tím účelem byla zřízena společnost Kordis JMK, spol. s. r. o. – koordinátor IDS JMK. Jejím hlavním úkolem je působit pro Jihomoravský kraj i město Brno jako servisní organizace, která podle pokynů samosprávných orgánů IDS JMK připravuje a provozuje.

Na konci roku 2002 Kordis JMK zahájil činnost a hned poté začaly práce na přípravě první etapy E1 IDS JMK. Více než roční přípravné práce pak vyústily ve zprovoznění systému k 1. lednu 2004.

2 Základní údaje IDS JMK

První etapa IDS JMK se rozkládá mezi Velkou Bíteší na západě, Tišnovem a Blanskem na severu, Modřicemi na jihu a Vyškovem na východě. Linky IDS JMK jsou provozovány ve 110 obcích příslušných do Jihomoravského kraje z 647. Celkem v těchto obcích žije 555 000 obyvatel, což je 49 % obyvatel Jihomoravského kraje. Vedle jihomoravských měst obsluhuje IDS JMK i Velkou Bíteš (okres Žďár nad Sázavou) a Rozstání (okres Prostějov).

Dopravu v IDS JMK zajišťuje v současné době celkem 113 linek. V tomto je zahrnuto 5 linek vlakových, 13 tramvajových, 13 trolejbusových a 82 autobusových. Dopravu na těchto linkách zajišťuje podle jednotných standardů celkem 10 dopravců. Ve standardech jsou přesně vymezena pravidla týkající se například vzhledu zastávek, vybavení a vzhledu vozidel, zajištění náhradní dopravy nebo chování k cestujícím. Při nedodržení těchto pravidel mohou být dopravci sankcionováni.

V celém systému platí sjednocený tarif a jednotné smluvní přepravní podmínky. Jako první v ČR v IDS JMK proběhla plná integrace Českých drah do systému. Znamená to, že na železnici lze využít ve všech osobních a spěšných vlacích kompletní sortiment jízdních dokladů IDS JMK – jak předplatní, tak i jednorázové jízdenky.

Zóny integrovaného dopravního systému

Prvním úkolem při vytváření IDS JMK bylo rozhodnout, zda je pro Jihomoravský kraj výhodnější systém pásem nebo zón a určit jejich velikost. Systém pásem je výhodnější pro sídelní oblasti s významným středem (Praha), kde dojíždka ve směru do tohoto středu výrazně převyšuje dojíždku mimo vlastní střed do ostatních míst. Systém zón je výhodný pro oblasti bez výrazného středu (Ostrava). Z krátkodobého hlediska by pro IDS JMK byl výhodnější systém pásem, protože město Brno tvoří jednoznačný cíl cest pro většinu cestujících z první etapy IDS JMK. Uspořádání území, ve kterém je v konečném rozsahu zavedení integrovaného dopravního systému uvažováno, však toto řešení znemožňuje.

Vedle Brna se totiž v kraji nacházejí další dvě relativně samostatné oblasti – Znojensko a Hodonínsko, které by bylo nutno integrovat odlišným způsobem. Z toho důvodu bylo rozhodnuto u zvolení zónového systému. Jádrovou zónou je zóna 100 – střed Brna. Okrajové části města Brna tvoří zónu 101. Číslování ostatních zón vychází ze železničních tratí ústících do Brna. Zóny soustředěné kolem každé trati mají stejnou první cifru – kolem trati Brno - Blansko jsou zóny začínající dvojkou, kolem trati Brno -Tišnov začínají zóny trojkou atd. Druhá cifra c číslu zóny označuje její vzdálenost od města Brna. Třetí cifra umožňuje další členění zón v dané oblasti.

2.1 Páteřní linky a napaječe

Pro dopravní řešení IDS JMK bylo zvoleno řešení známé z evropských zemí. Páteří systému je železnice. V první etapě IDS JMK se jedná především o dva úseky tratí: Tišnov – Brno a Blansko – Brno. Ve spolupráci s Českými drahami byl na obou těchto tratích zaveden taktový provoz, který je ve špičkách 30 minut, mimo špičky a o víkendech 60 minut. V ranní době je interval v úseku Tišnov – Brno zkrácen na 20 minut.

Do přestupních terminálů, které existovaly již před spuštěním IDS JMK, jsou zaústěny regionální autobusové linky, které svázejí cestující z regionu k vlakům. V místech, kde neexistuje kapacitní železniční spojení přebírají páteřní dopravu autobusy – jedná se například o směr z Brna do Viničných Šumic (linky 701 a 702) nebo Velké Bíteše (linky 401 a 402). Zajímavé je rovněž vysoce frekventované spojení mezi Jedovnicemi a Brnem (linka 201) a Jedovnicemi a Blanskem (linka 231). Podobně jako na železnici byla doprava v časovém taktu zavedena i na autobusových linkách. To umožnilo vytvořit systém přestupních uzlů, kde mohou cestující v jednu minutu přestoupit na linky jedoucí do většího počtu směrů – např. přestupní uzly Jedovnice, Říčany, Kuřim, Veverská Bítýška.

Převedení velkého počtu cestujících z oblasti na železniční dopravu umožnilo snížit počet regionálních autobusů zajišťujících na území města Brna a ušetřenou kapacitu využít pro zvýšení počtu spojů napaječových linek (linek svázejících cestující do přestupních uzlů na hlavní trase) v regionu.

Číslování linek IDS JMK vychází z číslování zón. Čísla do 99 jsou vyčleněny pro linky provozované ve většině své délky v zónách 100 a 101 (město Brno). Čísla linek od 100 do 149 jsou vymezeny pro dálkové linky provozované v rámci Jihomoravského kraje. Čísla od 150 do 199 jsou vyčleněny pro linky tangenciálně spojující významná regionální centra kraje. Linky s vyššími čísly zajišťují dopravu v zónách, jejich počáteční cifra se shoduje s počáteční cifrou linky. Druhá cifra v čísle linky obvykle vypovídá o tom, v kolikáté zóně od zón 100 nebo 101 linka zajišťuje dopravu.

3 Kordis JMK, spol. s r. o.

V březnu 2002 založil Jihomoravský kraj společně se Statutárním městem Brnem organizaci Kordis JMK, spol. s r. o. – koordinátora integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, zapsaném do obchodního rejstříku 20. září 2002. Bezprostředně poté – od 1. října 2002 začala společnost vyvíjet činnost.

Společnost Kordis JMK sídlí v budově Brněnských komunikací na Renneské třídě 1a. Byla založena vložением základního kapitálu 1 000 000 Kč a vlastní ji z 51 % Jihomoravský kraj a ze 49 % Statutární město Brno. V současné době má 10 zaměstnanců.

Kordis JMK byl založen za účelem vykonávání dvou hlavních činností: koordinace základní dopravní obslužnosti na území Jihomoravského kraje a přípravy, realizace a provozování integrovaného dopravního systému postupně na celém území Jihomoravského kraje.

Společnost se zabývá těmito činnostmi:

- je odpovědná za organizační zajištění dopravní obslužnosti území zapojeného do IDS (smlouvy, podklady pro licence),
- plánuje a zajišťuje realizaci rozvoje IDS, řízení a realizaci finančních toků IDS,
- trvale sleduje a vyhodnocuje vývoj přepravních potřeb, navrhuje jízdní řády, optimalizuje vedení linek,
- zavádí jednotný tarifní systém, jízdní doklady, odbavovací systémy, přepravní kontrolu, vytváří a zajišťuje jednotné přepravní podmínky,
- vede trvalou informační a propagační kampaň,
- zajišťuje smluvní dopravce, provádí jejich kontrolu,
- spolupracuje na modernizaci a vývoji vozového parku, vybavení zastávek a přestupních terminálů, zajišťuje ochranu dat poskytnutých dopravci,
- účastní se projednávání územně plánovacích dokumentací v oblasti zajištění dopravní obslužnosti.

Důvodem vzniku společnosti byly potřeby Jihomoravského kraje a Statutárního města Brna v plnění svých rozvojových programů v oblasti veřejné osobní dopravy.

V Jihomoravském kraji se jednalo především o tyto potřeby:

- zabezpečit kvalitní a ekonomicky efektivní obsluhu celého území kraje veřejnou hromadnou dopravou ,
- zajistit maximum přepravních potřeb cestujících,
- zavést integrovaný dopravní systém na území kraje.

Ve městě Brně se jednalo o tyto potřeby:

- snížit vysokou intenzitu individuální dopravy způsobenou m. j. dojížděnkou mimobrněnských obyvatel do města,
- zkoordinovat veřejnou hromadnou dopravu přijíždějící z příměstských oblastí na území města Brna s MHD,
- zkvalitnit nabídku cestování obyvatel města Brna do regionu.

Základním článkem fungování organizace Kordis JMK je cestující-klient. Jeho potřebám je celý systém dopravy v Jihomoravském kraji podřízen (při zachování nezbytné efektivity a ekonomičnosti provozu). Cílem je udržet stávající počet uživatelů veřejné hromadné dopravy v Jihomoravském kraji, případně docílit jeho nárůstu.

Do konce roku 2002 a v průběhu celého roku 2003 společnost aktivně pracovala na projektu spuštění první etapy IDS JMK. Vedle toho plnila řadu drobnějších úkolů zadaných především Dopravním úřadem Jihomoravského kraje.

Cílem společnosti Kordis JMK je působit v celém Jihomoravském kraji jako tmelící prvek při budování kvalitní veřejné dopravy. Za jednu z jejich stěžejních činností považují vyhledávání a vyhodnocování podnětů ze strany obcí, veřejné správy i samotných občanů. Zejména v sobě těsně po spuštění IDS JMK budou vděční za zpětnou vazbu o spokojenosti občanů s IDS.

4 Tarif IDS JMK

4.1 Tarifní integrace

Pod pojmem tarifní integrace se rozumí sjednocení cen jízdného i samostatných jízdních dokladů. Cestující již nemusí přemýšlet, který způsob cesty je pro něho nejvýhodnější, ať cestuje za svým cílem s jakýmkoli dopravcem, vždy zaplatí stejnou cenu. V IDS JMK může cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami zahrnutými do IDS JMK a všemi osobními a spěšnými vlaky v tarifně zaintegrovaných úsecích tratí Českých drah.

Výchozí situace před integrací byla dána platností různých přepravních a tarifních řádů pro všechny základní druhy dopravy tj. městské hromadné, veřejné linkové a železniční dopravy a dále platností různých smluvních přepravních podmínek a tarifů u jednotlivých dopravců. V I. etapě IDS JMK je začlenění cca dvanácti dopravců, principy tarifní integrace byly však projednávány se všemi dopravci na území Jihomoravského kraje, tedy s cca čtyřiceti dopravci.

Tarifní integrace IDS JMK spočívá ze 2 fází:

- Vytvoření integrovaného tarifu – tarif IDS JMK
- Sjednocení způsobu odbavení cestujících a smluvních přepravních podmínek jednotlivých dopravců

Na přípravě projektu v oblasti tarifní integrace spolupracoval Kordis JMK s agenturou CS-PROJECT, která zpracovala projektovou studii „Tarifní systém pro zónový tarif IDS JMK“. Výsledky této studie byly dále rozpracovány a využity zejména při návrhu uspořádání a velikostí tarifních zón, struktury jízdních dokladů a jejich cen.

Tarif IDS JMK stanoví způsob a postup při uplatňování maximálních cen jízdného v městské hromadné dopravě osob v Brně a Blansku, na autobusových linkách veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní autobusové dopravy provozovaných formou integrovaného dopravního systému a na tarifně zaintegrovaných úsecích Českých drah. Tento tarif byl schválen Usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje č. 730/03/Z20 ze dne 18.9.2003, Usnesením Zastupitelstva města Brna č. 150/Z4/009 ze dne 2.9. 2003 a Usnesením Zastupitelstva města Blanska č. 30 ze 14. zasedání konaného dne 6.12. 2000 a Usnesením č. 23 z 8. zasedání konaného dne 22.9. 2003.

Tarif IDS JMK je vyhlášen všemi dopravci zapojenými do IDS JMK.

4.2 Základní pojmy

IDS JMK je systém zajišťování dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje jednotlivými dopravci společně v různých druzích dopravy. V IDS JMK se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle jednotných Smluvních přepravních podmínek IDS JMK a dle jednotného Tarifu IDS JMK.

Tarif IDS JMK je předpis, který stanovuje výši jízdného a dovozného, právo a způsob nabytí jízdních dokladů a jejich platnost.

Klouzavý tarif znamená volitelný počátek platnosti předplatní jízdenky.

Neklouzavý tarif znamená, že počátek platnosti předplatní jízdenky není cestujícím volitelný, ale je shodný s pevným kalendářním obdobím (měsíc, čtvrtletí nebo rok).

Jízdné je cena za přepravu cestujícího. Existují tyto druhy jízdného:

- a) základní jízdné – je cena za přepravu pro obecnou skupinu cestujících,
- b) zlevněné jízdné – je cena za přepravu cestujících, kteří mají nárok na slevu.

Dovozné je cena za přepravu spoluzavazadla nebo psa bez schránky.

Území, na kterém jsou provozovány linky, spoje a vlaky IDS JMK, je rozděleno na tarifní zóny.

Tarifní zóna je území uzavřené hranicemi zóny. Tarifní zóna slouží k vymezení zónové platnosti jízdního dokladu. Pro potřeby tarifu jsou zóny označeny arabskými čísly.

Hranice zóny leží vždy mezi dvěma zastávkami, které jsou zařazeny do různých tarifních zón.

Tarifní zóna, do níž zastávka spadá, se stanovuje dle údaje uvedeného v platném jízdním řádu.

Všechny tarifní zóny vyjma tarifních zón číslo 100 a 101 jsou pro potřeby tarifu nazvány vnější zóny.

Jízdními doklady IDS JMK jsou:

- a) jednorázové jízdenky, včetně univerzální jízdenky,
- b) předplatní jízdenky přenosné,
- c) předplatní jízdenky nepřenosné,
- d) průkazy opravňující k bezplatné přepravě.*

Slovem „jízdenka“ se dále rozumí všechny jízdny doklady IDS JMK vyjma průkazů opravňujících k bezplatné přepravě.

* V IDS JMK se jako jízdny doklad uznává:

- průkaz držitele ZTP a ZTP/P,
- průkazy představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudců, o nichž tak určí zvláštní právní předpis (zákon č. 236/1995 Sb., o platu a dalších náležitostech spojených s výkonem funkce představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudců, ve znění pozdějších předpisů),
- průkazy vydané Ústředním výborem Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederací politických vězňů ČR, Sdružením bývalých polit. vězňů ČR a Ústřední radou Svazu PTP-VTNP.

4.3 Komparace IDS JMK a PID

Tarif Pražské integrované dopravy (PID) je pásmový a časový. Na území hlavního města Prahy je pásmo P a dojezdové pásmo 0. Okolí Prahy je rozděleno na vnější pásma 1, 2, 3, 4 a 5. Do systému je zahrnuto metro, tramvaje, lanová dráha na Petřín, autobusy městské dopravy, některé vlaky Českých drah a regionální autobusové linky (označené číslem 301 až 499). Do dojezdového pásma patří úseky regionálních autobusových linek na území města Prahy a vybrané železniční tratě na území Prahy. Součástí systému PID je pouze 2. třída osobních vlaků, spěšných vlaků a vybraných rychlíků.

Tabulka č. 1 Porovnání cen IDS JMK a PID

Druh jízdenky IDS JMK Brno a PID Praha	Počet zón IDS JMK	Počet pásem PID	Časová platnost IDS JMK	Časová platnost PID	Cena IDS JMK	Cena PID
Základní	2 zóny	2 pásma	40 min.	60 min	13 Kč	12 Kč
Zlevněná	2 zóny	2 pásma	40 min.	60 (resp. 90 min.)	6 Kč	6 Kč
Základní	3 zóny	3 pásma	90 min.	90 min.	19 Kč	18 Kč
Zlevněná	3 zóny	3 pásma	90 min.	90 min.	9 Kč	9 Kč
Základní	4 zóny	4 pásma	90 min.	120 min.	24 Kč	24 Kč
Zlevněná	4 zóny	4 pásma	90 min.	120 min.	12 Kč	13 Kč
Základní	5 zón	5 pásem	120 min.	150 min.	29 Kč	30 Kč
Zlevněná	5 zón	5 pásem	120 min.	150 min.	14 Kč	16 Kč
Základní	6 zón	6 pásem	120 min.	180 min.	34 Kč	36 Kč
Zlevněná	6 zón	6 pásem	120 min.	180 min.	17 Kč	19 Kč
Základní	7 zón	7 pásem	150 min.	210 min.	39 Kč	42 Kč
Zlevněná	7 zón	7 pásem	150 min.	210 min.	19 Kč	22 Kč
Základní	8 zón	-	150 min.	-	44 Kč	-
Zlevněná	8 zón	-	150 min.	-	22 Kč	-
Základní	9 zón	-	180 min.	-	54 Kč	-
Zlevněná	9 zón	-	180 min.	-	24 Kč	-
Základní	10 zón	-	180 min.	-	54 Kč	-
Zlevněná	10 zón	-	180 min.	-	27 Kč	-

Zdroj: Kordis spol. s r.o. JMK Brno a www.ropid.cz/cenik.htm

Pásma pražské integrované dopravy obepínají v soustředných kružnicích střed města. Šířka pásma je 5 – 10 km. Uvnitř celého pásma platí jeden tarif, na jednopásmovou jízdenku lze objet celý střed města dokola. Zóny IDS v Brně byly odvozeny od principu „přepravní spravedlnosti“, t. j., aby přibližně za stejnou přepravní vzdálenost zaplatil každý cestující přibližně stejnou částku. Za přijatelnou největší vzdálenost, kterou by měl cestující v rámci jedné zóny ujet je považováno 10 km.

Pražská integrovaná doprava má pouze 7 pásem, zatímco IDS JMK Brno má 10 zón. Ceny se sice pohybují přibližně na stejné úrovni, ale časová platnost jízdenek v PID je delší, což je lepší. Výrazně odlišná je časová platnost např. u základní a zlevněné jízdenky na 6 pásem, v IDS je to 120 minut a v PID 180 minut nebo 7 pásem v IDS jezdíme 150 minut, zatímco v PID 210 minut. Výhodná je též jízdenka základní nebo zlevněná v PID se kterou můžeme jezdit místo 40 minut 60 minut a navíc je jízdenka o 1 Kč levnější.

Podle mého názoru se mi zdá PID lepší než IDS JMK, protože je zde podstatně delší časová platnost jízdenek a tedy mohu cestovat i levněji.

5 Výhody IDS JMK

Tarifní systém

Základem tarifního systému jsou přestupní jízdenky platné pro určitý počet zón po určitý čas. Jízdenky jsou jak jednorázové tak i předplatní. Jízdenky jednorázové je možné zakoupit buď v předprodeji (např. u dopravců, v prodejnách tisku, v automatech) nebo přímo ze strojků u řidičů regionálních autobusů. V předprodeji je možné zakoupit pouze jízdenky do vzdálenosti pěti zón, v automatech jsou i jízdenky šestizónové. Jízdenky na vyšší počet zón nahrazuje v podmínkách ČR rarita – Univerzální jízdenka. Jedná se o jízdenku, kterou je možné použít variabilně pro rozdílný počet zón.

V IDS JMK byla poprvé v ČR použita speciální ochrana jízdenek proti padělání známá dosud jen z bankovek. Jedná se o kovový pásek střídavě zabíhající do papíru. Mimo ochranné funkce tento proužek slouží i k hmatovému informování zrakově postižených občanů o tom, kde se nachází líc a horní strana jízdenky.

Z tarifních pravidel se vymykají traťové jízdenky. Vzhledem k tomu, že při vzniku systému bylo ze strany obcí požadováno zachování cen jízdného na krátké vzdálenosti, bylo nutno přistoupit k nesystémovému kroku – vytvoření tzv. traťové jízdenky. Tato jízdenka je nepřestupní, platí na vzdálenost 4 zastávek pouze mimo zóny 100 a 101 a lze ji zakoupit jen u řidičů regionálních autobusů. Její předplatní obdobou je předplatní traťová jízdenka.

Předplatní jízdenka

Jedním z důležitých cílů při zřizování IDS JMK bylo přesvědčit cestující o výhodnosti využívání předplatních jízdenek. Umožní to urychlení odbavení a omezení manipulace s hotovými penězi.

Z hlediska sortimentu předplatních jízdenek existují v IDS JMK určité rozdíly. Pro zóny 100 a 101 je možné zakoupit až roční předplatní jízdenku, pro zóny sousedící s těmito zónami je možné zakoupit maximálně čtvrtletní předplatní jízdenku, pro kombinace ostatních zón jsou zatím prodávány pouze měsíční předplatní jízdenky. Při nejbližší změně tarifu se však počítá se zavedením čtvrtletních předplatních jízdenek i pro všechny ostatní zóny.

Předplatní jízdenky jsou vydávány ve třech režimech. Prvním z nich je prodej u DPMB. Zde je prodáván pouze omezený sortiment jízdenek pro zóny 100 + 101 + maximálně jedna sousední zóna. Tyto předplatní jízdenky jsou prodávány jako neklouzavé (tj. pro kalendářní měsíc nebo čtvrtletí). Kompletní sortiment jízdenek s jednou výjimkou – předplatní traťovou jízdenkou – prodávají pokladny Českých drah v zaintegrovaných stanicích. Jízdenky prodávané tímto dopravcem mají klouzavou platnost.

Doplňkový prodej předplatních jízdenek zajišťují České pošty a tři autobusoví dopravci, kteří prodávají traťové předplatní jízdenky a jízdenky na 2, 3 a 4 mimobrněnské zóny.

Měsíční předplatní jízdenka je výhodná pro mimobrněnské obyvatele Jihomoravského kraje. Je nepřenosná, to znamená, že ji může využívat osoba, pro kterou je vydána.

Pokud si cestující zakoupí předplatní jízdenku, zaplatí jenom jednou a pak po celou dobu její platnosti může bez omezení cestovat všemi spoji v zónách, pro které je vydána. Předplatní jízdenka se skládá ze dvou částí – průkazky a kupónu. K vydání průkazky je potřeba podobenka jako na občanský průkaz. K průkazce si cestující kupují postupně kupóny.

Předplatní jízdenka je cenově výhodná. Pokud cestujete alespoň sedmáctkrát za měsíc, vyplatí se Vám ji koupit. Když jezdíte pravidelně do zaměstnání tak měsíčně ušetříte jízdné za celý jeden týden a ještě navíc máte možnost se zdarma přepravovat i o víkendech a třeba několikrát denně.

Cena předplatních jízdenek se liší podle toho, pro které zóny jsou vydány. Ceny jízdenek pro zóny 100 a 101 (město Brno) v kombinaci s dalšími mimobrněnskými zónami jsou mírně odlišné od cen jízdenek, které nejsou vydány současně pro zóny 100 a 101.

Výhodnější cestování je umožněno pro cestující z mimobrněnských oblastí dojíždějící pouze do okrajových částí Brna, kteří si dříve kupovali předplatní jízdenku pro celé území města. Mohou si totiž zakoupit jízdenku pouze pro kombinaci mimobrněnských zón a brněnské okrajové zóny 101 (respektive 100).

Pro cestující na velmi krátké vzdálenosti mimo zóny 100 a 101 (město Brno) je zavedena Traťová předplatní jízdenka platná pouze v autobusech mimo zóny 100 a 101 na vzdálenost maximálně čtyř zastávek ve stejné nebo sousední zóně. Předplatní jízdenky přenosné s dobou platnosti 24 hodin, 72 hodin a 7, 14 a 30 dnů umožňují cestovat v zónách 100 a 101 od označení po dobu na nich uvedenou. Vhodné jsou zejména pro cestující, kteří nevlastní předplatní jízdenku nepřenosnou a vědí, že budou po městě Brně hodně cestovat.

Sjednocené jízdné

Zavedení Integrovaného dopravního systému umožňuje operativní volbu mezi různými dopravními prostředky a dopravci. Za dopravu se platí vždy jednotná cena.

Pravidelnost odjezdů

Zásadní změnou proti stávajícímu stavu je zavedení jízdních řádů jednotlivých linek s pevnými časovými intervaly. Většina spojů odjíždí již v hodinových, maximálně dvouhodinových intervalech, přičemž minutové časy odjezdů zůstávají. Proti dřívějšímu stavu došlo k posílení dopravy ve večerních hodinách a o víkendu.

Možnosti přestupů

Jízdní řády jsou v IDS JMK koordinovány tak, aby na sebe linky co nejvíce vzájemně navazovaly. Řidiči mají povinnost vzájemně na přípoje vyčkat a nechat přestoupit cestující. Tento údaj je uveden přímo v jízdním řádu příslušných linek. Výrazně se tak zlepšila možnost do některých dalších směrů, kde není zavedena přímá linka.

Označení jednotlivých linek Integrovaného dopravního systému

Všem linkám zařazeným do Integrovaného dopravního systému bylo přiděleno provozní číselné označení. U většiny mimobrněnských autobusových linek je třímístné, tramvaje, trolejbusy a autobusy jezdící převážně po území města Brna mají označení jen dvoumístné.

Základní informace lze získat podle čísla linky. Pokud je její číslo menší než 100, jedná se o linku provozovanou především na území města Brna. Pokud se pohybuje mezi 150 a 200, jde o tzv. tangenciální linku, která spojuje významné obce v oblasti. Linky s čísly 200 a více obvykle spojují obce s oblastními středisky.

Označení vozidel

Všichni dopravci IDS JMK jsou povinni dodržovat standardy určující, aby každé jejich vozidlo bylo vybaveno základními informacemi. Cestující tak najdou základní informace o čísle linky, směru jízdy, zastávkách, tarifu a podmínkách přepravy. Tramvaje, trolejbusy i autobusy musí být povinně vybaveny v horní části čela vozidla číslem linky a konečnou stanicí linky jednotného vzhledu. Tytéž informace musí mít umístěny na té straně vozidla, kde se nacházejí v daném směru jízdy otevírané dveře. V zadní části vozidla je potom tabule s číslem linky. Uvnitř vozidla musí být vyvěšen minimálně plán sítě linek IDS JMK, Smluvní přepravní podmínky a Tarif IDS JMK.

Tarifní zóny

Území IDS JMK je členěno do tarifních zón. Jádrem tarifního systému jsou zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brna. S nimi sousedí další zóny tvořené obvykle několika obcemi nebo velkým městem.

Toto řešení výrazně zpřehledňuje a urychluje odbavení cestujících. Ti nyní předem podle počtu projitých zón přesně zjistí, kolik zaplatí za jakoukoli cestu po území IDS JMK.

Jízdenky v IDS JMK

Velkou výhodou v IDS JMK je, že můžete s jedinou jízdenkou cestovat a nemusíte si kupovat další při přestupech.

Existují tyto druhy jízdenek : jednorázové, předplatní přenosné, předplatní nepřenositelné a univerzální. Cestující si může vybrat jízdenku, která mu nejvíce vyhovuje.

.Podle možnosti přestupů se jízdenky dělí na přestupní a nepřestupní. Jízdenky určené pro dospělé starší 15 let jsou plnocenné, jízdenky pro děti do 15 let, spoluzavazadla a psy jsou zlevněné. Zlevněné jízdenky v zónách 100 a 101 mohou za podmínek uvedených v Tarifu využít i studenti do 26 let a důchodci do 70 let.

Jednorázové jízdenky

S jednorázovou jízdenkou můžete cestovat jen jednu cestu. Tato jízdenka po označení v označovači nebo vydání strojkem u řidiče (na autobusových linkách s číslem 100 a výše) platí v tolika zónách a po tak dlouhou dobu, jak je na ni vyznačeno.

Cestující ve městě Brně se nejčastěji setkávají s jednorázovými jízdenkami, které si mohou zakoupit v předprodeji (v trafikách, automatech), případně s příplatkem u řidiče. Tyto jízdenky, které prodávají i pokladny Českých drah, jsou vzhledově podobné stávajícím jízdenkám Dopravního podniku města Brna a stávající se platnými teprve po jejich označení v označovači.

Cestující mimo Brno mohou též využít tyto jízdenky. Zůstává zachován i stávající systém prodeje jízdenek u řidiče. Cestující řidiči sdělí svou cílovou stanici nebo zónu a ten mu prodá příslušnou jízdenku.

Se všemi přestupními jednorázovými jízdenkami může v rámci jejich platnosti cestující libovolně přestupovat na tramvajové, trolejbusové a autobusové linky IDS JMK a na osobní a spěšné vlaky v tarifně zaintegrovaných úsecích Českých drah.

Nepřestupní jízdenky jsou zvláštními případy jednorázových jízdenek. Znamená to, že na celém území IDS JMK je platná desetiminutová nepřestupní jízdenka. S ní je možno cestovat jedním spojem bez přestupu maximálně deset minut, na železnici platí na vzdálenost dvou zastávek ležících ve stejné nebo sousední zóně.

Pouze v regionálních autobusových linkách (s číslem 100 a výše) je vydávána jízdenka platná mimo zóny 100 a 101 na vzdálenost maximálně čtyř zastávek ležících ve stejné nebo sousední zóně.

Univerzální jízdenka

Je vhodná pro cestující, kteří nepravidelně cestují, anebo jezdí přes velký počet zón. Univerzální jízdenka dokáže zastoupit většinu jednorázových jízdenek. Skládá se z celkem deseti polí. Cestující si zjistí při zahájení cesty přes kolik zón pojedou. Na zadní straně jízdenky je návod, podle kterého si označí příslušné pole jízdenky.

Prodej jízdenek

Jízdenky si můžete koupit přímo u řidiče, dále je zajišťují Prodejní místa, Prodejní střediska a Informační a prodejní centra.

U řidičů lze zakoupit pouze jednorázové jízdenky pro jednu jízdu (u linek s číslem menším než 100 pouze omezený sortiment s příplatkem).

Prodejní místa (nejčastěji trafiky) prodávají jednorázové jízdenky a přenosné předplatní jízdenky. Nepřenosné předplatní jízdenky neprodávají.

Prodejní střediska (většina železničních zastávek a stanic s pokladnami) prodávají jednorázové i předplatní jízdenky.

U Informačního a prodejního centra si můžete zakoupit různé druhy jízdních dokladů, neboť zajišťují prodej kompletního sortimentu jízdních dokladů, ale navíc můžete získat zde i podrobné informace a rady týkající se IDS JMK.

5.1 Výhody pro cestující v Brně

Zavedení IDS JMK se obyvatel města Brna výrazně nedotkla. Většina linek stejně jako systém jednorázových i předplatních jízdenek totiž zůstává v principu zachována.

Za největší změnu lze považovat rozšíření možnosti cestovat po městě Brně v rámci jedné jízdenky, a to jak jednorázové tak i předplatní nejen tramvajemi, trolejbusy a všemi linkami autobusů jezdících v rámci IDS JMK, ale navíc i osobními a spěšnými vlaky. Do systému IDS JMK jsou zapojeny všechny železniční stanice ležící na území města, lze je tedy velmi dobře využívat zejména pro přesuny po městě na větší vzdálenosti. Tuto možnost ocenili zejména obyvatelé z oblasti chrlického nádraží, dolní části Řečkovic, okolí královopolského nádraží a zaměstnanci průmyslové zóny ve Slatině. Ze všech těchto oblastí se do centra města dostávají rychleji a pohodlněji než dříve.

Další výhodou je možnost výhodněji cestovat mimo území města. Vzhledem k tomu, že v rámci IDS JMK platí ve všech osobních a spěšných vlacích jízdenky IDS JMK, nemusí Brňané při svých rekreačních cestách těmito typy vlaků platit za úseky, které ujedou v rámci platnosti svých jízdenek.

5.2 Výhody pro cestující v oblasti

Občanům měst a vesnic ležících v zaintegrovaném území přináší IDS JMK určité změny při plánování jejich cest. Byli obvykle odkázáni na jeden spoj, kterým v ranních hodinách odjeli do zaměstnání a odtud odpoledne opět zpátky.

Po zavedení IDS JMK se zvýšil počet spojů, které mohou využít. V důsledku zlepšení pravidelnosti jejich odjezdů a zajištění vzájemných návazností získávají možnost cestovat do mnohem více směrů než dříve. Zvýšení počtu spojů o večerních hodinách a o víkendů jim umožňuje pohodlně cestovat nejen do práce, ale i za nákupy, kulturou i zábavou.

Vzhledem k tomu, že jízdní řády jsou konstruovány, vydávány a kontrolovány jednotně, mají všechny obdobný vzhled. Tím se výrazně zvýšila jejich přehlednost a srozumitelnost.

Všichni pravidelní cestující ocenili možnost zakoupit si předplatní jízdenku. Nejen, že výrazně urychlí jejich nástup do vozidel a odstraní problémy s každodenním placením jízdného, ale navíc velký podíl cestujících zaplatí za cestu méně než dosud. Zejména se to týká pracujících a studentů, kteří každodenně dojíždějí do Brna a nejprve platili cestu ve svém regionálním spoji a následně si ještě kupovali předplatné na brněnskou dopravu.

5.3 Nevýhody IDS JMK

Nevýhodou Integrovaného systému se může stát i taktová doprava. Může dojít k tomu, že vozidla budou v určitých časových obdobích jezdit nevytížená, protože v této době nevznikne mezi cestujícími žádná poptávka.

Základní nevýhoda Integrovaného dopravního systému je jeho uzpůsobení nevhodnému krajskému uspořádání státu. Nepřirozeně vytvořené kraje se sporně vytvořenými hranicemi budou v budoucnu ztěžovat až znemožňovat další rozvoj systému a jeho spojování do větších přirozených celků.

Dosavadní zkušenosti

Cestující si stěžují, že někteří řidiči však pravidelnost odjezdů nedodržují. Několikrát se jim stalo, že autobus ujel i když byla ještě dvouminutová, několikrát i čtyřminutová rezerva. Po dotazu toto jim bylo zdůvodněno řidičem autobusu tím, že již všichni cestující nastoupili a nikdo na zastávce nečekal. Tyto případy se jim staly na venkově, odkud pochází. Z města Brna se tento případ ještě nestal. Tam by si to podle jejich názoru žádný řidič nemohl dovolit.

V několika případech se stalo, že když jsme chtěli přestoupit na navazující přípoj, autobus odjel, přitom neměl předcházející spoj žádné zpoždění. Tyto případy se obvykle stávají na vesnicích, kde někteří řidiči nedodržují tak určená pravidla jako ve městech.

Velkou nevýhodou je i to, že některé nové přestupní autobusové zastávky v Brně nejsou oproti původním zastávkám na hlavním autobusovém nádraží na Zvonařce vybaveny základním vybavením. Chybí zde uzavřené čekárny, kde by se mohli cestující za nepříznivého počasí, obzvláště v zimním období schovat.

Chybějící jízdní řády, nedostatečně označené zastávky, tak hodnotili obyvatelé jižní Moravy první den fungování IDS. Zejména na trase linky přes Ostopovice a Troubsko chyběly jízdní řády a na mnoha místech se zdálo, že zde projížděly autobusy, které byly od 1. 1. 2004 zrušené. Podobná situace nastala i na dalších místech. Pracovníci informačního telefonu hledali soustavně v tištěných jízdních řádech správná spojení a vysvětlovali pravidla systému.

Vybavenost přestupních uzlů a nedodržování čekacích lhůt je jeden z nejčastějších obsahů stížností. Lidé, kteří musejí čekat na dopravu, stojí často ve skutečně nedůstojných podmínkách. Lidé v Modřicích např. kritizovali, že kvůli špatné návaznosti autobusů a tramvají museli v zimním období v mrazu a sněhu na ploše bez přístřešku čekat až třicet minut. Konečná tramvají v Modřicích je jedním z nejhůře vybavených přestupních uzlů integrované dopravy.

Potíže měly i některé pokladny na nádražích. Lidé museli upřesnit, zda kupují standardní jízdenku Českých drah nebo jízdenku integrované dopravy – ta druhá je při většině jízd výhodnější, ale existují i úseky, pro něž je naopak lepší klasická železniční. Platí to například při vzdálenosti do šesti kilometrů, za niž si České dráhy účtují sedm korun a IDS má jako nejlevnější osmikorunovou.

Nepříznivé zážitky mají také ti, kdo byli zvyklí jezdit autobusy brněnské hromadné dopravy a nyní místo nich užívají spoje jiných dopravců. Vadí jim například nástup jen předními dveřmi.

Problémy nastaly se značkovači ve vozidlech brněnské městské dopravy. Některé značkovače nerazily údaje v celé šířce nových jízdenek, ale pouze v šířce původních značkovačů.

Systém IDS nenaplnil očekávání mnohých obcí. Obce sice ušetřily obecní prostředky na dotace dopravy, spoje však jedou jinak, než by obce potřebovaly. Problémy nastaly v oblasti frekvence a trasování spojů. Firma Kordis ovšem v tomto směru nehodlá provádět žádné změny.

6 Rozvoj IDS JMK

Provoz první etapy IDS JMK, který byl zahájen 1. ledna 2004 nekončí. Podle realizace 1. etapy IDS JMK bude IDS v Jihomoravském kraji vznikat postupně po jednotlivých etapách a bude vycházet od krajského města Brna. Budou integrovány dopravně ucelené oblasti tak, aby dalším rozšiřováním IDS nemusela být výrazně měněna organizace dopravy v oblastech již dříve zaintegrovaných.

Nutnost vycházet od krajského města Brna je stanovena především tím, že problematika IDS se nedotýká pouze oblasti Jihomoravského kraje, ale významným způsobem zejména města Brna a to z důvodů významného počtu dojíždějících osob z příměstských oblastí. Vzhledem k málo přitažlivému systému veřejné hromadné dopravy používá vysoký počet osob osobní automobil, který má negativní důsledek v zahlcení města a v negativním ovlivňování životního prostředí obyvatel města Brna. Z územního generelu dopravy města Brna vyplývá, že cca 1/3 osob, kteří pro cestu po Brně v ranní špičce používají osobní automobil, přijíždí z příměstských oblastí.

Současný evropský trend je, že podíl dojíždějících osob do měst se neustále zvyšuje vzhledem k nově vznikajícím a rozrůstajícím se satelitním sídlům v jejich okolí. Z uvedeného vyplývá, že ani sebelepší systém MHD nezabrání do budoucna zahlcení města auty, pokud nebude řešena otázka dojížděky ze satelitních sídel. Řešením tohoto problému je právě zavedení IDS.

Cílem Jihomoravského kraje je v co nejkratší době zaintegrovat celé území kraje. Proto se již nyní připravují další varianty rozvoje systému. Zatím nebylo rozhodnuto, které obce by měly být připojeny. Dá se však předpokládat, že se nebude jednat o tak velký rozsah území jako v první etapě. Důležitou složkou přípravy je nutnost vybudovat přestupní uzly, které na rozdíl od první etapy ve zvažovaných oblastech druhé etapy chybí.

7 Základní zásady trasování autobusových linek

Základ systému tvoří radiální železniční tratě, které jsou doplněny radiálními autobusovými trasami ve směrech neobsložených železnicí.

Jedná se o směry:

- Brno – Jedovnice
- Brno – Velká Bíteš
- Brno – Mokrý-Horákov/Viničné Šumice

Tyto radiální trasy jsou většinou vzhledem ke klesající poptávce s rostoucí vzdáleností od Brna rozděleny do 2 linek:

- Brno – Ochoz / Brno – Jedovnice
- Brno – Veverské Knínice / Brno – Velká Bíteš

Páteř systému tvoří kromě výše uvedených tras vzhledem k integraci Blanenska i dvojice linek Studnice – Jedovnice – Blansko a Ruprechtov – Jedovnice – Blansko.

System páteřních linek je doplněn linkami tangenciálními:

- Tišnov – Zastávka u Brna
- Kuřim – Blansko
- Šlapanice – Kobylnice – (Sokolnice)

Tato linka je navržena v E1 pouze v trase Šlapanice – Kobylnice s tím, že by v dalších etapách integrace byla prodloužena do Sokolnic a zajišťovala by kromě spojení obcí Sokolnice, Kobylnice a (Újezdu u Brna a Prace) se Šlapanicemi (obcí s rozšířenou působností), mimo jiné také spojení obce Sokolnice s nádražím Sokolnice – Telnice, případně by byla prodloužena až do Židlochovic jako náhrada linky 730 420.

System páteřních a tangenciálních linek je dále rozvětven dalšími doplňujícími autobusovými linkami, které budou mít zajištěnou časovou i prostorovou návaznost na radiální trasy. Tyto doplňující linky jsou dvou kategorií:

1. Linky spojující větší skupinu obcí s významným regionálním centrem. Jedná se např. o linky:
 - Svatoslav – Tišnov
 - Vysočany – Blansko

2. Drobné napaječové linky typu:

- Litostrov – Domášov – Javůrek
- Křtiny – Habrůvka
- atd.

Kromě výše uvedených doplňujících linek je navržena trojice linek u kterých je sice zajištěna v určitém místě na trase časová návaznost na radiální trasu, ale linka pokračuje do významného regionálního cíle. Jedná se o tyto linky:

- Blažovice - Jiříkovice – Ponětovice – Šlapanice
Linka bude mít zajištěnu návaznost na zastávce Ponětovice na osobní vlaky ve směru Brno, hl. n. pro cestující od Jiříkovic a obráceně, ale bude pokračovat až do Šlapanic.
- Prštice – Radostice – Střelice – Troubsko – Ostopovice – Brno (Starý Lískovec)
Linka bude mít zajištěnu návaznost na zastávce Střelice, dolní na osobní vlaky ve směru Brno, hl. n. pro cestující od Radostic a obráceně, ale bude pokračovat pro obsluhu Troubska a Ostopovic až do Starého Lískovce.
- Vranov – Lelekovice – Česká – Brno (Královo Pole)
Linka bude mít zajištěnu návaznost na zastávce Česká na osobní vlaky ve směru do Brna pro cestující od Vranova a obráceně, ale bude pokračovat přes Českou až do Králova Pole, zejména vzhledem k souvislé zástavbě mezi Českou a Ivanovicemi.

8 Standard dopravní obslužnosti – četnost spojů

Platí pro regionální autobusové linky.

Základní standard IDS JMK:

- 6 párů spojů v pracovní den
- 3 páry spojů v sobotu a v neděli

Vyšší standardy četnosti spojů jsou odvozeny od přepravních proudů v konkrétních úsecích:

1. přepravní proud vyšší než 100 až 150 cestujících za celý pracovní den v jednom směru – interval by neměl být větší cca 120 minut v průběhu pracovního dne
2. přepravní proud vyšší než 400 cestujících za celý pracovní den v jednom směru – interval by neměl být větší cca 60 minut v průběhu pracovního dne, 120 minut v sobotu a neděli.

Standardy četnosti spojů v IDS JMK jsou rámcové a při stanovování intervalů jednotlivých linek jsou dále zohledněny místní provozní charakteristiky. Uvedené vyšší standardy četnosti spojů platí pouze za předpokladu příspěvku obcí v dané oblasti na dopravní obslužnost

Nadstandard IDS JMK

Pokud má oblast případně pouze skupina obcí zájem o nadstandardní dopravní nabídku mohou si připlatit na nadstandardní výkony dle následujícího vzorce:

$$P = C \cdot V - T \cdot V$$

Kde:

P – požadovaná částka od obcí za nadstandardní dopravní obslužnost

C – nákladová cena dopravce na 1 vozokm

V – počet vozokm na nadstandardních spojích za rok

T – tržby v dané ekonomické jednotce na 1 vozokm

9 Financování IDS JMK

9.1 Ekonomické jednotky

Pro účely dělení tržeb je rozděleno území do ekonomických jednotek. Rozdělení území do ekonomických jednotek má význam zejména z hlediska dělení tržeb a toku dotací.

Z prvního hlediska je minimálně nutné oddělit tržby :

- z oblasti měst s MHD
 - Brno
 - Blansko
 - Adamov
 - Brno a Blansko dotace z městských rozpočtů
- z regionální dopravy – dotace stát, kraj a obce

Oblast příměstské dopravy je možno rozdělit do větších či menších oblastí, které tvoří skupinu tarifních zón. Význam dělení je závislý zejména od systému přispívání obcí, zejména za nadstandard IDS.

Na základě výše popsaných principů dělení tržeb a toku dotací je navržen následující systém rozdělení území E1 IDS JMK.

- Tišnovsko (počet obcí 18, počet obyvatel 16 556) zóny 320, 330, 335, 345
- Kuřimsko (počet obcí 11, počet obyvatel 17 903) zóny 310, 320, 325
- Blanensko (počet obcí 16, počet obyvatel 31 671) zóny 230, 232, 233, 237, 240, 250
- Křtinsko (počet obcí 11, počet obyvatel 12 636) zóny 210, 215, 220
- Šlapanicko (počet obcí 15, počet obyvatel 20 503) 610, 710, 725
- Střelicko (počet obcí 17, počet obyvatel 19 945) 410, 415, 510
- Domašovsko (počet obcí 11, počet obyvatel 25 121) 420, 430, 440
- Vyškovsko (počet obcí 5, počet obyvatel 25 121), 745, 747, 750
- Statutární město Brno 100, 101
- Město Blansko 235
- Město Adamov 225

Území jednotlivých ekonomických jednotek vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností.

9.2 Tok dotací v IDS JMK:

- Dotace do železniční dopravy – hrazené z prostředků kraje (resp. státu)
- Dotace pro autobusové dopravce provozující veřejnou linkovou dopravu včetně výkonů na městských linkách na území města Brna – hrazené z prostředků kraje (resp. státu) a obcí
- Dotace do městské hromadné dopravy provozované dopravcem DPMB, a.s. hradí město Brno včetně úseků, kam zajíždí linky městské hromadné dopravy mimo území města Brna, jedná se o:
 - tramvajovou dopravu do Modřic;
 - trolejbusovou dopravu do Šlapanic;
 - autobusové linky DPMB, a.s. zajíždějící mimo území města. Výkony autobusových linek mimo území města v IDS JMK jsou srovnatelné se současnými výkony DPMB, a.s. mimo území města Brna (výkony v roce 2003), nepřekročí tedy cca 0,6 milionů. vozokm za rok.

Město Brno nehradí paušální příspěvek dle počtu obyvatel vzhledem k financování výkonů MHD mimo území města Brna a vzhledem k financování páteřního kolejového systému na území města Brna – tramvajové dopravy, kdy regionální linky nejsou vedeny až do centra Brna, ale jsou ukončovány v přestupních terminálech s přestupem na radiální tramvajové linky.

- Dotace do městské hromadné dopravy v Blansku hradí město Blansko včetně spojů regionálních linek na území Blanska, které provádějí přepravní výkony za městskou hromadnou dopravu
- Dotace do městské hromadné dopravy v Adamově hradí město Adamov.

Integrovaný dopravní systém je forma zajištění dopravní obslužnosti v průběhu celého týdne a je financován formou sdružených finančních prostředků státu, kraje a obcí. V současné době ze 112 obcí na území 1. etapy integrovaného dopravního systému přispívá na dopravní obslužnost 43 obcí v rozmezí od 13 do 525 Kč na 1 obyvatele.

Tabulka č. 2 Finanční příspěvky od obcí

Počet obcí, které přispívají	43 obcí
Celkem příspěvek od obcí (mimo město Brno)	14 417 964 Kč
Celkem obyvatel v E1 IDS JMK (mimo obyvatel města Brna)	122 947 osob
Průměrný příspěvek na 1 obyvatele	117,27 Kč

Zdroj: informace spol.s r.o. Kordis JMK Brno

V IDS JMK je připravováno odstranění nerovnoměrností ve financování ostatní dopravní obslužnosti způsobené rozdílným přístupem ke stanovování základní dopravní obslužnosti bývalými okresními úřady a stanovení paušálního příspěvku obcí na standard IDS podle počtu obyvatel a jeho výše je stanovena vzhledem k nastolenému trendu snižování výdajů obcí na ostatní dopravní obslužnost na 90 Kč na obyvatele za rok (85 Kč na zajištění dopravní obslužnosti formou IDS a 5 Kč na zajištění fungování systému IDS a informačního systému).

Vzhledem k výše popsanému nastolenému principu snižování výše příspěvku obcí na dopravní obslužnost a převádění odpovědnosti na zajištění dopravní obslužnosti na kraje je v ekonomice systému IDS uvažováno, že částka 4 000 tis. Kč (o kterou byly sníženy příspěvky obcí na dopravní obslužnost) bude hrazena z rozpočtu kraje.

9.3 Naplňování standardů dopravní obslužnosti

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo na svém zasedání dne 7. 11. 2002 standardy veřejné osobní dopravy (6 párů spojů v pracovní den, 3 páry spojů v sobotu a v neděli) do každé obce, které budou uplatňovány postupně s ohledem na postupné zavádění integrovaného systému veřejné osobní dopravy na území Jihomoravského kraje. Na území etapy E1 IDS JMK tento standard nesplňuje 10 % obcí. Naplnění tohoto základního standardu si vyžádá částku 3 600 tis. Kč.

9.4 Přestupní tarif a předplatní jízdenky

Zavedením přestupního tarifu jehož cena nezávisí na počtu použitých dopravních prostředků a v ceně zónových jízdenek nejsou započítány závleky některých spojů do různých obcí (Svatoslav, Veverské Knínice, Vilémovice, Javůrek, Litostrov, Holštejn, Blansko, Hořice a další) dochází v tarifu IDS v těchto oblastech k mírnému poklesu tržeb.

Dále jsou v tarifu IDS cenově zvýhodňováni pravidelní cestující a předplatními jízdenkami. Předplatní jízdenky jsou zavedeny v současné době v městské hromadné dopravě v Brně, na železnici (formou traťových jízdenek na železnici), ale nejsou v příměstské autobusové dopravě. V příměstské autobusové dopravě může tedy dojít vlivem výše zmíněných změn k dočasnému snížení tržeb ve výši max. 10 % z výše současných tržeb. Ze zkušeností z jiných integrovaných dopravních systémů v ČR, zejména Prahy a Ostravy vyplývá, že toto snížení tržeb je pouze dočasné v období 1 max. 2 let po spuštění systému v dané oblasti a v následujících letech je kompenzováno nárůstem cestujících, který prakticky vždy přesahuje 10 %. Z těchto důvodů pro spuštění systému IDS je uvažováno se vstupní finanční dotací ve výši 8 700 tis.Kč tj.10 % z výše současných tržeb v systému u příměstských autobusů na území E1 IDS JMK. U železnice ani u městské dopravy vzhledem k výše popsaným skutečnostem k přechodnému snížení tržeb nedochází.

9.5 Průzkum využívání jízdenek IDS ve vlacích ČD

Hlavním cílem průzkumu bylo stanovit počty a strukturu využívaných jízdních dokladů IDS na zaintegrovaných úsecích tratí ČD. Výsledky budou sloužit jako podklad při dělení tržeb mezi dopravci uvnitř ekonomické oblasti, přesněji pro výpočet tržeb náležících ČD.

Způsob provádění průzkumu:

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje:

- Úsek, ve kterém proběhla kontrola;
- Druh jízdenky (časová, jednorázová adresná, jednorázová neadresná)
- U časových jízdenek
 - platnost časových jízdenek (měsíční, čtvrtletní, roční);
 - druh časové jízdenky (základní, zlevněná);
 - pro které zóny byly zakoupeny;
- U jednorázových jízdenek:
 - druh jízdenky (základní, zlevněná);
 - počet zón;
 - místo označení (autobus / nádraží ČD);
 - číslo nástupní zóny;
- Cíl cesty

9.6 Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se skládalo ze dvou kroků:

- 1. krok : Přerozdělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek (tržby pouze z jízdného, kde cestující použili železnici)
- 2. krok : Podíl tržeb v ekonomických jednotkách náležící ČD

1. krok : Přerozdělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek

Předplatní jízdenky

Podle čísel zón, ve kterých předplatní jízdenka platí se dají určit částky náležící do jednotlivých ekonomických jednotek (oblastí). Výpočet probíhá podle následujícího vzorce:

$$C_{J(\text{oblast A})} = \frac{C_J - C_{PB} \cdot k_{PB} \cdot P_{Z(\text{oblast A})}}{P_{ZJ}} + C_{PB} \cdot k_{PB(\text{oblast A})}$$

Kde: C_J	je cena jízdního dokladu
C_{PB}	cena příplatku na Brno pro daný druh jízdenky
k_{PB}	koeficient příplatku na Brno – pokud jízdní doklad neplatí v zónách 100 a 101 $k_{PB} = 0$, pokud platí v zóně 100 nebo 101 $k_{PB} = 0,5$, pokud platí v zónách 100 i 101 $k_{PB} = 1$
P_{ZJ}	počet zón, ve kterých je jízdenka platná
$P_{Z(\text{oblast A})}$	počet zón v oblasti A, ve kterých je jízdenka platná
$k_{PB(\text{oblast A})}$	koeficient příplatku na Brno – pokud se jedná o výpočet podílu ceny pro oblast Brno a jízdní doklad platí v zóně 100 nebo 101 $k_{PB} = 0,5$, pokud platí v zónách 100 i 101 $k_{PB} = 1$. Ve všech ostatních případech $k_{PB} = 0$

Jednorázové jízdenky

Na základě čísla zóny označení, počtu zón platnosti jízdenky a zjištěného cíle cesty je možno odvodit čísla zón, kterými cestující projíždí. Následující zpracování je podle stejného vzorce jako u předplatních jízdenek, pouze $C_{PB} = 0$

2. krok: Podíl tržeb v ekonomických jednotkách náležící ČD

Tržby za jednorázové jízdenky

Část ceny z jízdního dokladu náležící ČD v dané ekonomické jednotce je určen z následujícího vzorce:

$$C_{\check{C}D} = C_{J(\text{oblast A})} \cdot k_{JJ}$$

Kde: $C_{J(\text{oblast A})}$ je část ceny z jízdního dokladu připadající do dané ekonomické jednotky

k_{JJ} koeficient kombinace vlak, bus, MHD. Možné hodnoty tohoto koeficientu jsou na základě cesty v ekonomické jednotce:

Určení koeficientu k_{JJ}

Tabulka č. 3 Tržby za jednorázové jízdenky – určení koeficientu K_{JJ}

Způsob cesty v ekonomické jednotce	Ověření	Koeficient k_{JJ}
Pouze vlak	Jízdenka označena ČD, cíl cesty leží v obci se zastávkou ČD (neplatí pro Brno a města specifikované v následujících 2 řádcích této tabulky)	1,00
Vlak+bus (MHD)	Jízdenka označena na zastávce ČD, cíl cesty leží ve městě s nádražím ČD, kde je přípojná autobusová linka po území města s přípoji více jak 60 % vlaků v pracovní den	0,50
Vlak+bus (MHD)	Jízdenka označena na zastávce ČD, cíl cesty leží mimo obec se zastávkou ČD nebo je to Brno	0,50
Bus (MHD)+vlak	Jízdenka označena v autobuse (MHD), cíl cesty leží v obci se zastávkou ČD (neplatí pro Brno)	0,50
Bus (MHD)+vlak+bus	Jízdenka označena v autobuse (MHD), cíl cesty leží mimo obec se zastávkou ČD nebo je to Brno	0,33

Zdroj: Kordis, spol. s r.o. Brno

Tržby za časové jízdenky

Část ceny z jízdního dokladu náležící ČD v dané ekonomické jednotce je určen z následujícího vzorce:

$$C_{\check{C}D} = \frac{C_{J(\text{oblast A})}}{2} \cdot k_{JJ}$$

kde: $C_{J(\text{oblast A})}$ je část ceny z jízdního dokladu připadající do dané ekonomické jednotky

k_{JJ} koeficient kombinace vlak, bus, MHD. Možné hodnoty tohoto koeficientu jsou na základě cesty v ekonomické jednotce:

Určení koeficientu k_{JJ}

Ve vnějších zónách (neplatí v zónách 100 a 101)

Tabulka č.4 Tržby za časové jízdenky – určení K_{JJ}

Způsob cesty v ekonomické jednotce	Ověření	Koeficient k_{JJ}
Pouze vlak	Začátek cesty leží v zóně se zastávkou ČD (neplatí pro Brno a města specifikované v následujících 2 řádcích této tabulky)	1,00
Vlak+bus	Začátek cesty není započítán BUS, cíl cesty je započítán BUS	0,50
Bus+vlak	Začátek cesty je započítán BUS, cíl cesty není započítán BUS	0,50
Bus+vlak+bus	Začátek cesty neleží v zóně se zastávkou ČD (případně, cíl cesty leží mimo obec se zastávkou ČD nebo je to Brno)	0,33

Zdroj: Kordis, spol. s r.o. Brno

* začátek nebo konec cesty je započítán bus pokud:

- cíl nebo začátek cesty leží mimo obec s železniční zastávkou
- cíl nebo začátek cesty leží v zóně s nádražím ČD, kde je přípojná autobusová linka po území města s přípoji více jak 60 % vlaků v pracovní den.

V zónách 100 a 101 je koeficient kombinace vlak MHD pro ČD $k_{JJ} = 0,25$

Předpokládalo se, že každý cestující s časovou jízdenkou vykoná denně stejným způsobem alespoň dvě cesty. To způsobilo, že při sčítání ve vlacích každý držitel předplatní jízdenky byl započítán nejméně dvakrát. Proto je částka z jízdního dokladu náležící ČD v dané ekonomické jednotce dělena dvěma.

Z víkendového průzkumu byly zpracovány výsledky pouze pro jednorázové jízdenky. Z hlediska předplatních jízdenek se dalo předpokládat, že cestující nekoná cesty na předplatní jízdenky pouze o víkendu, ale i v pracovní dny, tedy již je započítán v průzkumu, který proběhl v pracovní den.

Tržby v dané ekonomické jednotce náležící ČD jsou vypočteny jako suma tržeb z jednotlivých jízdních dokladů.

$$T_{\text{ČD}} = \sum C_{\text{ČD}}$$

9.7 Princip dělení tržeb - přehled

Dělení tržeb se skládá ze dvou fází:

- dělení tržeb mezi oblastmi
- dělení tržeb uvnitř oblastí jednotlivým dopravcům

Dělení tržeb mezi oblastmi

Způsob adresování závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu:

- Předplatní jízdenky – předplatní jízdenky jsou zakoupeny na konkrétní zóny, je tedy možné přesně přiřadit do které oblasti patří. Pokud je předplatní jízdenka zakoupena za několik zón ležících ve více ekonomických jednotkách, je možné rozdělit tržbu vzhledem k ceně předplatní jízdenky v jednotlivých zónách koeficientem, které z dané ekonomické oblasti připadly do které ekonomické oblasti.
- Jednorázové jízdenky – zakoupené u řidiče jednorázové jízdenky zakoupené přímo ze strojků na výdej jízdenek u řidiče jsou adresné na konkrétní zóny, bylo tedy možné přesně určit do které ekonomické jednotky tržba patří. Nejedná se o doplňkový prodej jízdenek u řidiče v MHD Brno.
- Jednorázové jízdenky – zakoupené v předprodeji – jsou označeny v označovači jízdenek ve vozidle, případně na nástupišti ČD. Máme tedy pouze přehled o počtu prodaných jízdenek. Přiřazení do jednotlivých ekonomických jednotek proběhlo na základě průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS v ekonomických jednotkách.

Dělení tržby uvnitř oblastí

Pro dělení tržeb uvnitř oblastí byli dopravci rozděleni vzhledem k rozdílným způsobům integrace do 2 skupin:

- Dopravci, jejichž celé linky jsou součástí IDS a je tedy možno cestovat pouze na jízdenky IDS (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení tržeb dle výkonů v dané oblasti.
- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají kromě jízdenek IDS i své vlastní jízdní doklady.

Vymezené území E1 IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS. Do této skupiny by tedy neměly spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS pokračovaly mimo území E1 IDS JMK budou cestujícím zajišťujícím mimo území E1 IDS JMK vydány 2 jízdní doklady - jeden pro úsek v IDS a druhý mimo úsek IDS.

Do této skupiny dopravců, využívajících i své vlastní jízdní doklady spadají České dráhy. Podíl tržeb je stanoven na základě průzkumů využívání jízdenek IDS ve vlacích ČD.

Dělení tržeb mezi dopravci (mimo ČD) uvnitř ekonomické jednotky

Tržby mezi dopravci uvnitř ekonomické jednotky se dělí na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnosti jednotlivých typů vozů jsou stanoveny koeficienty obsaditelnosti.

Tabulka č. 5 Dělení tržeb mezi dopravci (mimo ČD) uvnitř ekonomické jednotky

Druh vozidla	Koeficient obsaditelnost – KOB
Autobus – klasický autobus	1,0
Autobus – kloubový autobus	1,4
Autobus – malý bus*	0,8
Trolejbus – sólo vůz	1,0
Trolejbus - kloub	1,4
Tramvaj T	1,0
Tramvaj – K2	1,5
Tramvaj – KT8	2,0
Tramvaj – RT6	2,0
Tramvaj - ANITRA	1,5

Zdroj: Kordis, spol. s r.o. Brno

*malý autobus – vozidlo do 8 m délky, minimální počet míst k sezení 25

Každý dopravce obdrží podíl z tržeb v dané ekonomické jednotce po odečtení tržeb pro ČD podle následujícího vzorce :

$$T_D = \frac{\sum K_{OB} \cdot V_{km}}{\sum K_{OB} \cdot V_{Dkm}} \cdot T_{EJ}$$

kde: V_{km} je počet vozokm ujetých s daným druhem vozidla v ekonomické jednotce,

V_{Dkm} je počet vozokm ujetých daným dopravcem D s daným druhem vozidla v ekonomické jednotce,

T_{EJ} jsou tržby v ekonomické jednotce po odečtení podílu ČD,

K_{OB} je koeficient obsaditelnosti vozidla

V zóně 510 pro linky 2 a 6 je vzhledem k specifčnosti tramvajové tratě do Modřic, kde je tramvajová doprava vedena s danou četností pouze z důvodů obsluhy jižní průmyslové zóny města Brna a technicky ji není možno ukončit na území města Brna. Vzhledem k nízkému vytížení je stanoven koeficient $K_{OB} = 0,20$

Závěr

Základem systému Integrovaného dopravního systému je cestující. Jeho potřebám musí být celý systém podřízen – při dodržení nezbytné efektivnosti a ekonomičnosti provozu.

Cílem Integrovaného dopravního systému je minimální udržení stávajícího poměru uživatelů veřejné hromadné dopravy, případně docílení nárůstu uživatelů veřejné hromadné dopravy. Zatraktivnění dopravního systému pro cestující – jednotnost dopravy z pohledu cestujícího a vytvoření jednoduchého a pro cestujícího přehledného dopravního systému kde bude v maximální možné míře zaváděna taktová doprava. Aby byla co nejlépe optimalizována návaznost linek a jízdnicích řádů jednotlivých dopravců a nabídnout atraktivní alternativu oproti cestám autem po stále přetíženějších komunikacích. Jednotný tarifní systém – vytvoření vyvážené nabídky jízdnicích dokladů z hlediska druhu a ceny a stanovení ekonomicky únosné ceny.

Do budoucna se očekává, že i vlaky v brněnské příměstské dopravě budou mít své provozní označení, které může vycházet z navrženého číslování. Provozní označení linek by mělo kromě zlepšení orientace cestujícím garantovat určitou nabídku, např. intervalovou dopravu s max. intervalem 60 min. v průběhu celého dne.

Pro provozní označení příměstské železniční dopravy lze využít osvědčeného systému ze zahraničí – kombinace písmena a čísla. V brněnské příměstské dopravě se může jednat například o využití písmena S (speed), které na celostátní úrovni hodlají pro podobné účely využívat České dráhy.

Pokud by linka Brnem projížděla získala by označení podle tratě s nižším číslem (např. S3 linka Tišnov – Břeclav doplněná linkou S5 Brno – Židlochovice). Pokud by České dráhy přešly na stejný model číslování tratí v příměstské dopravě například jako je v Německu, je možné systém pracovních čísel použít i pro číslování tratí v brněnské příměstské dopravě.

V současné době je Integrovaný dopravní systém financován formou sdružených finančních prostředků státu, kraje a obcí. Ze 112 obcí na území 1. etapy IDS JMK přispívá na dopravní obslužnost 43 obcí v rozmezí od 13 do 525 Kč na 1 obyvatele.

Od prognóz budoucího rozvoje národního hospodářství se musí rozvíjet i prognózy přepravního trhu a tedy i další rozvoj dopravní infrastruktury, kterou je nutno budovat v náležitém předstihu, aby přepravní požadavky byly zvládnuty nejen v kvantitě, ale i kvalitě.

Seznam použité literatury

Noviny :

1. Šenkýř M. IDS: První cestující odhalili chyby, ty mají dnes zmizet. Rovnost, 2004, č. 1, str.10
2. Šenkýř M. Lidé nadávají, ale s IDS se zvolna smiřují. Rovnost, 2004, č. 5, str. 9
3. Šenkýř M. Kordis potvrdil : Další linky se dočkají posílení, ne změn tras. Rovnost, 2004, č. 13, str. 9
4. Šenkýř M. Integrovaná doprava : Kritiky přibývá, dojde i na sankce. Rovnost, 2004, č. 24, str. 10

Jiné zdroje:

Interní materiály společnosti Kordis:

5. Vývoj IDS na jižní Moravě
6. Základní údaje IDS JMK
7. Zóny integrovaného dopravního systému
8. Páteřní linky a napaječe
9. Tarifní integrace
10. Základní zásady trasování autobusových linek
11. Standard dopravní obslužnosti – četnost spojů
12. Financování IDS JMK

Zdroje z internetu:

www.idsjmk.cz/onas.htm
www.idsjmk.cz/strucne.htm
www.idsjmk.cz/fdn.htm
www.ropid.cz/cenik.htm

Kordis JMK, spol. s r. o.
Výhody IDS JMK
Tarif IDS JMK
Tarif Pražské integrované dopravy (PID)

Seznam tabulek

Tabulka č.1 Porovnání cen IDS JMK a PID

Tabulka č.2 Finanční příspěvky od obcí

Tabulka č.3 Tržby za jednorázové jízdenky – určení koeficientu k_{JJ}

Tabulka č.4 Tržby za časové jízdenky – určení koeficientu k_{JJ}

Tabulka č.5 Dělení tržeb mezi dopravci (mimo ČD) uvnitř ekonomické jednotky

Seznam příloh

- Příloha 1 Ceník jízdného a dovozného v tarifu IDS JMK
- Příloha 2 Princip dělení tržeb
- Příloha 3 Síť linek městské dopravy v Brně
- Příloha 4 Schéma navrhovaného linkového vedení v oblasti 1.
etapy IDS JMK
- Příloha 5 Mapa navrhované četnosti spojů v 1. etapě IDS JMK
- Příloha 6 Členění území 1. etapy IDS JMK do tarifních zón
- Příloha 7 Schématické znázornění číslování zón