

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Dopravní obslužnost v Pardubickém kraji
Transport Services in the Pardubice Region

Student: Bc. Iva Vlčková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eliška Skřídlovská

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Iva Vlčková**
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa
Specializace: 00 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Dopravní obslužnost v Pardubickém kraji**
Transport Services in the Pardubice Region

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska dopravy a dopravní obslužnosti území
 3. Charakteristika dopravní obslužnosti v Pardubickém kraji
 4. Zhodnocení a návrh opatření
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

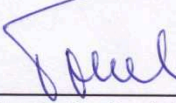
- FOLPRECHT, Jan a kol. *Městská hromadná doprava: (vybrané statě)*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - TUO, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.
PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2001. 479 s. ISBN 80-86395-13-8.
REKTORÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-86929-3.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

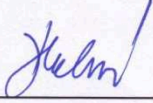
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eliška Skřídlovská**

Datum zadání: 25.11.2011

Datum odevzdání: 27.04.2012


doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

„Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla v seznamu literatury veškeré použité informační zdroje.“

V Ostravě dne 27. dubna 2012

.....
Bc. Iva Vlčková

„Ráda bych poděkovala vedoucí diplomové práce Ing. Elišce Skřídlovské za odbornou pomoc a teoretické i praktické rady při zpracování diplomové práce. Dále děkuji interním pracovníkům vybraných dopravních podniků.“

Obsah

1	Úvod	5
2	Teoretická východiska dopravy a dopravní obslužnosti území.....	6
2.1	Vymezení základních pojmů	6
2.1.1	Dopravní infrastruktura.....	7
2.1.2	Dopravní obslužnost	7
2.1.3	Osobní doprava	8
2.1.4	Dopravní služba ve veřejném zájmu.....	10
2.2	Dopravní politika státu a financování dopravní infrastruktury	11
2.2.1	Dopravní politika státu.....	11
2.2.2	Financování veřejné dopravy	14
2.2.3	Financování dopravní infrastruktury.....	15
2.3	Integrovaný dopravní systém.....	21
2.3.1	Financování IDS	24
2.3.2	Organizační struktura IDS	24
2.3.3	Vývoj a vznik integrovaných dopravních systémů	26
2.3.4	Legislativní rámec IDS	27
3	Charakteristika dopravní obslužnosti v Pardubickém kraji	28
3.1	Charakteristika Pardubického kraje.....	28
3.2	Dopravní obslužnost Pardubického kraje	29
3.2.1	Železniční infrastruktura	30
3.2.2	Silniční infrastruktura	31
3.3	Městská hromadná doprava (MHD) v Pardubickém kraji.....	33
3.4	Stav silniční a železniční sítě v Pardubickém kraji	33
3.5	Přepravní výkony osob ve veřejné dopravě.....	34
3.6	OREDO s.r.o.....	35
3.7	IREDO a jeho vývoj	36
3.8	Ekonomika provozu veřejné dopravy.....	40
3.8.1	Shrnutí ekonomiky provozu veřejné dopravy za období 2005 až 2009.....	44
3.9	Integrované dopravní systémy v Pardubickém kraji	45
3.9.1	Východočeský integrovaný dopravní systém (VYDIS).....	45

3.9.2 Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS PK).....	46
3.10 Zavedení integrovaného dopravního systému IREDO.....	46
3.10.1 Tarifní podmínky	47
3.10.2 Odbavovací systém	49
3.10.3 Hlavní úkoly organizátora OREDA v Pardubickém kraji	49
4 Zhodnocení a návrh opatření.....	52
4.1 Nejvýznamnější změny v regionální železniční dopravě	52
4.2 Zhodnocení dosavadní funkce IDS IREDO	53
4.3 Výhody časových jízdenek.....	55
4.4 Nejvýznamnější změny ve veřejné dopravě	57
4.4.1 Propagace IDS	62
4.5 Pozitiva a negativa IDS IREDO	63
4.5.1 Pozitiva IDS IREDO.....	63
4.5.2 Negativa IDS IREDO.....	64
5 Závěr	66
Seznam literatury	68
Seznam zkratk.....	73
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
Seznam příloh	

1 Úvod

Doprava se řadí mezi důležité odvětví národního hospodářství. Představuje jednu z nejrozsáhlejších oblastí ekonomiky. Pomáhá ekonomickému rozvoji společnosti a zvyšování životní úrovně obyvatelstva. Už od počátku lidstva je nevyhnutelnou součástí činností člověka a provází nás po celý život, například při cestě do škol, zaměstnání, úřadu atd. Již několik let je stále velmi frekventovanou otázkou zabezpečení dopravní obslužnosti území.

V současné době se veřejná osobní doprava vyznačuje trvalým poklesem cestujících pro její nízkou kvalitu a neustálý růst cen jízdného a dochází tak k rozvoji individuální automobilové dopravy. Je tedy důležité zabezpečit podporu v oblasti osobní veřejné dopravy před dopravou individuální. K tomu je nezbytné neustále postupovat v procesu transferu zodpovědnosti za dopravní obslužnost ze státu na kraje, s cílem efektivnějšího vynakládání finančních veřejných prostředků a zajistit harmonizaci a integraci veřejné osobní dopravy. Hlavním cílem je nabídnout široké veřejnosti možnost využívat kvalitní síť veřejné osobní dopravy. Zavedením integrovaného dopravního systému by tento cíl měl být naplněn.

Cílem této diplomové práce je charakterizovat dopravní obslužnost v Pardubickém kraji, zhodnotit nově zavedený integrovaný dopravní systém IREDO a navrhnout opatření, která by vedla ke zlepšení dopravní obslužnosti území.

Pro řešení diplomové práce je formulována hypotéza: nově zavedený integrovaný dopravní systém IREDO na území Pardubického kraje není konečným řešením. Existují rezervy, spočívající v koordinaci jízdních řádů a zharmonizování časových návazností a tras spojů, odstranění souběhů, a řešení problémů tam, kde dochází k neúměrnému prodloužení doby cestování. Rezervy existují i v propagaci.

Při psaní práce byly použity metody popisu, dílčího rozboru, analýzy a komparace.

Práce je koncipována kromě úvodu a závěru do tří samostatných částí. První část je věnována teoretickým východiskům dopravy a dopravní obslužnosti. Druhá část charakterizuje dopravní obslužnost v Pardubickém kraji a nově zavedený integrovaný dopravní systém IREDO, který funguje současně v Královéhradeckém a Pardubickém kraji, což představuje v rámci České republiky ojedinělý prvek. Třetí část se zabývá zhodnocením a návrhy opatření na zlepšení dopravní obslužnosti území.

Pro potřeby diplomové práce bylo čerpáno z odborných publikací, legislativních dokumentů a dostupných internetových zdrojů.

2 Teoretická východiska dopravy a dopravní obslužnosti území

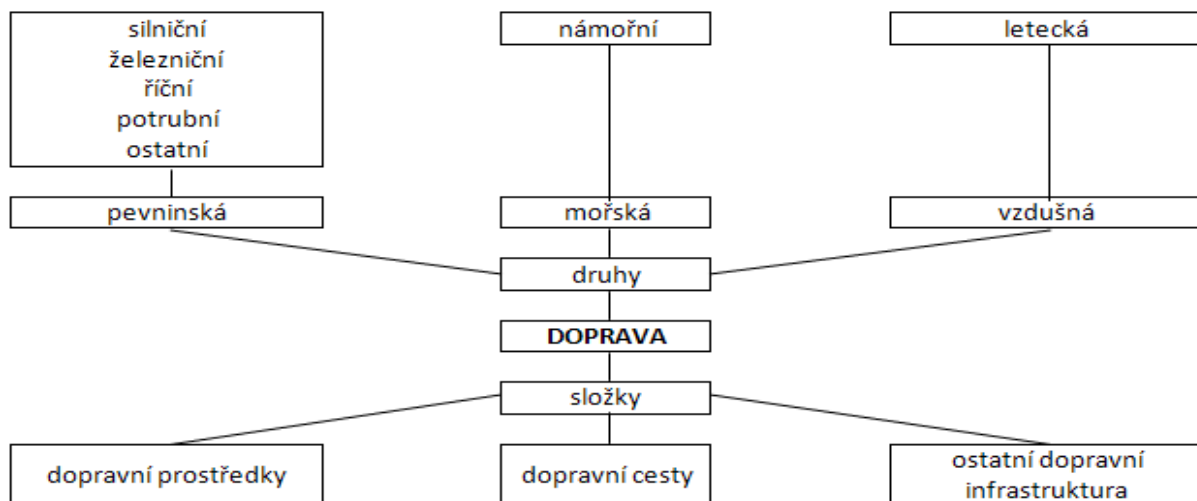
Kapitola obsahuje teoretické vymezení a členění dopravy, charakteristiku dopravní infrastruktury, dopravní obslužnosti území, charakteristiku dopravní politiky státu a financování dopravní infrastruktury.

2.1 Vymezení základních pojmů

„Možnosti stanovení definičního oboru doprava jsou velmi bohaté. V podstatě jde o úhel pohledu. Dopravou v širším slova smyslu rozumíme přepravu osob, zboží a informací, v užším smyslu pak, jen přemísťování osob a nákladů. Z hlediska funkce v ekonomice je nevýrobním odvětvím národního hospodářství a úkolem sloužit společnosti a umožňovat zvyšování jejího ekonomického rozvoje a životní úrovně obyvatelstva. Z technického hlediska představuje funkční pohyb osob, zboží a informací ze zdroje do cíle po dopravní cestě s využitím prostředků a zařízení, které cílevědomě v prostoru a čase usměrňuje člověk. **Doprava** je pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, nebo činnost dopravních zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava“ (Stejskal, 2001, s. 8).

Dopravu je možné členit dle různých kritérií, viz Obr. 2.1 Složky a druhy dopravy.

Obr. 2.1 Složky a druhy dopravy



Zdroj: REKTOŘÍK, J. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. (2007, s. 235)

Všechny výše uvedené druhy dopravy jsou v praxi využívány ale samozřejmě s různou intenzitou.

Dopravu je možné členit také z hlediska přepravovaných subjektů na **osobní** a **nákladní** – zda je doprava určena pro osoby nebo zboží. Dopravu **individuální** a **veřejnou**, kdy doprava je dle předem vyhlášených podmínek přístupná každému. Dopravu z hlediska podnikatelských subjektů v silniční dopravě dělíme na **silniční dopravu**, která je určena pro vlastní nebo cizí potřeby a na **linkovou osobní dopravu** veřejnou vč. taxislužby. Dopravu v **jednočládkovém** nebo **vícečládkovém** dopravním řetězci - v jednočládkovém dopravním řetězci je vysílací i přijímací bod spojen nepřerušovanou a přímou dopravou, bez změny dopravních prostředků. Ve vícečládkovém dopravním řetězci dochází ke změně dopravních prostředků, je to tzv. kombinovaná doprava (Vaněček, 1998).

2.1.1 Dopravní infrastruktura

Infrastruktura obecně je charakterizována jako soubor podmínek, které zabezpečují fungování ekonomiky. Infrastruktura je také definována jako společenský režijní kapitál a zahrnuje nezbytné investice do odvětví podmiňujících ekonomický rozvoj. Z velké části jsou tyto investice nedělitelné a nelze je bez účasti veřejných prostředků nebo alespoň pod veřejnou kontrolou účinně realizovat. Do infrastruktury je zahrnuta oblast technická, ekonomická a sociální. Dopravní infrastruktura je tedy součástí technické infrastruktury.

Dopravní infrastruktura ve formě sítě dopravních cest a dopravních prostředků tvoří jednu ze složek tzv. komunikační infrastruktury. Je součástí širšího infrastrukturního systému, který je tvořen dopravními sítěmi, spojovými sítěmi, energetickými a dalšími sítěmi. Jejím charakteristickým rysem je nákladnost a dlouhodobost výstavby.

Infrastruktura nejenže podporuje ekonomický rozvoj klasických výrobních odvětví, ale její fungování je podmínkou celkového ekonomického růstu. V regionálním měřítku se srovnatelně vyšší úroveň infrastruktury projevuje jako výhoda, působí jako multiplikátor, zvyšuje tedy ekonomický potenciál regionu. Z toho vyplývá, že různým důrazem na rozvoj infrastruktury lze dynamiku vývoje ekonomiky ovlivňovat, a to jak v obecním, regionálním, tak i neregionálním a mezinárodním měřítku (Rektořík, Šelešovský a kol., 2002).

2.1.2 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je vymezena v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné

moci, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, společenských a rekreačních potřeb, do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji územního obvodu. Rozsah dopravní obslužnosti a zajištění dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením je stanoven ve své samostatné působnosti kraji a obcemi. Zajištění dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter je věcí státu.

Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy dle jiných právních předpisů.

Při zajišťování dopravní obslužnosti je nutné řešit vztah mezi nabídkou a poptávkou. To znamená, že je potřeba uspokojit potřebu jednotlivce i občanů. Soukromí dopravci v oblasti veřejné dopravy nejsou schopni sami zajistit potřebnou úroveň a kvalitu dopravních služeb, proto zde dostává roli i veřejná správa, která napomáhá zabezpečit plnění požadavků služeb ve veřejném zájmu.

2.1.3 Osobní doprava

V osobní dopravě se lze setkat s různým dělením dopravních oborů. Jedním z nich je členění do dvou základních skupin tj. na dopravu osobní veřejnou a dopravu individuální.

Do **veřejné** osobní dopravy řadíme následující druhy dopravy:

- železniční – slouží pro hromadnou přepravu osob jak na krátké tak i dlouhé vzdálenosti, je uplatněna ve formě dálkové (vysokorychlostní) a příměstské dopravy;
- hromadná silniční (autobusová) – k přepravě menšího počtu osob na krátké a střední vzdálenosti;
- městská – představují ji tramvaje, autobusy, trolejbusy, metro a různé typy nekonvenčních dopravních prostředků, kterými se provozuje na území velkých měst veřejná hromadná přeprava osob, typickým charakterem provozu je její pravidelnost a četnost přepravních spojů;
- letecká – nejmladší druh dopravy osob a zboží, slouží na dlouhé a velmi dlouhé vzdálenosti (mezikontinentální lety);

- vodní – pro krátké a střední vzdálenosti (vnitrozemská nebo pobřežní), v ČR jen rekreační, na velké vzdálenosti (oceánská plavba);
- ozubnicové a lanové dráhy – slouží k překonání větších výškových rozdílů;
- nekonvenční doprava – zvláštní druh dopravy (pohyblivé schody, kabinková doprava atd.).

V **individuální** dopravě se člení druhy dopravy následovně:

- automobilová – využití především pro rekreační účely, kde není vytvořena dostatečná nabídka veřejné dopravy a je vhodná i s kombinací veřejné dopravy, není žádoucí využití pouze osobních automobilů v dopravě pravidelné a na velké vzdálenosti;
- motocyklistická – vhodná pro krátké vzdálenosti, méně zatěžuje životní prostředí;
- taxislužba – využití na kratší vzdálenosti, slouží jako doplněk k veřejné dopravě;
- cyklistická – významný druh dopravy sloužící k návaznosti na jiné druhy veřejné dopravy;
- pěší – pro krátké vzdálenosti, lehká návaznost na další druhy veřejné i neveřejné dopravy, využití v rámci městské dopravy např. výtahy a eskalátory, (Vonka, Drdla, Bína, Široký, 2001).

Vyhláška č.175/2000 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu upravuje veřejnou silniční, drážní a hromadnou osobní dopravu.

Veřejnou silniční osobní dopravou je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, věcí, zavazadel a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy.

Veřejnou drážní osobní dopravou je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální, dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

Městskou hromadnou dopravou se rozumí činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí.

Linková osobní doprava se řídí zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Je charakterizována pravidelným poskytováním přepravních služeb na určené trase dopravní cesty. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jak vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí:

- veřejnou linkovou dopravou, při které jsou přepravní služby nabízeny dle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava realizována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o **městskou autobusovou dopravu**,
- zvláštní linkovou dopravou, doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.

Dopravce může linkovou osobní dopravu provozovat jen na základě licence k provozování linkové osobní dopravy udělené dopravním úřadem.

Dle silničního zákona jsou **dopravními úřady** krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

2.1.4 Dopravní služba ve veřejném zájmu

Veřejným zájmem se rozumí v oblasti veřejné osobní dopravy zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy (Ministerstvo dopravy, kraje, obce), viz Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 se rozumí, viz (Příloha 1).

Obsluha území veřejnou dopravou se zajišťuje drážní dopravou a veřejnou linkovou autobusovou dopravou. Jedná se o dopravu pro cizí potřeby, která vznikla na základě smlouvy o přepravě osob dle vyhlášených smluvních přepravních podmínek a je přístupná pro každého, pokud splní následující podmínky. K provozování veřejné linkové autobusové dopravy je potřebná koncese, kterou vydává příslušný živnostenský úřad, pokud žadatel o koncesi splní podmínky stanovené v živnostenském zákoně o silniční dopravě. Navíc

je potřebná licence, kterou vydává příslušný dopravní úřad ve správním řízení. Licence představuje významný nástroj pro zajištění dopravní obsluhy území.

Při zpracování projektu dopravní obsluhy je také nutné **vymežit rozsah území regionu**, na kterém bude zvolená obsluha realizována. Základními kritérii pro stanovení rozsahu vymezeného území jsou geografické vazby, rozsah nabízené veřejné hromadné dopravy, charakter provozované veřejné hromadné dopravy, kvalita a cena nabízených služeb veřejné hromadné dopravy, rozložení funkčních ploch v regionu, vzájemné vazby jednotlivých funkčních ploch, celistvost území, přirozená spádovost a ekonomické zájmy a vztahy. Zvolené území tedy není závislé pouze na geografii daného území a z ní vyplývajících vzájemných vazeb mezi jednotlivými územními celky, ale je rovněž ovlivňováno charakterem, kvalitou, rozsahem a cenou stávající dopravní obsluhy obcí a měst veřejnou hromadnou dopravou uvnitř tohoto území a vzájemným sladěním jednotlivých funkčních ploch měst a obcí (bydlení, služby, úřady, výroba, školy, zdravotnická zařízení, zemědělství, těžba surovin), aby byla co nejvíce zachována a podporována přirozená rovnováha regionu, při zachování optimálních životních podmínek. S vymezením zájmového území tedy úzce souvisí velikost funkčních ploch, jejich rozložení a vzájemné vazby, plošné rozložení pracovních sil a nabídkou pracovních míst (intenzitou dojíždějící frekvence), plošnou velikostí a lidnatostí zájmového území a rozsahem a kvalitou komunikační sítě (Štěrba, Pastor, 2005).

2.2 Dopravní politika státu a financování dopravní infrastruktury

2.2.1 Dopravní politika státu

V České republice byla závazná dopravní politika přijata usnesením vlády č. 413 ze dne 17. června 1998. Následující koncepční dokumenty přijaly vlády ČR pouze na vědomí.

Dopravní politikou lze označit postoj vlády ve vztahu k podmínkám a vývojovým tendencím dopravního sektoru, její řídicí a regulační zásahy do sféry dopravy. Cílem dopravní politiky z ekonomického hlediska je zajistit rozvoj a fungování dopravy jako ekonomicky efektivního systému pokud možno s minimálními škodami a ztrátami pro společnost (Novák a kol., 2005).

Základním koncepčním dokumentem dopravní politiky, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu je **Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013**. Opatření, která jsou definována tímto dokumentem, jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území.

Hlavními úkoly dopravní politiky jsou v oblasti veřejné hromadné dopravy osob:

- přesně vymezit právní a ekonomické podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému;
- podporovat konkurenční prostředí ve veřejné dopravě osob a vytvořit systémy splňující požadavky objednatelů;
- podporovat zavádění IDS jako nutného předpokladu pro optimalizaci využívání jednotlivých druhů dopravy a předpokladu pro vytváření páteřního systému hromadné dopravy;
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti;
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace;
- zkvalitnit informovanost uživatele vybudováním komplexní informační sítě s pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy;
- a při výběru dopravce pro provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a jeho schopnost poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele, viz informace dostupné z <http://www.mdcr.cz/>.

V klíčovém dokumentu **Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury** je rozpracována značná část opatření Dopravní politiky týkající se dopravní infrastruktury, jejího dalšího rozvoje včetně stanovení finančního rámce a harmonogramu realizace klíčových opatření.

Dokument Strategie podpory dopravní obsluhy území je zaměřen na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozového parku ve veřejné dopravě osob. Rozpracovává opatření z Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy v těchto bodech:

- zlepšit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat;
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území. Kdy jsou stanoveny požadavky pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a minimálně 5 let musí zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích;
- rozšiřovat funkčnost a územní působnost integrovaného dopravního systému (IDS);
- podpořit vznik telepatických a informačních systémů ve veřejné dopravě, viz informace dostupné z <http://www.businessinfo.cz/>.

Lze uvést pět hlavních oblastí významu veřejné dopravy:

- **sociální hledisko** – lidé, kteří nemohou používat individuální automobilovou dopravu, se potřebují dostat do školy, školských zařízení, k lékaři, k soudům, do zaměstnání, za přijatelnou cenu;
- **prostorové hledisko** – individuální automobilová doprava je prostorově náročná a zajištění tohoto prostoru ve městech je nelehký úkol;
- **ekologické hledisko** – veřejná doprava produkuje méně měrných emisí než individuální automobilová doprava;
- **bezpečnost** – v případě použití individuální automobilové dopravy je zaznamenáno více nehod než v případě veřejné dopravy. Značnou roli hraje kolejová doprava, která je provozována po zabezpečené dopravní cestě;
- **vyváženost regionálního rozvoje** – kvalitní veřejná doprava přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji.

Veřejná doprava představuje pro společnost velký význam. Aby byla zajištěna kvalita a potřebný rozsah dopravních služeb, potřebuje veřejná doprava vnější příspěvky, tzv. kompenzace, vyrovnávací platby. Bez těchto veřejných intervencí by nemohla být veřejná doprava zajišťována v takovém rozsahu jako je tak v současné době. Nárůst individuální automobilové dopravy přímo zvyšuje daňové výnosy, například spotřební daň z pohonných hmot, ale veřejná doprava daňové výnosy snižuje. Veřejná doprava se však podílí na jiných výnosech, například zvyšuje kvalitu života občanů. Základním argumentem pro podporu veřejné dopravy je různá míra krytí externích nákladů (například odstraňování následků

dopravních nehod, emise z dopravy, ztráty účastníků dopravy z dopravních zácp, neprůjezdnosti) při různých typech přepravy. Z toho vyplývají důvody podporující využití veřejných finančních prostředků získaných z dopravy pro podporu veřejné dopravy na budování a údržbu kvalitní dopravní infrastruktury či zajištění moderního vozidlového parku.

Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce klesá a vede to ke zvýšení zatížení území individuální automobilovou dopravou. Řešením je zvýšení kvality veřejné dopravy, která je možná prostřednictvím vnějších zásahů či zlepšením vnitřní funkce systému veřejné dopravy. Dále bylo provedeno od 3. 1. 2005 několik regionalizačních kroků:

- krajům byly převedeny finanční prostředky na úhradu kompenzací dopravcům;
- rozsah dopravní obslužnosti území veřejnou dopravou stanovuje zastupitelstvo kraje;
- bylo zrušeno účelové rozdělení finančních prostředků na železniční a silniční dopravu.

2.2.2 Financování veřejné dopravy

Financování veřejné dopravy členíme do čtyř částí, které jsou vzájemně provázány a tvoří ucelený systém. Jedná se o tyto složky:

- **provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy** – kdy stát zajišťuje pomocí smluv o závazku veřejné služby dopravní obslužnost území dálkovou dopravou, a to pouze v oblasti drážní dopravy. Dopravní obslužnost území zajišťována regionální dopravou je objednáвана kraji nebo obcemi v samostatné působnosti. Základní dopravní obslužnost svého území zajišťují kraje a ostatní dopravní obslužnost zajišťují obce. Železniční doprava není z hlediska financování regionalizována na obecní úroveň, zatímco náklady na dopravní obsluhu autobusovou regionální dopravou a MHD platí obec. V současné době nejsou předem určeny zdroje na financování veřejné dopravy, neboť jsou součástí obecných daňových výnosů jednotlivých úrovní veřejné správy bez účelové vázanosti na systém veřejné správy;
- **investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy** – v autobusové dopravě je tzv. institut přiměřeného zisku, jehož použití je vázáno na investice do vozidel, další možností získání finančních prostředků na obnovu vozidel je ze státních programů. V železniční dopravě je poskytována garance státu za úvěry, která umožňuje dopravcům pořízení vozidla a jeho následné splácení z každoročních kompenzací;

- **provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu** – finanční zdroje tvoří uživatelské poplatky za dopravní cestu. V některých zemích (například Velká Británie, Německo) se předpokládá, že veškeré náklady na údržbu používané infrastruktury platí uživatel, jinde je možnost financování kombinovaná, kdy je částečně financována z uživatelských poplatků a částečně z veřejných rozpočtů. Obvyklým modelem je úhrada variabilních nákladů dopravní infrastruktury z uživatelských poplatků a fixní náklady jsou hrazeny ze státního rozpočtu, resp. SFDI. Výsledek je takový, že železniční dopravci platí nejvíce. Poměrná suma finančních prostředků získaných z uživatelských poplatků, a tedy i krytí nákladů, je vlivem nižšího počtu přepravních jednotek, které se pohybují po síti v železniční dopravě;
- **investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest pro veřejnou dopravu** – tímto problémem se zabývá strategický dokument GAPARDI. Financování souvisí také především s vlastnictvím infrastruktury, zatímco objednávka je z rozhodující míry regionalizována, výsledné dopravní zatížení se ze značné části realizuje na státěm vlastněné infrastruktuře, viz informace dostupné z <http://www.mdcz.cz/>.

2.2.3 Financování dopravní infrastruktury

Sektor dopravy patří mezi nejnáročnější na investiční i provozní prostředky. Nejvíce se investuje do dopravní infrastruktury, závazků veřejné služby v dopravě, obnovy dopravních prostředků a výzkumu a vývoje. Vzhledem k náročnosti sektoru dopravy je zapotřebí hledat možnosti vícezdrojového financování. Financování rozvoje dopravní infrastruktury České republiky je zajišťováno především prostřednictvím **Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)**.

SFDI byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Je právnickou osobou podřízenou Ministerstvu dopravy a spojů, která je oprávněna hospodařit s majetkem státu. Tento majetek je využíván pro účely vymezené zákonem. SFDI používá svých **příjmů** na financování výstavby, obnovy, modernizace a údržby sítě pozemních komunikací, železničních dopravních cest a vnitrozemské vodní dopravy. Z fondu jsou také poskytovány příspěvky na průzkumné a projektové práce, na úhradu splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby, na naplňování programů

zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a příspěvky na úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury. SFDI je oprávněn kontrolovat u příjemců finančních prostředků jejich užití a činit nezbytná opatření k zabezpečení předpokládané efektivnosti.

Příjmy SFDI jsou tvořeny převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových maziv a paliv, převody výnosů silniční daně a z časového poplatku, převody výnosů z mýtného, výnosy z veřejných sbírek organizovaných SFDI nebo z cenných papírů, úroky z vkladů, úvěry, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob, převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury, příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, dary, dědictví a dotace ze státního rozpočtu (Novák a kol., 2005).

V následující Tab. 2.1 jsou uvedeny celkové výdaje do dopravní infrastruktury v mil. Kč za léta 2005 až 2010.

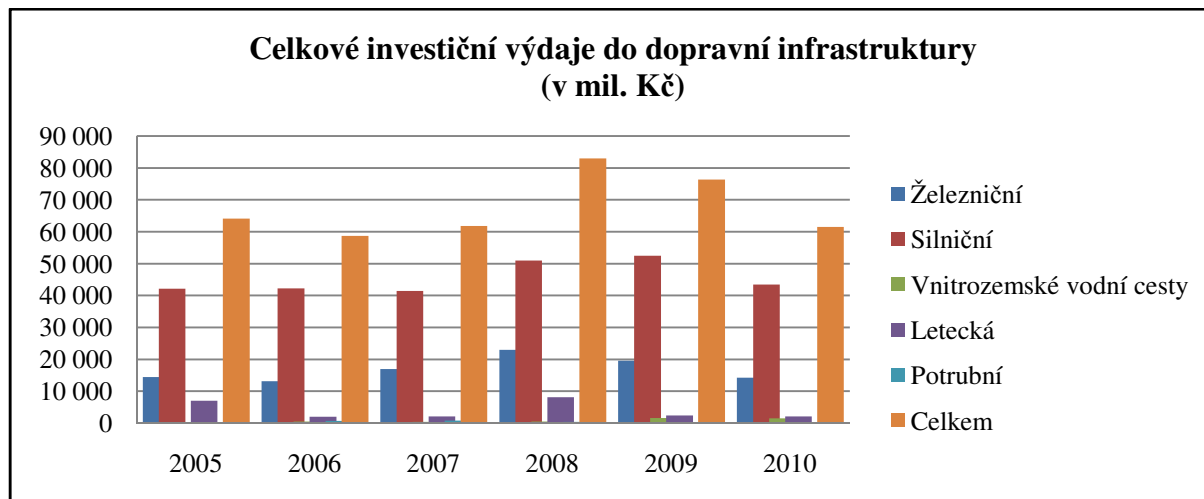
Tab. 2.1 Celkové výdaje do dopravní infrastruktury za jednotlivé roky 2005 až 2010 v mil. Kč

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (v mil. Kč)						
Železniční	14 428,1	13 177,5	17 002,5	22 954,0	19 593,1	14 244,9
Silniční	42 137,0	42 267,5	41 460,6	50 962,0	52 524,0	43 494,0
Vnitro. vodní cesty	303,0	526,7	389,7	538,4	1 557,1	1 462,1
Letecká	7 045,4	2 013,8	2 137,0	8 108,3	2 440,9	2 058,6
Potrubní	164,3	709,7	801,1	433,4	210,2	230,7
Celkem	64 077,8	58 695,2	61 790,9	82 996,1	76 325,3	61 490,3
Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč)						
Železniční	7 023,6	7 254,8	7 016,8	8 816,4	9 845,0	9 083,0
Silniční	10 435,7	15 423,2	16 369,5	15 257,2	15 300,4	16 941,9
Vnitro. vodní cesty	66,0	29,0	79,4	47,6	47,4	39,2
Letecká	431,2	231,5	362,1	308,1	331,6	349,0
Potrubní	40,1	39,9	42,5	40,6	50,7	230,7
Celkem	17 996,6	22 978,4	23 870,3	24 469,9	25 575,1	26 643,8

Zdroj: www.mdcz.cz

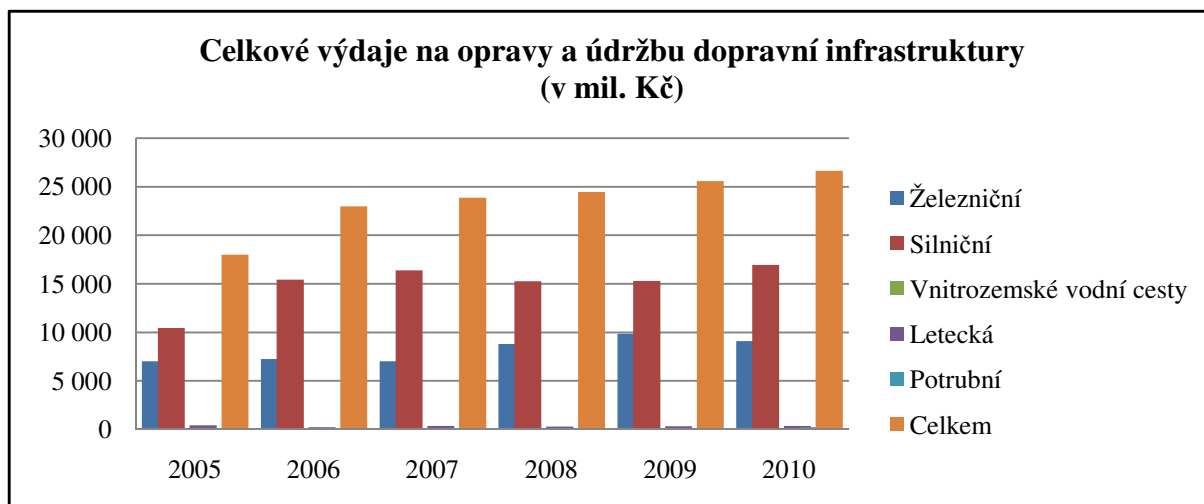
Údaje uvedené v Tab. 2.1 jsou také pro lepší orientaci znázorněny v Grafu 2.1. a Grafu 2.2.

Graf 2.1 Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (v mil. Kč)



Zdroj: www.mdcr.cz, vlastní zpracování

Graf 2.2 Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč)



Zdroj: www.mdcr.cz, vlastní zpracování

Z Tab. 2.1 vyplývá, že největší část finančních prostředků je přidělena na rozvoj silniční infrastruktury a železniční dopravy. Řádově pak menší část je přidělena na rozvoj letecké a vnitrozemské vodní cesty. Uvedené údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy. V roce 2010 došlo k výraznému poklesu investičních výdajů do dopravní infrastruktury. Objem finančních prostředků se zhruba vrátil na úroveň roku 2007 a celkově činil 61 490,3 mil. Kč. Pokles oproti předcházejícímu roku činil 14 835 mil. Kč, což představuje meziroční snížení o téměř 20%. Nejvíce se do dopravní infrastruktury investovalo v roce 2008, kdy výdaje činily 82 996,1 mil. Kč. Investiční výdaje do silniční infrastruktury po několikaletém trvalém nárůstu v roce 2010 poklesly o více

jak 9 mld. Kč, tj. 17 % a do železniční infrastruktury rovněž poklesly o více než 5 mld. Kč, tj. 27 %. Jediný nárůst investičních výdajů byl zaznamenán u dopravy potrubní a činil 20,5 mil. Kč.

U celkových výdajů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury se na rozdíl od investičních výdajů úsporná opatření tolik neprojevila. Celkové výdaje tak mírně vzrostly z 25 575,1 mil. Kč na 26 643,8 mil. Kč, tj. cca 4 %. Nejvíce tak vzrostly výdaje do silniční infrastruktury, kde nárůst oproti roku 2009 představoval 1 641,5 mil. Kč, což představuje meziroční zvýšení o více než 10 %. O 762 mil. Kč poklesly výdaje na opravu a údržbu železniční infrastruktury, což představuje téměř 8 %. Pokles také zaznamenala infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy a to o 8,2 mil. Kč, tj. o 17 %. Naopak meziroční nárůst zaznamenala letecká infrastruktura a výrazněji pak infrastruktura potrubní, kde v roce 2010 činily náklady na opravu a údržbu 230,7 mil. Kč a tedy nárůst oproti roku 2009 byl více jak čtyřnásobný.

Většina investičních finančních prostředků v roce 2010 stejně jako i v předcházejících letech pocházela z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V roce 2010 se SFDI podílel výdaji ve výši 91 %. Investiční výdaje směřující z Ministerstva dopravy ČR (MD) a Státního fondu dopravní infrastruktury jsou uvedeny v následující Tab. 2.2.

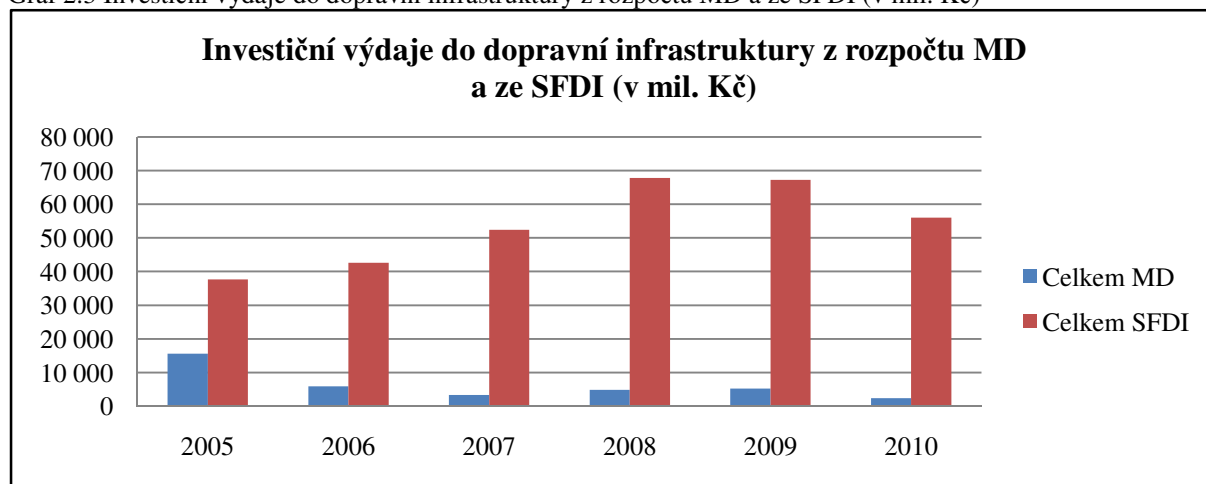
Tab. 2.2 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a SFDI (v mil. Kč)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI (v mil. Kč)						
Železniční - MD	62,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Železniční - SFDI	13 336,3	13 024,5	16 259,9	22 532,5	18 903,0	14 054,0
Silniční - MD	15 554,0	5 916,9	3 300,0	4 840,0	5 186,3	2 343,0
Silniční - SFDI	24 049,9	29 111,2	35 785,8	44 768,4	46 779,6	40 495,4
Vnitrozemské vodní cesty - SFDI	302,2	524,5	389,7	538,4	1 557,1	1 462,1
Celkem - MD	15 616,4	5 916,9	3 300,0	4 840,0	5 186,3	2 343,0
Celkem - SFDI	37 688,4	42 660,2	52 435,4	67 839,3	67 239,7	56 011,5

Zdroj: www.mdcz.cz

Pro lepší orientaci jsou údaje z Tab. 2.2 znázorněny také v Grafu 2.3.

Graf 2.3 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI (v mil. Kč)



Zdroj: www.mdcz.cz, vlastní zpracování

Vedle uvedených investičních výdajů do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI jak je patrné z Tab. 2.2 byly také z rozpočtu SFDI čerpány investiční výdaje na výstavbu cyklistických stezek, které se v jednotlivých letech pohybovaly cca od 85 mil. Kč do 200 mil. Kč. Jak již bylo zmíněno nejvíce finančních prostředků je vynakládáno ze SFDI. Za rok 2010 činily výdaje 56 011,5 mil. Kč, což představovalo oproti roku 2009 snížení o 11 228,2 mil. Kč, tj. o cca 17 %. Z MD bylo v roce 2010 vynaloženo jen 2 343 mil. Kč, což znamená velký pokles oproti roku 2005, kdy z MD byly vynakládány finanční prostředky ve výši 15 616,4 mil. Kč.

Z fondů Evropské unie je poskytnuta finanční podpora, pro sektor dopravy v České republice v období 2007-2013 prostřednictvím **Operačního programu Doprava**. Operační program Doprava je finanční nástroj, díky kterému Česká republika má možnost čerpat finanční prostředky především na významné dopravní projekty. Představuje největší operační program v České republice – připadá na něj 187,2 mld. Kč, tj. 24,6 % ze všech prostředků pro Českou republiku z fondů EU pro období 2007-2013. Z přidělených finančních prostředků je nejvíce poskytováno na rozvoj silniční (58,5 %) a železniční dopravy (38,4 %), zbylé prostředky jsou rozděleny mezi leteckou dopravu (1,5 %) a vnitrozemskou vodní dopravu (1,6 %), viz informace dostupné z <http://www.strukturalni-fondy.cz/>. Řídícím orgánem operačního programu Doprava je Ministerstvo dopravy a zprostředkujícím subjektem je Státní fond dopravní infrastruktury. Je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti, viz informace dostupné z <http://www.opd.cz/>.

V následující Tab. 2.3 jsou uvedeny údaje o finančním čerpání na zkvalitnění dopravní infrastruktury ze Strukturálního fondu – Fondu soudržnosti (SF/FS) a národních zdrojů v programovém období 2007 - 2013.

Tab. 2.3 Projekty a jejich finanční čerpání dle druhů dopravy ze SF/FS a národních zdrojů k 3. 3. 2011

Dopravní infrastruktura	Celková alokace 2007 - 2013 na oblast podpory	Podané žádosti		Projekty s rozhodnutím / smlouvou		Proplacené prostředky příjemcům	Finančně ukončené projekty	
		počet	mil. Kč	počet	mil. Kč		počet	mil. Kč
Silniční doprava	109 594,3	516	145 559,6	382	127948,1	70754,0	237	20879,8
Železniční doprava	71 820,1	35	64 617,9	31	53546,7	35053,2	15	16833,5
Letecká doprava	2 757,9	9	1 679,9	6	439,7	274,3	3	187,2
Vnitrozemská vodní doprava	3 076,4	14	3 685,5	13	3495,6	2702,7	10	850,0
Dopravní infra. Celkem	187 248,7	574	215 542,9	432	185 430,1	108 784,2	265	38 750,5

Zdroj: www.mmr.cz

Celkové finanční prostředky vyčleněné na oblast podpory v období 2007 - 2013 jsou ve výši 187 248,7 mil. Kč. Celkem bylo k 3. 3. 2011 předloženo 574 žádostí o podporu na projekty v oblasti dopravní infrastruktury v celkové hodnotě 215 542,9 mil. Kč. Tato částka o 5,6 % převyšuje celkové finanční prostředky určené na oblast podpory v programovém období 2007 - 2013. Bylo vydáno 432 smluv o poskytnutí dotace, které byly ve výši 185 430,1 mil. Kč. Na účty příjemců bylo proplaceno 108 784,2 mil. Kč, tj. 58,1 % celkové alokace na oblast podpory. V hodnotě 38 750,5 mil. Kč bylo finančně ukončeno 265 projektů, což odpovídá 61,3 % projektů s rozhodnutím o poskytnutí dotace a 20,9 % schválených finančních prostředků.

Specifickými cíli operačního programu Doprava jsou výstavba a modernizace sítě TEN-T (transevropské dopravní sítě) a sítě navazujících, regionálních sítí drážní dopravy, výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T, zlepšování kvality ochrany životního prostředí a dopravy, výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy. V letecké dopravě připadá oblast podpory na rozvoj regionálních i mezinárodních letišť a u vnitrozemské vodní dopravy směřují finanční prostředky též na rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T. Mapa projektů operačního programu Doprava v České republice, viz (Příloha 2).

V České republice je obecně nedostatek moderních kapacitních komunikací. Cílem finančních prostředků z Evropské unie a z národních zdrojů je postupné zkvalitnění a zmodernizování dopravní sítě.

2.3 Integrovaný dopravní systém

Pod pojmem Integrovaný dopravní systém (IDS) rozumíme propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jízdním řádem. Jedná se o dopravní koordinaci jízdních řádů různých linek, návazností mezi jednotlivými spoji, jednotný informační systém a jeho propagace, garantované přestupní vazby a jednotná podoba navigačních prvků v síti.

Integrovaná doprava je chápána jako zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.

Mezi hlavní důvody potřeby změny stávajícího dopravního systému v krajích patří jeho stále větší nepřehlednost a neekonomičnost.

Model integrovaného dopravního systému je výhodný pro města i obce, protože jsou zde vyloučeny konkurenční boje mezi dopravci a hlavně se jeví jako jedna z finančně nejefektivnějších alternativ. IDS představuje vyšší organizačně-ekonomickou formu veřejné osobní dopravy. Účelnost spočívá v optimální dělbě přepravní práce mezi zahrnutými druhy dopravy a dopravci s cílem dosáhnout minimálních vynaložených nákladů a maximálního uspokojení přepravní poptávky při udržitelném vlivu dopravy na životní prostředí.

V rámci IDS se vytvářejí rozličné zájmy účastníků dopravní obsluhy - **cestující** požadují v roli zákazníka co nejkvalitnější obsluhu za přijatelnou cenu jízdného, **veřejná správa** je vázána efektivním využitím finančních prostředků z veřejných rozpočtů v roli objednatele a **dopravce** má snahu hospodařit s přiměřeným ziskem.

Mezi hlavní **zásady** IDS řadíme: dobrovolnost členství účastníků, decentralní řízení dopravní obsluhy z regionů, komerční doprava, dopravci jsou soukromoprávními subjekty, průhlednost a adresnost finančních toků a efektivnost.

IDS je organizačně - dopravní systém komplexního zajišťování hromadné dopravy osob v regionu, který:

- integruje jednotlivé technologické druhy dopravy, tedy dopravy silniční, železniční i tramvajové v zájmovém regionu;
- integruje jednotlivé organizační formy dopravy, tedy městské hromadné dopravy i regionální dopravy v zájmovém regionu;
- integruje činnosti jednotlivých dopravců v zájmovém regionu;
- sdružuje orgány veřejné správy obcí, regionů a státu pro společné zadávání dopravní zakázky a společné efektivní využívání zdrojů pro financování hromadné dopravy osob v zájmovém regionu.

Zájmovým regionem IDS je území, kde se vyskytují výrazné dopravní a technické předpoklady pro dopravní integraci a ve kterém existuje mezi zúčastněnými subjekty dostatečná vůle pro společné zajišťování dopravní obsluhy po ekonomické a organizační stránce. Součástí území jsou i vnitřní území velkých měst dopravně obsluhovaná formou městské hromadné dopravy.

IDS lze zobecnit a rozdělit do tří podsystémů:

- **podsystém organizačně ekonomický**, kde IDS integruje svazky obcí a kraje jako zákazníky a objednatele spolu s dopravci jakožto dodavateli služeb. Může mít různé formy institucionálního uspořádání. Od zcela volného uspořádání, které poskytuje vhodné prostředí a základnu pro diskuse zúčastněných partnerů, přes legislativní spolupráci až po formy vymezené obchodním zákoníkem. V rámci podsystému se stanovují, řídí a uskutečňují mezi subjekty IDS finanční toky, především dělba tržeb z jízdného mezi dopravci a toky finančních kompenzací na úhradu ekonomicky oprávněných nákladů dopravy, které nejsou kryty tržbami z jízdného;
- **podsystém dopravní**, kde IDS vytváří prostředí pro optimalizaci linkových vedení na území celého systému a pro kvantitativní a kvalitativní optimalizaci v uplatnění dopravních technologií a prostředí pro prostorovou a časovou koordinaci provozu linkové dopravy a konstrukci jízdních řádů. Umožňuje střednědobá a dlouhodobá koncepční řešení veřejné dopravy. V dopravním podsystému je kvalitou, kterou IDS přináší, kvalita organizační;

- **podsystem tarifní**, IDS sjednocuje soustavu jízdních dokladů, výši tarifních cen jízdného a přepravní podmínky, i když je doprava zajištěna řadou dopravců. Jednotný tarifní systém je výhodný pro cestující, kteří používají jednu soustavu jízdních dokladů bez ohledu na to, kolik dopravců zajišťuje jejich cestu. Pro dopravce je pak obstarán spravedlivý podíl na tržbách z jízdného.

IDS zahrnuje čtyři významné skupiny účastníků: **Cestující**, jsou skupinou, pro kterou se doprava organizuje a zajišťuje. Představují spotřebitele, konečné zákazníky. **Zákazníci**, jimiž jsou svazky obcí. Zastupují spotřebitele v zadávání dopravních zakázek, kompenzují dopravcům ztráty plynoucí z uplatňování neekonomické ceny jízdného a z chybějící přepravní frekvence cestujících tak, aby prokazatelné náklady dopravy nemusely být v plné výši kryty příjmy z jízdného a tak veřejná doprava nebyla zbavena atraktivity vůči cestujícím ve smyslu kvalitativní, kvantitativní a cenové úrovně a konkurenceschopnosti. **Doprovci**, ti kteří provozují dopravu a jsou nositelé výkonných dopravních funkcí IDS. **Organizátoři dopravy**, jejichž úkolem je rozvíjet veřejnou dopravu v daném regionu a to po stránce ekonomické, organizační a dopravní.

Organizování veřejné dopravy osob formou IDS přináší nejdůležitější skupině **cestujících**:

- **systemovou dopravní provázanost** obsluhovaného území, ekonomicky únosné jízdné, optimální návaznosti linek a jízdních řádů a také IDS pomáhá udržet přitažlivost veřejné hromadné dopravy v konkurenci s individuální automobilovou dopravou tím, že umožňuje tvorbu jednotné přepravní sítě z technologicky a provozně rozdílných druhů veřejné hromadné dopravy;
- výhodou je také **jednotný tarifní systém**, který zjednodušuje orientaci cestujících v soustavě jízdenek bez ohledu na to, kolika dopravci jsou obsluhováni;
- snazší porozumění dopravní obsluze ze strany cestujícího přináší **jednotný informační systém** a jednodušší obstarávání jízdenek zajišťuje **jednotný prodejní systém**.

Ostatním účastníkům IDS, tedy obcím, krajům, dopravcům a organizátorům dopravy vznikají vzhledem k většímu a ucelenému dopravnímu a ekonomickému prostoru podmínky pro dlouhodobé zvyšování hospodárnosti provozu veřejné hromadné dopravy a umožňuje systemová dopravní řešení s dlouhodobým výhledem (Štěrbá, Pastor, 2005).

IDS nepřináší tedy nové technologie ani nové druhy dopravy ale co přináší, jsou nové vztahy v organizaci a koordinaci osobní dopravy, a to ve všech jejích podsystemech. Organizační vztahy charakteristické pro IDS znamenají, že do jednoho dopravního systému jsou integrována samostatná teritoria měst, okolních obcí a případně celých krajů.

V evropských zemích i u nás je již potvrzeno, že po zjednodušení a zpravidelnění dopravy a zavedením jednotného jízdného a vytvořením integrovaných dopravních systémů se začal počet uživatelů veřejné dopravy navyšovat.

2.3.1 Financování IDS

U financování IDS je jiná forma než u neintegrované dopravy. Zatímco u normálního druhu dopravy si město platí městskou dopravu a kraje regionální autobusovou a železniční dopravu, na kterou jim přispívají i obce, u integrace platí všichni společně celý dopravní systém. Financování IDS je tedy zajišťováno z rozpočtů zúčastněných samosprávných jednotek s využitím státních dotací na provoz linkové a drážní autobusové dopravy, určených na základní dopravní obslužnost.

2.3.2 Organizační struktura IDS

Organizační uspořádání IDS je složkou organizačně - ekonomického podsystemu IDS. Tato složka reprezentuje: organizační strukturu, procesy řízení a ekonomiku IDS.

Organizační struktura IDS by měla být řešena tak, aby byla funkční a svou nabídkou jednoznačně zaujala cestujícího. Do systému je zapojeno několik subjektů – obce, kraje, stát, dopravci a cestující. Stát, kraje a obce mají roli objednatele. Mají za úkol zajistit dopravní obslužnost pro obyvatele, přičemž se snaží o co největší hospodárnost. Dopravci provozují dopravní prostředky. Čím více dopravců je součástí IDS, tím lépe pro cestující, kteří nemusí zjišťovat, který dopravce je nebo není jeho součástí. Pro dopravce je to též výhodnější, mají zajištěnou dlouhodobou stabilitu na trhu a generování určitého příjmu (Zelený, 2007).

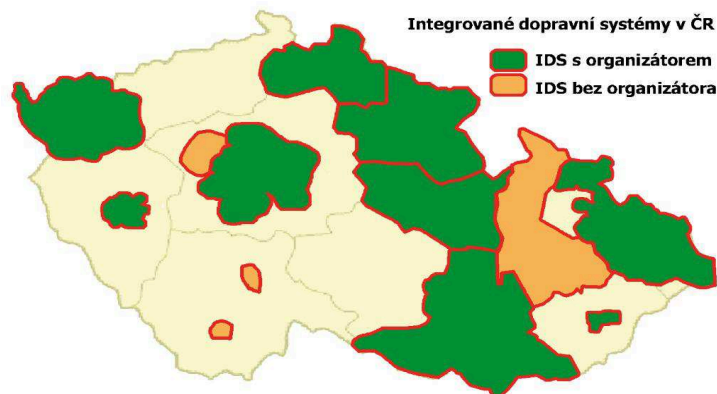
Cestující je konečným spotřebitelem, který využívá služeb. Rozhoduje se dle výše ceny, rychlosti, včasnosti, četnosti spojů, kvality dopravních prostředků a informovanosti. Systém musí komplexně vykazovat kvalitu, aby jich spotřebitel využil a upřednostnil hromadnou dopravu. Jako další subjekt vstupuje **správce**, který má za úkol usměrňovat tok

informací. Míra zapojení, odpovědnosti a kompetentnosti je různá. Dle toho se rozlišují dva modely organizační struktury – dvouúrovňový a tříúrovňový.

Ve dvouúrovňovém modelu se v nejjednodušším případě žádný mezisubjekt nevyskytuje. Smlouvy jsou uzavírány přímo mezi objednateli (první úroveň) a dopravci (druhá úroveň). Pokud se zde mezisubjekt vyskytuje, má omezené pravomoce. Neměl by o ničem rozhodovat, ale pouze zprostředkovávat.

Ve tříúrovňovém modelu se mezi objednateli (první úroveň) a dopravci (třetí úroveň) vyskytuje koordinátor-organizátor (druhá úroveň), který má pravomoc uzavírat smlouvy. Organizátor může být samostatná organizace (např. obchodní společnost) nebo dopravní společnost (Pernica, 2001). V následujícím Obr. 2.2 jsou zobrazeny IDS v ČR s organizátorem a bez organizátora.

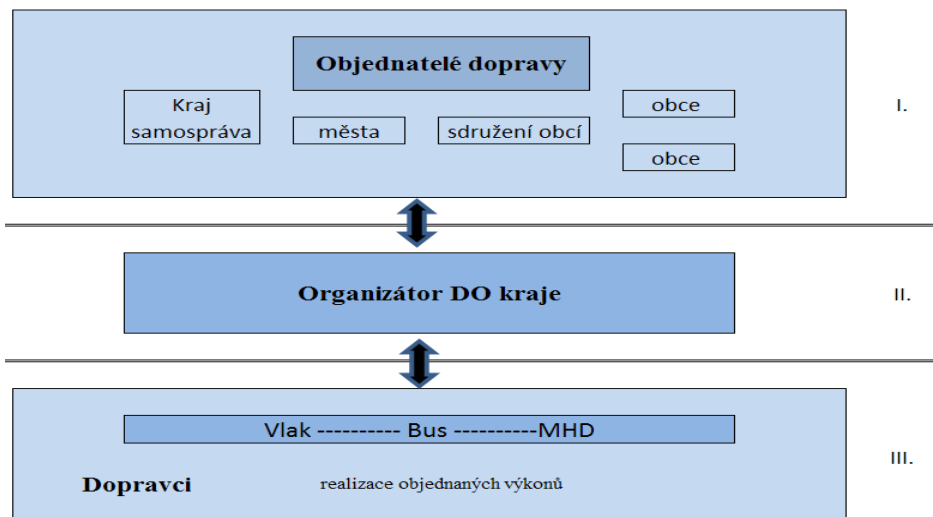
Obr. 2.2 Integrované dopravní systémy v ČR



Zdroj: www.caovd.cz

Obecně se doporučuje tříúrovňové organizační uspořádání IDS, jak je zřejmé z Obr. 2.3.

Obr. 2.3 Tříúrovňové organizační uspořádání IDS



Zdroj:CS-Project (2003, s. 106)

Hlavními procesy řízení IDS jsou: formulace dopravní zakázky, obchodně-organizační zajištění přepravní zakázky, dopravně-technické zajištění dopravní zakázky, plánování a řízení tržeb a dotací, financování dopravní zakázky a chodu, organizace a rozvoj IDS.

2.3.3 Vývoj a vznik integrovaných dopravních systémů

Na území České republiky docházelo k vývoji IDS znatelně později oproti západoevropským zemím. Historicky první integrovaný dopravní systém vznikl v Německu v Hamburku, který byl založen Hamburger Verkehrsverbund (Hamburským dopravním svazem) v roce 1965. Tento Hamburský dopravní svaz byl zodpovědný za koordinaci hromadné dopravy v celé hamburské aglomeraci, následovaly např. Mnichov v roce 1972 či Stuttgart v roce 1977. Další vlna rozvoje integrovaných systémů vznikla v 90. letech po zavedení Regionalizačního zákona a také připojením nových spolkových zemí - Berlín 1999, Drážďany 1998 (Pernica, 2001).

Na území našeho státu vznikl první IDS v osmdesátých letech minulého století ve Zlíně, kde došlo k částečné integraci MHD, železnice a autobusových linek (Zelený, 2007). V ČR dochází k podstatnému rozmachu integrovaných dopravních systémů začátkem devadesátých let. Z hlediska rozvoje tržního hospodářství a větší dostupnosti automobilů pro obyvatele docházelo k nárůstu individuální automobilové dopravy, která začala být více

preferována před dopravou hromadnou. Tento fenomén s sebou nese i negativní dopady na občany měst, kteří jsou vystavováni nadměrnému hluku a znečišťování životního prostředí. Částečným řešením tohoto problému by měly být právě integrované dopravní systémy, které by sloužily k tomu, aby lidi začali více využívat hromadné dopravy. Z toho vyplývá, že hromadná doprava by měla být pro občany více atraktivnější, kvalitnější a výhodnější (Pernica, 2001).

Situace v ČR v oblasti IDS je tedy prozatím spíše neuspokojivá a hrozí, že pravděpodobně z nedostatku informací může být myšlenka integrované dopravy v relativně blízké budoucnosti prohodována. V současné době je tedy možné se setkat s různě rozvinutými integrovanými dopravními systémy.

2.3.4 Legislativní rámec IDS

Zákony a předpisy týkající se integrovaného dopravního systému v České republice. Některé zákony se dotýkají IDS pouze okrajově, jiné např. Zákon o silniční dopravě nebo Zákon o drahách, se věnují IDS podrobněji.

- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 137/2006 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

3 Charakteristika dopravní obslužnosti v Pardubickém kraji

Kapitola obsahuje informace o Pardubickém kraji a jeho dopravní obslužnosti. Je uvedena charakteristika organizátora OREDO, s.r.o., IDS Pardubického kraje, IDS IREDO a jeho vývoj.

3.1 Charakteristika Pardubického kraje

Pardubický kraj se nachází převážně na východě Čech. Jeho rozloha je 4 519 km² (5,7 % rozlohy ČR) a je pátým nejmenším krajem ČR. K 30. 9. 2011 mělo v kraji trvalé bydliště 517 365 obyvatel, což představuje 4,9 % celkové populace v ČR. Sousedí s krajem Královéhradeckým, Středočeským, Olomouckým, Jihomoravským a Vysočinou. Se sousedními Královéhradeckým a Libereckým krajem tvoří oblast soudržnosti NUTS II Severovýchod. Část severovýchodní hranice kraje je zároveň i státní česko-polskou hranicí. Sídlním městem kraje je statutární město Pardubice. Následující Obr. 3.1 zobrazuje mapu Pardubického kraje.

Obr. 3.1 Mapa Pardubického kraje



Zdroj: www.topograf.cz

Území kraje je vymezeno územními okresy Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí. Nejlidnatějším okresem jsou Pardubice, které k 30. 9. 2011 mají 168 748 obyvatel. Následně okresy Ústí nad Orlicí (139 147 obyvatel), Svitavy (105 145 obyvatel) a Chrudim (104 325 obyvatel). Na území kraje se nachází 451 obcí, z toho 15 obcí s rozšířenou

působností a 26 obcí s pověřeným obecním úřadem. Z celkového počtu obcí je 35 měst a 6 městysů.

Míra registrované nezaměstnanosti k 31. 1. 2012 činila 9,02 %. V mezikrajském srovnání je v Pardubickém kraji šestá nejnižší míra nezaměstnanosti. Nejnižší míru nezaměstnanosti vykazuje dlouhodobě Hlavní město Praha (4,05 %), nejvíce je nezaměstnaností postižen Ústecký kraj (13,56 %). Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců s místem pracoviště v Pardubickém kraji dosáhla v roce 2011 hodnoty 20 894 Kč. To znamená, že Pardubický kraj má druhou nejnižší mzdu v ČR po kraji Karlovarském, viz informace dostupné z <http://www.pardubice.czso.cz/>.

Pardubický kraj se vyznačuje rozmanitostí přírodních podmínek, osídlení i průmyslové a zemědělské výroby, a proto je rozdílná i kvalita životního prostředí. Většinu území kraje tvoří pahorkatiny a vrchoviny přecházející do nížin kolem Labe. Na hranici s Polskem se tyčí třetí nejvyšší pohoří v Česku, masív Králického Sněžníku (1 424 m n. m.). Na něj k severozápadu navazují Orlické hory. Na jihu začíná Železnými horami a Žďárskými vrchy Českomoravská vysočina. Významnými vodními toky jsou Labe, Chrudimka, Svitava, přítok řeky Moravy a Dunaje. Krajem prochází hlavní evropské rozvodí mezi Severním a Černým mořem.

V oblasti cestovního ruchu je kraj řazen na přední místa v České republice. Pyšní se řadou přírodních, historických i kulturních památek, které jsou chráněny UNESCO. Důležitou roli hraje také průmysl. Především firmy Iveco Czech Republic, a.s. Vysoké Mýto, Paramo, a.s. Pardubice, Saint-GobainAdfors CZ, s.r.o. Litomyšl, Korado, a.s. Česká Třebová, Botas, a.s. Skuteč aj. Významný je ale i zemědělský sektor. Z celkové rozlohy kraje zaujímá zemědělská půda 60,75 %, lesy 29 % a vodní plochy 1,35 %. Nejúrodnější oblast je Polabská nížina, viz informace dostupné z <http://www.czso.cz/>.

3.2 Dopravní obslužnost Pardubického kraje

Příslibem pro rozvoj Pardubického kraje je jeho výhodná poloha z hlediska dopravního spojení.

V rámci dopravní obslužnosti má své místo v Pardubickém kraji, mimo níže uvedené železniční a silniční síť, také říční a letecká doprava. V říční dopravě je splavný pouze krátký úsek řeky Labe do Chvaletic, splavnění Labe až do krajského města bylo zatím odloženo.

K zajímavým turistickým sezónním atrakcím patří říční osobní doprava na trase Kunětické – Pardubice – Přelouč. Mezinárodní povědomí o Pardubicích pomáhá rozšiřovat letiště se smíšeným vojenským i civilním provozem. Toto letiště je jedním z pěti páteřních letišť České republiky. Ostatní menší letiště na území kraje mají sportovní charakter a některá slouží jako záložní vojenská letiště. K významným destinacím s rozhodující četností letů patří Rusko. Obecně ale plní letecká a říční doprava v kraji spíše doplňkovou funkci.

3.2.1 Železniční infrastruktura

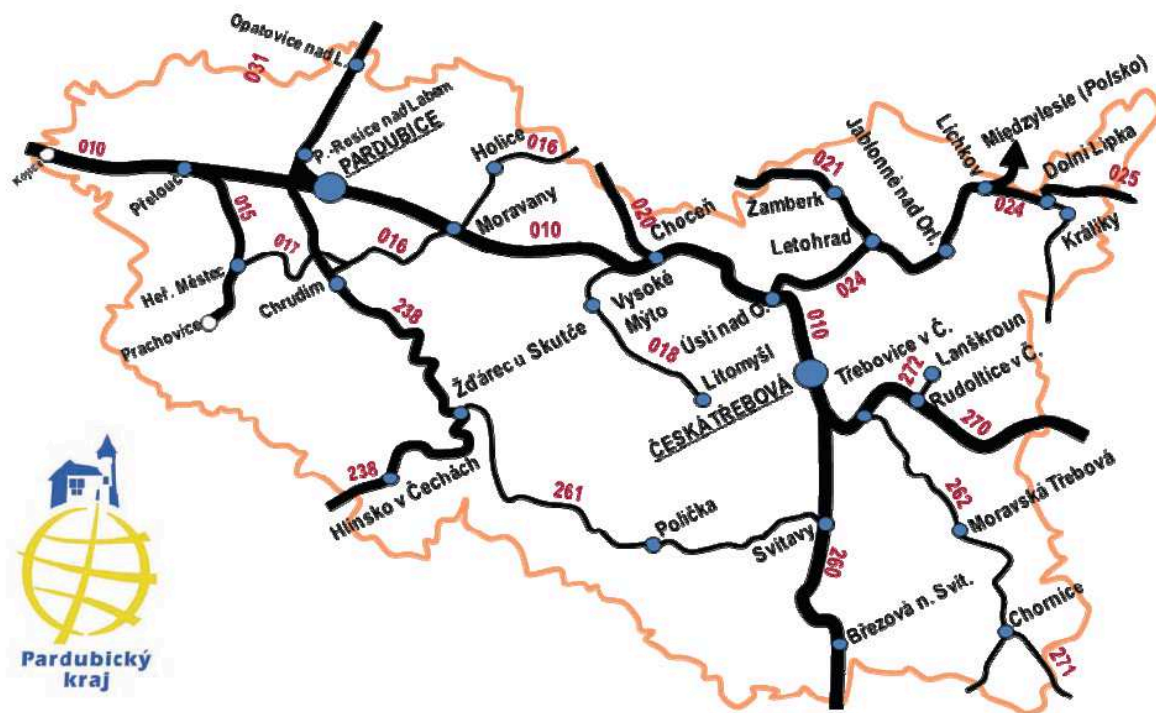
Z hlediska ke své poloze a trasování železničních koridorů má Pardubický kraj vyhovující dosažitelnost rozhodujících sídel v regionu, i významných evropských center. Obyvatelé pardubického kraje mají dobré předpoklady k využívání železniční dopravy a to jak z hlediska pravidelného dojíždění, tak pro jednorázové cesty. Železnice je vedena všemi významnějšími místy a sídly kraje. Mezi nejvýznamnější železniční uzly patří města Pardubice a Česká Třebová, která jsou součástí mezinárodní železniční magistrály E040 (Paříž – Norimberk – Praha – Vídeň) a zároveň i E061 (Berlín – Praha – Brno – Vídeň). Tato trať prochází na území Pardubického kraje městy Chvaletice, Přelouč, Pardubice, Choceň, Ústí nad Orlicí a v České Třebové se rozděluje na směry Olomouc - Ostrava a Svitavy - Brno. V Pardubicích jsou na hlavní koridor napojeny celostátně významné tratě ve směru na Liberec a přes Chrudim a Hlinsko na Havlíčkův Brod.

Železniční síť Pardubického kraje tvoří 542 km tratí. Elektrifikováno je 40 % tratí. Železniční síť v kraji je členěna do dvou základních kategorií: 65 % tvoří tratě celostátní dráhy a zbývajících 35 % tvoří dráhy regionální. Cestujícím je v kraji k dispozici 173 zastávek a stanic, viz informace dostupné z <http://vdb.czso.cz/>. Rozhodujícím dopravcem v kraji jsou České dráhy, a.s., které zajišťují ve 38 stanicích komerční služby spojené s odbavením zákazníka. Pardubický kraj má uzavřenou s Českými drahami, a.s. od roku 2009 desetiletou smlouvu na zajišťování základní dopravní obslužnosti. V případě nutnosti přepravy po železnici cestující urazí z hlavního nádraží Pardubice trasu vlakem do Prahy na hlavní nádraží za cca 60 min, do Olomouce za cca 85 min, do Ostravy je to okolo 150 min a do Brna cca 100 min., viz informace dostupné z <http://jizdnirady.idnes.cz/>.

Snahou kraje není jenom zkvalitnění veřejné železniční osobní dopravy a modernizace vozidlového parku regionální dopravy ale také zaměřit se na zajištění vhodné víkendové nabídky spojů do rekreačních destinací, zvýšit zájem turistů o návštěvy kraje veřejnou

dopravou a především snížit podíl individuálního motorizmu. Síť železničních tratí v Pardubickém kraji znázorňuje Obr. 3.2.

Obr. 3.2 Síť železničních tratí Pardubického kraje



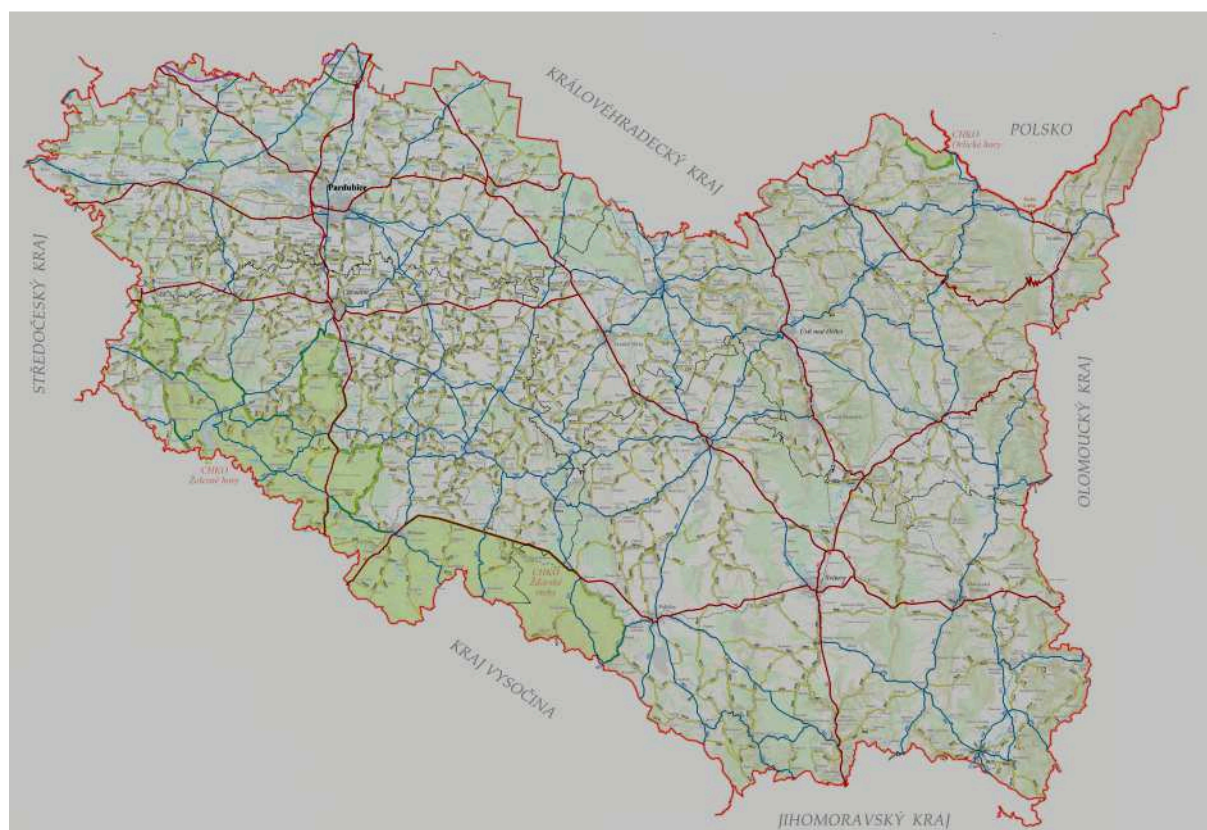
Zdroj: www.szdc.cz

3.2.2 Silniční infrastruktura

Velikost silniční sítě dosahuje k 1. 7. 2011 celkové délky 3 599 km, z toho tvoří silnice první třídy 453,1 km, silnice druhé třídy 912,4 km a silnice třetí třídy 2 221,7 km., viz informace dostupné z <http://www.rsd.cz/>. Historickým okamžikem pro kraj je napojení na evropskou dálniční síť. I přestože po území vede jen krátký úsek dálnice D11 a to 8,8 km usnadní tak řidičům cestu do Prahy a do dalších evropských metropolí. Nejvýznamnější tranzitní proud představuje silnice č. I/35 ve směru jihovýchod – severozápad; přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Litomyšl, Vysoké Mýto a Holice míří ke Hradci Králové. Důležitá je také silnice č. I/37, směřující od severu přes Pardubice a Chrudim ke Žďárci nad Doubravou. V Chrudimi je křížena se silnicí č. I/17 ve směru Čáslav - Heřmanův Městec - Hrochův Týnec - Zámrsk.

Průsečíkem významných komunikací jihovýchodní části kraje jsou Svitavy. Česká republika vykazuje stejně tak jako je tomu ve vyspělých zemích Evropy rychlý nárůst automobilizace. Ke konci roku 2010 bylo v Pardubickém kraji registrováno 216 704 osobních automobilů z celkového počtu 4 496 232 registrovaných automobilů v České republice, viz informace dostupné z <http://www.mdcz.cz/>. Do budoucna by mělo být zásadní změnou v silniční dopravě Pardubického kraje dokončení stavby dálnice od stávajícího úseku Praha - Poděbrady dále na východ. Na připravenou dálnici severně od Pardubic by měla navázat rychlostní silnice R35, která bude tvořit páteřní komunikaci kraje, viz informace dostupné z <http://www.pardubice.czso.cz/>. V následujícím Obr. 3.3 je znázorněna silniční a dálniční síť v Pardubickém kraji.

Obr. 3.3 Silniční a dálniční síť v Pardubickém kraji



Zdroj: www.rsd.cz

V následující Tab. 3.1 je uvedena délka silnic a dálnic podle okresů v Pardubickém kraji k 1. 7. 2011.

Tab. 3.1 Délka silnic a dálnic podle okresů k 1. 7. 2011 (v km)

Okresy	Celkem délka silnic a dálnic (v km)	dálnice	silnice I. třídy	rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Chrudim	998,9	-	87,7	-	246,5	664,7
Pardubice	787,2	8,8	124	3,1	138,6	512,7
Svitavy	917,7	-	114,3	-	258,1	545,2
Ústí nad Orlicí	895,3	-	127,1	-	269,2	499,1

Zdroj: www.rsd.cz

Jak vyplývá z Tab. 3.1 okres Pardubice má k 1. 7. 2011 jako jediný v Pardubickém kraji dálnici a rychlostní silnici. I přesto se řadí mezi okresy na poslední místo s nejmenší hustotou silniční sítě 787,2 km. Z toho zaujímají silnice III. třídy 512,7 km. Největší hustotou silniční sítě má okres Chrudim s 998,9 km, z toho 87,7 km silnic I. třídy, 246,5 km silnic II. třídy a 664,7 km silnic III. třídy.

3.3 Městská hromadná doprava (MHD) v Pardubickém kraji

V Pardubickém kraji zajišťují MHD města Chrudim, Litomyšl, Pardubice, Polička, Přelouč a Žamberk. V Pardubicích je MHD autobusová i trolejbusová. V ostatních městech Pardubického kraje je MHD pouze autobusová avšak do budoucna se uvažuje o propojení měst Pardubice a Chrudim trolejemi. V krajském městě Pardubice zajišťuje MHD Dopravní podnik města Pardubic, a.s. V Chrudimi a Přelouči je MHD provozována společností Veolia Transport Východní Čechy, a.s. Od roku 2004 je také MHD provozována v Poličce dopravcem Zlatovánek, s.r.o.; v roce 2005 přibyla MHD i v Litomyšli, která je také zajišťována dopravcem Zlatovánek, s.r.o. V Žamberku je MHD provozována minibusem pro 14 osob dopravcem AUDIS BUS, s.r.o. Rychnov nad Kněžnou.

3.4 Stav silniční a železniční sítě v Pardubickém kraji

Stav silniční sítě je v Pardubickém kraji spíše neuspokojivý. Mezi nejvíce problémové patří především silnice II. a III. třídy, které nemají tak velký dopravní význam jako silnice I. třídy. Na stavu těchto silnic se podepisuje jejich zanedbaná údržba, a to z důvodů nedostatku finančních prostředků na jejich údržbu a opravy. Nejčastějším problémem je výskyt výtluk. Investuje se zejména do silnic I. třídy, které mají důležitější význam pro dopravu v kraji.

Železniční síť v České republice je poměrně zastaralá. V současné době to platí zejména pro regionální tratě. Tranzitní tratě jsou postupně modernizovány, i když ne na úroveň evropských rychlostních tratí. Zastaralost železniční sítě má negativní vliv na kvalitu tratí, rychlost přepravy cestujících a v neposlední řadě i na plynulost a bezpečnost dopravy. Je zanedbaná jak údržba některých zařízení, tak i vývoj železniční dopravy. To především souvisí s objemy finančních prostředků, které jsou do železniční infrastruktury investovány. Železniční infrastruktura z hlediska zanedbání kvalitativního vývoje především v hlavních směrech jak do rychlosti tak i kapacity zaostává za silniční dopravou a nemůže ji tak v mnoha oblastech konkurovat.

Silniční i železniční síť v České republice se řadí hustotou své sítě na přední místa v Evropě, viz informace dostupné z <http://www.uur.cz/>.

3.5 Přepravní výkony osob ve veřejné dopravě

V Pardubickém kraji dochází k postupnému poklesu přepravovaných osob ve veřejné autobusové dopravě, městské hromadné dopravě i po železnici. Přepravní výkony osob jednotlivých druhů dopravy v Pardubickém kraji za období 2005 až 2010 zobrazuje následující Tab. 3.2.

Tab. 3.2 Přepravní výkony osob (v mil.) v Pardubickém kraji za období 2005 až 2010

Přeprava osob v mil.	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Veřejná autobusová doprava - přeprava cestujících v rámci kraje	14,54	18,70	19,07	16,38	16,18	15,77
Městská hromadná doprava - přeprava cestujících celkem	32,10	31,30	29,40	31,04	29,08	28,51
Železniční doprava - přeprava cestujících v rámci kraje	5,78	6,07	5,78	5,47	5,00	4,98

Zdroj: www.mdcr.cz

Z Tab. 3.2 je patrné, že počet přepravených cestujících od roku 2008 do roku 2010 postupně klesá a to ve všech uvedených druzích dopravy. Jedním z důvodů, proč ubývá počet osob využívající veřejnou dopravu, je neustálý růst individuální automobilové dopravy i s jejími relativními nevýhodami či výhodami ve srovnání s hromadnou dopravou.

Nejvýznamnější úlohu ve veřejné přepravě cestujících má městská hromadná doprava. I když počet přepravených osob klesl od roku 2005 z 32,10 mil. na 28,51 mil. osob v roce 2010, tj. o cca 11 %, patří i nadále k nejvíce využívaným dopravním systémům ve veřejné dopravě. Počet přepravených osob ve veřejné autobusové dopravě klesl z 19,07 mil. osob v roce 2007 na 15,77 mil. osob v roce 2010, což znamená pokles o cca 17 %. V železniční dopravě v Pardubickém kraji od roku 2006 dochází ke snížení počtu přepravovaných cestujících z 6,07 mil. osob na 4,98 mil. osob v roce 2010, což znamená pokles o cca 18 %.

Podíl osob přepravovaných v Pardubickém kraji železniční dopravou činí pouze 10 %, veřejnou autobusovou dopravou 32 % a městskou hromadnou dopravou se přepravuje nejvíce osob, tj. 58 % z celkového počtu osob přepravovaných veřejnou dopravou. Na území kraje tedy přetrvává nerovnoměrné dopravní zatížení.

3.6 OREDO s.r.o.

Společnost OREDO vznikla 28. 1. 2003 rozhodnutím zastupitelstva Královéhradeckého kraje za účelem organizace dopravní obslužnosti. Pod zkratkou OREDO se uvádí vysvětlující podnadpis Organizátor REgionálníDOpravy. Od ledna 2011 jsou společníky rovným dílem Královéhradecký kraj (50 %) a Pardubický kraj (50 %).

Základní funkce organizátora jsou:

- shromažďovat informace o přepravních potřebách kraje, jejich následné vyhodnocování a předkládání různých variant řešení orgánům kraje;
- navrhopvat ke schválení pravidla a normy, které se vztahují k dopravní obslužnosti kraje;
- monitorovat stav dopravní obslužnosti v regionech, navrhopvat a realizovat opatření k zajištění optimálního vztahu mezi přidělenými finančními zdroji a rozsahem dopravní obslužnosti;
- realizace rozhodnutí zřizovatelů, viz informace dostupné z <http://www.oredo.cz/>.

Na následujícím Obr. 3.4 je grafické znázornění funkce organizátora OREDO.

Obr. 3.4 Grafické znázornění funkce organizátora OREDO



Zdroj: www.oredo.cz

OREDO je spoluzakladatelem České asociace organizátorů veřejné dopravy (dále jen ČAOVD). ČAOVD je zájmovým sdružením právnických osob, jehož cílem je podporovat na celostátní úrovni rozvoj veřejné dopravy a preferovat ji před individuální automobilovou dopravou. Usiluje o jednotné podmínky pro provoz integrovaných dopravních systému a podporuje rozvoj integrace ve veřejné dopravě, viz informace dostupné z <http://www.caovd.cz/>.

Úkolem OREDA je pro kraj objednávat vlakové a autobusové spoje a zajistit tak základní dopravní obslužnost. Pro zajištění efektivity dopravní obslužnosti organizátor vytvořil systém integrované regionální dopravy – IREDO. Při přípravě systému IREDO bylo nutné vyjednávání s dopravci i se zástupci obcí.

3.7 IREDO a jeho vývoj

Následující podkapitola vychází z výročních zpráv organizátora OREDO z let 2003 až 2009, viz informace dostupné z <http://www.oredo.cz/>.

Organizátor OREDO si dal za cíl vytvořit páteř regionální dopravy, nového plně integrovaného dopravního systému, kterou by měla tvořit železniční doprava. Základní

principy integrace spočívají v pravidelné dopravě v hodinovém taktu, lepší návaznosti autobusů na vlakovou dopravu, vzájemné vyčkávání autobusů a v některých případech i vlaků na ostatní spoje bez ohledu na dopravce, jeden sešitový jízdní řád s vlakovými a autobusovými spoji pro celou oblast a jednoduchý přestupní tarif umožňující libovolně kombinovat spoje.

Organizátor OREDO vypracoval analýzu z které je patrné, že systém skrývá možnosti rozsáhlých úspor. Ty lze dosáhnout např. odstraněním paralelního vedení autobusových a vlakových linek, odstraněním souběžných jízd či nulových spojů. Nulové spoje představují spoje, kde během sledovaného období nejel ani jeden cestující.

První oblastí kde byl v roce 2004 integrovaný dopravní systém IREDO spuštěn bylo Náchodsko. Pomocí projektu realizovaného na Broumovsku, Policku, Hronovsku a severu Náchodska byly omezeny souběhy a tím ušetřeno několik vozů a zároveň to znamenalo v průměru cca padesátiprocentní nárůst počtu spojů na regionálních linkách. V systému byly zahrnuty dva hlavní autobusoví dopravci CDS s. r. o. Náchod a P-transport s. r. o. V roce 2005 byly na Náchodsku postupně zintegrovány zbývající tři dopravci. Byly zapojeny osobní a spěšné vlaky Českých drah, a.s. a dvě autobusové linky ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. a Rubr Hronov, spol. s. r. o. Nově byla zavedena přeshraniční linka do Polska Kudowa Zdroj. Kromě dokončení optimalizace na Náchodsku a jeho propojení s MHD Náchod bylo optimalizováno území Rychnovska, Kostelecka a měst Dobruška a Žamberk. V kraji tak vznikla nová oblast integrovaného dopravního systému IREDO Rychnovsko. V železniční dopravě se pokračovalo v zavádění taktu na tratích v Královéhradeckém kraji.

V říjnu 2005 proběhl na Náchodsku průzkum cestujících ve všech autobusech, které jsou zapojené v IDS IREDO Náchodsko. Na základě průzkumu bylo vyřazeno 25 spojů, které byly buď zrušeny, nebo jejich financování bylo převedeno na obce. Zavedení optimalizace na Rychnovsku se dotklo 2/3 jižní části okresu Rychnov nad Kněžnou a částečně přesahuje až do Hradce Králové a Pardubického kraje (Žamberku a Ústí nad Orlicí). Území bylo rozděleno do 64 zón. Samotné spuštění systému proběhlo 1. 1. 2006, kdy byl zaveden integrovaný tarif IREDO.

Pomocí tarifu IREDO je umožněno vzájemné uznávání jízdních dokladů pěti dopravců. Na jednu jízdenku cestující může využít autobusové i železniční spoje. V integrovaném tarifu jsou zastávky přiřazeny do zón s jednotným jízdním. Došlo k navýšení dopravních spojů, u autobusů cca o 50 %, u vlaků cca 8 %. Na souběžných trasách byla

omezena nebo vyřazena z dotace autobusová doprava. Projekt přinesl úsporu 6 velkých autobusů. Na většině linek je doprava provozována v pravidelném intervalu. Další změnou bylo vedení linkových autobusů, které začaly ve větší míře zajíždět na vlakové nádraží. Cestujícím je tak umožněno pohodlné přestupování mezi drážní a autobusovou dopravou. Na většině linek je provoz rozšířen do večerních hodin a o víkendu. Avšak zvýšená nabídka nových spojů nebyla cestujícími plně využívána, tak došlo k zrušení některých spojů. Po provedených úpravách je stále ve vztahu k roku 2005 na daném území větší objem dopravy o cca 22 %. Neustále se pracuje na zvýšení kvality dopravy pro cestující. V roce 2005 se mezi první projekty řadí výstavba terminálů Častolovice a Doudleby nad Orlicí. Organizátor OREDO se podílel na vypracování několika externích projektů např. spolupráce s Univerzitou Pardubice na vypracování Studie IDS Pardubického kraje, kde byl zodpovědný za vypracování tarifního systému v celém území IDS Pardubického kraje včetně řešení vazeb na sousední kraje.

V září roku 2006 byla integrovaná doprava IREDO rozšířena do Chocně. Do té doby integrace končila na hranici Pardubického a Královéhradeckého kraje. Dalším nejvýznamnějším rozšířením tarifu IREDO Náchodsko bylo v roce 2006 zaintegrování území Červenokostelecka, Českoskalicka, Úpicka a Trutnovska. Integrací prošly všechny autobusové linky mezi Náchodem, Červeným Kostelcem a Trutnovem, železniční trať Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov, a místní autobusové spoje na Úpicku a Červenokostelecku. Na integrovaném území Červenokostelecka, Českoskalicka a Úpicka došlo k plné integraci všech linek stávajících dopravců na tomto území. Celkem bylo vytvořeno 38 nových zón a doprava byla na tomto území posílena cca o 12 %, jednalo se především o zajištění dopravy ve večerních hodinách a o nové víkendové spoje. Nově byla zajištěna provázanost páteřní autobusové linky Náchod – Trutnov s železniční tratí v Červeném Kostelci. Dokončením zpravidelnění regionální osobní dopravy na trati Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov byla završena optimalizace železniční dopravy v kraji. Důležitým mezníkem bylo dosažení dohody s Ministerstvem dopravy ČR o plné zapojení rychlíků do integrovaných systémů v Královéhradeckém kraji. Cestujícím bylo umožněno používat jízdní doklady IREDO ve všech vlacích na železničních tratích v této oblasti. V roce 2006 bylo pro organizátora OREDO stěžejní, vypracování nové metodiky klíčování tržeb v IDS, kde výpočet je založen na přiřazení tržeb za časové a přestupní jízdenky jednotlivým linkám dle místa přestupu a poměru počtu spojů v jednotlivých úsecích. Nadále se OREDO podílelo na různých studiích, projektech, které vedou ke zkvalitnění veřejné dopravy v kraji. Jednalo

se zejména o zavedení nových vozidel, dodržování návazností a jízdních dob, rychlejší spoje či pohodlnější přestupy.

V roce 2007 byly zahájeny práce na třech optimalizačních projektech, které by měly zintegrovat zbytek území Královéhradeckého kraje. Jedná se o přípravu optimalizace IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko, IREDO Krkonoše a IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko. S dopravci je projednáváno spojení integrovaných systémů IREDO Náchodsko a IREDO Rychnovsko v jeden integrovaný dopravní systém IREDO.

V průběhu roku 2008 probíhaly dokončovací práce na třech výše uvedených optimalizačních projektech. Současně s optimalizací bylo nutné připravit integrovaný tarif, který by umožňoval využít vlakové a autobusové spoje na jednu jízdenku. Podařilo se rozšířit tarifně integrovaný dopravní systém IREDO o oblast Dobruška, Jaroměřska, Novoměstska a Třebechovicka. Současně došlo k propojení integrovaných systémů Náchodsko a Rychnovsko do jednoho IDS Rychnovsko. V tomto roce byl také uskutečněn významný projekt obnovení přeshraničního provozu na trati 043 do Polska po více než padesáti letech. Byla zvolena trasa Trutnov – Královec – KemiennaGóra – JeleniaGóra – LwowekSlazski na které byly zavedeny tři páry sezónních vlaků v sobotu a neděli. Dochází také ke zrušení několika spojů z důvodu nedostatku finančních prostředků kraje. Opatření se ale týkala spojů nezahrnutých do integrovaného dopravního systému kraje.

V roce 2009 byla činnost organizátora OREDO ovlivněna řadou událostí. S nástupem nové krajské samosprávy bylo nutné obhájit samotnou existenci organizátora dopravy, schválit jeho provozní rozpočet a ve vztahu k veřejné dopravě projednat rozpočet na rok 2009. Důležitým krokem bylo schválit projekty optimalizace a integrace na zbylém území Královéhradeckého kraje. Kvůli sporům s dopravci bylo celoplošné zavedení IREDO odloženo. Významní dopravci nesouhlasili s novým způsobem financování a jejich nízká míra spolupráce na připravovaných projektech vyústila v neochotu dostát svým smluvním závazkům. V roce 2009 připravilo OREDO alespoň dílčí vylepšení, například začlenění úseku Dvůr Králové nad Labem – Trutnov do IDS IREDO.

Rozšíření systému IREDO do celého území Královéhradeckého kraje se uskutečnilo 13. 6. 2010. Cestující tak mohou po celém kraji cestovat na jeden jízdní doklad autobusem i vlakem. Po devíti měsících provozu byla provedena celková analýza spojů a současně byla posouzena celková finanční náročnost systému. Na základě předložené analýzy Rada

Královéhradeckého kraje rozhodla o zrušení některých spojů, které nebyly kapacitně dostatečně využívány.

3.8 Ekonomika provozu veřejné dopravy

Po zavedení integrovaného dopravního systému IREDO organizátorem OREDO na území Královéhradeckého kraje, jenž znamená více spojů, ale i úspor pro krajský rozpočet měl organizátor OREDO pomoci vytvořit obdobný dopravní model i v kraji Pardubickém. Proto zde také uvádím ekonomiku provozu veřejné dopravy a následná opatření zavedená organizátorem OREDO v Královéhradeckém kraji.

Opatření zavedená organizátorem OREDO v letech 2005 až 2009. Hlavními úkoly organizátora je co nejefektivněji vynakládat finanční prostředky na dopravní obslužnost. Jednotlivá opatření zavedená v roce 2005 a z nich plynoucí finanční úspory znázorňuje Tab. 3.3.

Tab. 3.3 Opatření zavedená v roce 2005

Název projektu	úspory v Kč
Optimalizace veřejné dopravy (Broumovsko)	4 837 306
Optimalizace veřejné dopravy (Náchodsko)	4 570 455
Odstranění souběhů autobusové dopravy se železniční dopravou	1 706 363
Převedení MHD na příslušná města	3 077 016
Dopravní řešení objížďky Náchod-Hronov	450 000
Vlastní výdělečná činnost OREDA	2 438 292
Spoluúčast obcí	388 500
Celkem	17 467 932

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2005

Jak je patrné z Tab. 3.3 optimalizace veřejné dopravy na Broumovsku přinesla celkovou úsporu 4 837 306 Kč. Ve veřejné autobusové dopravě došlo k navýšení ujetých kilometrů na 567 077 km oproti roku 2003, kdy autobusy najely 308 946 km, což představuje nárůst o 84,55 % km. Na tento provoz v roce 2003 náklady při ceně 27,80 Kč/km činily 8 588 699 Kč. Při stejném způsobu financování bez OREDEM provedené optimalizace by náklady po navýšení ujetých kilometrů stouply na 15 764 741 Kč, ale z důvodu zavedení optimalizace činily náklady na Broumovsku 10 927 435 Kč, čímž celková úspora představovala 4 837 306 Kč. Podobný způsob optimalizace byl proveden na území Náchodska a tím bylo dosaženo celkových úspor ve výši 4 570 455 Kč. Na trase Jaroměř – Hradec Králové a Týniště nad Orlicí – Hradec Králové došlo k odstranění souběhů autobusové

dopravy s dopravou železniční a došlo k roční úspoře ve výši 788 135 Kč na úseku Jaroměř – Hradec Králové a 918 228 Kč na trase Týniště nad Orlicí – Hradec Králové. Převedením MHD na jednotlivá města se docílilo úspor ve výši 3 077 016 Kč. Návrh OREDA na řešení dopravní objížďky Náchod-Hronov zajištěním dopravy autobusovou dopravou s přestupem na vlak přinesl úsporu 450 000 Kč oproti původně navrhovanému řešení, kdy všechny autobusy měly jezdit objízdou trasou. V roce 2005 společnost OREDO získala pět externích projektů za 2 438 292 Kč. Na Broumovsku byly vytipovány spoje, které měly nízké tržby a plnily nadstandardní nabídku převážně v podobě víkendových spojů. Obcím byla nabídnuta možnost spoluúčasti na financování variabilních nákladů, které činí 9,06 Kč za 1 km najetý malým autobusem. Obce souhlasily a od 1. 4. 2005 bylo uspořeno 388 500 Kč.

Pomocí opatření zavedených společnostmi OREDO bylo v roce 2005 dosaženo celkových úspor ve výši 17 467 932 Kč. V následující Tab. 3.4 jsou uvedeny projekty realizované v r. 2006, které přinesly finanční úspory a pomohly tak zkvalitnit dopravní obslužnost v Královéhradeckém kraji.

Tab. 3.4 Opatření zavedená v roce 2006

Název projektu	úspory v Kč
Optimalizace veřejné dopravy (Náchodsko)	7 759 140
Optimalizace veřejné dopravy (Rychnovsko)	9 888 773
Dopravní řešení objížďek	616 000
Vlastní výdělečná činnost OREDA	255 288
Spoluúčast obcí	1 468 000
Celkem	19 987 201

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2006

V roce 2006 na Rychnovsku došlo k navýšení ujetých kilometrů ve veřejné autobusové dopravě z 1 585 690 km za rok 2005 na 2 291 915 km, což představovalo celkový nárůst o 44,54 %. V roce 2005 náklady na tento provoz, při ceně 27,80 Kč/km dosahovaly celkem 44 082 182 Kč. Bez optimalizace a při stávajícím financování 27,80 Kč/km od ledna do června, a 28,24 Kč/km od července do prosince by náklady stouply až na 64 203 276 Kč po navýšení ujetých kilometrů. Provedením optimalizace tak náklady činily pouze 54 314 503 Kč a celková úspora představuje 9 888 773 Kč.

Na již zoptimalizovaném území Náchodska, bylo v roce 2006 ujetu 1 662 011 km a náklady na tento provoz činily 38 801 614 Kč, což při průměrné ceně 27,80 Kč/km od ledna do června, a 28,24 Kč/km od července do prosince představuje náklady ve výši

46 560 754 Kč. Zavedením optimalizace bylo dosaženo celkových úspor ve výši 7 759 140 Kč. Prodejem jízdních řádů za 80 288 Kč a optimalizací systému Městské autobusové dopravy v České Lípě společnost OREDO získala finanční prostředky ve výši 255 288 Kč. Podobně jako v roce 2005 bylo pomocí spoluúčastí obcí uspořeno 1 468 000 Kč. V rámci opatření zavedených společností OREDO bylo v roce 2006 celkem získáno na úsporách 19 987 201 Kč. V následující Tab. 3.5 jsou znázorněny jednotlivá opatření, která byla zrealizována v roce 2007 a finanční úspory z nich plynoucí.

Tab. 3.5 Opatření zavedená v roce 2007

Název projektu	úspory v Kč
Optimalizace veřejné dopravy (Náchodsko)	9 355 252
Optimalizace veřejné dopravy (Rychnovsko)	6 326 023
Optimalizace veřejné dopravy (Českoskalicko)	4 089 510
Vlastní výdělečná činnost OREDA	787 000
Spoluúčast obcí	1 671 728
Celkem	22 229 513

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2007

V roce 2007 v rámci optimalizace na Českoskalicku, Červenokostelecku a Úpickou došlo k navýšení ujetých kilometrů na 1 403 665 km, oproti roku 2006 kdy autobusy najely 1 239 786 km, což představuje celkový nárůst o 13,2 % km. Náklady na tento provoz by činily při ceně 29,24 Kč/km 36 251 343 Kč. Po takovémto navýšení ujetých km by náklady bez provedení optimalizace vystoupaly až na 41 043 165 Kč, avšak díky provedené optimalizaci náklady na území představují výši 36 953 655 Kč. Úspora tedy činila 4 089 510 Kč. Již zoptimalizované území Náchodska a Rychnovska přineslo úspory v částce 15 681 275 Kč.

OREDO provedlo analýzu dopravní obslužnosti mikroregionů Novobydžovsko a Chlumecko a navrhlo v dopravním systému těchto dvou mikroregionů rovněž úsporná opatření. Provedením těchto projektů získal organizátor finanční prostředky ve výši 552 000 Kč. Za další projekty, které byly dokončeny - studie v České Lípě a analýza MHD Hořice a MHD Trutnov organizátor obdržel celkem 235 000 Kč. Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy přinesla úspory ve výši 1 671 728 Kč.

Pomocí opatření zavedených organizátorem bylo celkem dosaženo úspor ve výši 22 229 513 Kč.

Povinností každého dopravce je předkládat každý měsíc vyúčtování nákladů na dopravní obsluhu. Z těchto údajů organizátor OREDO vypracovává analýzu vývoje tržeb na km pro jednotlivé spoje. Ve výroční zprávě z roku 2008 jsou uvedeny dosavadní výsledky vyhodnocení optimalizace. Následující Tab. 3.6 ukazuje vyhodnocení dosavadních výsledků optimalizace.

Tab. 3.6 Vyhodnocení dosavadních výsledků optimalizace

Oblast	Počet km před integrací	Počet km po integraci	Tržba Kč před integrací	Tržba Kč po integraci	Nárůst km (%)	Nárůst tržeb (%)
Broumovsko	307 113	540 016	3 189 691	4 500 905	75,84	41,11
Náchodsko	1 452 131	1 664 339	19 349 543	20 939 293	14,61	8,22
Rychnovsko	1 585 690	1 905 486	16 344 518	17 915 933	20,17	9,61
Českoskalicko	1 239 786	1 403 665	20 457 235	21 605 175	13,22	5,61

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2008

Z Tab. 3.6 je patrné, že ve všech uvedených oblastech došlo k navýšení počtu km i tržeb. Největší nárůst zaznamenalo Broumovsko, kde došlo k navýšení počtu km o 232 905, tj. o 75,84 % a tržeb o 1 311 214 Kč, tj. 41,11 %. Nejmenší nárůst km i tržeb vykazuje Českoskalicko. Kde došlo k nárůstu o 163 879 km, tj. 13,22 % a tržeb o 1 147 940 Kč. Společnost OREDO získala v roce 2008 finance na dopravní obsluhu pomocí projektů, které jsou uvedeny v následující Tab. 3.7.

Tab. 3.7 Opatření zavedená v roce 2008

Název projektu	úspory v Kč
Vlastní výdělečná činnost OREDA	738 000
Spoluúčast obcí	1 819 600
Celkem	2 557 600

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2008

Společnost OREDO vzhledem ke svému odbornému působení v oblasti veřejné dopravy vypracovává různé dopravní projekty a analýzy. Za realizované projekty - návrh dopravního systému MHD Přelouč, zajištění dopravní obsluhu Východních Krkonoš kolejovou dopravou, analýzou využití autobusového nádraží ve Svobodě nad Úpou a IDS mikroregion Novobydžovska a Chlumecka vyinkasovala 738 000 Kč. Spoluúčastí obcí na financování veřejné dopravy bylo dosaženo úspor ve výši 1 819 600 Kč. Celkem úspory za rok 2008 činily 2 557 558 Kč.

Posledním sledovaným obdobím je rok 2009. Tab. 3.8 ukazuje přehled získaných financí na dopravní obslužnost.

Tab. 3.8 Opatření zavedená v roce 2009

Název projektu	úspory v Kč
Vlastní výdělečná činnost OREDA	320 110
Úspora řešením objížďky Hronov - Žabokrký	160 000
Spoluúčast obcí	1 852 900
Úspora změnou dopravce (Osnado)	2 000 000
Úspora v železniční dopravě - změnou vozby	10 000 000
Úspora integrací linky Dvůr Králové n. L. - Trutnov	1 022 000
Celkem	15 355 010

Zdroj: www.oredo.cz, zpráva o činnosti OREDO 2009

V roce 2009 organizátor OREDO dokončil projekt zavedení MHD v Přelouči a zpracoval nabídku pro výběrové řízení na organizátora veřejné dopravy Pardubického kraje, ve kterém byl úspěšný. V rámci vlastní výdělečné činnosti si tak OREDO vyinkasovalo částku 320 110 Kč. Další možností jak spořit náklady je změna vozby v železniční dopravě. Na tratích Pardubice – Hradec Králové a Týniště nad Orlicí – Choceň soupravy vedené elektrickou lokomotivou nahradila dieslová jednotka regionova. Úspora na této trati dosahovala cca 100 Kč/km. Další úspora cca 150 Kč/km byla na trati Hradec Králové – Letohrad, kde některé vlaky vedené dieslovou lokomotivou nahradila souprava vedená motorovým vozem. Ke změně vozby došlo např. i v úseku Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou. Změnou vozby dosáhly celkové úspory nákladů cca 10 mil. Kč. Z přehledu projektů v Tab. 3.8 bylo získáno na dopravní obslužnost 15 355 010 Kč.

3.8.1 Shrnutí ekonomiky provozu veřejné dopravy za období 2005 až 2009

V Královéhradeckém kraji bylo celkem za sledované období 2005 až 2009 provedenou dopravní obslužností území organizátorem OREDO uspořeno 77 597 214 Kč. Uspořené finanční prostředky byly použity na zkvalitnění a rozvoj dopravní obslužnosti v kraji.

Rozbor ekonomiky provozu veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji za období 2005 až 2009 má v mé diplomové práci za cíl ukázat, jak by se pravděpodobně mohla vyvíjet optimalizace veřejné dopravy Pardubického kraje, která byla spuštěna 11. 12. 2011 (viz kapitola 3.10) a jakých cílených úspor je možné dosáhnout právě zavedením integrovaného dopravního systému IREDO.

3.9 Integrované dopravní systémy v Pardubickém kraji

V následující části je charakterizován vývoj IDS v Pardubickém kraji do prosince 2011.

3.9.1 Východočeský integrovaný dopravní systém (VYDIS)

Na území Pardubického kraje vznikl první dopravní integrovaný systém v roce 2002, který byl nazván Východočeský integrovaný dopravní systém (VYDIS). Vznikl na základě dohody mezi dopravci Dopravním podnikem města Pardubic, a.s., Dopravním podnikem města Hradce Králové, a.s. a Českými drahami, a.s. Integrovaný dopravní systém VYDIS působí nejen v Pardubickém kraji ale také v Královéhradeckém kraji. Do systému jsou zahrnuty městská hromadná doprava v Hradci Králové a Pardubicích a dále příměstská železniční doprava Českých drah, a.s. v okolí těchto měst.

Tarif VYDIS je zónový a přestupní pro všechny druhy jízdenek VYDIS. Systém je rozdělen do několika tarifních zón, viz (Příloha 3). První zóna je tvořena městskou hromadnou dopravou v Hradci Králové, do druhé zóny je zahrnována městská hromadná doprava v Pardubicích a další zóny, umožňující cestovat po železničních tratích osobními, spěšnými vlaky a rychlíky Českých drah, a.s.

K dispozici dle tarifu VYDIS jsou jízdenky časové – jednodenní lze použít jen v zóně 1 a 2, sedmidenní a třicetidenní pro zvolené zóny. Časové jízdenky se mohou použít jako traťové jízdenky ve vlacích nebo meziměstských autobusech a zároveň jako síťové jízdenky na MHD. Na výběr jsou jízdenky základní a zlevněné. U základní verze není poskytnuta cestujícím žádná sleva a u zlevněných verzí jízdenek je možné uplatnit slevy pro děti do 15 let, žáky a studenty do 26 let a jednodenní zlevněné jízdenky pro důchodce. Na jízdenku VYDIS je možné cestovat pouze ve vlacích ve 2. vozové třídě. Prodej jízdenek vydávají pouze České dráhy, a.s., které také současně zastávají roli organizátora tohoto systému, viz informace dostupné z <http://www.idspk.pardubickykraj.cz/>.

Oblast IDS VYDIS na železničních tratích spadá do oblasti celokrajského IDS IREDO, do nějž naopak nespadá MHD v Pardubickém a Královéhradeckém kraji. Výhledově se však očekává zánik celého systému VYDIS a jeho nahrazení integrovaným dopravním systémem IREDO.

3.9.2 Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS PK)

Druhým dopravním integrovaným systémem, který vznikl na území Pardubického kraje, byl Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS PK). V Pardubickém kraji byl v provozu od 1. 2. 2008 do 10. 12. 2011. Cílem integrace bylo dosáhnout propojení příměstské a městské dopravy na celém území kraje, sjednotit tarif na tarif zónový a v neposlední řadě zkoordinovat jízdní řády.

Systémem byly nabízeny jízdenky papírové nepřestupní, které platily jen v autobusové dopravě a jízdenky časové 7denní, 30denní a 90denní, které se daly využít na všechny druhy dopravních systémů, zapojených do IDS. Byly zavedeny čipové karty, které umožňovaly slevu na jízdném o 2 Kč oproti platbě v hotovosti. Jízdenky na čipové kartě umožňovaly jeden přestup omezen časovou platností. Bylo je možno použít jen u autobusových dopravců. U předplatných časových jízdenek byl neomezený počet přestupů v rámci platnosti jízdenky. Pokud cestující chtěl využít vlak ČD nebo MHD musel si nechat vystavit i papírové potvrzení. Zlevněné jízdné pro žáky do 15 let a studenty do 26 let platilo v celém systému, ale sleva pro důchodce neplatila v MHD Pardubice a Chrudimi, viz informace dostupné z <http://www.idspk.pardubickykraj.cz/>

Zpočátku byl organizátorem IDS PK přímo Pardubický kraj a jeho krajský úřad, od 1. 10. 2010 na základě výběrového řízení převzala organizaci systému společnost OREDO s.r.o., která byla tehdy vlastněná Královéhradeckým krajem. Následně od 12. 1. 2011 vstoupil do OREDO i Pardubický kraj jako poloviční vlastník. IDS PK zanikl dne 11. 12. 2011 začleněním do IDS IREDO, který byl k tomuto datu rozšířen do celého území Pardubického kraje na autobusové spoje a na osobní, spěšné vlaky a rychlíky, viz informace dostupné z <http://www.idspk.pardubickykraj.cz/>.

V současné době na území Pardubického kraje působí IDS IREDO a VYDIS.

3.10 Zavedení integrovaného dopravního systému IREDO

V Pardubickém kraji nastaly od 11. 12. 2011 významné změny v meziměstské autobusové a vlakové dopravě. Organizátor OREDO připravil pro Pardubický kraj projekt optimalizace a integrace dopravy. Do integrovaného dopravního systému je zapojeno 37 dopravců veřejné linkové autobusové dopravy a dva železniční dopravci, viz (Příloha 4), kteří zajišťují přepravu osob v kraji; tím dochází ke spojení všech dopravních systémů ve veřejné dopravě pod organizátora veřejné dopravy OREDO s.r.o. Integrovaný dopravní

system, o který se OREDO stará, se nazývá IREDO tzv. Integrovaná REgionálníDOprava. Cílem organizace je plynulá návaznost a celková provázanost autobusových a vlakových spojů v Pardubickém kraji.

3.10.1 Tarifní podmínky

Na území Pardubického a Královéhradeckého kraje platí tarif IREDO vyhlášený organizátorem OREDO. Dopravci zapojení do systému přistupují k tarifu na základě dohod a smluv mezi organizátorem a jednotlivými dopravci. Tarif je zónový a časový, což znamená, že území je rozděleno na větší počet poměrně malých zón. Zóna je tvořena jednou nebo více sousedícími obcemi nebo velkým městem. Mezi každými dvěma zónami je pevně stanovena cena jízdného. V rámci jedné zóny je cena dopravy stanovena fixní částkou. Toto řešení se jeví více přehlednější a urychluje odbavování cestujících. Cestující si je schopen sám zjistit cenu jízdného a trasu, kterou bude absolvovat, z tarifní mapy, která je umístěna na každé zastávce.

Jízdenka je platná v autobusových a vlakových spojích zapojených v systému IREDO. V případě, že cestující bude muset přestupovat, v místě odjezdu si koupí jízdenku až do cíle své cesty. U železničních dopravců platí jízdní doklad v osobních, spěšných i rychlíkových vlacích.

Při jízdě oklikou musí mít trasa nejkratší směr nebo nejmenší počet přestupů, nejkratší docházkovou či přestupovou vzdálenost nebo časově pro cestujícího nejvýhodnější spojení. Není dovoleno cestovat přes zóny s vyznačeným vyšším jízdným, než kolik odpovídá jízdnému z nástupní do cílové zóny. V případě nutnosti cestovat přes dražší zónu, je možné zakoupit doplatkovou jízdenku v pokladnách dopravce ČD.

Cestující si může vybrat z následujících jízdních dokladů:

- **jednoduché jízdenky** - jsou určeny buď pro jednu zónu, kdy začátek i cíl cesty je ve stejné zóně, cestující může přestupovat uvnitř zóny a jízdenka platí 1 hodinu, nebo pro více zón – jízdenka slouží pro cestu z výchozí do cílové zóny jako jednosměrná s platností 5 hodin;
- **časové jízdenky** - výhodné jsou pro pravidelné cestující, kdy počet jízd není v období platnosti omezen a jízdenka platí obousměrně a o víkendech. Tyto jízdenky je možné

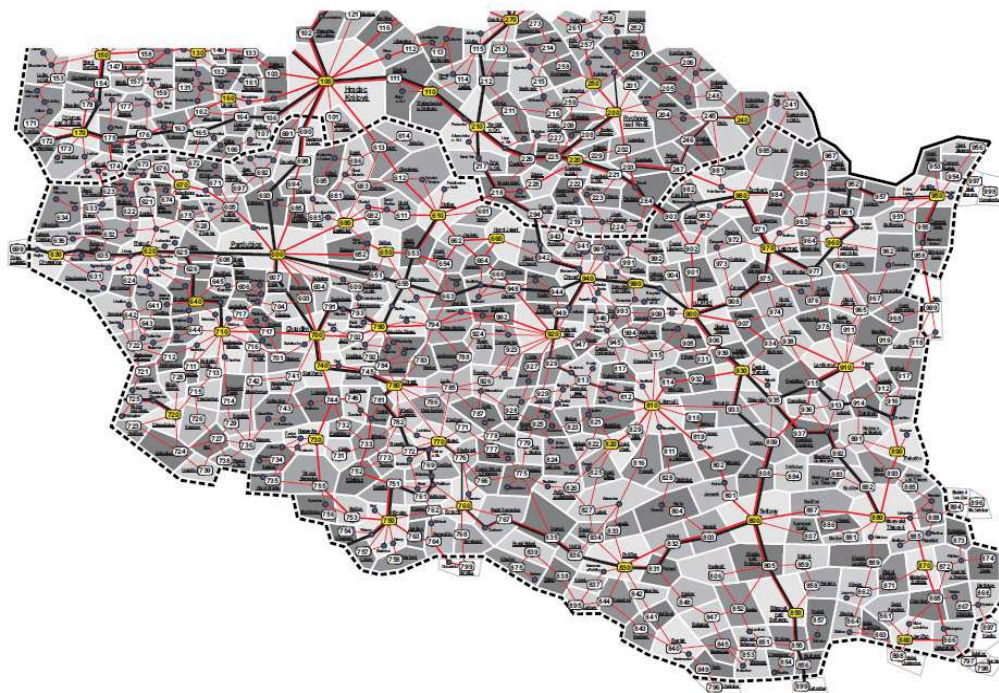
zakoupit na sedm, třicet a devadesát dní. Přestupy mezi autobusovou a vlakovou dopravou jsou možné jak u jednoduché tak i u časové jízdenky;

- **síťové jízdenky** - cestující může cestovat bez omezení všemi autobusovými i vlakovými spoji 24 hodin od zakoupení jízdenky. Pro jednotlivce stojí 160 Kč a pro skupina max. 5 osob, z toho nejvýše 2 dospělí 260 Kč.

Časové jízdenky **sedmidenní** platí 7 po sobě jdoucích kalendářních dnů a stojí 8násobek ceny jednoduché jednosměrné jízdenky. V případě **třicetidenní** jízdenky je platnost 30 po sobě jdoucích kalendářních dnů a stojí 30násobek ceny jednoduché jednosměrné jízdenky. U **devadesátidenní** jízdenky je platnost 90 po sobě jdoucích kalendářních dnů, stojí 81násobek ceny jednoduché jednosměrné jízdenky pro danou trasu. Všechny časové jízdenky IREDO mají platnost i o víkendu a lze je zakoupit u všech pokladních přepážek Českých drah, a.s. v Pardubickém a Královéhradeckém kraji.

V systému IREDO vybrané skupiny cestujících (např. děti a žáci do 15 let, studenti do 26 let, osoby ZTP atd.) mají právo na zlevněné jízdné. Někteří dopravci vydávají elektronickou čipovou peněženku, pomocí které je možné platit jízdné. Avšak jednotliví dopravci si navzájem neuznávají tyto čipové peněženky, pokud se na tom nedohodnou. Do budoucna má být spuštěn projekt, který bude navzájem uznávat čipové karty (viz kapitola 3.10.2). Tarifní mapa IREDO Pardubického kraje je zachycena v Obr. 3.5.

Obr. 3.5 Tarifní mapa IREDO Pardubického kraje s čísly jednotlivých zón



Zdroj: www.oredo.cz

3.10.2 Odbavovací systém

Na začátku roku 2013 v rámci operačního programu ROP NUTS II Severovýchod bude ukončen projekt Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje. Úkolem projektu je zavést IREDO karty uznatelné u všech dopravců zapojených do systému IREDO. Realizací projektu bude spuštěn jednotný odbavovací systém s informacemi z odbavovacích systémů jednotlivých dopravců, vozidla budou vybavena v systému hardware a software pro odbavení čipovými kartami, veškerá zařízení budou schopna vydat plně přístupné jízdenky za integrované jízdné, čipová karta bude sloužit k úhradě jízdného i samotného odbavení.

Celkové výdaje na modernizaci odbavovacího systému integrované dopravy představují cca 65 miliónů Kč. Z toho nejvíce činí příspěvek Evropské unie z Evropského fondu pro regionální rozvoj cca 46 miliónu Kč, zbylé finanční prostředky jsou poskytnuty z rozpočtu regionální rady a z rozpočtu Královéhradeckého kraje.

3.10.3 Hlavní úkoly organizátora OREDA v Pardubickém kraji

Organizátor OREDO si v Pardubickém kraji vytyčil tyto hlavní úkoly:

- 1) **Optimalizace železniční dopravy.** Byla vypracována strategie „Posouzení významu železničních tratí pro veřejnou dopravu“, kde jednotlivé železniční tratě byly rozděleny na tratě s velkým nebo malým významem. Na tratích s velkým významem je prioritní posílení, zrychlení a zavedení taktové dopravy, tratě s malým významem nahradit autobusovou dopravou.
- 2) **Optimalizace autobusové dopravy.** Principem optimalizace je zajistit obsluhu regionu menším počtem vozidel, tedy hospodárněji než je tomu doposud. Musí být však dodrženo zajištění přepravních potřeb obyvatel regionu. Na tratě, které využívá trvale menší počet cestujících, budou nasazeny autobusy s menší kapacitou. Finanční prostředky, které se ušetří, budou použity na navýšení počtu spojů.

Mezi autobusovou a železniční dopravou dochází v rámci optimalizace dopravy k zajištění prostorové, časové a tarifní provázanosti. Současně dochází k zavedení taktu, což představuje, že vlaky nebo autobusy jezdí na páteřních tratích nebo páteřních autobusových linkách v pravidelných časových intervalech v tzv. taktu. To se jeví jako výhoda především pro cestujícího, který si nemusí pamatovat celý jízdní řád. Cestujícímu stačí vědět jen to, že

z jeho stanice odjíždí autobus (vlak) např. vždy ve třináctou minutu. Zavedením taktu ve veřejné dopravě dle zkušeností se zahraničím dochází k nárůstu počtu cestujících až o 15 %.

Mezi hlavní zdroje úspor v rámci optimalizace se řadí úspory v důsledku použití levnějších vozidel s nižší spotřebou, nižší počet vozidel a v neposlední řadě zvýšení tržeb příchodem nových cestujících. Důležité je, že systém je navržen tak, aby byl finančně vyrovnaný, což znamená, že nesmí být dražší než před optimalizací. V systému je tak možné zajistit větší počet spojů za stejných finančních nároků, které zajistí dostatečnou úroveň dopravní obslužnosti požadovanou obcemi.

Stěžejními body pro optimalizaci autobusové dopravy jsou:

- stanovit páteřní autobusové linky;
- minimalizovat počet vozidel;
- maximalizovat využití vozidel;
- tam kde je to možné uvést do provozu malé a střední vozidla;
- zavedení taktu na páteřních linkách;
- nové způsoby financování, které díky úspornějším provozním opatřením dochází v konečném důsledku ke snížení ceny dopravního výkonu.

Základem integrovaného dopravního systému Pardubického kraje je páteřní síť regionální dopravy, na kterou jsou cestující z přilehlých území přepravováni dalšími spoji. Vytvořením páteře regionální dopravy je snaha zajistit atraktivní nabídku ve veřejné dopravě mezi všemi hlavními sídly kraje. Dalším důvodem je úspora finančních prostředků. V minulých letech paralelní fungování dvou nezávislých a jen nepatrně provázaných systémů vlakové a autobusové dopravy bylo neefektivní a drahé. Pro efektivní fungování páteře regionální dopravy je nutné splnit následující požadavky: rychlost, kapacitu, dostatečnou četnost spojů, jistotu, takt a pohodlí, viz informace dostupné z <http://www.pustakamenice.cz/>.

V Pardubickém kraji po zavedení optimalizace veřejné dopravy je 2289 zastávek. Nejvíce zastávek má okres Ústí nad Orlicí 685, poté okres Chrudim 618, Svitavy 547 a Pardubice mají 439 zastávek. Do této evidence zastávek nejsou zahrnuty zastávky MHD. Se zavedením nových jízdních řádů dojde ročně k nárůstu o 3 650 000 ujetých km autobusových linek. Celkový počet ujetých km autobusových linek bude ročně

cca 18 000 000 km. Na druhé straně v železniční dopravě klesne počet ujetých km o 2000 a celkový roční objem bude cca 4 781 407 ujetých km vlakové dopravy. V kraji tak denně vyjede v průměru 550 regionálních vlaků; v pracovních dnech okolo 600 vlaků a o víkendech jich bude vypravováno okolo 500. V železniční dopravě se průměrná prokazatelná ztráta za vlakový km pohybuje okolo 92 Kč a u autobusové dopravy je doplatek přibližně 18 Kč.

Na 45 % regionálních vlakových spojích Českých drah, a.s. byly nasazeny modernizované vlakové soupravy. V úseku Česká Třebová – Lanškroun a Pardubice hl.n. – Hlinsko v Čechách byly nasazeny ve všech spojích modernizované regionální jednotky Regionova. V kraji železniční dopravu využívá necelých 5 % cestujících a autobusovou dopravu cca 15 % cestujících.

4 Zhodnocení a návrh opatření

V Pardubickém kraji docházelo po řadu let pouze k základním úpravám jízdních řádů, které nereagovaly na změny v počtu cestujících. V posledních letech docházelo k soustavnému poklesu využívání veřejné dopravy. Z těchto důvodů bylo nutné celý systém veřejné dopravy optimalizovat tak, aby bylo zajištěno pokrytí všech oblastí kraje a nedocházelo ke zbytečným finančním ztrátám. Snahou kraje je získat zpět cestující k veřejné dopravě a nabídnout jim moderní služby, například ve formě jednotné jízdenky.

Organizátor OREDO zavedením IDS IREDO na území Pardubického kraje zavedl zcela nový koncept krajské dopravy, kdy nastaly zásadní změny ve veřejné dopravě. Se zavedením optimalizace veřejné dopravy a integrovaného dopravního systému IREDO musel organizátor OREDO čelit mnohým připomínkám a to nejen ze strany měst a obcí, ale především od jednotlivých cestujících. Všechny připomínky, které organizátor obdržel, byly projednány. Připomínky, které byly posouzeny organizátorem jako oprávněné, byly zapracovány do aktualizace jízdního řádu, která proběhla po necelých čtyřech měsících po zavedení optimalizace. K 1. 4. 2012 nastaly první větší změny v jízdním řádu. Další naplánované změny by měly nastat v červnu, kde budou zapracovány do jízdních řádů i připomínky Českých drah, a.s.

Prioritou kraje je usilovat o to, aby veřejná doprava od června 2012 fungovala bez problémů. V průběhu psaní této diplomové práce a postupných konzultací se zúčastněnými subjekty došlo k aktualizaci jízdního řádu a naplnila se tak částečně opatření, která by měla vést ke zlepšení dopravní obslužnosti území.

4.1 Nejvýznamnější změny v regionální železniční dopravě

S novým jízdním řádem IREDO došlo k následujícím změnám:

- rozšíření přeshraničního spojení Pardubického kraje s Polskem;
- mezi Českou Třebovou a Lanškrounem byla rozšířena nabídka spojení, v pracovních dnech zajišťuje přepravu osob 21 párů vlaků, vlaky jezdí přímo bez přestupu v Rudolticích v Čechách; na tratě byly nasazeny modernizované jednotky Regionova;
- rozšíření počtu spěšných vlaků z Pardubic do Lichkova, vlaky jsou vedeny moderními příměstskými klimatizovanými jednotkami CityElefant;

- rozšíření počtu spěšných vlaků z Pardubic do Hlinska v Čechách; nasazeny jsou modernizované motorové jednotky Regionova;
- konkrétní změny v jízdním řádu nastaly rovněž na tratích: Kolín – Česká Třebová, Přelouč – Prachovice, Chrudim – Borohrádek, Česká Třebová – Moravská Třebová, Česká Třebová – Lanškroun.

Vlaková doprava nebyla vůbec objednána na šesti úsecích tratí:

- 015 v úseku Prachovice – Heřmanův městec;
- 016 v úseku Holice – Borohrádek (hranice s Královéhradeckým krajem);
- 024 v úseku Moravský Karlov – Štítý (hranice s Olomouckým krajem);
- 025 v úseku Dolní Lipka – Hanušovice (hranice s Olomouckým krajem);
- 262 v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice (hranice s Jihomoravským krajem);
- 271 v úseku Chornice – Džbel (hranice s Olomouckým krajem).

K významné redukci objednávky vlakové dopravy došlo na trati:

- 018 v úseku Vysoké Mýto město – Litomyšl;
- 261 v úseku Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče.

4.2 Zhodnocení dosavadní funkce IDS IREDO

V následujících kapitolách je provedeno zhodnocení dosavadního přínosu IDS IREDO na území Pardubického kraje pro občany a jsou navržena opatření, která by vedla ke zlepšení dopravní obslužnosti území. Jsou použita data, která byla získána z dosavadních poznatků, konzultací se zúčastněnými subjekty a z vlastních zkušeností.

Pocházím z obce Korouhev, která se nachází v okrese Svitavy, a proto zaměřím hodnocení, případně kritické připomínky na oblast Svitavska, Poličska a Litomyšlska.

Jak bylo již zmíněno v kapitole 4.1 k významné redukci objednávky vlakové dopravy došlo na trati:

- **018 v úseku Vysoké Mýto město – Litomyšl:** v rámci optimalizace dopravy došlo k výraznému poklesu počtu spojů vlakové dopravy z původních 10 párů vlaků v pracovní dny a 9 párů vlaků o víkendech na 5 párů vlaků. V tomto úseku také došlo

k zavedení specifického způsobu odbavování cestujících – odbavení cestujících neprovede průvodčí ale strojvedoucí. Zredukováním počtu vlaků do Litomyšle došlo k výraznému odklonu přízně cestujících k této dopravě. Vlakové spoje byly nahrazeny autobusovou dopravou. Kromě náhradních spojů mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí je zajištěna i doprava expresními dálkovými autobusy. V současné době předmětný úsek železniční trati není v dobrém stavu a vlaky tak musí jezdit pomalu. Je možné, že do budoucna malá poptávka po vlakové dopravě povede k dalšímu omezení či k úplnému nahrazení přepravy v tomto úseku autobusovou dopravou.

- **261 v úseku Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče** jsou objednány pouze 3 páry víkendových spojů. Na těchto víkendových spojích jsou nasazeny modernizované jednotky Regionova, umožňující přepravu kol. Před optimalizací dopravy v tomto úseku v pracovní dny jezdilo dvacet vlakových spojů a o víkendu šestnáct. Zrušené osobní vlaky tak nahradily nově zavedené autobusové linky. Nyní zajišťuje přepravu osob v pracovní dny 11 párů spojů a o víkendu 7 párů autobusových spojů. Kraj ročně za železniční dopravu v tomto úseku zaplatil více než 11 miliónů Kč. V případě zrušení vlakové dopravy a nahrazení autobusovou dopravou kraj zaplatí cca 5 miliónů Kč.

Původně bylo navrhováno zrušení celé tradiční „lokálky“ v úseku Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice – Polička – Svitavy. Proti tomuto návrhu byly velké protesty a petice nejen ze strany jednotlivců, ale i obcí a měst. V případě této trati se poukazuje především na nedávnou rekonstrukci, kdy byla zmodernizována a vybavena nejmodernějšími zabezpečovacími prvky za stovky miliónů Kč. Na celé trati byla zavedena tzv. dálkovina - systém, kdy se z jednoho místa (Svitavy) řídí provoz na celé trati. Tato rekonstrukce dávala železniční dopravě na této trati naději, že se stane více využívaná. Ve skutečnosti se stal pravý opak. Část trati v úseku Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče byla zrušena. Nově zmodernizovaný úsek trati tak pomalu bude chátrat a vynaložené finanční prostředky na modernizaci přijdou vniveč. Důvodem zrušení úseku trati byla její nízká vytíženost a vysoké náklady na provoz.

Na zbývajícím provozovaném úseku bylo dosaženo nejen úspor personálních nákladů (vlaky jezdí bez průvodčího a odbavení cestujících provádí strojvedoucí) ale i nákladů na provoz vozidel. Tímto byl vytvořen prostor pro zachování či rozšíření dopravních výkonů tam, kde je tomu odpovídající poptávka.

Ve druhé část trati Pustá Kamenice – Svitavy je obsazenost vlaků mnohem vyšší a z tohoto důvodu se trať „zatím“ neruší a osobní vlaky zde jezdí i nadále. Po zavedení optimalizace na této trase došlo k zrychlení přepravy na trati a vhodnějšímu časovému provázání s rychlíky ve směru Praha – Brno, případně přepravní návaznosti na spěšné vlaky linky Česká Třebová – Brno v době dopravních špiček. Vlaky jezdí v dvouhodinovém intervalu a v přepravních špičkách je rozestup mezi vlaky hodinový. Pro zajištění zrychlení spojů v úseku Polička – Svitavy vlak projíždí zastávky Vendolí, Květná, Květná zastávka, Pomezí a Pomezí zastávka, což vyvolalo opět velkou vlnu protestů z řad cestujících.

Mnohé vlakové spoje byly nahrazeny dalšími nově zavedenými autobusovými spoji. V železniční dopravě se především posílila přeprava ve směrech s vysokým potenciálem cestujících a útlum nastal v neperspektivních relacích. Otázkou tedy zůstává, jaká bude budoucnost železniční dopravy na zbylém úseku Pustá Kamenice - Svitavy, zda postupně nebude docházet k uzavření i zbylé části tratě. Kdyby se likvidace týkala nevytížené krátké lokálky, bylo by to více pochopitelné než likvidace tratí, které jsou spojnicemi významných sídel nebo mají síťový charakter. Především v zimním období je železniční trať důležitá, neboť v oblasti bohaté na sněh při sněhových kalamitách je pro dopravu spolehlivější; v podmínkách této oblasti se jedná o dobře fungující komunikaci.

4.3 Výhody časových jízdenek

Na následujícím příkladu bych chtěla ukázat, jak cestující mohou ušetřit při zakoupení časových jízdenek IREDO. Časové jízdenky jsou obousměrné a vyplatí se především pravidelným cestujícím, kteří cestují například do školy či do práce.

V následující Tab. 4.1 je znázorněno, kolik stálo jízdné před zavedením IDS IREDO a kolik stojí dnes po zavedení IDS IREDO na trase Korouhev – Polička pro žáky od 15 do 26 let.

Tab. 4.1 Jízdné před zavedením a po zavedení IDS IREDO

Žákovské jízdné 15 - 26 let		
Počet jízd	Před zavedením časových jízdenek IREDO, k 11. 12. 2011 stálo jízdné 9 Kč	Po zavedení jízdenek IREDO a zakoupení jednoduché jízdenky, od 11. 12. 2011 stojí jízdné 12 Kč
školní týden (5 dní) – 10 jízd	90 Kč	120 Kč
školní měsíc (20 dní) – 40 jízd	360 Kč	480 Kč
školní čtvrtletí (60 dní) – 120 jízd	1 080 Kč	1 440 Kč
Cena jízdného v případě zakoupení časové jízdenky IREDO		
Typ časové jízdenky IREDO	Cena časové jízdenky	
7 denní	96 Kč	
30 denní	360 Kč	
90 denní	972 Kč	

Zdroj: www.oredo.cz, vlastní zpracování

Z Tab. 4.1 je patrné že před zavedením časových jízdenek IREDO student, který cestoval každý den z Korouhve do Poličky do školy a prokazoval slevu platným žakovským průkazem, zaplatil za jednu cestu 9 Kč. Za školní týden tedy utratil při 10 cestách 90 Kč, 40 cestách 360 Kč a při 120 cestách zaplatil 1 080 Kč. Po zavedení časových jízdenek IREDO cestující za tuto cestu zaplatí o 3 Kč více a to 12 Kč. V případě využití jednotlivých jízdenek student zaplatí o 25 % dražší jízdné, než bylo jízdné před zavedením integrovaného dopravního systému IREDO. Studentovi se tedy vyplatí zakoupit časovou jízdenku. V případě sedmidenní jízdenky tak zaplatí 96 Kč, což činí úsporu 24 Kč, tj. 20 % oproti nákupu jednotlivé - jednoduché jízdenky; v případě třicetidenní zaplatí 360 Kč, což představuje úsporu ve výši 120 Kč, tj. 25 % a devadesátidenní stojí 972 Kč, což činí úsporu ve výši až 468 Kč, tj. 32,5 %. Nejvýhodnější alternativou se tedy jeví pro studenta nákup devadesátidenní jízdenky, cestující za ni zaplatí pouze 81násobek ceny za jednotlivou jízdu a může přitom na dané trase jezdit během platnosti jízdenky neomezeně. Při porovnání ceny jízdenky před zavedením integrovaného dopravního systému IREDO a po jeho zavedení v Pardubickém kraji lze říci, že po zavedení jízdného IREDO u devadesátidenní jízdenky činí úspora 108 Kč.

Další možností, jak může cestující ušetřit s časovými jízdenkami je jejich přenositelnost. Například cestující pan Novák, který jezdí do práce z Korouhve do Poličky na ranní směny a má koupenou časovou jízdenku a odpoledne se vrací zpět domů tak může tutéž jízdenku dát doma své manželce, která pojedne odpoledne do města k doktorovi či nakupovat. Velikou výhodou u časových jízdenek je především to, že jízdenku může využívat více členů rodiny a mohou tak absolvovat neomezený počet jízd v obou směrech a to i v sobotu a v neděli. Přenositelnost jízdenky představuje při správném používání značnou úsporu pro cestujícího. Před zavedením jízdenek IREDO tyto výhody

pro cestujícího nebyly možné. Z mých dosavadních zkušeností mohu říci, že pravidelní cestující nejčastěji využívají časové jízdenky.

4.4 Nejvýznamnější změny ve veřejné dopravě

V následujícím textu se budu zabývat autobusovou dopravou na trase: Korouhev – Polička, Poličské strojírny II (4 km) – Polička, Poličské strojírny I (1 km) – Polička (4 km).

Před provedenou optimalizací cestujících, kteří pravidelně dojíždějí do práce z Korouhve do zastávky Polička, Poličské strojírny II, platili za jízdné 6 Kč. Po provedené optimalizaci a přiřazením jednotlivých tarifních zón (Korouhev patří do zóny č. 844) a (Polička, Poličské strojírny I a II do zóny č. 830) za stejnou cestu cestující zaplatili 16 Kč. Po takovémto neúspěšném „zoptimalizování“ veřejné dopravy se cestující rozhodli odejít z tohoto systému a využívat osobní automobil. Po připomínkách cestujících tak organizátor OREDO přeřadil autobusové zastávky Polička, Poličské strojírny II z původní tarifní zóny Polička č. 830 do tarifní zóny Korouhev č. 844. Tato změna přinesla to, že ze zastávky Korouhev do zastávky Polička, Poličské strojírny II (celková délka trasy činí 4 km), byla snížena cena jízdného z 16 Kč na 10 Kč. Byla tedy učiněna výjimka: cestujícím s jednorázovou či časovou jednozónovou jízdenkou pro zónu Korouhev č. 844 je povolen výstup a nástup v zastávce Polička, Poličské strojírny I patřící do zóny Polička č. 830.

Další obec, která nebyla spokojena s provedenou optimalizací a požadovala změnu v jízdních řádech platných od 11. 12. 2011 byla obec Nedvězí. Požadované změny se týkají linky č. 835 ve směru Polička – Korouhev – Nedvězí – Bystré – Hamry – Jedlová – Modřec – Polička. Zde byl požadavek na časové posunutí spoje ze zastávky Nedvězí, přes Bystré a Jedlovou do zastávky Polička z 4:19 hod na 4:10 hod z důvodu návaznosti spojů jedoucích na ostatní města; tato připomínka byla ve změně jízdních řádů kladně promítnuta a spoj byl upraven tak aby byl v Poličce ve 4:50 hod. Další důležitý spoj, ve kterém organizátor OREDO obci Nedvězí vyhověl byl ranní spoj z Poličky, kdy obec požadovala posunutí z 5:00 hod na 4:50 hod z důvodů příjezdu do Bystrého v 5:17 hod. Občané, kteří pracují v podnicích v Bystrém musí nastoupit do zaměstnání nejpozději v 5:25 hod. Spoj byl tak posunut na 4:52 hod a občané stíhají včasný nástup do práce v Bystrém. Obec žádala také o přidání spoje z Nedvězího do Bystrého od 13:00 hod. do 13:15 hod. pro občany, kteří jsou zaměstnáni na směnný provoz v podnicích v Bystrém, pro ty kteří využijí spoj k návštěvě obvodních lékařů, avšak této žádosti nebylo vyhověno. Organizátor uvedl, že již v minulosti takový spoj

existoval a byl pouze využíván nepravidelnými cestujícími a z hlediska ekonomického není možné takový spoj zavést. Dalšími realizovanými požadavky bylo posunutí spoje z 11:40 hod na 11:15 hod ve směru Nedvězí, Jedlová a Polička, požadavek na změnu spoje v 16:40 hod., který by měl směřovat do Korouhve a následně zpět do Nedvězího byl zajištěn. Spoj z Nedvězího odjíždí v 16:50 hod. a v Korouhvi je v 16:59 hod. a následně se vrací zpět v 17:00 hod. do Nedvězího. Jedná se o poslední spoj, kterým mohou cestovat občané z Poličky do Nedvězího. Všechny uvedené předcházející spoje zajišťuje dopravce Zlatovánek, s.r.o. Nově byl zřízen ranní spoj z Poličky v 5:50 hod. přes Korouhev, Nedvězí, Bystré, Jedlovou a zpět do Poličky v 6:45 hod. dopravcem ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Další změny, které byly provedeny na této trase, přispěly k zlepšení dopravní obslužnosti území. Některé spoje byly časově uspišeny a jediný spoj byl časově posunut na pozdější odjezd.

Nejčastějším problémem, který se vyskytl ihned po zavedení optimalizace, byly zpožděné hlavní ranní linky, kterými cestující jeli převážně do škol. V některých případech byly spoje po krátké době posunuty na dřívější odjezd a jiné si musely počkat na větší změny v jízdních řádech až na začátek dubna. V mnoha případech si školy musely posunout začátek výuky o 5 – 10 min. Například pravidelný opožděný příchod do výuky po necelé 4 měsíce měli žáci, dojíždějící z Jedlové do Poličky na Gymnázium.

Z mého hlediska jsou nepochopitelné ranní spoje pro studenty dojíždějící do škol z Korouhve do Litomyšle. Také jsem dojížděla čtyři roky z Korouhve do Litomyšle na střední školu a návaznost spojů byla bez problémů. Začátek vyučování jsem vždy stihla. Před optimalizací jsem z Korouhve vyjížděla v 6:58 hod. a v Poličce přestoupila na linku ve směru Polička – Litomyšl, kde vyjížděly dva přímé školní autobusy a to v časech 7:15 hod. a v 7:18 hod. příjezd do Litomyšle byl v 7:38 hod. Po zavedení optimalizace jede z Korouhve autobus v 7:04 hod. v Poličce je v 7:20 hod., zde se musí 10 min. čekat a až v 7:30 hod. jede autobus do Litomyšle, který má pravidelný příjezd v 7:49 hod. V případě začátku výuky v 7:55 hod. je nemyslitelné stihnout dojít z autobusového nádraží ke střední škole včas na začátek výuky. Proto nyní musí jezdit studenti z Korouhve už v 6:09 hod. přestoupit v Poličce na autobus, který jede v 6:34 hod. a má pravidelný příjezd v Litomyšli v 6:57 hod. Student ráno musí vstávat už v 5:30 hod. a v Litomyšli musí čekat jednu hodinu do začátku výuky. Na této trase z Poličky do Litomyšle bych navrhovala posunutí autobusového spoje minimálně o 7 min. na 7:23 hod. Studenti, kteří jezdí z Poličky do Litomyšle do školy mohou využívat autobus, který jede v 6:50 hod. a pravidelný příjezd má v 7:15 hod. Musí však také

čekat poměrně dlouho na začátek vyučování. Posunem autobusového spoje by tak bylo dosaženo spokojenosti v obou uvedených případech.

Integrovaná regionální doprava IREDO přinesla cestujícím zvýšení počtu spojů, především večer a o víkendech. Přetrvává však otázka, zda při dalších „racionálních“ změnách jízdních řádů nebudou některé autobusové spoje rušeny z důvodů nízké poptávky cestujících.

Na železnici byla v některých lokalitách omezena nebo zcela zastavena veřejná doprava z důvodu málo vytížené trati (např. Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče, Vysoké Mýto – Litomyšl). Doprava byla zajištěna autobusy, které vykazují znatelně menší ztrátu než vlaková doprava. Pro Pardubický kraj, který je objednavatel veřejné dopravy, to představuje na jedné straně snižování nákladů, což vede k vyšší hospodárnosti, na straně druhé tato opatření znamenají pro občany určitá omezení a celkové zhoršení dopravních služeb.

Prostřednictvím optimalizace veřejné dopravy došlo k zavedení integrovaného tarifu, který cestujícím umožňuje využít vlakové a autobusové spoje na jednu jízdenku. Snahou organizátora je zapojení všech dopravců do integrovaného systému kraje tak, aby cestující mohli využívat všechny veřejné dopravní prostředky a nemuseli uvažovat o tom, který spoj je a který není integrovaný. Se zavedením jednotné jízdenky souvisí i návaznost spojů. Z vlastní zkušenosti mohu uvést následující příklad. Před zavedenou optimalizací jsem jezdila vlakem do školy v Ostravě z Poličky v 9:00 hod. přes Svitavy a v České Třebové jsem přestupovala v 10:01 hod. na vlak do Ostravy. V Ostravě jsem byla ve 12:00 hod. Nyní tento spoj byl zrušen a nahrazen novým. Vlak z Poličky má odjezd v 9:30 hod., ve Svitavách přestupuji na rychlík v 10:01 hod., v České Třebové opět přestupuji na osobní vlak do Zábřehu na Moravě a tam naposledy přestupuji na vlak IC RegioJet a v Ostravě na hlavním nádraží jsem v 13:05 hod. Nyní je nutné absolvovat tři přestupy, cestovní doba se prodloužila cca o půl hodiny a u spoje IC RegioJet je nezbytná rezervace místa a koupě jízdního dokladu dopředu, v případě že vlak nestihnu v důsledku případných zpoždění předchozích spojů jízdenka propadá. Jsou samozřejmě i kombinované spoje, které se dají použít při cestě do Ostravy, ale u všech je nutné vícekrát přestupovat. S tímto případem se nesetkáváme jen u cest na velké vzdálenosti, kde cestující požadují především pohodlné cestování ale paradoxně u obcí a měst, kde vzdálenosti mezi nimi jsou v řádech desítek km. Dle mé zkušenosti se návaznost spojů autobusů na vlak zdařila, avšak na úkor nepohodlného cestování s mnoha přestupy.

Návaznost spojů je především zajištěna na hlavních přepravních proudech. S dopravní obsluhností mají především problém obce, které leží na hranici Pardubického kraje a Vysočiny. Kraj Vysočina je jedním z posledních krajů, kde není provozován žádný integrovaný dopravní systém. Například, pokud se občan chce dostat z Trhonic u Jimramova (kraj Vysočina) do Poličky (kraj Pardubický), cesta optimální již není. Na následující mapě Obr. 4.1 jsou vyznačeny komunikace, které spojují uvedené obce. Pro cestující veřejnou dopravou však přeprava tak jednoduchá není.

Obr. 4.1 Mapa okolí Poličky



Zdroj: www.mapy.cz

Před optimalizací cestující mohli využívat přímý autobusový spoj z Jimramova do Poličky a zpět. Délka trasy činí 11 km a průměrná doba ujetí trasy je cca 15 min. Po zavedené optimalizaci cestující musí jet nejprve autobusem do Jimramova, tam přestoupit na autobus do Poličky, který jede přes Borovnici a Korouhev. Celková délka trasy tak činí 21 km a celkový čas, který cestující stráví v autobuse je 48 min. Za celý den jede občanům Trhonic v tomto směru 5 spojů a každý pouze touto trasou. Organizátor OREDO by rozhodně v tomto případě měl zavést alespoň jeden ranní spoj mezi Poličkou, Korouhví a Jimramovem, který by vozil žáky do škol a odpolední, kterým by jezdili zpět. V mnoha dalších případech byly zrušeny přímé spoje a nahradily je spoje, které objíždějí co největší počet vesnic tak, aby byla zajištěna i dopravní obsluha ve vesnicích, které neleží u hlavních cest. U těchto spojů se ale zpravidla prodloužila doba jízdy, ale i vynucené zvýšení jízdného v důsledku zajižděk.

Zvýhodnění jsou tak tedy občané vesnic, kterým jezdí více spojů během dne, z nichž některé mohou být přímé.

Na již zmíněné trase Polička – Korouhev – Borovnice – Jimramov jezdí v odpoledních hodinách dva autobusy, které mají zajišťovat dopravu žáků ze škol a také zaměstnanců Poličských strojírén. První autobus jede v 14:10 hod. a další v 14:40 hod. V obou případech je plně využita kapacita autobusu a stává se, že se cestující nemohou do autobusu vejít. Na této trase doporučuji přidat jeden přímý spoj Polička – Korouhev – Jimramov v 14:20 hod. Zavedením tohoto spoje by došlo ke zlepšení kvality cestování a také jak je výše popsáno občané Trhonic by získali přímý spoj.

Před optimalizací dopravy studenti, kteří cestovali v neděli z Korouhve do Prahy či do Brna do školy, měli návaznost v Poličce na autobusový spoj v 17:00 hod. a na vlakový spoj v 17:30 hod. s jedním přestupem ve Svitavách. Studenti převážně využívali autobusový spoj, jelikož je cca o 50 Kč levnější než vlak. Po změně jízdních řádů autobus z Korouhve jede v 17:14 hod. v Poličce je v 17:27 hod. a studenti tak mají pouhé 3 min. na přestup na autobus, který jede v 17:30 hod. do Chocně. V Chocni musí přestupovat na vlak do Prahy. Z důvodu velmi krátké doby na přestup studentům spoj v Poličce do Chocně ujíždí, takže volí většinou spolehlivou individuální automobilovou dopravu. V tento samý čas jede i vlak do Svitav, kde je návaznost na vlaky ve směru Praha a Brno. Domnívám se však, že časová úprava autobusových spojů, vedoucí k lepšímu využívání vlaků se mine účinkem, neboť o případné přidané či posunuté spoje z Poličky do Chocně bude velmi nízký zájem a zruší se, protože studenti cestující na větší vzdálenosti dávají přednost levnější dopravě a co nejmenšímu počtu přestupů. Vyšší počet přestupů totiž výrazně snižuje pro cestujícího přitažlivost veřejné dopravy a to především z důvodu komfortu a spolehlivosti.

Podobný problém nastává, když cestující jedou z Prahy do Korouhve. Přímý autobus z Prahy přijíždí do Poličky v 17:45 hod. přičemž spoj do Korouhve odjíždí v 17:40 hod. Obdobně je tomu v případě příjezdu autobusem z Brna do Poličky v 16:50 hod.; návazný autobus do Korouhve odjíždí v 16:40 hod. Primárně by návaznost spojů měla fungovat v případě cestování studentů do škol a občanů do zaměstnání. Ne všude je návaznost spojů zajištěna. Jsou spoje vyhovující tomuto požadavku a spoje, které nevyhovují a čekají tak na změnu. Bohužel tímto neodpovědným nezajištěním dopravní obslužnosti přichází veřejná doprava o své klienty, kteří začínají používat individuální osobní dopravu.

Souběhy autobusů a vlaků se podařilo odstranit jen částečně. K překrývání spojů dochází především v ranních a odpoledních špičkách, kdy je vyšší frekvence spojů, a kdy je obtížnější je harmonizovat, což by ale nemělo tolik vadit, pokud je poptávka cestujících po dopravě dostatečná.

Náhodnými dotazy u cestujících jsem si ověřila, že s provedenou optimalizací dopravy jsou spokojeni občané v obci Široký Důl u Poličky. Poprvé je zde zaveden spoj směrem na Litomyšl, který ocení zejména zaměstnanci Masokombinátu Polička, a.s. nebo firmy Flídr, s.r.o. Naopak nedostatečné spojení bylo navrženo jen v o 4 km vzdálené obci Střítež, kde jezdilo patnáct spojů denně a zůstal pouze jediný. Do obce musela být tedy zavedena poličská městská hromadná doprava. V současné době do obce jezdí 9 spojů, na jejichž ztráty Pardubický kraj městu Polička finančně přispívá.

Jako nevhodné se ukázalo zavedení dvou nočních spojů z Poličky do Sebranic a z Poličky do Dolního Újezdu, které vyjížděly ve stejnou dobu, tj. ve 22:15 hod. První spoj byl ve směru Polička – Široký Důl – Lubná – Sebranice a druhý ve směru Polička – Široký Důl – Sebranice – Lubná – Dolní Újezd. Tyto dva spoje byly zrušeny a byl zaveden jeden spoj, který zajistí dopravní obslužnost ve stejném rozsahu. Tato změna přinesla úsporu jednoho spoje.

Také noční spoj jedoucí v 22:35 hod. ve směru Polička – Polička, Poličské strojírny I – Polička, Poličské strojírny II – Korouhev – Borovnice - Jimramov je málo využíván cestujícími z důvodu dlouhé čekací doby po skončení odpolední směny v 22:00 hod. Zaměstnanci Poličských strojíren tak na autobusový spoj musí čekat 43 min. Z hlediska časové úspory zaměstnanci využívají převážně individuální automobilovou dopravu. Mé doporučení u tohoto spoje je posunutí odjezdu z Poličky a to v 22:10 min. tak, aby daný spoj stíhali i lidé zaměstnaní na směnný provoz ve firmách v Poličce.

4.4.1 Propagace IDS

Existuje mnoho cest, jak je možné propagovat IDS IREDO avšak na tuto velice významnou oblast je zapomínáno. Z hlediska vývoje a fungování IDS je propagace velmi důležitá. Zásadní propagací je fungující dopravní systém, který se vlastně propaguje sám. Je však třeba, aby všichni cestující, kteří využívají veřejnou dopravu věděli o všech výhodách a možnostech, které IDS nabízí. Propagace může být zajištěna například prostřednictvím internetu. Organizátor OREDO má v provozu webovou stránku, na kterých si občané mohou

zjistit základní informace o organizátorovi, aktuální informace, přepravní a tarifní podmínky, jízdní řády atd. Tyto stránky působí ale zastarale a nemoderně. Do budoucna by organizátor měl své stránky zmodernizovat. Na internetu je také tarifní kalkulačka, pomocí níž si cestující může vypočítat kolik bude činit jízdné. Bohužel ne všichni, především starší občané, mají možnost přístupu na internet. Proto je důležitá propagace i mimo internet. Na autobusových a vlakových nádražích mají cestující k dispozici informační materiály, brožury, na každé zastávce jsou vylepeny mapy tarifních zón s cenou jízdného a v neposlední řadě potřebné informace poskytnou řidiči, průvodčí, pokladní atd. Pro případné dotazy k jízdním řádům si lidé z Pardubického kraje mohou zavolat na speciálně zřízenou telefonní linku. I přesto informovanost o spouštění IDS hodnotím jako nedostatečnou. Lidé se o možnostech, které IDS IREDO nabízí, dozvídají postupně. Všichni cestující, i potenciální cestující, tedy nejsou dostatečně informováni, a proto bych doporučovala zlepšení propagace IDS zasláním reklamního letáku do každé domácnosti.

Celá síť veřejné dopravy byla zrevidována pomocí současných požadavků metodikou dříve úspěšně použitou v Královéhradeckém kraji. Účelem optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji je zajištění co nejlepší dopravní obslužnosti území pomocí nižších krajských subvencí. Hledání úspor tak likviduje železniční dopravu, která by měla tvořit páteřní síť regionální dopravy. Železniční doprava je tak nahrazena z pohledu fixní ceny na kilometr výrazně levnějšími autobusy. Místo aby docházelo k větší podpoře ekologické železniční dopravy, je cíleně likvidována. Nasazovány jsou tak více nepohodlné autobusy, které při větších výkyvech počasí jsou i více nespolehlivé a v důsledku hledání úspor vozí cestující po všech různých trasách a prodlužuje se tak dojezdová vzdálenost k cíli cesty.

4.5 Pozitiva a negativa IDS IREDO

V následujících bodech je uvedeno celkové shrnutí projektu optimalizace železniční a autobusové dopravy.

4.5.1 Pozitiva IDS IREDO

Zavedení IDS IREDO v Pardubickém kraji přineslo následující pozitiva:

- zvýšení počtu spojů, především večer a o víkendech;
- možnost pohodlnějšího cestování na jednu jízdenku se všemi dopravci po zaintegrovaném území Pardubického a Královéhradeckého kraje, v případě potřeby přestupu si již v místě odjezdu je možné zakoupit jízdenku až do cíle cesty;

- tarifní systém, který umožňuje stejnou cenu za jízdu s přestupem nebo bez přestupu, jsou nabízeny různé slevy v podobě časových jízdенок;
- u železniční dopravy došlo k posílení přepravy silných směrů s vysokým potenciálem cestujících;
- zvýšení rychlosti spojů;
- zavedení modernizovaných jednotek Regionova, bezbariérových vlaků, které jsou zdobeny polepy s regionálními motivy. Pardubický kraj s Českými drahami se touto cestou snaží propagovat cestovní ruch na východě Čech a především také zatraktivnit cestování vlakem;
- zavedení menších autobusů především ve večerních hodinách a o víkendech. V případě zajištění dopravní obslužnosti velkými autobusy v těchto málo frekventovaných časech by bylo značně neekonomické. Malé autobusy svou nižší spotřebou a nižší pořizovací cenou tak uspoří finanční prostředky na zajištění dopravních spojů v dopoledních a večerních hodinách;
- lepší využití autobusů, které jezdí více racionálně a zbytečně nikde nestojí.

4.5.2 Negativa IDS IREDO

Nejedná se však o všechny vlakové či autobusové spoje, jen o ty nevyhovující, u kterých je důležité zřídit nápravu. Negativa, která se objevila při zavedení IDS IREDO a nebyla doposud odstraněna:

- nevhodné časové pokrytí, kdy během krátké doby jede více spojů najednou a jindy nejede téměř nic;
- nevhodné prostorové pokrytí, kdy je zajištěna nadbytečná obsluha území (například Široký Důl) na úkor jiného území, kde dopravní obslužnost chybí (například Střítež);
- těsné jízdní doby, které autobusy nestíhají. Jsou sestaveny tak, že místy počítají s rychlostí přes 50 km/h v obci a není dostatek času na odbavení cestujících. Cestujícím tak ujíždějí spoje a řidiči přicházejí o své přestávky, během kterých mají stát;
- změna časové polohy důležitých spojů, kdy například žáci musejí jezdit do školy příliš brzy;

- rušení přímých spojů a zavedení tak zbytečně dlouhých tras, kdy autobus musí objíždět řadu vesnic a cesta tak trvá velice dlouho pro pravidelné cestující;
- cestující více přestupují z jednoho spoje na druhý;
- zrušení lokální železniční tratě (Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice);
- úplné zrušení vlakových zastávek (Květná, Pomezí) toto opatření často nevede k úsporám, ale spíše podporuje odliv cestujících i ze zbývajících spojů;
- některé autobusové linky jezdí téměř prázdné, jiné jsou přetížené a mají zpoždění;
- na vytížené spoje jsou posílány malé autobusy a naopak na spoje kde je potřeba malý autobus přijede velký;
- s první verzí jízdních řádů se vyskytly problémy, kdy autobusy nebyly schopny jezdit na čas a měly tak zpoždění, ve druhé verzi byla již zřízena náprava ale ne u všech spojů;
- četnost autobusových linek je dostatečná spíše v blízkosti měst; na okrajových územích (hranice mezi Pardubickým krajem a Vysočinou) dochází k diskriminaci mobility;
- nedostatečná vybavenost přestupních stanic proti nepřízní počasí;
- existují velké rozdíly v dopravní obslužnosti jednotlivých území, dobrou obslužnost mají oblasti, které pokrývá autobusová i železniční doprava;
- nedostatečná informovanost veřejnosti o cestování ve veřejné dopravě a propagace IDS v kraji;
- s příchodem nového IDS nebyli lidé dostatečně včas informováni o zdražení jízdného.

Integrace regionální dopravy na celém území Pardubického kraje je náročným procesem, který je nutný pořádkem analyzovat a následně optimalizovat. Na neustále se rozšiřující systém, který provázají problémy, jsou kladeny stále větší požadavky na aktualizaci a další vývoj. Jen stálý a dlouhodobý vývoj může zaručit úspěch IDS. Podstatné je si uvědomit, že veřejná doprava nikdy nebude schopna nabídnout podmínky cestování, které nabízí individuální automobilová doprava.

5 Závěr

Zajišťování dopravní obslužnosti území pomocí integrovaného dopravního systému je dlouhodobý koloběh činností, který je nutný aktualizovat a vytvářet podněty a možnosti ke zlepšení a odstraňovat prvky, které brání v rozvoji.

Cílem diplomové práce byla charakteristika dopravní obslužnosti v Pardubickém kraji, zhodnocení nově zavedeného integrovaného dopravního systému IREDO na území Pardubického kraje a následné navrnutí opatření, které by vedly ke zlepšení dopravní obslužnosti území.

V teoretické části práce jsou vysvětleny základní pojmy dopravy, je uvedena charakteristika dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti. V kapitole je podrobněji popsána dopravní politika státu, její hlavní úkoly a financování dopravní infrastruktury a dále je obecně popsán integrovaný dopravní systém.

Navazující část je věnována charakteristice Pardubického kraje, jeho dopravní obslužnosti a je uvedena charakteristika organizátora veřejné dopravy OREDA. V kapitole je popsán vývoj integrovaného dopravního systému IREDO, integrovaného dopravního systému Pardubického kraje a zavedení integrovaného dopravního systému IREDO na území Pardubického kraje. Uveden je rozbor ekonomiky provozu veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji za období 2005 až 2009, který měl v diplomové práci za cíl ukázat, jak by se pravděpodobně mohla vyvíjet optimalizace veřejné dopravy Pardubického kraje, která byla spuštěna 11. 12. 2011 a jakých cílených úspor je možné dosáhnout právě zavedením integrovaného dopravního systému IREDO.

Aplikační část práce je zaměřena na zhodnocení dopravní obslužnosti území. Na základě dílčích závěrů vplynuly problémové oblasti osobní veřejné dopravy, které přispívají k nespokojenosti cestujících v regionu. Optimalizace veřejné dopravy se zdařila na území v různém rozsahu a existuje tedy stále prostor na zlepšování. Organizátor OREDO by měl zapracovat především na koordinaci jízdních řádů a zharmonizování tak časových návazností spojů, odstranění souběhů spojů, zavést přímé spoje tam, kde dochází k neúměrné době cestování a v neposlední řadě je důležité nově zavedený systém propagovat.

Na základě navržených opatření, která vplynula z analýzy dopravní obslužnosti území Pardubického kraje, se potvrdila hypotéza, že nově zavedený integrovaný dopravní

system IREDO na území Pardubického kraje má rezervy, které je nutné odstranit a zlepšit tak dopravní obslužnost území.

Závěrem tedy mohu říci, že zavedení integrovaného dopravního systému IREDO na území Pardubického kraje byl dobrý krok, ale je nutné systém neustále zlepšovat tak, aby se podařilo navrátit veřejnou dopravu těm, kteří jí potřebují, tedy cestujícím.

Zvolené metody přispěly k dosažení stanoveného cíle.

Seznam literatury

Monografie

FOLPRECHT, Jan; KŘIVDA, Vladislav; FRICĚ, Jindřich; OLIVKOVÁ, Ivana. *Městská hromadná doprava (vybrané statě)*. Ostrava: VŠB-TUO, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

NOVÁK, Radek; PERNICA, Petr; SVOBODA, Petr; ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2005. 432 s. ISBN 80-7357-086-6.

PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. 1.vyd. Praha: ASPI, 2001. 479 s. ISBN 80-8639513-8.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2.vyd. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan a kolektiv. *Jak řídit kraj, město, obec: rukověť územní samosprávy. III. díl: Sociální a technická infrastruktura*. 1.vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2002. 135 s. ISBN 80-210-2956-0.

STEJSKAL, Petr. *Tarify, ceny a mezinárodní přeprava*. 1.vyd. Praha: ČVUT, 2001. 208 s. ISBN 80-01-02391-5.

ŠTĚRBA, Roman a Otto PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT, 2005. ISBN 80-01-03185-3.

VANĚČEK, Drahoš. *Logistika*. 2.vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1998. 216 s. ISBN 80-7040-323-3.

VONKA, Jaroslav; DRDLA, Pavel; BÍNA, Ladislav; ŠIROKÝ, Jaromír. *Osobní doprava*. 1.vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 170 s. ISBN 80-7194-320-7.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1.vyd. Praha: ASPI, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Internetové zdroje

BUSINESSINFO.*Návazné strategické dokumenty*[online]. BUSINESSINFO [15.3. 2012]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/files/file5639.pdf>.

ČESKÁ ASOCIACE ORGANIZÁTORŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY.ČAOVD:*Integrované dopravní systémy v ČR*[online]. CAOVD [10. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.caovd.cz/IMG/IDS-CR.gif>.

ČESKÉ DRÁHY.ČD: *Uspořádání zón VYDIS* [online]. CD [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/assets/primestske-cestovani/ids/vydis/mapa-vydis.pdf>.

ČESKÉ DRÁHY.ČD: *Novinky ve vlakovém jízdním řádu od 11. 12. 2011 v Pardubickém kraji* [online]. CD [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12014/>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.ČSÚ:*Krajská zpráva ČSÚ v Pardubicích* [online]. PARDUBICE.CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.pardubice.czso.cz/>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ:*Krajská zpráva ČSÚ v Pardubicích, aktuální statistické údaje 2/2012* [online]. CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/infolist_c_2_2012.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.ČSÚ:*Charakteristika Pardubického kraje* [online]. CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_pardubickeho_kraje_%28udaje_za_rok_2010%29.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.ČSÚ:*Statistická ročenka Pardubického kraje 2011* [online]. CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/7A00316C94/\\$File/53101111.pdf](http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/7A00316C94/$File/53101111.pdf).

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.ČSÚ:*Statistická ročenka Pardubického kraje 2011* [online]. CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z:[http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/7A00316C94/\\$File/53101111.pdf](http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/7A00316C94/$File/53101111.pdf).

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.ČSÚ:*Veřejná databáze* [online]. CZSO [15. 2. 2012]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=DOP0100UU_KR&&kapitola_id=40.

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JMK.*IDSJMK: Stručně o IDS JMK*[online]. IDSJMK [10. 2. 2012]. Dostupné z:<http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>.

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PARDUBICKÉHO KRAJE.*IDSPK: Často kladené otázky* [online]. IDSPK.PARDUBICKYKRAJ [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://idspk.pardubickykraj.cz/article.asp?thema=3831>.

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PARDUBICKÉHO KRAJE.*IDSPK: Dopravci zapojení do IDS PK* [online]. IDSPK.PARDUBICKYKRAJ [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://idspk.pardubickykraj.cz/article.asp?thema=4008>.

JÍZDNÍ ŘÁDY.*Informace o jízdních řádech*[online]. JIZDNIRADY.IDNES [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>.

MAPOVÝ PORTÁL. *Mapa Poličky* [online]. MAPY [5. 4. 2012]. Dostupné z: http://www.mapy.cz/#x=16.359479&y=49.676799&z=10&t=r&rc=16.251802_49.635630_16.265434_49.714647&rl=Trhonice%20%2C%20Jimramov%20%20okres%20%2C5%BD%C4%8F%C3%A1r%20nad%20S%C3%A1zavou_Poli%C4%8Dka%20%20okres%20Svitavy&rp={%22criterion%22%3A%22fast%22}.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *MDČR: Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013* [online]. MDCR [20. 2. 2012]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *MDČR: Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. Října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70* [online]. MDCR [20. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/CAC0C79E-F4D4-441D-94E3-07ED88049574/0/32007R1370zavverslizby.pdf>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *MDČR: Strategie podpory dopravní obsluhy území* [online]. MDCR [20. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Strategie+podpory+dopravni+obsluhy.htm>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *MDČR: Ročenka dopravy 2010* [online]. MDCR [10. 2. 2012]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Statistika_dopravy/.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *MMR: Strukturální fondy* [online]. MMR [10. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Files/c0/c02ee0bc-c37a-44db-9be8-6034db76df52.pdf>.

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *OPD: Základní informace* [online]. OPD [10. 2. 2012]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>.

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *OPD: Výroční zprávy* [online]. OPD [10. 2. 2012]. Dostupné z: www.opd.cz/cz/vyrocnizpravy-OPD.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Základní funkce organizátora* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredoz.cz/cz/oredoz/funkce-organizatora.html>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Společnost OREDO s.r.o.* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredoz.cz/cz/oredoz.html>

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Zprávy o činnosti OREDO s.r.o. 2003 až 2009* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredoz.cz/cz/default.aspx?contentid=96b0a295-e499-49f4-9229-74796609d9a2&lang=9D2D0548-2D4A-46FB-8AB2-3E356457EE73>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Tarifní mapa IREDO* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/cz/default.aspx?contentid=94c16f91-8d68-4d53-9d8f-4a3bf5e07a9e&lang=9D2D0548-2D4A-46FB-8AB2-3E356457EE73>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Seznam spojů navržených ke zrušení* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/default.aspx?contentid=032c2c41-4607-47db-96d2-5dbcec16bd76&lang=9d2d0548-2d4a-46fb-8ab2-3e356457ee73&newsid=8e506a06-1a0e-443e-bb81-b5db575dd1bb&page=4>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Rozšíření IDS IREDO do Pardubického kraje* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/default.aspx?contentid=032c2c41-4607-47db-96d2-5dbcec16bd76&lang=9d2d0548-2d4a-46fb-8ab2-3e356457ee73&newsid=ddd42674-f671-49b4-8f49-156b396f42c5&page=1>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Modernizace odbavovacího systému* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://oredo.testing.prolidi.cz/o-projektu>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Optimalizace dopravy v Pardubickém kraji* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/default.aspx?contentid=032c2c41-4607-47db-96d2-5dbcec16bd76&lang=9d2d0548-2d4a-46fb-8ab2-3e356457ee73&newsid=7b3c8c45-b51f-4f09-8f65-24cbcede0289&page=5>.

ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY. *OREDO: Dopravci zapojení v IDS IREDO* [online]. OREDO [5. 4. 2012]. Dostupné z: http://www.oredo.cz/cz/dopravci_v_iredo.html.

PARDUBICKÝ KRAJ. *Magazín Pardubického kraje 1/2012* [online]. PARDUBICKÝ-KRAJ [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.pardubickykraj.cz/magazin-pardubicky-kraj-2012/70028/magazin-pardubicky-kraj-1/2012>.

PERNERSCONTACTS UNIVERZITA PARDUBICE. *Projekt optimalizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje - část II: Systémový návrh Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje*. CS-Project, Praha, 2003. [online]. PERNERSCONTACTS.UPCE [5. 4. 2012]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Schodlbauer.pdf.

PUSTA KAMENICE. *Optimalizace veřejné dopravy Pardubického kraje* [online]. PUSTAKEMNICE [5. 4. 2012]. Dostupné z: http://www.pustakamenice.cz/data/news/docs/397/151_110726Obecnepriincipyoptimalizace.pdf.

REGIONÁLNÍ RADA NUTS II SEVEROVÝCHO. *Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy* [online]. RADA-SEVEROVÝCHOD [5. 4. 2012]. Dostupné z:

<http://www.rada-severovychod.cz/realizovane-projekty/modernizace-odbavovaciho-systemu-integrované-dopravy>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR.ŘSD: *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. RSD [5. 4. 2012]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2011_7_pa.pdf.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR.ŘSD: *Soubor map - kraje* [online]. RSD [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/mapy/soubor-map---kraje>.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY.SŽDC: *Konference a semináře* [online]. RSD [5. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/konference-a-seminare/zdc-2010/02sb.pdf>.

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE.ÚUR: *Rozvoj železniční sítě ČR* [online]. UUR [5. 4. 2012]. Dostupné z:http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/08_rozvoj.pdf.

Vyhláška č. 175 ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 45, s. 2535-2549. Dostupný také z http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (zákon o veřejných službách v přepravě cestujících). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. Dostupný také z http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silniční dopravě). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupný také z http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.ISS N 1211-1244.

Seznam zkratk

atd.	a tak dále
ČAOVD	Česká asociace organizátorů veřejné dopravy
ČD	České dráhy, a.s.
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
IDS	Integrovaný dopravní systém
IREDO	Integrovaná regionální doprava
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
min.	minuta
např.	například
OREDO	Organizátor regionální dopravy
resp.	respektive
tj.	to jest
SF	Strukturální fond
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
TENT-T	Transevropské dopravní síť
VYDIS	Východočeský integrovaný dopravní systém

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:
Korouhev 3
569 93 KOROUHEV

Seznam příloh

- Příloha 1: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.
- Příloha 2: Mapa projektů operačního programu Doprava v České republice.
- Příloha 3: Uspořádání zón Východočeského integrovaného dopravního systému VYDIS.
- Příloha 4: Dopravci zapojení v IDS IREDO (k 11. 12. 2011).
- Příloha 5: Informační letáky integrované regionální dopravy IREDO.

