

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Integrovaný dopravní systém
Olomouckého kraje**

(Bakalářská práce)

Vedoucí práce: Ing. Michal Turek, Ph.D.

Přerov 2020

Jan Válek



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Jan Válek
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje**

Cíl práce:

Analyzovat integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje a zpracovat návrhy na jeho zkvalitnění.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska veřejné hromadné dopravy
 2. Analýza integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
 3. Zpracování návrhů na zkvalitnění integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
 4. Vyhodnocení
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 136 s. ISBN 80-7194-804-74.

FOLPRECHT, Jan et al. Městská hromadná doprava. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

ZELENÝ, Lubomír a kol. Osobní doprava. Praha: C.H. Beck, 2017. 213 stran. ISBN 978-80-7400-681-4.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom/a povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

Podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Michal Turek, Ph.D. za věnovaný čas, trpělivost, empatii a vždy byl ochotný mi pomoci s jakýmkoli problémem, který se při tvorbě vyskytl.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá analýzou a návrhem pro zkvalitnění IDSOK. Úvodní část je věnována teorii východisek veřejné hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému, pásmovým a zónovým uspořádáním. V Další části se zabývám dotazníkem, který mi vyplnilo 100 respondentů, ohledně aktuální situace IDSOK, jak jsou cestující spokojeni. Po výsledku dotazníku jsem udělal na konci SWOT analýzu. Na závěr jsem zhodnotil návrhy respondentů a stanovil možnosti k jejímu uskutečnění. Výsledkem jsem zhodnotil poznatky a návrhy pro zkvalitnění daného problému.

Klíčová slova

integrovaný dopravní systém, tarif, veřejná hromadná doprava, zóna, jízdenka

Annotation

The bachelor thesis deals with the analysis and suggestion for improving the quality of IDSOK. The introductory part is devoted to the theory of starting points of public transport, integrated transport system, zonal and zone arrangements. In the next section I deal with the questionnaire, which was filled by 100 respondents, on the current situation of IDSOK, how satisfied travelers are. After the result of the questionnaire, I did a SWOT analysis at the end. In conclusion, I evaluated the respondents' suggestions and determined the possibilities for its implementation. By a result, I evaluated the findings and suggestions for improving the problem.

Keywords

integrated transport system, tariff, public transport, zone, ticket

Obsah

Seznam použitých zkratk	9
Úvod	10
Záměr práce	11
1 Teoretická východiska veřejné hromadné dopravy	12
1.1 Příměstská doprava v Olomouckém kraji	13
1.2 Nabídka a poptávka veřejné dopravy se zaměřením na rentabilitu vývoje veřejné dopravy	14
1.3 Princip tarifu veřejné hromadné dopravy v ČR	15
1.4 Tarifně odbavovací a kontrolní zařízení	16
1.5 Podpora a preference hromadné dopravy	16
1.6 Integrovaný dopravní systém	17
1.6.1 IDS České republiky	19
1.6.2 Páteří linky	19
2 Analýza Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	22
2.1 KIDSOK	22
2.1.1 IDSOK	24
2.1.2 Ceny za přepravu osob a zavazadel, slevy a bezplatná přeprava	27
2.1.3 Dopravci IDSOK	29
2.1.4 Počet linek v IDSOK	30
2.1.5 Zóny integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji	32
2.2 Dotazníkové šetření	33
2.3 SWOT analýza	46
3 Zpracování návrhů na zkvalitnění Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	47
3.1 Změny na železničních přejezdech	47
3.1.1 Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech	49

3.1.2	Pokuty a přestupky	53
3.2	Změny v IDS týkající se jízdenek a zón.....	55
3.2.1	Zóny 71 – 75 – 105	55
3.2.2	Změna cen jízdenek.....	58
3.2.3	Zpáteční jízdenka	58
3.3	Výhodnější jízdné pro zaměstnance	59
3.4	Minimalizace dopadu povětrnostních vlivů.....	61
3.4.1	Krajina v oblasti Hlubočky – Moravský Beroun	61
3.4.2	Minimalizace dopadu nepříznivých povětrnostních podmínek v oblasti Hlubočky -Moravský Beroun	62
3.5	Zvýšení kapacity spojů o víkendech	62
3.5.1	Spokojenost cestujících ohledně dopravy směr Olomouc – Hrubá voda	62
3.5.2	Návrh pro navýšení počtu míst a vozů v problematických časech	63
3.6	Bezpečnost na zastávkách nebo hlavních nádraží.....	63
4	Vyhodnocení	64
	Závěr	65
	Seznam zdrojů	66
	Seznam tabulek	69
	Seznam obrázků	70
	Seznam grafů	71
	Seznam příloh	72

Seznam použitých zkratek

Značka:	Popis:
MHD	Městská hromadná doprava
VLD	Veřejná linková doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
ČD	České dráhy, a.s.
TR10	Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel
B+R	Bike and Ride
P+R	Park and ride,
K+R	Kiss and Ride
A.S.	Akciová společnost
DPMO	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.
SPP	Smluvní přepravní podmínky
Kč	Koruna česká
NRT	Základní jízdné pro cestování po celé Evropě
IN 50	In karta s 50 % slevou na jízdné
KIDSOK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
S.R.O.,	Společnost s ručením omezeným
JZJ	Jednotné zlevněné jízdné
IAD	Individuální automobilová doprava
SŽDC	Správa železnic, státní organizace
SWOT	Vnitřní silné a slabé stránky organizace, příležitosti a hrozby z vnějšího prostředí organizace

Úvod

Ve své práci se budu zabývat integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje. Můj cíl je analyzovat prostřednictvím dotazníku spokojenost a nespokojenost cestujících s integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje, kde navrhu úpravy k jeho vylepšení a vyhodnotím.

První část se věnuje více teoretické oblasti integrovaného dopravního systému, kde budu vysvětlovat základní pojmy, které jsou nezbytně nutné pro pochopení obsahu práce, například co to je IDS, jejich podmínky, cena, nebo značení. Charakterizují stručný popis veřejné hromadné dopravy, pásmová, zónová uspořádání a možnosti přestupů.

Ve druhé části se budu zabývat praktickým využitím dotazníku, kde se zaměřím na dopravce, kteří spadají pod integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje. Půjde zejména o vyhodnocení respondentů, co pravidelně využívají IDSOK. Dotazník bude hlavně o cenách, trasách, časech, zda lidé využívají pravidelně osobní automobil místo IDSOK, jestli využívají pravidelně jen IDSOK, nebo jaký typ jízdného používají. Dále co se týká z hlediska dopadu na životní prostředí, zdali by byli ochotni v případě nižších cen, vyšší úroveň kvality omezit auta, nebo jak jsou spokojeni se zónami a jejich hranicemi. Na konci dotazníku sestavím SWOU analýzu. Ve SWOT analýze budu mít celkové hodnocení IDSOK, kde uvedu jejich silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby.

V poslední části pak budu provádět stručné vyhodnocení výsledů integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Co by stálo za zlepšení, ohledně technologie přepravy cestujících, změn hranic zón a ceny jízdného. V závěru uvedu zjištěné poznatky a návrhy pro opatření na zlepšení technologií dopravců, co by stálo za změnu v opatření k eliminaci slabých stránek a udržení, nebo rozšíření silných stránek. Veškeré poznatky a návrhy mají za cíl vylepšení dopravy pro získání důvěry více lidí, kteří nevyužívají, nebo pouze v malé míře využívají pravidelně IDSOK.

Záměr práce

- Analýza kvality a stručný popis veřejné hromadné dopravy v Olomouckém kraji.
- Vypracovaný dotazník a sestavení SWOT analýzy.
- Zpracování návrhu ke zkvalitnění integrovaného dopravnímu systému Olomouckého kraje.
- Stručné vyhodnocení výsledků integrovaného dopravnímu systému Olomouckého kraje.

1 Teoretická východiska veřejné hromadné dopravy

Veřejná hromadná doprava funguje pro uspokojování obecných přepravních potřeb podle dopředu vyhlášených přepravních podmínek. Je vymezena u hromadné dopravy jako pomoc ve veřejném zájmu a zmiňuje hlavní opatření jejího vývoje. Za důležité rysy se pokládá lokální, aktuální soustředění zdrojů a cílů cest, velká kapacita dopravních prostředků, činnost podle daných jízdních řádů, určité tarify či jasně dané jízdní trasy. Je třeba upevňovat preferenci a segregaci veřejné hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou. Mezi hlavní hodnoty veřejné hromadné dopravy patří produkce a dotace integrovaného dopravního systému, u nichž je důležitý záměr sloučit klady jednotlivých druhů dopravy a udělat souhrnný systém veřejné dopravy. Integrace veřejné hromadné dopravy se chápe jako spolupráce poskytovatelů veřejné hromadné dopravy ve prospěch cestujícího, jakožto zákazníka. Kooperace značí spojení jiných druhů městské a regionální dopravy. Umožnění samostatných služeb, jde o tarifní či přepravní podmínky, jízdní řády, souvislosti, nebo znalosti. [1].

Veřejná hromadná doprava je jedna z nejvíce využívaných doprav osob, jak v Olomouckém kraji, tak i okolí. Do veřejné hromadné dopravy můžeme zahrnout například drážní (železniční), nebo silniční linkovou dopravu. Veřejná doprava je dopředu publikovaná u přepravních a tarifních předpokladů, která je dostupná každému, kdo se o veřejnou hromadnou dopravu zajímá, nebo ji provozuje. Preference veřejné dopravy je hlavní součástí, u kterých je výhoda kvůli rychlé dopravě a tím je vysoká poutavost pro cestující. Preferenci známe legislativní a stavební. Legislativní jsou opatření, která jsou psaná v řádu. Dalšími pravidly jsou přednosti autobusu, vlaku, nebo jedoucího vozidla MHD. Stavební má jasně dané jízdní trasy například u autobusu, trolejbusu a kolejí. [2].

1.1 Příměstská doprava v Olomouckém kraji

Obsahuje všeobecně všechny přepravní vztahy v interních městech. Hlavním úkolem příměstské dopravy je zajištění potřeby pro přepravu mezi zevní aglomerací města a interním městem, aby doprava splňovala jízdní řád. Železnice se prosazují hlavně v místech metropolí, ve větších městech a průmyslových aglomeracích. Pro upevnění opakovaných přepravních požadavků cestujících, ať už je to cesta do školy, zaměstnání, nebo i na dovolenou. Problémem příměstské dopravy je rentabilita. Doprava má velkou část běžných cestujících, co využívají slevových tarifů.

a) Intervalové jízdní řády příměstské dopravy

V minulosti jsme jako z prvního intervalu příměstské dopravy měli v roce 1983 na trati Praha – Kolín. Na Moravě pak zkusili otestování intervalového jízdního řádu na trati Brno – Břeclav, pak na renovovaném úseku trati Svitavy – Brno. [8].

1.2 Nabídka a poptávka veřejné dopravy se zaměřením na rentabilitu vývoje veřejné dopravy

Železniční doprava má v Olomouckém kraji nenahraditelné místo v lepší krajové a aglomerační dopravě, jako nejlepší součást struktury veřejné dopravy. Na samostatných radiálních tratích postupovat do Olomouce není nikterak mimořádné břemeno v řádu 4 -5 tisíc cestujících během dne, kdežto nejvíce vytížené spoje ve špičkách pracovních dnů, mohou mít kolem 250 – 300 tisíc cestujících.

Železniční doprava by mohla být hlavním dopravním systémem, kde důležitým rysem je velké cestovní tempo, velká početnost spojení v častějších období bez odstraněných spojů, datového vymezení a oboustranný souvislosti samostatných páteřních linek. Železnice by měla u regionálního řádu krajské dopravy naplňovat i postavení obslužnosti a to hlavně například, kdy platí skvělá prezenční vzdálenost ze samostatných železničních stanic, nebo zastávkách do míst plánovaných cest u některých měst a obcí. Obslužné fungování železnice mohou úplně předstihnout hlavně tehdy, obsluhuje-li všechna důležitá místa, která jsou u železničních tratí (což nebývá pokaždé pravidlem) a nemají tudíž zapotřebí řídit současnou obslužnost autobusové linky zároveň, je-li železniční doprava pohotová. Na hlavním zásadě páteřní a obslužné dopravy je důležité stavět úplný dopravní systém v kraji.

Rozdíly mezi celostátních a regionálních je, že mnoho celostátních tratí v kraji je jasný velký cestovní tempo osobních vlaků od 50 do 60 kilometrů za hodinu a kolikrát i dobrá přístupnost zastávek, na regionálních tratích je malá cestovní rychlost okolo 30 kilometrů za hodinu. Obslužná železnice zdvojena veřejnou linkovou dopravou, která má porovnatelné cestovní tempo, bývá lepší přístupnost obsluhovatelných míst. U většiny případů je handicapem železniční dopravy nenáležitá početnost spojů v jízdním řádu, která neprojevuje změny v mobilitě obyvatel za poslední roky. V tomto obsahu jsou důležitá vylepšení drážní regionální dopravy v kraji, kde by hlavním plánem bylo zlepšení přepravně působivých směrů s větším počtem cestujících a naopak útlum návrhu v slibných relacích, které železnice nemá možnost dobře posloužit. [3].

1.3 Princip tarifu veřejné hromadné dopravy v ČR

Tarifní řády samostatných dopravců jsou velmi rozdílné a jinak obtížné. Podstatným měřítkem pro určení ceny samostatných jízdenek je ale interval, vyjádřený buď přímo v kilometrech, nebo podle daných území. Je-li měřítko, využívání pro stanovení ceny jízdenky ve skutečné podobě. Zakládá občas znevýhodnění železniční dopravy vůči silniční, protože pravdivý interval ujetý po železnici bývá mnohdy delší, než na porovnatelných relacích po silnici. To závisí s tím, že v železniční dopravě vznikne alespoň ke stavbě dalších tratí, nebo aspoň k významným zkracováním tratí. Je to dané komplikovanějším uskutečněním adaptací železniční tratě v terénu pro fyzikální kvality. S tím souvisí větší náklady, ale také větší přehled na koncentraci silniční sítě než železniční. Toto znevýhodnění může být eliminováno stanovením jiného tarifního principu, než prosté kilometráže.

V krajových dopravách se používá u cen samostatná jízdenka uvedená principem kilometrů/kilometrických pásem, a to jak u erárního dopravce, tak u osobních dopravců. Linky mohou být rovněž integrovány do integrovaných dopravních systémů. V takových možnostech vedle typického tarifu dopravce se týká i tarif náležitýho IDS, ten může být dán na základě jiných kritérii. Vedle jízdenek pro dílčí jízdu dávají dopravci také navazující další druhy jízdenek například síťové s aktuální hodnotou, které se můžou týkat i mimo integrovaného dopravního systému. Náročnější je to pak v internacionální pohraniční dopravě, kde každý sousední stát může mít jiné návrhy dopravců.

V dálkové dopravě oproti tomu, hlavně z hlediska konkurence a to jak mezi dopravci železničních linkách, kde jich pracuje více, tak i silniční dopravy. Je na určitých částech či relacích zákon kilometráže odsunut a jsou hlavně využívány flexibilním postupem cenotvorby, neboť jsou vytvářeny ceny jízdenek pro dané relace bez hledisek na hlavní vzdálenosti. Může tak vznikat k přepravní nespravedlnosti, kdy cestující na větším intervalu uhradí méně, než cestující na krátkodobých částí a dokonce na stejných tratí. Obě zásady můžou být také spojeny. Státní dopravce ČD má vypracovaný tarifní systém zajištěný v tarifu TR10 a Smluvních přepravních podmínkách. [2].

1.4 Tarifně odbavovací a kontrolní zařízení

Jsou to technické věci, které pomáhají cestujícím veřejné dopravy naplňovat tarifní předpoklady a oprávněným pracovníkům dopravce dohlížet a plnit tarifní podmínky pro cestující a plnit dopravní instrukce u všech, co využívají veřejnou dopravu.

a) Základním úkolem tarifně odbavovacích a kontrolních organizací

- Dovolit cestujícím, aby měli vždy právoplatné jízdní doklady.
- Kontrolovat, zda cestující nezanedbávají tarifní předpoklady.
- Zaměřovat a informovat tok uživatelského provozu.
- Mít rychlou a bezpečnou dopravu.
- Popohánět dopravu veřejné dopravy.

Zdroj: [6].

1.5 Podpora a preference hromadné dopravy

Osobní hromadná doprava s fungováním na hromadných komunikacích se samostatných a ostatních automobilových doprav. Nejvíc obydlených oblastí je doprava natolik usměrněná, že se snižuje možnost rychlé dopravy a cestující pak nejsou ve správnou dobu na správném místě. Podle jízdního řádu, jak jsou sestaveny, tak nejezdí úplně na čas. V konkurenci s individuální automobilovou dopravou toto klesání kvality způsobuje výběr komunikačních prostředků hromadné osobní dopravy.

[6]

a) Způsoby preference MHD

Městské tramvaje mají velkou výhodu v bezprostřední vstup na hraně křižovatky, protože používají tramvajový pás, na který běžně nemohou zajíždět ostatní automobily. Tramvaj má také prioritu při zatáčení vpravo před současně jedoucimi vozidly. Tramvaje také nemusí dávat přednost chodcům, i když jsou na přechodu, naopak

co se týče IAD, autobusů a trolejbusů, ty musí dát přednost chodcům na přechodu pro chodce. [7].

b) Preference veřejné dopravy

Je působení se zaměřením velké rychlosti, plynulosti a atraktivity hromadné osobní dopravy oproti dopravám jednotlivým. Bývá používána hlavně ve městech, kde jsou hodně zaplněny komunikační sítě a tvoří se dopravní zácpy. [2].

1.6 Integrovaný dopravní systém

MHD je často spojena do velkých celků do podoby tzv. integrovaného dopravního systému. Hlavním cílem těchto spojení je vylepšení přitažlivosti dopravy pro cestující větší rychlosti u dopravy, zlepšení kvality, nebo snížení ceny. Integrovaný dopravní systém vznikl v 70 letech minulého století v Německu, kde se zabývali otázkou dopravy ve městech, což vedlo ke zlepšení role veřejné dopravy. Na začátku vznikly integrované městské dopravy v blízkosti velkých měst. [2] Pomocí IDS musí být zajištěna ekonomická služba na území (v podmínkách České republiky území kraje) a hlavním předpokladem je oboustranná spolupráce individuálních druhů veřejné osobní dopravy, dopravců a objednavatelů. [4] Integrovaný dopravní systém odkazuje na multimodální dopravní systém, kdy jsou mezi sebou účinně spojeny odlišné druhy dopravy. Tím mění do plynulého pohybu nákladní dopravu nad různými druhy dopravy, jako jsou silnice, železnice, přístavy, pobřežní lodní doprava, vnitrozemská voda a civilní letectví. Odlišné druhy dopravy se liší svou finanční náročností technickými a provozními schopnostmi. Výkonnost každého dopravního prostředku musí být vyvinuta tak, aby vyhověla jeho specifické poptávce v rámci celkové poptávky po všech druhů doprav. Zatímco různé druhy dopravy si konkurují, navzájem se také doplňují. Silnice mohou být například předpokladem pro upevnění konektivity poslední míle pro železniční spojení do odlehlé vesnice v kopcovitém terénu. V roce 2001 se založila pracovní skupina pro integrovanou dopravní politiku se záměrem vytvořit různé druhy dopravy, které by vedly k efektivnímu, udržitelnému, bezpečnému, případně regionálně vyváženého

dopravního systému. Politika poukazuje, že kromě umožnění dopravní infrastruktury a služeb je důležitá popřípadě technologická subvence s modernizací. Stanovuje otázky jednotlivých druhů dopravy a navrhuje, aby byly uskutečněny kroky k jejich řešení. Zdůraznění hlavní práce kontejnerování při pohybu nákladu prostřednictvím multimodálního dopravního systému, snížením celkových nákladů, vylepšení nákladové konkurenceschopnosti a nedostatečným systémům dodání. [5] V dnešní době, se uplatňuje integrace na velkých územích, většinou podle státoprávního uspořádání. Stejně, tak jak část MHD ani integrovaný dopravní systém nemá v České republice jednotnou právní úpravu. Spadá tak do základních legislativních norem. Cílem integrace je rychlejší zjednodušení dopravy, a tak se dělí do těchto pilířů:

- Tarifní.
- Územní.
- Provozní.
- Preference veřejné dopravy.

a) Tarifní pilíř v daném integrovaném dopravním systému je dán společným tarifem na určitého dopravce a dopravní prostředek. Všechny integrované jízdenky platí všestranně. Z toho vyplývá velký souhrn a kvůli sloučení přestupního tarifu, se může pro cestujícího doprava zlevnit.

b) Územní integrace je zařazení veškeré dopravy na určitém místě do integrace tak, aby si nemusel cestující lámat hlavu nad tím, který dopravce patří do integrovaného dopravního systému, a který nepatří. Hlavně díky tomu, že jsou všichni dopravci zařazení na místě, mohou dojít k eliminaci zdvojených spojení a tím k poklesu nákladů systému.

c) Provozní integrace Ukazuje dobrý návrh dopravy a její spolupráci. Plán místních i časových spojitostí, nebo eliminaci souběhů. [2].

1.6.1 IDS České republiky

Úkolem IDS hromadné dopravy osob ve větších městech České republiky je systém, který při určených ekonomických eventualit vyhoví patřičně ideální formě přepravní potřeby obyvatel a turistů určitého regionu. Umožňuje dostatečně přijatelný návrh případných zákazníků. To znamená, užití shodného jízdného dokladu bez ohledu na konkrétního provozovatele dopravy ohledně oboustranné aktuální a prostorové spolupráci v dopravním prostředí různých typů doprav patřící do IDS.[8].

1.6.2 Páteřní linky

Páteřní linky jsou obslužné, které mají seřízení podle jasně daného jízdného řádu. Místa, kde se vyskytují páteřní linky, by měli mít následující pravidla.

- Mít přehlednou trasu, bez větších oklik.
- Využití přístupných komunikací největší kategorie například silnice I a II třídy.
- Povaha integrálního jízdního řádu během pracovních dnů a o víkendu.
- Nesmí být dáno vozidlo s kapacitou méně jak 40 sedících cestujících.
- Aktuální místa spojů musí být neměnné.

a) Obslužné autobusové linky

Jejich cílem je plánování s nejlepší plošnou obsluhou území za účelem propojit s páteřními linkami železniční, nebo také veřejnou linkovou dopravu.

b) Dálková a mezikrajská doprava v objednavce Olomouckého kraje

V české legislativě není upevněno, který subjekt realizuje dálkovou autobusovou dopravu. Mnohdy přesahuje hranice administrativních jednotek. Hlavní je odhodlání dílčích krajů a jejich finanční uskutečnitelnost. Dálkové linky mají velmi vysoké finanční břemeno, protože jde o spoje, co jezdí několik desítek kilometrů za den.

c) Přestupní terminály

Přestupní uzly veřejné dopravy v Olomouckém kraji, kde se nejvíce využívají vlaky a autobusy se u nás vyskytují. Je nutné tyhle uzly obnovovat a zvýšit jejich počet. Obnova je důležitá v úrovni infrastruktury a provozu. Provozním zlepšením je důležitá změna organizace jízdních řádů tak, aby na sebe více spojů navazovalo v přesném čase, tj. bez bezdůvodných časových ztrát, aby veřejná doprava byla konkurenceschopná i ve svérázné dopravě. Infrastrukturní zlepšení se chápe prostorovému porovnání uzlů do tzv. terminálů, které vylepší: malé nekomplikované přestupní vazby; přestupy uspořádané, bezstarostné a chráněné, dostatečnou práci pro všechny. Chápe se nejen zlepšení prostorového porovnání pro cestující, ale také pro dopravu a řidiče. Hlavně obstarání zázemí pro bezpečnost během přestávky (možnost velkých terminálů). Součástí by mělo být také lepší (intuitivně navigační) informativní systém (např. v podobě inteligentních stanic) poskytující on-line data o provozu situace a naráz dobře poslat zpětnou vazbu dispečinku veřejné dopravy (dovršení přestupního plánu, monitoring bezpečnostní situace, apod.).

Souběžně s narůstajícím objemem svérázné dopravy (automobilové i cyklistické) dochází k dopravním zácpám v místě hlavní dojížděky a na hlavních vjezdových komunikacích (hlavně v Olomouci a okresních městech). V rozvinutých dopravních systémech je norma v osách s velmi intenzivní dopravou. V situaci Olomouckého kraje hlavně přestupem na páteřní železniční dopravu.

d) Terminály individuální dopravy

Podle zahraničního zlepšení se pro terminály doporučuje, aby byly prostorově uskutečnitelné a autobusová stání mohla být na nástupových cestách k vlakovým nástupištím, popřípadě hrana-hrana. Infrastrukturu pro svéráznou dopravu je dobré vytvořit až za autobusovým stáním. Přičemž infrastruktura pro pomoc taxi a cyklisty (B+R), může být dána mezi územím pro autobusy a automobily, nebo na rovině autobusů dle prostorových náchylností jasně dané lokality. Všeobecně by se neměla organizace P+R měřit s veřejnou linkovou dopravou. Proto v terminálech s důležitou (páteřní) linkovou dopravou, budou doporučovány jen lepší místa pro svéráznou

dopravu. V místech s častými problémy zavedením linkové dopravy k železniční stanici, nebo zastávce míst pro P+R a K+R s velkou kapacitou.

Podoba k nepřítomnosti služeb P+R v obvyklém provedení v Olomouckém kraji. V dnešní době nelze chápat realizaci všech nutných parkovišť těchto typu v celém kraji. Je doporučeno navrhnout nastavení podmínek používání tarifu a také kooperovat s obcemi na jejich budování. Vedení parkovišť by mělo podle zahraničních zkušeností být porovnatelné z tarifem, byly by potřebné pojmout do tarifu IDSOK. [3].

e) Pásmové uspořádání

Dříve byly rozděleny pásmová uspořádání na vnitřní, první vnější pásmo a druhé vnější pásmo. To pak bylo nahrazeno zónovým uspořádáním. Území, která pokrývala vnitřní pásmo města Olomouce a obcí Bukovany, Bystrovany, Horka nad Moravou, Křelov - Břuchotín, Samotišky a Skrbeň, bylo zařazeno do zóny 71.[9].

f) Zónové uspořádání

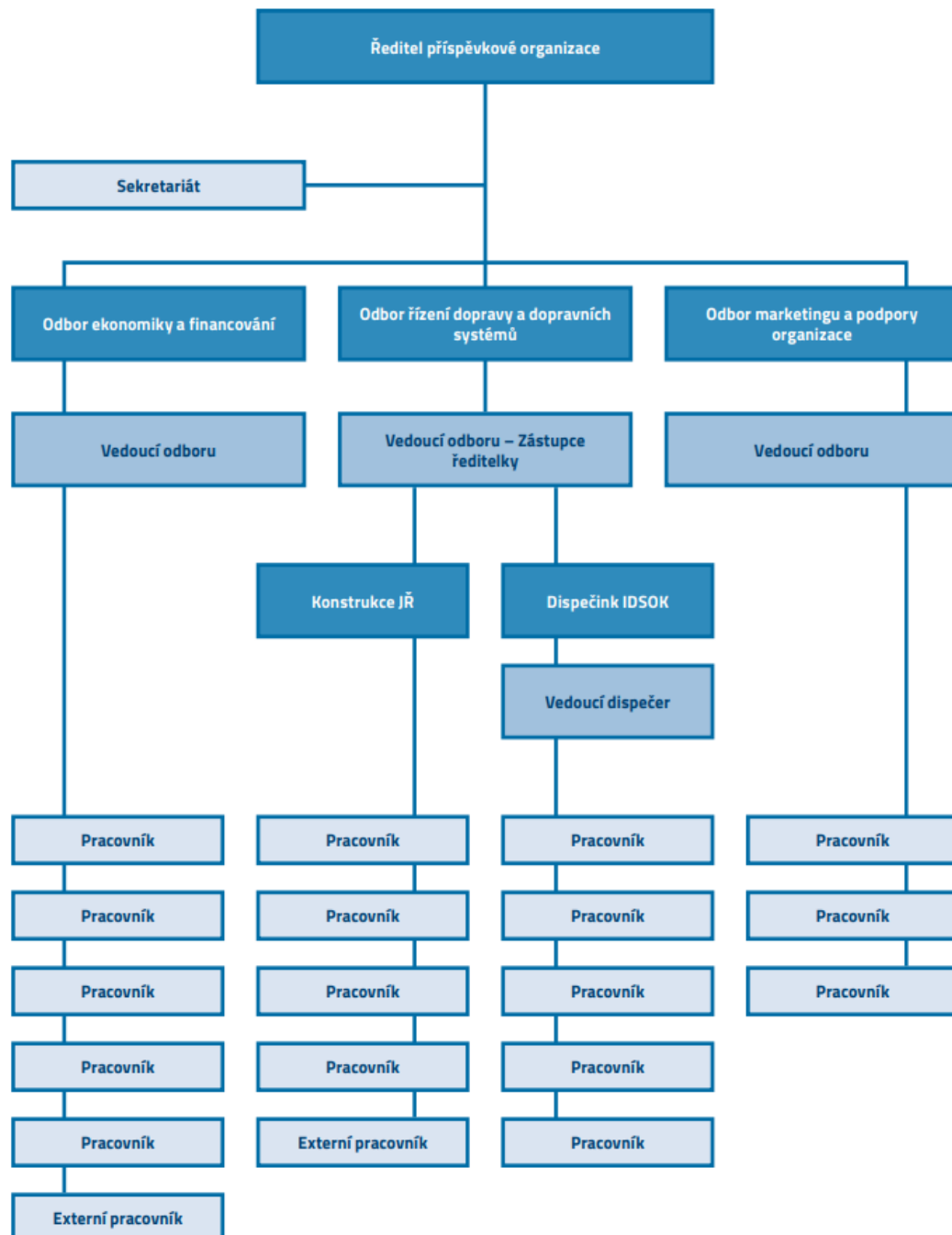
Oblast Olomouckého kraje je rozdělena do tarifních zón v rámci, kterých je eventuální využívat dopravní prostředky (autobusy, osobní, spěšné vlaky, vybrané rychlíky, express ČD, vlak RegioJet a vozidla MHD) všech dopravců, jehož vedení a spoje jsou zapojeny do IDSOK.

g) Možnosti přestupů

Jedním z důležitých výhod IDSOK je uskutečnění přestupů mezi dopravci, kteří patří do systému IDSOK. Znamená to tedy, že na jedinou jízdenku pro jasně danou zónu (zóny) v její časové platnosti, mohou cestující přestupovat na jiné dopravní prostředky IDSOK. [10].

2 Analýza Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

2.1 KIDSOK



Obr. 2.1 Organizační struktura KIDSOK [11].

- a) **Ředitelka KIDSOK:** Jeho hlavní náplň práce je, aby se stanovily, krátké, střední a dlouholeté oblastní cíle dopravy a vedení organizace. Prodiskutuje plány a návrhy dopravní služby území kraje, respektive měst s dopravním úřadem Olomouckého kraje, Odborem dopravy Magistrátu města Olomouce, část obcí, nebo s dopravci. Účastní se na tvoření plánu vylepšení IDSOK z hlediska infrastruktury a dopravní obslužnosti veřejnou regionální osobní dopravu.
- b) **Sekretariát ředitelky:** Je v kontaktu se spolupracovníky jiných institucí a veřejností. Zaznamenává a dohlíží na plnění pokynů ředitelky. Organizuje i plánuje schůze vedení, porady, případně jiné schůzky, plánuje protokol, nebo zápisy z porad. Řídí jednání vnějších pracovníků. Obstarává pohotový pohled k odborným materiálům.
- c) **Odbor ekonomiky a financování:** Obstarává poradní činnosti pro obce kraje a dopravce kvůli spojitosti s fungování koordinátora na fázích ekonomiky i tarifu společně k zabezpečení dotování dopravní obslužnosti. Plánuje kompletní agendu zabezpečování KIDSOK v souvislosti na akceptování rozpočtu. Plánuje fakturace možných zabezpečovacích prostředků dopravců v povinnosti přístupné služby. Obstarává tarifní hraniční dopravu, zabezpečení přes hraniční dopravy, nebo vypracování dohody na autobusová nádraží.
- d) **Odbor řízení dopravy a dopravních systémů:** Oddělení vedení dopravy i dopravních systémů, vytváří odvětví uspořádání jízdních řádů a dispečerského řízení.
- e) **Oblast dispečerského řízení:** Dohlíží a řídí dopravu vozidel VLD začleněných mezi IDSOK. Dohlíží na jednotlivé plány, reagují na zvláštní případy zaměřeny na provoz přístupné dopravy IDSOK. Informuje cestující ohledně změn, které během dne mohou nastat v provozu a mimořádných událostí na síti. Opravuje datová úložiště, zajišťuje tvorby a správy dat. Nahlíží, případně

kontroluje hodnoty výsledků, dispečerského řízení a zpracovává data v provozech dispečerského řízení.

f) Oblast konstrukce jízdních řádů: Má pod dohledem organizaci, kde obstarává dopravní obslužnosti kraje. Dává dohromady základ o hromadních přepravách osob v samostatných úsecích kraje, hodnotí je a dokládá plány uspořádání dopravních obslužností orgánů kraje, nebo plánuje dopravní obslužnosti po období dopravního vymezení v dopadu uzavírek.

g) Odbor marketingu a podpory organizace: Zpracovává bezprostřední marketingovou komunikaci pomocí informativních a prodejních center, podání reklamních materiálů na internetu. Zpracovává spolupráci působení související s úplnou podporou organizace. Zpracovává efektivní propagaci IDSOK pomocí komunikace s médii a také má na starosti lokální informace občanů pomocí údajů distribuované po obci. Určuje základní ohledy vývoje kontrolního systému organizace. Plánuje dopravu účelového autobusu Olomouckého kraje. [11]]

2.1.1 IDSOK

Zahrnuje autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravu. IDSOK obsahuje MHD v místech Přerova, Prostějova, Olomouce, Hranice na Moravě, Zábřehu a Šumperku, jak veřejnou linkovou autobusovou dopravou, tak spěšný i osobní vlak. [13].

a) Funkce organizátora

Je jasně daný cíl, ve kterém je stanoven rozvoj dopravy. Koordinátor by měl mít jasně daný strategický rozvoj IDS, plnit náplň práce v rámci IDS, mít dost vyplněných informací o IDS a zajišťovat práci controllingu.

b) Cíle IDSOK

Posláním integrovaného dopravního systému je, že má jasně stanovený systém, který při změně ekonomických situací jasně stanoví podmínky, pro zlepšení přepravních potřeb lidem v regionu. Potřeby typu ceny, přepravních služeb a dostat cestující z místa A do místa B.

c) Železnice v IDSOK

V IDSOK jsou zařazené vlaky kategorie osobní, spěšné, rychlík a expres na daných místech železničních tratí. Cestující a jejich zavazadla jsou v integrovaných regionálních vlacích ČD odbavovány v tarifu IDSOK. Před koupí jízdního dokladu IDSOK, mohou cestující ohlásit výdejci, že chtějí jízdní doklad podle TR10. Na jasně daných rychlících a expresech ČD se berou ještě jízdenky IDSOK a dokonce i TR10. RegioJet a.s. bere dopředu zakoupené papírové jízdenky IDSOK u rychlíků na trati 300 v úseku ve směru Nezamyslice – Hranice na Moravě. RegioJet a.s. nedává jízdenky přes IDSOK ale přijímá je. Leo Express Tenders s.r.o. také přijímá jízdenky vydané mezi jiné dopravce IDSOK. [11].

d) IDS Olomouc

V Olomouci vznikl integrovaný dopravní systém roku 1997. Na tomto místě jako v Ostravě se snažili zvýhodnit drážní dopravu kvůli autobusové dopravě. Tramvaje navýšili spoje. U železniční dopravy vznikla potíž při integraci. Při velkých provozních plánech, nebylo možné navrhnout spoje tak, aby byli cestující spokojeni.

e) Veřejná hromadná doprava v Olomouci

Je mnoho druhů dopravy, které můžeme zvolit při cestování po Olomouci. Nezapomene to moc času, než se dostaneme z jedné strany na druhou. Cestující si mohou vybrat mezi tramvají, autobusem, nebo taxíkem. Tramvaje a autobusy jsou součástí hromadné dopravy a využívají se běžné jízdenky. Jednorázové jízdenky, nebo 24 hodinové jízdenky lze zakoupit v obchodech označených samolepkou městská hromadná doprava (informační centra a novinová stání). Cestující mají možnost si jízdenku koupit

i u automatů, které jsou na tramvajových, nebo autobusových zastávkách. Jízdenka se dá koupit i u řidiče MHD (s malým příplatkem). [12].

f) Veřejná linková doprava v Olomouckém kraji

Od začátku roku 2018 byl spuštěn pokrokový koncept veřejné linkové dopravy, ve kterém oproti dopravnímu konceptu minulých let došlo ke změnám číslování a názvů linek, trasových změn, obsluze zastávek a i ke změně časových postavení odjezdů spojů. V různých místech (na Jesenicku, Šumpersku část na Zábřežsku a Mohelnicku) byly zařizovány integrální spoje jízdního řádu s možností výhod, že některé autobusové spoje navazují na vlakové. U železniční dopravy ve veřejné linkové dopravě v Olomouckém kraji začali zařizování integrálního jízdního řádu opožděně a nyní se vyvíjí hodně zvolna.

Vytvoření integrálního jízdního řádu v Olomouckém kraji podle jiných krajů, kde to mají už zavedeny, by se dalo navýšit počet cestujících a to hlavně v aglomeracích. Z pohledu k dnešnímu počtu spojů na hlavních linkách (páteřních), ale i obslužných linkách v těmto aglomeracích je hlavní hrozbou značně velký počet stížností.

Veřejná linková doprava je diference od železniční dopravy. Aktuální místa spojů VLD se většinou vyvíjí od hlavních plánů škol, zaměstnavatelů a obcí. Splňují požadavek systémovosti v různých přestupních uzlech uvolněných přestupních vazeb pro železniční dopravu. Eventuální cestující ve VLD je možné nadchnout pomocí hlavní nabídky běžných, opakovaných a s možností aglomerace pohotových spojení v dedukci s železniční dopravou. Právě v aglomeracích bývá problémový průjezd jádrovými městy a nejistá statická doprava. [3].

2.1.2 Ceny za přepravu osob a zavazadel, slevy a bezplatná přeprava.

a) Základní jízdné

Jednosměrné platí pro cestující, co nemají žádnou slevu a nechtějí využít žádnou. Proto se cena udává podle ujeté vzdálenosti neboli podle kilometrů. Jízdenka se dá koupit na pokladně, e-shopu, nebo u průvodčího (u průvodčího jen za předpokladu, že jde o zastávku nikoli nádraží, nebo cestující musí znát otevírací dobu pokladní přepážky na nádraží, aby věděli, v kterých časech si musí koupit jízdenku a v jakých časech, jde koupit u průvodčího).

b) Děti do 6 let

Jezdí vlakem zadarmo.

c) Junioři 6-18 let

Malé děti a mládež, co mají 6 až 18 let, mohou mít nárok na zlevněné jízdné. U časového omezení mají nárok na slevu junioři 6-15 let a musí u sebe mít platný průkaz, nebo mezinárodní studentské průkazy totožnosti, kterými se ve vlaku prokážou u průvodčího. DPMO má jasně daný pro maximálně 71 + 2 zóny. Právo na samostatné zlevněné jízdné nemusí dokládat žádným způsobem.

d) Student 18-26 let

Patří tam žáci a studenti od 18 do 26 let. Právo na aktuální zlevněné jízdné studenti mohou prokazovat pomocí žákovského průkazu, mezinárodní studentské průkazy, nebo průkazem DPMO (pro maximálně 71 + 2 zóny). To samé platí také pro prokázání právem na samostatné zlevněné jízdné.

e) Senioři 65 +

Cestující, kteří se prokážou, že mají věk 65 let a víc mají právo na aktuální zlevněné jízdné právoplatným průkazem IDSOK (s označením buď občan starším 65 let, nebo občan starší 70 let). Právo na JZJ mohou doložit i aktuálním občanským průkazem, cestovním pasem, nebo i jiným úředním dokladem.

f) KOMBI ZÓNA

Cestující mají možnost si zakoupit pro určité relace jízdenku KOMBI ZONA. Možnost, jak si jízdenku zakoupit pro občanské a zlevněné jízdné (juniorské, studentské a seniorské). KOMBI ZONA jde koupit na 7 dní, měsíční jízdenku a nevydává se jednotlivou jízdenkou. KOMBI ZONA je označena slovním, nebo číselným názvem a ceny jsou dané v ceníku KOMBI ZONA k rozpoznání podle druhu jízdného. Mezi další podmínky je, že platí podle tarifu integrovaného dopravního systému a SPP IDSOK.

g) Základní jízdné NRT

Platí od 15. 12. 2019 a je vhodná pro cestující, kteří mají jako koníček cestování, ale nemají žádnou zvýhodněnou nabídku. NRT představuje základní jízdenku pro možné výlety po celé Evropě. Dá se koupit u pokladní přepážky, nebo v e-shopu do zvolených zemí.

h) Doplnující informace

Mezi slevy, co nabízí zvláštní jízdné, nespádají důchodci pod 65 let, dokonce i invalidní důchodci. Mají tak možnost si zakoupit na aplikaci IN 50 důchodce, který nabízí slevu 50 % z Flexi základního jízdného v 1 a 2. vozové třídy. Flexi zvýhodněné jízdenky je vhodná pro cestující, kteří mohou cestovat za výhodné ceny bez jakéhokoliv průkazu na slevu. [14] a [15].



Obr. 2.2 Přehled průkazů na slevu jízdného [11].

2.1.3 Dopravci IDSOK

Mezi dopravce integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje patří 8 dopravců, jak autobusové, tak i vlakové dopravy. Každý dopravce má své internetové stránky, kde se cestující mohou podívat, v jakých zónách se pohybují, jaké mají ceny, popřípadě linky případně se dá i s řadou dopravců domluvit i zájezdové dopravy po České republice, nebo do zahraničí.

- ARRIVA MORAVA a.s.
- České dráhy a.s.
- ČSAD Frýdek-Místek a.s.
- DPMO a.s.
- FTL – First Transport Lines a.s.
- VOJTILA TRANS s.r.o.
- RegioJet a. s.
- Leo Express Global a.s.

2.1.4 Počet linek v IDSOK

V IDSOK se v roce 2018 snížil linek na pouhých 300 což je o 20 % méně než, jak bylo v roce 2017, kdy měli toho roku 366 linek. Hlavními problémy je nová koncepce VLD, která změnila hlavně trasové linky a jejich omezení, kde byl hlavním problémem, že měli málo spojů a jejich směr byl úplně stejný, jak i u jiných linek.

Tab. 2.1 Počet linek v IDSOK dle jednotlivých druhů doprav

Celkem v IDSOK	300
Autobusové linky VLD	210
Autobusové linky MHD	66
Železniční tratě	16
Tramvajové linky	8

Zdroj: [11].

a) Vývoj počtu přepravených cestujících v IDSOK

V minulém roce bylo přepraveno celkem 266 458 078 cestujících, kteří využili služby integrované dopravy v Olomouckém kraji. Prodalo se přes 23 milionů jízdních dokladů. Jak jde vidět podle tabulky, že celkový počet za první čtvrtletí roku 2018 a porovnání s rokem 2017 se snížil. Problémem je nevhodné uspořádání jízdních řádů od 1. 1. 2018. Od dubna minulého roku se to zlepšilo a lidé více začali využívat IDSOK. Ke zvýšení počtu cestujících bylo zavedeno hlavně díky celostátních slev pro vybrané několik lidí k zaznamenání výsledků pro poslední čtvrtletí minulého roku 2018. [11].

Tab. 2.2 počet přeprav cestujících v jednotlivých měsících

Měsíc	Rok 2017	Rok 2018
Leden	23 424 193	23 366 364
Únor	19 209 103	17 867 233
Březen	21 835 964	20 895 370
Duben	19 683 773	20 578 278
Květen	21 285 136	22 451 629
Červen	22 148 736	22 803 540
Červenec	17 372 205	19 216 344
Srpen	21 342 375	21 899 324
Září	21 568 259	22 467 554
Říjen	22 014 657	25 929 076
Listopad	22 614 986	23 960 381
Prosinec	21 285 136	25 053 987
Celkem	253 784 523	266 458 078

Zdroj: [11]

2.1.5 Zóny integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji

Olomoucký kraj má celkem 210 zón. Na stránkách integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje se dají zjistit, kde je hranice jakékoliv zóny. Cestující si tak musí dávat pozor a vědět v jakých oblastech se pohybují během pravidelné přepravy z místa A do místa B. Cestující tak musí znát základní ustanovení tarifu a smluvní přepravní podmínky IDSOK. Podmínky přepravy v řádu IDSOK se řídí nařízením přepravního řádu, kde cestující je povinný předložit aktuální jízdní doklad. Jízdenky máme buď jednotlivé, časové, nebo průkaz, kde držitel má dle zvláštního právního předpisu právo na přepravu. Zónové uspořádání může být rozděleno do tarifních zón v rámci, kterých mohou cestující využít dopravní prostředky (autobusy, vlaky, nebo tramvaje), platí to pro všechny linky a spoje co jsou zapojeny do IDSOK.

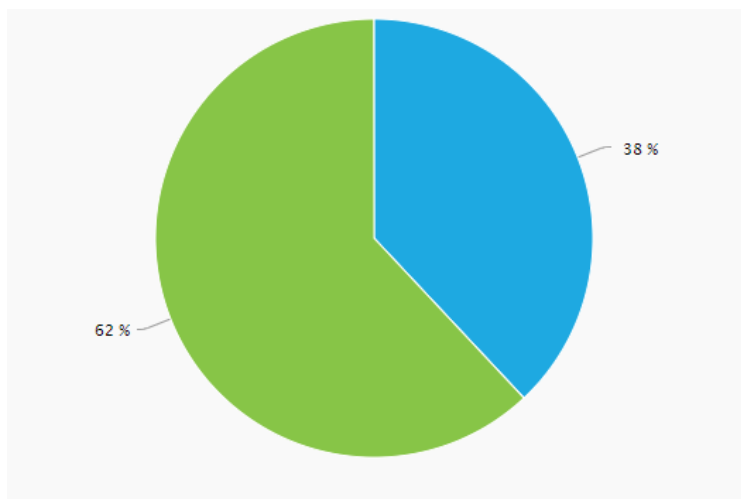
a) Podmínky zón IDSOK

Oblasti Olomouckého kraje je rozdělena do tarifních zón. Do zón je zařazena oblast jedné velké obce, města, případně i více obcí. Ceny cestovního dokladu jsou podle formy zóny stejné bez hlediska na kvalitu trati, kde spoje, nebo vlaky jsou zapojeny do integrovaného dopravního systému. U jedné jízdenky, která platí pro určité zóny v rozsahu její aktuální hodnoty, může pak cestující přestupovat v místech koupených zón. Hlavní podmínkou využívání je, aby vlakové spoje a autobusové linky byly uvedeny v systému IDSOK. Jízdní doklady IDSOK je možné si koupit i na prodejnách ČD, u kterých mají označená loga IDSOK. Při dopravě mezi dvěma zónami musí mít cestující platný potvrzený doklad pro zóny, kudy jede a to platí i pro zóny ve kterých vlak nezastavuje, ale jen projíždí. Tarif a SPP IDSOK se vztahuje na cesty, který mají jasně daná území, kde v dopravním řádu začíná a končí svoji cestu. Tarifní zóna stanovuje jasně dané území právoplatnosti jízdného dokladu. Dalším stanovením je aktuální platnost jízdného dokladu. Všechny aktuální právoplatné jízdenky IDSOK mají vyznačené zóny a trasy kudy jede. U jízdenek IDSOK je možnost přecházet v rámci zón označených na jízdence ke všem dopravním prostředkům IDSOK (MHD, veřejná linková doprava a vlaky). Může být výjimka u jízdenky, která má více jak jednu zónu. U více zónové jízdenky mají jednotlivé zlevněné (juniorské, studentské a seniorské), která je nepřestupná na městskou hromadnou dopravu. [15].

2.2 Dotazníkové šetření



Všechno má svoje výhody a nevýhody. Stále se najdou náměty na zlepšení, které je vhodné implementovat. Dotazník mi vyplnilo 100 respondentů, kteří používají dopravu přes IDSOK. Vybral jsem určité otázky, zaměřené na to, v čem jsou lidé (cestující) spokojeni, ale hlavně co by chtěli změnit, případně úplně eliminovat, aby byla jejich spokojenost větší a pomohlo tak více lidem dát najevo, že nemusí jezdit autem, aby se cítili pohodlně a v bezpečí.

Vyhodnocení otázky č.1.: Vaše pohlaví ?



Graf 2.1 Počet procent mužů a žen [24].

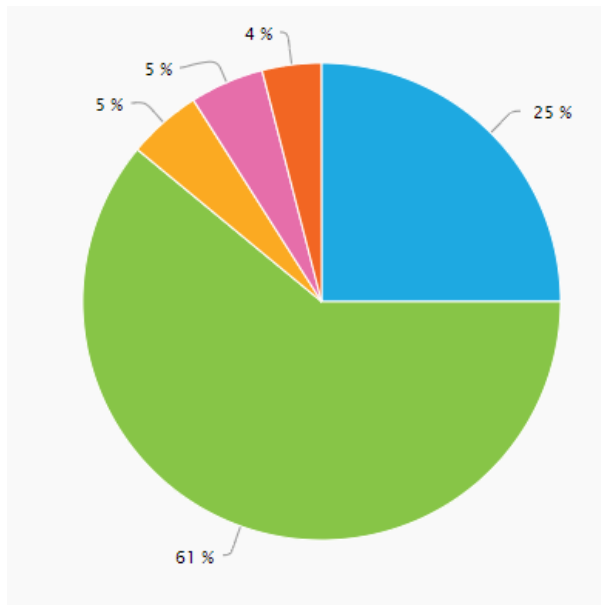
Tab. 2.3 Výsledky počtu dle pohlaví

Možnosti odpovědí	Odpovědi	Podíl
 muži	38	38 %
 ženy	62	62 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.2.: Do které věkové skupiny patříte ?

Většina respondentů se pohybovala v rozmezí věku mezi 21-30 let. Na druhém místě se umístila věková kategorie méně jak 20 let.



Graf 2.2 Počet procent věkové kategorie [24].

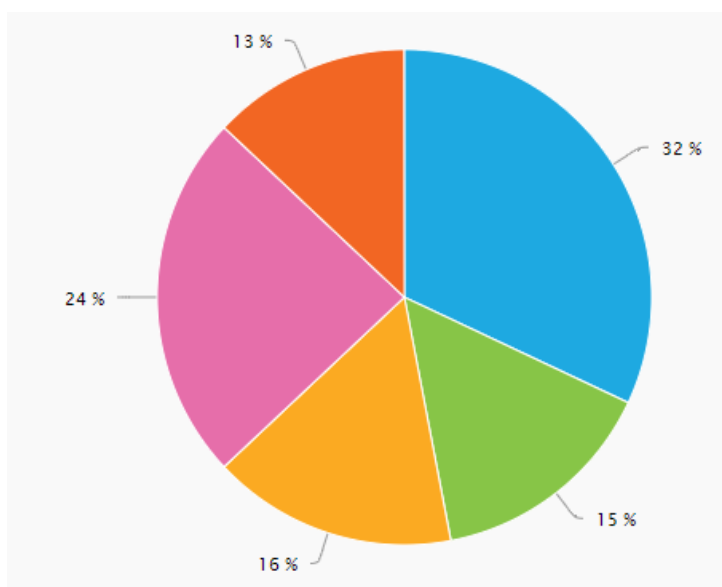
Tab. 2.4 Věkové kategorie

Možnosti odpovědí	Odpovědi	Podíl
● méně jak 20	25	25 %
● 21-30	61	61 %
● 31-40	5	5 %
● 41-50	5	5 %
● 51 a více	4	4 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.3.: Jak často využíváte IDSOK ?

Z výsledků 100 respondentů na prvním místě vychází, že lidé (cestující) denně využívají dopravu integrovaného dopravního systému. Z tohoto vyplývá, že cestující využívají dopravu integrovaným dopravním systémem, místo toho, aby jeli autem, které má větší dopad na znečištění životního prostředí a na větší hustotu, již tak velmi hustého dopravního provozu na silnicích.



Graf 2.3 Využívání dopravců [24].

Tab. 2.5 Odpovědi jak často cestující využívají dopravu přes IDSOK

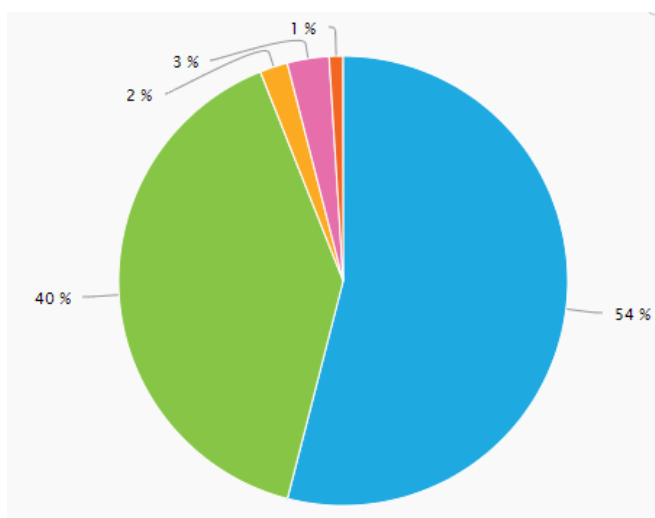
Možnosti odpovědí	Odpovědi	Podíl
● denně	32	32 %
● týdně	15	15 %
● měsíčně	16	16 %
● párkrát za rok	24	24 %
● nepoužívám	13	13 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.4.: Jaký je váš status ?

Z výsledků 100 respondentů vyplývá, že nejvíce využívají statusu studenta, který má až 75 % slevu na jízdném. Je dobré pro IDSOK, že studenti, i když mají 18 a více let, tak mají stále důvěru v integrovaný dopravní systém a nejezdí autem, což má pozitivní dopad na životní prostředí a hustotu dopravního provozu na silnicích.

Dále je pozitivní výsledek pro IDSOK, že lidé, kteří jezdí do práce, jsou na druhém místě, i když mají menší slevy než studenti.



Graf 2.4 Jaký status cestující využívají [24].

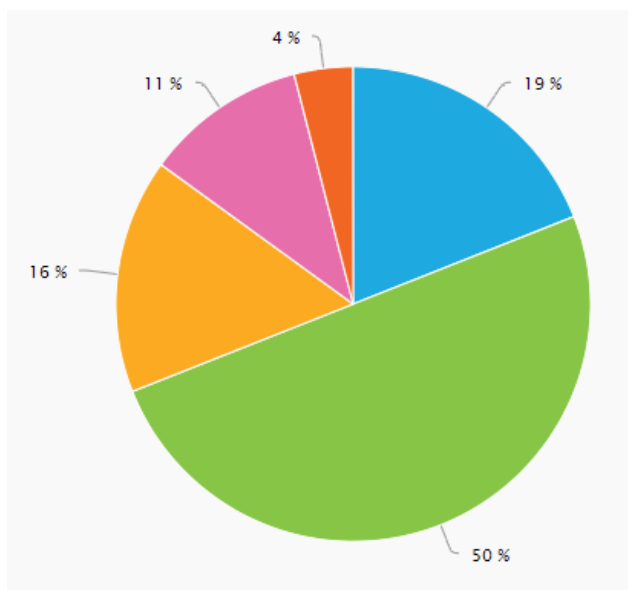
Tab. 2.6 Jaký používají status

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
● student	54	54 %
● zaměstnaný	40	40 %
● nezaměstnaný	2	2 %
● OSVČ	3	3 %
● důchodce	1	1 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.5.: Jak jste spokojen(a) s cenami jízdného v IDSOK ?

Z výsledků 100 respondentů vyplývá, že v Olomouckém kraji, mají na prvním místě přijatelné ceny vlaků, autobusů a MHD. Je dobré rozlišit, že mezi 100 respondentů bylo 54 studentů, kteří mají velké slevy na dopravu a ze zbytku 46 cestujících, kteří nejsou studenti, jsou tyto výsledky pro IDSOK dobré.



Graf 2.5 Spokojenost s cenami jízdného [24].

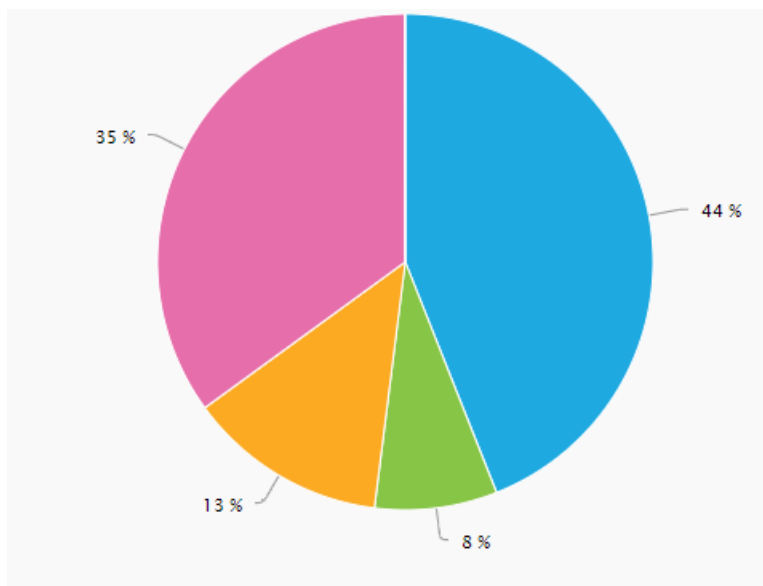
Tab. 2.7 Výsledky spokojenosti s cenami

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
vysoké	19	19 %
přijatelné	50	50 %
nevím	16	16 %
nízké	11	11 %
hodně nízké	4	4 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.6.: Za jakým účelem využíváte IDSOK ?

Z výsledků, jde vidět, že nejvíce lidí (cestujících) využívají přepravu IDSOK za účelem do zaměstnání. Na druhém místě je cesta do školy (studenti mají 75 % slevu na vlaky a autobusy po celé České republice).



Graf 2.6 Účel využívání dopravy IDSOK [24].

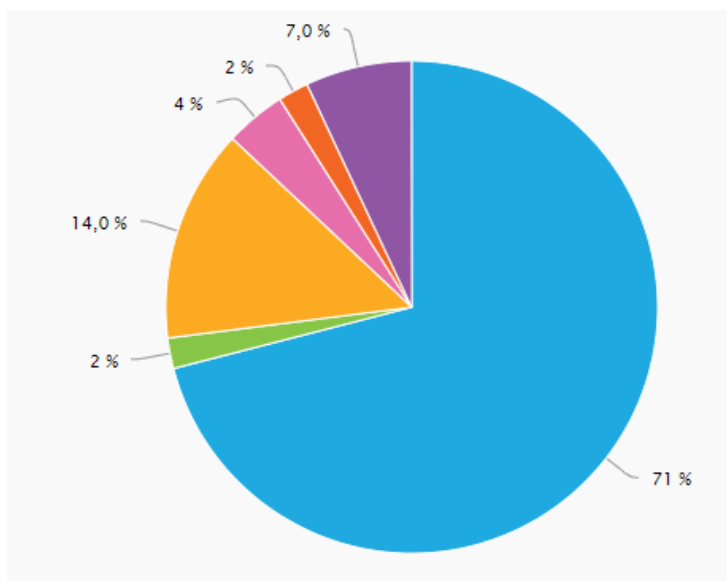
Tab. 2.8 Výsledků využívání IDSOK

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
● zaměstnání	44	44 %
● obchody	8	8 %
● výlety, kulturní akce	13	13 %
● škola	35	35 %
● úřady, banky	0	0 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.7.: Jaký je typ jízdenky, který využíváte ?

Hodně cestujících využívá denní jízdenku, což je velice překvapivé v porovnání mezi měsíční, nebo týdenní. Denní jízdenku se vyplatí kupovat v případě, když cestující moc nejezdí MHD, nebo jiným dopravcem IDSOK. Případně jestli jezdí pravidelně, např. každý den, tak je výhodnější si koupit měsíční, nebo roční jízdenku, cenově na tom budou cestující rozhodně lépe.



Graf 2.7 Typ jízdenky [24].

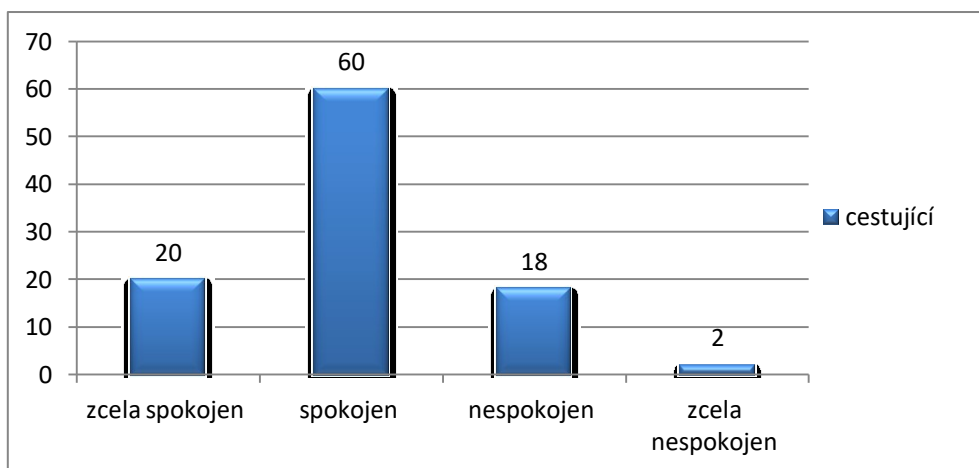
Tab. 2.9 Výsledky využívání typu jízdenky

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
denní	71	71 %
týdenní	2	2 %
měsíční	14	14 %
čtvrtletní	4	4 %
roční	2	2 %
jiný	7	7 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.8.: Jak hodnotíte informovanost cestujících v IDSOK ?

Většina respondentů, 80%, je spokojena s informovaností cestujících v IDSOK. Menší část respondentů, 20%, není spokojeno.



Graf 2.8 Spokojenost s informovaností cestujících

Tab. 2.10 Výsledky spokojenosti cestujících

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
zcela spokojen	20	20 %
Spokojen	60	60 %
Nespokojen	18	18 %
zcela nespokojen	2	2 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.9.: Jak byste ohodnotil(a) od 1 do 10 úroveň autobusové dopravy ?

Z výsledků od 1 do 10, kde 10 poukazuje na hodně velkou spokojenost a 1 velkou nespokojenost, tak většina respondentů dala lepší hodnocení 5 a více. Pro dopravce autobusové dopravy IDSOK je to pozitivní informace.

Tab. 2.11 Výsledky hodnocení autobusové dopravy

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
1/10	0	0 %
2/10	0	0 %
3/10	1	1 %
4/10	0	0 %
5/10	8	8 %
6/10	15	15 %
7/10	32	32 %
8/10	22	22 %
9/10	12	12 %
10/10	10	10 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.10.: Jak byste ohodnotil(a) od 1 do 10 úroveň vlakové dopravy ?

Z výsledků od 1 do 10, kde 10 poukazuje na hodně velkou spokojenost a 1 velkou nespokojenost, jsou docela dobré výsledky pro dopravce, kteří patří pod IDSOK. Většina respondentů dala dobré hodnocení, 5 a více, pro spokojenost úrovně vlakové dopravy.

Tab. 2.12 Výsledky hodnocení vlakové dopravy

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
1/10	0	0 %
2/10	0	0 %
3/10	1	1 %
4/10	3	3 %
5/10	6	6 %
6/10	16	16 %
7/10	27	27 %
8/10	22	22 %
9/10	16	16 %
10/10	9	9 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.11.: Kterého dopravce IDSOK preferujete v rámci nabízených služeb ?

Hodně lidí preferuje RegioJet a.s. a České dráhy a.s., co se týká pohodlí s porovnáním mezi ostatními dopravci. RegioJet a.s., ale oproti ostatním dopravcům obsluhuje v IDSOK zanedbatelný počet linek. České dráhy a.s. mají obdobnou preferenci a jsou nejrozšířenější u nás v České republice a jezdí i do míst, která nejsou moc obyvatelná, proto je cestující často využívají a jsou s nimi spokojeni. U ostatních dopravců, pak záleží, jestli společnosti jezdí často k místům, kde cestující bydlí, jezdí do práce, nebo z osobních důvodů.

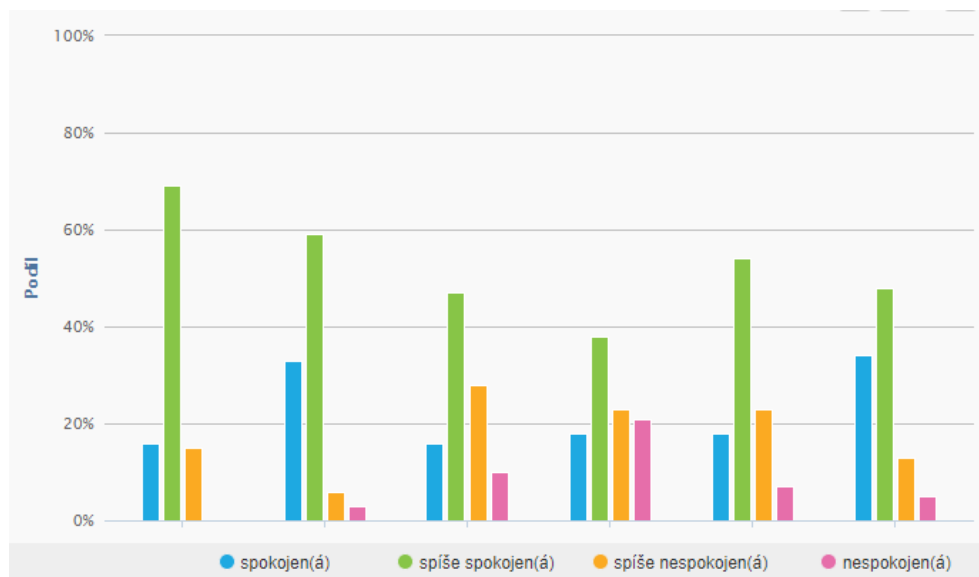
Tab. 2.13 Výsledky spokojenosti s dopravci

Možnosti odpovědi	Odpovědi	Podíl
ARRIVE MORAVIA a.s.	15	15 %
ČSAD Frýdek – Místek a.s.	1	1 %
DPMO a.s.	13	13 %
FTL- First Transport Lines a.s.	1	1 %
VOJTLA TRANS s.r.o.	4	4 %
RegioJet a.s.	30	30 %
Leo Express Global a.s.	7	7 %
České dráhy a.s.	29	29 %

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.12.: Jak byste hodnotili dopravce IDSOK ?

Z dotazníku vyplývá, že většina lidí je spíše spokojená, co se týká komfortu, bezpečnosti, dochvilnosti, čistoty, nebo cen přepravy. Zkrátka co se dopravci snaží nabídnout, aby byli cestující spokojeni a opětovně využili jejich služeb. I když se najdou kritiky, co by stálo za zlepšení u všech dopravců, tak podle výsledků vyplývá, že možností na zlepšení není až tak mnoho.



Graf 2.9 Hodnocení dopravce IDSOK [24].

Tab. 2.14 Výsledky spokojenosti zákazníků

	Spokojen(á)	Spíše spokojen(á)	Spíše nespokojen(á)	Nespokojen(á)
Komfort	16	69	15	0
bezpečnost	33	59	5	3
Dochvilnost	16	47	27	10
Čistota	18	53	22	7
Cena přepravy	34	48	13	5

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení otázky č.13.: Jste spokojen(a) s uspořádání zón IDSOK a hranicemi mezi nimi ?

Z výsledků 100 respondentů (cestujících), kteří využívají IDSOK jich 73 bylo spokojeno a nic by na tom neměnili. Respondenti kritizovali, že by zóny mohly být zredukovány, zejména co se týká dopravy do práce a z práce, například u zón 75 a 105, kdy hodně lidí (cestujících) jezdí vlakem, nebo autobusem z Olomouce do Mariánského Údolí ať už do firmy Honeywell Aerospace Olomouc, s.r.o., nebo firmy Mora Moravia, s.r.o., tak platí víc peněz za dopravu, jelikož projíždí třemi zónami, kudy autobusy a vlaky často projíždí a to přesně zónami 71, 75 a 105. Zóny, by tak mohly být, více příznivější, co se týká dopravy do práce a z práce, aby cestující měli možnost platit méně.

Vyhodnocení otázky č.14.: Doporučil byste svým blízkým dopravu prostřednictvím IDSOK ?

Z výsledků 100 respondentů bylo 84 spokojených a doporučili by dopravu svým známým. V některých případech, kdy vzejdou v platnost nové příznivé změny. Doporučují to hlavně lidé starší generace, zejména těm co nevyužívají internet a bez svého zájmu by se nedozvěděli nové informace. Každopádně, co se týká bezpečnosti na hlavních nádražích, nádražích v různých vesnicích, nebo zastávkách, tak je problém, že starší jsou zranitelní a může je tam, kdokoli večer přepadnout, ublížit, nebo okrást, proto by chtěli cestující i větší bezpečnost na takových místech. V poslední řadě, pak by respondenti nedoporučili dopravu přes IDSOK, jelikož jsou zvyklí jezdit autem kdykoliv a všude.

Vyhodnocení otázky č.15.: Vyhovuje vám umístění přestupních uzlů a zajištění přestupních vazeb ?

Z výsledků 100 respondentů bylo 90 spokojeno z přestupními uzly a zajištění přestupních vazeb. Zbývající nejsou spokojeni, když jde hlavně o víkendy, kdy jezdí málo spojů, nebo linek a není návaznost na ostatní spoje, kde se přes pracovní dny dá lépe přestoupit. Dále je hodně vlakových výluk a pro starší lidi je tím pádem složitější se dostat na přestupní linku. Čekání po příjezdu vlaku o víkendech do města čekají cestující 20 a víc min. Nenapojují spoje z Olomouce Fisherova (Novosady) do Fakultní nemocnice Olomouc.

Vyhodnocení otázky č.16.: Co byste zlepšil(a) ohledně dopravy v Olomouckém kraji ?

Tam by chtěli cestující vylepšit, co se týče lepších cen jízdenek mezi jednotlivými zónami. Slevy studentům ano, ale ne tak razantně, znovu zavést zpáteční jízdenky a více víkendových spojů. Více nabízených služeb, upravit ceny jízdného, MHD zlevnit. Lépe dodržovat pravidelný jízdní řád, hustotu linek a prodloužení tramvajových line. Dokončení severní části olomouckého obchvatu, časovou přesnost, dochvilnost, lepší péče sedaček a toalety, vozový park, častější spoj tramvajové linky do Hodolan, více tras okolo sídlišť, více rozšířit spojení do zaměstnání a do průmyslových oblastí. Kvalitu vozů, více kontrol revizorů, nemuseli by jezdit plynové autobusy ale normální naftové, lepší dostupnost v malých obcích a propojenost jednotlivých spojů a jejich návaznost na sebe, aby byla možnost časové jízdenky i pro studenty, ne jen celodenní a v poslední řadě dětské kupé. Dávat více vagónů pro časy, kdy lidé končí v práci a ve škole například od 14:00 do 16:00hod. Posílit ranní spoje, okolo 7:00 hod ráno jsou vlaky přeplněné.

2.3 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY (s)	SLABÉ STRÁNKY (w)
S1 – Marketing	W1 – Bezpečnost (na nádraží)
S2 – Dopravci IDSOK	W2 – Hranice mezi zónami
S3 – Tarifní výhody	W3 – Výluky
S4 – Provozní integrace	W4 – Víkendové spoje
S5 – Příznivé ceny	
S6 – Dodržování jízdního řádu	
PŘÍLEŽITOSTI (o)	HROZBY (t)
O1 – Nové (lepší) železniční spoje	T1 – Počasí
O2 – Nové linky autobusové	T2 – Problémy s křížením silnice a trati
O3 – Zajišťování přestupů	T3 – Problémy na železniční trati
O4 – Jízdenky (zpáteční jízdenka)	T4 – Nespokojenost cestujících
O5 – Častější spoje	T5 – Konkurence jiných krajů
O6 – Elektronické jízdenky	

Zdroj: vlastní zpracování

3 Zpracování návrhů na zkvalitnění Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Návrhy na zkvalitnění řešící nedostatky z dotazníkového šetření jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách níže.

3.1 Změny na železničních přejezdech

Železniční přejezd je místo, kde se úrovně kříží pozemní komunikace se železnicí, eventuálně s jinou dráhou existující na odděleném tělese, a vyznačené patřičným komunikačním označením.

Vždy se najdou piráti silnic, co ohrožují ne jen sebe, ale i ostatní řidiče. U železniční dopravy je hodně případů na železničních přejezdech, kde dochází k častým nehodám, kdy si někteří řidiči nevšimnou červeného světelného signálu, jak u křižovatky na silnici, tak i u železničního přejezdu a nezastaví vozidlo a projedou.

Porovnání roků 2019 a 2018 v České republice

Mínulý rok 2019 zemřelo na drahách v České republice 247 lidí, což je o osm procent více než v roce 2018. Nejčastější příčina byla srážka vlaku s člověkem, kterých se stalo 252 a při kterých zemřelo 194 lidí. V roce 2018 bylo 225 srážek vlaku s člověkem a měly 176 obětí. Bohužel i letošní rok začal na drahách tragicky, za první dva dny zemřelo už pět lidí. Nejhorší následky mají střety vlaku s člověkem, při kterých jsou lidé usmrceni v 77 procentech případů.

Mínulý rok 2019 vzrostl také počet srážek vlaku s dopravním prostředkem na železničních přejezdech. Bylo jich 181, zemřelo při nich 40 lidí. V roce 2018 bylo 170 srážek na železničních přejezdech, při kterých zemřelo 33 lidí.

Také množství zraněných při nehodách na železničních přejezdech se minulý rok 2019 navýšil z 19 na 96 oproti roku 2018. Střetnutí osobních vlaků s nákladními automobily mají největší dopad na počet zraněných při nehodách na železničních přejezdech. V těchto případech také dochází k vysokým materiálním škodám. [16].

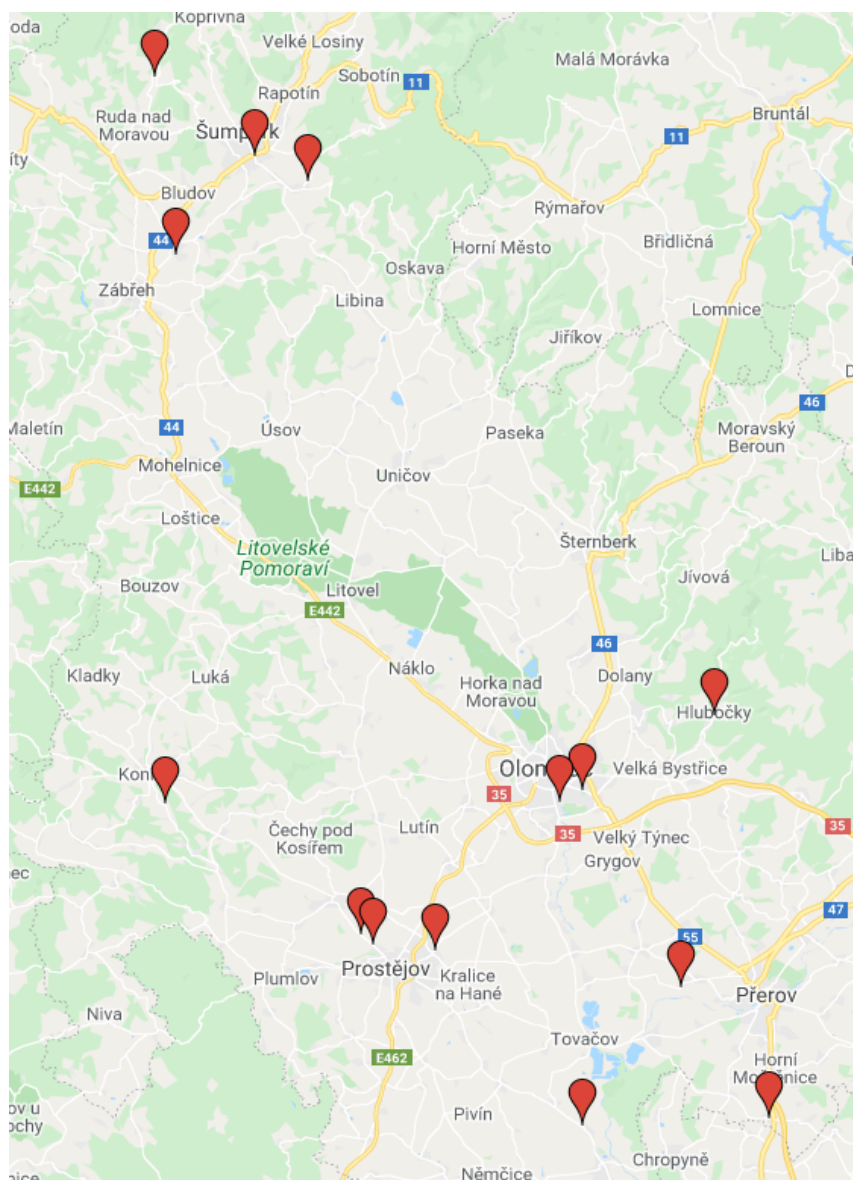
Nepozornost řidiče vozidla, který vjede na přejezd v době, kdy svítí červené signalizační světlo, je velmi častou příčinou nehod na železnicích. Za takovéto porušení předpisů jsou vysoké pokuty, které by se měly ještě zpřísnit. Tyto nehody jsou následně příčinou zpoždění mnoha vlakových spojů a potažmo, je pak řada cestujících nespokojena se zpožděním vlaků a dlouhým čekáním na náhradní autobusovou dopravu. I takhle přibývá nedůvěra k dopravci, přestože za to nenese vinu.



Obr. 3.3 Střet osobního vlaku a automobilu u Odrlic [17].

3.1.1 Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech

V České republice evidujeme celkem 7 858 přejezdů z toho 3 720 zabezpečené pouze výstražným křížem a 4 138 s přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Železniční přejezdy musí odpovídat náležitým zákonům, vyhláškám a normám. V Olomouckém kraji se najdou nebezpečné přejezdy, které z důvodu polohy přejezdu jsou bez závor, anebo nemají světelné signály. V Olomouckém kraji je několik desítek nehod na železničních přejezdech za celý rok. Nehody na železničních přejezdech jsou příčinou až několika hodinových zpoždění vlaků.



Obr. 3.4 Vyznačuje 14 nebezpečných přejezdů v Olomouckém kraji [18].

Seznam nejnebezpečnějších přejezdů v Olomouckém kraji

Šumperk, Lidická ulice

V blízkosti nádraží v Šumperku je přejezd střežený světelnou a zvukovou signalizací, i tak je to místo s největším počtem nehod.

Olomouc, Holická ulice

Přejezd s velkým provozem vlakových spojů je opatřený světelnou a zvukovou signalizací i závorami. Řidičům ale hodně vadí velká časová zdržení mezi spuštěním závor a průjezdem vlaků.

Postřelmov

Dva přejezdy v ulicích 1. máje a Nové mají sice signalizační zařízení, ale postrádají na nich závory. Přes protihlukové stěny je vlak vidět až na poslední chvíli, v minulosti se zde stalo už několik nehod.

Olomouc, Rybářská ulice

Cesta, která má směr za kojeneckým ústavem směrem k Přichystalově ulici, vede přes železniční trať na Prostějov. Přejezd má světelnou a zvukovou signalizaci, signalizační zařízení je však postaveno hned za zatáčkou.

Prostějov, silnice ve směru do Kostelce na Hané

Malý přejezd bez signalizace je v blízkosti křižovatky silnic do Mostkovic a Smržic, ve které se stalo hodně nehod.

Hlubočky, Olomoucká ulice

Na stanici Hlubočky-zastávka je přejezd bez závor, zařízený pouze světelnou a zvukovou signalizací. Potíž tam hlavně dělá řidičům umístění přejezdu v esovité zatáčce a zhoršená viditelnost kvůli vegetaci.

Bohdíkov

Po nehodě vlaku s nákladním automobilem drážní úřad zjistil, že přejezd nesplňuje patřičné normy a řidič nemohl vlak ani vidět. Po nehodě zde přibyla jen značka příkazaného směru jízdy. Přejezd je střežený světelnou a zvukovou signalizací.

Prostějov-Vrahovice, Majakovského ulice

Přejezd je v obloukovité zatáčce. V roce 2004 se tu odehrála velká tragédie, rychlík se tady střetl s vojenským vozem s vojáky. Pět z nich zemřelo.

Rokytnice

I když je přejezd opatřený světelnou a zvukovou signalizací i závorami, je místem, kde často dochází k nehodám.

Nový Malín

Směr na Šumperk je relativně nepřehledný přejezd. Je hned u zatáčky a v odpoledních hodinách navíc řidiče oslepuje slunce a řidiči, tak můžou přehlédnout světelnou signalizaci. Závory na přejezdu nejsou, proto jde o nebezpečný přejezd.

Konice, místní část Křemenec

Nestřežený a nevýrazný železniční přejezd na silnici mezi Konicí a její místní částí Křemencem. Přejezd je v místě na kopci, kde řidiči nebrzdí. Řidiči nemají dostatečnou možnost se rozhlédnout.

Prostějov, Kostelecká ulice

Hodně nepřehledný přejezd je na konci Prostějova, ve směru na Kostelec na Hané, u křižovatky s odbočkou na Smržice. Spojení přejezdu, křižovatky a ještě cyklostezky je nebezpečné.

Říkovice

Přejezd v Říkovicích je místo, kde řidiči nedávají pozor, nerespektují světelnou signalizaci, vjíždí na přejezd. Závory, které je pak uzavřou, musí autem prorazit.

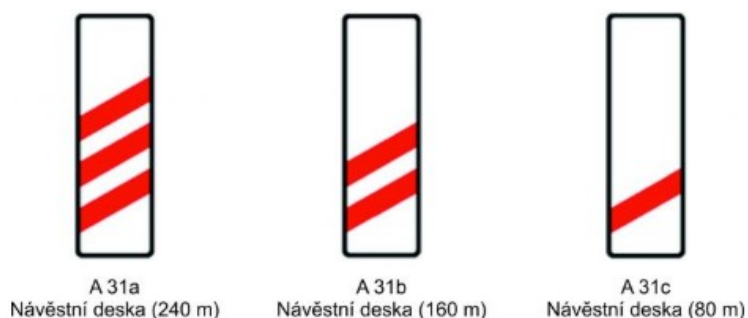
Uhřetice

Na trati mezi Kojetínem a Lobodicemi musí řidiči dbát obezřetnosti v místě v Uhřetických. Na konci vesnice se protíná trať silnici do Polkovic. Přejezd je střežený světelnou a zvukovou signalizací. [18].

Návrh na zlepšení bezpečnosti přejezdů

Zaměřil bych se na přejezdy v Olomouckém kraji, které jsou vyhlášeny jako nejnebezpečnější. Spolupráce drážního úřadu a s policií České republiky, jenž má na starosti mimořádné události jako jsou nehody, nebo incidenty, ke kterým došlo během provozu drážní dopravy na železničních přejezdech. Doložil bych návrh drážnímu úřadu, pro přezkoumání 14 přejezdů v Olomouckém kraji, kde bývají opakované dopravní nehody. Co se týká modernizace chytré technologie jako je projekt C – roads, nebo zavedení bezpečnostních kamer, by bylo velkým přínosem. Zvýšená bezpečnost, kde přejezdy musí splňovat normy podle zákona a na místech, kde chybí závory, aby byly postavené pro větší bezpečí a minimalizovali počet nehod. Výhodou pro zlepšení modernizace železničních přejezdů v Olomouckém kraji by byla minimalizace počtu nehod. Nevýhoda pro SŽDC vysoké náklady. Nicméně jsou jasně daná pravidla silničního provozu, proto se řidiči musí nejen na přejezdu, ale i mimo něj chovat obezřetně.

Značky



Obr. 3.5 Dopravní značení [19].

Obrázek 3.5, který jasně ukazuje řidiči vzdálenost od železničního přejezdu, který by neměl přehlédnout.



Obr. 3.6 Značky železničních přejezdů [19].

Obrázek 3.6 jasně ukazují, kdy řidič dostane varování, že jede na železniční přejezd se závorek nebo bez závor a dbát tím na větší ohleduplnosti.



Obr. 3.7 Výstražný kříž (Zdroj: [19])

3.1.2 Pokuty a přestupky

Na přejezdu se řidiči mohou dopustit mnoha přestupků, není to jen o srážkách s jedoucím vlakem. Nedodržením předpisů může řidič vozidla ohrozit ostatní řidiče i jedoucí vlak. Řidič musí dodržet rychlost podle signalizačních světel. Když svítí přerušované bílé světlo znamená to, že může jet rychlostí do maximálně 50 km / hod, a když nesvítí tak do 30 km/hod. Řidič, který to nedodrží, a projede přejezd vyšší rychlostí, může dostat pokutu od 2 500 do 5 000 Kč a odečte se mu 7 bodů. Při předjíždění na železničním přejezdu hrozí pokuta od 5 000 do 10 000 Kč, zákaz činnosti řízení na 6 měsíců až rok a udělí se 7 bodů do karty řidiče. Dále řidič nesmí, otáčet a couvat na železničním přejezdu. V jeho těsné blízkosti, hrozí ohrožení dalších řidičů i jedoucího vlaku. Za těchto okolností může být pokutován částkou od 2 000 do 2 500 Kč. [20].

Návrh na změny k zvýšení pokuty (přestupků)

Doložil bych Ministerstvu dopravy, které vydává bodový systém pro řidiče motorového vozidla na území České republiky, návrh na zpřísnění pokut na železničních přejezdech. V České republice máme okolo 7 858 přejezdů. V Olomouckém kraji jich máme několik stovek a okolo 14 vážně nebezpečných, kde dochází k nehodám. Řidiči nerespektují dopravní značení (někdy za to z důvodu nepřehlednosti terénu nemohou) každopádně máme za minulý rok 2019 na dráhách o 8 % víc nehod než za rok 2018. Aby se předešlo takovým nehodám, by bylo dobré nejen zpřísnit pokuty ale také informovat drážní inspekci pro přezkoumání železničních přejezdů, kde jsou časté nehody. Takle opatření by určitě pomohla, ke snížení počtu nehod na přejezdech.

Více informací k bodovému systému na zdroji

Řidiči by měli být na pozoru po celou dobu řízení vozidla a plně se věnovat řízení vozidla, ne jen v okamžicích nejvyšší potřeby. Některé pokuty jsou vysoké, ale ne pro každého člověka je v současnosti pokuta vysoká, proto bych navrhol změnu, v udělování pokud, kde by řidič při menší hrozbě měl dostat 10 000 a více Kč pokutu (záleželo by, na objektivním posouzení situace o jaký přestupek by se jednalo) a odebrat alespoň 8 až 9 bodů.

Může se to zdát přehnané, ale je to prospěšná varianta, aby si řidiči uvědomili, že na přejezdu nejsou jen oni, ale i spousta dalších lidí, kterým mohou v případě nehody změnit životy vzhůru nohama.

Dále by bylo dobré dát novým absolventům autoškoly, novým řidičům, řidičský průkaz na zkoušku, s tím, že kdyby se dopustili vážné nehody, použili alkohol, nebo jiné nelegální látky před jízdou, tak by jim byl řidičák ihned sebrán. [21].

3.2 Změny v IDS týkající se jízdenek a zón

3.2.1 Zóny 71 – 75 – 105

Zaměřil jsem se na část hlavně ve směru Hlubočky – Olomouc, protože tady bydlím celý život a už přes deset let jezdím vlakem případně autobusem do Olomouce. Dotazník, který jsem dal vyplnit respondentům, tak víc než polovina bydlí právě ve vesnicích například Hlubočky, nebo Hrubá voda.

Většina respondentů dala v dotazníku otázky číslo 7, že používají hlavně denní jízdenku, což jim vyjde dražší než, kdyby si koupili týdenní, měsíční, nebo roční. V některých případech se to dá chápat, ale u cestujících, co nevyužívají auta, se vyplatí rozhodně jiná než denní.

Tab. 3.15 Ceny jízdenek ve směru Hlubočky Mariánské údolí – Olomouc

Nárok na slevu	Student 18-26 let	Občan bez slevy
Denní	7 Kč	27 Kč
Týdenní	79 Kč	190 Kč
Měsíční	232 Kč	580 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 3.15 ukazující příklad, kolik stojí obyčejná z Olomouce do Mariánského Údolí, která už má 3 zóny. Respondenti napsali u otázky č.16, že by chtěli lepší ceny ohledně jízdenek mezi jednotlivými zónami.



Obr. 3.8 Zóny 71 – 75 – 105 [22]

Obrázek. 3.8 pro cestující by bylo lepší mít alespoň prodlouženou zónu 75 až do Hluboček Mariánského údolí. Mnoho cestujících, jezdí z Olomouce do Hlubočky Mariánského Údolí z důvodu přepravy do zaměstnání. V Mariánském údolí jsou dvě velké společnosti Honeywell Aerospace Olomouc, s.r.o., a Mora Moravia, s.r.o., dohromady mají cca 2 000 zaměstnanců. Bylo by tedy pro ně cenově výhodnější platit za 2 zóny než za 3 zóny, i kdyby měli jízdní doklad Kombi zóny, nebo obyčejnou jízdenku s cestou tam a pak zpátky. [22].

Konkrétní návrh na prodloužení zóny 75

Předložit vedení přepravce IDSOK návrh, aby si vytvořili analýzu průzkumu trhu ohledně spokojenosti, nebo nespokojenosti prodloužení zóny 75 do Mariánského údolí.



Obr. 3.9 Návrh úpravy zóny 75

Obrázek. 3.9 mám vyznačeny červeně novou hranici zóny 75, která by byla vhodnější pro cestující, kteří dojíždí do práce (Honeywell Aerospace Olomouc, s.r.o a MORA Moravia, s.r.o., jak jsem již uvedl v předchozím odstavci), nebo domů ať už

železniční, nebo autobusovou dopravou. Všechno má svoje výhody a nevýhody. Výhodou prodloužení zóny 75 do Mariánského Údolí je nižší cena pro cestující. Nevýhodou pro Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je nižší zisk.

3.2.2 Změna cen jízdenek

Od poloviny prosince roku 2019 zdražily České dráhy základní jízdné o 2,5 %. Jízdenky jsou tak o 4 – 5 Kč dražší, proto pro cestující, kteří pravidelně využívají dopravu přes IDSOK, je lepší rozhodně sleva na jízdném, na kterém ušetří. Od 1. 1. 2020 se změnila cena jízdenek. České dráhy nadále uznávají slevové karty na území Olomouckého kraje, ve vlacích, co jsou závazkem Olomouckého kraje. Cestující mají větší komfort, protože mají možnost využívat dvou tarifů Českých drah, nebo krajského dopravního systému. Dohoda mezi krajem a Českými drahami je velkou výhodou pro cestující, kteří pravidelně využívají dopravu přes IDSOK. Cestující si sám může zvolit jaký tarif je pro něj výhodnější. Tarif IDSOK má oproti tarifu TR10 přestupnost mezi jednotlivými dopravními prostředky. Pokud cestující jezdí ve svoji relaci například Přerov – Olomouc, tak může jet vlakem, autobusem a zároveň i na jeden lístek městskou hromadnou dopravou. Je to výhodnější pro cestující, kteří využívají více dopravních prostředků.

Cestujícím se tak nabízí spousta možností, kterou slevu by mohli využít, aby ušetřili na dopravě. Respondentům využívající denní jízdenku k jízdě do práce, se doporučuje návrh se slevou.

3.2.3 Zpáteční jízdenka

Hodně cestujících kritizovalo, že dopravci zrušili zpáteční jízdenky. Dalo se tím ušetřit, nemuseli používat zákaznickou kartu, nebo pořizovat jízdné v mobilní aplikaci. Cestující měli slevu o 5 % levnější než, když se kupuje jedna jízdenka tam a pak na zpátky. Lidé (cestující), pak musí myslet na to, aby si po návratu koupili na nádraží ještě jízdenku zpět domů. Na místech, kde jsou zastávky na znamení si cestující u průvodčího koupí jízdenku, ale nemůže si koupit i jízdenku na zpátky domů kvůli tomu, že by už šlo o přírážku, jelikož si jízdenku už v místě, kde cestující vystupuje, může zakoupit. Proto by bylo určitě dobré opět zavést zpáteční jízdenku

z důvodu ceny a méně starostí myslet na to, že si musí koupit samostatnou jízdenku na cestu zpět.

a) Konkrétní návrh na vytvoření zpátečních jízdenek pro IDSOK

Jako cestující můžu na hlavní stránkách IDSOK najít kontakt centra pro zákazníky a prostřednictvím emailu, nebo telefonního čísla předložit vedení přepravce návrh, aby si vytvořili analýzu průzkumu trhu zákazníků ohledně spokojenosti, nebo nespokojenosti zrušení zpáteční jízdenky. Výhodou pro přepravce je vyšší zisk. Nevýhodou pro cestující je vyšší cena. Z hlediska ekologie je nevýhodou spotřeba velkého množství papíru. I když existuje ekologičtější elektronická jízdenka, není nejrozšířenějším typem jízdenky.

b) Zlepšení technologie MHD

Od 31. 12. 2019 v rámci ostravské MHD skončila možnost zakoupení papírové jízdenky, začala tam nová éra elektronických jízdenek, která sebou přináší řadu výhod. Například už nikdo nezdržuje řidiče a ani ostatní cestující. Také ekologii je tímto učiněno za dost. V Olomouci máme stále papírové jízdenky, bylo by rozhodně prospěšné z hlediska ekologie eliminovat papírové jízdenky.

3.3 Výhodnější jízdné pro zaměstnance

Existuje Kombi zóna, u které je lepší cestovat přes IDSOK u všech dopravních prostředků jako jsou spěšné vlaky, osobní vlaky, autobusy, nebo MHD. Pro ty co jezdí pravidelně, se vyplatí jízdní doklad **Kombi zóna**, ve které jsou zahrnuty všechny zóny ve směru například Olomouc – Moravský Beroun. Dá se zakoupit jak 7 denní, tak i jako měsíční. Lidé tak můžou alespoň tímhle způsobem ušetřit.

Z dotazníků otázky č.6, bylo na prvním místě, že nejvíce využívají dopravu kvůli zaměstnání, proto jsem se zaměřil na možnosti, které jsou nejpřijatelnější pro cestující, co jezdí do práce přes více jak 2 zóny.

Zde vycházím z předpokladů dotazníku, kdy na prvním místě otázky č.7, bylo u kázáno, že cestující co využívají dopravce IDSOK, tak kupují denní jízdenku. Většina

respondentů odpovědělo, že jezdí kvůli zaměstnání, těm se to určitě nevyplatí a přijatelnější je pro ně nabídka, kdyby si pořídili jízdní doklad Kombi zóny.



IDSOK
VÝKONNÝ OBLASTNÍ SYSTÉM
OLOMOUCKÉHO KRAJE



KIDSOK
KIDSKÝ OBLASTNÍ SYSTÉM
OLOMOUCKÉHO KRAJE

KOMBI ZÓNA 903
OLOMOUČ
↓ ↑
M. BEROUN

Relace Olomouc – Moravský Beroun

Počet zón v KOMBI ZÓNĚ 9

Zóny v KOMBI ZÓNĚ 71 74 75 101 102 103 104 105 107

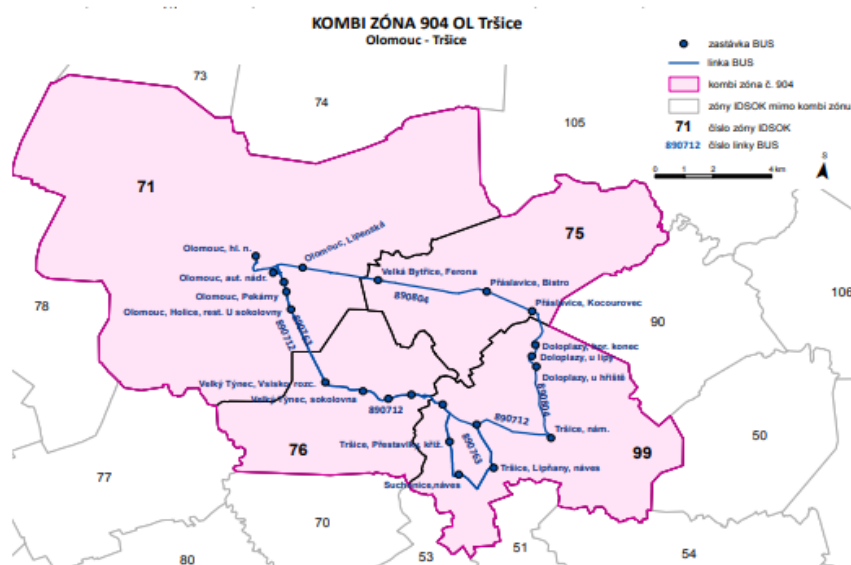
CENÍK

Občanská		Zlevněná*		Žák do 15 let		Žák 15 – 26 let		Senior 65+	
7denní	měsíční	7denní	měsíční	týdenní	měsíční	týdenní	měsíční	týdenní	měsíční
432	1 340	216	670	162	502	324	1 004	324	1 004

*pro děti 6 – 15 let v případě, kdy nelze cestovat na Žákovské jízdné



www.idsok.cz



Obr. 3.10 Ceny Kombi zóny [23]

Obrázek. 3.10 jde, vidět příklad Kombi zóny pro cestující co využívají pravidelně dopravu pro IDSOK a jezdí více zón. Vyplatí se rozhodně hlavně pro cestující, co jezdí už do zaměstnání, kupovat týdenní, nebo měsíční v rámci jízdného dokladu Kombi zóny. [23].

3.4 Minimalizace dopadu povětrnostních vlivů

Počasí je dalším problémem co může např. kvůli silnému větru zpozdít, nebo zrušit několik spojů a cestující se tak nemusí dostat na určité místo ve správnou dobu. Na silnicích je už kvůli zvěři udělaný pachový ohradník, nebo natažené pletivo. Ohledně stromů je většina vykácena blízko hlavních cest, aby se zabránilo nehodě. Co se týče kolejí tam každoročně, probíhají výluky kvůli opravám, nebo modernizace, ale okolí kolejí se některak moc neřeší, i když je to častým problémem, kde se vlak může hodně zpozdít případně i zrušit.

3.4.1 Krajina v oblasti Hlubočky – Moravský Beroun

Na území Hluboček až do Moravského Berouna vede jednokolejná trať, kde jezdí jak osobní vlaky, tak i rychlíky. V okolí trati je mnoho stromů a v oblasti Hrubé vody dokonce i skály. Je to nebezpečné místo, kde jen při běžném špatném počasí (nemusí se jednat o velmi silné vichřice, jako byly Sabina nebo Viktorie v únoru letošního roku) může dojít ke zpožděním. Bylo by dobré takovým problémům zamezit, jelikož hodně vlaků ráno jezdí právě z Moravského Berouna a cestující na to každý den spoléhají. Vlaky někdy mívají, kvůli špatnému počasí půl hodiny/ hodinu zpoždění. Podle vážnosti situace se může stát, že vlak nepřijede na další nádraží vůbec a cestující musí počkat na náhradní autobusovou dopravu, která může trvat několik hodin. Přibližný počet zpoždění zaviněný povětrnostními podmínkami je každoročně nejméně 5 krát kdy, cestující neplánovaně nepřijedou na místo určení ve správný čas.

Poblíž kolejí, by bylo dobré vykácet stromy v místech, kde je větší pravděpodobnost nebezpečí spadnutí stromů, nebo nad kolejiště natáhnout síť, která by zamezila spadnutí stromu na kolejiště a zabránila tak havárii a velkému zpoždění.

Plán by měl dlouhé trvání a vysoký náklady. Cestující by ze začátku museli využívat náhradní autobusovou dopravu, každopádně by se tím pomohlo v případně špatného počasí, snížení havárií a velkému zpoždění.

3.4.2 Minimalizace dopadu nepříznivých povětrnostních podmínek v oblasti Hlubočky -Moravský Beroun

Na Správu železniční dopravy, navrhnout přezkoumání kritických míst, kde je potřeba provést úpravy okolních ploch, které by v případě zanedbání mohly způsobit škodu na železnici, tam kde mohou na železnici spadnout stromy, větve ze stromů, kameny ze skály, nebo sesuv půdy. V případě zjištění potenciálního problému např. možný pád stromu, odstranit strom ještě před tím než spadne do kolejiště. Tímto se minimalizuje dopad nepříznivých povětrnostních podmínek na železnici. Potažmo se tímto zabrání potenciálním škodám na majetku dopravců a zpožděním vlaků.

3.5 Zvýšení kapacity spojů o víkendech

Dopraci by měli flexibilně reagovat četností spojů v době víkendové ranní špičky směrem do Olomouce a v době víkendové odpolední popř. večerní špičky směrem z Olomouce. Během víkendu je méně spojů než v pracovní dny. Je to hlavně v důvodu, že během pracovních dnů jezdí studenti do školy a zaměstnanci do práce, ovšem se neklade důraz na zaměstnance, kteří pracují o víkendech, ti pak mají menší možnosti využít spoje než v pracovních dnech. Pro přepravce by bylo neefektivní ponechat četnosti spojů o víkendech, tak jako v pracovních dnech, právě z důvodu menšího množství přepravovaných osob.

Konkrétní navýšení popř. úprava spojů o víkendech by se musela řešit stejným způsobem, jak zpáteční jízdenky, kde bych na hlavních stránkách IDSOK navrhl přepravcům, aby si vytvořili analýzu průzkumu vytíženosti spojů o víkendech.,

3.5.1 Spokojenost cestujících ohledně dopravy směr Olomouc – Hrubá voda

Většina respondentů co vyplnila dotazník a žije v Hlubočkách, nebo v okolních vesnicích, si často stěžují, jak bývají ranní spoje z Moravského Berouna přeplněné mezi 6 a 7 ráno. Jezdí pravidelně 3 vagony a i to kolikrát nestačí, nemají místo k sezení. Bylo by dobré, dát v ranních hodinách minimálně o jeden vagon více, aby byli cestující spokojeni s přepravou (a neměli špatnou náladu hned z rána).

To samé pak platí v čase, kdy končí většina škol a současně končí ranní směny v práci v cca 14:00. Cestující, kteří jezdí směr Hrubá voda vyjíždí ve 14:35. Je to v čase,

kdy vlak bývá hodně přeplněný a má mnohdy jen 2 vagony což je velmi nekomfortní hlavně období velkých veder. Proto by bylo velmi dobré, kdyby bylo zajištěno, aby v časech, kdy směny, školy začínají, nebo končí, aby bylo dostatečné množství vagonů, tak aby se cestující nemuseli mačkat, nebo aby si mohli pohodlně sednout.

3.5.2 Návrh pro navýšení počtu míst a vozů v problematických časech

Dopraci by měli flexibilně reagovat množstvím vagonů v době ranní špičky směrem do Olomouce a v době odpolední špičky směrem z Olomouce.

Například ve směru Olomouc – Moravský Beroun jezdí osobní vlak Regionova (motorová jednotka 814), nebo rychlík Praděd. Prioritou jsou hlavně časy mezi 6 a 7 hodinou ráno směr Olomouc a v odpolední hodinách cca 14:00, kdy se končí ve škole a v práci směrem z Olomouce. Zajistit, aby cestující měli dostatek prostoru je složité, nicméně problém se dá řešit. Večer, kdy jezdí poslední vlak do Moravského Berouna, by připojili provozní zaměstnanci o jeden, nebo dva vagonů více, kvůli přípravám na ráno, aby na nádraží v Moravském Berouně byly vagonů připravené v ranních hodinách, kdy jezdí hodně cestující směrem do Olomouce, mezi 6 a 7 hodinou. V odpoledních hodinách, by připravili na hlavním nádraží v Olomouci na daném nástupišti vagon navíc, který by pak připojili provozní zaměstnanci (bylo by to hlavně v situacích, kdy na hlavní nádraží má přijet osobní vlak se dvěma vagonů v čase mezi 2 a 3 hodinou odpoledne) hned po příjezdu na nástupišť.

3.6 Bezpečnost na zastávkách nebo hlavních nádraží

Bezpečnost je další prioritou co dopravci, chtějí nabídnout pro cestující, aby se cítili bezpečně a pohodlně. Ovšem to nevyplývá v místech hlavně na různých nádražních měst, kde se vyskytují společensky vyloučené osoby. Obtěžují lidi, kteří prochází kolem. Pro starší lidi je to nepříjemné a potenciálně nebezpečné, protože jsou více zranitelní popř. se je dá lehce okrást. Proto by bylo dobré, protože bezpečnostní služba (security) na hlavních nádraží nedokážou všechno pohlídat, aby častěji projížděla kolem policie České republiky a kontrolovala okolí, hlavně ve večerních hodinách, kdy ještě jezdí vlaky a většina cestujících končí v práci (na odpolední), nebo se vrací odněkud domů. Je to zároveň ne zcela bezpečné pro lidi, co se sami pohybují na těchto místech ne z důvodu čekání na vlak, ale jen procházejí okolo nádraží.

4 Vyhodnocení

V integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje, kde jsem za pomoci dotazníku zjistil, jak jsou cestující spokojeni a tím dokázal vyhodnotit situaci, co by stálo za zlepšení, co se hlavně týče dopravy, ceny, technologie a rozšíření zón. Všechno má své výhody a nevýhody, když už se zavede něco nového, co by rozhodně pomohlo ke zlepšení, ať už se to týká cen nebo dopravy, tak ne všem cestujícím se tato varianta bude líbit a budou u každé situace, která nastane mít vždy nějakou kritickou poznámku.

Respondenti u dotazníku vyplnili, že ohledně ceny jízdenek jsou spokojeni, každopádně slevy studentů nechtěli až tak razantně vysoké. Tím jak se zrušila zpáteční jízdenka, se to některým cestujícím komplikuje, jelikož platí za obyčejnou jízdenku o 5 % více než, kdyby si koupili zpáteční. Každým rokem se jízdenka zdražuje, proto mnoho cestujících by uvítalo tuhle možnost opětovně zavést.

Doprava integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji je velmi slibná. Co se hlavně týká ranních spojů, je velmi dobré i v místech, kde České dráhy jezdí mezi okolní vesnice. Výjimkou dobrých spojů jsou víkendy, kdy mnoho lidí pracuje i přes tyto dny, ale není pak možné použít určitý spoj, který dobře navazuje přes pracovní dny. V některých místech a hlavně v časech, co se týká dopravy do škol, nebo zaměstnání, bývají hodně často přeplněné vlaky a mnoho cestujících si tak nemůže sednout, například směr Moravský Beroun – Olomouc, kdy v čase mezi 6 a 7 hodinou ráno jezdí mnoho cestujících za prací, nebo do školy a jezdí tuhle trasu mnohdy jen dva vagony, někdy nestačí ani 3 vagony, během nejenom velkých veder, kdy je tam dusno, ale i v zimě, kdy je tam často přetopeno a mnoho cestujících, tak nemá pohodlnou cestu. Tohle nemá dobré hodnocení pro České dráhy.

Technologie MHD v Olomouci je oproti Ostravské MHD trochu pozadu a prozatím v blízké budoucnosti nemají v plánu úplně zrušit papírové jízdenky, naopak je vydáno na oficiálních stránkách DPMO, že navýší ceny papírových jízdenek od 1. 4. 2020.

Téma rozšíření zón ve směru Olomouc – Hlubočky Mariánské Údolí, kde jsou zóny 71 – 75 – 105 je hodně nereálné, že by IDSOK prodloužil zónu 75 o několika stovek metrů dál, aby cestující mohli jezdit za prací, nebo domovem o pár korun levněji, každopádně by tím hodně prospěli cestujícím, ale bohužel pro IDSOK by se zmenšil zisk o to víc je to nereálné.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje a zpracovat návrhy na jeho zkvalitnění. Nejprve jsem stručně popsal teoretická východiska veřejné hromadné dopravy, integrovaný dopravní systém, možnosti přestupů, pásmová a zónová uspořádání.

V další části se zabývám dotazníkem, kde mi 100 respondentů vyplnilo 16 otázek týkající se integrovaného dopravního systému, s čím jsou respondenti spokojeni, nebo naopak nespokojeni a co by chtěli změnit. Dále jsem z výsledků dotazníku vytvořil SWOT analýzu, kde mám vyhodnocené poznatky, co stojí pro zlepšení strategie dalšího rozvoje organizace.

V poslední části mám zpracování návrhů na zkvalitnění integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, kde jsem vybral určitá témata, která by byla vhodná vylepšit, pro určité zkvalitnění integrovaného dopravního systému, ať už ohledně ceny, dopravy, technologie a ekologie.

Seznam zdrojů

- [1] *Digitální knihovna UPa*. [cit. 10.04.2020]. Copyright ©. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/71434/KrizT_TarifniIntegrace_MS_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- [2] ZELENÝ, Lubomír et al. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80- 7400-681-4.
- [3] *Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje* [online]. Copyright © [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: <https://www.kidsok.cz/wp-content/uploads/2019/10/Pl%C3%A1n-dopravn%C3%AD-obslu%C5%BEnosti-%C3%BAzem%C3%AD-Olomouck%C3%A9ho-kraje-2019.pdf>.
- [4] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 2. vydání upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2018. 414 stran. ISBN 978-80-7560-189-6.
- [5] *Integrated Transport System - Arthapedia*. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: http://www.arthapedia.in/index.php?title=Integrated_Transport_System.
- [6] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy: městská hromadná doprava*. Pardubice: UP, 2005. ISBN 80-7194-804-74.
- [7] FOLPRECHT, Jan et al. *Městská hromadná doprava*. Ostrava: VŠB-TU, 2005. ISBN 80-248-0769-6.
- [8] DRDLA, Pavel. Vybrané obecné aspekty příměstské železniční dopravy. *Nová železniční technika: nové železniční trendy*. 2017, 25(2): 18-22. ISSN 1210-3942.
- [9] IDSOK | *Dopravní podnik města Olomouce, a.s.* [cit. 10.04.2020]. Copyright © 2016 Dopravní podnik města Olomouce, a.s. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/dpmo/idsok/>.
- [10] Stačí jedna jízdenka. IDSOK.cz • *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Copyright © Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/prakticke/staci-jedna-jizdenka/>.

- [11] *Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje*. Copyright ©. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocní_zprava_2018_kidsok.pdf.
- [12] *Public Transport in Olomouc ASRU 2013*. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: <https://www.asru2013.org/transport-in-olomouc>.
- [13] IDSOK – Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje | *České dráhy . 302 Found*. [cit. 10.04.2020]. Copyright © České dráhy, a.s., 2016. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26588/>.
- [14] Typy jízdenek | *České dráhy . 302 Found*. [cit. 10.04.2020]. Copyright © České dráhy, a.s., 2016 . Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/default.htm>.
- [15] *Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje*. [cit. 10.04.2020]. Copyright ©. Dostupné z: <https://www.kidsok.cz/wp-content/uploads/2019/04/12-vynatky-z-tarif-u-a-spp-platne-od-1-7-2019.pdf>.
- [16] Meziročně vzrostl počet mrtvých na železnici na 247. Víc je i nehod na přejezdech | *iROZHLAS - spolehlivé a rychlé zprávy*. [cit. 10.04.2020]. Copyright © 1997 . Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/drahy-mrtvi-nehoda-cesko_2001031439_pj.
- [17] HZS Olomouckého kraje - Střet osobního vlaku a automobilu u Odrlic - Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky*. [cit. 10.04.2020]. Copyright © 2019 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/stret-osobniho-vlak-u-automobilu-u-odrlic.aspx>.
- [18] Nebezpečné přejezdy v Olomouckém kraji – *Moje mapy Google*. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1oEI58W49pJyVUwKh4tHjwi42eiE&ll=49.549514380912726%2C17.02490864355468&z=11>.
- [19] Znovu železniční přejezd. *Centrum služeb pro silniční dopravu*. [cit. 10.04.2020]. Copyright © Copyright 2014 . Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/732-znovu-zeleznicni-prejezd>.

- [20] Přestupky na železničním přejezdu: Pokuty, body a na jak dlouho vám seberou řidičák - *Autobible.cz*. *Autobible.cz - Předjedeme vaše představy!* [cit. 10.04.2020] Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/prestupky-zeleznicnim-prejezdu-pokuty-body-dlouho-vam-seberou-ridicak/>.
- [21] Bodový systém řidičů, tabulka trestných bodů, kolik jsou pokuty v roce 2020 | *Magazín mBenzin.cz*. *Hodnota nemůže být NULL.Název parametru: input.* Copyright © Mobildrive.cz 2006 . [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: https://www.mbenzin.cz/clanky/Bodovy-system-ridicu-tabulka-trestnych-bodu-kolik-jsou-pokuty-v-roce-2020-A_7427.
- [22] *IDSOK.cz Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Copyright ©. [cit. 10.04.2020]. Dostupné z: https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/07/plachta_2019.pdf.
- [23] *IDSOK.cz Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Copyright ©.[cit. 10.04.2020]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/07/BRO%C5%BDURA-KONE%C4%8CN%C3%81-VERZE-1.pdf>.
- [24] Dotazník zdarma | *Vytvořit online dotazník | Survio.com*. [online]. Copyright © Copyright 2012 [cit. 08.04.2020]. Dostupné z:https://www.survio.com/cs/?utm_source=frontend&utm_medium=button&utm_campaign=thankyoupage&utm_term=v1&si=T4W9A5X5D2D0D5D5X&fbclid=IwAR2pJqGPn3OnOU40Lv3AdPtn-WfbgC-anUhSrKylk6t1CTcQXKGtdwc9PRc.

Seznam tabulek

Tab. 2.1 Počet linek v IDSOK dle jednotlivých druhů doprav	30
Tab. 2.2 Počet přeprav cestujících v jednotlivých měsících	31
Tab. 2.3 Výsledky počtu dle pohlaví	33
Tab. 2.4 Věkové kategorie	34
Tab. 2.5 Odpovědí, jak často cestující využívají dopravu přes IDSOK	35
Tab. 2.6 Jaký používají status	36
Tab. 2.7 Výsledky spokojenosti s cenami	37
Tab. 2.8 Výsledků využívání IDSOK	38
Tab. 2.9 Výsledky využívání typu jízdenky	39
Tab. 2.10 Výsledky spokojenosti cestujících	40
Tab. 2.11 Výsledky hodnocení autobusové dopravy	41
Tab. 2.12 Výsledky hodnocení vlakové dopravy	42
Tab. 2.13 Výsledky spokojenosti s dopravci	43
Tab. 2.14 Výsledky spokojenosti zákazníků	44
Tab. 3.15 Ceny jízdenek ve směru Hlubočky Mariánské údolí – Olomouc	55

Seznam obrázků

Obr. 2.1 Organizační struktura KIDSOK	22
Obr. 2.2 Přehled průkazů na slevu jízdného	29
Obr. 3.3 Střet osobního vlaku a automobilu u Odrlic	48
Obr. 3.4 Vyznačuje 14 nebezpečných přejezdu v Olomouckém kraji	49
Obr. 3.5 Dopravní značení.....	52
Obr. 3.6 Značky železničních přejezdů	53
Obr. 3.7 Výstražný kříž	53
Obr. 3.8 Zóny 71 – 75 – 105.....	56
Obr. 3.9 Návrh úpravy zóny 75.....	57
Obr. 3.10 Ceny Kombi zóny	60

Seznam grafů

Graf 2.1 Počet procent mužů a žen	33
Graf 2.2 Počet procent věkové kategorie	34
Graf 2.3 Využívání dopravců	35
Graf 2.4 Jaký status cestující využívají	36
Graf 2.5 Spokojenost s cenami jízdného	37
Graf 2.6 Účel využívání dopravy IDSOK	38
Graf 2.7 Typ jízdenky	39
Graf 2.8 Spokojenost s informovaností cestujících.....	40
Graf 2.9 Hodnocení dopravce IDSOK	44

Seznam příloh

Příloha A Seznam dopravců IDSOK

Příloha B Tabulka zón v IDSOK

Seznam dopravců IDSOK

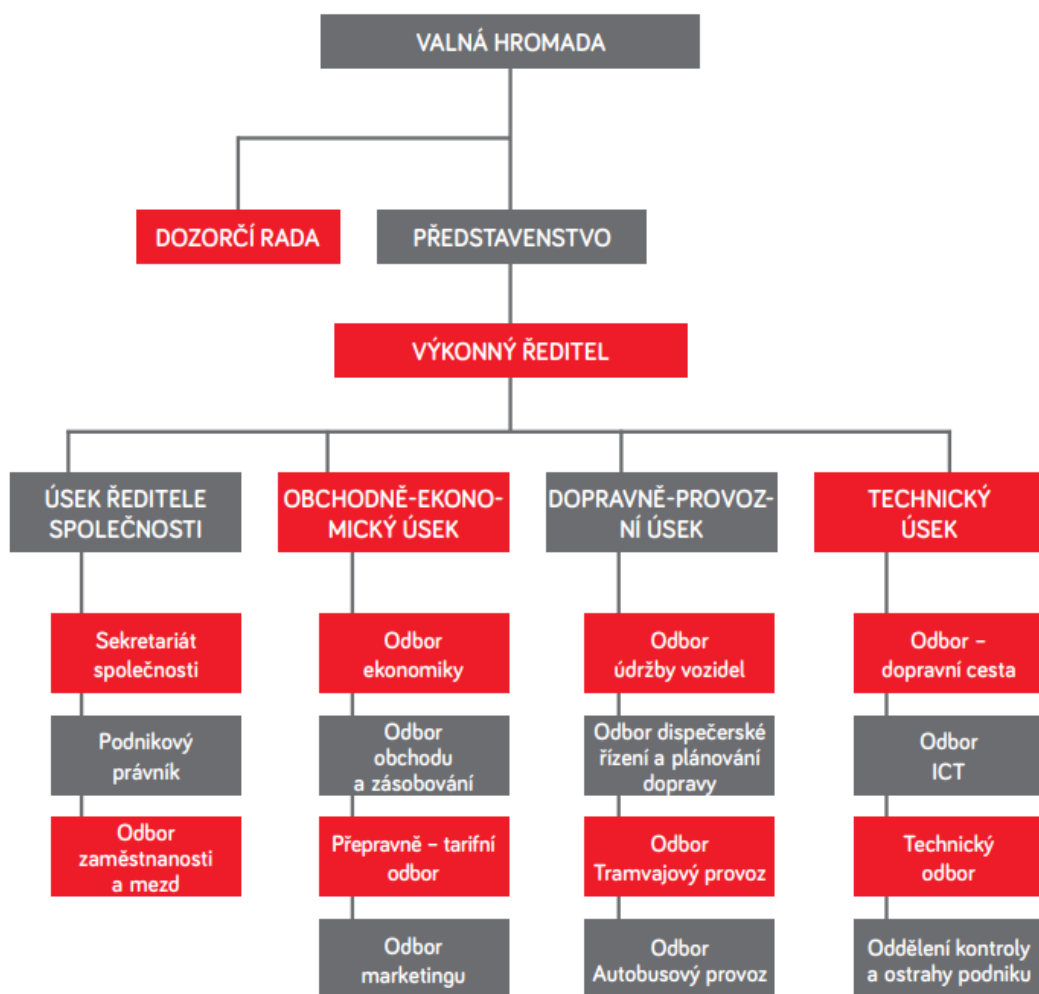
Dopravní podnik města Olomouce

Patří do podniku akciové společnosti, která má na starost dopravu v Olomouci a jeho blízkém okolí. Byla založena v roce 1994, kde sídlí v Koželužské ulici č. 1. Má ji na starost statutární město Olomouce. Nejvíce se využívají tramvaje a ještě jsou doplněny autobusovou dopravou k přepravě cestujících na daném území. Hodně je vychvalované nízkopodlažní vozidlo, které umožňuje i lidem, co chtějí cestovat i s kočárkem, nebo více usnadněny pro invalidy, kde se jim potom nabízí cestovat po různých místech bez větších komplikací. Jejich každodenní cíl je dodržovat jízdní řád, mít přehledný tarif a snahu o dobrou obsluhu na místě. Jak už bylo zmíněno, že podnik se snaží dopravit cestující ve správný čas na správné místo, tak ale bohužel se nevyhne komplikací, které mohou, nastat během dne ať už jde o nehodu, co se stane na silnici, počasí nebo, když selže technika. Problémy se pak snaží analyzovat, zjistit veškeré možnosti řešení, vybrat nejvhodnější řešení a problém řešit, dále pak přijmout dalších opatření, aby se případného problému předcházelo, případně eliminovalo negativní důsledky na minimum.

Pomocí portálu map IDOS (má mapové podklady, kde jde vidět trasa, kudy jede autobus, nebo tramvaj), nebo IDOS, kde lze najít odkud a v jaký čas vám jede spoj na místo určení, kam se chcete dostat. Používají zónu 71. [1].



Hlavní vchod do DMPO v sídle Koželužské ulice



Organizační struktura společnosti [13].

Základní údaje Městské hromadné dopravy [13].

Tramvaje	2014	2015	2016	2017	2018
Počet linek	7	7	7	7	8
Délka linek v km	39	39	39	39	45
Počet vozidel	71	72	68	68	68
Počet zaměstnanců	100	100	100	99	100
Z toho řidiči	92	92	91	93	92
Vzkm skutečnost	2513	2543	2524	2372	2576
Vzkm plán	2514	2487	2502	2510	2510
Místokm skutečnost	317 976	321 013	316 862	298 124	320 004
Přepravené osoby	25 568	26 823	26 428	25 724	27 217
Autobusy	2014	2015	2016	2017	2018
Počet linek	24	23	23	23	24
Délka linek v km	278	273	273	273	281
Počet vozidel	78	76	77	78	78
Počet zaměstnanců	162	163	160	165	163
Z toho řidiči	153	154	152	156	154
Vzkm skutečnost	3 883	3 856	3 874	3 974	3 902
Vzkm plán	3 940	3 862	3 801	3 815	3 814
Místokm skutečnost	333 177	334 412	334 956	346 786	342 836
Přepravené osoby	26 625	27 873	28 268	30 138	30 284
Celkem	2014	2015	2016	2017	2018
Vzkm skutečnost	6 396	6 399	6 398	6 346	6 478
Místo km skutečnost	651 153	655 425	651 818	644 910	662 840
Přepravené osoby	52 193	54 696	54 696	55 862	57 501

České dráhy, a.s.

České dráhy jsou železniční akciová společnost, která se zabývá dopravou cestujících po železničních tratích. Kladou velký důraz pro spokojenost zákazníků. Společně z ČD Cargo jsou tyto společnosti dominantními dopravci, kde ČD mají na starosti osobní dopravu a ČD Cargo nákladní železniční dopravu. České Dráhy dominantní železniční společnost v České republice. Vstupenky lze zakoupit na nádraží nebo on-line dopředu.

Cestující

České Dráhy nabízí pomocí aplikace IDOS, kde je možnost se podívat kdy, odkud a v kolik hodin jede osobní vlak nebo rychlík z nádraží anebo zastávky. Cestující můžou na místech, kde se dá koupit jízdenka zakoupit i jízdní řád na rok 2020 a mít přehled v kolik daný vlak jede. České dráhy se vyskytují u všech 210 zón v Olomouckém kraji. [2].



Logo ČD



Jízdní řád [14]

310 Olomouc hl.n. - Moravský Beroun - Krnov
 R 27 Olomouc - Moravský Beroun - Bruntál - Krnov - Opava (- Ostrava)

↔ IDSOK Olomouc hl.n. - Moravský Beroun
 ↔ ODIS Moravský Beroun - Krnov

km	St. / s.o. / ČD, a.s.	Vlak	Olomouc hl.n. - Moravský Beroun - Krnov												
			3531	3501	3533	3538	3537	3503	3539	R 1323	3541	Sp 1423	R 1321	Sp 1423	3543
0	Olomouc hl.n. 270,290,309 ↔ 71	X	3:48		5:07	5:33	6:02			6:39	7:05	7:33	8:39	9:05	9:37
4	Bystrovany ↔ 71	X	x 3:54		x 5:12	x 5:38				x 6:41	x 7:05	x 7:33	x 8:39	x 9:05	x 9:37
6	Velká Bystřice ↔ 75		3:57		5:16	5:43	6:11			6:56	7:43	8:48	9:43	10:05	10:10
8	Velká Bystřice zastávka ↔ 75		x 4:03		x 5:18	5:48				x 6:52	x 7:45		x 8:50	x 9:50	
11	Hrubá Voda - Marjánka Údolí ↔ 75, 105		4:04		5:22	5:50	6:17			7:01	7:17	7:50	9:00	9:17	9:54
12	Hrubá Voda zastávka ↔ 105		x 4:14		x 5:24	x 5:52	6:23			x 7:03	x 7:52	7:56	9:00	9:57	10:05
15	Hrubá Voda zastávka ↔ 102		x 4:18		x 5:34	x 6:00				x 7:17	x 8:00		9:11	10:05	10:10
19	Hrubá Voda ↔ 102		4:21		5:37	6:03	6:29			7:20		8:03	9:11	10:10	10:13
22	Hrubá Voda - Smilov ↔ 102		x 4:28		x 5:07							x 8:07	9:23		
25	Jivová ↔ 102		x 4:31		x 5:11	6:21						x 8:11	9:27		
29	Domašov nad Bystřicí ↔ 104		4:37		6:29							9:29	9:50	10:00	10:10
36	Moravský Beroun ↔ 107, 237	X	4:42	5:02			6:33	7:04		7:42	8:21	9:33	9:42	10:00	10:10
64	Bruntál			5:40						7:50	8:25		9:50	10:00	10:10
87	Krnov 292			6:11						8:51			10:51		
Do stanic			Ostrava střed												
↔ IDSOK Olomouc hl.n. - Moravský Beroun			↔ ODIS Moravský Beroun - Krnov												
km	St. / s.o. / ČD, a.s.	Vlak	Olomouc hl.n. - Moravský Beroun - Krnov												
			3542	R 1327	3547	3548	R 1329	3551	3553	3555	R 1331	3557	3559	R 1333	3561
0	Olomouc hl.n. 270,290,309 ↔ 71	X	10:35		11:35	12:35	13:05			13:37	14:35	15:05	16:35	17:05	17:35
4	Bystrovany ↔ 71	X	x 10:41		x 11:42	x 12:41				x 13:42	x 14:41	x 15:05	x 16:41	x 17:11	x 17:41
6	Velká Bystřice ↔ 75		10:51		11:46	12:51	13:46			14:05	14:48	15:52	16:51	17:47	17:47
8	Velká Bystřice zastávka ↔ 75		x 10:53		x 11:48	x 12:53				x 13:48	x 14:07	x 14:50	x 15:54	x 16:53	x 17:49
11	Hrubá Voda - Marjánka Údolí ↔ 75, 105		11:03		11:53	13:03	13:17			13:52	14:14	14:58	15:59	17:03	17:17
12	Hrubá Voda zastávka ↔ 105		x 11:05		x 11:55	x 13:05				x 13:54	x 14:16	x 14:57	x 15:59	x 17:05	x 17:56
15	Hrubá Voda zastávka ↔ 102		11:09		11:59	13:09	13:17			14:08	14:29	15:01	16:07	17:09	18:00
19	Hrubá Voda ↔ 102		x 11:14		x 12:03	x 13:14				x 14:12	x 14:24	x 15:05	x 16:11	x 17:14	x 18:03
22	Hrubá Voda - Smilov ↔ 102	X	11:17		12:09	13:17				14:15	14:31	15:09	16:14	17:17	18:06
25	Jivová ↔ 102									x 14:34	x 15:13				
29	Domašov nad Bystřicí ↔ 104		11:42			13:42				14:44	15:23	15:42		17:42	
36	Moravský Beroun ↔ 107, 237		11:50			13:50				14:52	15:30	15:50		17:50	
64	Bruntál		12:28			14:28				15:26	16:04	16:26		18:26	
87	Krnov 292		12:51			14:51				15:51	16:29	16:51		18:51	
Do stanic			Ostrava střed												

11 platí také jízdní doklady IDSOK (platí ode dne vyhlášení)
 12 platí také jízdní doklady ODIS
 13 nejede 25.XII., 1. I.
 14 nejede 24.XII.
 15 nejede v X, nejede 23.XII. - 3. I.
 16 jede v X a †
 17 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 18 jede v X, nejede 27. - 31.XII.
 19 jede 1.V.
 20 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 21 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 22 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 23 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 24 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 25 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 26 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 27 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 28 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 29 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 30 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 31 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 32 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 33 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 34 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 35 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 36 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 37 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 38 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 39 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 40 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 41 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 42 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 43 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 44 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 45 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 46 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 47 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 48 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 49 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 50 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 51 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 52 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 53 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 54 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 55 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 56 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 57 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 58 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 59 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 60 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 61 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 62 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 63 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 64 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 65 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 66 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 67 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 68 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 69 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 70 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 71 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 72 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 73 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 74 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 75 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 76 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 77 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 78 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 79 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 80 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 81 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 82 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 83 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 84 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 85 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 86 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 87 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 88 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 89 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 90 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 91 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 92 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 93 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 94 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 95 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 96 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 97 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 98 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 99 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.
 100 jede v X, nejede 23.XII. - 3. I., 7.II., 9.IV., 1.VII. - 31.VIII., 29., 30.X.

Trasa směr Olomouc – Moravský Beroun v Knižním jízdním řádě [14]

FTL – First Transport Lines, a.s.

Historie

Vznik této společnosti je roku 1949, kdy se jmenoval ČSAD Brno. V roce 1993 došlo ke změně názvu společnost. Během své doby došlo k velkým změnám a růstu a nabízí velkou nabídku svých služeb. Sídlí v Prostějově na ulici Letecká 8.

Zajímavosti

Nabízí autobusovou, vnitrostátní, mezinárodní dopravu, nebo servis užitkových a nákladních vozidel. Pro zákazníky společnost nabízí také mycí linku a v neposlední řadě mají cestovní kanceláře CK FTL, u kterých každým rokem můžete mít novější nabídky, co se týče bonusů a slev. Společnost také nabízí zájezdovou dopravu s moderními vozovými parkami. Slevy pro cestující platí stejně, jak pro vlaky. [3].



Hlavní budova v Prostějově

Linek a tras v Prostějově [3].

Linky	Trasy
780400	Prostějov - Lutín - Olomouc
780401	Prostějov - Čelechovice na Hané - Lutín
780402	Prostějov - Držovice
780403	Prostějov - Dub nad Moravou - Přerov
780404	Prostějov - Tovačov - Přerov
780405	Prostějov - Tovačov - Oplocany - Kojetín
780406	Otaslavice - Nezamyslice
780407	Prostějov - Želeč - Vyškov
780409	Prostějov - Otaslavice
780410	Prostějov - Určice - Kobylničky
780411	Lutín - Olšany u Prostějova - Olomouc
780931	Prostějov - Kojetín - Zlín
780932	Prostějov - Čelčice - Němčice nad Hanou - Dřínov
780933	Prostějov - Výšovice - Němčice nad Hanou - Dřínov
780934	Prostějov - Nezamyslice - Osíčany - Uhřice
781441	Prostějov - Čechy pod Kosářem

ARRIVA MORAVA a.s.

Je akciová společnost, která byla založena 7.1. 1999 a patří mezi největší dopravce v Evropě. Sídlí dokonce i v Olomouci na ulici Sladkovského 142/37, Hodolany. Mají na starosti, jak městskou, linkovou, tak i zájezdovou autobusovou dopravu a železniční dopravu. ARRIVE má dopravní obslužnost na Hranicku, Jesenícku, Litovelsku, Mohelnici, Olomouc severovýchod, Prostějovsko severozápad, Přerovsko sever a Lipnicko, Šumperk jih, Šumperk sever a Zábřežsko. Má v provozu přes 2000 autobusů, 35 trolejbusů, 5 vlaků a má přibližně 3200 zaměstnanců. Jízdenky se rezervují online přes e-shop ARRIVE, na portálu AMSBUS, partnerských prodejců nebo u řidiče.

Linky vlaků mají směr: Praha – Slovácko – Nitra a S49 Praha Hostivař – Rožtoky u Prahy.

Expresy mají trasu: Teplice – Praha, Olomouc – Prostějov – Brno, Přerov – Kroměříž-Brno a IC Busy do Německa.

Regionálního busy a MHD: v IDS Olomouckého kraje, které provozují, mají linky v Olomouckém kraji ve městech Přerov, Šumperk a Žábřeh.

Dále se nabízí ještě dálkové autobusy, regionální autobusy a MHD nebo skibusy a cyklobusy

ARRIVE MORAVIA se vyskytuje v zónách 51, 71, 1 a 11.

Linek Olomouckého kraje IDS

Linky	Trasy
920516	Přerov- Dolní Újezd
920517	Lipník na Bečvou – Lazníky
780439	Konice – Pěnčín – Lutín – Olomouc.
780440	Prostějov – Pěnčín – Konice – Kladky
780441	Prostějov – Pěnčín – Polomí.
891340	Olomouc – Dolany – Bělkovice - Lašřany
891341	Olomouc - Dolany – Jívová
891923	Olomouc – Moravský Beroun
950904	Jeseník – Rýmařov – Olomouc – Přerov
891340	Olomouc, Týneček
850129	Krnov – Karlova Studánka – Bruntál – Olomouc – Prostějov – Brno
890313	Litovel – Pňovice – Šternberk
890845	Velký Týnec, Vsisko, Olympia – Šternberk.
780437	Prostějov – Ptení – Konice
930219	Šumperk – Ruda nad Moravou – Bušín – Janoušov



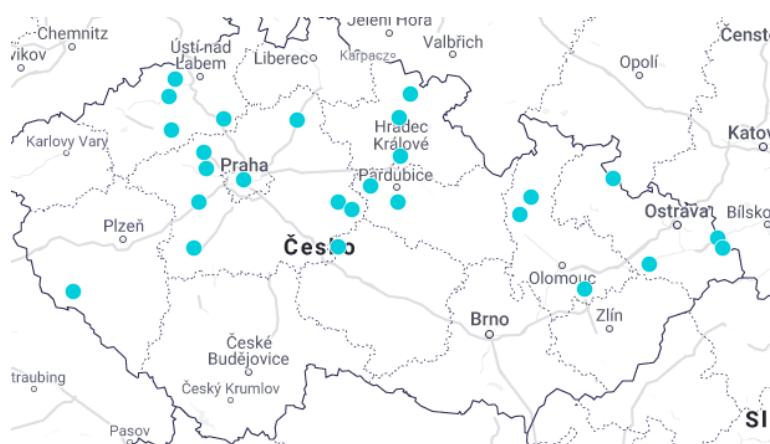
ARRIVE MORAVIA vlak



ARRIVE MORAVIA bus



Logo ARRIVE MORAVA



Spoje ARRIVE MORAVIA a.s.

Zdroj: [12].

Vojtila Trans s.r.o.

Jedná se o společnost, která zajišťuje autobusovou dopravu v Olomouckém kraji. Mají v nabídce také zájezdové dopravy. Na začátku měla na starosti jen nákladní dopravu, ale od roku 1992 se k nim připojila i autobusová doprava. V roce 1995 začali mít linku ve směru Olomouc – Prostějov a posléze další dvě linky na Prostějovsku, které se zprovoznily v roce 1998. Od roku 2005 odešli od sektoru nákladní dopravy a dodneška se věnuje jen k přepravě osob. Od roku 2018 má v provozu dohromady 41 linek na Olomoucku, Přerovsku a Šternbersko – Uničovsku od roku 2020 už jich je ale 42 a má v provozu nepravidelnou autobusovou dopravu po celé České Republice i zahraničí. Vyskytuje se v zónách 71, 101, 82, 81, 58 a 51.



Logo Vojtila Trans

Vozový park

Má k dispozici hodně moderních a bezpečných autobusů, které slouží pro linkovou dopravu, zájezdy, nebo výlety.



Autobus společnosti Vojtila Trans

Zdroj: [6].

Jízdní řády

Seznam linek Olomoucka, Přerovsku a Šternbersko – Uničovsku, kde mají dohromady 42 linek od roku 2020. Olomoucká má 13 a jejich trasa je o délce 1 000 000 km za rok, Přerovská má 8 linek, jejich trasa je více jak 1 500 000 km za rok a Šternbersko – Uničovsku má dohromady 21 linek, jejich trasa je o délce 1 450 000 km za rok. [5]

Trasy linek na Olomoucku

Linky	Trasy	Datum
890345	Olomouc – Lipník n.Bečvou – Hranice	15. 12. 2019
891392	Příkazy – Olomouc	15. 12. 2019
891370	Olomouc – Lutín – Slatinice	15. 12. 2019
891371	Olomouc – Těšetice – Lutín	15. 12. 2019
891372	Lutín – Těšetice	15. 12. 2019
891373	Lutín – Bohuslavice – Luká	15. 12. 2019
891374	Lutín – Senice na Hané – Loučka	15. 12. 2019
891375	Olomouc – Vilémov – Bílsko – Loučka	15. 12. 2019
891376	Loučka – Cholína – Litovel	15. 12. 2019
891377	Olomouc – Náměšť na Hané – Olbramice	15. 12. 2019
891378	Drahanovice – Lutín – Olomouc	15. 12. 2019
891400	Prostějov – Lutín – Olomouc	15. 12. 2019
891904	Olomouc – Rýmařov	1. 1. 2020

Trasy linek na Přerovsku

Linky	Trasy	Datum
920500	Kojetín – Tovačov – Olomouc	15.12.2019
920501	Přerov – Tovačov – Kojetín	15.12.2019
920502	Přerov – Beňov – Líšná	15.12.2019
920503	Přerov – Soběchleby – Horní Nětčice	15.12.2019
920940	Přerov – Chropyně – Kojetín – Stříbrnice	15.12.2019
920941	Přerov – Dřevohostice – Bystřice pod Hostýnem	15.12.2019
920942	Přerov – Stará Ves – Kostelec u Holešova	15.12.2019
920943	Přerov – Dřevohostice – Všechovice	15.12.2019

Trasy linek na Šternbersko – Uničovsku [6].

Linky	Trasy	Datum
890321	Uničov – Šumvald – Oskava, Bedřichov	15.12.2019
890322	Uničov – Újezd – Dlouhá Loučka	15.12.2019
890323	Uničov – Úsov	15.12.2019
890324	Uničov – Řídeč – Šternberk	15.12.2019
890325	Uničov – Troubelice – Libina	15.12.2019
890326	Uničov – Dlouhá Loučka – Paseka – Uničov	15.12.2019
890327	Uničov – Troubelice – Lipinka	15.12.2019
890328	Šternberk – Jívová – Domašov nad Bystřicí	15.12.2019
890329	Šternberk – Štěpánov, Moravská Huzová, Benátky	15.12.2019
890330	Šternberk – Bělkovice – Lašťany – Samotíšky	15.12.2019
890331	Šternberk – Horní Loděnice – Moravský Beroun	15.12.2019
890332	Paseka – Řídeč – Šternberk	15.12.2019
890333	Šternberk – Domašov nad Bystřicí – Norberčany	15.12.2019
890334	Mor. Beroun – Norberčany – Mor. Beroun, Nové Valteřice	*
890335	Litovel – Uničov	15.12.2019
890336	Uničov – Benkov – Dětrichov – Uničov	15.12.2019
890341	Olomouc – Dolany – Jívová	15.12.2019
890364	Uničov – Štěpánov – Olomouc	15.12.2019
890921	Olomouc – Šternberk – Bruntál – Rýmařov	15.12.2019
890922	Uničov – Horní Město – Rýmařov	15.12.2019
890923	Olomouc – Moravský Beroun	15.12.2019

ČSAD Frýdek – Místek

Je akciová společnost, která patří i s ČSAD Karviná a ČSAD Havířov do skupiny 3ČSAD. Dneska má na starosti hlavně městskou dopravu ve Frýdku- Místku, Hranicích, Frýdlantska a Frýdecko – Místecku. Linky mají trasu do Ostravy, Havířova, Frenštátu po Radhoštěm a i další místa Moravskoslezské kraje. ČSAD Frýdek- Místek a.s má na starosti také provozování nepravidelných autobusových doprav, mezinárodních, tak i vnitrostátní kamionové dopravy. Má v náplni práce také opravy, servis a pneuservis nákladných vozidel, přívěsů, návěsů a osobních vozidel. Má 407 autobusů z toho a 169 pravidelných linek v 6 regionech. Vyskytuje se v zónách. Také patří mezi dopravce IDSOK.



Autobus společnosti ČSAD Frýdek – Místek

Dopravní skupina 3ČSAD

Skupina 3ČSAD je jeden z velkých dopravců na severní Moravě, je také v top deseti s největším dopravním seskupením České Republiky.

Zdroj: [7].

RegioJet

Historie

Psal se rok 1993 kdy, jeden podnikající student, který se jmenuje Ing. Radim Jančura, založil agenturu prostřednictvím au pair pro studenty v České republice. Kvůli dobrým výsledkům přicházelo více klientů, pak se rozhodl v roce 1996 pro založení STUDENT AGENCY a nabíral první zaměstnance.

Student Agency a RegioJet: má kvalitní vlakové a autobusové spoje v rámci České republiky i dále do nedalekých měst a zemí. K jízdám obvykle patří možnosti osobního filmu, nápoje a čtení materiálů. Jízdenky lze zakoupit na nádraží nebo on-line dopředu.

V roce 2016 začaly autobusové linky mít marketingovou značku RegioJet a ročně přepravuje okolo 15 – 20 milionů cestujících.

Autobusy

Má vnitrostátní a mezinárodní autobusovou dopravu. Má velkou důvěru nejen v České republice, ale i na Slovensku a v Evropě. Autobusy nabízí pro cestující kvalitní sedačky, přístup k Wi-Fi, jídlo a pití. První autobusy vyjely v roce 2004 a měly trasy Praha – Brno. Do Evropy jezdí autobusy k více, jak 14 zemím například Itálie, Rakousko, Švýcarsko nebo Maďarsko.

Vlaky

Česká společnost RegioJet vznikla v roce 2009 a od roku 2011 má na starosti železniční dopravu po České republice na trasách Praha – Ostrava – Žilina – Košice a od roku 2015 navazují trasy Olomouc – Přerov s autobusovou dopravou do Zlína a Otrokovic.

Ceny roku 2020

RegioJet nemá v plánu měnit ceny jízdného i na rok 2020. Druhý největší tuzemský železniční dopravce má od 15 více spojů do Rakouska a Polska, dále přibude provozovaných spojů. Přibude 34 rychlíkových na lince Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín a ještě 120 regionálních osobních vlaků to ale ne v Olomouckém kraji nýbrž v Ústeckém kraji.



Logo RegioJet

Zajímavost

U rychlíkové linky R8 lze zakoupit integrovanou jízdenku v Olomouckém kraji ve směru například z Olomouce do Přerova, nebo Hranice na Moravě. Cestující, kteří by chtěli cestovat z Olomouce do Bohumína, už potřebují přímou jízdenku a ne integrovanou, která se dá koupit přes internet, nebo na pokladnách RegioJetu. [8].



Mapa tras linek RegioJetu celosvětově [9]

Leo Express

Je česká železniční a autobusová doprava, která vznikla v roce 2012. Autobusy mají trasy směr Krakov, Lvova, Varšavy, Mnichov, nebo Vídeň. Co se týká železniční dopravy tam má trasy Praha – Ostrava – Košice nebo Praha – Přerov – Staré město u Uherského Hradiště. Během jízdy mají k dispozici cestující Wi-Fi, čerstvou kávu, výborným a kvalitními jídly z jejich nabídky. Cestující mohou využívat několik slev pro levnější dopravu například sleva 75% studentská sleva, pro důchodce a seniory 75% sleva, promo jízdenka pro dostatečný časový nákup v předstihu, skupinové slevy pro 4 až 40 osob, nebo slevy pro děti a juniory, kde mají děti cestu zdarma a junioři 75% slevu. Pro další dopravu v rámci České republiky a okolních zemí je Leo Express další v soukromém vlastnictví české společnosti, která je svým posláním vedena k tomu, aby cestování bylo příjemné. Vstupenky lze zakoupit na dostupných pokladnách umístěných ve stanicích a on-line dopředu.

Zajímavosti

Pro Leo Express platí prozatím integrovaná pouze pro území Ústí nad Orlicí, která platí od 15. 12. 2019 pro Olomoucký kraj zatím není.

Úspěšnosti

Od roku 2013 měl Leo Express úspěšnost co se týká obsazenosti míst ve vlaku až na 82% . Od roku 2013 také vznikla nová místa pro nástup a výstup cestujících jako je Studánka, koncem roku 2013 v Přerově a od roku 2014 v Suchdole nad Odrou.



Logo Leo Expressu

Zdroj: [10].

Seznam zdrojů přílohy A

- [1] Dopravní podnik města Olomouce, a.s. Copyright © 2016 *Dopravní podnik města Olomouce*, a.s. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz>.
- [2] Úvodní stránka | *České dráhy*. 302 Found .Copyright © *České dráhy*, a.s., 2016. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/default.htm>.
- [3] FTL | Autobusová, Kamiónová doprava. FTL | *Autobusová, Kamiónová doprava*. Copyright © 2012. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <http://www.ftl.cz>.
- [4] Profil - Arriva. *Arriva* . Copyright © ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. 2019. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>.
- [5] Vojtila Trans s.r.o.. *Vojtila Trans s.r.o.* [online]. Copyright © 2019 [cit. 23.11.2019]. Dostupné z: <https://www.vojtila-trans.cz/>.
- [6] Jízdní řády Olomouc | *Vojtila Trans s.r.o.* Copyright © 2019. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.vojtila-trans.cz/ol-jizdni-rady>.
- [7] Dopravní skupina 3ČSAD - *komplexní služby v dopravě - 3ČSAD* . Copyright © 2020 Transdev. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.3csad.cz/o-nas/dopravni-skupina-3csad-p54>.
- [8] RegioJet | Jak to všechno začalo. *RegioJet* | Autobusy a vlaky. Copyright ©. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh/>.
- [9] RegioJet | Mapa linek. *RegioJet* | Autobusy a vlaky. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/nase-trasy/mapa/>.
- [10] Naše služby | *Leo Express*. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/cs/nase-sluzby>.
- [11] RegioJet | Mapa linek. *RegioJet* | Autobusy a vlaky. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/nase-trasy/mapa/>.

- [12] Arriva. *Arriva* [online]. Copyright © ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. 2020 [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/>.
- [13] *Dopravní podnik města Olomouce, a.s.* [online]. Copyright © [cit. 08.04.2020]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/doc/dpmo-vyr-zprava-2018.pdf?>
- [14] Spojení a jízdenka | *České dráhy. 302 Found* [online]. Copyright © České dráhy, a.s., 2016 [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/spojeni-a-jizdenka/>.

Tabulka zón v IDSOK

Zóny v Olomouckého kraje [1].

Zóna č.	Název zóny	Zóna č.	Název zóny	Zóna č.	Název zóny	Zóna č.	Název zóny
1	Šumperk	37	Vidnava	73	Štěpánov	111	Konice
2	Rapotín	38	Uhelná	74	Dolany	112	Brodek u Konice
3	Kopřivná	39	Javorník	75	Velká Bystřice	113	Protivanov
4	Velké Losiny	40	Filipovice	76	Velký Týnec	114	Kladky
5	Loučňan.Des.	41	Prostějov	77	Charvátý	115	Hvozd
6	Sobotín	42	Plumlov	78	Hněvotín	116	Pěččín
7	Hanušovice	43	Uřčice	79	Lutín	117	Ptení
8	Staré Město	44	Kostelec na Hané	80	Dub nad Moravou	118	Drahany
9	Malá Morava	45	Brodeku Prostějova	81	Litovel	119	Horní Štěpánov
10	Ostružná	46	Bedihošť	82	Uničov	120	Lázně Jeseník
11	Zábřeh	47	Němčice nad Hanou	83	Dlouhá Loučka	121	Město Libavá
12	Postřelmov	48	Myslejovice	84	Troubelice	141	Spálov
13	Oskava	49	Polkovice	85	Mladeč	201	Kroměříž
14	Rudan.Mor.	50	Dolní Újezd	86	Bouzov	202	Chropyně
15	Štýty	51	Přerov	87	Přovice	203	Bystřice p.Host
16	Drozdv	52	Tovačov	88	Senice na Hané	204	Kostelec u Holešova
17	Dlouhomilov	53	Brodek u Přerova	89	Slavětín	205	Kelč
18	Nový Malín	54	Osek n.Bečvou	90	Velký Újezd	206	Žákovice
19	Libina	55	Pavlovice u Přerova	91	Červená Voda	207	Morkovice - Slížany
20	Rájec	56	Dřevohostice	92	Krátky	208	Podivice
21	Mohelnice	57	Horní Moštěnice	93	Dubicko	209	Vojenský újezd Březina
22	Loštice	58	Kojetín	95	Gruna	210	Jevíčko
23	Maletín	59	Lhota	96	Moravská Třebová		
24	Úsov	60	Soběchleby	97	Náměšť na Hané		
25	Mírov	61	Hranice	99	Tršice		
26	Branná	62	Mílenov	100	Kouty n. Des.		
27	Běláp.Prad.	63	Potštát	101	Šternberk		
28	Lipová	64	Sřítice žn.Ludinou	102	Domašov u Šternberka		
29	Údolní	65	Bělotín	103	Horní Loděnice		
30	Zlaté Hory	66	Hustopeče n.Bečvou	104	Domašov n.Bystř.		
31	Jeseník	67	Všechovice	105	Hlubočky		
32	Písečná	68	Opatovice	106	Kozlov		
33	Mikulovice	69	Lipník nad Bečvou	107	Moravský Beroun		
34	St.Červená Voda	70	Krčmaň	108	Arnoštice		
35	Vápenná	71	Olomouc	109	Norberčany		
36	Žulová	72	Náklo	110	Červenohorské sedlo		

Seznam zdrojů přílohy B

- [1] IDSOK.cz *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. Copyright ©. [cit. 09.04.2020]. Dostupné z: https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2019/07/plachta_2019.pdf.

Autor	Jan Válek
Název BP	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	97
Počet příloh	2
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Oponent BP	
Anotace	Bakalářská práce se zabývá analýzou a návrhem pro zkvalitnění IDSOK. Úvodní část je věnována teorii východisek veřejné hromadné dopravy, integrovaného dopravního systému, pásmovým a zónovým uspořádáním. V Další části se zabývám dotazníkem, který mi vyplnilo 100 respondentů, ohledně aktuální situace IDSOK, jak jsou cestující spokojeni. Po výsledku dotazníku jsem udělal na konci SWOT analýzu. Na závěr jsem zhodnotil návrhy respondentů a stanovil možnosti k jejímu uskutečnění. Výsledkem jsem zhodnotil poznatky a návrhy pro zkvalitnění daného problému.
Klíčová slova	integrovaný dopravní systém, tarif, veřejná hromadná doprava, zóna, jízdenka
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	