

Plán

dopravní obslužnosti

Jihomoravského kraje

pro období let

2022 až 2026

aktualizace č. 3

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje

zpracovaný dle podmínek definovaných v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje je zpracovaný pro období let 2022 až 2026 a bude aktualizován na základě aktuálního vývoje potřeb dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje.

Pořizovatel: Jihomoravský kraj

Zpracovatel: KORDIS JMK, a.s. a odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje

Doba zpracování: říjen 2021, aktualizace č. 1 – květen 2022, aktualizace č. 2 – září 2022, aktualizace č. 3 - březen 2024

Obsah

1 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH 5

1.1 Integrace dopravy v Jihomoravském kraji 5
1.1.1 Harmonogram a způsob integrace v rámci Jihomoravského kraje 5
1.1.2 Dopravní řešení v rámci IDS JMK 5
1.1.3 Pravidla označení linek v IDS JMK 6
1.1.4 Stávající stav dopravního řešení - vedení a označení linek k datu zpracování dopravního plánu *(bez zohlednění výluk a uzavírek)*: 9

1.2 Linky v Jihomoravském kraji mimo IDS JMK 20

1.3 Přepravní proudy cestujících 22

2 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI 24

2.1 Základní standardy veřejné osobní dopravy 24

2.2 Vyšší standardy četnosti spojů v regionální autobusové dopravě 24
2.2.1 Přepravní relace spadající do kategorie I. standardu vyšší četnosti spojů 25
2.2.2 Přepravní relace spadající do kategorie II. standardu vyšší četnosti spojů 29

2.3 Vyšší standardy četnosti spojů v železniční dopravě 31

2.4 Standard návazností mezi spoji 32

3 TECHNICKÉ A PROVOZNÍ STANDARDY 35

4 PŘEDPOKLÁDANÉ ÚPRAVY DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ 36

4.1 Oblast Brno-západ, Brno-jih 36

4.2 Oblast Brno-východ 37

4.3 Severní část JMK: 39

4.4 Ostatní části JMK: 41

5 FINANČNÍ TOKY A SPOLUPRÁCE S JINÝMI OBJEDNATELI DOPRAVY 44

5.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace 44
5.1.1 Železniční doprava 44
5.1.2 Regionální autobusová doprava 47

6 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ NOVÝCH SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH 51

6.1 Železniční doprava 51

6.2 Autobusová doprava 51

7 REALIZOVANÉ PŘÍPADNĚ PŘIPRAVOVANÉ INVESTIČNÍ AKCE NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE V JMK 52

7.1 Investiční akce se schválenou studií proveditelností 52

7.2 Investiční akce bez schválené studie proveditelnosti 54

7.3 Potřebné investiční akce t.č. nepřipravované 55

8 ZKVALITNĚNÍ VOZOVÉHO PARKU OBJEDNÁVANÉ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 56

9 MODERNIZACE PROCESU ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH 56

10 KONTAKTNÍ CENTRA IDS JMK 58

11 POSÍLENÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI V SYSTÉMU 58

12 OSTATNÍ ROZVOJOVÉ PROJEKTY 59

12.1 Posílení počtu spojů na objednání 59

12.2 Sjednocení pravidel P+R 59

12.3 Přeshraniční a mezikrajská dopravní nabídka 59

12.4 Podpora přepravy jízdních kol ve vozidlech IDS JMK 59

12.5 Propojení veřejné dopravy s novou ekonomikou, smart řešeními, MaaS a sdílenou dopravou 59

13 REGULACE 60

13.1 Maximální tarify pro cestující 60

13.2 Zpoplatnění užívání autobusových nádraží 60

14 PŘÍLOHY 61

14.1 Příloha 1 - Projekt SOLEZ: Akční plán pro integraci LEZ politik do plánování mobility ve FUA Brno

14.2 Příloha 2 – Projekt SUBNODES

14.3 Příloha 3 – Projekt Peripheral Access

1 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

Na území Jihomoravského kraje jsou veřejné služby v přepravě cestujících zajišťovány převážně formou Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen „IDS JMK“) a v okrajovém rozsahu též veřejnou dopravou provozovanou mimo systém IDS JMK.

1.1 Integrace dopravy v Jihomoravském kraji

1.1.1 Harmonogram a způsob integrace v rámci Jihomoravského kraje

Integrovaný dopravní systém byl na území Jihomoravského kraje zaváděn postupně po dopravně ucelených oblastech. Komplexní integrace (dopravní a tarifní) celého Jihomoravském kraje byla dokončena k 1.7.2010, a to včetně přesahů IDS JMK do sousedních krajů a států. Aktuální stav integrace je uveřejněn na www.idsjmk.cz.

1.1.2 Dopravní řešení v rámci IDS JMK

Základem dopravní integrace je síť veřejné osobní dopravy, která v maximální možné míře využívá výhod jednotlivých zaintegrovaných druhů dopravy a vzájemně vytváří ucelenou dopravní nabídku pro cestující.

V rámci dopravní integrace tak došlo k odstranění souběhů mezi jednotlivými druhy dopravy a tím k zefektivnění a optimalizaci dopravy v Jihomoravském kraji. Ušetřené výkony v rámci dopravní optimalizace jsou investovány do sjednocení rozsahu dopravní obslužnosti v rámci Jihomoravského kraje a naplnění odpovídajícího standardu dopravní obslužnosti na celém území Jihomoravského kraje, neboť dopravní obslužnost byla v jednotlivých bývalých okresech značně rozdílná.

Páteř dopravního systému tvoří kapacitní železniční osobní doprava v těchto směrech:

- Brno – Blansko – Letovice
- Brno – Kuřim – Tišnov
- Brno – Moravské Bránice – Moravský Krumlov
- Brno – Hrušovany u Brna (– Židlochovice) – Vranovice – Šakvice (Hustopeče) – Břeclav – Hodonín
- Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice
- Brno – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Veselí nad Moravou
- Znojmo – Mikulov – Břeclav

V páteřních směrech, kde z důvodů omezení na straně drážní infrastruktury (zejména se jedná o nízkou kapacitu železniční tratě) nemůže kolejový systém plně převzít funkci páteře, je přepravní proud cestujících rozdělen mezi železniční a autobusovou dopravu. Jedná se o směry:

- Brno – Rosice – Zastávka
- Brno – Rousínov – Vyškov

Ve směrech, kde není možné využít výhod kapacitního kolejového systému, je doprava postavena na páteřní autobusové lince. Jedná se zejména o směry:

- Brno – Pohořelice – Znojmo
- Brno – Pohořelice – Hrušovany nad Jevišovkou
- Brno – Pohořelice – Mikulov
- Brno – Klobouky u Brna – Čejč – Hodonín
- Brno – Žarošice – Kyjov

Regionální autobusové linky zajišťující obsluhu jednotlivých měst a obcí jsou vedeny do přestupních terminálů umožňujících přestup na páteřní linky nebo do přestupních terminálů na okraji města Brna s přestupem na tramvajovou dopravu, pokud zajišťují spojení cestujících ve směru na Brno, nebo do regionálních center, pokud zajišťují spojení do těchto regionálních center.

1.1.3 **Pravidla označení linek v IDS JMK**

V souvislosti se zavedením systému IDS byl nastaven nový systém číslování linek a tarifních zón jednak s cílem zpřehlednění linkového systému a jednak s cílem pro každou linku v rámci IDS JMK mít unikátní trojmístné označení.

Pravidla označování linek byla součástí projektů integrace jednotlivých etap a pro tento systém byl inspirující osvědčený systém pravidel číslování s více jak stoletou tradicí. Systém číslování rovněž umožňuje cestujícím určit, kam ho daná linka doveze, aniž by museli znát trasy jednotlivých linek.

Systém číslování je vztažen k páteři systému IDS JMK – radiálním železničním tratím.

1. Skupiny linek v okolí různých páteřních železničních tratí tvoří samostatné číselné řady. V okolí tratě:
    - Brno – Letovice je to číselná řada 200
    - Brno – Tišnov je to číselná řada 300
    - Brno – Zastávka u Brna/Hrušovany nad Jevišovkou je to číselná řada 400
    - Brno – Břeclav je to číselná řada 500
    - Brno – Kyjov – (Veselí nad Moravou) je to číselná řada 600
    - Brno – Vyškov je to číselná řada 700
    - v okolí Znojma je to číselná řada 800
    - v okolí Hodonína a Veselí nad Moravou je to číselná řada 900
2. Druhou a třetí číslici v trojmístném označení dostávají linky podle následujících pravidel (jedná se o pravidla pro číselné řady 200 až 700):
    - čísla 01 až 09 (tedy např. linky 201 – 209) obdrží linky, které zajíždí z dané oblasti až na území Brna;
    - čísla 10 až 99 (tedy např. linky 210 – 299) obdrží linky směřující do přestupních uzlů či do regionálních center, kde je většinou zajištěna návaznost na páteřní systém.

3. Skupiny linek směřující do jednoho centra mají sekvenci po sobě jdoucích čísel.

   Např.: 310, 311, 312 linky ukončené v Kuřimi

   220, 221, ..., cca 239 linky ukončené v Blansku

   410 napaječová linka k lince 401 v Domašově

   atd.

4. S narůstající vzdáleností od Brna mají linky z regionálních center vyšší čísla.

5. Pokud linka projíždí více center v dané oblasti, získává číslo podle skupiny v centru bližšímu Brnu.

6. Pro tangenciální linky je navržena číselná řada 150 – 199. Tangenciální linkou se rozumí linka, která kříží, případně spojuje minimálně dvě oblasti číslování linek kolem dvou páteřních železničních tratí.

7. Číselná řada 0 – 99 je ponechána pro linky na území města Brna, případně pro linky, které sice vyjíždí za hranici Brna, ale hlavní přepravní práci konají na území města.

8. Číselná řada 100 – 149 je vyčleněna pro významné meziregionální autobusové linky na území Jihomoravského kraje (např. Brno – Znojmo – linka 108, Brno – Hodonín – linka 109 atd. – poslední číslice vždy určuje číslo oblasti, do které směřuje).

9. Linky městské hromadné dopravy (kromě města Brna) mají číselné řady odpovídající dané oblasti např.:

   801 – 809 městská doprava ve Znojmě

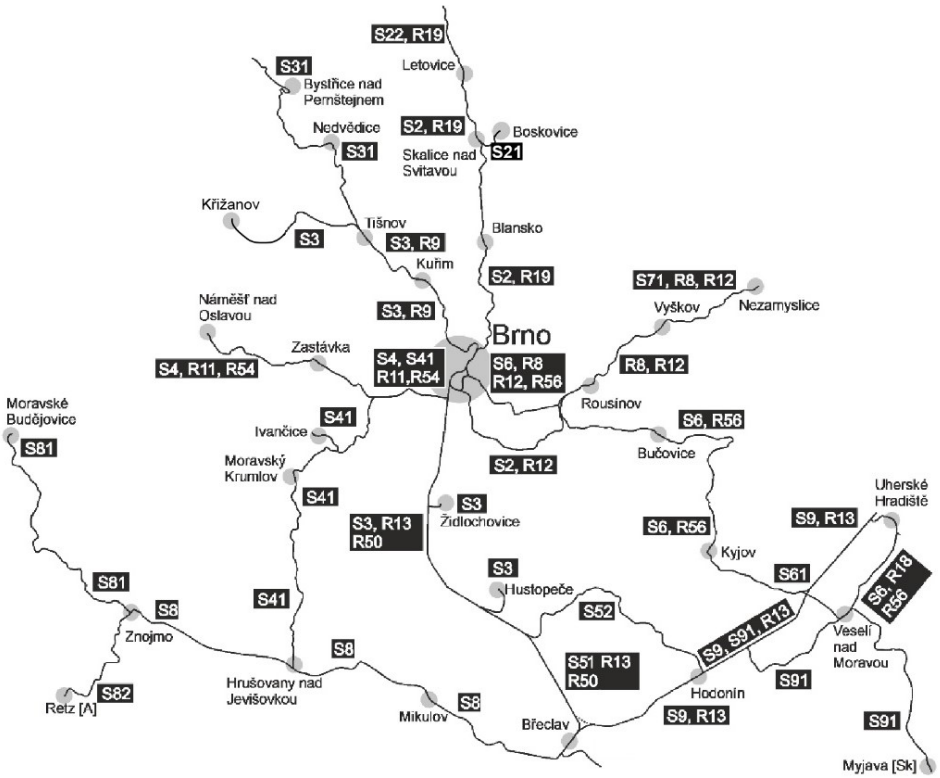
   901 – 909 městská doprava v Hodoníně

   561 – 569 městská doprava v Břeclavi

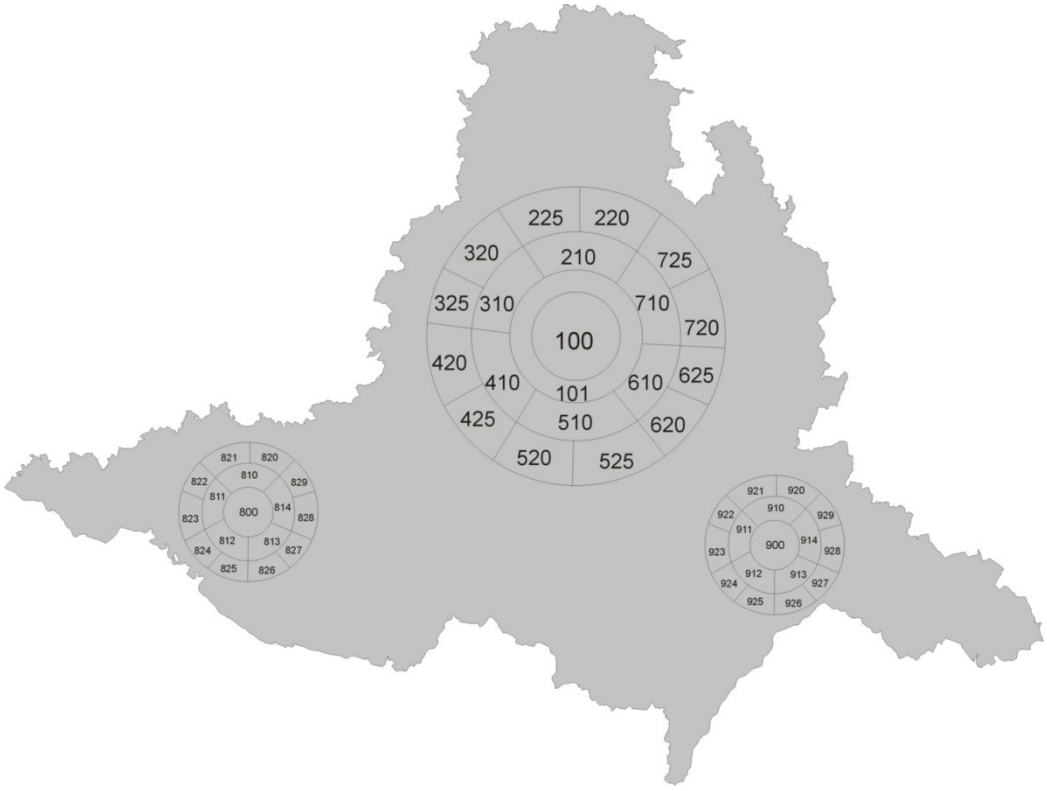
K systému číslování linek je navržen i systém číslování zón viz obr. 2.

Základ systému číslování tvoří tedy pracovní čísla železničních tratí. (Trať Brno – Letovice – pracovní 2, trať Brno - Tišnov - pracovní 3 atd.) Od těchto čísel tratí je odvinuto provozní označení autobusových linek a číslování zón.

Obr. 1: Stávající číslování linek na železnici



Obr. 2: Schématické znázornění číslování zón



1.1.4 **Stávající stav dopravního řešení - vedení a označení linek k datu zpracování dopravního plánu** *(bez zohlednění výluk a uzavírek)*:

Linka	Skupina	Trasa
Vlakové linky IDS JMK		
S2	Vlak regionální	Křenovice, hor. n. - Sokolnice - Brno, hl. n. - Blansko - Rájec-Jestřebí - Skalice nad Svitavou - Letovice - Březová nad Svitavou
S21	Vlak regionální	Skalice nad Svitavou – Boskovice
S22	Vlak regionální	Letovice – Březová nad Svitavou - *mimo IDS JMK: - Svitavy – Česká Třebová*
S3	Vlak regionální	Hustopeče - Šakvice - Vranovice - (Židlochovice -) Hrušovany u Brna - Brno hl. n. - Kuřim - Tišnov – Křižanov - *mimo IDS JMK: - Žďár nad Sázavou*
S31	Vlak regionální	Tišnov - Nedvědice – Bystřice nad Pernštejnem – Rovné-Divišov – *mimo IDS JMK: - Nové Město na Moravě - Žďár n. Sázavou*
S4	Vlak regionální	Brno, hl. n. - Střelice - Tetčice - Rosice - Zastávka u Brna - Rapotice - Náměšť nad Oslavou – *mimo IDS JMK: - Třebíč*
S41	Vlak regionální	Brno, hl. n. - Střelice - Moravské Bránice - Ivančice / - Moravský Krumlov – Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov
S51	Vlak regionální	Břeclav - Šakvice
S52	Vlak regionální	Zaječí - Kobylí - Čejč – Hodonín
S6	Vlak regionální	Brno, hl. n. - Šlapanice - Slavkov u Brna - Bučovice - Nesovice - Nemotice - Kyjov - Bzenec - Veselí nad Moravou - Ostrožská Nová Ves - Kunovice - Uherské Hradiště - Staré Město u Uherského Hradiště
S61	Vlak regionální	Bzenec - Moravský Písek
S71	Vlak regionální	Vyškov - Ivanovice na Hané - Nezamyslice
S8	Vlak regionální	Břeclav - Mikulov - Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov - Znojmo
S81	Vlak regionální	Znojmo – Šumná – Moravské Budějovice - *mimo IDS JMK: - Okříšky*
S82	Vlak regionální	Znojmo – Šatov - Retz
S9	Vlak regionální	Břeclav – Hodonín – Moravský Písek – Staré Město u Uherského Hradiště - *mimo IDS JMK: – Otrokovice - Přerov*
S91	Vlak regionální	Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou - Velká nad Veličkou. - Javorník nad Veličkou, zast. - Myjava
R8	Vlak dálkový	Brno - Vyškov - - Nezamyslice - *mimo IDS JMK: - Kojetín - Přerov - Hranice na Moravě - Ostrava - Bohumín*
R9	Vlak dálkový	Brno - Tišnov - *mimo IDS JMK: - Křižanov - Žďár n. Sázavou - Havlíčkův Brod - Kolín - Praha*
R11	Vlak dálkový	Brno - Náměšť nad Oslavou - *mimo IDS JMK: - Třebíč - Jihlava - České Budějovice - Plzeň*
R12	Vlak dálkový	Brno - Rousínov - Vyškov - Ivanovice na Hané - Nezamyslice – *mimo IDS JMK: - Prostějov - Olomouc - Šumperk/Jeseník - Kojetín – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice p.H. – Val. Meziříčí*
R13	Vlak dálkový	Brno - Břeclav - Hodonín - Moravský Písek – Staré Město u Uherského Hradiště - *mimo IDS JMK: - Otrokovice - Přerov - Olomouc*
R19	Vlak dálkový	Brno - Blansko - Skalice nad Svitavou - Letovice - Březová nad Svitavou - *mimo IDS JMK: - Svitavy - Česká Třebová - Pardubice - Kolín - Praha*
R50	Vlak dálkový	*mimo IDS JMK: Praha –* IDS JMK: Brno – Břeclav - *mimo IDS JMK: - Vídeň/Bratislava*
R54	Vlak meziregionální	Brno – Náměšť nad Oslavou - *mimo IDS JMK: – Třebíč*
R56	Vlak meziregionální	Brno - Slavkov u Brna - Bučovice - Veselí nad Moravou - Kunovice - Uherské Hradiště - Staré Město u Uherského Hradiště - *mimo IDS JMK: - Bojkovice – Vlárský průsmyk*
Linky městské dopravy v Brně - vyjíždějící mimo území města Brna		
2	Tramvaj místní	Stará osada - Hlavní nádraží - Ústřední Hřbitov - Modřice
31	Trolejbus místní	Hlavní nádraží - Černovičky - Řipská - Šlapanice

41	Autobus místní	Královo Pole, nádraží - Semilasso - Medlánky - Řečkovice - Ivanovice (-GLOBUS)/ - Česká - Lelekovice (-Vranov)
48	Autobus místní	Úzká - Komárov – Holásky - Hanácká - Dvorska - Kobylnice - Prace
49	Autobus místní	Úzká - Tržní - Faměrovo náměstí - Komárov - Přízřenice - Modřice, Olympia (- Modřice, Dvůr v lese)
51	Autobus místní	Zoologická zahrada – Ečerova – Křivánkovo náměstí – Troubsko, Veselka – Popůvky – Troubsko – Bosonohy – Nemocnice Bohunice - Ostopovice - Moravany - Ústřední hřbitov
57	Autobus místní	Obřany, sídliště - Maloměřický most - Karlova - Tomkovo nám. – Haškova – Soběšice – Útěchov - Vranov
71	Autobus místní	Kr. Pole, nádraží - Medlánky - Řečkovice - Ivanovice - Česká - Kuřim
73	Autobus místní	Sokolnice - Brno, Tuřany - Brno, Slatina, závod
74	Autobus místní	Brno, ÚAN Zvonařka – Sokolnice – Újezd u Brna
75	Autobus místní	Slatina, nádraží - Ericha Roučky - Vozovna Slatina - Stará osada - Obřany, sídliště - Bílovice, žel. st.
E76	Autobus místní	Letiště Tuřany- terminál – Hlavní nádraží *(zastávka Brno,,CTPark Brno South leží na území města Šlapanice)*
77	Autobus Brno	Slatinka – (Letiště – logistický areál) - Úzká *(zastávka Brno, Letiště – logistický areál leží na území města Šlapanice)*
78	Autobus místní	Židenice, nádraží - Stará osada –Dělnický dům - Pálavské náměstí - Horníkova - Slatina, nádraží - Tuřany - Chrlice - Zámecká - Modřice, Olympia
N89	Noční autobus Brno	Kníničky, U Luhu - Svratecká - Hl. nádraží - Dělnický dům - Černovičky - Slatina, závod - Letiště Tuřany/(Dvorska) – (Kobylnice – Prace)
N91	Noční autobus Brno	(Kuřim -)(Lelekovice -) GLOBUS - Ivanovice - Řečkovice - Semilasso - Hlavní nádraží - Poříčí - Běloruská - Kosmonautů - Osová - Starý Lískovec, Labská
N93	Noční autobus Brno	(Vranov -) Útěchov - Soběšice - Myslivecký stadion - Sadová - Halasovo náměstí - Lesnická - Hlavní nádraží - Česká - Klusáčkova - Skácelova - Svratecká - Komín, sídliště
N94	Noční autobus Brno	(Bílovice nad Svitavou, žel.st.) - Obřany, sídliště - Hlavní nádraží - Zvonařka - Faměrovo náměstí - Komárov - Přízřenice - Modřice, smyčka
N95	Noční autobus Brno	Kamenný vrch - Čtvrtě - Pisárky - Žlutý kopec - Komenského náměstí - Hlavní nádraží - Komárov - Tuřany - Chrlice - Sokolnice (Telnice - Žatčany) Újezd u Brna
N96	Noční autobus Brno	Bosonohy - Starý Lískovec - Křídlovická - Hlavní nádraží - Černovičky - Slatina, sídliště – Šlapanice - Podolí
Regionální autobusové linky IDS JMK		
104	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Pohořelice - Vlasatice - Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín - Laa an der Thaya
105	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Pohořelice - Pasohlávky - Mikulov
106	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Slavkov u Brna - Žarošice - Dražůvky - Kyjov
107	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Rousínov - Vyškov
108	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Pohořelice - Miroslav - Lechovice - Znojmo
109	Meziregionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Telnice - Klobouky u Brna - Čejč - Mutěnice - Hodonín
151	Regionální autobus	Brno, Líšeň - Podolí - Bedřichovice - Šlapanice - Kobylnice - Sokolnice - Měnín - Židlochovice
152	Regionální autobus	Blansko - Šebrov - Svinošice - Lipůvka - Kuřim
153	Regionální autobus	Tišnov - Hradčany - Sentice - Chudčice - Veverská Bítýška - Hvozdec - Veverské Knínice - Říčany - Rosice - Zastávka - Zbýšov - Oslavany - Ivančice
154	Regionální autobus	Židlochovice - Hrušovany – Medlov - Ledce - Syrovice - Němčičky - Dolní Kounice - Moravské Bránice - Ivančice
156	Regionální autobus	Bučovice - Bohdalice-Pavlovice - Hlubočany - Vyškov
157	Regionální autobus	Adamov – Habrůvka - Křtiny - Bukovina - Bukovinka - Račice-Pístovice - Drnovice - Vyškov
158	Regionální autobus	Tavíkovice - Višňové - Hostěradice - Miroslav – Březany – Hrušovany nad Jevišovkou
159	Regionální autobus	Podivín – Čejkovice - Mutěnice - Dubňany - Ratíškovice - Rohatec
163	Regionální autobus	Tišnov - Dolní Loučky - (Níhov - Lubné) - Katov - Křoví - Křižínkov - Velká Bíteš

164	Regionální autobus	Pohořelice - Loděnice - Olbramovice - Moravský Krumlov
165	Regionální autobus	Hustopeče – Vranovice - Pohořelice
166	Regionální autobus	Brankovice - Nemochovice - Hvězdlice - Bohdalice-Pavlovice - Vyškov
167	Regionální autobus	Blansko - Rudice - Jedovnice - Kotvrdovice - Senetářov - Krásensko - Podomí - Ruprechtov - Ježkovice - Drnovice – Vyškov
174	Regionální autobus	Mikulov - Březí - Novosedly - Hrušovany nad Jevišovkou
201	Regionální autobus	Brno, Židenice nádraží - Brno, Stará osada - Ochoz u Brna - Březina - Křtiny - Jedovnice
210	Regionální autobus	Bílovice nad Svitavou - Říčmanice - Kanice - Babice nad Svitavou - Ochoz u Brna - Hostěnice
211	Regionální autobus	Bílovice nad Svitavou, žel.st. – Bílovice nad Svitavou, Soběšická
230	Regionální autobus	Blansko – Olomučany
231	Regionální autobus	Blansko - Rudice - Jedovnice - Krasová - Kotvrdovice - Senetářov - Lipovec - Rozstání - Kulířov - Studnice
232	Regionální autobus	Blansko - Vilémovice - Ostrov u Macochy - Holštejn (- Lipovec) - Šošůvka - Vysočany - Niva - Otinoves - Drahany – Bousín
233	Regionální autobus	Blansko - Vavřinec - Sloup - Němčice - Žďárná - Benešov
234	Regionální autobus	Blansko - Rájec-Jestřebí - Doubravice nad Svitavou - Boskovice
235	Regionální autobus	Blansko - Rájec-Jestřebí - Černá Hora / Lysice - Lubě / Lomnice
240	Regionální autobus	Rájec-Jestřebí - Holešín - Kuničky - Karolín - Petrovice - Žďár - Sloup
245	Regionální autobus	Lysice – Kunice
250	Regionální autobus	Černá Hora - Skalice nad Svitavou – Boskovice
251	Regionální autobus	Rájec_Jestřebí - Boskovice - Šebetov - Velké Opatovice - Jevíčko
252	Regionální autobus	Boskovice - Sudice - Boskovice
253	Regionální autobus	Boskovice - Vísky - Vanovice - Velké Opatovice
254	Regionální autobus	Boskovice - Chrudichromy – Letovice – Letovice, Třebětín
255	Regionální autobus	Boskovice - Svitávka – Letovice
256	Regionální autobus	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
257	Regionální autobus	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Lysice - Tasovice - Hodonín - Olešnice
258	Regionální autobus	Boskovice - Lhota Rapotina - Skalice nad Svitavou - Jabloňany – Obora – Doubravice nad Svitavou
259	Regionální autobus	Boskovice - Újezd u Boskovic - Doubravice nad Svitavou
260	Regionální autobus	Boskovice - Ludíkov - Sloup - Šošůvka - Lipovec
261	Regionální autobus	Boskovice - Žďárná – Protivanov *(mimo IDS JMK – Prostějov)*
262	Regionální autobus	Boskovice - Vratíkov - Benešov - Kořenec
271	Regionální autobus	Letovice, Kochov - Letovice - Chlum - Bezděčí - Skočova Lhota - Velké Opatovice
272	Regionální autobus	Letovice - Deštná - Roubanina - Slatina - Velké Opatovice
273	Regionální autobus	Letovice, Lhota u Letovic - Letovice - Skrchov - Stvolová - Moravská Chrastová - Březová nad Svitavou
274	Regionální autobus	Letovice - Křetín - Lazinov - Bohuňov
275	Regionální autobus	Letovice - Sulíkov – Olešnice

276	Regionální autobus	Letovice – Letovice, Jasinov - Kunštát – Kunštát, Hluboké u Kunštátu
277	Regionální autobus	Letovice - Vísky - Vanovice - Šebetov - Kořenec/Horní Štěpánov
290	Regionální autobus	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
291	Regionální autobus	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov
301	Regionální autobus	Brno, Královo Pole - Lipůvka - Černá Hora - Lysice - Kunštát - Olešnice – Rovečné - Bystré
302	Regionální autobus	Brno, Bystrc, ZOO - Kníničky - Rozdrojovice - Jinačovice - Kuřim
303	Regionální autobus	Brno, Bystrc, ZOO - Rakovec - Obora - Mečkov/Hvozdec - Veverská Bítýška
310	Regionální autobus	Kuřim, Podlesí - Kuřim - Česká - Lelekovice
311	Regionální autobus	Kuřim - Čebín - Malhostovice - Drásov - Tišnov
312	Regionální autobus	Tišnov - Deblín - Svatoslav - Braníškov - Lažánky - Maršov - Veverská Bítýška - Chudčice - Moravské Knínice – Kuřim
313	Regionální autobus	Kuřim - Lipůvka - Brťov-Jeneč - Lysice
314	Regionální autobus	Tišnov - Kuřim
320	Regionální autobus	Čebín - Drásov - Malhostovice - Nuzířov - Lipůvka
321	Regionální autobus	Čebín - Drásov - Všechovice - Skalička
330	Regionální autobus	Tišnov - Hradčany – Sentice
331	Regionální autobus	Tišnov - Březina - Heroltice - Vohančice – Tišnov, Pejškov (– Deblín)
332	Regionální autobus	Tišnov - Železné - Hluboké Dvory - (Rohozec - Zhoř - Rašov - Lomnice)
333	Regionální autobus	Tišnov - Šerkovice - Lomnice - Strhaře - Žleby - Brumov - Osiky
334	Regionální autobus	Tišnov - Předklášteří - Štěpánovice - Borač - Doubravník - Nedvědice - Bystřice nad Pernštejnem
335	Regionální autobus	Tišnov - Předklášteří - Dolní Loučky - Kaly - Pernštejnské Jestřabí - Olší - Drahonín - Sejřek - Nedvědice
336	Regionální autobus	Tišnov - Dolní Loučky - (Skryje)/(- Řikonín - Žďárec - Tišnovská Nová Ves - Vratislávka)
340	Regionální autobus	Lomnice - Synalov - Ochoz u Tišnova - Běleč - Křeptov – Doubravník - Pernštejnské Jestřabí, Maňová
350	Regionální autobus	Řikonín - Borovník -Vidonín - Radňoves - Milešín
401	Regionální autobus	Brno, Nemocnice Bohunice– (Brno, Bosonohy – Troubsko, Veselka – Popůvky)- Ostrovačice – Říčany – Říčky – Domašov – (Javůrek – Domašov – (Rudka – Litostrov) – (Lesní Hluboké) – Přibyslavice – Velká Bíteš
402	Regionální autobus	Brno, Nemocnice Bohunice -Brno, Bosonohy - Troubsko - Popůvky (- Masarykův okruh) - Ostrovačice - Říčany - Veverské Knínice
403	Regionální autobus	Brno, Labská - Ostopovice - Troubsko - Omice
404	Regionální autobus	Brno, Labská- Ostopovice - Troubsko - Střelice - Radostice
405	Regionální autobus	Zastávka - Rosice – Brno, Nemocnice Bohunice –
406	Regionální autobus	Ivančice - Oslavany - Rosice – Brno, Nemocnice Bohunice –
410	Regionální autobus	Domašov - Javůrek - Rudka - Litostrov
411	Regionální autobus	Velká Bíteš (- Křoví) - Přibyslavice - Radoškov - Svatoslav - Deblín
420	Regionální autobus	Zastávka u Brna - Příbram - Zbraslav - Újezd u Rosic - Hluboké - Stanoviště - Zálesná Zhoř - Velká Bíteš
421	Regionální autobus	Lukovany - Zbýšov - Zastávka - Rosice
422	Regionální autobus	Hlína - Neslovice – Zastávka

423	Regionální autobus	Mohelno - Oslavany - Ivančice - Rosice
424	Regionální autobus	Zastávka – Vysoké Popovice - Lesní Jakubov
430	Regionální autobus	Ivančice - Oslavany – Sudice - Rapotice
431	Regionální autobus	Ivančice - Ivančice, Hrubšice
432	Regionální autobus	Ivančice - Moravský Krumlov - Hostěradice - Znojmo
440	Regionální autobus	Moravský Krumlov, žel. st. - Moravský Krumlov, nám. - Moravský Krumlov, Rakšice
441	Regionální autobus	Moravský Krumlov - Jamolice – Dukovany - Rouchovany - Hrotovice
442	Regionální autobus	Moravský Krumlov - Dolní Dubňany - Rouchovany - Hrotovice
443	Regionální autobus	Moravský Krumlov - Vémyslice - Tulešice - Horní Kounice - Tavíkovice
444	Regionální autobus	Moravský Krumlov - Vémyslice - Trstěnice - Višňové
445	Regionální autobus	Moravský Krumlov - Lesonice - Miroslav
446	Regionální autobus	Moravský Krumlov – Loděnice
450	Regionální autobus	Miroslav - Olbramovice - Branišovice - Jiřice u Miroslavi
501	Regionální autobus	Brno, Ústřední hřbitov - Moravany - Nebovidy - Ořechov
504	Regionální autobus	Pohořelice - Medlov - Ledce - Sobotovice - Syrovice -Rajhrad - Modřice (- Brno, Ústřední hřbitov)
505	Regionální autobus	(Brno, Ořechovská -) Modřice, smyčka - Rajhrad - Židlochovice
509	Regionální autobus	Brno, Chrlice - Rebešovice - Rajhradice - Otmarov - Měnín
510	Regionální autobus	Modřice, Olympia - Modřice, smyčka - Želešice - Hajany - Ořechov - Silůvky - Radostice
511	Regionální autobus	Modřice, žel.st. - Modřice, smyčka - Modřice, Agropodnik - Popovice - Syrovice
512	Regionální autobus	Malešovice - Kupařovice - Trboušany - Dolní Kounice – Modřice, žel.st.
513	Regionální autobus	Jezeřany-Maršovice - Němčičky - Modřice, žel.st.
514	Regionální autobus	Židlochovice - Blučina - Rajhrad
520	Regionální autobus	Židlochovice - Unkovice - Žabčice – Přísnotice - Vranovice
521	Regionální autobus	Hrušovany u Brna - Židlochovice - Hustopeče
522	Regionální autobus	Židlochovice - Šitbořice - Hustopeče
530	Regionální autobus	Vranovice - Ivaň - Pasohlávky - Drnholec
531	Regionální autobus	Hustopeče – Pouzdřany
540	Regionální autobus	Mikulov - Dolní Dunajovice - Strachotín - Šakvice - Hustopeče
541	Regionální autobus	Hustopeče - Boleradice - Klobouky u Brna - Velké Hostěrádky
542	Regionální autobus	Břeclav - Velké Bílovice - Velké Pavlovice - Hustopeče
543	Regionální autobus	Šakvice – Hustopeče
545	Regionální autobus	Hustopeče, aut.nádr. - Hustopeče, Generála Peřiny - Hustopeče, ZŠ Komenského - Hustopeče, aut.nádr.
550	Regionální autobus	Mikulov - Milovice - Rakvice - Zaječí - Velké Pavlovice
551	Regionální autobus	Velké Pavlovice - Němčičky - Bořetice - Kobylí - Klobouky u Brna

555	Regionální autobus	Podivín - Lednice – Valtice - Poysdorf
556	Regionální autobus	Hodonín - Prušánky - Velké Bílovice - Podivín
570	Regionální autobus	Mikulov - Perná - Horní Věstonice - Milovice - Lednice - Břeclav
571	Regionální autobus	Břeclav – Valtice
572	Regionální autobus	Břeclav - Lanžhot - Tvrdonice - Moravská Nová Ves - Hodonín
573	Regionální autobus	Břeclav - Hrušky - Moravská Nová Ves - Prušánky
574	Regionální autobus	Břeclav - Ladná – Podivín
588	Regionální autobus	Mikulov – Drasenhofen - Poysdorf
585	Regionální autobus	Valtice – Mikulov
601	Regionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Holubice - Slavkov u Brna
602	Regionální autobus	Brno, ÚAN Zvonařka - Velešovice - Rousínov - Komořany - Podbřežice - Letonice - Bučovice
610	Regionální autobus	Sokolnice - Újezd u Brna - Otnice (- Lovčičky) - Bošovice - Velké Hostěrádky (- Bohumilice) - Dambořice
611	Regionální autobus	Sokolnice - Újezd u Brna - Hostěrádky-Rešov - Šaratice - Milešovice - Otnice (- Lovčičky)
612	Regionální autobus	Boleradice - Šitbořice - Těšany - Moutnice - Žatčany - Sokolnice
620	Regionální autobus	Slavkov u Brna - Vážany nad Litavou - Hrušky - Křenovice
621	Regionální autobus	Vyškov – Holubice, GLP PARK
630	Regionální autobus	Lovčičky - Otnice - Slavkov u Brna - Němčany - Hodějice
631	Regionální autobus	Vyškov - Rousínov - Slavkov u Brna - Heršpice - Nížkovice - Kobeřice
632	Regionální autobus	Bučovice - Slavkov u Brna
640	Regionální autobus	Bučovice – Rašovice
641	Regionální autobus	Bučovice – Mouřínov
642	Regionální autobus	Bučovice - Ždánice - Lovčice - Bukovany - Kyjov
643	Regionální autobus	Brankovice - Nemochovice - Hvězdlice - Nesovice - Bučovice
644	Regionální autobus	Kojátky – Bučovice
650	Regionální autobus	Bohdalice-Pavlovice - Nesovice - Nemotice - Koryčany
651	Regionální autobus	Střílky - Kožušice - Brankovice - Nesovice
655	Regionální autobus	Ždánice - Žarošice - Násedlovice - Čejč
660	Regionální autobus	Kyjov - Žarošice - Násedlovice - Dambořice
661	Regionální autobus	Kyjov - Nenkovice – Násedlovice
662	Regionální autobus	Kyjov - Šardice - Hovorany – Čejč - Kobylí
663	Regionální autobus	Hodonín - Dubňany – Kyjov
664	Regionální autobus	Hodonín - Ratíškovice - Milotice - Kyjov
665	Regionální autobus	Kyjov - Vracov - Bzenec - Strážnice
666	Regionální autobus	Kyjov - Vlkoš - Žeravice - Osvětimany

667	Regionální autobus	Kyjov - Moravany - Hýsly – Kyjov
668	Regionální autobus	Kyjov – Čeložnice
701	Regionální autobus	Brno, Úzká - Bedřichovice - Velatice - Mokrá-Horákov - Hostěnice - Pozořice
702	Regionální autobus	Brno, Úzká - Bedřichovice - Tvarožná - Sivice - Pozořice - Kovalovice - Viničné Šumice
710	Regionální autobus	Šlapanice - Ponětovice - Jiříkovice - Blažovice
730	Regionální autobus	Vyškov - Luleč - Nemojany - Tučapy - Komořany - Rousínov
731	Regionální autobus	Rousínov - Habrovany – Olšany
732	Regionální autobus	Rousínov: Čechyně, náves - Rousínov, náměstí – Rousínov, Kroužek
750	Regionální autobus	Vyškov - Vyškov, Dědice - Studnice - Nové sady
751	Regionální autobus	Lysovice – Vyškov
752	Regionální autobus	Vážany - Topolany – Vyškov
753	Regionální autobus	Vyškov - Ivanovice na Hané – Pačlavice – Morkovice-Slížany
754	Regionální autobus	Orlovice - Ivanovice na Hané - Vyškov
755	Regionální autobus	Vyškov – Pustiměř – Drysice – Želeč *(mimo IDS JMK – Prostějov)*
756	Regionální autobus	Podivice - Radslavice - Pustiměř - Vyškov
810	Regionální autobus	Znojmo - Oleksovice - Hostěradice - Miroslav
811	Regionální autobus	Znojmo - Višňové – Trstěnice
812	Regionální autobus	Znojmo - Plaveč - Běhařovice - Tavíkovice - Rouchovany - Dukovany
813	Regionální autobus	Znojmo - Plaveč - Jevišovice - Hostim
814	Regionální autobus	Znojmo - Jevišovice - Biskupice-Pulkov
815	Regionální autobus	Znojmo - Kravsko - Žerůtky - Pavlice - Blanné – Blížkovice – Moravské Budějovice *(mimo IDS JMK - Jihlava)*
816	Regionální autobus	Znojmo - Vranov nad Dyjí - Lančov - Vratěnín- Drosendorf
817	Regionální autobus	Znojmo - Mašovice - Bezkov - Horní Břečkov – Vranov nad Dyjí
818	Regionální autobus	Znojmo – Šatov
819	Regionální autobus	Znojmo - Chvalovice, Hatě, FREEPORT
820	Regionální autobus	Znojmo - Jaroslavice - Dyjákovice - Hevlín
821	Regionální autobus	Znojmo - Tasovice - Dyjákovice - Velký Karlov - Božice
822	Regionální autobus	Znojmo - Práče - Lechovice - Božice - Hrušovany nad Jevišovkou
825	Regionální autobus	Znojmo - Kravsko - Plenkovice - Hluboké Mašůvky
830	Regionální autobus	Vranov nad Dyjí - Lesná - Šumná - Bítov – Lubnice (- Dešná)
831	Regionální autobus	Vranov nad Dyjí - Podhradí nad Dyjí - Uherčice
832	Regionální autobus	Moravské Budějovice - Blížkovice - Pavlice
835	Regionální autobus	Lechovice - Prosiměřice – Želetice
836	Regionální autobus	Hodonice -Tasovice – Lechovice

910	Regionální autobus	Hodonín - Holíč - Sudoměřice - Veselí nad Moravou
911	Regionální autobus	Hodonín - Rohatec - Strážnice - Veselí nad Moravou
912	Regionální autobus	Hodonín - Ratíškovice - Vracov - Bzenec
913	Regionální autobus	Hodonín - Čejkovice – Čejč
920	Regionální autobus	Strážnice - Radějov - Tvarožná Lhota, Lučina
930	Regionální autobus	Veselí nad Moravou - Tasov - Lipov - Velká nad Veličkou - Nová Lhota
931	Regionální autobus	Strážnice - Hroznová Lhota - Kněždub - Tvarožná Lhota – Žeraviny - Veselí nad Moravou
932	Regionální autobus	Veselí nad Moravou - Blatnice pod Svatým Antonínkem - Suchov - Nová Lhota
933	Regionální autobus	Veselí nad Moravou - Moravský Písek - Domanín - Syrovín - Žeravice
934	Regionální autobus	Veselí nad Moravou - Bzenec - Syrovín - Žeravice
935	Regionální autobus	Kuželov - Hrubá Vrbka - Malá Vrbka - Velká Veličkou
940	Regionální autobus	Kuželov - Hroznová Lhota

Seznam linek městských doprav v jednotlivých městech zaintegrovaných do IDS JMK. Seznam linek je orientační - ev. úpravy v těchto linkách jsou v kompetenci jednotlivých měst ev. dle podmínek uzavřených smluv.

Městská hromadná doprava v BRNĚ		
1	Tramvaj	Řečkovice - Semilasso - Pionýrská - Hlavní nádraží - Mendlovo náměstí - Výstaviště - Pisárky - Vozovna Komín - Bystrc, Ečerova
2	Tramvaj	Židenice, Stará osada - Tkalcovská - Hlavní nádraží - Poříčí - Hluboká - Ústřední hřbitov - Moravanská - Modřice, smyčka
3	Tramvaj	Židenice, Stará osada - Jugoslávská - Moravské náměstí - Konečného náměstí - Vozovna Komín - Přístaviště - Bystrc, Rakovecká
4	Tramvaj	Náměstí Míru - Česká - Hlavní nádraží - Obřany, Babická
5	Tramvaj	Štefánikova čtvrť - Dětská nemocnice - Moravské náměstí - Nemocnice u sv. Anny - Mendlovo náměstí - Ústřední hřbitov, smyčka
6	Tramvaj	Královo Pole, nádraží - Pionýrská - Moravské náměstí - Česká - Nemocnice u sv. Anny - Mendlovo náměstí - Běloruská - Starý Lískovec, smyčka
7	Tramvaj	(Lesná, Čertova rokle) - Zemědělská - - Jugoslávská - Hlavní nádraží - Starý Lískovec, smyčka
8	Tramvaj	Líšeň, Mifkova - Geislerova - Hlavní nádraží - Nové Sady - Nemocnice Bohunice
9	Tramvaj	Lesná, Čertova rokle - Jugoslávská - Hlavní nádraží - Juliánov
10	Tramvaj	Stránská skála - Životského - Hlavní nádraží - Česká – Komín, smyčka (Bystrc, Rakovecká)
12	Tramvaj	Technologický park - Červinkova - Konečného náměstí - Česká - Hlavní nádraží - Zvonařka - Komárov
25	Trolejbus	Jírova - Novolíšeňská - Tomkovo náměstí - Pionýrská - Úvoz - Mendlovo náměstí - Pisárky - Čtvrtě - Nemocnice Bohunice - Starý Lískovec, Osová
26	Trolejbus	Jírova - Novolíšeňská - Tomkovo náměstí - Pionýrská - Úvoz - Mendlovo náměstí - Pisárky - Čtvrtě - Kamenný Vrch
27	Trolejbus	Stará osada - Pálavské náměstí
30	Trolejbus	Královo Pole, nádraží - Semilasso - Slovanské náměstí - Skácelova - Přívrat - Svratecká - Bystrc, Černého
31	Trolejbus	Hlavní nádraží - Černovičky - Řipská - Šlapanice

32	Trolejbus	Česká - Botanická - Královo Pole, Srbská
33	Trolejbus	Hlavní nádraží - Černovičky - Slatina, sídliště
34	Trolejbus	Česká - Klusáčkova - Přívrat - Vychodilova
35	Trolejbus	Masarykova čtvrť, Barvičova - Mendlovo nám.
36	Trolejbus	Česká - Klusáčkova - Makovského náměstí - Přívrat (-Vychodilova) - Svratecká - Komín, sídliště
37	Trolejbus	Mendlovo náměstí - Pisárky - Libušina třída - Kohoutovice, Jírovcova – Nemocnice Bohunice
38	Trolejbus	Komenského náměstí - Žlutý kopec - Preslova
39	Trolejbus	Komenského náměstí - Žlutý kopec - Barvičova
40	Autobus Brno	Studentská - Nemocnice Bohunice - Úzká - Komárov - Tuřany (- Tovární)
41	Autobus Brno	Královo Pole, nádraží - Semilasso - Medlánky - Řečkovice - Ivanovice (-GLOBUS)/ - Česká - Lelekovice (- Vranov)
42	Autobus Brno	Globus - Řečkovice, nádraží - Semilasso - Hudcova - Řečkovice, nádraží - Globus
43	Autobus Brno	Královo Pole, nádraží - Sadová - Myslivecký stadion - Soběšice
44	Autobus Brno	ÚAN Zvonařka - Tržní - Stará osada - Přívrat - Vozovna Komín - Jundrov - Pisárky - Velodrom - Mendlovo náměstí – Křídlovická – ÚAN Zvonařka
46	Autobus Brno	Lesná, Haškova - Blažkova - Štefánikova čtvrť - Provazníkova - Zemědělská - Provazníkova - Štefánikova čtvrť - Erbenova
47	Autobus Brno	Hlavní nádraží - Tržní - Faměrovo náměstí - Staré Černovice
48	Autobus Brno	Úzká - Komárov – Holásky - Hanácká - Dvorska - Kobylnice - Prace
49	Autobus Brno	Úzká - Tržní - Faměrovo náměstí - Komárov - Přízřenice - Modřice, Olympia (- Modřice, Dvůr v lese)
50	Autobus Brno	Komárov - Horní Heršpice - Osová - Kamenný vrch - Kohoutovice, hájenka - Bystrc, ZOO
E50	Autobus Brno	Kamechy - Ečerova - Adamcova - Kohoutovice, hájenka - Jírovcova - Starý Lískovec, smyčka - Běloruská - Horní Heršpice - Komárov - Černovická terasa - Slatina, závod
51	Autobus Brno	Zoologická zahrada – Ečerova – Křivánkovo náměstí – Troubsko, Veselka – Popůvky – Troubsko – Bosonohy – Nemocnice Bohunice - Ostopovice - Moravany - Ústřední hřbitov
52	Autobus Brno	Mendlovo náměstí - Šárka - Kohoutovice, hájenka - Žebětín - Bystrc, Zoo
53	Autobus Brno	Technologický park - Skácelova - Slovanské náměstí - Semilasso - Halasovo náměstí - Štefánikova čtvrť
54	Autobus Brno	Kamechy - Bystrc, Ečerova - Bystrc, Přístaviště – Bystrc, Zoologická zahrada
55	Autobus Brno	Židenice, nádraží - Dělnický dům - Špačkova - Novolíšeňská - Bartákova (- Jírova) - Mariánské údolí
E56	Autobus Brno	Nemocnice Bohunice - Pisárky - Královo Pole, nádraží
57	Autobus Brno	Obřany, sídliště - Maloměřický most - Karlova - - Tomkovo náměstí - Štefánikova čtvrť - Halasovo náměstí - Haškova - Soběšice - Útěchov - Vranov
58	Autobus Brno	Židenice, nádraží - Stará osada - Dělnický dům - Zetor - Líšeň, hřbitov
62	Autobus Brno	Mendlovo náměstí – Červený kopec
64	Autobus Brno	Chrlice, smyčka– Komárov - Životského - Židenice, nádraží - Stará osada - Podzimní - Červený Písek
65	Autobus Brno	Technologický pak - Medlánky, Nadační - Řečkovice - Řečkovice, hřbitov - Řečkovice, nádraží
67	Autobus Brno	Jundrov - Přívrat - Sportovní - Hlavní nádraží – Škrobárenská - Komárov - Shopping Park
68	Autobus Brno	Šumavská – Klusáčkova – Náměstí Míru - Pisárky - Anthropos - Antonína Procházky - Šárka - Myslivna
69	Autobus Brno	Bosonohy - Starý Lískovec - Osová - Nemocnice Bohunice - Univerzitní kampus - Bohunice, Ukrajinská
70	Autobus Brno	Ořešín - Jehnice - Mokrá Hora - Řečkovice - Kr. Pole, nádraží - Semilasso - Řečkovice - Mokrá Hora - Jehnice – Ořešín

71	Autobus Brno	Kr. Pole, nádraží - Medlánky - Řečkovice - Ivanovice - Česká - Kuřim
73	Autobus Brno	Sokolnice - Brno, Tuřany – Brno, Slatina, závod
74	Autobus Brno	Brno, ÚAN Zvonařka – Sokolnice – Újezd u Brna
75	Autobus Brno	Slatina, nádraží - Ericha Roučky - Vozovna Slatina - Stará osada - Obřany, sídliště - Bílovice, žel. st.
E75	Autobus Brno	Židenice, nádraží – Stará Osada – Černovická terasa – Slatina, závod
E76	Autobus Brno	Hlavní nádraží - Spáčilova - Letiště Tuřany
77	Autobus Brno	Úzká - Spáčilova - Ericha Roučky - Černovická terasa - Slatina nádraží – (Letiště – logistický areál) - Slatina, Slatinka
78	Autobus Brno	Židenice, nádraží - Stará osada - Dělnický dům - Pálavské náměstí - Horníkova - Slatina, nádraží - Tuřany - Chrlice - Zámecká - Modřice, Olympia
80	Autobus Brno	Česká – hrad Špilberk
84	Autobus Brno	Stará osada - Tržní - Autobusové nádraží - Křídlovická - Mendlovo náměstí - Velodrom - Pisárky - Jundrov - Vozovna Komín - Přívrat - Semilasso - Stará osada
Š85	Autobus Brno (školní linka)	Tuřany, smyčka - Hanácká - Holásecká - Holásky - Prodloužená - Ivanovické náměstí - Holásecká - Hanácká - Tuřany, smyčka
Š86	Autobus Brno (školní linka)	Hlavní nádraží - Halasovo náměstí - Loosova
Š88	Autobus Brno (školní linka)	Zoologická zahrada - Filipova / Svratecká - Rosického náměstí - Přívrat - Králova - ZŠ Jana Babáka
N89	Noční autobus Brno	(Knínčky, U Luhu - Svratecká - Hl. nádraží - Dělnický dům - Černovičky - Slatina, závod - Letiště Tuřany/(Dvorska) (- Kobylnice – Prace)
N90	Noční autobus Brno	Ořešín - Jehnice - Mokrá Hora - Řečkovice - Medlánky - Semilasso - Hlavní nádraží - Křídlovická - Celní - Nemocnice Bohunice - Kamenný vrch - Myslivna - Kohoutovice, hájenka
N91	Noční autobus Brno	(Kuřim -)(Lelekovice -) GLOBUS - Ivanovice - Řečkovice - Semilasso - Hlavní nádraží - Poříčí - Běloruská - Kosmonautů - Osová - Starý Lískovec, Labská
N92	Noční autobus Brno	Halasovo náměstí - Haškova - Dětská nemocnice - Hlavní nádraží - Náměstí Míru - Bystrc, Černého
N93	Noční autobus Brno	(Vranov -) Útěchov - Soběšice - Myslivecký stadion - Sadová - Halasovo náměstí - Lesnická - Hlavní nádraží - Česká - Klusáčkova - Skácelova - Svratecká - Komín, sídliště
N94	Noční autobus Brno	(Bílovice nad Svitavou -) Obřany, sídliště - Hlavní nádraží - Zvonařka - Faměrovo náměstí - Komárov - Přízřenice - Modřice, smyčka
N95	Noční autobus Brno	Kamenný vrch - Čtvrtě - Pisárky - Žlutý kopec - Komenského náměstí - Hlavní nádraží - Komárov - Tuřany – Chrlice - - Sokolnice (Telnice - Žatčany) Újezd u Brna
N96	Noční autobus Brno	Bosonohy - Starý Lískovec - Křídlovická - Hlavní nádraží - Černovičky - Slatina, sídliště – Šlapanice (- Podolí – Mariánské údolí)
N97	Noční autobus Brno	Kohoutovice, Jírovcova - Pisárky - Šilingrovo náměstí - Hlavní nádraží - Stará osada - Zetor - Líšeň, Jírova - Líšeň, hřbitov
N98	Noční autobus Brno	Líšeň, Jírova - Novolíšeňská - Bělohorská - Životského - Hlavní nádraží - Pisárky - Zoologická zahrada - Žebětín, Bartolomějská
N99	Noční autobus Brno	Technologický park - Kolejní - Technické muzeum - Červinkova - Skácelova - Klusáčkova - Česká - Hlavní nádraží - Stará osada - Pálavské náměstí - Novolíšeňská - Líšeň, Jírova - Líšeň, Mariánské údolí
Městský autobus v ADAMOVĚ		
215	Autobus Adamov	Adamov: Horka - Železniční stanice - Adamov III
Městské autobusy v BLANSKU		
221	Autobus Blansko	Blansko: Písečná, penzion - Autobusové stanoviště - Bezručova- Okružní
222	Autobus Blansko	Blansko: DSB Slévárna - Autobusové stanoviště - Sever - Horní Lhota - Autobusové stanoviště
223	Autobus Blansko	Blansko: Klepačov, točna - Autobusové stanoviště - Sever – Češkovice - Těchov
226	Autobus Blansko	Blansko: Obůrka – Češkovice - Autobusové stanoviště - ČKD - Skalní Mlýn
Městské autobusy v BŘECLAVI		
561	Autobus Břeclav	Břeclav: Gumotex - Poštorná - Charvátská Nová Ves
562	Autobus Břeclav	Břeclav: Městský hřbitov - Poštorná - Charvátská Nová Ves

563	Autobus Břeclav	Břeclav: Autobusové nádraží - Poštorná, FOSFA
564	Autobus Břeclav	Břeclav: Městský hřbitov – náměstí TGM – Stará Břeclav
565	Autobus Břeclav	Břeclav: Městský hřbitov - Sovadinova - Stará Břeclav
566	Autobus Břeclav	Břeclav: Gumotex – Poštorná
567	Autobus Břeclav	Břeclav: Autobusové nádraží - Poštorná
568	Autobus Břeclav	Břeclav: Autobusové nádraží - Poštorná, FOSFA
569	Autobus Břeclav	Břeclav: Charvátská Nová Ves - Poštorná - Stará Břeclav
Městské autobusy v KYJOVĚ		
671	Autobus Kyjov	Kyjov: Bohuslavice - Boršov - Újezd - Aut. st. - Nemocnice
672	Autobus Kyjov	Kyjov: Bohuslavice - Boršov - Poliklinika - Aut. st. - Nemocnice
673	Autobus Kyjov	Kyjov: Nemocnice - Aut.st. - Újezd - Poliklinika - Aut. st. - Nemocnice
Městské autobusy ve VYŠKOVĚ		
741	Autobus Vyškov	Vyškov: Poliklinika - Autobusové nádraží - Palánek - Pustiměřská
742	Autobus Vyškov	Vyškov: Pustiměřská – Remagg - Agrodům - Autobusové nádraží - Poliklinika
743	Autobus Vyškov	Vyškov: Autobusové nádraží - sídl. Osvobození - Poliklinika
744	Autobus Vyškov	Vyškov: VTÚPV - Dědice,kasárna - Autobusové nádraží - Na vyhlídce - Fritzmeier
Městské autobusy ve ZNOJMĚ		
801	Autobus Znojmo	Znojmo: Hradiště - Železniční stanice - Suchohrdly – Kuchařovice - Nemocnice
802	Autobus Znojmo	Znojmo: Nemocnice - Železniční stanice - Nový Šaldorf - Oblekovice
803	Autobus Znojmo	Znojmo: Nemocnice - Pražská - Železniční stanice - Dobšice
804	Autobus Znojmo	Znojmo: Oblekovice - Železniční stanice - Nemocnice - Přímětice
806	Autobus Znojmo	Znojmo: Cínová hora - Horní náměstí - Vančurova, DPS
807	Autobus Znojmo	Znojmo: Přímětice - Horní náměstí - Koželužská
808	Noční autobus Znojmo	Znojmo: Železniční stanice - Přímětice - Mramotice - Kasárna - Hradiště
809	Noční autobus Znojmo	Znojmo: Železniční stanice - Konice - Popice
Městské autobusy v HODONÍNĚ		
901	Autobus Hodonín	Hodonín: Autobusové nádraží - Bažantnice - Železniční stanice - Nemocnice - Hřbitov
902	Autobus Hodonín	Hodonín: Železniční stanice - Nesyt
903	Autobus Hodonín	Hodonín: Železniční stanice - Šumná - Brandlova - Železniční stanice
904	Autobus Hodonín	Hodonín: Autobusové nádraží - Bažantnice - Železniční stanice - Nemocnice - Hřbitov
Městské autobusy v Bystřici nad Pernštejnem		
370	Autobus Bystřice nad Pernštejnem	Bystřice nad Pernštejnem: Domanín - Domanínek- Masarykovo nám. - Gymnázium - Železniční stanice

1.2 Linky v Jihomoravském kraji mimo IDS JMK

Významné železniční linky procházející přes Jihomoravský kraj

(převzato z konceptu celostátního dopravního plánu)

- linka Ex3 Německo - Ústí nad Labem - Praha - Pardubice - Brno - Břeclav - Slovensko/Rakousko
- linka Ex4 Polsko - Ostrava - Přerov - Otrokovice - Břeclav - Slovensko/Rakousko
- komerční linka společnosti RJ Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Bratislava / Wien - Budapest

Autobusové mezikrajské linky mimo IDS JMK v ZVS

Mezikrajské linky mimo IDS JMK		
780 431	Regionální autobus - IDSOK	Prostějov-Drahany-Rozstání,Baldovec (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Olomouckým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Olomoucký kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Olomouckému kraji)
340 378	Regionální autobus	Dačice - Staré Hobzí - Písečné – Vratěnín (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Jihočeským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Jihočeský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Jihočeskému kraji)
340 379	Regionální autobus	Dačice - Jemnice - Police - Bítov – Vratěnín (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Jihočeským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Jihočeský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Jihočeskému kraji)
802 956	Regionální autobus	Uherské Hradiště-Uherský Ostroh-Veselí nad Moravou (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
771901	Regionální autobus	Kroměříž-Střílky-Koryčany-Kyjov (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
801900	Regionální autobus	Staré Hutě-Koryčany -Kyjov (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
771902	Regionální autobus	Morkovice-Slížany-Střílky-Nemotice-Koryčany,Blišice (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
771951	Regionální autobus	Kroměříž-Vyškov-Brno (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí v úseku hranice Olomouckého kraje až Vyškov, aut.nádr. dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
771934	Regionální autobus	Kroměříž-Věžky-Morkovice-Slížany-Pačlavice-Vyškov-Brno (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Zlínským krajem hradí v úseku hranice Zlínského kraje až Vyškov, aut.nádr. dopravci kompenzaci Zlínský kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Zlínskému kraji)
730 950	Regionální autobus	Olší - Rožná
730 980	Regionální autobus	Vratislávka - Rožná
730 701	Regionální autobus	Vratislávka - Moravec
680 861	Regionální autobus - IREDO	Moravská Třebová - Křenov - Velké Opatovice - Jevíčko (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Pardubickým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Pardubický kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Pardubickému kraji)

780 407	Regionální autobus - IDSOK	Prostějov-Želeč-Vyškov (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Olomouckým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Olomoucký kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Olomouckému kraji)
780 408	Regionální autobus - IDSOK	Prostějov-Otaslavice-Podivice (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Olomouckým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Olomoucký kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Olomouckému kraji)
780 432	Regionální autobus - IDSOK	Prostějov-Protivanov-Boskovice (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Olomouckým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Olomoucký kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Olomouckému kraji)
760 945	Regionální autobus	Jihlava - Dačice – Bítov (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
790 630	Regionální autobus	Moravské Budějovice - Radkovice – Hrotovice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
790 710	Regionální autobus	Moravské Budějovice – Vysočany (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
790 720	Regionální autobus	Moravské Budějovice - Police - Vratěnín – Jemnice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
790436	Regionální autobus	Třebíč - Myslibořice - Biskupice - Pulkov - Rouchovany - Tavíkovice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 110	Regionální autobus	Nové Město na Moravě-Dolní Rožínka-Nedvědice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
841 301	Regionální autobus	Bystřice nad Pernštejnem – Olešnice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 301	Regionální autobus	Bystřice nad Pernštejnem – Olešnice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 308	Regionální autobus	Vír – Nedvědice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 310	Regionální autobus	Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 314	Regionální autobus	Nové Město na Moravě-Bystřice nad Pernštejnem-Nedvědice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 313	Regionální autobus	Bystřice nad Pernštejnem - Prosetín,Brťoví - Olešnice (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
840 320	Regionální autobus	Bystřice nad Pernštejnem-Nedvědice-Předklášteří-Kuřim (na základě smlouvy o úhradě kompenzace uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku hranice Kraje Vysočina – Tišnov, čerp. st. na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj ji hradí Kraji Vysočina
840 503	Regionální autobus	Velká Bíteš – Heřmanov - Křižanov (na základě smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Kraj Vysočina)
680 840	Regionální autobus - IREDO	Polička – Olešnice (na základě smlouvy o kompenzaci mezi Jihomoravským krajem a Pardubickým krajem hradí i v úseku na území Jihomoravského kraje dopravci kompenzaci Pardubický kraj; Jihomoravský kraj hradí náklady na kompenzaci Pardubickému kraji)

Úpravy dopravního řešení autobusových mezikrajských linek mimo IDS JMK v ZVS probíhají v reakci na aktuální potřeby dopravní obsluhy průběžně.

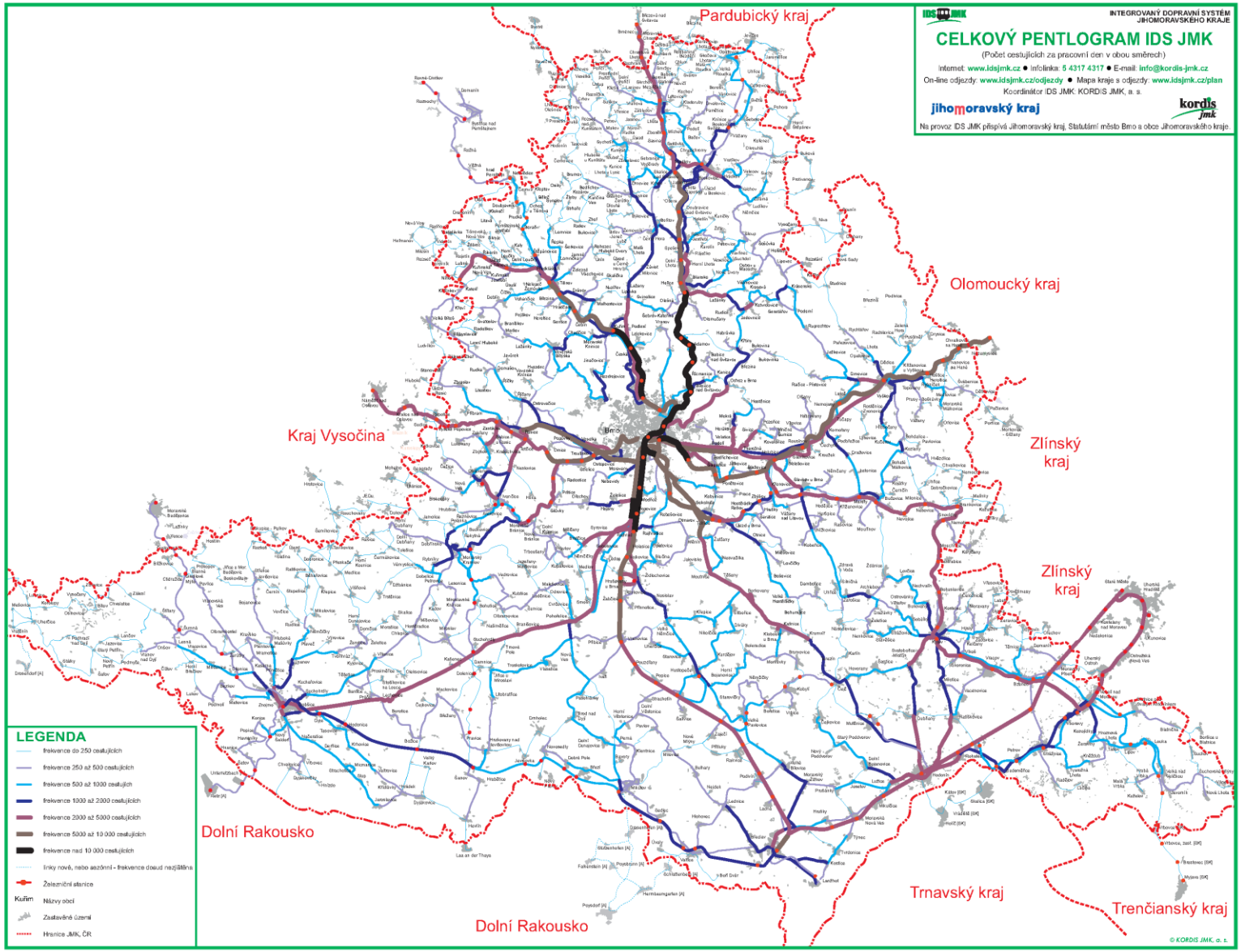
1.3 Přepravní proudy cestujících

V rámci přepravních proudů cestujících v Jihomoravském kraji je nejsilnější přepravní relace do Brna, kam každý pracovní den dojíždí s IDS JMK kolem 60 tis. cestujících. Rozložení mezi jednotlivé dopravní systémy je následující:

- vlak - 31 400 cest. v jednom směru (z toho 24 800 regionální vlaky (Sp + Os)
- autobus - 22 800 cest. v jednom směru
- tramvaj z Modřic (včetně přestupu z autobusů v Modřicích) - 3 000 cest. v jednom směru
- trolejbus ze Šlapanic - 2 000 cest. v jednom směru

Dále jsou významné přepravní proudy do okresních měst Znojmo, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Blansko či do měst vykonávajících funkci obce s rozšířenou působností jako Boskovice, Bučovice, Hustopeče, Ivančice, Kuřim, Kyjov, Tišnov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice, Slavkov, Šlapanice a Veselí nad Moravou, Židlochovice.

Obr. 3: Pentlogram přepravních proudů cestujících



2 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

2.1 Základní standardy veřejné osobní dopravy

Základní standardy veřejné osobní dopravy byly schváleny na 15. zasedání ZJMK konaném dne 7. 11. 2002 usnesením č. 488/02/Z 15 a byly postupně uplatňovány od 1. 1. 2003 na území Jihomoravského kraje:

1. **Standard jednotné kvality dopravní obslužnosti**

   Na celém území Jihomoravského kraje je uplatňováním standardu minimální frekvence spojů do obcí zajištěna stejná kvalita dopravní obslužnosti.

2. **Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou**

   Je zajištění přiměřené dopravy především do škol, předškolních zařízení, školních zařízení, na úřady, k soudům, k lékaři a do zaměstnání veřejnou osobní dopravou včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou. Nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnosti, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km.

3. **Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy**

   Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenosti 2 km s přihlédnutím k místním podmínkám.

4. **Standard minimální frekvence spojů do obce**

   - v pracovní den **6 párů spojů**

   - ve dnech pracovního volna a pracovního klidu **3 páry spojů**

   při splnění účelnosti takto vedených spojů.

5. **Standard kvality přestupu**

   Je dán maximální dobou přestupu 10 minut (doba chůze a čekání na spoj) mezi jednotlivými druhy dopravy zařazenými do IDS.

Výše uvedené standardy byly naplněny v průběhu roku 2010. Tyto standardy se vztahují pro zajištění regionální dopravy mezi jednotlivými obcemi objednávané Jihomoravským krajem. Standardy dopravní obslužnosti místních částí jsou v kompetenci jednotlivých měst a obcí.

2.2 Vyšší standardy četnosti spojů v regionální autobusové dopravě

V souvislosti se záměrem Jihomoravského kraje zajistit stejnou kvalitu dopravní obslužnosti na celém území Jihomoravského kraje byly vytvořeny tzv. vyšší standardy četnosti spojů umožňující nastavit

jednotná kritéria pro četnosti spojů a intervaly mezi spoji pro celý kraj. Rozsah dopravy i četnosti spojů byly totiž v minulosti v jednotlivých okresech značně rozdílné. Tyto vyšší standardy četnosti spojů v regionální autobusové dopravě byly součástí jednotlivých projektů jednotlivých etap integrace a byly v rámci těchto projektů schváleny Zastupitelstvem Jihomoravského kraje.

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

I. pokud je přepravní proud vyšší než **500** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den - interval by neměl být větší cca 120 minut v průběhu pracovního dne (časové období cca 6 - 18 hodin)

II. pokud je přepravní proud vyšší než **1000** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den - interval by neměl být větší cca 60 minut v průběhu pracovního dne, 120 minut v sobotu a v neděli. (časové období cca 6 - 18 hodin)

Standardy četnosti spojů v IDS JMK jsou rámcové a při stanovování intervalů jednotlivých linek jsou dále zohledněny místní provozní charakteristiky. (např. nevztahují se na směry s nárazovou vysokou školní frekvencí - např. SŠ Lomnice nebo pokud na základě místních podmínek či požadavku obcí došlo ke změně časové polohy vybraných spojů a tím intervalů mezi spoji).

2.2.1 **Přepravní relace spadající do kategorie I. standardu vyšší četnosti spojů**

Linka	Trasa
41	Česká - Lelekovice
48	Brno - Kobylnice
49	Brno - Modřice
71	Česká - Kuřim
75	Brno - Bílovice nad Svitavou
104	Pohořelice - Litobratřice
105	Brno - Mikulov
106	Kyjov - Nenkovice, Dražůvky - Slavkov u Brna
151/514	Blučina - Židlochovice
152	Blansko - Kuřim
153	Zbýšov - Oslavany
154	Moravské Bránice - Dolní Kounice
156	Kozlany - Bučovice
157	Račice-Pístovice - Vyškov
163	Předklášteří - Dolní Loučky
164	Pohořelice - Cvrčovice - Odrovice - Malešovice
	Moravský Krumlov - Vedrovice

165	Hustopeče – Starovice - Uherčice
	Vranovice - Přibice
166	Vyškov - Bohdalice-Pavlovice
167	Vyškov - Ježkovice
	Ruprechtov - Senetářov
174	Mikulov - Dobré Pole
201	Jedovnice - Křtiny
210	Bílovice - Kanice – Babice nad Svitavou
231	Jedovnice - Lipovec
232	Blansko - Ostrov u Macochy
233	Blansko - Sloup
235	Rájec-Jestřebí - Bořitov - Černá Hora
251	Knínice u Boskovic - Jevíčko
254	Boskovice - Letovice
255	Boskovice - Letovice
256	Boskovice - Sebranice
257	Boskovice - Lysice
233/261	Valchov - Suchý
274/275	Letovice - Vranová
301	Lysice - Kunštát, nám. - Kunštát, Sychotin
302	Rozdrojovice - Jinačovice
303	Brno, Bystrc - Veverská Bítýška
310	Lelekovice - Kuřim
311	Čebín - Malhostovice
312	Moravské Knínice - Lažánky
	Deblín - Tišnov
332	Tišnov - Železné
333	Tišnov- Lomnice
336	Předklášteří - Dolní Loučky
401	Říčany - Domašov
420	Zastávka - Zbraslav
421	Zbýšov - Zakřany
423	Oslavany - Nová Ves

432	Suchohrdly - Prosiměřice - Vítonice
	Rybníky - Petrovice
	Ivančice - Polánka
443/444	Rybníky - Vémyslice
501	Moravany - Nebovidy
509	Chrlice - Rajhradice
510	Modřice, Olympia - Modřice, smyčka
512	Bratčice - Mělčany
513	Bratčice - Němčičky
514	Rajhradice - Židlochovice
521	Velké Němčice - Hustopeče
522	Velké Němčice - Šitbořice - Hustopeče
540	Horní Věstonice - Mikulov
	Šakvice, žel. st. - Hustopeče, aut. nádr.
541	Hustopeče - Boleradice
	Morkůvky - Klobouky u Brna
542	Velké Bílovice - Hustopeče
551	Morkůvky - Klobouky u Brna
556	Lužice - Prušánky
572	Kostice - Týnec
	Mikulčice - Lužice
573/S9	Břeclav - Hrušky
602	Marefy - Podbřežice
610	Velké Hostěrádky - Otnice
611	Újezd u Brna - Šaratice
612	Telnice - Nesvačilka - Moutnice
	Těšany - Diváky
620	Vážany nad Litavou - Křenovice
631	Slavkov - Velešovice
642	Ždánice - Bukovany
660	Věteřov - Kyjov
661	Nenkovice - Kyjov
662	Svatobořice-Mistřín - Čejč

665/S6	Vlkoš - Bzenec
666	Ježov - Kelčany
702	Pozořice - Kovalovice
710	Šlapanice - Jiříkovice
730	Drnovice - Tučapy
752	Vyškov. - Topolany
753	Vyškov - Hoštice-Heroltice - Medlice
755	Vyškov - Pustiměř
756	Vyškov - Pustiměř
810	Suchohrdly - Prosiměřice - Vítonice
811	Únanov - Tvořihráz
812/813	Únanov - Němčičky
814	Znojmo - Hluboké Mašůvky
815	Znojmo - Olbramkostel
816	Znojmo - Lesná
817	Znojmo - Mašovice
820	Znojmo - Jaroslavice
821	Znojmo - Valtrovice
911	Strážnice - Vnorovy
912	Ratíškovice - Vacenovice
	Vracov - Bzenec
913	Dolní Bojanovice - Čejkovice
930	Hroznová Lhota - Velká nad Veličkou
931	Kněždub - Strážnice
932	Veselí nad Moravou - Blatnice pod Svatým Antonínkem
933	Veselí nad Moravou - Moravský Písek
934	Veselí nad Moravou - Moravský Písek, Bzenec - Těmice

Vysvětlivky: pokud je v sloupci linek uvedeno více čísel linek oddělených lomítkem jedná se o společný interval těchto linek.

2.2.2 **Přepravní relace spadající do kategorie II. standardu vyšší četnosti spojů**

Linka	Trasa
74	Brno - Sokolnice
41/71	Brno - Česká
104	Brno - Pohořelice
106/601/R56	Brno - Slavkov u Brna
107/R8/R12	Vyškov - Brno
108	Brno - Znojmo
109	Brno - Klobouky u Brna - Hodonín
153/421	Zastávka - Zbýšov
153/421/430	Oslavany - Ivančice
156/166	Vyškov - Bohdalice - Pavlice - Kozlany
201	Brno - Křtiny
231	Blansko - Jedovnice
234/S2+S21	Blansko - Boskovice
251	Boskovice - Knínice u Boskovic
261	Boskovice - Valchov
301	Brno - Lysice
302	Brno, Bystrc - Rozdrojovice
311	Tišnov - Malhostovice a Čebín - Kuřim
312	Kuřim - Moravské Knínice
334/335/336	Tišnov - Předklášteří
401/402	Brno - Říčany
403/404	Brno - Troubsko
405	Brno - Zastávka
406/423+S4	Brno - Neslovice - Ivančice
432/810	Znojmo - Suchohrdly
432/443/444	Rybníky - Moravský Krumlov
440/441/442/443	Moravský Krumlov, žel. st. - Moravský Krumlov
501	Brno - Moravany
510	Modřice, smyčka - Ořechov
512/513	Modřice - Bratčice

521/522	Hrušovany u Brna - Velké Němčice
542	Břeclav - Velké Bílovice
556/913	Hodonín - Dolní Bojanovice
570	Břeclav - Lednice
572	Břeclav - Lanžhot - Kostice
572/S9	Lužice - Hodonín
610	Otnice - Sokolnice
611	Újezd u Brna - Sokolnice
642	Bukovany - Kyjov
662	Kyjov - Svatobořice-Mistřín
663	Hodonín - Dubňany - Kyjov
664	Hodonín - Kyjov
665/666/S6	Kyjov - Vlkoš
701	Brno - Mokrá-Horákov
702	Brno - Pozořice
811/812/813	Znojmo - Únanov
910/911/S91	Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou
930/931	Veselí nad Moravou - Hroznová Lhota

Vysvětlivky: pokud je v sloupci linek uvedeno více čísel linek oddělených lomítkem jedná se o společný interval těchto linek.

Nadstandard IDS JMK

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

$$P = C*V - T*V$$

kde: P - požadovaná částka od obcí za nadstandardní dopravní obslužnost
C - nákladová cena dopravce na 1 vozokm
V - počet vozokm na nadstandardních spojích za rok
T - tržby v dané ekonomické jednotce na 1 vozokm

2.3 Vyšší standardy četnosti spojů v železniční dopravě

V návaznosti na standardy četnosti spojů v regionální autobusové dopravě byly zpracovány i standardy vyšší četnosti spojů pro železniční dopravu.

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

I. pokud je přepravní proud vyšší než **500** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den – interval by neměl být delší než 60 minut v přepravní špičce a 120 minut v přepravním sedle

II. pokud je přepravní proud vyšší než **2 000** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den – interval by neměl být větší než 30 minut v přepravní špičce a 60 minut v přepravním sedle

III. pokud je přepravní proud vyšší než **6 000** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den – interval by neměl být větší než cca 15 minut v přepravní špičce a 30 minut v přepravním sedle

Standardy četnosti spojů v IDS JMK jsou rámcové a při stanovování intervalů jednotlivých linek budou dále zohledněny místní provozní charakteristiky. Např. u krátkých přípojných tratí (262 Boskovice, 342 Moravský Písek – Bzenec) je interval dán přípoji na hlavní trati.

Standardy II. a III. jsou naplňovány dle aktuálních přepravních potřeb, finančních možností JMK a kapacity drážní infrastruktury.

U vybraných železničních tratí, kde je přepravní proud cestujících **nižší než 250** cestujících v obou směrech celkem za průměrný pracovní den, se zvažuje nahrazení železniční dopravy autobusovou dopravou (vč. již existujících spojů).

Standard III.:

S2 Rájec-Jestřebí – Brno hl.n.

S3 Tišnov – Brno hl.n. – Hrušovany u Brna

Standard II.:

S2 Letovice (kromě odpol. špičky v **X**) - Skalice nad Svitavou – Rájec-Jestřebí

Brno hl.n. – Sokolnice-Telnice

S3 Hrušovany u Brna – Šakvice – Hustopeče u B.

Hrušovany u B. - Židlochovice

S4 Brno hl.n. – Zastávka (– Rapotice)

S41 Brno hl.n. – Ivančice / Moravský Krumlov

R56+S6 Brno hl.n. – Nesovice (- Nemotice), + Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště

S9 Břeclav – Hodonín

Standard I.:

S2 Sokolnice-Telnice – Křenovice hor.n.

S21 Skalice nad Svitavou – Boskovice

S22 Letovice – Březová n. Svit.

S3 Tišnov – Křižanov

S31 Tišnov – Nedvědice – Bystřice n.P.

S41 Mor. Krumlov – Bohutice

S51 Břeclav – Šakvice

S52 Zaječí – Kobylí

R56+S6 (Nesovice -) Nemotice – Kyjov

S61 Bzenec – Mor. Písek

S8 Břeclav – Znojmo

S81 Znojmo – Mor. Budějovice

S82 Znojmo – Retz

S9 Hodonín – Staré Město u Uh.Hradiště

S91 Hodonín – Strážnice – Veselí n. Mor. – Javorník n. Vel.

Mimo kategorie:

- přepravní proud nedosahuje hodnoty 500 os. v obou směrech celkem průměrný prac. den
- špičkový interval je zpravidla delší než 60 min.
- sedlový a víkendový interval je zpravidla delší než 120 min.
- na lince je zpravidla uplatněno nestandardní omezení dle místních podmínek

S41 Bohutice – Miroslav – Hrušovany nad Jev.-Šanov

S52 Kobylí – Hodonín (provoz pouze o sobotách, nedělích a svátcích)

S71 Vyškov – Nezamyslice

2.4 Standard návazností mezi spoji

Jízdní řády jednotlivých linek v rámci IDS JMK jsou postaveny na intervalové dopravě v pravidelně se opakujících snadno zapamatovatelných časech. Taktové časové polohy spojů jsou voleny tak, aby bylo zajištěno maximum možných přípojů mezi jednotlivými linkami. Systémem těchto přípojů tak vzniká atraktivní nabídka spojení nejen v základních přepravních relacích, ale i v řadě dalších méně významných přepravních relací, kde by bez těchto přípojů nebylo ekonomicky reálné zajistit nabídku spojení veřejnou dopravou.

Strategie časových poloh spojů v rámci IDS JMK je postavena na integrovaném taktovém jízdním řádu, který funguje na železnici v řadě západních zemí (Německo, Rakousko, Švýcarsko a další). Na

integrovaném taktovém jízdním řádu je postavena také dálková doprava na železnici objednávaná Ministerstvem dopravy a mimo jiné je uplatněn v řadě integrovaných dopravních systémů v Evropě.

Vzhledem k tomu, že Evropské železniční správy provozující integrované taktové jízdní řády se jednotně domluvily na ose symetrie taktu na čas cca XX:00 a v této ose symetrie je provozována i dálková železniční doprava v rámci celé ČR je nezbytné, aby ve stejné ose symetrie byla provozována i regionální doprava, a to nejen z důvodů návazností mezi regionální a dálkovou dopravou, ale i z důvodů propustnosti železničních tratí.

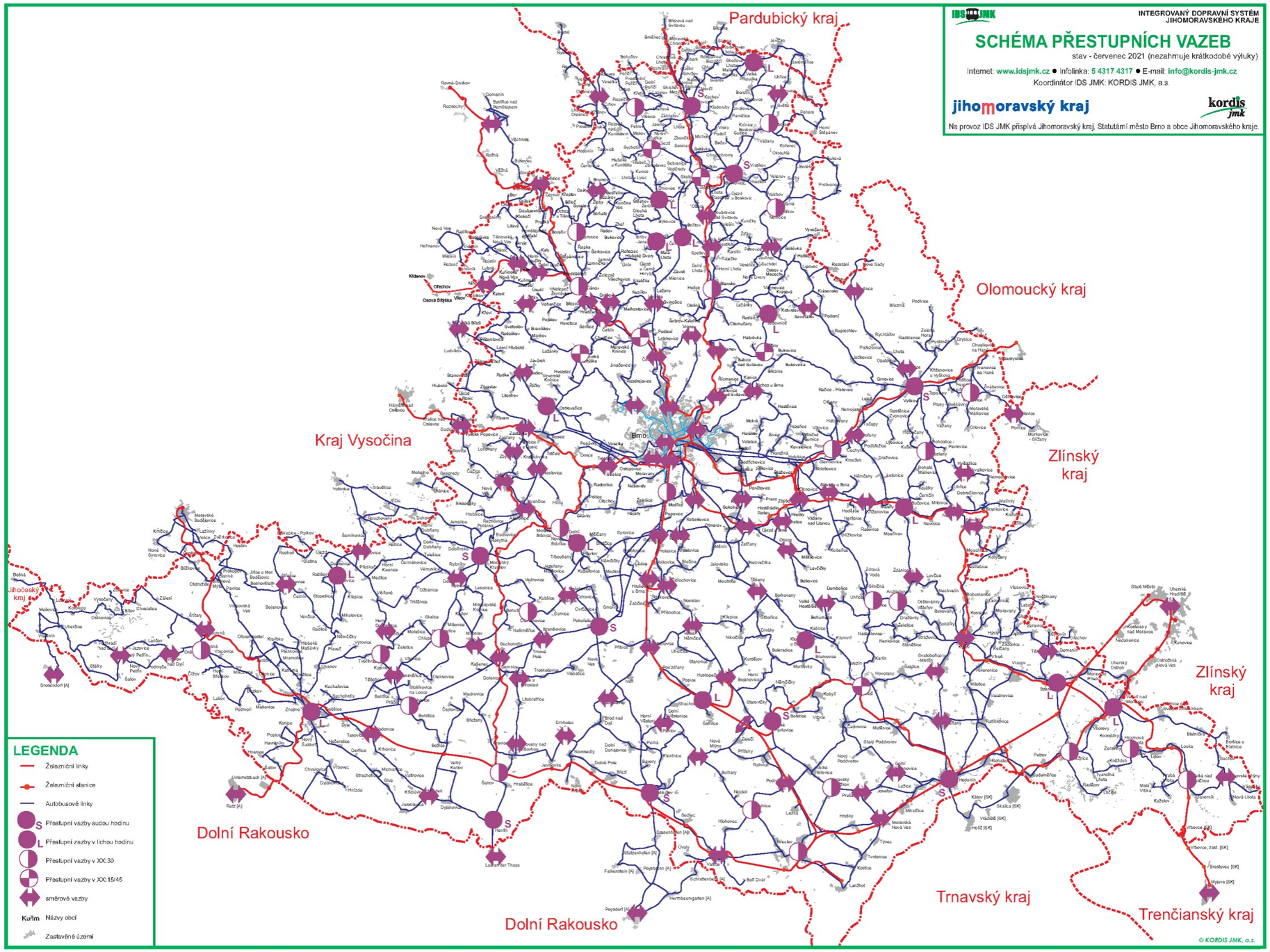
V brněnské příměstské dopravě není symetrie XX:00 dosažena na lince S2 v úseku Brno – Křenovice horní n. z důvodu chybějící výhybny Zbýšov a z toho plynoucí nemožnosti křižování vlaků v požadovaném místě a čase při fixaci linky S2 na časové polohy v uzlu Brno. Jednotná osa symetrie nemůže být ze stejného důvodu zavedena na návazných autobusových linkách (linky 74, 48, 151, 610, 611, 612, 620, 701, 702).

Vlaková linka R13 Brno – Šakvice – Zaječí – Podivín – Břeclav – Hodonín (Otrokovice – Přerov – Olomouc)
Společný produkt Ministerstva dopravy a Jihomoravského kraje byl realizován od 14. prosince 2008 v souvislosti se zaintegrováním Břeclavska a Hodonínska. Od 13.12. 2020 je pak linka zaintegrována až do Starého Města u Uh. Hradiště. Vlaková linka R13 se stala páteřní linkou regionu nejen pro spojení mezi Hodonínem a Brnem, ale i pro spojení od přípojných autobusových linek na Brno, a také do Břeclavi, Hodonína či spojení do Zlínského a Olomouckého kraje. Toto zvýšení využívání linky cestujícími umožnilo vedení rychlíků v 2 hodinovém taktu, který je ve špičkách pracovních dnů dále proložen vlaky financovanými JMK a vytváří tak hodinovou nabídku v silném přepravním proudu. Jihomoravský kraj počítá se zachováním tohoto společného produktu i nadále v integrovaném taktovém jízdním řádu se zřetelem k potřebám zajištění návazností v rámci Jihomoravského kraje v rámci stávajícího systému přípojných vazeb na linku R13 v úseku Šakvice-Břeclav. JMK v cílovém stavu infrastruktury předpokládá rozdělení linky R13 na dálkovou linku Brno – Břeclav – Hodonín – Olomouc (R13) s důrazem na krátkou cestovní dobu a linku regionální Brno – Šakvice – Břeclav – Hodonín (RB5) s důrazem na zachování stávajících návazností do regionu.

U ostatních vlakových a autobusových linek je pro zajišťování přípojů klíčové dodržení uzlových bodů, které jsou schematicky znázorněny v následujícím schématu uzlových bodů.

V maximální možné míře je při zohlednění místních podmínek dodržen čas doby přestupu do 10 minut, který je realizován především v relacích, kde zavedením IDS vznikl přestup. Tento maximální čas doby přestupu je realizován rovněž v maximu možných silnějších přepravních relací, které byly i dříve realizovány s přestupem. Na druhou stranu vzhledem k počtu vazeb mezi jednotlivými linkami nelze technicky zajistit vazbu mezi všemi linkami na všech místech, kde se tyto linky setkávají.

Obr. 4: Schéma přestupních vazeb



3 TECHNICKÉ A PROVOZNÍ STANDARDY

Kromě standardů dopravní obslužnosti jsou v rámci IDS JMK definovány i technické a provozní standardy v IDS JMK. Ty se tvoří samostatně pro železnici i regionální autobusy. Samostatné verze pak existují i pro dopravce, kteří zajišťují dopravu v IDS JMK pod jinými smlouvami než s Jihomoravským krajem. Jsou v nich upraveny zejména oblasti definující:

- vybavení zastávek a jejich označení
- podobu jízdních řádů
- vybavení vozidel IDS JMK
- provozní zálohu
- garance návazností, čekacích dob a dispečerského řízení
- výluky a omezení dopravy
- vzhled jízdních dokladů
- odbavení cestujících, prodeje jízdních dokladů
- dopravní výkony

4 PŘEDPOKLÁDANÉ ÚPRAVY DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.1 Oblast Brno-západ, Brno-jih

Změna dopravního řešení po modernizaci tratě Brno – Zastávka u Brna (od změnového termínu 15.12.2024)

Linka S4

V souvislosti s dokončením 2. etapy stavby Elektrizace a modernizace trati Brno – Zastávka u Brna v úseku Střelice (mimo) – Zastávka u Brna (včetně) v prosinci 2024 bude zaveden nový provozní koncept regionálních vlaků na trati č. 240. Všechny osobní vlaky budou nově vedeny v úseku Brno – Zastávka u Brna elektrickými jednotkami ř. 640 a 650 z provozního souboru Linka S4. Ve špičkách pracovních dnů budou vedeny nově tři vlaky za hodinu, jeden bude veden zrychleně s minimem zastavení a přímou návazností na vlak linky S42. V úseku Brno – Zastávka u Brna tak dojde ke zvýšení kapacity, spolehlivosti provozu, a především kvality vlakových souprav.

Dojde k výraznému zvýšení obsluhy zastávky Ostopovice linkou S4, což umožní mírně omezit obsluhu Ostopovic autobusem.

Ve špičkách prac. dnů bude zajištěna obsluha Tetčic, Rosic a Zastávky u Brna v pravidelném intervalu 30 minut, což umožní výrazně lépe navázat přípojné autobusové linky 153, 420, 421, 422 a 423.

Linka S42

V úseku Zastávka u Brna – Náměšť nad Oslavou – Třebíč budou nadále vedeny vlaky motorové trakce pod objednávkou Kraje Vysočina, nově označené jako linky S42. Vlaky budou mít přípoj na vlaky linky S4 do Brna. Rozsah dopravy v úseku Zastávka u Brna – Rapotice bude v sedlech prac. dnů a o víkendu snížen na interval 120 min.

Linka 153

Linka 153 bude nově ve špičkách prac. dnů vedena přes novou autobusovou zastávku Rosice, žel. st. (zbudovanou v bezprostřední blízkosti žel. zastávky) a dále přes zastávku Rosice, Husova, čímž zajistí návaznost z linky S4 v rámci města Rosice.

Linka 423

Linka 423 bude nově v Tetčicích, žel. st. i ve směru do Rosic navazovat na vlaky linky S4 od Brna. Za tím účelem bude linka posílena zejména ve špičkách prac. dnů dalšími spoji v trase (Ivančice) - Tetčice, žel.st. – Rosice, Husova – Rosice, Trávníky – Rosice, Kamínky

U vybraných spojů linky 423 je možné uvažovat o jejich prodloužení z Rosic po silnici III. třídy přímo do Litostrova a po trase linky 410 do Javůrku. Tímto způsobem by bylo umožněno přímé spojení obcí po trase linky 410 do Rosic (do spádové obce s rozšířenou působností) a také s návazností na vlaky linky S4 pro spojení do Brna a zpět.

Linka 404

V souvislosti se systémovou obsluhou Ostopovic vlakovou linkou S4 s jízdní dobou cca 10 minut do centra Brna bude od změny jízdního řádu v prosinci 2024 přetrasována linka 404 z Troubska přes Bosonohy do terminálu MHD Nemocnice Bohunice. Časová poloha linky bude mírně upravena tak, aby na zastávce Střelice, dolní byly současně zajištěny přípoje od vybraných vlaků linky S41 z Moravských Bránic do terminálu Nemocnice Bohunice a současně i přípoj od Radostic na linku S4 pro rychlé spojení do centra Brna.

Linka 405

Vzhledem k absenci návazné městské dopravy v žel. zast. Brno-Starý Lískovec bude minimálně do doby dobudování tohoto přestupního uzlu linka nadále v provozu, nově však bude mít doplňkovou funkci k páteřní vlakové lince S4. Nově bude vedena po silnici II/602 přes Bosonohy, nově také zajistí požadované přímé spojení pro žáky místní střední školy Stavebních řemesel.

Rozdělení linky 51

Z důvodů lepší koordinace časových poloh linek ve společných úsecích a z důvodu prakticky úplné výměny frekvence v zastávce Nemocnice Bohunice bude stávající linka 51 provozně rozdělena do dvou samostatných linek.

Linka 161 v úseku Brno, Bystrc – Popůvky – Troubsko – Brno, Nemocnice Bohunice.

Linka 502 v úseku Brno, Nemocnice Bohunice – Ostopovice – Moravany – Brno, Ústřední hřbitov.

Linka 430

V souvislosti se zrušením vybraných sedlových vlaků v úseku Zastávka u Brna – Rapotice budou vybrané autobusy linky 430 prodlouženy o úsek Zastávka, žel. st. – Rapotice, žel. st. jako náhrada za zrušené vlaky. V této souvislosti předpokládáme zrušení linky 424 a její nahrazení prodlouženými spoji linky 430 o úsek Rapotice – Zastávka u Brna s obsluhou Lesního Jakubova vybranými spoji linky 430.

4.2 Oblast Brno-východ

Prodloužení vybraných vlaků linky S2 z Křenovic do Vyškova

Zvažuje se opětovné prodloužení prvních ranních / posledních večerních vlaků linky S2 do Vyškova v souladu s rámcovým provozním konceptem jednotek EMU JMK dle nabídkového řízení na Dopravce.

Prodloužení špičkových vlaků linky S2 z Křenovic do Holubic

Po dobu stavebních prací na rozšíření dálnice D1 kolem Brna se zvažuje prodloužení vybraných vlaků ve špičkách prac. dnů z Křenovic do Holubic s návaznou poptávkovou dopravou v blízké oblasti jako alternativa k silniční dopravě z Brna. Podmínkou zavedení těchto vlaků je mimo jiné i předchozí dohoda se SŽ.

S ohledem na četné připomínky cestujících na trase linky 702 je předpoklad, že v průběhu roku 2024 dojde u této linky k vynechání obsluhy zastávky Holubice, GLP Park, aby tak nebyli zdržování závleky vybraných spojů přes uvedenou zastávku. Pro obsluhu zastávky Holubice, GLP Park bude zavedena nová linka 720 v relaci (Viničné Šumice – Kovalovice-) Pozořice – Holubice, GLP Park – (Holubice), u které je rovněž předpoklad zejména v nepracovních dnech obsluhy centra Holubic, čímž by došlo k rozšíření spojení pro obec Holubice v nepracovních dnech.

Zlepšení obsluhy průmyslových zón v jihovýchodním sektoru Brna a brněnské příměstské oblasti.
(Průmyslové zóny Modřice, Brno, Černovická terasa a Šlapanice)

V souvislosti s postupným rozvojem těchto průmyslových zón lze konstatovat, že přepravní vazby do těchto průmyslových zón se za posledních 20 let výrazně změnily a dopravní řešení a vedení jednotlivých linek, které bylo definováno v roce 2004 při zavádění I. etapy IDS JMK již neodpovídá plně přepravním potřebám. Do Modřic je silná dojížďka za prací. Z a po směru z Brna je jedním z nejsilnějších směrů dojížďky směr od Šlapanic. Zároveň z jihu Jihomoravského kraje je silná vazba směrem do průmyslové zóny Černovická terasa. V současné době je mezi Modřicemi a Černovickou terasou a Šlapanicemi velmi nízký podíl uživatelů veřejné dopravy. To je způsobeno zejména rozdělením linek v Modřicích u Olympie a vedením linky 78 ještě závlekem kolem obchodních center na východní straně dálnice. To způsobuje, že reálnou vzdálenost mezi Modřicemi a Brnem, Chrlicemi, která je cca 3,5 km lze v odpolední špičce veřejnou dopravou překonat za průměrných 22 minut, tedy výrazně neatraktivně.

Změna dopravního řešení bude znamenat následující postupně realizované úpravy:

Linka 510 – z Modřic bude prodloužena přes Chrlice do průmyslové zóny Brno, Černovická terasa, případně až do Šlapanic.

Tím, že linka systematicky zajišťuje jednak přestupní vazbu ve směru od Ořechova na vlak linky S3 na Brno, ale přípoje od vlaků linky S3 ve směru do Hrušovan u Brna ve směru k Olympie, získají touto úpravou cestující z jižní části Jihomoravského kraje s jedním přestupem podstatně rychlejší spojení do průmyslové zóny Černovická terasa (zast. Areál Slatina) bez nutnosti jezdit přes centrum Brna, které je nyní výhodnější.

Zároveň je připravováno i následné prodloužení linky 510 přes Černovické terasy do Šlapanic. Tím by došlo jak ke zrychlení spojení ze Šlapanic jak do Průmyslové zóny Černovická terasa, tak do Modřic.

V případě frekvenčně silnější poptávky by byla linka v úseku Šlapanice – Modřice posílena na 15-ti minutový interval tak, aby zajišťovala ve špičkách přípoje jak k vlakům do Hustopečí tak do Židlochovic. Vybrané spoje by pak byly z Modřic, žel. st, případně Modřice, smyčka prodlouženy až do průmyslové zóny CTP Modřice, Evropská.

Linka 509 – z Chrlic bude prodloužena vybranými spoji do Modřic, k žel. stanici.

V současné době je spojení mezi Rebešovicemi a Modřicemi na reálnou vzdálenost 6 km realizovatelné veřejnou dopravou pouze s dvěma přestupy a trvá veřejnou dopravou z důvodů závleků linky 78 od 25 do35 minut. Úprava by spočívala v tom, že vybrané spoje linky 509 ve špičkách pracovních dnů, (jednalo by se především o spoje, které nemají v Chrlicích u nádraží přípoj na linku S2,) by byly vedeny

do Modřic k žel. st., případně do zast. Modřice, smyčka pro možnost oběhového propojení s linkou 505 nebo až do průmyslové zóny CTP Modřice a zajišťovaly by tak ve špičkách pracovních dnů bez závleku k Olympii rychlé spojení z Chrlic do Modřic a zároveň by v Modřicích u žel. stanice měly přípoj na linky S3 do Brna. Nabídly by tak pro Modřice podstatně rychlejší spojení do centra Brna než v současné době linkou 49 s přestupem na linku 12. Rovněž by s akceptovatelným časem na přestup zajišťovaly návaznost od vlaku linky S2 od Křenovic do průmyslových zón v Modřicích.

Nová linka 508

Vzhledem k posílení linek 510 a 509 by bylo neefektivní, aby vedle nich jezdila v současné četnosti i linka 49. Navíc v souvislosti s dopravními kolonami v Brně jsou čím dál více problematické návaznosti mezi linkami 510 a 49, protože linka 49 je oběhově svázána nutností krátkých pobytů na Úzké a je vedena po ulicích Hladíkova, Zvonařka, Uhelná, Opuštěná. Proto je navrženo zrušení linky 49 mimo území města Brna a pro oblast Modřic její nahrazení linkou 508 v trase Brno, Komárov – Přízřenice – Modřice, Olympia – (Dvůr v lese). Výhoda tohoto oddělení je, že JŘ může být lépe konstruován tak, aby vycházely spolehlivější přípoje mezi linkami 510 a 508 na zast. Modřice, Masarykova.

Linka 78 – již nebude mít význam pro obsluhu regionu a rozsah jejího vedení k Olympii včetně rozsahu provozu bude pouze dle objednávky města Brna vůči DPMB.

Nová linka 704

Pro obsluhu CTP Brno, South na území města Šlapanice je v případě zájmu a finanční spolu účasti CTP uažována linka CTP Brno, South – Brno, Slatina s vazbou na linku S6 – Brno, Areál Slatina, kde by byla vazba na linku 510 a další linky.

Elektrizace trati č. 340

Po dokončení elektrizace trati č. 340 Blažovice – Slavkov u Brna – Veselí n. Moravou a zvýšení četnosti spojů linky R56 – interval 30‘/60‘ – se předpokládá omezení provozu linky 106, zejména v úseku Brno – Slavkov u Brna, žel.st. (navázání linky 106 od Žarošic na linku R56 do Brna).

Modernizace trati č. 300

Po dokončení modernizace trati č. 300 Brno – Přerov a zavedení nové linky S7 – interval 30‘/60‘ – se předpokládá zrušení provozu linky 107, a navázaní přípojných autobusových linek k lince S7 v Rousínově (nutnost výstavby přestupního body u nové žel. zast.) V souvislosti s rozvojem nejen letecké dopravy ale i areálů kolem letiště je potřebné na modernizované trati Brno – Blažovice – Přerov realizovat zastávku Brno, letiště.

4.3 Severní část JMK:

Změna dopravního řešení Kuřimska

Nová linka 304

V souvislosti s rozvojem města Kuřim a vzniku obchodních center v jižní části Kuřimi a nové výstavbě bytů v severní části Kuřimi (lokalita Záhoří) již přestalo odpovídat přepravním potřebám současné

linkové vedení linkou 71 z Brna, Králova Pole po Kuřim, železniční stanici a linkou 310 z Kuřim, žel. stanice do severní části Kuřimi. Zároveň linka 310 byla v úseku Kuřim, žel. stanice – Lelekovice velmi málo frekvenčně využívána. Proto je v prvním pololetí roku 2024 připravováno zrušení linek 71 a 310 a jejich nahrazení novou autobusovou linkou 304 (Brno, Královo Pole) - Brno, Řečkovice – Kuřim, žel. st. – Kuřim, Podlesí.

Linka systémově propojí severní a jižní část Kuřimi, zároveň ve špičkách pracovní dnů, kdy vlaky linky S3 jezdí v 15-ti minutovém intervalu, vznikají přípoje jak ve směru ke kulturnímu domu, tak ve směru na Díly pod Sv. Jánem. Zároveň vedení k řečkovickému nádraží umožní ve špičkách v době 15-ti minutového intervalu linky S3 nově i pro obec Českou (pro oblast Nádavky) v Řečkovicích přestup na linku S3 a dále vlakem rychlé spojení do oblasti Židenic a Lesné a zároveň časově srovnatelné spojení do centra Brna jako v případě přestupu na linku č. 1 úseku Brno, Královo Pole, - Brno, Řečkovice bude linka vedena pouze za podmínky finanční spoluúčasti dotčených měst či obcí.

Nová linka 305

Po výluce mezi obcemi Česká a Lelekovice a na základě zkušeností s novou linkou 304 a přestupy v Řečkovicích je na zvážení nahrazení linky 41 do regionu linkou 305, která by z České ve směru na Brno měla stejnou trasu jako 304 za účelem sjednocení nástupních míst v jednotlivých přestupních uzlech. Případně ve frekvenčně silných dobách, kdy by z důvodů návazností od vlaku jely linky 304 a 305 prakticky současně by mohla být linka 305 vedena ulicí Maříkovou a zajistit tak chybějící spojení do této oblasti.

Změna dopravního řešení Tišnovska

V souvislosti s požadavkem obce Sentice na častější spojení večer a o víkendech je uvažováno o zrušení linky 330 a její nahrazení prodlouženými spoji linek 320 a 321 o úsek Čebín – Sentice. Vybrané spoje linky 153 by obsluhovaly navíc zastávky Čebín, žel. st. a Sentice. Tím by došlo k odstranění neefektivních spojů linek 153 a 330 mezi Tišnovem a Senticemi a ušetřené výkony by byly použity zejména na prodloužení vybraných spojů linek 320 a 321 o úsek Čebín – Sentice. K realizaci uvedených opatření je potřeba souhlas obce Sentice, příp. Čebína.

Změna linkového vedení pro spojení Boskovice – Sebranice, ALPS

V souvislosti s častými požadavky společnosti ALPS Sebranice týkající se změny v dovolených a obsazení směn navrhujeme spoje linky 256 vedené primárně v úseku Boskovice – Sebranice, ALPS objednávané společností ALPS Sebranice vyjmout z linky 256 a zařadit je do nové linky 265, aby případné změny v dovolených ohlašované zpravidla na poslední chvíli neměly dopad do změny JŘ linky 256 v celé trase z Boskovic přes Kunštát až do Olešnice, ale vedly pouze ke změně JŘ linky 265, který by obsahoval z velké části tzv. zaměstnanecké spoje pro potřeby společnosti ALPS Sebranice.

Zlepšení návazností v přestupním uzlu Bílovice nad Svitavou.

V souvislosti s nepravidelnostmi na lince 75 – průjezd přes Gajdošovu a další úseky velmi zatížené IAD, které pak přenáší nepravidelnosti do návazností v přestupní uzlu Bílovice nad Svitavou a zároveň

z důvodů zajištění lepší přestupní vazby autobusů od Bílovic na tangenciální trolejbusy linek 25 a 26 je uvažováno, že po stavbě VMO Tomkovo náměstí by do Bílovic nad Svitavou na místo linky 75 byly prodlouženy spoje linky 57. Zároveň v souvislosti s oddělením regionálních linek do samostatné číselné řady tak, aby cestující jednoznačněji věděli, kde platí jaké tarifní slevy, je uvažováno přečíslování spojů v trase Bílovice, nad Svitavou – Vranov do nové linky číselné řady nad 100 – konkrétně je uvažováno na číslo linky 207.

Boskovická spojka

Po budoucím dokončení Boskovické spojky a zavedení obsluhy Boskovic linkou S2 v intervalu 30‘/60‘ dojde ke zrušení linky S21 a k omezení autobusových linek mezi Boskovicemi a Skalicí nad Svitavou, přičemž nebudou dotčeny vazby obcí Boskovicka k sídlu ORP a budou respektovány vazby na rychlíky R19 směr Pardubice, Praha. Dále se předpokládá omezení provozu souběžné linky 234 s vlakem na špičky pracovních dnů.

4.4 Ostatní části JMK:

Úpravy dopravního řešení na autobusových a železničních linkách IDS JMK jsou řešeny operativně na základě aktuálních přepravních potřeb a finančních možností Jihomoravského kraje.

V souvislosti s probíhajícím zadávacím řízením na autobusové dopravce Kraje Vysočina se předpokládá provedení některých změn ve vedení linek IDS JMK v prostoru při hranicích s Krajem Vysočina. Změny budou vycházet z již uzavřených smluv mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina a z aktuálního řešení dopravních potřeb v území u hranic Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina.

Na lince S81 Znojmo – Moravské Budějovice (mimo souvislost s investičními akcemi) vyvine JMK snahu o snížení výskytu nebo alespoň o zjednodušení víkendových variant nutných pro jízdu Sp vlaků Havl. Brod – Znojmo.

V souvislosti s předpokládaným novým smluvním zajištěním provozu na lince S91 od 12/2024 se po dohodě s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky předpokládá zajištění provozu pod smlouvou JMK až do Myjavy s úhradou Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky za úsek Myjava – st. hr.

Zrychlení vazeb mezi přestupními uzly regionálních linek v Brně v nejbližším okolí

Prodloužení linky 701 ev. 702

V návaznosti na připomínky k časově dlouhému spojení mezi dvěma nejvýznamnějšími přestupními uzly na regionální dopravu na území města Brna, tedy mezi ÚAN Zvonařka a terminálem Bohunice, nemocnice, kdy po úpravách linkového vedení po zprovoznění tramvajové tratě ke Kampusu a vedením linky 40 přes Bidláky a Holandskou, kdy jízdní doba od terminálu Bohunice, nemocnice k autobusovému nádraží Zvonařka je cca 21 minut, je navrženo účelovými spoji či v případě frekvenčního zájmu cestujících prodloužení prakticky celé linky 701 nebo linky 702 do autobusového nádraží ev. z Úzké přes zast. Křídlovická Pisáreckým tunelem do terminálu Nemocnice, Bohunice. Výhodu tohoto prodloužení by bylo jednak zrychlení spojení od terminálu nemocnice Bohunice k UAN

Zvonařka za cca poloviční čas než je nyní linkou č 40 a rovněž by spoje linky 701 (702) zajišťovaly rychlé spojení pro obce západně od Brna do blízkosti průmyslové zóny Černovická terasa. Linka by byla vedena po vzoru expresních linek na území města Brna.

Prodloužení linky 302

Pro zrychlení spojení mezi průmyslovou zónou Kuřim a přestupními terminálem Bohunice, nemocnice je zvažováno po zprovoznění VMO Žabovřeská a Bauerova vedení vybraných účelových spojů linky 302 či v případě frekvenčního zájmu většiny spojů linky 302 z Kuřimi namísto do přestupního uzlu Bystrc, Zoo vedena na přestup na tramvaje směr centrum na zast. Svratecká a odtud jako expresní linka Žabovřeskou a Pisáreckým tunelem k zast. Nemocnice Bohunice.

Linka 404 případně prodloužení jiné linky od Kampusu k Ústřednímu hřbitovu případně až do Modřic.

Po zprovoznění tramvajové tratě na Kampus a omezení autobusů ve směru k Ústřednímu hřbitovu se zejména v okrajových částech dne, kdy je návoz cestujících na směny na ulici Vídeňská a průmyslové zóně Modřice zhoršilo spojení od linek 401, 402, 405 a 406 do této oblasti. Proto je navrženo účelovými spoji prodloužit linku 404 a zajistit toto spojení.

Změna číslování linek pro snazší orientaci, jaké slevy a jaký režim elektronického odbavení na lince platí.

V souvislosti se zaváděním validátorů a nového režimu odbavení je vhodné cestujícím podle čísla jednoznačně oddělit jaký režim odbavení ve validátorech funguje. U linek 1-99, které zajišťují přepravní práci pro městě Brně je režim odbavení takový, že pro cestu po Brně stačí check-in a pro cesty do regionu je potřeba navolit jízdní doklad na příslušný počet zón. Naopak linky číselní řady nad 100, jejichž významný podíl přepravy je do regionu bude cestujícím při check-in účtována cena zóny koncové zastávky spoje mimo Brno a pokud udělá cestují check-out zkrátí se mu účtovaná cena na odpovídající délku projetou mezi check-in a check-out. Zároveň změna číslování linek zlepší orientaci cestujícím, kde platí státem nařízené slevy a kde nikoliv. Z tohoto důvodu je připravováno přečíslování linek 48 na 608, 73 na 703 a 74 na 604. Změna číslování linek se může týkat i dalších linek, čísla linek v dopravním plánu jsou pro jasnější a přehlednější orientaci v jednotlivých trasách. Provozní označení na JŘ a autobusech a informačních materiálech může být zvoleno jiné, tak aby co nejlépe vystihovalo tarifní pravidla a charakter linky.

Rozvoj elektronického odbavování cestujících v regionu

V souladu s dlouhodobými záměry Jihomoravského kraje se počítá s dalším rozvojem elektronického odbavování v regionu. Lze charakterizovat následujícími změnami:

1) Podpora nové Dopravní peněženky IDS JMK jako alternativy pro platbu bankovní kartou. Vyřeší se tak poptávka po nebankovním produktu pro děti, seniory a osoby bez bankovního účtu.
2) Instalace validátorů na železničních stanicích – umožňují bezhotovostní zakoupení elektronických jízdních dokladů bankovní kartou nebo Dopravní peněženkou. Jízdní doklady

jsou centrálně evidovány. Zjednoduší se tak koupě jízdenky na nádražích, nebude nutné chodit k pokladně.

3) Instalace automatů na jízdenky do většiny vlaků v objednávce Jihomoravského kraje. Automaty umožní bezhotovostní nákup elektronických jízdenek, ve vybraných případech i papírových. Cestující získají možnost koupě jízdenky až ve vlaku pro případ, že nestihnout koupi před odjezdem, navíc vznikne možnost propojení se sousedními kraji.
4) Možnost používat papírové jednorázové jízdní doklady bude zachována. Hlavní roli v tom bude hrát univerzální jízdenka.
5) Instalace validátorů na vybraných autobusových linkách a zprovoznění režimu Jezdi jednoduše na těchto linkách. Tento režim bude spočívat v tom, že cestující při každém nástupu přiloží k validátoru bankovní kartu nebo Dopravní peněženku a tím se mu k nosiči nastaví jízdenka do poslední stanice daného spoje. Při ukončení cesty přiloží nosič znovu. Při případných přestupech vždy přiloží nosič. Při cestě vlakem pořídí jízdenku pro konkrétní zóny. Každý den proběhne zúčtování všech přiložení a koupí jízdenek, a to jak v regionální dopravě, tak i v brněnské dopravě a cestujícímu se naúčtují odpovídající jízdní doklady pro jeho cesty tak, aby v rámci jedné cesty neplatil za zóny vícekrát.

Zapojení veřejné operativní dopravy do IDS JMK

S rozvojem informačních technologií a elektronizací jízdného v IDS JMK je možné začít zvažovat zapojení dalších forem veřejné dopravy do IDS JMK. Jednou z nich je „veřejná operativní doprava“ tedy model zajištění dopravy vozidly o malé kapacitě pro zajištění rozvozu cestujících na krátkou vzdálenost obvykle po obci nebo mezi uzlem a jejich bydlištěm. Tento režim dopravy umožní jízdy bez konkrétního jízdního řádu bez nutnosti mít předem stanovené zastávky – tzn. jízda na požádání formou sběrného taxíku.

V Jihomoravském kraji se předpokládá otestování této formy veřejné dopravy po jejím legislativním zakotvení například v následujících 3 lokalitách:

1) Rosice: zejména svoz a rozvoz cestujících na vzdálenější zastávku vlaků S4.
2) Modřice: zejména obsluha místní části Bobrava
3) Holubice, Velešovice: svoz k vlakům S2 ukončeným v Holubicích.

Podpora propojení IDS JMK se sousedními kraji

V rámci mezikrajské spolupráce se počítá s technickými opatřeními i tarifními úpravami, které zjednoduší tarifní propojení se sousedními kraji. Může se jednat zejména o cenové zvýhodnění lomených mezikrajských jízdenek nebo zahrnutí jihomoravské části lomených jízdenek do režimu Jezdi jednoduše. V případě Rakouska se jedná o technické opatření ve formě akceptace tamní celosíťové jízdenky KlimaTicket jako předplatní jízdenky pro zóny ležící v Rakousku.

5 FINANČNÍ TOKY A SPOLUPRÁCE S JINÝMI OBJEDNATELI DOPRAVY

5.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

5.1.1 Železniční doprava

Výše kompenzace poskytovaná Jihomoravským krajem pro zajištění provozu regionální železniční dopravy (osobní a spěšné vlaky) pro období nadcházejících 5 let tj. roky 2022 - 2026 vychází zejména z aktuálně uzavřené smlouvy o veřejných službách mezi JMK a společnosti České dráhy a.s.

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční linky zasahují i na území sousedních krajů, byly s těmito kraji uzavřeny smlouvy, jejichž prostřednictvím budou zmíněné samosprávné celky přispívat Jihomoravskému kraji na úhradu kompenzace. Na obdobném principu pak byly uzavřeny smlouvy mezi Jihomoravským krajem a jinými objednateli dopravy v případě, že tento objednatel dopravy zajišťuje dopravní obslužnost železniční dopravou na území Jihomoravského kraje.

Kromě vlaků regionální dopravy (osobní a spěšné vlaky) je dopravní obslužnost v Jihomoravském kraji zajišťována i vlaky dálkové dopravy (rychlíky), zařazenými do IDS JMK. Objednatelem dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, které hradí železničním dopravcům kompenzaci spojenou s provozem těchto vlaků.

Část kompenzace vynakládané na zajištění dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje železniční dopravou je kryta účelovou dotací ze státního rozpočtu na základě platné Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy Českou republikou na straně jedné, Jihomoravským krajem, ostatními kraji České republiky a Hlavním městem Prahou na straně druhé, a Asociací krajů České republiky na straně třetí na období do konce roku 2034. Pro rok 2022 byla maximální výše dotace pro JMK stanovena ve výši 330 655 630 Kč. Tento příspěvek je dle uzavřené smlouvy každoročně navyšován o inflaci. Nad rámec této částky stát poskytuje i finanční prostředky na kompenzaci zvýšených nákladů způsobených vlivem nadinflačního navýšení cen za použití dopravní cesty, pro rok 2022 ve výši maximálně 9 557 239 Kč.

Předpokládaná výše kompenzace za regionální železniční dopravu ze strany Jihomoravského kraje včetně účelové dotace ze státního rozpočtu	
Rok	**Výše kompenzace (Kč)***
2022	1 533 000 000 Kč
2023	1 594 000 000 Kč
2024	1 658 000 000 Kč
2025	1 724 000 000 Kč
2026	1 993 000 000 Kč

***předpokládaná výše kompenzace byla stanovena v roce 2021**

Zajištění železniční dopravy ve spolupráci s jinými objednateli dopravy

Kraj Vysočina

Jihomoravský kraj uzavřel s Krajem Vysočina Smlouvu o zajištění železniční osobní dopravy mezikrajskými vlaky na základě které:

- Jihomoravský kraj objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 250 v úseku hranice Jihomoravského kraje (dále jen „JMK“) a Kraje Vysočina (dále jen „VYS“) – Křižanov, případně Žďár nad Sázavou,
- JMK objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 256 v úseku hranice JMK a VYS – Žďár nad Sázavou,
- VYS objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 241 v úseku hranice JMK a VYS – Znojmo,
- VYS objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 240 v úseku hranice JMK a VYS – Brno.

Předpokládané změny ve vazbě na změny železniční infrastruktury a dodání nových železničních vozidel:

- Po dokončení elektrizace Brno – Zastávka (změnový termín 15.12.2024) VYS objedná regionální železniční osobní dopravu na trati č. 240 pouze v úseku hranice JMK a VYS – Zastávka u Brna. V úseku Brno – Zastávka u Brna objedná regionální dopravu JMK. Současně JMK zvažuje pořízení nových hybridních vozidel přes dopravce na tuto železniční trať (předpoklad dodání nejdříve v 12/2028). Po dodání těchto vozidel bude na základě předběžné dohody objednávat JMK železniční dopravu v úseku Brno – Třebíč. Výhledovým stavem je pro oba kraje elektrizace celé tratě v úseku Brno – Jihlava,
- Na základě návrhu VYS se předpokládá, že by VYS od JMK (ke změnovému termínu 15.12.2024) nově převzala celou objednávku železniční dopravy na trati 256 tzn. i včetně úseku Tišnov – hranice JMK a VYS s výjimkou jednoho páru spěšných vlaků Brno – Nedvědice – Žďár nad Sázavou.

Zlínský kraj

JMK uzavřel se Zlínským krajem Smlouvu o zajištění železniční osobní dopravy mezikrajskými vlaky na základě, které:

- JMK objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 340 (případně trati č. 341) v úseku hranice JMK a Zlínského kraje (dále jen „ZLK“) – Uherské Hradiště, příp. – Staré Město u Uh. Hradiště (u vybraných vlaků Bojkovice, ev. Bylnice, Vlárský průsmyk),
- JMK objednává víkendový pár spěšných vlaků v úseku hr. OLK / ZLK – Kroměříž – Valašské Meziříčí,

- ZLK objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 330 v úseku hranice JMK a ZLK – Břeclav (kromě části vlaků relace Břeclav – Hodonín),

- ZLK objednává regionální železniční osobní dopravu na trati č. 340 v úseku hranice JMK a ZLK – Veselí nad Moravou (doplňková síť linky S6 ve špičkách prac. dnů a okrajových částech dne).

Předpoklad rozšíření provozní i finanční spolupráce na přeshraničních linkách se Zlínským krajem.

Na linkách S6+R56 je ZLK/KOVED připraven ve spolupráci s JMK/KORDIS zajistit interval 30/60 minut (špička/sedlo) v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště (- Staré Město u Uh. Hradiště dle kapacity dráhy) dle platných smluv o ZVS a finančních možností obou krajů s následným uhrazením výkonů objednávaných jiným krajem na cizím území v rámci mezikrajské smlouvy.

Na lince S9 ZLK/KOVED předpokládá v období platnosti PDO objednávku v celé lince Břeclav – Hodonín – Staré Město u Uh. Hradiště – Přerov 60/120 (případně 60 i jen úsekově) minut s uhrazením výkonů objednávaných jiným krajem na cizím území v rámci mezikrajské smlouvy. ZLK/KOVED je dále připraven v případě zájmu JMK/KORDIS doobjednat vlaky 60 taktu Břeclav – Hodonín s využitím vozidel smlouvy o ZVS ZLK s následným uhrazením výkonů objednávaných jiným krajem na cizím území v rámci mezikrajské smlouvy.

Olomoucký kraj

JMK uzavřel s Olomouckým krajem (dále jen „OLK“) Smlouvu o zajištění železniční osobní dopravy mezikrajskými vlaky, na základě které:

- OLK objednává regionální železniční dopravu na trati č. 300 linky S71 v úseku hr. OLK / JMK – Vyškov

- JMK objednává víkendový pár spěšný vlaků na lince R12 v úseku hr. JMK / OLK – Kojetín – hr. OLK / ZLK.

Pardubický kraj

JMK uzavřel s Pardubickým krajem (dále jen „PK“) dohodu, jejímž předmětem je zajištění železniční osobní dopravy mezikrajskými vlaky ze strany PK na trati č. 260 v úseku hranice JMK a PK– Letovice (linka S22 všechny vlaky,), v případě jednoho páru víkendových spěšných vlaků se zvažuje zajištění ze strany PK v celém úseku hranice JMK a PK – Brno hl.n..

Rakousko

Na základě dohody Rakouská republika zajišťuje železniční osobní dopravu na lince S82 do Znojma.

Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo dopravy na základě dohody s Jihomoravským krajem převzalo objednávku převážné části vlaků na lince R13 IDS JMK s tím, že Jihomoravský kraj poskytuje Ministerstvu dopravy finanční příspěvek na úhradu kompenzace železničnímu dopravci (předpokládaná částka je zahrnuta v předpokládané výši kompenzace). Obdobně Ministerstvo dopravy objednává i nepárový rychlík na

lince R19 a nepárový rychlík na lince R12, kde se Jihomoravský kraj podílí na úhradě kompenzace v úseku z místa dodatečného zastavení nad rámec zastavovací politiky MD do Brna.

Orientační rozsah objednávky JMK (JŘ 2020/2021):

Smlouva ZVS JMK:

linky S a R: 9,216 mil. vlkm / rok

z toho na území Olomouckého kraje: 0,002 mil. vlkm / JŘ

z toho na území Kraje Vysočina: 0,632 mil. vlkm / JŘ

z toho na území Zlínského kraje: 0,216 mil. vlkm / JŘ

Orientační rozsah objednávky ostatních objednatelů na území JMK (JŘ 2020/2021):

Smlouva ZVS PCK

S22 (+ Sp): 0,044 mil. vlkm / JŘ

Smlouva ZVS VYS

S4 + S81: 0,704 mil. vlkm / JŘ

Smlouva ZVS OLK

S71: 0,074 mil. vlkm / JŘ

Smlouva ZVS ZLK

S6 + S9: 0,375 mil. vlkm / JŘ

Smlouva ZVS Rakouska:

S82: 0,070 mil. vlkm / JŘ

Smlouva ZVS Ministerstvo dopravy ČR:

R12 + R13 + R19: 0,205 mil. vlkm / JŘ

Linky (úseky), kde objednávka JMK nedosahuje úrovně 4 páry vl. / pracovní den:

S52 Kobylí na Moravě – Hodonín: v prac. den bez obsluhy (3-8 párů vl. / neprac. den.)

S41 Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov: 3 – 4 páry vl. / prac. den.

5.1.2 Regionální autobusová doprava

Výše kompenzace Jihomoravského kraje pro zajištění provozu regionální autobusové dopravy pro období nadcházejících 5 let, tj. roky 2022-2026, vychází z výše kompenzace hrazené v předcházejících letech.

Rozsah kompenzace Jihomoravského kraje na zajištění provozu regionální autobusové dopravy vždy vychází z ekonomického vývoje a aktuálních finančních možností Jihomoravského kraje a schváleného rozpočtu. Rozsah kompenzace bude rovněž úzce souviset s vývojem přepravních potřeb souvisejících se zvýšením či snížením počtu cestujících na jednotlivých linkách, rozvojovými aktivitami kraje a jednotlivých měst a obcí, změnách v dojížďce žáků do škol či pracujících do zaměstnání a dalších vlivů majících význam z hlediska rozsahu veřejné dopravy. U smluv o veřejných službách uzavřených na základě zadávacího řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, nebo podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, se výše kompenzace bude odvíjet od naplnění obchodních podmínek stanovených v rámci uzavřených smluv o veřejných službách. Rozsah kompenzace je také ovlivněn výsledkem dalších zadávacích řízení na autobusové dopravce, která jsou v současné době vedena podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Částky kompenzace včetně předpokládaného navýšení jsou uvedeny níže v tabulce.

Kromě Jihomoravského kraje se na kompenzaci ztráty z provozu regionálních linek IDS JMK podílí i obce částkou na obyvatele a rok, která je zakotvena ve Smlouvě o zajištění financování systému IDS JMK uzavřené mezi Jihomoravským krajem a jednotlivými obcemi. Tento systém byl nastaven s ohledem na sjednocení pravidel přispívání obcí na dopravní obslužnost, které byly před vznikem Jihomoravského kraje v jednotlivých okresech značně rozdílné. S rozšiřováním IDS JMK byly tedy kromě jednotných dopravních standardů postupně uplatňovány i jednotná pravidla přispívání obcí.

Kromě příspěvku obcí ve výši 100 Kč na obyvatele a rok na standard IDS si řada obcí přispívá na rozšíření četnosti spojů v rámci nadstandardu. Jedná se jak o požadavky na vyšší četnost spojů než odpovídá standardu IDS, tak veškeré regionální autobusové spoje provozované v nočních hodinách. V neposlední řadě tímto způsobem hradí některá města spoje veřejné linkové dopravy zajišťující spojení do místních městských částí města a supluji tak jistým způsobem městskou dopravu. Jedná se především o města Boskovice, Ivančice, Kuřim, Letovice, Mikulov, Moravský Krumlov.

Vzhledem ke skutečnosti, že IDS JMK zasahuje i na území sousedních krajů, uzavřel Jihomoravský kraj smlouvy s těmito kraji:

Pardubický kraj:

Jihomoravský kraj objednává provoz autobusových linek IDS JMK i po území Pardubického kraje, Pardubický kraj za provoz linek IDS JMK po svém území platí Jihomoravskému kraji příslušnou kompenzaci. Pardubický kraj objednává provoz linek IREDO i po území Jihomoravského kraje, Jihomoravský kraj za provoz linek IREDO po svém území platí Pardubickému kraji příslušnou kompenzaci.

Olomoucký kraj:

Jihomoravský kraj objednává provoz autobusových linek i po území Olomouckého kraje, Olomoucký kraj za provoz těchto linek po svém území platí Jihomoravskému kraji příslušnou kompenzaci. Olomoucký kraj objednává provoz autobusových linek i po území Jihomoravského kraje, Jihomoravský kraj za provoz těchto linek po svém území platí Olomouckému kraji příslušnou kompenzaci.

Zlínský kraj:

Jihomoravský kraj objednává provoz autobusových linek IDS JMK i po území Zlínského kraje, Zlínský kraj za provoz linek IDS JMK po svém území platí Jihomoravskému kraji příslušnou kompenzaci. Zlínský kraj objednává provoz autobusových linek i po území Jihomoravského kraje, Jihomoravský kraj za provoz těchto linek po svém území platí Zlínskému kraji příslušnou kompenzaci.

Předpoklad rozšíření provozní i finanční spolupráce na přeshraničních linkách se Zlínským krajem.

Kraj Vysočina:

Jihomoravský kraj objednává provoz autobusových linek IDS JMK i po území Kraje Vysočina. Kraj Vysočina objednává výkony po území Jihomoravského kraje na mezikrajských autobusových linkách provozovaných mimo IDS JMK i v rámci IDS JMK. Na zajištění provozu mezikrajské autobusové dopravy mají Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina uzavřeny dvě smlouvy: Jedna smlouva je založena na principu, že Jihomoravský kraj objednává přibližně stejný objem najetých kilometrů po území Kraje Vysočina, jako objednává Kraj Vysočina po území Jihomoravského kraje. Druhá smlouva je pak založena na principu, že Kraj Vysočina objednává příslušné výkony po území Jihomoravského kraje a Jihomoravský kraj mu hradí příslušnou kompenzaci a Jihomoravský kraj objednává příslušné výkony po území Kraje Vysočina a Kraj Vysočina mu hradí příslušnou kompenzaci.

Jihomoravský kraj každoročně uzavírá smlouvy s některými obcemi Kraje Vysočina, které obsluhují linky IDS JMK a na základě kterých objednává výkony na příslušných linkách IDS JMK i po jejich území a tyto obce Jihomoravskému kraji hradí příslušné kompenzace za jejich provoz (jedná se o výkony nad rámec výkonů, které obsahuje mezikrajská smlouva mezi Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina).

Jihočeský kraj:

Jihomoravský kraj objednává provoz spojů autobusové linky IDS JMK 830 Vranov nad Dyjí - Lesná - Šumná - Bítov - Lubnice – Dešná i po území Jihočeského kraje, Jihočeský kraj za provoz spojů linky IDS JMK č. 830 po svém území platí Jihomoravskému kraji příslušnou kompenzaci. Jihočeský kraj objednává provoz autobusových linek i po území Jihomoravského kraje, Jihomoravský kraj za provoz těchto linek po svém území platí Jihočeskému kraji příslušnou kompenzaci.

Dolní Rakousko:

Jihomoravský kraj uzavřel smlouvu se zemí Dolní Rakousko a na základě které objednává Jihomoravský kraj výkony na linkách IDS JMK 555 a 580 i po území země Dolní Rakousko, která Jihomoravskému kraji hradí příslušnou kompenzaci za provoz těchto linek po svém území.

Předpokládaná výše kompenzace za veřejnou osobní linkovou dopravu ze strany Jihomoravského kraje včetně plateb, které JMK platí za jiné objednatele	
Rok	**Výše kompenzace (Kč)***
2022	1 085 000 000Kč
2023	1 128 000 000 Kč

2024	1 174 000 000 Kč
2025	1 220 000 000 Kč
2026	1 270 000 000 Kč

***předpokládaná výše kompenzace byla stanovena v roce 2021**

V rámci Jihomoravského kraje je ve Statutárním městě Brně a v dalších sedmi městech provozována městská doprava, která je ve všech těchto městech zaintegrována do IDS JMK. Po stránce finanční hradí kompenzaci z provozu městské dopravy jednotlivá města:

- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Brně provozované dopravcem DPMB, a.s. hradí město Brno.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Blansku hradí město Blansko.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Adamově hradí město Adamov.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy ve Vyškově hradí město Vyškov.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Kyjově hradí město Kyjov.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Břeclavi hradí město Břeclav.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy v Hodoníně hradí město Hodonín.
- Kompenzaci provozu městské hromadné dopravy ve Znojmě hradí město Znojmo.

Do IDS JMK je jako tzv. dojezdová zóna zaintegrována také městská hromadná doprava Bystřice nad Pernštejnem, která leží na území Kraje Vysočina, a kompenzaci provozu hradí město Bystřice nad Pernštejnem.

V rámci zajištění vazeb na hranicích kraje přesahují linky IDS JMK do několika desítek obcí jiných krajů či států. Linka IDS JMK 910 projíždí přes města Holíč a Skalica na Slovensku, linka IDS JMK 104 zajíždí do Rakouského Laa an der Thaya, linka IDS JMK 816 zajíždí do Rakouského Drosendorfu a linky IDS JMK 555 a 580 obsluhují několik rakouských měst a obcí ležících jižně od měst Valtice a Mikulov.

6 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ NOVÝCH SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH

6.1 Železniční doprava

Od 1.1.2020 vstoupila v platnost nová smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě mezi JMK a ČD, uzavřená na základě výsledku nabídkového řízení. Doba platnosti smlouvy jsou 3 roky s možností prodloužení o další 3 roky. Nejpozdější ukončení této smlouvy je k datu 12/2025. Na základě uplatněné opce je platnost smlouvy prodloužena do 12/2024.

V průběhu roku 2023 byly v souladu se zákonem formou přímého zadání uzavřeny smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, a to pro provozní soubor JIH s dopravcem ARRIVA vlaky s.r.o., a pro provozní soubor STŘED a provozní soubor Linka S4 s dopravcem České dráhy, a.s. Provoz podle uvedených smluv má započít v prosinci 2024.

V současné době probíhá nabídkové řízení na provozovatele nových železničních jednotek Moravia (předpoklad zahájení provozu v prosinci 2024).

Byla zahájena příprava nabídkového řízení na železnici na výkony provozované hybridními akutrolejovými železničními vozidly ve vlastnictví dopravce s předpokládaným zahájením provozu v prosinci 2029.

6.2 Autobusová doprava

V časovém horizontu Dopravního plánu bude JMK připravovat zadávací řízení na autobusové dopravce pro oblast Znojemska s předpokládaným zahájením provozu v prosinci 2027.

7 REALIZOVANÉ PŘÍPADNĚ PŘIPRAVOVANÉ INVESTIČNÍ AKCE NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE V JMK

7.1 Investiční akce s horizontem zahájení realizace do roku 2028

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Brno – Zastávka.** Proběhla realizace 1. stavby Horní Heršpice – Střelice. 2. stavba je v realizaci, předpoklad zprovoznění v 12/2024. Dokončení 2. stavby umožní zavést ve špičkách prac. dnů dvousegmentovou obsluhu tratě Brno – Zastávka s 30‘/60‘ taktem rychlých vlaků taktem 60‘ zastávkových vlaků (interval 30‘ zastávkových vlaků bude možný až po kapacitní přestavbě ŽUB). Železniční doprava se stane po dokončení akcí páteří příměstské dopravy namísto dopravy autobusové. Toto je podmíněno též realizací staveb „tramvaj kampus MU“ a „trolejbus žel. zast. Starý Lískovec“. Z přípravy stavby plyne nutnost připravovat smluvní zajištění provozu hybridních vozidel na linkách S4 a S41.

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Blažovice – Veselí n. M. včetně úseku Bzenec – Moravský Písek.** Centrální komise projekt schválila soubor DUR všech 5 staveb v 12/2020. Vzhledem k implementaci ETCS proběhla aktualizace DUR. Některé stavby mají již vydané územní rozhodnutí. Zahájení realizace stavby se předpokládá 2026, předběžný předpoklad dokončení úseku Brno – Nesovice 2027, Nesovice – Kyjov 2029, Kyjov – Veselí n. Mor. 2031. Stavby umožní při dostatku kapacity v uzlu Brno zavést 30‘/60‘ takt rychlé páteřní regionální linky R56 a spolu se zastávkovou linkou S6 Brno – Nesovice umožní redukci souběžné autobusové dopravy, zejména v relaci Brno – Slavkov u Brna. Z přípravy stavby plyne nutnost připravovat smluvní zajištění provozu elektrické, ev. hybridní akutrolejové trakce na linkách R56 a S6.

- **Rekonstrukce žst. Brno-Královo Pole** vč. nové výpravní budovy **+ rekonstrukce a zvýšení traťové rychlosti v 1. traťové koleji Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole – Kuřim** (*2. traťová kolej proběhla v r. 2015*). Stavba je v realizaci.

- **Rekonstrukce žst. Vlkov u T. + obou traťových kolejí Vlkov u T. – Křižanov,** předpokládaná realizace 04/2024 – 2025. Stavba na území kraje Vysočina, výrazné zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h na většině úseku se zásadním vlivem na zkrácení jízdních dob linky S3.

- **Trakční napájecí stanice (TNS) Černovice –** schválení v Centrální komisi MD 12/2020, předpoklad DUR 12/2021, ÚR + projekt 12/2022, předpoklad výstavby 2025 – 28. Stavba zajistí dostatečný trakční výkon pro provoz elektrické vozby na nově elektrizovaných a modernizovaných tratích a pro provoz a dobíjení hybridních vozidel BEMU.

- **Rekonstrukce stanice Tišnov.** V současnosti se zpracovává dokumentace pro stavební povolení. Předpoklad realizace 2025–2026. Stanice Tišnov projde komplexní přestavbou, při které u staniční budovy vzniknou nová kusá nástupiště pro končící vlaky od Brna i od Nedvědice. Současně dojde k vybudování druhého jižního podchodu s přímou návazností k autobusovému nádraží.

- **Rekonstrukce trať. úseku Kuřim – Tišnov.** Zpracovává se DUSP a počítá se se souběžnou realizací s ž.st Tišnov s úplnou výlukou Kuřim – Tišnov.

- **Modernizace žel. tratě Brno – Vyškov – Přerov**. Studie proveditelnosti schválena v CK MD 2016. 1. stavba má zpracovaný záměr projektu, 2. a 3. stavba je ve fázi územního řízení a zpracování DSP. Předpoklad dokončení celého souboru staveb 2031 – 2033. Stavby umožní při dostatku kapacity v uzlu Brno zavést osobní vlaky linky S7 Brno – Holubice – Rousínov – Luleč – Vyškov v taktu 30‘/60‘ jako páteř příměstské dopravy namísto dopravy autobusové, dále v dálkové dopravě umožní:
  - zavedení dvousegmentové obsluhy relace Brno – Ostrava v 60‘ taktu
  - zavedení 60 min. taktu v relaci Brno – Olomouc
  - zavedení nové přímé relace Brno – Kroměříž – Zlín v 60‘ taktu.

- **Boskovická spojka.** Je pravomocné územní rozhodnutí, připravuje se zpracování DSP.. Předpoklad realizace 2027 – 2028. Boskovická spojka v cílovém stavu zajistí celotýdenní přímé a rychlé železniční spojení Boskovic s Blanskem (do 18 minut) a Brnem (do 45 minut) v taktu 30‘/60‘. Současně vznikne přestup z linky S2 na regionální autobusové linky do oblasti Boskovicka přímo v Boskovicích (odpadne dvojí přestup Skalice n. Svit. + Boskovice). Přímé vlaky Boskovice – Blansko – Brno budou mít zrychlený charakter, umožní omezit souběžné autobusové linky. Vzhledem k technickému stavu ŽST Skalice nad Svitavou a zavádění ETCS je provoz současné linky S21 bez ETCS možný jen do prosince 2029.

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Veselí n. M. – Staré Město u Uherského Hradiště.** Stavba je řešena ve studii proveditelnosti „Slovácko“, studie proveditelnosti schválena 03/2021. Předpoklad realizace nejdříve 2028. Dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 120 km/h a zvýšení kapacity tratě v oblasti Uherského Hradiště – Kunovice. Dočasně v časovém intervalu mezi dokončením staveb „Elektrizace Blažovice – Veselí n. Mor.“ a „Elektrizace Slovácko“ bude nutno dopravu na lince R56 zajistit hybridní vozbou (elektrické akutrolejové jednotky), v krajním případě s přestupem ve Veselí n. Mor. mezi vlaky elektrické a motorové trakce.

- **Rekonstrukce ŽUB.** Schválena SP, je zpracován záměr projektu s navýšením kapacity oproti SP, předpoklad projednání na MD 2024. Probíhá stavební řízení na stavbu Židenice – Černovice, zpracovává se DUSP na stavbu ž.st. Židenice.
  Alespoň částečná realizace ŽUB podmiňuje dosažení předpokládaného rozsahu dopravy na modernizovaných tratích Brno – Přerov a Brno – Zastávka a zřejmě i na trati Brno – Veselí nad Mor. Taktéž je předpokladem přivedení vlaků z VRT do uzlu Brno.

  Vzhledem k posunujícím se termínům přípravy stavby projevil Jihomoravský kraj zájem o některá dílčí opatření ke zkapacitnění současného uzlu Brno.

- **Zavádění výhradního provozu ETCS.** MD ve spolupráci se Správou železnic připravilo plán zavádění výhradního provozu ETCS, které se přímo dotkne i Jihomoravského kraje, protože při výhradním provozu budou na danou železniční trať umožněn pouze provoz železničních vozidel vybavených mobilní částí ETCS. Od 1.1.2025 je schváleno zavedení výhradní provozu na tratích Česká Třebová – Brno-Maloměřice, Modřice – Břeclav vč. odbočných tratí Hrušovany u Brna – Židlochovice, Šakvice – Hustopeče a na trati Břeclav – Přerov. Zajíždění z odbočných tratí do stanic ležících na uvedených tratích (pro JMK Skalice nad Svitavou, Zaječí, Břeclav, Hodonín, Rohatec, Moravský Písek bude umožněno max. do 31. 12. 2029. Na trati Brno – Veselí

nad Mor. nutno předpokládat zahájení výhradního provozu ETCS současně s realizací příslušných staveb postupně v letech 2028 – 2032, v úseku Brno-Horní Heršpice – Zastávka pak 1. 1. 2028. Výhradní provoz v uzlu Brno a na trati Brno – Havl. Brod se předpokládá od 1. 1. 2030, Brno – Blažovice – Přerov postupně 2031 – 2032. Zavádění ETCS na ostatních železničních tratích je aktuálně v připomínkovém řízení, termín zavádění se může ještě měnit podle postupu výstavby ETCS. Lze však konstatovat, že zavádění výhradního provozu ETCS se do 1. 1. 2033 dotkne většiny železničních tratí na území JMK. Pokud bude chtít Jihomoravský kraj železniční dopravu na daných železničních tratí i nadále zachovat, bude muset pro zajištění provozu poptávat železniční vozidla vybavená mobilní částí ETCS.

7.2 Investiční akce Správy železnic v horizontu realizace 2028+

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Znojmo – Břeclav.** Stavba je prověřena v rámci studie proveditelnosti spojení Brno – Znojmo. Studie byla dokončena a schválena. Zájmem JMK je, aby elektrizace Břeclav – Znojmo byla vyčleněna jako 2. stavba v pořadí realizace. Stavba po elektrizaci a pořízení odpovídajících vozidel umožní výrazné zvýšení traťové rychlosti (160 km/h pro Os v úseku Znojmo – Hrušovany n.J. – Šanov) a z toho plynoucí zkrácení jízdních dob. Není ale zřejmě reálné, aby stavba probíhala současně s dostavbou JE Dukovany.

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Střelice – Ivančice (– Oslavany) / Moravský Krumlov – (Hrušovany nad. Jev.-Šanov).** Stavba je prověřena v rámci studie proveditelnosti spojení Brno – Znojmo. Studie byla dokončena a schválena. Zájmem JMK je, aby rekonstrukce stanice Ivančice byla vyčleněna jako 1. stavba v pořadí realizace a elektrizace Střelice – Ivančice / Moravský Krumlov jako 3. stavba v pořadí. Stavba přinese mírné zvýšení rychlosti a modernizaci železniční stanic a zastávek. Bylo prověřováno také dovedení železniční trati blíže centru města Oslavany.

- **Novostavba trati Odb. Unkovice – Božice (– Znojmo) + spojka – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov.** Stavba je prověřena v rámci studie proveditelnosti spojení Brno – Znojmo. Studie byla dokončena a schválena. Je potřeba její zapracování do ZÚR JMK Novostavba rychlé odbočné trati z VRT Jižní Morava zajistí přímé a rychlé spojení Brna se Znojmem vysokorychlostním vlakem (do 30 minut), dále umožní páteřní rychlé železniční spojení Brna s Pohořelicemi (do 10 minut), Hrušovany nad Jevišovkou (do 25 minut) v taktu 30‘/60‘ a dále přímo až do Mikulova (do 35 minut) v taktu 60‘. V těchto významných směrech rychlá železnice z velké části nahradí stávající autobusovou dopravu.

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Tišnov – Nedvědice – Žďár nad Sázavou.** Byla dokončena a schválena studie proveditelnosti projektu. Cílem projektu je výrazně zkrátit jízdní doby vlaků o systémovou půlhodinu, současně dojde k odstranění přestupu v relaci Brno – Nedvědice (– Bystřice nad Pernštejnem) a výraznému zrychlení relace ve směru do Brna (Brno hl.n. – Nedvědice do 45 minut, Brno hl.n. – Bystřice n. Pernštejnem do 65 minut). Investice taktéž umožní redukci souběžné autobusové dopravy (linka 334).

- **Rekonstrukce a elektrizace tratě Zastávka – Třebíč – (Jihlava).** Předmětný traťový úsek je součástí aktuálně zpracovávané Studie proveditelnosti tratí Zastávka u Brna – Třebíč/Křižanov

– Jihlava/Znojmo. Elektrizace umožní budoucí provozní propojení linek S2 a S4 v uzlu Brno po stavbě ŽUB. Studie současně prověřuje i elektrizaci tratě č. 241 Znojmo – Okříšky vč. výstavby tzv. Stařečské spojky pro přímé vlakové spojení Znojmo – Třebíč.

- **Stavby na železniční infrastruktuře v souvislosti s předpokládaným pořízením hybridních vozidel BEMU v JMK**. JMK vůči Správě železnic uplatnil požadavek na prověření zřízení napájecí infrastruktury ve vybraných železničních stanicích v souvislosti se zvažovaným nasazením bateriových vozidel na vybrané železniční linky v JMK.

- **Připravované stavby VRT**:

  - VRT Jižní Morava Brno – Šakvice/Rakvice Zpracovává se DÚR, zahájení stavby se předpokládá 2027, zprovoznění 2030.

  Novostavba VRT odlehčí stávající silně zatíženému úseku Modřice – Šakvice od vlaků expresního segmentu, odpadne nutnost předjíždění linky S3 dálkovými vlaky, což přispěje ke zkrácení jízdních dob regionální dopravy i k vyšší spolehlivosti provozu.

  - Navazující Zvýšení rychlosti Rakvice – Břeclav na 200 km/h. Zpracovává se DUSP.

  - VRT Vysočina I. Brno – Velká Bíteš + spojka – Osová Bítýška. Zpracovává se DÚR, zahájení stavby se předpokládá 2028, realizace 2032. Novostavba VRT zajistí v této etapě (spolu s dokončeným úsekem Praha – Světlá nad Sázavou) zrychlení spojení Praha – Brno (v cílovém stavu dokončení celé VRT za 60 minut), trať dále umožní rychlé železniční spojení Brna s Velkou Bíteší (do 20 minut), Velkým Meziříčím (do 40 minut), Žďárem nad Sázavou (do 40 minut) nebo Jihlavou (do 35 minut). Součástí záměru je přeložka nově rekonstruovaného úseku tratě Brno - Střelice zřejmě s vyloučením provozu.
  Byla prověřena umístitelnost zastávky Brno-Vídeňská.

7.3 Potřebné investiční akce

- **Trať Brno – Česká Třebová.** Na území JMK je provozně žádoucí plná peronizace stanic, především Rájec-Jestřebí a Letovice a dílčí zvýšení traťové rychlosti. Realizace může začít až po dokončení všech staveb na trati Brno – Havlíčkův Brod i před 2028. Peronizace stanic přispěje k zvýšení kapacity tratě a odstraní kolizní vlakové cesty. Zájmem JMK je také zřízení zastávky Spešov, sloužící také obsluze sousední obce Ráječko.

- **výh. Zbýšov**
  Potřeba realizace výhybny Zbýšov je dána požadavkem dosažení symetrie X:00 na jižní části linky S2 a na všech navazujících autobusových linkách. Symetrie X:00 je dosažena v celém systému IDS JMK kromě jižní části linky S2 a navazujících autobusových linek. Odlišná symetrie znamená ztrátu přípojů na styku linek s různou symetrií.

  Nová konstrukční poloha jižní části linky S2, navržená SŽ (X:00 Sokolnice), není možná s ohledem na konstrukční polohu severní části linky diktovanou dálkovou dopravou a uzly Blansko a Letovice.

- **Zřízení zastávky Mikulčice** – Zajistí lepší využití linky S9, zastávka zajistí obsluhu obce s téměř 2 tis. obyvateli a významným turistickým potenciálem při velmi krátké docházkové vzdálenosti.

- **Kolejové úpravy Brno hl.n. pro zvýšení kapacity uzlu**
  JMK požádal Správu železnic o prověření kolejových úprav menšího rozsahu v obvodu žst. Brno hl.n. s cílem zvýšení kapacity v úsecích do Brna hl.n. bezprostředně zapojených, zejména:
  - kolejové spojky mezi tratěmi č. 300 / č. 340 v oblasti Komárova pro možnost využití dvojkolejného výběhu z žst. Brno hl.n., zejména na „Komárovskou spojku“ po dokončení části staveb modernizace trati Brno – Přerov
  - zdopravnění manipulační koleje v oblasti „odstavného nádraží A“ pro možnost křižování v mezistaničním úseku Brno hl.n.- Brno-Horní Heršpice
  - elektrizace traťové koleje Brno dolní n. – Brno-H.Heršpice, zhl. státní silnice pro možnost alternativní trasy vlaku el. trakce

8 ZKVALITNĚNÍ VOZOVÉHO PARKU OBJEDNÁVANÉ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Jihomoravský kraj se rozhodl pořídit 37 elektrických železničních jednotek Moravia včetně zajištění jejich full-servisu do majetku Jihomoravského kraje, se spolufinancováním z Operačního program doprava. Kompletní flotila jednotek Moravia je v provozu od 30.06.2023.Do 12/2024 budou jednotky v rámci stávající smlouvy provozovat ČD, následně budou poskytnuty k užívání dopravci vybranému v nabídkovém řízení, který je bude provozovat na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě.

Jednotky Moravia zabezpečují zcela novou kvalitu cestování na elektrifikovaných tratích (zejména linky S2, S3 a S51). Jednotky jsou vybaveny mobilní částí ETCS tzn. je možné provozovat i na železničních tratí s výhradním provozem ETCS.

Kromě výše uvedených železničních jednotek se musí být Jihomoravský kraj připravit na nasazení dalších nových elektrických jednotek na nově elektrizovaných tratí na území JMK, případně hybridních akutrolejových vozidel, které budou využívat možnosti napájení na elektrifikovaných úsecích železničních tratí a současně umožní zajištění stávajících přepravních vazeb bez nutnosti přestupu (např. linka Brno – Třebíč). Tato nová železniční vozidla budou v majetku vysoutěženého dopravce.

9 MODERNIZACE PROCESU ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH

Jihomoravský kraj v minulosti postupně ve spolupráci s městem Brnem, KORDIS JMK a Dopravním podnikem města Brna zavedl systém EOC (Elektronické odbavování cestujících). Je založené na elektronické centrální evidenci vydaných jízdních dokladů přiřazených k bankovní kartě případně jinému elektronickému nosiči.

Data o prodaných jednorázových a předplatních jízdních dokladech jsou evidována v Dopravním zúčtovacím centru provozovaném KORDIS JMK a předávána všem subjektům provádějícím přepravní

kontrolu. KORDIS JMK provozuje celokrajský e-shop prodávající jednorázové a předplatní elektronické jízdenky pro celý IDS JMK. KORDIS JMK rovněž provozuje systém odbavování cestujících založený na mobilní aplikaci IDS JMK POSEIDON.

KORDIS JMK s přispěním JMK a fondů EU pořídil odbavovací zařízení pro regionální autobusy a částečně pro vozidla DPMB vyjíždějící mimo Brno. Tato zařízení jsou připravena k dalšímu rozvoji EOC.

Dne 30. června 2021 RJMK projednala a odsouhlasila Strategii odbavení cestujících v IDS JMK, která reaguje na dosavadní modernizaci odbavování cestujících a nastavuje další cíle, kterých je v následujících letech při rozvoji EOC zapotřebí dosáhnout. Jedná se zejména o:

- zjednodušení tarifu, zatraktivnění elektronických jízdních dokladů
- vybavení železničních stanic chytrými validátory umožňujícími koupi jízdenky IDS JMK bankovní kartou doplněné o další informační funkce;
- vybavení nových jednotek Moravia pořizovaných Jihomoravským krajem multifunkčními automaty na jízdenky, umožňujícími pořízení elektronické jízdenky a platby bankovní kartou;
- řešení odbavení v železničních stanicích a ve vlacích

Prioritou JMK pro následující období je preferovat pořizování jízdních dokladů elektronicky. Budou vydávány pouze ve formě záznamu v databázích bez nutnosti je fyzicky tisknout. Pořízení jízdního dokladu bude umožněno v mobilní aplikaci, v autobusových pokladnách, ve validátorech instalovaných na nástupištích železničních stanic a zastávek. Ve vlacích se počítá s bezhotovostními jízdenkovými a informačními automaty, které umožní rovněž prodej jízdenek dle Systému jednotného tarifu, případně tarifů okolních objednatelů či dopravce (do instalace automatů zajistí prodej jízdních dokladů ve vlacích průvodčí). Obdobně je rozvíjen i prodej elektronických předplatních jízdenek přiřazených k elektronickému nosiči.

Cílem pro následující roky je modernizace, zjednodušení, zefektivnění a přiblížení odbavovacího procesu cestujícím s maximálním využitím dostupných technologií. V rámci elektronického odbavení cestujících bude maximální snahou převedení všech plateb do bezhotovostního režimu. Pro zájemce o anonymní hotovostní platby budou k dispozici papírové jízdenky z omezených předprodejů, s jejichž zrušením se v horizontu dopravního plánu nepočítá a validátory umožní jejich označení.

Odbavovací systém (ve městě Brně ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna) postupně plně zastřeší KORDIS JMK, mimo již funkční e-shop, dopravně zúčtovací centrum, autobusové pokladny a mobilní aplikaci zajistí KORDIS JMK rovněž pořízení a provozování validátorů a prodejních automatů. Tímto bude zajištěna nezávislost odbavovacího systému bez ohledu na konkrétního dopravce a jeho případnou změnu, a tedy jednotnost, trvalost a přehlednost pro cestující.

V následujících letech se rovněž bude sledovat propojení služeb veřejné dopravy s dalšími službami sdílené ekonomiky. Kde to bude vhodné či potřebné může dojít k tarifnímu či technologickému propojení.

10 KONTAKTNÍ CENTRA IDS JMK

V souvislosti s rozvojem elektronického odbavování cestujících se počítá s postupným rozvojem a dobudováním sítě kontaktních center provozovaných KORDIS JMK či jejich provozování smluvními partnery, která zajišťují řešení potřeb cestujících v souvislosti s elektronickými jízdními doklady. Tato centra zajišťují ověřování nároků na slevu, pomoc při problému s elektronickým dokladem, zakládání účtů a jejich správu pro osoby s nižší znalostí počítačů a technologií. Rovněž působí jako informační a poradenská místa pro IDS JMK nezávislá na konkrétních dopravcích a jejich změnách. S cílem zvýšit efektivitu provozu a snížit provozní náklady lze uvažovat o propojení kontaktních center např. se službami obecních / městských knihoven či informačních center.

11 POSÍLENÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI V SYSTÉMU

Nová smlouva o veřejných službách uzavřená s Českými dráhami v tzv. brutto režimu přinesla potřebu zabraňování úniku tržeb a ve zvýšené míře provádění přepravní kontroly přímo zaměstnanci KORDIS i ve vlacích (obdobně jako v autobusové dopravě). To zajistí větší tarifní kázeň cestujících a současně uchová tržby systému.

V návaznosti na rozvoj elektronického odbavení cestujících a optimalizaci vlakového doprovodu v jednotkách umožňujících odbavení vlaku k jízdě bez jeho přítomnosti (prodej jízdních dokladů zajištěn elektronicky, případně papírové jízdenky v předprodeji) bude dále posílena kontrolní role KORDIS JMK. Přepravní kontrolu včetně prodeje jízdních dokladů zajistí ve vlacích Moravia, vlacích provozního souboru JIH a provozního souboru Linka S4 zaměstnanci společnosti KORDIS JMK. To umožní zajišťovat tyto služby, na rozdíl od varianty přes dopravce, operativně dle aktuálních potřeb (např. mohou tito zaměstnanci zajišťovat i jiné činnosti jako například informování cestujících po dobu drážní výluky).

V počátcích systému personál KORDIS JMK zajistí rovněž seznámení cestujících s novými podmínkami a zprostředkuje hotovostní prodej jízdenek ve vlaku.

Oproti stávajícímu stavu předpokládáme výrazně zvýšit pocit bezpečí pro cestující a současně i ochranu železničních jednotek před vandalismem, a to zejména ve večerních a nočních hodinách. Proto předpokládáme, že pro tyto činnosti bude společností KORDIS JMK najata externí bezpečností agentura, která tyto činnosti zajistí.

12 OSTATNÍ ROZVOJOVÉ PROJEKTY

V následujících letech budou v IDS JMK sledovány aktuální evropské rozvojové trendy v dopravě. Především se bude jednat o následující prvky:

12.1 Posílení počtu spojů na objednání

Již v současné době jsou v IDS JMK zavedeny spoje na zavolání. Jejich provoz se osvědčil, nejsou zaznamenávány žádné problémy z pohledu cestujících či dopravců. V následujících letech se proto předpokládá rozšiřování tohoto systému.

12.2 Sjednocení pravidel P+R

V posledních letech obce a města aktivně budují parkoviště P+R. Cílem pro příští období bude tyto aktivity koordinovat a vytvářet v rámci možností jednotná pravidla pro využívání P+R a jejich případnou kombinaci se spoji IDS JMK včetně potřebných telematických, tarifních a dopravních opatření.

12.3 Přeshraniční a mezikrajská dopravní nabídka

Cílem pro následující období bude posilovat přeshraniční i mezikrajskou nabídku přepravních služeb a tarifních nabídek, a to jak pro cesty do škol a zaměstnání, tak i pro turistické účely. Cílem je propojení IDS JMK s dalšími druhy dopravy – zejména cyklistickou i individuální.

12.4 Podpora přepravy jízdních kol ve vozidlech IDS JMK

V IDS JMK vznikla síť cyklobusů, která doplňuje možnosti přepravy jízdních kol železniční dopravou. Do budoucna se předpokládá rozvíjení této problematiky stejně jako případné doplnění dalších cyklobusových tras v žádaných směrech.

Dalším specifikem k řešení je možnost propojování bike-sharingů (krátkodobých půjčoven jízdních kol) s tarifem IDS JMK a vytváření samostatných tarifních balíčků.

12.5 Propojení veřejné dopravy s novou ekonomikou, smart řešeními, MaaS a sdílenou dopravou

V současné době masívně nabývají na síle nové druhy dopravy založené na chytré mobilitě, elektromobilitě a sdílení dopravních prostředků. Tento trend je neodvratitelný, umožňuje rychlou a pohodlnou dopravu na kratší vzdálenosti případně dopravu do veřejnou dopravou hůře dostupných lokalit. Cílem do budoucna by mělo být nalezení vzájemných synergií, které mohou v konečném důsledku zlepšit dopravní obslužnost kraje a současně snížit náklady. Stávající technické systémy KORDIS JMK a IDS JMK jsou navrženy tak, aby bylo možné tyto synergie budovat. KORDIS JMK se podílel na více projektech, které se tímto tématem zabývaly. Má zkušenosti potřebné pro jejich implementaci.

13 REGULACE

13.1 Maximální tarify pro cestující

Jihomoravský kraj, jakožto objednatel jak veřejné linkové, tak regionální železniční osobní dopravy stanovuje nařízením Rady Jihomoravského kraje v souladu s cenovými předpisy maximální ceny jízdného v rámci integrovaných veřejných služeb v Integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje. Tyto maximální stanovené ceny promítá KORDIS JMK, a.s. jakožto koordinátor IDS JMK do Tarifu IDS JMK, který jsou dopravci zahrnutí do IDS JMK povinni vyhlásit. Příslušné nařízení rady Jihomoravského kraje je vždy uveřejněno ve Věstníku právních předpisů Jihomoravského kraje.

13.2 Zpoplatnění užívání autobusových nádraží

V současné době jdou náklady spojené s vjezdy a využíváním stání na autobusových nádražích v případě dopravců provozujících dopravu na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřených v letech 2020 a 2021 na vrub Jihomoravského kraje (Jihomoravský kraj tyto náklady těmto dopravcům hradí ve skutečné výši stejně jako např. náklady na mýto za používání mýtem zpoplatněných pozemních komunikací). Současně s tímto Jihomoravský kraj v rámci možností stanovených cenovými předpisy výši těchto poplatků reguluje prostřednictvím nařízení Rady Jihomoravského kraje, aby Jihomoravský kraj nesl tyto náklady skutečně pouze v nezbytné míře zohledňující skutečné náklady a přiměřený zisk provozovatelů autobusových nádraží.

V případě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících, které mají dopravci uzavřeny s Jihomoravským krajem do roku 2019, jdou náklady za používání autobusových nádraží plně na vrub příslušných dopravců.

14 PŘÍLOHY

V minulých letech společnost KORDIS JMK realizovala několik projektů spolufinancovaných EU zaměřených na řešení konkrétních problémů v dopravní obslužnosti. Výstupy z těchto projektů byly zpracovány do akčních plánů. Tyto akční plány jsou zahrnuty jako přílohy plánu dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje.

14.1 Příloha 1 - Projekt SOLEZ: Akční plán pro integraci LEZ politik do plánování mobility ve FUA Brno

V tomto akčním plánu se řeší možnosti, jak podpořit nízkoemisní a udržitelnou dopravu, zejména je pak zaměřen na podporu využívání P+R a jejich napojení na veřejnou dopravu.

14.2 Příloha 2 – Projekt SUBNODES

V tomto akčním plánu se řeší možnosti marketingové podpory využívání nových možností propojení veřejnou dopravou na Židlochovicku a Hustopečsku.

14.3 Příloha 3 – Projekt Peripheral Access

Tento plán je zaměřen na aktivity podporující rozvoj cestovního ruchu na Znojemsku a v přilehlém Waldviertelu.

WPT1 SOLEZ ACTION PLANS

D.T1.4.1 Updated Action Plan for integration of LEZ policy in Brno FUA

Version 1
September 2019

1. Status quo of the Action plan update in Brno FUA

In 2017 KORDIS JMK prepared Action Plan for integration of Low Emission Zones (LEZ) policy in the mobility planning in Brno FUA. This action plan was consulted with technical experts from the South Moravian Region (SMR) to prepare a document that can be endorsed by regional council and become an integral part of transport policy instrument in SME. The aim is to integrate the SOLEZ Action Plan into the Transport Plan of SMR.

Resulting from communication with technical experts (SMR - Transport Department), KORDIS JMK obtained few remarks communication, few remarks that have been afterwards incorporated in the text. Nevertheless, none of the originally proposed activities has been changed or even refused.

Following updated version of SOLEZ Action Plan elaborated in 2017 has changed, some measures were already implemented, another prolonged.

Since the implementation of Action Plan of Brno FUA started, KORDIS JMK provided or finished almost all short-medium planned actions in area of smart parking, such as:

a) technical and organizational preparation, incl. implementation of the smart parking site (pilot project P+R in Blansko)
b) promotion and implementation of the new ICT based app in the IDS JMK electronic system
c) aggregation of technical and organizational recommendation for all municipalities in Brno FUA and other municipalities in the South Moravia and distribution of these documentation to all municipalities in South Moravian Region

The only little change that has been made in smart parking actions: number of towns where smart parking solution will be implemented is lower. (Expected realization in 3 towns, implementation was just in one of them – in Blansko.)

The final proposal of the Action Plan reviewed by the technical experts was drawn up in August 2018 and contained following activities, which are planned and not launched yet.

A. The short-medium term actions:

Smart parking

- Including the possible P+R places to official maps of IDS JMK

Value added services

- Identification of possible partners for bike sharing in the South Moravian Region
    - Communication with the partner and preparation of the contract
    - Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the electronic systems and in the printed materials

    Administrative support of the planned activities
    - Approval of the changes by the Board of the South Moravian Region

B. The long-term actions:

- Cooperation with municipalities in FUA Brno and other municipalities in the South Moravian Region on a unified P+R system
    - The aim is a long-term orientation towards a unified P+R system in the South Moravian Region
- Market research on possibilities to use electric buses in the regional scope
    - User experience of using electric buses
    - Practical testing of electric buses and evaluation report
- Tracking trends in electromobility, testing of electric buses and their use in traffic in case that their use is more efficient
    - The involvement of electric buses in transport should be based on market research, user experience and testing of electric buses to support low-carbon mobility
- Long-term cooperation between partners and municipalities in FUA and other municipalities in the South Moravian Region to use bike sharing and public transport more often
    - The aim is to provide passengers with additional transport opportunities in municipalities in FUA Brno and other municipalities in the South Moravian Region to facilitate their transport
- Long-term monitoring of promotion of low-carbon mobility (smart parking, electromobility, value added services (bike sharing)) in the strategic materials of the South Moravian Region
    - The aim is to monitor the changes in the strategic materials of the South Moravian Region and to respond to these changes, so that public transport is a service for passengers that will be as simple as possible for them and the services should be as accessible as possible. In the field of administrative support for planned activities, there should be an emphasis on the motto “Transport as a service”.

OBSAH

1 ÚVOD 4

2 INFORMACE O SITUACI VE FUA BRNO 9

2.1 PLÁNOVÁNÍ MOBILITY A PLÁNY TRVALE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE 9
2.2 PUSH A PULL OPATŘENÍ REALIZOVANÁ A PŘEDPOKLÁDANÁ JIŽ SCHVÁLENÝMI DOKUMENTY 10
2.3 HLAVNÍ KRITICKÉ PROBLÉMY A PŘEKÁŽKY MOBILITY VE FUA BRNO 12

3 DŮVODY A STRATEGICKÉ CÍLE PRO FUA BRNO 13

3.1 PŘÍLEŽITOSTI PRO UDRŽITELNOU MOBILITU VE FUA BRNO 13
3.2 STRATEGICKÉ CÍLE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO 14

4 AKCE NAVRŽENÉ V RÁMCI PROJEKTU SOLEZ PRO FUA BRNO 15

5 AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO – PODPORA CHYTRÉHO PARKOVÁNÍ 15

5.1. KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE 15
5.1.1 Akce 1: Zvýšení znalostí veřejnosti (Increase the knowledge of the public) 15
5.2. DLOUHODOBÉ AKCE 16

6 AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO – PODPORA ELEKTROMOBILITY 17

6.1 DLOUHODOBÉ AKCE 17

7 AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO – SLUŽBY S PŘIDANOU HODNOTOU 20

7. 1 KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE 20
7.1.1 Akce 1: Zpráva o možných partnerech půjčoven kol (Report on possible partners of bike rental) 21
7.1.2 Akce 2: Smlouva o spolupráci s příslušným partnerem/partnery (Contract on cooperation with respective partner(s)) 21
7.1.3 Akce 3: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures) 22
7.2 DLOUHODOBÉ AKCE 24

8 AKCE PRO NÍZKOUHLÍKOVOU MOBILITU VE FUA BRNO – ADMINISTRATIVNÍ PODPORA PLÁNOVANÝCH AKTIVIT 24

8.1 KRÁTKODOBÉ A STŘEDNĚDOBÉ AKCE 24
8.1.1 Akce 1: Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (Regional transport plan modifications) 24
8.2 DLOUHODOBÉ AKCE 26

1 Úvod

Informace o Jihomoravském kraji

Jihomoravský kraj se nachází na jihovýchodě České republiky, jako většina krajů ČR je příhraničním regionem, kde na jihu sousedí s rakouskou spolkovou zemí Niederösterreich a na jihovýchodě se slovenskými kraji Trnavským a Trenčianským. Jihomoravský kraj není homogenním územím; regiony v rámci Jihomoravského kraje mají různý druh osídlení, historii i předpoklady pro rozvoj lidských zdrojů, zaměstnanosti či investic.

Na území kraje se nachází celkem 49 obcí se statutem města, kde Brno je statutárním městem. Brno je druhé největší město v České republice a zároveň je správním centrem Jihomoravského kraje. Na město Brno navazuje významná metropolitní oblast, ve které došlo od druhé poloviny 90. let 20. století k výraznému nárůstu počtu obyvatel spojeného s masivní výstavbou obytných i komerčních objektů.

V Brně žije téměř 400 000 obyvatel a dalších 65 000 lidí do Brna dojíždí za prací, do školy, atd. Takže FUA (funkční urbanizované území) není jen město Brno, ale je to celý Jihomoravský kraj, kde je hustota osídlení rovnoměrná. Spolu s hustou sítí středních měst a obcí nabízí Brno vyvážené složení infrastruktury v celém kraji. Dopravní infrastruktura v regionu čelí tlaku zvyšujícímu se podílu kamionové dopravy a nárůstu individuální dopravy. Město Brno čelí výzvě udržet poměrně vysoký podíl veřejné dopravy a podpořit využívání udržitelných dopravných systémů. Plánování nízkouhlíkové mobility je důležitou otázkou, kterou je třeba řešit v novém plánu územní městské mobility.

Z hlediska dopravy má JMK důležitou tranzitní funkci. Kostru dopravního systému tvoří dálnice D1, D2, D52 a rychlostní komunikace R43. Významný dopravní uzel v případě silniční, dálniční a železniční dopravy a integrovaného dopravního systému JMK představuje město Brno. Krajem prochází dva hlavní železniční koridory propojující země EU a město Brno je členem sdružení evropských měst se zájmem o vybudování vysokorychlostní železnice. Stále většího významu nabývá i cyklodoprava jako dojížďka do zaměstnání a do školy.

Podporovat integrovanou dopravu si klade za cíl Centrum dopravního výzkumu, které je zodpovědné za vytvoření nové vize pro česká města, konkrétně „Město s dobrou adresou" s cílem pomoci začlenit inovace v oblasti plánování mobility do strategických městských plánů, respektive plánů udržitelné městské mobility. Iniciativa „Město s dobrou adresou" zahrnuje vytvoření vzdělávacích nástrojů, iniciování legislativních, finančních a organizačních změn a přirozené zakomponování všech nových trendů v oblasti plánování dopravy a mobility do strategického plánu města.

V září (26. - 27. 9. 2017) se v Brně uskutečnil první ročník mezinárodní konference Plán pro Brno s podtitulem Kompaktní město. Vystoupilo zde téměř dvacet expertů, kteří představili své zkušenosti s plánováním měst, tvorbou veřejného prostoru a dopravním inženýrstvím. V navazujících diskuzích se pak se zástupci města a veřejné sféry probíraly možné scénáře budoucího rozvoje Brna.

Co se veřejné dopravy týče, jednou z nejaktivnějších organizací v Jihomoravském kraji je společnost KORDIS JMK, a.s. (dále jen KORDIS). Ta vznikla v roce 2002 jako organizátor integrované dopravy v Jihomoravském kraji. Samotný systém Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK) vznikl v roce 2004 a od roku 2010 je tento systém využíván v celém regionu. K zajišťování fungování IDS JMK slouží centrální dispečink, který vyhodnocuje informace o provozu všech druhů doprav a řídí provoz, předává data do informačních systémů pro cestující, má k dispozici záznamy kamer

některých přestupních uzlů a také může informovat cestující o dostupnosti parkovacích míst P+R (Park and Ride).

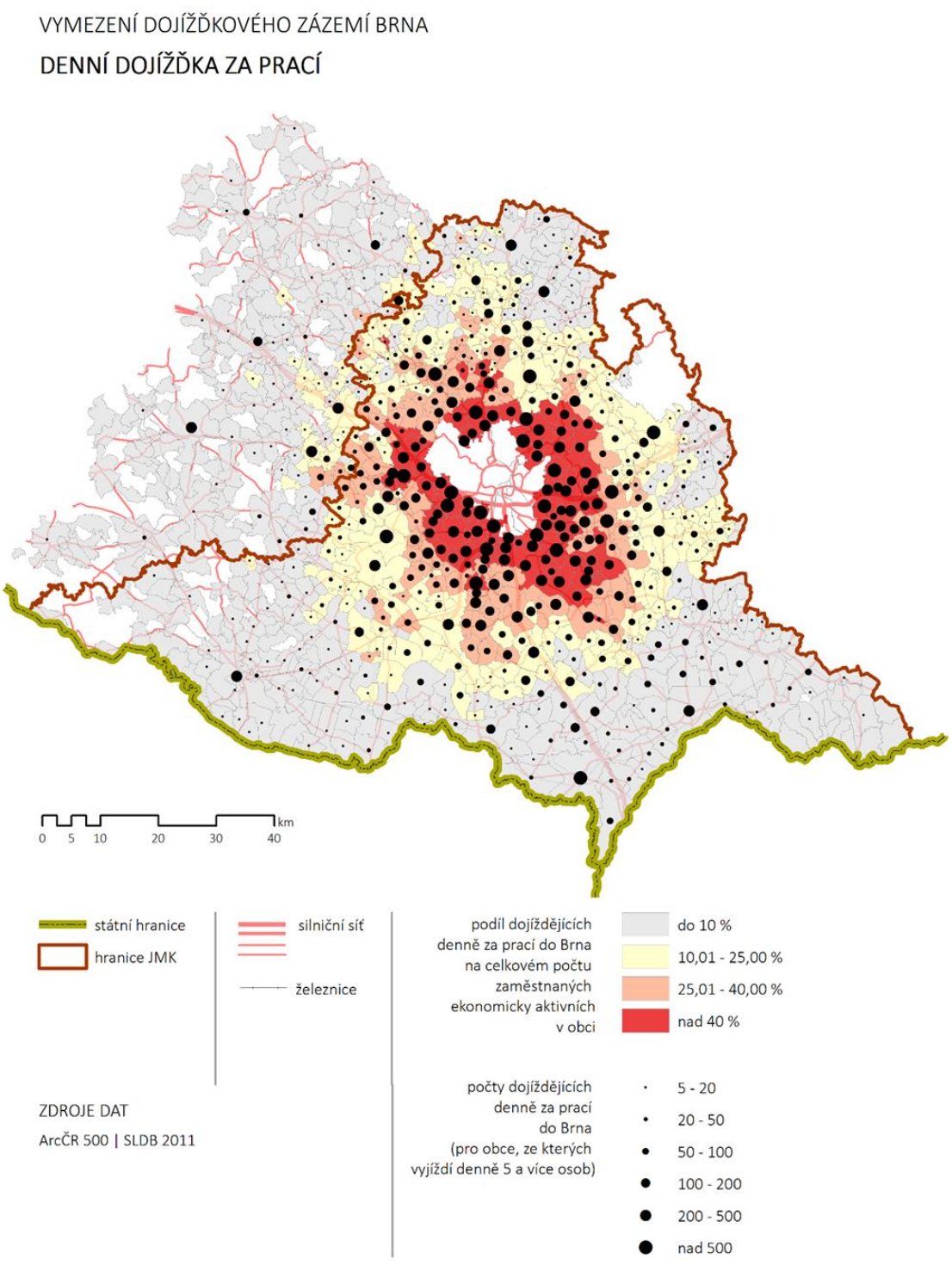
Díky propracovanému systému IDS JMK dochází k více než 30 000 návazností denně, ke kterým dochází i na přestupních uzlech, u nichž bylo nezbytné provést modernizaci pro provoz IDS JMK. KORDIS chce podporovat veřejnou dopravu, čímž by mělo dojít ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Podpora veřejné dopravy se týká přestupních terminálů pro veřejnou dopravu, P+R, K+R, B+R.

Výstavba a modernizace parkovišť P+R budovaných u přestupních uzlů s vysokou četností zejména vlakových spojů by přispěla ke snížení vysokého vytížení komunikací zejména při příjezdu do Brna. V současné době tato parkoviště vznikají nekoordinovaně z iniciativy obcí. Žádoucí je ze strany kraje jejich výstavbu podpořit, dohodnout s provozovateli sjednocená pravidla využívání pro celé území kraje a případně i vytvořit nové nabídky Tarifu IDS JMK. Jednou z možností je i postupné budování informačního systému, který by on-line informoval o vytíženosti těchto parkovišť prostřednictvím existujících kanálů provozovaných např. společností KORDIS JMK.

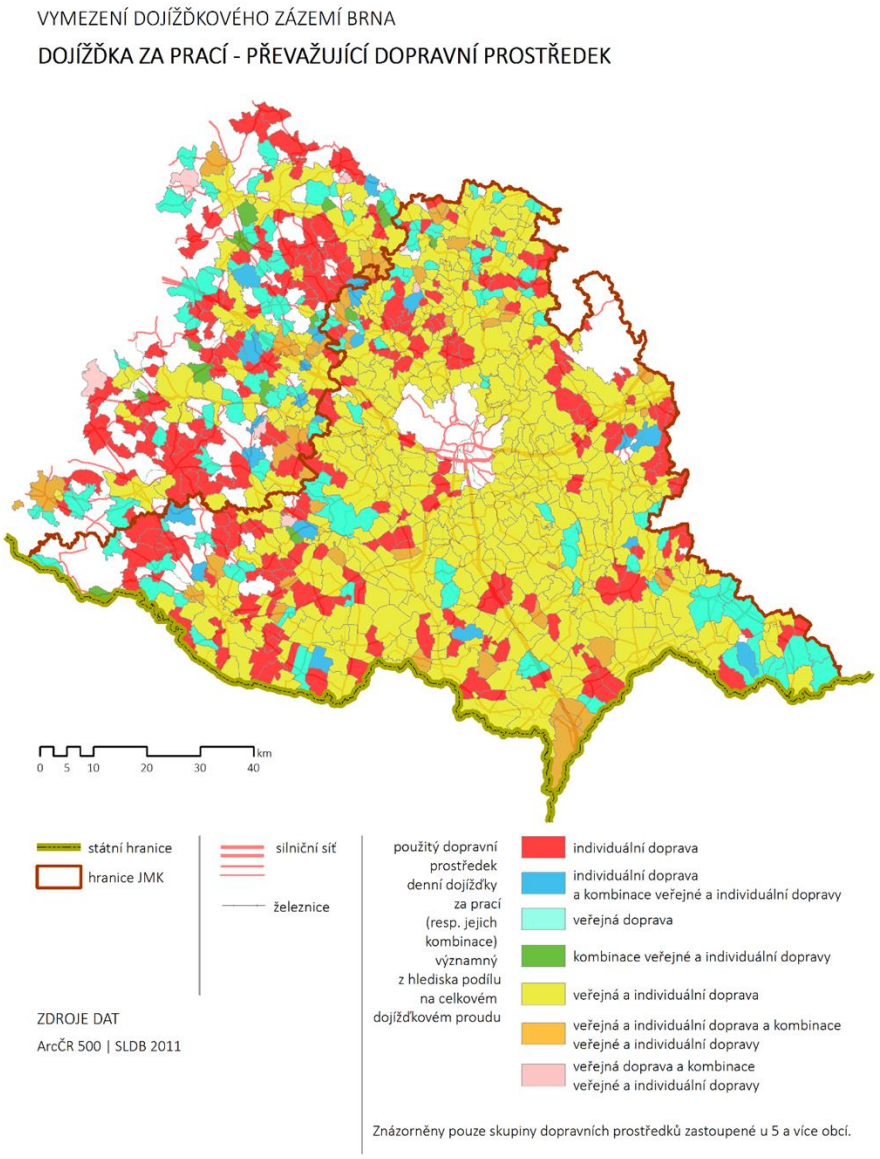
Důvodem pro podporu veřejné dopravy je monitorování pohybu cestujících v Jihomoravském kraji. V roce 2017 provedl KORDIS JMK vymezení dojížďkového zázemí Brna, jelikož dojížďka obyvatel do škol a do zaměstnání patří k důležitým procesům, které spoluutvářejí prostorovou konfiguraci vztahů v území. Existence denních vyjížďkových proudů do Brna byla ve studii prověřována ve všech obcích nacházejících se v území okresů Jihomoravského kraje, které z důvodu ucelenosti území a ve snaze nepominout relevantní proudy byly doplněny o území dvou okresů kraje Vysočina (Třebíč a Žďár nad Sázavou).

Na obrázku č. 1 vidíme, že největší podíl osob denně dojíždějících do Brna za prací je z blízkého okolí Brna. Většina těchto lidí využívá k dojíždění kombinaci hromadné a individuální dopravy, což potvrzuje následující obrázek č. 2.

Obrázek 1 Denní dojížďka za prací do Brna



Obrázek 2 Převažující dopravní prostředek denní dojížďky za prací do Brna

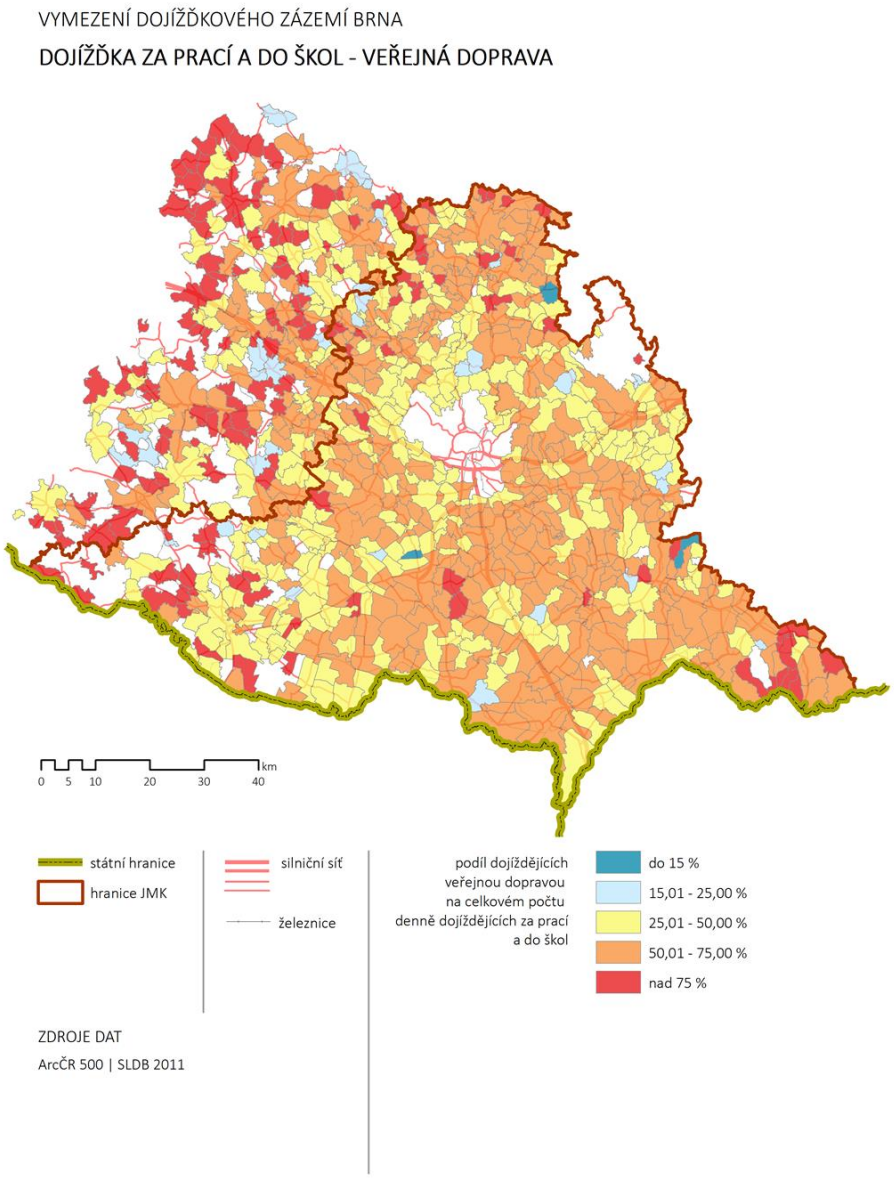


Veřejná doprava představuje ve většině obcí zájmového území nejčastěji využívaný dopravní prostředek také k dojížďce do škol v Brně. To bude zřejmě způsobeno nízkým věkem většiny dojíždějících, kteří tím pádem nemají možnost řídit automobil.

Obrázek č. 3 ukazuje, že na celkové dojížďce do Brna (do škol i do zaměstnání) se významně podílí veřejná doprava. Tomu odpovídá i skutečnost, že většina obcí v hodnoceném území spadá do kategorií s podílem veřejné dopravy v rozmezí 50-75 %, respektive 25-50 %. Tyto vysoké podíly jsou způsobeny i tím, že zahrnují dojíždění do škol, jelikož do škol dojíždí mladší osoby, které nemohou automobil řídit nebo je pro ně nedostupný, jak již bylo zmíněno výše.

Každodenní pohyb tak velkého počtu osob představuje velkou výzvu pro zabezpečení plynulé a efektivní dopravní obsluhy. Tato teze je pravdivá o to více, uvědomíme-li si, že pracovní a školní dojížďka tvoří jen část celkových pohybů obyvatel odehrávajících se každý den jak v samotném Brně, tak i v jeho bližším i vzdálenějším okolí. Z tohoto úhlu pohledu je nutné jako pozitivní hodnotit fakt, že čistě veřejná doprava se na zabezpečení pohybů osob dojíždějících do Brna do zaměstnání a do škol podílí poměrně

významnou částí. Pozitivní je i fakt, že další část dojíždějících, avšak většinou ne více než 25 % z nich, při svých pravidelných cestách do Brna kombinuje individuální dopravu s veřejnou dopravou. Takové výsledky jsou jistě i důsledkem rozvinuté veřejné dopravy organizované v Jihomoravském kraji v rámci integrovaného dopravního systému. Jeho další rozvoj zaměřený mimo jiné i na efektivnější a bezešvé propojení právě veřejné a individuální dopravy je však jistě velmi žádoucí.



Obrázek 3 Denní dojížďka za prací a do škol v Brně s využitím veřejné dopravy

2 Informace o situaci ve FUA Brno

2.1 Plánování mobility a plány trvale udržitelného rozvoje

Dalším důležitým strategickým dokumentem je Plán udržitelné městské mobility města Brna (dále jen Plán mobility). Návrhová verze Plánu mobility byla zpracována a bude projednána s občany, odborníky, příslušnými odděleními radnice, krajským úřadem a dalšími vybranými institucemi. Celkovým cílem je zajistit snížení znečištění životního prostředí a hluku, zvýšení bezpečnosti dopravy, snížit dopravní kongesce v městské oblasti a zvýšit přechod ze soukromých vozidel na veřejnou dopravu.

V Jihomoravském kraji byla zřízena organizace pověřená koordinací dopravy v Jihomoravském kraji. KORDIS JMK a.s. Jejím zřizovatelem je Jihomoravský kraj a Město Brno. Strategickým dokumentem určujícím rozsah a kapacitu veřejné dopravy v kraji je Plán dopravní obslužnosti, který se vypracovává na období 5 let s pravidelnou roční aktualizací, který schvaluje Rada Jihomoravského kraje.

Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021 (PRJMK)

PRJMK je hlavním realizačním dokumentem Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 a jedním z jeho hlavních úkolů je stanovit konkrétní kroky krajské samosprávy, které mohou napomoci k řešení zjištěných problémů kraje.

Co se veřejné osobní dopravy týče, Jihomoravský kraj (dále jen kraj) zajišťuje a stanoví rozsah dopravní obslužnosti ve svém územním obvodu. V Jihomoravském kraji se dopravní obslužnost realizuje formou integrované dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (IDS JMK), která pokrývá celý územní obvod kraje a zajišťuje vzájemné časové návaznosti spojení a frekvenci spojů. Koordinaci dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji zajišťuje firma KORDIS JMK a.s. která jednak formou operativního dispečinku, zasmluvněnými dopravci a participujícími obcemi zabezpečuje optimální provázanost jednotlivých druhů dopravy v kraji.

Plán dopravní obslužnosti JMK pro období let 2017-2021

Jednou z aktivit, kterou chce kraj přispět ke zkvalitnění dopravní obslužnosti v kraji, je realizace Plánu dopravní obslužnosti JMK pro období let 2017-2021. V tomto plánu je uveden popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, standardy dopravní obslužnosti, technické a provozní standardy, finanční toky a také časový harmonogram uzavírání nových smluv o veřejných službách. Ve vztahu k udržení života na venkově a také ke zlepšení dostupnosti volnočasových aktivit bude věnována pozornost hlavně udržení veřejné dopravy do menších obcí v okrajových částech dne a o víkendu a také zachování a rozvoji nočních spojů mezi Brnem a významnými obcemi kraje. V těchto věcech bude kraj spolupracovat s městem Brnem a společností KORDIS, dále budou koordinovat postup i s obcemi Jihomoravského kraje.

Součástí tohoto dokumentu jsou i rozvojové projekty IDS JMK, s cílem zlepšení podmínek pro cestování veřejnou dopravou. Mezi rozvojovými projekty nalezneme záměr posílit dopravu na zavolání, které se již osvědčily. Dále se uvažuje o spolupráci s obcemi v oblasti budování parkovišť P+R s cílem koordinace jednotných pravidel pro využívání P + R a jejich případnou kombinaci se spoji IDS JMK (včetně potřebných telematických, tarifních a dopravních opatření. Další zajímavé záměry tvoří podpora přeshraniční a

mezikrajské veřejné dopravy, podpora přepravy jízdních kol na území kraje a modernizace procesu odbavování cestujících.

Plán udržitelné městské mobility města Brna (Plán mobility)

Plán mobility je strategický dokument založený na komplexní analýze dopravních, ekonomických a demografických dat. Tento dokument stanovuje opatření, která umožní uspokojit mobilitu lidí a firem v okolí města.

Dokument zdůrazňuje trvale udržitelný rozvoj a zlepšení kvality života ve městě Brně. Plán mobility je také strategickým dokumentem z hlediska čerpání dotací Evropské unie na podporu rozvoje dopravní infrastruktury.

Plán mobility má 3 části – analytickou část, návrhovou část a akční plán. K dokončení Plánu mobility je třeba vypracovat akční plán pro návrhové období do roku 2023, který je nedílnou součástí Plánu mobility. Příprava akčního plánu začala v období září – listopad 2017.

Hlavní části, na které je Plán mobility zaměřen, jsou: veřejná hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava, automobilová doprava, statická doprava, životní prostředí, management mobility, změny procesu plánování na městské úrovni, zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

2.2 Push a pull opatření realizovaná a předpokládaná již schválenými dokumenty

V roce 2011 spustila městská správa omezené dopravní zóny pro historické centrum města Brna. Hlavním důvodem k provozu omezených dopravních zón ve městě bylo přání zvýšit ochranu ovzduší. Také zde existují další probíhající akce jako nízkoemisní vozidla, kvalitnější služby veřejné dopravy atd.

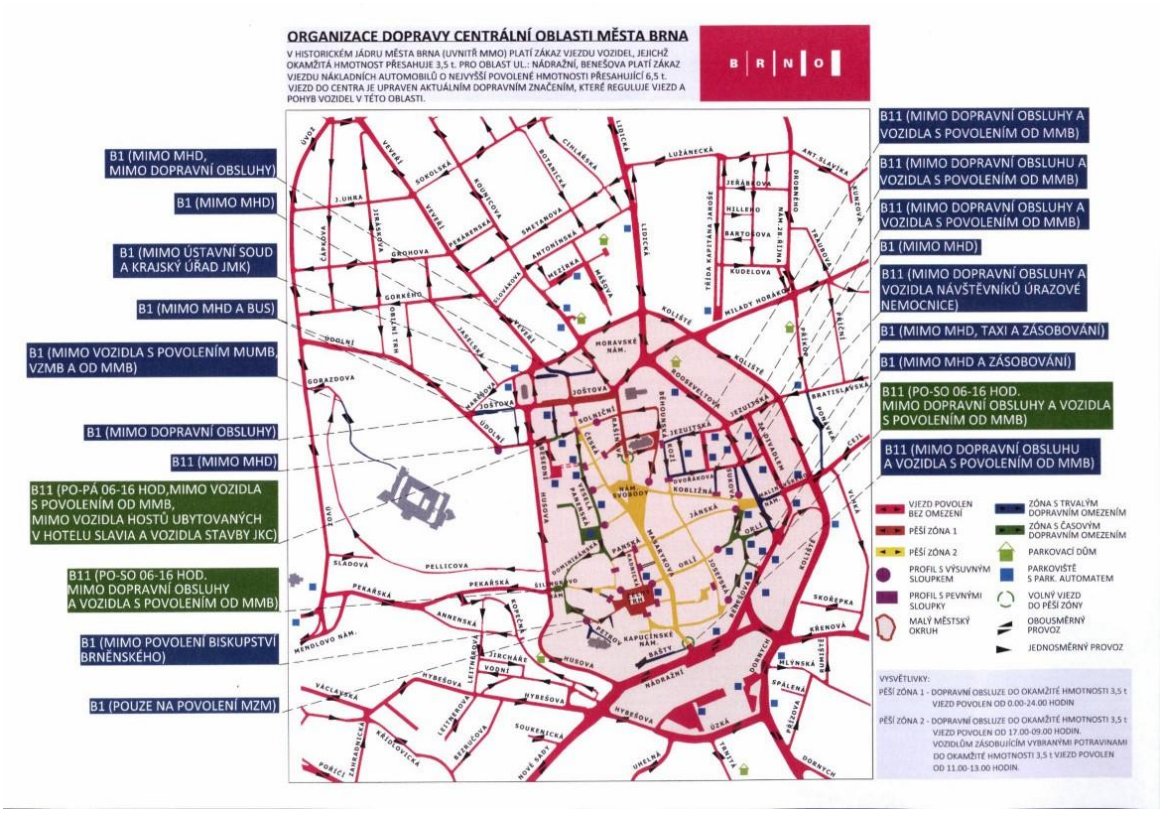
Režim omezených dopravních zón byl realizován odborem dopravy města Brna ve spolupráci s Policií ČR. Zúčastněné strany zapojené do implementace omezených dopravních zón byly již zmíněný odbor dopravy města Brna a Policie ČR – Městské ředitelství Brno. Jedním z jejich cílů bylo minimalizovat provoz v historickém centru. Oblast je omezena pro automobily do 3,5 t. Vozidla zásobování, cyklisté a některá další vozidla mohou do dané oblasti vstoupit pouze, pokud mají povolení.

Výjimkou jsou:

- stálí obyvatelé, nebo vlastníci a rodinní příslušníci
- podniky působící mimo oblast
- osoby se zdravotním postižením s registrací
- vozidla uvedená ve vyhlášce města Brna

Hlavní kritéria používaná v rozhodovacím procesu týkající se možného dopadu omezených dopravních zón na jeho občany byla nízký dopad na obyvatele a na strategii parkování. Hlavními problémy, které byly vzaty v úvahu, byly definice obvodu okruhu pěších zón a parkovacích ploch.

Obrázek 4 Organizace dopravy centrální oblasti města Brna



[1]

Systém veřejné dopravy bude podporován širším využíváním informačních systémů, které jsou schopny reagovat na aktuální události v dopravě. Také bude podporován budováním parkovišť P+R, B+R, která by měla být budována u přestupních uzlů v Jihomoravském kraji, aby se usnadnil přechod od soukromých vozidel k veřejné dopravě.

Cyklistická doprava je podporována možností přepravy kola v autobusech či vlacích (tzv. cyklobusy, cyklovlaky). Kombinace cyklistické a veřejné dopravy je potenciálem zejména pro každodenně dojíždějící osoby ze sídel na okraji měst, kde využívání veřejné dopravy v některých částech cesty zvyšuje atraktivitu jízdy na kole. Dalším potenciálem cyklistické dopravy ve městě je sdílení jízdních kol, či elektrokol, tím, že je může člověk využít, aniž by kolo vlastnil.

V automobilové dopravě se počítá s několika opatřeními zvyšujícími kvalitu řízení dopravy, od odstranění dopravních závad, častých nehodových míst k zvýšení prostupnosti a plynulosti provozu díky zřizování dynamických řídících systémů křižovatek. Pro obyvatele rezidenčních čtvrtí je počítáno s rozšířením zón s rychlostními dopravními omezeními ve městě. Ve snaze snížit počet vozidel ve městě a lépe využívat omezených parkovacích míst se navrhuje podporovat systémy sdílení vozidel (car sharing, carpooling).

Velkým problémem větších měst je nedostatek parkovacích míst Pro omezení používání individuální automobilové dopravy pro městské cesty bylo navrženo rozšíření

[1] Zdroj: https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-socialne-kulturni-a-dopravy/odbor-dopravy/oddeleni-verejne-a-individualni-dopravy-dopravni-urad-a-drazni-spravni-urad/organizace-dopravy-v-centralni-oblasti-historickeho-jadra-mesta-brna/

parkovacího systému P+R. Tato parkoviště jsou navrhována hlavně v souvislosti s kapacitní hromadnou dopravou. K dispozici je také parkovací systém B+R pro cyklisty.

Push a pull opatření na úrovni FUA Brno

Jednou z forem opatření jsou pull opatření. V tomto případě zde existují dva typy pull opatření:

Vývoj elektromobility a zavedení elektrických mini-busů

- Město Brno chce zvýšit energetickou účinnost elektrických vozidel veřejné dopravy, konkrétně tramvají a trolejbusů, s cílem přispět ke zlepšení kvality ovzduší ve městě.

Chytré parkování

- Hlavním cílem opatření je zlepšit řízení parkoviště využití parkovacích kapacit v Brně poskytováním veřejných informací o volných parkovacích místech pro všechny parkovací plochy v Brně a pro vybranou ulici v centru města prostřednictvím pokročilých ITS a informačních technologií.

Poznámka: push a pull opatření pracují efektivněji v kombinaci prostřednictvím vzájemného posílení ve srovnání s prováděním pouze jednoho, nebo druhého; vhodně spárovaná opatření pro posun a tah pomáhají orgánům na všech úrovních účinněji dosáhnout širších dopravních cílů prostřednictvím vytváření vedlejších výhod.

V Brně aktuálně není zaveden žádný systém chytrého parkování, včetně variabilních informačních značek. Pilotní testování nové aplikace bylo provedeno v rámci projektu CIVITAS. Na ulici Rooseveltova bylo instalováno celkem 73 senzorů, které poskytují informace o volných parkovacích místech vozidlům v reálném čase. Senzory byly v provozu od září 2015. Byla vyvinuta mobilní aplikace pro navigaci do volných parkovacích míst a zkušební verze byla úspěšně zahájena od 1. dubna 2016 a plná verze byla v provozu od 1. července 2016. Čas potřebný k nalezení volných parkovacích míst na Rooseveltově ulici se snížil (po implementaci asi 20 % řidičů najde snadněji volná parkovací místa).

Parkoviště P+R s 184 parkovacími místy (včetně sedmi míst pro osoby se zdravotním postižením) bylo postaveno (2015) u zastávky tramvaje v širším centrum města Brna (ul. Veveří), která mohou dobře využívat lidé cestující dále do středu města (CIVITAS ELAN).

V Brně je v současnosti možnost využít několika poskytovatelů car-sharingu (např. Autonapůl.cz, AJO.cz), dále možnost vypůjčit si jízdní kolo pro cestu po městě (např. Rekola, Velonet). Pro delší cesty je možno volit spolujízdu (např. Blablacar.cz), ačkoliv ceny jsou většinou vyšší než u běžných dopravců a většinou nekonkurují akčním nabídkám.

2.3 Hlavní kritické problémy a překážky mobility ve FUA Brno

Ve FUA Brno, respektive v Jihomoravském kraji byla provedena studie o lidech dojíždějících do Brna za prací nebo do školy Vymezení dojížďkového zázemí Brna. Bylo zjištěno, že více než 86 000 lidí dojíždí do Brna každý den. Denní pohyb takového množství lidí je velkou výzvou pro zajištění hladké a efektivní dopravy. Při dojíždění do Brna do práce a do školy lidé využívají veřejnou dopravu, Ve městě ji využívá 25-50 % dojíždějících za prací, při dojíždění do školy je toto rozpětí mezi 50 až 75 %. Pozitivním faktem je, že přibližně 25 % dojíždějících kombinuje individuální dopravu s veřejnou osobní dopravou při jejich pravidelných cestách do Brna. Takové výsledky jsou jistě

výsledkem rozvinuté veřejné dopravy organizované v Jihomoravském kraji v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Jeho další rozvoj je mimo jiné zaměřen na efektivnější propojení veřejné a individuální dopravy. V dnešní době je s rostoucím počtem vozů, ale snižujícím se počtem parkovacích míst, tento vývoj jistě velmi žádoucí.

Ke zlepšení současného stavu chtějí odpovědné orgány přispět zvýšením počtu parkovacích míst (P+R, K+R, B+R) u přestupních uzlů v Jihomoravském kraji. Jejich cílem je koordinovat proces s danými obcemi v Jihomoravském kraji tak, aby v budoucnu byla vytvořena síť parkovišť s jednotnou úrovní služeb. Další výhodou implementace sítě parkovišť P+R v rámci IDS JMK je možnost informovat cestující o dostupnosti parkovacích míst na jednotlivých místech prostřednictvím centrálního dispečinku IDS JMK.

Hlavními problémy v dané oblasti jsou:

- Přeplněná dopravní síť
- Podinvestovaná veřejná doprava (železnice, tramvaje)
- Chybí P+R
- nedostatečně rozvinuté služby bike sharingu a car sharingu
- Nedostatečná síť cyklotras

-

3 Důvody a strategické cíle pro FUA Brno

3.1 Příležitosti pro udržitelnou mobilitu ve FUA Brno

Hlavní příležitosti, které existují v dané oblasti, jsou:

- Rozvoj veřejné dopravy a dopravní infrastruktury
- Rozvoj cyklistiky
- Větší využití systémů bike sharing a car sharing
- Systémy P+R v regionu
- Elektromobilita
- Řešení nákladní dopravy

Dopravní regulace se v současnosti využívá v historickém centru města Brna. Z krátkodobého hlediska je proto cílová zóna pro aplikaci regulace městské logistiky v Brně pouze městská část Brno-střed.

Na základě zahraničních zkušeností je možno stanovit následující požadavky na distribuční zónu projektu city logistiky:

- umístění městského distribučního centra na okraji města s přímým napojením na centrum, nebo naopak v blízkosti Malého městského okruhu,
- pozemek o velikosti cca 4 000 m^2 a kapacitně umožňující rozvoj v horizontu 25 let
- dopravní napojení na městskou silniční síť i celostátní páteřní síť dálnic, železniční napojení, dostupnost na mezinárodní letiště,
- dostupnost k obchodním zónám mimo centrum města velkokapacitním silničním napojením,
- nebo naopak dostupnost k zónám z blízkosti Malého městského okruhu,
- územní plán musí umožňovat dopravně náročné činnosti distribuční, skladovací a servisní (truckcentrum),
- uvedené požadavky splňuje lokalita v Brně – Slatině v bezprostřední blízkosti letiště, případně některá vhodná lokalita poblíž Malého městského okruhu.

3.2 Strategické cíle pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje má několik okruhů. Jednou z nich je podíl udržitelných druhů dopravy (veřejná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava). Cílem je zvýšit podíl veřejné, cyklistické a pěší dopravy. Cílem je jednak zastavit odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě a zvýšit podíl jejího využívání do roku 2030 o 1 % oproti stávajícímu stavu (z 53 % na 54 %). Přestože se na první pohled nejedná o nereálný růst, je nutné provést řadu opatření v dopravním systému města, která atraktivitu veřejné dopravy zvýší. Ke zvýšení užívání veřejné dopravy, chůze a cyklistické dopravy jsou navrženy specifické cíle:

- zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti,
- zvýšení kvality infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu,
- zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě,
- dostavba páteřních komunikací pro cyklisty a zkvalitňování stávajících tras pro cyklisty,
- propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší,
- doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu,
- podpora dojížďky do zaměstnání na kole,
- zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu,
- doplnění městského mobiliáře pro pěší (nové lavičky, veřejné toalety, odpočinková místa pro pěší),
- informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy,
- informační a osvětové kampaně na podporu veřejné dopravy.

Dalším strategickým cílem je zvýšení integrace udržitelných druhů dopravy (podíl multimodálních cest) a zrychlení veřejné dopravy (cestovní rychlost na referenčních cestách MHD o 15 % vyšší v roce 2030).

Specifické cíle, které pomohou dosáhnout strategických cílů, jsou:

- zvýšení počtu návazností mezi spoji, zkrácení čekacích dob při přestupech,
- zlepšení možnosti přestupů, zkrácení přestupních vzdáleností, zvýšení dostupnosti území, budování multimodálních uzlů a nových vlakových zastávek,
- zkracování délky cest pro pěší a cyklistickou dopravu,
- zvýšení cestovní rychlosti pro veřejnou hromadnou dopravu,
- modernizace odbavování cestujících,
- rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální autobusová doprava),
- atraktivní nabídka spojů, bezešvé tarifní a dopravní propojení Brna a jeho zázemí v Brněnské metropolitní oblasti a v širším okolí ,
- marketingová a finanční podpora veřejné, cyklistické a pěší dopravy,
- rozvoj multimodálních terminálů P+R v Brně a okolí,
- rozvoj systémů B+G, B+R,
- rozvoj systému sdílení městských kol – bike sharing,
- zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města.

V této oblasti je mnoho cílů a je nemožné dosáhnout je všechny zároveň. Dalšími cíli můžou být rozvoj systémů P+R, K+R, P+G; zvýhodněné parkování pro vozidla s ekologickým pohonem; podpora car sharingu; bezbariérovost v hromadné dopravě; využití nízkoemisních zón k redukci individuální dopravy ve městech; spolupráce se společnostmi sídlícími v Brně na dlouhodobé podpoře alternativní a veřejné dopravy na úkor automobilové dopravy, atd.

4 Akce navržené v rámci projektu SOLEZ pro FUA Brno

Projekt SOLEZ je součástí operačního programu Interreg CENTRAL EUROPE. Zkratka SOLEZ je z anglického Smart Solutions supporting Low Emission Zones and other low-carbon mobility policies in EU cities, což v překladu znamená Chytrá řešení podporující nízkoemisní zóny a jiné politiky nízkouhlíkové mobility ve městech EU.

SOLEZ sdružuje města, která pracují na řešeních v oblasti nízkouhlíkové mobility, s cílem zlepšit jejich strategie a vytvořit „chytré“ služby a produkty týkající se konceptu nízkoemisních zón (NEZ) ve funkčních urbanizovaných územích (FUA).

Centra měst jsou původcem podstatné části dopravy mezi jádrovými a periferními městskými oblastmi i zázemím měst, kde se každoročně rozšiřuje fenomén urbanizace a způsobuje rostoucí poptávku po přepravě. K řešení tohoto fenoménu projekt SOLEZ využívá různé nástroje jako např. restriktivní politika vjezdu do centrální zóny, umístění a zpoplatnění parkovacích ploch a zlepšení služeb veřejné dopravy.

Aktivity, kterými chce SOLEZ přispět k dosažení cílů Evropské unie pro redukci dopravy ve FUA, jsou posílení dialogu klíčových aktérů o restriktivní politice přístupu do center měst, dále návrh, vývoj a pilotní aplikace inovativních služeb a řešení založených na informačních a komunikačních technologiích a podporujících fungování nízkoemisních zón a jiných opatření omezujících vjezd do center měst, aby došlo k redukci vedlejších negativních efektů těchto opatření.

5 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – podpora chytrého parkování

5.1. Krátkodobé a střednědobé akce

5.1.1 Akce 1: Zvýšení znalostí veřejnosti (Increase the knowledge of the public)

Aktivita 1.1	**Zahrnutí možných P+R systémů do oficiálních map IDS JMK** (Including the possible P+R places to official maps of IDS JMK)
Popis akce	Aktualizovat oficiální mapy IDS JMK o rozmístění parkovišť P+R v rámci Jihomoravského kraje.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je postupně zaznačit do oficiálních map IDS JMK parkoviště P+R tak, aby po skončení této aktivity byly všechny mapy aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	(2020)

Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na výměnu map

5.2. Dlouhodobé akce

Aktivita	**Dlouhodobé cíle – Smart parking (P+R systém)**
Popis akce	Spolupráce s obcemi ve FUA a dalšími obcemi v Jihomoravském kraji na jednotném P+R systému.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je dlouhodobé směřování k jednotnému P+R sytému v Jihomoravském kraji.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

6 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – podpora elektromobility

Následující akce budou sloužit jako podpora ke zvýšení povědomí o využití tzv. elektrobusů v daném regionu.

6.1 Dlouhodobé akce

Aktivita	**Průzkum trhu** (Market research)
Popis akce	Provedení průzkumu trhu v oblasti elektrobusů. Průzkum databází na internetu o dostupnosti elektrobusů, o jejich fungování a o tom, jak funguje jejich využívání v jiných městech, či zemích.
Řešené strategické úkoly a cíle	Díky průzkumu trhu budou získány informace, které usnadní rozhodování o zavedení a následném využívání elektrobusů v Jihomoravském kraji.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

Aktivita	**Zkušenosti uživatelů** (User experience)
Popis akce	Průzkum trhu z pohledu uživatelů. Jaké jsou jejich zkušenosti s využíváním elektrobusů.

Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je získat informace od uživatelů elektrobusů, které mohou být využity při zavádění elektrobusů.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, lidské zdroje

Aktivita	**Praktické testování** (Practical testing)
Popis akce	Testování elektrobusu na vybrané lince. Budou se zkoumat náklady na provoz, rozdíly mezi běžnými autobusy a elektrobusy, a také spokojenost uživatelů s využíváním elektrobusu.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je zjistit, jestli je užívání elektrobusů v Jihomoravském kraji možné.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj, vybraná linka
Časový plán pro realizaci akcí	2025

Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, vybraný dopravce a výrobce
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na zkušební provoz elektrobusu

Aktivita	**Hodnotící zpráva** (Evaluation report)
Popis akce	Vydání hodnotící zprávy o zkušebním provozu elektrobusu na vybrané lince v Jihomoravském kraji.
Řešené strategické úkoly a cíle	Zhodnocení provozu elektrobusu a návrh dalšího postupu ve věci zavedení elektrobusů.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	2025
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

Aktivita	Monitoring trendů v elektromobilitě (elektrobusy)
Popis akce	Sledování trendů v elektromobilitě, testování elektrobusů a jejich využití v dopravě v případě, že jejich využívání bude efektivnější. Podpora tohoto druhu dopravy ve výběrových řízeních.
Řešené strategické úkoly a cíle	Zapojení elektrobusů do dopravy by mělo vést na základě průzkumu trhu, zkušeností uživatelů a testování elektrobusů k podpoře nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – služby s přidanou hodnotou

7. 1 Krátkodobé a střednědobé akce

Následující akce budou sloužit jako podpora ke zvýšení povědomí o nízkouhlíkové mobilitě prostřednictvím kooperace mezi veřejnou dopravou a systémem sdílení kol, případně koloběžek.

7.1.1 Akce 1: Zpráva o možných partnerech půjčoven kol (Report on possible partners of bike rental)

Aktivita 1.1	**Identifikace možných partnerů v Brně a Jihomoravském kraji** (Identification of possible partners in the Brno and South Moravian Region)
Popis akce	Identifikace partnerů v Brně a Jihomoravském kraji, kteří se zabývají půjčováním kol, koloběžek, a kteří by byli ochotní spolupracovat na systému sdílení kol, koloběžek.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je zvýšit podporu využívání veřejné dopravy, nebo systému sdílení kol, což slouží k podpoře nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.2 Akce 2: Smlouva o spolupráci s příslušným partnerem/partnery (Contract on cooperation with respective partner(s))

Aktivita 1.2	**Komunikace s partnerem a příprava smlouvy** (Communication with the partner and preparation of the contract)
Popis akce	Domluva s partnerem na formě spolupráce, příprava smlouvy o spolupráci a poté uvést spolupráci do praxe.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je uzavřít spolupráci na systému sdílení kol, koloběžek, aby se pak tato možnost cestování mohla rozšířit mezi cestující (viz aktivity 3.1 a 3.2).

Územní oblast(i) pro implementaci akce	FUA Brno, Jihomoravský kraj
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.3 Akce 3: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures)

Aktivita 1.3	**Propagace nové spolupráce a nabídky pro cestující prostřednictvím elektronických systémů** (Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the electronic systems)
Popis akce	Propagování nové nabídky pro cestující v elektronických systémech IDS JMK, jako jsou např. webové stránky, Facebook, Twitter, POSEIDON atd.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je dostat novou možnost přepravy k cestujícím prostřednictvím elektronických systémů, aby byla tato služba využívaná, čímž dojde také k propagaci nízkouhlíkové mobility.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Webové stránky, Facebook, Twitter, POSEIDON, …
Časový plán pro realizaci akcí	Po skončení aktivity 1.2
Přidělené povinnosti v rámci	KORDIS JMK

veřejných orgánů	
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

7.1.4 Akce 4: Propagace dohodnutých opatření (Promotion of the agreed measures)

Aktivita 1.4	**Propagace nové spolupráce a nabídky pro cestující prostřednictvím tištěných materiálů** (Promotion of the new cooperation and offer for passengers in the printed materials)
Popis akce	Propagování nové nabídky pro cestující prostřednictvím tištěných materiálů, jako jsou např. plakáty v dopravních prostředcích, v informačních centrech, na zastávkách, na nádražích atd.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je propagovat novou možnost dopravy, aby se dostala do povědomí potencionálních uživatelů, kteří by ji následně využívali k usnadnění jejich přepravy.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Jihomoravský kraj – dopravní prostředky, zastávky, nádraží, informační centra
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady, náklady na propagaci (tisk plakátů, letáků, …)

7.2 Dlouhodobé akce

Aktivita	**Dlouhodobé cíle – value-added services (bike sharing)**
Popis akce	Dlouhodobá kooperace mezi partnery a obcemi ve FUA a dalšími obcemi v Jihomoravském kraji na využívání systému půjčování kol, či koloběžek a veřejné dopravy.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je poskytnout cestujícím další možnost dopravy v obcích FUA a dalších obcích v Jihomoravském kraji, čímž dojde k usnadnění jejich dopravy.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, daní partneři v Brně a Jihomoravském kraji
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

8 Akce pro nízkouhlíkovou mobilitu ve FUA Brno – administrativní podpora plánovaných aktivit

8.1 Krátkodobé a střednědobé akce

Následující akce budou sloužit jako administrativní podpora plánovaných aktivit ke zvýšení povědomí o nízkouhlíkové mobilitě.

8.1.1 Akce 1: Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje (Regional transport plan modifications)

Aktivita 1.1	**Návrh změn v souladu s aktivitami projektu SOLEZ** (Proposal of modifications in line with SOLEZ activities)

Popis akce	Návrh změn pro Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje, které budou sestaveny na základě aktuálního vývoje potřeb dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje tak, aby byl tento plán stále aktuální a v souladu s aktivitami projektu SOLEZ.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je navrhovat změny tak, aby byl Plán dopravní obslužnosti JMK stále aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, Jihomoravský kraj
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

Aktivita 1.2	**Schválení změn Radou Jihomoravského kraje** (Approval of the changes by the Board of the South Moravian Region)
Popis akce	Předložení návrhu změn Radě Jihomoravského kraje, která tyto změny schválí.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je schválení navrhovaných změn Radou Jihomoravského kraje, aby byl Plán dopravní obslužnosti JMK pořád aktuální.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji

Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně (2025)
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK
Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK, Rada Jihomoravského kraje
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

8.2 Dlouhodobé akce

Aktivita	**Dlouhodobé cíle – administrativní podpora pro plánované aktivity**
Popis akce	Dlouhodobé sledování propagace nízkouhlíkové mobility (chytré parkování, elektromobilita, služby s přidanou hodnotou (sdílení kol)) ve strategických materiálech Jihomoravského kraje.
Řešené strategické úkoly a cíle	Cílem je sledovat změny ve strategických materiálech Jihomoravského kraje a reagovat na tyto změny, aby veřejná doprava byla pro cestující službou, která pro ně bude co nejjednodušší a tyto služby by měly být co nejdostupnější. V oblasti administrativní podpory plánovaných aktivit by se měl klást důraz na heslo „Tranport as a service“.
Územní oblast(i) pro implementaci akce	Obce ve FUA Brno a další obce v Jihomoravském kraji
Časový plán pro realizaci akcí	Průběžně
Přidělené povinnosti v rámci veřejných orgánů	KORDIS JMK

Zainteresovaní klíčoví stakeholdeři	KORDIS JMK
Přidělené zdroje (lidské, znalosti, finance)	Administrativní náklady

D.T1.4.7

Akční plán Jihomoravského kraje **Verze 2.0**

Revidovaná verze **2/2020**

1. Zamýšlená změna dopravního řešení v Židlochovicích a Hustopečích

V rámci projektu SUBNODES si KORDIS JMK vytkl za cíl realizovat nové dopravní řešení dopravního uzlu v Židlochovicích a v Hustopečích. V obou případech se jedná o elektrifikaci železničních tratí a jejich napojení na hlavní TEN-T koridor. Tato modernizace tratí poslouží k efektivnímu napojení obou měst na hlavní železniční tratě a umožní tak rychlejší, ale i komfortnější cestování veřejnou dopravou. V současnosti jsou obě města napojena pouze na autobusové linky, které svou kapacitou začínají být nedostačující vzhledem k množství přepravených osob.

Specifikem tohoto projektu je snaha zapojit veřejnost do změny dopravní obslužnosti obou měst, a to díky zjišťování požadavků, názorů i cílových destinací současných cestujících. Druhá fáze bude spočívat v setkání s občany a prodiskutování možných změn dopravní návaznosti na vlakové spoje. Závěrečná třetí fáze se bude realizovat formou informování občanů o konečné podobě vlakových spojů a nových zastávkách, jízdních řádech vlaků a časových spojeních na další autobusové linky v regionu.

1.1. Umístění dopravních uzlů v rámci dopravní sítě

Hustopeče, stejně jako Židlochovice – dva kombinované dopravní uzly v této oblasti – slouží jako důležité dopravní uzly regionu. Devět autobusových linek v Hustopečích a osm autobusových linek v Židlochovicích spojují tyto centra s ostatními obcemi a městy v regionu odjíždějícími většinou každou hodinu v pracovních dnech, což umožnuje přestup mezi linkami. Celý region je pokryt Integrovaných dopravním systémem Jihomoravského kraje – IDS JMK.

Města samotná nejsou napojena na TEN-T železniční koridor, ačkoliv jsou relativně blízko. Židlochovice jsou zhruba 2 km daleko od Hrušovan u Brna, nejbližší vlakové stanice na trati Brno-Vienna/Budapest. Hustopeče jsou vzdáleny cca 5 km od Šakvic, nejbližší vlakové stanici na stejné trati. Židlochovice jsou spojeny autobusem s vlakovou linkou, Hustopeče místním vlakem a několika autobusovými linkami. V blízké budoucnosti budou obě města spojena přímo novými elektrifikovanými vlakovými linkami s koridorem TEN-T, což umožní nové přímé vlaky do centra TEN-T v Brně, hlavního centra regionu, a posíle jejich pozici jako důležitého dopravního uzlu.

1.2. Regionální přehled

Obě města se nachází na jižní Moravě mezi městy Brno a Břeclav, relativně blízko sebe. Obě jsou dobře propojena, a proto by měla být považována za jeden dopravní uzel.

Hustopeče, 6.000 obyvatel, jsou jedním z důležitých center břeclavského okresu, nacházejí se 35 km od Brna na jih a 25 km od Břeclavi na severozápad.

Židlochovice, které mají asi 4.000 obyvatel, jsou důležitým centrem okresu Brno – venkov se nachází cca 20 km od Brna na jih a 40 km od Břeclavi na severozápad.

Obě města jsou také důležitými centry zajišťujícími služby veřejné správy pro okolní obce, jakož i pracovní a nákupní příležitosti.

2. Tématické oblasti práce s veřejností

V rámci zamýšlené pilotní akce si KORDIS JMK určil za cíl, realizovat plánované změny dopravního řešení na Židlochovicku a Hustopečsku formou aktivní participace občanů vč. jejich zapojení do připravovaného změny dopravní obslužnosti. Dle svých zkušeností projektový partner volil různé druhy oslovení a

zjišťování názorů široké veřejnosti, od kvantitativních analýz množství vyjíždějících i dojíždějících osob přes setkání s občany a jejich informování o nových dopravních spojích.

2.1. Dopravní průzkumy IDS JMK vč. průzkumů spokojenosti ve FUA Brno (Brno a Židlochovicko, Hustopečsko)

KORDIS JMK předpokládá celkem 3 typy průzkumy cestujících, které budou relevantní jako podklad pro rozhodnutí o novém dopravním řešení v oblasti Židlochovicka a Hustopečska.

Opatření	Časová realizace	Zodpovídá	Výstup
Kvantitativní měření přepravního potenciálu cestujících v oblasti Židlochovicka a Hustopečska pomocí dat o užívání mobilních telefonů (formou výběrového řízení na telefonního operátora)	10/2018 – 1/2019	KORDIS JMK	Odborná analýza s maticemi výsledků pohybu osob z/do zájmového území za každý pracovní den a víkend samostatně, vč. tabulek s daty
Průzkum cestování obyvatel Židlochovicka a průzkum spokojenosti cestujících s dopravou (dotazníkový průzkum, realizován KORDIS JMK)	4/2019 – 9/2019	KORDIS JMK	Analýza dat a jejich interpretace na základě sesbíraných dotazníků na téma využívání veřejné dopravy a hlavních tras přepravy cestujících
Dotazníkové šetření cestování obyvatel Židlochovicka po implementaci nového dopravního řešení (předpoklad po cca 2 – 3 měsících po spuštění přímého vlakového spojení)	1-/2020 –	KORDIS JMK	Analýza dat a jejich interpretace ze sesbíraných dotazníků po realizaci nového dopravního řešení (po zavedení vlakového spojení)

2.2. Komunikace s občany

Důležitým faktorem participace obyvatel obou dopravních uzlů považujeme přímou komunikaci s občany.

Opatření	Časová realizace	Zodpovídá	Výstup
Dvě společná setkání občanů Židlochovic a blízkých obcí:			
• před realizací nového dopravního řešení (podzim 2019)	12/2019	KORDIS JMK	Zápis a fotodokumentace ze setkání s občany, Židlochovice

• krátce po zavedení přímého vlakového spojení, předpoklad zima/jaro 2020)	2-3/2020	KORDIS JMK	Zápis a fotodokumentace z 2. setkání s občany, Židlochovice
• kontinuální sledování požadavků občanů prostřednictvím emaiů a telefonické komunikace	2020	KORDIS JMK	Přehled požadavků občanů.
V roce 2020/2021 předpokládáme setkání s občany Hustopečí.			

2.3. Propagace nového uspořádání dopravního uzlu

Hlavním prostředkem pro zajištění informovanosti cestujících plánujeme tisk letáků s aktuálními jízdními řády, navazujícími linkami a mapkou stanovišť jednotlivých autobusových linek.

Opatření	Časová realizace	Zodpovídá	Výstup
Letáky s aktuálními jízdními řády, vč. navazujících linek (distribuovány formou samostatných letáků vložených v místních tištěných zpravodajích)	12/201	KORDIS JMK	Cca 5 000 tištěných letáků s aktuálními jízdními řády
Zahajovací akce na podporu veřejné dopravy (zahajující vlakové jízdy pro rodiče s dětmi a ostatní veřejnost, organizovalo Město Židlochovice), IDS JMK informační stánek s aktuálními vlakovými odjezdy	12/2019	KORDIS JMK	Fotodokumentace ze zahajovací akce na podporu znovuobnovení vlakového spojení Brno – Židlochovice, video z pilotní akce
Jiné mediální kampaně (, internetové stránky KORDIS JMK a Město Židlochovice, informace v městském Zpravodaji), newsletter Infonovinky IDS JMK	12/2019 – 1/2020	KORDIS JMK	Propagace setkání s občany, informace o spuštění vlakového provozu a změně veřejné dopravy na Židlochovicku
Přímý marketing (= zasílání informací prostřednictvím dopisu místním zaměstnavatelům)	1/2020	KORDIS JMK	Oslovení firem v regionu ohledně odlišné organizace veřejné dopravy, široká veřejnost pak bude informována skrze newsletter Integrované novinky IDS JMK
V roce 2020/2021 předpokládáme obdobnou propagační kampaň s občany Hustopečí.			

2.4. Road show Židlochovice – červen 2020 (“Brněnské kolečko”, Brno – Židlochovice a zpět)

Pokračování pilotní akce na Židlochovicku – propagace cestování vlakem do Židlochovic nejen pro Brňany, ale i cestující z blízkých obcí (Hrušovan, Vojkovic, Rajhradu či Popovic).

Současně KORDIS JMK z nákladů projektu SUBNODES pořídí držáky na jízdní řády a dopravní informace pro cestující, tak aby byla zajištěna stálá informační podpora cestujícím (vlakové jízdní řády, informace o případných výlukách, ceník IDS JMK, apod.).

2.5. Dopravní uzel Hustopeče

Pokračováním pilotního projektu v Židlochovicích je realizace nového dopravního řešení v Hustopečích (vybudování elektrifikované tratě a jiné trasování vlaků). Dojde též k úpravě jízdních řádů vlaků a autobusové dopravy. Otevření elektrifikované tratě do Hustopečí je plánováno na přelom roku 2020/2021.

V souvislosti s touto dopravní změnou očekáváme I informování veřejnosti o změnách v dopravě, letáky s aktuálními jízdními řády a setkání s občany. Jedním z opatření je I pořízení distribučních panelů na dopravní informace (aktuální jízdní řády, informace o výlukách, ceník jízdného IDS JMK aj.)

Na podporu trvale udržitelné mobility pro oblast Hustopečí a okolí plánujeme pořízení průjezdových detektorů na P+R parkoviště v Hustopečích v těsné blízkosti vlakové nádraží. Umožníme tím zprostředkování informace řidičům o obsazenosti parkoviště a možnost využití intermodální dopravy.

AKČNÍ PLÁN NA PODPORU CESTOVNÍHO RUCHU NA ZNOJEMSKU A VE WALDVIERTELU

Integrated regional action plan on the use of ITS and ICT, intermodal mobility and smart governance approaches in the Czech-Austrian border region Znojmo district / Waldviertel

Version 1
09 2018

English summary

In the frame of the Peripheral Access project KORDIS JMK is targeting Podyjí area, the southwest part of the South Moravian Region bordering to Austrian Waldviertel area. This zone has specific characteristic, such as low population density, low number of public transport connections, hilly terrain and consequently it is the popular summer touristic area with many castles and recreational sites such as Vranov dam and cross-border National Park Podyjí / Thayatal.

The area faces the big difference of amount of visitors in summer and in the off-season months. During the summer Podyjí area has to cope with high number of tourists. On the contrary in the other months the area is dealing with lack of visitors. Similar situation appears on both sides of the cross-border region.

Podyjí area is well suitable for cycling and the services for cyclists are already developed. But until the measures taken under the Peripheral Access Project there has not been the possibility to reach the area by sustainable transport way (by public transport). Now there is an opportunity for municipalities from both sides of the border to develop this type of tourism.

Based on these grounds KORDIS JMK together with the regional stakeholders has drawn up this action plan[1] that presents desired actions towards more effective public transport and integration of the public transport services in the tourism sector in the Czech-Austrian border region. The actions were structured respectively to the 3 main priorities identified in the Peripheral Access project, as follows:

Priority 1 – Multimodal services – cross-border on-demand off-season bus transport for improvement of contacts and off-season tourist opportunities, support of the cylobuses (buses which enable transport of bicycles on a special trailer) connecting the area with important TEN-T transport nodes and subnodes, improvement of the cross-border public transport, tourist development with Austria and interconnection of cyklobuses with neighboring South Bohemian Region.

Priority 2 – Smart mobility – cooperation on electronic cross-border apps involving journey planners, electronic ticketing based on bank cards, further development of the mobile application *IDS JMK Poseidon* (possibility to order on-demand transport), reservation of spots for bicycles in the *cyklobuses* and transport reservation for the larger groups of travelers.

Priority 3 – Smart governance and marketing – cooperation with local activities and municipalities on the cycling development and on the tourism development and its better interconnection with South Moravian Integrated public transport system (IDS JMK), new marketing product – special train from both sides of border (presentation of Znojmo and Waldviertel region), tourist ticket Podyjí / Thayatal, closer cooperation with Tourist Authority South Moravia (CCRJM).

[1] The Action Plan addresses project deliverables: D.T1.3.3 – Action plan on elimination of intermodal bottlenecks, D.T2.3.3 – Action plan on elimination of ICT / ITS bottlenecks, D.T3.3.3 – Action plan on elimination of governance and marketing bottlenecks.

Aktivity Akčního plánu

Priorita 1: Multimodální služby

Aktivita 1.1	Spoje na zavolání
Popis akce	Vytvoření nabídky dopravních spojení pro odlehlejší regiony, které jsou dopravně méně využívané; s použitím mobilní aplikace pro objednání spoje.
Jak se bude realizovat	Dodávka mobilní aplikace pro spoje na zavolání, poté marketingová akce pro veřejnost s návodem na objednání spojů na zavolání (bude využita aplikace IDS JMK Poseidon i informace ve vyhledávači spojení na www.idsjmk.cz – viz aktivita 2.3.).
Časový plán realizace akce	Rok 2019
Rozpočet	Pilotní projekt se realizuje v rámci projektu DTP1-1-017-3.1 Linking Danube.

Aktivita 1.2	Podpora cyklodopravy
Popis akce	Zachování provozu a rozvoj nově zřízených linek cyklobusů Brno – Znojmo – Vranov nad Dyjí, Znojmo – Vranov nad Dyjí – Vranovská přehrada, v turistické sezóně.
Jak se bude realizovat	První rok provozu již proběhl, je nutné koncept rozvíjet v dalších letech. Dále je nutná podpora propagace nejen prostředky KORDIS JMK, ale i v informačních turistických centrech, článcích v cykločasopisech, na odborných webových serverech, na sociálních sítích, prostřednictvím cyklosdružení v regionu, apod.
Časový plán realizace akce	Od sezóny 2018 každoročně.
Rozpočet	Součástí rozpočtu pro financování provozu IDS JMK.

Aktivita 1.3	Podpora přeshraničního cestovního ruchu s Rakouskem
Popis akce	A. Umožnění přepravy kol z Uherčic do Drosendorfu (linka cyklobusu 816, v plánu 2x denně v letní sezóně – spoj na zavolání) s přípojem na turistický vlak s přepravou kol v Rakousku (Reblaus Express) B. Turistická jízdenka platná v českém i rakouském pohraničí (více viz 3. Priorita)
Jak se bude realizovat	Formou komunikace se zemí Dolní Rakousko a s NÖVOG (provozovatel Reblaus Expressu) ohledně zvýhodněných jízdenek a navazujícího spojení. Sledovat možné synergie mezi akcemi a iniciativami v AT a CZ (železnice, cykloakce, kulturní festivaly).
Časový plán realizace akce	Předběžně 2020
Rozpočet	Součástí rozpočtu pro financování provozu IDS JMK.

Aktivita 1.4	Alternativní nabídka dopravy do frekventovaných turistických míst (Vranovská přehrada, hrady Vranov nad Dyjí, Bítov)
Popis akce	Podpora přetěžovaných parkovišť u vranovské přehrady a v jiných lokalitách formou alternativní nabídky veřejné dopravy, umožňující cestovat ve frekventovaných časech bez auta.
Jak se bude realizovat	Formou nabídky veřejné dopravy v často navštěvovaných lokalitách (navýšení spojů v sezóně, úprava jízdních řádů).
Časový plán realizace akce	Realizováno již od 2018, v dalších letech postupné dolaďování dle aktuální poptávky.
Rozpočet	Součástí rozpočtu pro financování provozu IDS JMK.

Aktivita 1.5	Propojení cyklobusů IDS JMK s jihočeským systémem cyklobusů
Popis akce	Obnovit možnost přepravu cyklobusy ve směru od Jihočeského kraje
Jak se bude realizovat	Prověří se možnosti zlepšení napojení autobusů IDS JMK od cyklobusů organizovaných Jihočeským krajem ve směru od Jindřichova Hradce.
Časový plán realizace akce	2019
Rozpočet	Součástí rozpočtu pro financování provozu IDS JMK.

Priorita 2: Chytrá řešení v dopravě

Aktivita 2.1	Spolupráce na elektronických přeshraničních aplikacích zahrnujících např. vyhledávače spojení a aplikace zejména ve vztahu k přeshraniční oblasti (Danube Region Journey Planner (DRJP) a aplikace DanubeScout)
Popis akce	Spolupráce s rakouskými a slovenskými koordinátory dopravy na předávání aktuálních dat pravidelných i výlukových jízdních řádů.
Jak se bude realizovat	Dodávka softwarového rozhraní Open API; data o spojení veřejnou dopravou na území sousedních států budou stahována z regionálních zahraničních vyhledávačů a předávána do centrální vyhledávací databáze, která umožní vyhledání požadovaného přeshraničního spojení (vyhledávač DRJP); souběžně proběhne propagační kampaň určená pro veřejnost.
Časový plán realizace akce	První polovina roku 2019
Rozpočet	Bude se pilotně realizovat v rámci projektu DTP1-1-017-3.1 Linking Danube.

Aktivita 2.2	Elektronické jízdenky – pokračování v elektronickém odbavování cestujících
Popis akce	Zavedení pokladen do regionálních linek autobusů (pokladny umožňující platbu bankovní kartou), později rozšíření na celý kraj a vlakové linky, případně i na bezhotovostní platby u přeshraničních linek).
Jak se bude realizovat	Formou nově dodaných zařízení umožňujícím platbu bankovní kartou.
Časový plán realizace akce	Postupně od roku 2019
Rozpočet	Předpoklad hrazení sdružením prostředků z různých zdrojů.

Aktivita 2.3	IDS JMK Poseidon – pokračování v rozvoji mobilní aplikace – např. možnost objednat spoje na zavolání (viz priorita 1)
Popis akce	Doplnění modulu mobilní aplikace IDS JMK Poseidon o možnost objednání spoje na zavolání, vč. jeho propojení na centrální dispečink.
Jak se bude realizovat	Dodávka softwarového rozšíření aplikace IDS JMK Poseidon o modul objednání spoje na zavolání, pilotní ověření provozu.
Časový plán realizace akce	2019
Rozpočet	Předpoklad hrazení z projektu DTP1-1-017-3.1 Linking Danube.

Aktivita 2.4	Možnost rezervace jízdních kol v cyklobusech a organizace přepravy větších skupin
Popis akce	Rezervace jízdních kol v cyklobusech a organizace přepravy větších skupin prostřednictvím webových stránek a aplikace IDS JMK Poseidon.
Jak se bude realizovat	Dodávka softwarového rozšíření aplikace IDS JMK Poseidon o moduly: a) rezervace přepravy jízdních kol na vybraných spojích b) rezervace přepravy větších skupin
Časový plán realizace akce	2020
Rozpočet	Předpoklad hrazení ze zdrojů KORDIS JMK.

Priorita 3: Nástroje chytré veřejné správy

Aktivita 3.1	Spolupráce s místními zájmovými skupinami a obcemi na rozvoji cyklodopravy (na Vranovsku)
Popis akce	Vytvoření cykloskupiny na Znojemsku tvořené regionálními zástupci cestovního ruchu, zástupci kraje a města Znojma (vč. zástupce místního cykloklubu) s cílem vytvoření nabídky pro cyklisty v rámci IDS JMK.
Jak se bude realizovat	Ustavení cykloskupiny na Znojemsku s pravidelným setkáváním před zahájením cykloturistické sezóny a po jejím ukončení (výměna zkušeností,

	příp. návrhy na úpravu jízdních řádů, frekvenci spojů cyklobusů, ostatní náměty). Spolupráce na propagaci těchto cyklobusů v regionu; možnosti zvýhodněného tarifu a slev pro cyklisty na vstupy do turistických cílů a na cykloturistické služby.
Časový plán realizace akce	Realizace od dubna 2018, předpoklad pokračování v dalších letech.
Rozpočet	Náklady na jednání cykloskupiny budou hrazeny z různých zdrojů, zahájení činnosti skupiny hrazeno ze zdrojů projektu CE979 Peripheral Access.

Aktivita 3.2	Spolupráce s místními zájmovými skupinami a obcemi v oblasti rozvoje cestovního ruchu a jeho lepší propojení s IDS JMK
Popis akce	Vytvoření pracovní skupiny lokálních zástupců cestovního ruchu, zástupců kraje a města Znojma s cílem vzájemného informování, spolupráce a vytváření nových produktů.
Jak se bude realizovat	Ustavení pracovní skupiny s pravidelným setkáváním před zahájením letní turistické sezóny a po jejím ukončení (výměna zkušeností, příp. návrhy na úpravu jízdních řádů a frekvence spojů, ostatní náměty). Spolupráce na společné propagaci těchto spojů v regionu; možnosti zvýhodněného tarifu a slev pro turisty a na vstupy do turistických cílů.
Časový plán realizace akce	2019 a v dalších letech.
Rozpočet	Náklady na jednání skupiny budou hrazeny z různých zdrojů, zahájení činnosti skupiny hrazeno ze zdrojů projektu CE979 Peripheral Access.

Aktivita 3.3	Nový turistický produkt – zvláštní vlak z obou stran hranice, prezentace znojemského regionu a Waldviertelu.
Popis akce	1x ročně bude realizován zvláštní vlak sloužící pro propagaci Znojemska a Waldviertelu.
Jak se bude realizovat	Ustavení pracovní skupiny pro rozvoj cestovního ruchu na Znojemsku a zajištění alespoň dvou setkání - před zahájením letní turistické sezóny a po jejím ukončení (výměna zkušeností s realizací turistické akce, příp. návrhy na její další úpravu, ostatní náměty). Spolupráce na společné propagaci turistické akce.
Časový plán realizace akce	Předpoklad realizace od letní sezóny 2019 dále.
Rozpočet	Náklady na pilotní jízdu zvláštního vlaku budou hrazeny z projektu CE979 Peripheral Access, další jízdy sdružením prostředků z různých zdrojů.

Aktivita 3.4	Turistická jízdenka Podyjí / Thayatal
Popis akce	Vytvoření nového turistického produktu – přeshraniční sezónní turistické jízdenky pro moravsko - rakouské příhraničí; ve spolupráci s VOR a KORDIS JMK, Zemí Dolní Rakousko a Jihomoravským krajem, (konzultace s CCRJM a Regionalmanagementem Niederösterreich).
Jak se bude realizovat	Formou oboustranné dohody KORDIS JMK a VOR o vzájemném uznávání a přeúčtování nákladů za společnou jízdenku. Rozsah platnosti jízdenky a

	propagace tohoto produktu bude dohodnuta ve spolupráci s turistickými centrálami JMK (CCRJM) a Dolního Rakouska (Regionalmanagement NÖ), případně dalšími subjekty cestovního ruchu.
Časový plán realizace akce	Po roce 2020.
Rozpočet	Přesné náklady budou vyčísleny po dokončení předpokládaného dopravního a ekonomického řešení.

Aktivita 3.5	Spolupráce s CCRJM – na vzájemné informovanosti a realizaci společných akcí
Popis akce	Výměna informací o turistických akcích, o možnostech turistických výletů regionální dopravou; o aktuálních možnostech přepravy kol v rámci regionální veřejné dopravy, společná propagace turistických akcí, účast na školení pracovníků informačních center v regionu a dalších vhodných akcích pořádaných CCRJM (např. pro průvodce, zástupce obcí atp.).
Jak se bude realizovat	Formou pravidelného setkání před začátkem a na konci letní turistické sezóny v Jihomoravském kraji, případně ad hoc setkání při koordinaci společných akcí, jinak pravidelné měsíční newslettery zasílané KORDIS JMK a CCRJM, vzájemné zveřejňování aktualit na webových stránkách KORDIS JMK a www.jizni-morava.cz; účast na pravidelných setkáních pracovníků informačních center a dalších akcích.
Časový plán realizace akce	Aktivity se budou realizovat průběžně po celý rok 2019 a budou pokračovat v dalších letech.
Rozpočet	Předpoklad minimálních organizačních nákladů, které budou hrazeny ze zdrojů KORDIS JMK resp. CCRJM.