

# Celá jižní Morava je integrována

Prvního července bude v Jihomoravském kraji dokončena integrace všech druhů dopravy do jednoho systému. Jak s potěšením konstatuje ředitel společnosti KORDIS JMK Jaromír Holec, jde o završení několikaletého procesu.

Od začátku prázdnin bude v rámci IDS JMK provozováno 330 linek, z toho 26 železničních, 195 regionálních autobusových, 73 městských v Brně a 36 městských v ostatních městech kraje. V pracovní dny na nich pojedou dohromady 30 tisíc spojů. Na celkovém počtu 1 300 vypravovaných vozidel se podílí přibližně 80 souprav ČD pro zajištění vozby osobních vlaků, 10 souprav vyhrazených pro spěšné vlaky a 20 pro rychlíky.

## Můžete se krátce ohlédnout do historie jihomoravské integrace?

V roce 2002 vznikla společnost KORDIS JMK, koordinátor jihomoravské integrované dopravy. V té době se nejen představitelé kraje, ale i statutárního města Brna rozhodli, že problematika dopravní obslužnosti se bude řešit pomocí jednotného integrovaného systému. Tím byl položen základ několikaleté postupné realizace, která končí letošním 1. červencem, kdy již celý kraj bude dopravně zintegrován.

## Měl KORDIS nějaký vzor v zahraničí či tuzemsku?

Ihned po našem založení jsme začali komunikovat s velkými koordinátory integrované dopravy – pražskou společností ROPID a moravskoslezským koordinátorem KODIS. Díky velkému pochopení jsme mohli načer-

## PŘI PŘÍPRAVĚ JSME PŘEBÍRALI ZKUŠENOSTI OD NÁS I ZE ZAHRANIČÍ.

pat řadu užitečných zkušeností a možná i proto se nám podařilo připravit propracovaný systém dopravní integrace na jihu Moravy. Se svými vlastními zkušenostmi jsme se naopak i my později podělili s každým, kdo o ně projevil zájem. Při tvorbě základních principů fungování naší integrace jsme vycházeli pochopitelně i ze zahraničních vzorů – konkrétně rakouského tarifního svazu VOR se sídlem ve Vídni.



**JAROMÍR HOLEC**  
Ředitel společnosti  
KORDIS JMK

Je absolventem Vysokého učení technického v Brně, obor konstrukce a dopravní stavby, specializace silniční a městské dopravní inženýrství. Praxi získal v Dopravně inženýrské organizaci města Brna jako projektant v oddělení koncepce a rozvoje dopravy, později zastával funkci vedoucího investičního oddělení.

V roce 1990 přešel do Dopravního podniku města Brna, kde byl vedoucím investičního odboru. Po působení v soukromé firmě se roku 2002 stal ředitelem a později i jednatelem společnosti KORDIS JMK, která je koordinátorem integrované dopravy na území Jihomoravského kraje.

## Jak se stanovily principy a pravidla, podle kterých systém funguje?

Principy a pravidla byly schvalovány v zastupitelstvech Jihomoravského kraje a města Brna a současně projednávány s jednotlivými obcemi a také dopravci v kraji. Díky pochopení a vstřícnosti politické reprezentace napříč celým politickým spektrem vyvrcholilo naše úsilí k 1. lednu 2004, kdy byla spuštěna první etapa IDS JMK.

## Jakou funkci plní v integrovaném systému železnice?

Vzhledem k tomu, že jsme zavedli přestupní systém, záležitost do vzniku integrace spíše ojedinělou, začala železnice plnit zásadní úlohu v přepravních prouděch. Všechny tratě vycházející z krajské metropole se staly dopravními páteřemi, na které plynule navázaly linkové autobusy. Současně začala železnice fungovat po území Brna částečně jako městská doprava. Nejvíce v úseku Chrlice – hlavní nádraží, ale také mezi hlavním nádražím a Řečkovice-mi. Právě na této trase byla vybudována nová a dlouhá léta žádaná zastávka Lesná, kde v krátké době významně narostl počet cestujících. Mimo to se nám podařila ojedinělá věc i v rámci jiných českých a moravských integrací. Od prvo počátku IDS jsme vždy měli a dosud máme k dispozici

záložní vlakovou soupravu, která je schopna vyjet v případě jakékoli potřeby či poruchy.

## Plánuje kraj další vylepšení v oblasti železniční dopravy?

Využíváme především ojedinělé výhody železnice – její velké jednorázové přepravní kapacity. Naším záměrem je postupná

## OD POČÁTKU IDS MÁME K DISPOZICI ZÁLOŽNÍ VLAKOVOU SOUPRAVU.

obnova vozidlového parku, který bude odpovídat dnešní době. Současná dlouhodobá smlouva, kterou má kraj uzavřeno s Českými drahami, dává záruku na nákup nových vozidel jak pro motorovou, tak i elektrickou trakci, kde akcentujeme pochopitelně i nízkopodlažnost. Svou nezastupitelnou roli hraje také železniční infrastruktura, kde očekáváme postupné vylepšování stavu tratí a také výstavbu některých nových zastávek včetně odpovídajících nástupních ploch. Některé drobnější úpravy na infrastruktuře by nám pomohly i k lepšímu linkování spojů. Vzpomenu například kolejovou spojku na Boskovice, ze Šakvic na Hustopeče či v oblasti Křenovic.

**MARTIN HARÁK**

## odpovídá

### Soutěž týmů pokračuje

Jak probíhá motivační soutěž pro zaměstnance a jaké jsou průběžné výsledky?

Obě soutěže pro zaměstnance, In-karta – Motivační soutěž pro prodejní týmy i soutěž In-karta s aplikací In-gold – Motivační bonus, byly zahájeny letos 1. května. Máme za sebou jeden měsíc, a tak můžeme zveřejnit první výsledky.

V pořadí Top 40 prodejních týmů se nejvýše umístila stanice Praha hlavní nádraží, dále následují Praha hl. n., Ostrava-Svinov Praha-Smíchov, Praha-Li-



**MADLA MACOUNOVÁ**  
Oddělení prodeje  
028 GR ČD

beň, Přerov, Olomouc hl. n., Ostrava hl. n., Opava východ a Nymburk hl. n. V hodnocení podle kategorií stanic se po bok pražského hlavního (kat. 5) a libeňského nádraží (kat. 4) zařadily Hranice na Moravě coby nejlepší stanice v kategorii 3.

Soutěž je zajímavá jak pro zaměstnance, tak i přínosná pro naši firmu, což vyplývá z porovnání počtu prodaných In-karet s aplikací In-zákazník a In-senior za květen 2009 a 2010

Katalog osobních vozů ČD – 12. díl

Beer