



Váš dopis zn.:

Ze dne: 31. 7. 2026
Naše č. j.: KUJCK 100681/2026
Sp. Zn.: KHEJ 97357/2026/papo1 SO
Vyřizuje: Pavla Polívková
Telefon: 386720225
E-mail: polivkova@kraj-jihocesky.cz
Datum: 11. 8. 2026

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb.

Vážená paní ředitelko,

Krajský úřad Jihočeského kraje obdržel dne 31. 7. 2026 Vaši žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, v níž požadujete poskytnutí následující informace:

- 1. Na základě, jakých analýz nebo podkladů bylo rozhodnuto o změně jízdních řádů, která vede k dřívějším příjezdům žáků do škol a delším čekacím dobám po skončení vyučování?*
- 2. Byly při tvorbě nového systému vyhodnocovány dopady na organizaci výuky, délku dojíždění a celkovou časovou zátěž žáků? Pokud ano, žádám o poskytnutí těchto podkladů.*
- 3. Jaké důvody vedly k nastavení dopravních zón a tarifu tak, že předplatné pro školní děti v mimoměstských oblastech dosahuje částek 2 184 Kč až 3 432 Kč, zatímco v zónách s MHD činí pouze 800–880 Kč?*
- 4. Z jakého důvodu jsou velikost dopravních zón a způsob stanovení cen nastaveny odlišně mezi městskými a venkovskými oblastmi Jihočeského kraje?*
- 5. Jaké ekonomické a dopravní analýzy byly podkladem pro stanovení cen jízdného a tarifních zón? Žádám o jejich poskytnutí.*
- 6. Byla při přípravě nového systému posuzována možnost zřízení školních autobusových linek nebo jiných spojů přírůbených začátkům a koncům vyučování? Pokud ano, s jakým výsledkem? Pokud ne, z jakého důvodu?*
- 7. Jakým způsobem Jihočeský kraj zohlednil potřeby venkovských škol a jejich žáků při přípravě nového integrovaného dopravního systému?*

K výše uvedené žádosti Vám sdělujeme následující:

Ad 1), 2) a 7) (Tvorba jízdních řádů a zohlednění potřeb škol) Nové jízdní řády (dále jen JŘ) v rámci systému IDESKA byly zpracovány na základě rozsáhlých dopravně-inženýrských analýz přepravních průzkumů a směrových průzkumů veřejné dopravy na území Jihočeského kraje. Změny JŘ byly nastaveny na dojíždění do zaměstnání, škol, k lékaři a na úřady ve městech. V průběhu loňského roku byly zveřejněny návrhy budoucích JŘ. V tomto období se shromažďovaly veškeré připomínky a podněty k úpravám. Následně proběhlo vyhodnocení a zapracování podnětů a připomínek obcí a měst k těmto

návrhům. Informace o tomto procesu byly sdělovány na osobních projednáních, kam byli pozváni zástupci všech obcí a měst Jihočeského kraje. Ti byli nejen zváni na vícero osobních setkání, ale opakovaně také informováni písemně. Nad rámec zmíněného termínu k připomínkám veřejnosti jsou i nyní průběžně sbírány připomínky cestujících, vedení obcí, škol apod., na základě, kterých dochází k dalším úpravám JŘ.

Hlavním cílem integrace je vytvoření provázaného, taktového a návazného systému, který zajišťuje plošnou obslužnost celého regionu včetně venkovských oblastí. Při tvorbě páteřních linek a navazujících spojů bylo nutné koordinovat návaznosti mezi autobusovou a železniční dopravou v přestupních uzlech, což v některých relacích vedlo k časovým posunům příjezdů a odjezdů. Při vyhodnocování dopadů byly zohledňovány souhrnné požadavky obcí a školních zařízení tak, aby byla zajištěna dopravní dostupnost pro co nejširší okruh cestujících. Specifické požadavky jednotlivých venkovských škol jsou průběžně vyhodnocovány a v případech, kdy to technologické možnosti oběhů vozidel a návazností umožňují, dochází k usměrňování časových poloh spojů v rámci pravidelných úprav JŘ.

Ad 3) a 4) Cena jízdného v relacích, které nevedou po území pouze jedné zóny s MHD, se řídí ceníkem IDESKA, který je pro všechny takové relace shodný. V rámci zón s MHD jsou do IDESKA převzaty ceníky daných MHD, a to na základě smluvních ujednání s jednotlivými městy. Ceny jízdného v MHD určují daná města jakožto objednatelé provozu MHD – za JIKORD probíhaly a nadále probíhají s městy diskuse, finální rozhodnutí je ale vždy na městu.

Zahrnutí MHD do integrovaného dopravního systému je jedním z jeho základních principů a určením odlišného ceníku pro linkové autobusy a vlaky v jedné zóně s MHD by byl tento princip popírán. V současném nastavení se otevřela cestujícím jezdicím pouze po městě možnost využít pro přepravu i linkových autobusů nebo vlaků, což dříve nebylo za stejnou jízdenku možné. Stejně tak pro cestující jedoucí z mimoměstských oblastí do města se tímto nabízí možnost využít již zakoupené jízdenky i pro přepravu po městě v MHD, přičemž této možnosti zejména ve větších městech již využívá mnoho cestujících.

Velikost zón s MHD se odvíjí od rozsahu provozu MHD tak, aby MHD nepřejížděla do jiné zóny – tím by byl tarif složitější a méně pochopitelný pro cestující. Opačný přístup, tedy nastavení nízkých cen jízdenek pro celý systém IDESKA, by pak byl ekonomicky dlouhodobě neudržitelný a muselo by časem docházet k redukci provozu Jihočeským krajem objednávaných spojů a tím by následně došlo i k úbytku cestujících. Pro ceny v regionální dopravě byly výchozí ceny, které dlouhodobě v regionální dopravě byly, se zahrnutím ekonomických změn v posledních letech (k úpravě cen od r. 2017 nedocházelo). Tím ale, že existuje systém předplatného se při ročním jízdném často dostáváme i pod jednorázové ceny, které musely cestující platit do 30. 6. 2026.

Ad 5) Velikost dopravních zón ovlivňuje katastr nejen katastr obcí, ale i např. spádovost do větších obcí. Důležitá pro plánování zón a dopravy byla také veřejná data o dojíždění do škol a za prací ze SLDB. Zčásti odpovězeno i v předchozí odpovědi.

Ad 6) Koncepce veřejné dopravy v Jihočeském kraji je postavena na otevřeném integrovaném systému veřejné dopravy, který obsluhuje širokou veřejnost i školní docházku. Zřízení samostatných speciálních školních linek mimo systém veřejné dopravy bylo posouzeno jako ekonomicky a provozně neefektivní, neboť by vedlo k duplicitě výkonů a neefektivnímu využití kapacit autobusů a řidičů. Přednost byla dána k posílení a úpravám stávajících linek veřejné linkové dopravy. Rozvrhy škol a kroužků: Omezený počet spojů (autobusů a řidičů) samozřejmě neumožňuje vést spoje v ideálních časech ze všech škol či kroužků. Dílčí změny v časových polohách spojů mohou cesty určitých žáků/studentů (ale i pracujících) zhoršit, jiným cestujícím může úprava cestování výrazně ztráknout. Proměnných a možných cest je velké množství, rozvrhy se každý rok mění, lidé přestupují ze školy na školu atd. Jeden rok může vycházet spojení ideálně, další rok špatně. Jednomu žákovi skvěle, jinému nevhodně.

Závěrem bychom rádi zdůraznili, že možnost podávat připomínky a podněty k fungování veřejné dopravy nebyla ukončením přípravy systému IDESKA uzavřena. Podněty cestujících, obcí, škol a dalších subjektů průběžně přijímáme, vyhodnocujeme a tam, kde je to z provozních a systémových důvodů možné, také promítáme do následných úprav jízdních řádů.

Možnost podávat připomínky a návrhy bude zachována i nadále. Jsme proto připraveni se zabývat také konkrétními případy dopravní obslužnosti Vaší školy a v případě konkrétních podnětů prověřit možnosti jejich řešení. Budeme rádi, pokud nám případně zašlete konkrétní problematické dopravní vazby, zejména konkrétní místa, směry, požadované časy příjezdů do školy a odjezdů po skončení vyučování. Takto konkrétně formulované podněty můžeme následně vyhodnotit s ohledem na možnosti celého dopravního systému a případně hledat vhodné řešení.

S pozdravem

Mgr. Petr Podhola
vedoucí odboru KHEJ