

HSRS

Hospodářská a sociální rada
SOKOLOVSKA

Hospodářská a sociální rada Sokolovska, z. s.

Komenského 77, 356 01 Sokolov
www.sokolov-hsrs.cz sokolov.hsrs@seznam.cz

Zpráva o činnosti dopravní komise při Hospodářské a sociální radě Sokolovska v období do 27. 6. 2022

I ve výše uvedeném období se dopravní komise při Hospodářské a sociální radě Sokolovska stejně jako v předchozích letech zabývala některými dlouhodobějšími tématy z oblasti dopravy; současně reagovala na aktuální dopravní problematiku jak na vlastním Sokolovsku, tak i v širším regionu. Tato naše činnost navazovala na priority přijaté a prosazované Hospodářskou a sociální radu Sokolovska. Komise se věnovala zejména problémům, které mají vliv na ekonomický a společenský rozvoj oblasti i na běžný život zdejších občanů. Právě kvalitní a funkční doprava je nedílnou součástí života každé společnosti. Úroveň svých služeb tak doprava pozitivně nebo negativně ovlivňuje jak činnost podnikatelských subjektů, tak i život a spokojenost obyvatelstva. Toto se týká jak osobní dopravy hromadné i individuální, tak i dopravy nákladní, jakož i dopravní infrastruktury. Přitom nutno brát v potaz, že doprava není jen problémem vlastního regionu (v našem případě tedy Sokolovska), ale celého kraje s provázaností na ostatní regiony republiky i zahraničí.

Negativní vliv na činnost komise měla, obdobně jako na život v celé naší republice, pandemie covidu 19 doznívající v úvodu tohoto roku, což mělo za následek odložení či zrušení některých jednání (jak v rámci vlastní komise, tak i jednání členů komise s představiteli organizací a institucí v rámci Sokolovska, kraje nebo ČR). Část problémů tak musela být odložena a byla přesunuta do následujícího období.

Personálie

DK HSRS pracovala v průběhu roku 2022 ve složení:

Předseda komise:	Robert Koutný	člen HSRS – fyzická osoba
Členové komise:	Bc. Miloslav Čermák	Český odborový svaz energetiky
	Zdeněk Fojtík	Demokratická Unie Odborářů
	Ing. Miloš Holík	dobrovolný aktivista
	Roman Kotlínek	Město Kraslice, nyní fyzická osoba
	Ing. Karel Mareček	PKP Cargo International, a.s.
	Radoslav Nikolov	ČD Cargo, a.s.
	Ing. Jan Mannert	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
	Ing. Zdeněk Suchan	Autobusy Karlovy Vary, a.s.

Většina členů komise se aktivně účastnila nejen vlastních schůzí, ale i další činnosti dle vztahu k projednávané problematice a dle svých možností. Pokud bych mohl hodnotit jmenovitě, chtěl bych zde vyzdvihnout zejména p. Zdeňka Fojtíka, který se velice aktivně účastnil naprosté většiny jednání, která jsme v rámci dopravní komise vedli s dalšími subjekty či představiteli. Dalším velmi aktivním členem byl bývalý starosta Kraslic (a nyní

první místopředseda HSRS) p. Roman Kotlínek. K aktivním členům patří i p. Bc. Miloslav Čermák, který působí jako jakási spojka komise s Karlovarským krajem a krajským úřadem, nebo Ing. Miloš Holík, který v naší komisi zastupuje „cestující veřejnost“, tedy uživatele veřejné hromadné dopravy.

Určitým nedostatkem je skutečnost, že v dopravní komisi nejsou již několik let zástupci soukromého železničního dopravce a provozovatele dráhy (Ing. Jaroslav Cempírek a Ing. Pavel Raška, kteří dříve zastupovali a.s. Viamont, resp. a.s. GW Train Regio, patřili k velmi aktivním členům komise). S představiteli GW Train Regio byla jejich účast v komisi několikrát projednávána, zatím bez výsledku. Obnovení účasti této firmy by byla pro komisi jistě přínosem, když právě na Sokolovsku působí a na sebe navazují dva dopravci působící v osobní železniční dopravě.

Jednání komise

Dle plánu činnosti se DK HSRS scházela ve víceméně pravidelných dvouměsíčních intervalech, většinou poslední čtvrtek v lichém měsíci. Jednání se konala v sídle Demokratické Unie Odborářů ve výpravní budově ŽST Sokolov. Za tuto možnost a dobré zázemí k našim jednáním náleží předsedovi DUO p. Zdeňku Fojtíkovi velké poděkování.

Předseda komise (a člen komise p. Kotlínek) se dle svých možností účastnili jednání výkonného výboru HSRS, na kterých průběžně prezentovali činnost této odborné složky. Nově je na jednání VV z titulu své funkce předsedy revizního orgánu zván i p. Fojtík.

V prvním letošním pololetí přijali naše pozvání k účasti na jednání komise také dva představitelé společností, které mají vztah k dopravě.

Tím prvním byl ředitel Krajské správy a údržby silnic p. Ing. Jiří Šlachta, dalším pak ředitel Oblastního centra obchodu Českých drah p. Martin Hurajčík. Oběma funkcionářům jsme tlumočili naše náměty a připomínky; současně jsme se dozvěděli řadu užitečných informací.

Řešená problematika

V průběhu roku se dopravní komise zabývala především následujícími tématy:

1. Slavkovská dráha

31. května t.r. uplynulo čtvrtstoletí od zavedení tzv. dlouhodobé výluky v úseku Krásný Jez – Loket. Stalo se tak z důvodu nevyhovujícího stavu infrastruktury, zejména pak železničního svršku.

Během této doby se i díky úsilí HSRS podařilo zprovoznit dva úseky Slavkovské dráhy – nejprve mezi ŽST Loket a zastávkou a nákladištěm Loket předměstí, později pak z Krásného Jezu do zastávky Ležnice (nově Horní Slavkov-Kounice).

Pokračovalo úsilí o zprovoznění dalšího úseku tzv. Slavkovské dráhy, nejen cca 1,7 km dlouhého úseku mezi zastávkou Horní Slavkov – Kounice a nádražím Horní Slavkov, ale celé trati až do zastávky a nákladiště Loket předměstí. Jedná se o dlouhodobý problém, který je pro oblast Slavkovského lesa velkým handicapem a má negativní vliv na ekonomický a společenský rozvoj regionu.

Zde byl bohužel zaznamenán určitý útlum, zejména pak v souvislosti s uvažovanou těžbou lithia. Na rozdíl od aktivního města Lokte je zde patrný i určitý nezájem u města, které by na obnově trati mohlo mít největší zájem, tedy Horního Slavkova.

Pokračuje spolupráce s občanskou iniciativou za obnovou Slavkovské dráhy, která vznikla kolem pana Mgr. Vítězslava Adamce, DiS., z Lokte. Dohodli jsme se na spolupráci při akci určené pro veřejnost, která se uskuteční 23. července. Bude se jednat o pěší pochod z Horního Slavkova-Kounice do Lokte předměstí spojené s opékáním buřtů v místním amfiteátru. V rámci zastávek na některých zajímavých místech neprovozované trati budou účastníci seznámeni jak s historií dráhy, jejími technickými parametry, aktivitami HSRS i okolím trati. Následně proběhne v areálu loketského amfiteátru happening se společenským a kulturním programem určeným především pro rodiny s dětmi – vystoupení hudebních souborů, opékání buřtů, soutěže pro děti aj.

Určitým katalyzátorem pro obnovu trati č. 144 může být těžba lithia u Horního Slavkova. Obvodní báňský úřad v Sokolově již vydal rozhodnutí o umístění stavby (separační linka), byl již zpracován projekt vlečky. Již byl vybrán železniční dopravce, kterým je Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s. Tato firma zatím uvažuje s technologicky složitou, časově náročnou a dražší variantou dopravy suroviny přes Krásný Jez a Karlovy Vary. Také tento regionální dopravce by přivítal zprovoznění vyloučeného úseku Slavkovské dráhy a dopravu lithia co nejkratším směrem přes stanici Nové Sedlo u Lokte. Jak je ovšem uvedeno výše, tyto aktivity v posledním období jaksí utichly.

Při aktivitách kolem Slavkovské dráhy jsme velice dobře spolupracovali se členem VV HSRS (a nově také členem komise pro rozvoj regionu) p. Ing. Rudolfem Tomíčkem. I jemu tedy přísluší naše velké poděkování.

28. července t.r. by se mělo uskutečnit jednání s hejtmanem Karlovarského kraje p. Ing. Petrem Kulhánkem právě na téma Slavkovské dráhy.

2. Základní dopravní obslužnost

Další otázkou, které se členové DK HSRS tradičně věnují, je i ZDO v regionu, a to jak v jeho rámci, tak i spojení Sokolovska s okolním světem.

Dále se DK HSRS zabývala otázkou autobusových a železničních jízdních řádů a návaznosti spojů v rámci ZDO a IDOKu.

Členy dopravní komise byly zpracovány a předloženy návrhy na zlepšení přípojových vazeb mezi vlaky na hlavní a vedlejší trati v železniční stanici Sokolov, jako každý rok jsou v návaznosti na prosincovou změnu jízdních řádů sledovány návaznosti autobusových spojů a vlaků.

Co se týče přípojů (resp. nepřipojů) v ŽST Sokolov, předkládáme Karlovarskému kraji připomínky jak v období zpracovávání jízdních řádů, tak (bohužel) i po vydání jejich konečných verzí. Nejinak tomu bylo i v roce 2020. Vlivem špatné práce (přesněji řečeno vinou nečinnosti) Koordinátora integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o., se ve stávajícím jízdním řádu objevily i takové absurdity, kdy osobní vlak od Karlových Varů přijíždí do stanice Sokolov pouhou půlminutu po odjezdu vlaku na Kraslice. Hned v první den platnosti nového grafikonu vlakové dopravy nám telefonoval jeden z cestujících, kterému vlak na Kraslice ujel (dle minulého JŘ zde přípoj byl). Cestující je nyní nucen čekat na

nejbližší vlak do Oloví, Rotavy a Kraslic hodinu a tři čtvrtě, což je při večer již uzamčeném nádraží značně nepříjemné (zejména pak v zimních měsících).

Železniční spojení Sokolovska s hlavním městem a s východními regiony republiky bylo zlepšeno prodloužením večerního spoje vlaku SC/IC „Pendolino“, jezdícího dosud v relaci Ostrava hl. n. – Olomouc hl. n. – Praha hl. n. – Cheb až do Karlových Varů (a v ranních hodinách opačně). Toto nadstandardní spojení je však nutné dopracovat. Vlak nezajíždí do druhého největšího města Sokolovska, tedy do Chodova (jede po dvoukolejné trati mimo chodovské nádraží). Nedostatkem jsou také nepřipoje v Sokolově, kdy večer je na nejbližší vlak na Kraslicko čekat bezmála hodinu a půl. Obdobná situace je také v opačném směru ráno (o víkendech a o prázdninách).

Závažným problémem Sokolovska i celého kraje je stav zdejší integrované dopravy (Integrovaná doprava Karlovarského kraje = IDOK). Tento systém vykazuje mnoho nedostatků, kterými jsme se zabývali. Na jednání dopravní komise byl počátkem roku pozván ředitel „koordinátora“ PhDr. Ing. Zdeněk Kusý, kterému byl předán obsáhlý materiál zpracovaný členy komise. Z obsáhlých reakcí pana ředitele na naše dotazy jsme se většinou dozvěděli, „proč to nejde“. Integrované dopravní systémy se zapojením autobusové dopravy, železnice, MHD a dokonce i lodní dopravy dobře fungují v řadě krajů České republiky. Není proto potřeba vymýšlet něco nového, lze do zdejších podmínek dobře implantovat dlouhodobě osvědčené zkušenosti odjinud.

Výše uvedené problémy jsme prezentovali při jednání s ředitelem Koordinátora integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje p. Ing. Janem Mládkem (zúčastnili se p. Roman Kotlínek a předseda DK).

Pro ilustraci uvádíme, že např. otázku nepřipojů na nádraží Sokolov jsme konzultovali s jednotlivými dopravci i provozovateli dráhy. Z obsáhlé korespondence vyplynulo, že většinu nepřipojů lze drobnými posuny v jízdních řádech eliminovat. Chce to však jediné – oficiální požadavek koordinátora.

V současné době zpracováváme připomínky k návrhu jízdního řádu pro období 2021/2022.

3. Nové železniční zastávky

Po zatím poslední „naší“ zastávce Velký Luh, na které byl provoz zahájen v roce 2019, jsme se věnovali nejméně dlouhodobě uvažované zastávce Šabina. Ve spolupráci se starostou obce panem Františkem Peškem jsme iniciovali několik jednání, jejichž výsledkem je příslib, že nová zastávka bude zahrnuta do plánované investiční akce „Revitalizace trati Sokolov mimo – Kynšperk nad Ohří“. V rámci investice dojde m.j. k posunutí zastávek Hlavno a Dasnice blíže obcím (ve druhém případě pak k prodloužení vzdálenosti mezi Šabinou a nejbližší zastávkou v Dasnicích). Jak nám bylo sděleno Stavební správou Plzeň (organizační jednotkou Správy železnic, s.o.), s touto zastávkou se v rámci investiční akce stále uvažuje.

Nová zastávka, vzdálená od centra obce cca 300 metrů, ve které by osobní a spěšné vlaky zastavovaly na znamení, bude pro občany rozvíjející se obce velkým přínosem.

Na základě žádosti města Kraslice (a po dohodě se Státním fondem dopravní infrastruktury) byly zpracovány a příslušným institucím odeslány podklady k zastávce Kraslice – Hraničná na Kraslické dráze. S Vyšší odbornou školou stavební v Děčíně bylo dohodnuto, že na téma této zastávky zpracujeme zadání pro absolventskou práci.

4. Parkování, silniční doprava

Na základě zjištění (a vlastních zkušeností členů) dopravní komise bylo silničním správním úřadům a dopravnímu inspektorátu Policie ČR podáno několik podnětů ohledně dopravního značení (chybějící značení, nesprávně užitá značení). Naše návrhy byly příslušnými orgány realizovány (zatím poslední případ byl v katastru města Rotavy).

Poděkování

Poděkování za aktivní činnost přísluší všem členům DK HSRS, jakož i administrativní pracovníci HSRS paní Bc. Michaele Zímové, která pro komisi spolehlivě a obětavě zajišťovala veškerý potřebný servis. Dobrá byla i spolupráce s nadřízeným orgánem v čele s předsedou HSRS p. Bc. Janem Pickou.

Do budoucna

Jak je patrné z výše uvedeného, zaznamenali jsme v loňském roce i na počátku roku letošního řadu pozitiv. Velká část úkolů, dokončení některých rozpracovaných kauz, je stále před námi. Proto jsme nemohli souhlasit s unáhleným návrhem na zrušení Hospodářské a sociální rady Sokolovska. Za více než dvě desítky let jsme se stali významným a respektovaným činitelem v regionu i v celém státě. Pokračování našich aktivit pod nějakou jinou hlavičkou by bylo jen na závalu. Jsme tedy rádi, že byla nalezena cesta k tomu, aby činnost HSRS mohla pod novým vedením úspěšně pokračovat i nadále. Dopravní komise je na toto připravena.

Příloha: IDOK. Problémy a nedostatky



Robert Koutný
předseda DK HSRS

V Sokolově 22. června 2022

Hospodářská a sociální rada Sokolovska
Dopravní komise
ul. 5. května 163
356 01 Sokolov

Zpracoval: Robert Koutný (s využitím poznatků členů DK)
Telefon: 602 203 548
E-mail: Robert.koutny@duo.cd.cz

Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK) Problémy a nedostatky

Motto 1: Když to jde jinde, proč by to nešlo u nás?
Motto 2: Když to zvládly podstatně větší kraje, proč to nezvládne náš nejmenší kraj (krajíček)?
Motto 3: Proč vymýšlet něco nového, když existuje řada osvědčených vzorů?

Integrovaný systém Karlovarského kraje (IDOK), který existuje již více než 15 let, byl v době svého vzniku velkým pokrokem při zajišťování základní dopravní obslužnosti. Bohužel ve svém vývoji jaksi ustrnul v půli cesty a dále se nerozvíjel. Lze tak konstatovat, že ve své současné podobě přináší některá pozitiva; je zde ale současně řada negativ. IDOK tak neplní zcela svou funkci, zaostává za většinou jiných integrovaných dopravních systémů v rámci republiky.

01. V systému není zahrnuta MHD krajského města

Základem integrovaných dopravních systémů (IDS) v jednotlivých krajích je vždy krajské město. Většina IDS historicky vznikla tím, že v krajském městě se začaly uznávat jízdenky příslušného dopravního podniku i u dalších dopravců. Postupně se IDS rozšiřoval do okolí sídelního města i do dalších částí jednotlivých krajů.

V Karlovarském kraji vznikl IDS ke dni 1. 7. 2004 na Sokolovsku (6 zón v bezprostředním okolí města, ne tedy celý okres Sokolov), když do něj byli zapojeni dva železniční a 4 autobusoví dopravci. Postupně se IDOK rozšiřoval do ostatních částí okresu i dále na Karlovarsko a Chebsko.

Do IDOKu dosud není zapojeno krajské město (linky MHD provozované Dopravním podnikem Karlovy Vary, a.s.).

Dobry příklad:

Ostatní IDS v rámci České republiky.

02. Nedostatečná informovanost o IDOKu

Informovanost veřejnosti o IDOKu je naprosto nedostatečná. Na žádném železničním nádraží, na žádném autobusovém terminálu cestující nenalezne informační tabule, které by jej seznámily se systémem IDS, s ceníky, s mapou zón, s výhodami systému a dalšími informacemi (výjimkou je nádraží Kraslice). Nejsou k dispozici žádné informační letáky (v současné době jen leták s informacemi k 1. říjnu loňského roku).

Dobry příklad:

IDS JMK, kde informační tabule se nacházejí i na těch nejmenších vlakových zastávkách, IREDO a další. DÚK s množstvím vydávaných tištěných informačních materiálů.

03. Není možno zakoupit jednotlivé či jednodenní jízdenky

V rámci IDOK není možné zakoupit jednotlivé jízdenky (pro cestující, kteří necestují pravidelně), jež by umožňovaly cestu různými dopravními prostředky a ve stanoveném časovém limitu v rámci zvolených pásem. Rovněž není k dispozici jednotlivá nebo skupinová

jednodenní jízdenka, která by opravňovala neomezeně cestovat různými dopravními prostředky po celém kraji.

Určitou náhražkou je zde jednodenní jízdenka EgroNet, která opravňuje cestovat nejen v rámci Karlovarského kraje, ale i v německém příhraničí. Pro jednu osobu tato jízdenka stojí 200,- Kč, u dvou a více cestujících pak podíl na jednu osobu vychází levněji. Dále bylo u dopravce České dráhy, a.s., zakoupit celodenní krajskou jízdenku (s přesahem do sousedních krajů) za 159,- Kč, resp. víkendovou jízdenku za 229,- Kč.

Dalším nedostatkem je absence zlevněného jízdného v rámci IDOKu (jízdného pro děti).

Dobry příklad:

DÚK s jednodenní jízdenkou (v roce 2020 cena 130,- Kč pro cestující od 18 do 65 let, zlevněná za 32,- Kč, skupinové podle počtu osob od 160,- do 330,- Kč). Zde nutno vzít v úvahu, že Ústecký kraj tvoří 7 okresů, je tedy více než 2x větší oproti kraji Karlovarskému.

DÚK a IDSOK s jednotlivými jízdenkami. Pro příklad uvádíme cestu z Újezdu u Uničova do Olomouce (Újezd u Uničova – Olomouc hlavní nádraží = 24 km), kdy dle ceníku ČD TR 10 platného od 1. ledna 2020 zaplatí cestující pouze za vlak 46,- Kč. Využije-li jízdenku IDSOKu, kterou rovněž zakoupí v pokladně ČD či u průvodčího, projede zóny č. 87, 101, 74 a městskou zónu č. 71. Cena této jízdenky činí 34,- Kč, přičemž může v příslušném časovém limitu využít i tramvajové nebo autobusové spoje Dopravního podniku města Olomouce, a.s., popř. dalších dopravců na území statutárního města.

Při volbě jízdného musí ovšem platit, že základem je celostátní tarif (např. TR 10) a jízdní IDS je určitým výhodnějším bonusem.

04. Neexistence systému jednotného označování linek

V rámci IDOKu není zaveden jednotný systém označování autobusových linek a linek MHD, kdy např. linka č. 1 existuje v Karlových Varech, Ostrově, Sokolově, Chebu a jinde. Jednotné číslování tak usnadňuje lepší orientaci cestujícího v systému.

Dobry příklad:

ODIS, kdy linky na Opavskou (MHD i meziměstské autobusové linky) jsou označeny číselnou řadou 201 a výše, na Krnovsku od 801, na Bruntálsku od 901 atd.). Obdobný systém je zaveden i u DÚK (např. linky MHD Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova počínaje číslem 301).

05. Chybí informace o projížděné zóně ve vozidlech

Tento nedostatek se týká železničních i silničních vozidel vybavených digitálními informačními systémy. Jsou zde v provozu např. motorové vozy a jednotky, které zajíždějí do sousedního kraje, kde je tato informace podávána (včetně označení linky).

Dobry příklad:

PID, DÚK, ODIS, IDSOK atd.

06. Nejsou dostatečně označena vozidla

Příslušností k IDOKu nejsou označena ani železniční, ani silniční vozidla. Přitom většina kolejových motorových vozů Českých drah (OCÚ Západ) jsou nově označena samolepkami DÚK. Z Ústeckého kraje sem zajíždějí železniční motorové vozy i klasické osobní vagonů označené DÚK a PID. Na trati Sokolov – Kraslice a na Chebsku jsou pak provozovány motorové vozy a jednotky dopravce Die Länderbahn opatřené označením IDS v rámci Spolkové republiky Německo. Přitom např. vozidla stejného dopravce, která zajíždějí do Libereckého kraje, jsou opatřena logy IDOL.

Informace o IDOKu nelze nalézt ani uvnitř vozidel. Čestnou výjimkou jsou některá vozidla dopravce GW Train Regio, a.s. (např. motorové vozy ř. 810 v majetku této společnosti).

Tento nedostatek byl v průběhu roku 2020 částečně napraven nalepením malých (miniaturních kruhových) log IDOKu na motorové vozy dopravce, ovšem bez slovního textu; v roce 2021 jsou pak nové elektrické jednotky ř. 650.2/651.2 opatřeny mírně zvětšenými logy již s internetovou adresou IDOKu.

Dobry příklad:

PID, DÚK, IDSOK, IDOIL. V některých případech jdou kraje ještě dál, když např. v rámci Ústeckého kraje je zaváděn jednotný nátěr vozidel, popř. Olomoucký kraj s jednotným vzhledem autobusů či kolejových vozidel ČD (s heslem „Jedeme v tom společně“).

07. Není vydáván jízdní řád IDOKu

V rámci IDOKu není vydáván tištěný souhrnný jízdní řád, který by obsahoval všechny silniční i železniční linky. Určitou náhradou může být jízdní řád EgroNetu vydávaný péčí německých partnerů a zejména jízdní řád připravený Rozvojovým dopravním svazem. Nevýhodou tohoto JŘ je jeho špatná dostupnost (je k dostání jen na dvou místech).

Dobry příklad:

ODIS s tištěnými jízdními řády pro jednotlivé oblasti. DÚK s obsáhlým knižním jízdním řádem železničních, autobusových a lodních linek distribuovaný zdarma (pro rok 2020).

07. Nepřípoje

Existují některé nepřipoje mezi jednotlivými dopravci (např. mezi ČD, a.s., a GWTR, a.s., v ŽST Sokolov, mezi Západními expresy a osobními vlaky ve směru Teplá, Bečov nad Teplou a Karlovy Vary dolní nádraží ve stanici Mariánské Lázně aj.).

Samostatnou kapitolou jsou pak spoje SC/IC Pendolino, které zajišťují rychlou a komfortní přepravu regionu se Slezskem, severní Moravou a hlavním městem. Spoje v úseku Cheb – Karlovy Vary objednané krajem míjejí druhé největší město Sokolovska Chodov (jedou mimo chodovské nádraží tzv. za plotem), současně jsou vlivem nepřipojů v Sokolově nepoužitelné pro občany z měst a obcí podél regionální trati do Kraslic.

08. Platnost čipových karet

Na letáku s informacemi ke dni 1. října 2019 chybí vysvětlení u věty: „Čipové karty dopravců Autobusy Karlovy Vary a Ligneta, které jako nosiče jízdenek slouží dosud, zůstávají prozatím v platnosti pouze u dopravce, který je vydal“. Znamená to tedy, že IDOK vydaný např. na kartu Autobusů Karlovy Vary nebude platit u jiného dopravce, tj. např. České dráhy, GW Train Regio a další? Navíc dopravce Ligneta na některých linkách (například Chodov – Karlovy Vary) IDOK vůbec neuznává a v Chodově ho přestal prodávat.

08. Pozitiva

Ne vše je na IDOKu špatné, lze samozřejmě nalézt i řadu jeho pozitivních stránek.

Ke kladům IDOKu patří propracovaný systém karet, který je výhodný zejména pro pravidelné cestující (opakované cesty do zaměstnání, škol a podobně, bohužel po neúspěchu karty K3 se zpožděním).

Dalším pozitivem je zavedení jednotných krajských zastávkových označků, čímž na mnoha zastávkách došlo k odstranění „lesu označků“, kdy se zde nacházely tabule více dopravců.

Použité zkratky:

DÚK	Doprava Ústeckého kraje
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje

ODIS Ostravský dopravní integrovaný systém
PID Pražská integrovaná doprava

V Sokolově 5. října 2020, revize 21. dubna 2022

