

# IDS V ČESKÉ REPUBLICE - SROVNÁNÍ A ZVLÁŠTNOSTI INTEGRATED TRANSPORT SYSTEMS IN THE CZECH REPUBLIC – COMPARISONS AND PECULIARITIES

Pavel Drdla<sup>1</sup>

---

*Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou integrovaných dopravních systémů v České republice. Důrazy jsou kladeny na srovnání a zvláštnosti jednotlivých systémů. Každý integrovaný systém je charakterizován podle daných kritérií..*

*Klíčová slova: integrovaný dopravní systém, veřejná doprava, tarif*

*Summary: This paper deals with a problematic of integrated transport systems in the Czech republic. The emphases lay on comparisons and peculiarities of particular systems. Each of integrated transport systems is characterized in given criteria.*

*Key words: integrated transport system, public passenger transport, tariff*

## 1. ÚVOD

V současné době je možné se v České republice setkat s různě rozvinutými integrovanými dopravními systémy (IDS). Po právní stránce je situace upravena především dle zákona číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění, konkrétně v § 2, článek 14.

Po právní stránce tedy „Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“

IDS uvedené v tomto příspěvku byly v návaznosti na toto rozděleny do těchto základních skupin:

1. IDS s více dopravci v silniční dopravě,
2. IDS v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy,
3. IDS s jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy;  
kdy zcela nejvíce je zastoupena samozřejmě druhá skupina.

Pozornost je zaměřena na situaci v jednotlivých krajích České republiky. Výjimkou zde ale budou 2 z těchto krajů, a to Ústecký kraj a kraj Vysočina. V Ústeckém kraji existoval od poloviny roku 2002 IDS Ústeckého kraje spolu s koordinátorem IDS, který integroval více různých dopravců a jehož činnost byla po několika letech rozhodnutím krajské reprezentace pozastavena - v současné době se jedná o obnovení činnosti IDS v tomto kraji. V kraji

---

<sup>1</sup> doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-53210 Pardubice, tel. +420 466036204, fax +420 466306094, e-mail: [pavel.drdla@upce.cz](mailto:pavel.drdla@upce.cz)

Vysočina je situace jiná, protože zde žádný IDS není ani nebyl (pouze několik obcí ve východní části kraje je zintegrováno do IDS-JMK), navíc se ani do budoucna nepočítá s vytvořením IDS v tomto kraji.

Dále v textu nebude věnována pozornost zcela specifickému přeshraničnímu integrovanému systému Egernet (Karlovarský kraj - Bavorsko - Sasko - Durynsko), resp. připravovanému přeshraničnímu systému Regiotram Nisa.

Příspěvek se věnuje situaci/stavu v říjnu 2008. Proto není vyloučeno, že do doby konání konference může dojít ke změnám v této oblasti.

## **2. IDS S VÍCE DOPRAVCI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ**

Do této skupiny je v současné době možno zahrnout již pouze 2 systémy, a to:

1. Středočeskou integrovanou dopravu a
2. IDS Napajedla.

Ostatní doposud uváděné systémy se nyní nachází již v kategorii „IDS v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy“.

### **2.1. Středočeská integrovaná doprava (SID)**

Zde je situace zcela atypická, vyplývající z historie vývoje integrace veřejné dopravy v jednotlivých částech Středočeského kraje.

V minulosti postupně vzniklo celkem 5 na sobě nezávislých IDS, které operovaly v různých vzájemně nesousedních částech kraje. Ve všech případech se jednalo o „IDS s jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy“, tedy konkrétně příměstská autobusová doprava (PAD) a MHD. Vždy se využil zónový tarif se standardní velikostí zón:

- SID Kladensko (Kladenská integrovaná doprava) - PAD a MHD Kladno,
- SID Berounsko (Integrovaná doprava Berounska) - PAD, MHD Beroun a MHD Hořovice,
- SID Kutnohorsko (IDS Kutná Hora) - PAD, MHD Kutná Hora, MHD Čáslav,
- SID Rakovnicko - PAD, MHD Rakovník,
- SID Benešovska - autobusová linka Benešov - Vlašim, MHD Benešov, MHD Vlašim.

Snahou Krajského úřadu je vytvořit jednotný IDS na území celého kraje na zónovém principu při zahrnutí již existujících dílčích výše uvedených IDS. V současné době již platí tarif Středočeské integrované dopravy včetně smluvních a přepravních podmínek pro cestující.

Konkrétní informace o plánovaném zapojení osobní železniční dopravy není k dispozici.

### **2.2. IDS Napajedla**

Tento IDS funguje ve městě Napajedla a jeho okolí, zasahuje i do Otrokovic (vše Zlínský kraj). Integrace je zde pro autobusové linky několika dopravců. Zájem na provozování IDS Napajedla má právě Město Napajedla.

Tento systém existuje souběžně se systémem Zlínská integrovaná doprava a patří mezi nejmenší IDS v České republice. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách nebylo možno zjistit.

### **3. IDS V SILNIČNÍ DOPRAVĚ SPOLEČNĚ S DOPRAVCI V JINÉM DRUHU DOPRAVY**

#### **3.1. Pražská integrovaná doprava (PID)**

Pražská integrovaná doprava spolu se Zlínskou integrovanou dopravou a moravskoslezským ODISEm patří mezi nejstarší IDS v České republice (funguje od roku 1993). PID operuje na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Koordinátorem je společnost ROPID. Princip IDS spočívá v preferenci páteřní kolejové dopravy (železnice, metro, tramvaje), autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava. Pro vazbu mezi páteřní kolejovou dopravou a návaznou autobusovou dopravou se využívají přestupní terminály.

Integrace spočívá v zahrnutí několika (spíše desítek) autobusových dopravců v rámci příměstské autobusové dopravy, vybraných úseků tratí Českých drah a dále linek MHD Praha. Z hlediska používaných dopravních prostředků (když se nebude zohledňovat statická doprava reprezentovaná například parkovišti P+R) je toto spektrum asi nejširší: osobní železniční doprava, příměstská autobusová doprava, metro, městské tramvaje, městské autobusy, lanovka a přívozy.

Tarif IDS je pásmový, kdy kromě pásem na území Prahy existuje dalších 5 prstencově uspořádaných pásem. Tarifní (resp. Smluvní přepravní) podmínky („Tarif PID“) jsou jednotné.

#### **3.2. IDS Jižní Čechy**

Tento IDS patří mezi méně rozvinuté. V současnosti se jedná o integraci MHD České Budějovice, několika traťových úseků Českých drah a některých linek PAD jednoho autobusového dopravce na zónovém principu.

Trend rozvoje tohoto systému je takový, že by mělo dojít k rozšíření IDS Jižní Čechy na území celého Jihočeského kraje a tím včlenění IDS Tábořsko. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách nebyly k dispozici.

#### **3.3. IDS Tábořsko**

Jde o již zavedený IDS, který integruje linky MHD Tábor s vybranými úseky tratí Českých drah, a to v lokalitě měst Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. I když se počítá s integrací PAD, tak ta do IDS prakticky zahrnuta není. Gestorem IDS je Sdružení měst a obcí okresu Tábor.

Používaný tarif je pásmový (3 pásma), v systému se využívají Smluvní přepravní podmínky a Tarif IDS Tábořsko.

#### **3.4. Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)**

IDS pokrývá centrální oblast Plzeňského kraje. IDS koordinuje přímo Krajský úřad, dříve to byla samostatná společnost (od roku 2002).

V rámci IDS se používá 2 pásmový tarif, kde vnitřní pásmo prakticky odpovídá území s obsluhou MHD Plzeň (městské tramvaje, městské trolejbusy, městské autobusy). Dále se v IDS lze setkat s využitím autobusů PAD (3 autobusoví dopravci) a osobní železniční dopravy. V systému je dále jednotný tarif a smluvní přepravní podmínky.

### **3.5. Integrovaná doprava Karlovarska (IDOK)**

Od počátků tohoto systému (od roku 2003), který zahájil integraci veřejné hromadné dopravy na Sokolovsku, je nyní již IDS pokryt celý Karlovarský kraj. Koordinátorem je společnost Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje.

Integrace zahrnuje spěšné a osobní vlaky Českých drah a společnosti Viamont, dále linky PAD několika autobusových dopravců a systémy MHD v Karlových Varech, Sokolově, Chebu a Aši.

Tarif (zónový) a smluvní přepravní podmínky jsou jednotné.

### **3.6. IDS Libereckého kraje (IDS LK)**

Jde o připravovaný IDS, který bude integrovat (z počátku) vybrané úseky tratí Českých drah a dále linky PAD u 4 autobusových dopravců (nebudou zatím uvažovány systémy MHD). Počítá se zde se zónovým tarifem. Gestorem je Krajský úřad Libereckého kraje.

Tarif a smluvní přepravní podmínky se nyní připravují.

### **3.7. Jablonecký regionální integrovaný systém (JARIS)**

V rámci tohoto IDS dochází k tarifní kooperaci mezi autobusovými spoji PAD v aglomeraci Jablonce n.N., MHD Jablonec a vybranými úseky tratí Českých drah. Jde o spolupráci dvou dopravců - České dráhy a ČSAD Jablonec nad Nisou. Do budoucna se počítá s tím, že se systém JARIS stane součástí IDS Libereckého kraje.

Používaný tarif je zónový (celkem 9 zón standardní velikosti). Smluvní přepravní podmínky jsou jednotné.

### **3.8. Integrovaná regionální doprava (IREDO)**

V tomto případě se jedná o zcela jedinečný a specifický systém integrace veřejné dopravy. Od počátku, kdy byla zahájena integrace v oblasti Náchodska, se v současné době systém postupně rozšiřuje na celé území Královéhradeckého kraje (trend je úplné pokrytí kraje tímto IDS). Organizátorem tohoto IDS je společnost OREDO.

Kromě vybraných úseků sítě Českých drah je do systému zapojeno téměř 10 autobusových dopravců v rámci PAD, několik menších systémů MHD. IREDO rovněž zasahuje dvěma mikrozonami do Polska.

Tarif je výjimečný – zónově relační, kdy pro každou mikrozonu je sestaven samostatný ceník, pro cestujícího z tarifního hlediska velmi přehledný. Používají se jednotné smluvní přepravní podmínky.

### **3.9. IDS Pardubického kraje (IDS Pk)**

Tento IDS byl spuštěn teprve od 1.2.2008. Do systému jsou kromě více jak deseti autobusových dopravců od května 2005 zintegrovány i České dráhy. Do budoucna se uvažuje o zintegrování i MHD jednotlivých měst Pardubického kraje, v první vlně to byly Pardubice a Chrudim. V současné době je zatím plně pokryto území okresu Pardubice.

Tarif tohoto IDS je zónový, upřednostňuje se standardní velikost těchto zón. Smluvní přepravní podmínky jsou jednotné.

### **3.10. Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)**

VYDIS vznikl na popud Českých drah. Kromě Českých drah jsou do systému zapojeny dopravní podniky měst Pardubic a Hradec Králové a dále jeden autobusový dopravce (PAD) v oblasti Jaroměře.

Systém dnes pokrývá obě sousední krajská města, významnou část území těchto krajů s dostupností železniční dopravy.

Používaný tarif je zónový, využívají se jednotné smluvní přepravní podmínky.

### **3.11. IDS Jihomoravského kraje (IDS JMK)**

Jedná se o jeden z nejrozsáhlejších systémů IDS v České republice, kde páteřním subsystémem je železniční doprava (od roku 2004). Koordinátorem je společnost Kordis.

Do IDS JMK jsou zahrnuty zaintegrované úseky železničních tratí na území kraje, dále MHD v Brně (subsystémy: městská tramvaj, městský trolejbus, městský autobus, lodní doprava), v Blansku, v Adamově a ve Vyškově a nakonec i linky PAD jednotlivých autobusových dopravců.

Výhledem je pokrytí celého území Jihomoravského kraje. V současné době IDS JMK okrajově zasahuje již za své hranice do některých sousedních krajů.

Použitý tarif je zónový, smluvní přepravní podmínky jsou jednotné.

### **3.12. Zlínská integrovaná doprava (ZID)**

ZID patří mezi nejstarší integrované dopravní systémy v České republice (od roku 1992).

Zaintegrovány jsou zde tratě Českých drah, dále jednotlivé linky (PAD) čtyř autobusových dopravců a nakonec i linky systémů MHD (Zlín, Vsetín atd.).

ZID se postupně rozšiřuje a snahou je pokrytí celého území kraje tímto systémem.

Používá se zde zónový tarif a jednotné smluvní přepravní podmínky.

### **3.13. IDS Olomouckého kraje (IDSOK)**

V IDSOK jsou dominantními dopravci České dráhy a společnost Connex Morava. Celkem zde operuje 5 dopravců v PAD. V železniční dopravě je to také Železnice Desná (Connex Morava). Úlohu koordinátora IDSOK zastává Krajský úřad Olomouckého kraje.

Do systému jsou kromě železničních tratí zaintegrovány autobusové linky PAD a systémy MHD v některých městech (Olomouc, Přerov, Šumperk, Hranice, Zábřeh na Moravě, Lipník nad Bečvou).

V současné době je pokryto území celého Olomouckého kraje, používá se tady zónový tarif a jednotné smluvní přepravní podmínky.

### **3.14. IDS Moravskoslezského kraje (ODIS)**

ODIS patří mezi tři nejstarší systémy IDS v České republice (od roku 1995). Od počátků, kdy se jednalo o integraci veřejné dopravy v ostravské aglomeraci, se systém postupně rozšiřuje na území celého kraje.

Do systému je nyní zapojeno celkem 7 dopravců, z toho jeden železniční (České dráhy) a 2 dopravní podniky měst (Ostrava a Opava). Zaintegrovány jsou tedy tyto subsystemy: osobní železniční doprava, linkové autobusy PAD, MHD (městské tramvaje, městské trolejbusy a městské autobusy).

Použitý tarif je zónový a platí jednotné smluvní přepravní podmínky.

#### **4. IDS S JEDNÍM DOPRAVCEM PROVOZUJÍCÍM VÍCE DRUHŮ DOPRAVY**

Do této skupiny spadalo ještě nedávno všech 5 dílčích systémů IDS v rámci Středočeského kraje. V současné době zde v této skupině není žádný zástupce.

#### **5. ZÁVĚR**

Cílem tohoto příspěvku je z důvodu omezeného rozsahu příspěvku velmi stručné seznámení s celkovým přehledem existujících integrovaných dopravních systémů v České republice. Protože se v této oblasti situace velmi rychle vyvíjí, nejsou vyloučeny případné změny v uvedených údajích a informacích.

*Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu MSM 0021627505 „Teorie dopravních systémů“ Univerzity Pardubice.*

#### **POUŽITÁ LITERATURA**

- [1] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy : městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice : Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7.
- [2] Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění
- [3] internetové prezentace systémů IDS v České republice

Recenzent: prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy