

# PRAŽSKÁ A STŘEDOČESKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

## PRAGUE AND CENTRAL-BOHEMIAN INTEGRATED TRANSPORT

Michal Mervart<sup>1\*</sup>, Radek Novák<sup>1</sup>

---

**Abstrakt** Příspěvek se zabývá problematikou integrovaných dopravních systémů (IDS) v České republice. První část představuje principy fungování IDS, druhá pak shrnuje historický vývoj a principy fungování dvou systémů působících ve stejném regionu: Pražské integrované dopravy a Středočeské integrované dopravy. Poslední část pak obsahuje perspektivy, popis procesu slučování a slabých stránek integrace v regionu.

**Klíčová slova** integrovaný dopravní systém, Pražská integrovaná doprava, Středočeská integrovaná doprava

**Summary** The article solves the problem of integrated transport systems (ITS) in the Czech Republic. The first part introduces principles of ITS, the second one speaks about history and the two systems operating in the region – the Prague Integrated Transport and the Central-Bohemian Integrated Transport. The last part includes perspectives, the process of merging and weaknesses of integration in the region.

**Keywords** integrated transport system, Prague Integrated Transport, Central-Bohemian Integrated Transport

## 1 ÚVOD

V posledních letech se stává stále větším problémem přehlcení silničních komunikací zejména ve městech. To platí se všemi negativními důsledky, především kongescemi a rostoucí nehodovostí. Důvodem toho negativního stavu je mimo jiné proces suburbanizace a rozšiřování zástavby měst do okolí. V okolí měst vznikají rozsáhlé sídelní okrsky (satelity), jejichž funkce jsou poměrně zásadně redukovány na obytnou, což vyvolává potřebu osobní dopravy. Vzhledem k řídkému osídlení v takových oblastech však není příliš efektivní doprava hromadná, protože nedokáže nabídnout dostatečné plošné a časové pokrytí území, potenciální cestující tak využívají raději dopravu individuální, což zpětně prohlubuje nevyužívání dopravy hromadné. Otázkou je, zda by v těchto situacích mohl fungovat Mohringův efekt tak jako na území měst (Mohring, 1972). Jednou z cest ke zvýšení atraktivnosti a tedy využívání hromadné dopravy v suburbii může být zavádění integrované dopravy. V České republice je z uváděného pohledu nejproblematictější oblast Prahy a její aglomerace, proto logicky právě zde začala historie integrované dopravy na našem území. Jejím smyslem ale nebylo jen zatráktivnění osobní hromadné dopravy, ale i její zefektivnění. Bohužel, proces integrace zde vždy neproběhl ideálním způsobem. V aglomeraci vznikly vedle sebe dva nezávislé systémy bez vzájemné spolupráce a jen pomalu dochází k jejich propojování, pro řadu potenciálních cestujících je tak systém dosud celkově nepřehledný a také nevýhodný.

---

<sup>1</sup> Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, Katedra logistiky, nám. W. Churchilla 1938/4, 130 67 Praha 3 - Žižkov, ČR.

\* korespondenční autor: Michal Mervart, e-mail: [mervart@vse.cz](mailto:mervart@vse.cz)

## 2 INTEGROVANÁ DOPRAVA V PRAZE A STŘEDOČESKÉM KRAJI

### 2.1 Integrované dopravní systémy (IDS)

Historie integrované dopravy začala v Německu, přičemž se udává rok 1965, kdy vznikl první integrovaný dopravní systém (IDS) pod zkratkou HVV (Hamburger Verkehrsverbund), někdy se ale jako první skutečný integrovaný dopravní systém udává systém MVV z roku 1972 v okolí bavorského hlavního města Mnichova. Původně tyto systémy vznikaly intuitivně, jako sdružení jednotlivých dopravců, později došlo ke zdokonalení, kdy se zastřešujícími subjekty stali koordinátoři ve vlastnictví objednatelů dopravy (Jareš, 2008). Podobný vývoj proběhl také v České republice. Obecně je dnes integrovaný dopravní systém (IDS) založen na několika pilířích (Zelený, 2017):

1. tarifní integrace - kdy všichni dopravci zapojení do daného IDS jsou povinni minimálně uznávat jednotný tarif, v některých případech mohou souběžně používat také tarif vlastní<sup>2</sup>
2. územní integrace - znamená, že na daném území jsou integrovány všechny dopravní prostředky všech dopravců veřejné hromadné dopravy, tedy cestující neřeší, jakým dopravním prostředkem kterého dopravce pojedou
3. provozní integrace - představuje optimalizaci provozního konceptu tak, aby spoje na sebe navazovaly, v maximální míře byly eliminovány souběhy (zejména různých dopravních prostředků, resp. oborů) a naopak existovaly proklady
4. preference veřejné dopravy - vede ke zvýšení cestovní rychlosti vozidel, prostřednictvím stavebních a legislativních podob preference (vyhrazené pruhy, přednost při vyjíždění ze zastávkového zálivu apod.)

V reálné situaci by měly být uplatňovány všechny pilíře IDS v co největší míře, aby byl jejich synergický efekt co největší. První pilíř je v podstatě nezbytný, bez něj integrace zcela postrádá smysl, neboť základním smyslem integrace je nabídnout cestujícím rychlejší a pohodlnější dopravu (případně i levnější), k pohodlnému cestování přispívá maximálně přehledný tarifní systém a to, že cestující může absolvovat celou cestu s jedním jízdním dokladem, bez ohledu na konkrétního dopravce a počet přestupů. V rámci tarifního systému se pak uplatňují principy tarifu časového a pásmového, kdy s rostoucím počtem projetých pásem roste také časová platnost. Pásmo mohou být uspořádána soustředně jako mezikruží, což je vhodné pro menší aglomerace s převažujícími dostřednými přepravními proudy, nebo jako místní zóny, což je vhodné pro aglomerace s přepravními proudy více roztržitými, kde je vyšší podíl tangenciálních cest. (Mojžíš, V. et al., 2008) Právě tyto principy však bohužel nebyly vždy při tvorbě IDS v České republice uplatňovány, nejvíce se tato situace projevila právě při integraci dopravy v okolí Prahy.

### 2.2 Pražská integrovaná doprava (PID)

Historie PID zde počíná v roce 1991, kdy byla uzavřena dohoda mezi hl. m. Prahou, obcemi Ořech a Hovorčovice a příslušnými tehdy ještě okresními úřady o provozování dopravy, 11. ledna 1992 pak byla tato dohoda realizována, když do daných obcí byly zavedeny linky MHD za městský tarif, současně byly ale také uznávány i předplatní jízdenky ČSAD. V říjnu téhož roku pak byla podepsána dohoda s ČSD, kdy byly pak následně ve vlacích uznávány předplatní jízdenky MHD Praha v okruhu do 10 km od centra města, tím se do provozování IDS dostaly oba základní dopravní obory mimo MHD samou, zatím samozřejmě ještě bez jejich vzájemné provázanosti. 1. prosince 1993 vznikl ROPID coby hlavní organizátor a garant integrované dopravy v rámci pražské aglomerace. IDS se nadále rozšiřoval a 31.

<sup>2</sup> Relativně samostatným, ale o to více citlivým problémovým okruhem, je v této souvislosti nutně prováděná integrace slev poskytovaných různými dopravci. Zcela odděleným problémem je nalezení společného konsensu v integraci zaměstnaneckých slev, resp. výhod.

května 1995 bylo zavedeno vnější tarifní pásmo pro autobusy, provozované tehdy podniky ČSAD, i železnici za hranicemi hl. m. Prahy. 1. června 1996 byl zásadně změněn tarifní systém MHD i PID zavedením časového a přestupného tarifu (dosud byl tarif pro jednotlivé jízdenky nepřestupný bez časové platnosti). Postupně byly do PID integrovány relativně ucelené oblasti, kde bylo možné řešit síťovost a návaznosti jednotlivých linek, včetně napojení železniční a autobusové dopravy v aglomeraci. Již o měsíc dříve ale byly zavedeny autobusové linky, které nezajížděly na území Prahy a začínaly u železniční zastávky Černošice, tím byla poprvé v tomto regionu aplikována provozní integrace mezi různými dopravci. V roce 1997 pak byla řešena komplexně i finanční stránka a klíčování tržeb. Extenzivní rozvoj pokračoval v dalších letech, roku 2008 došlo k mírnému znepráhlednění tarifního systému zavedením hraničního pásma B (Drápal et al., 2013). 6. listopadu 2013 pak Praha i Středočeský kraj schválili záměr o sjednocení obou integrovaných systémů do jednoho celku (Jareš, 2015). Tento proces probíhá po jednotlivých oblastech dosud, 1. října 2018 došlo ke kompletní integraci železniční dopravy na území celého Středočeského kraje a hl. m. Prahy (kromě vlaků expresní vrstvy, u kterých se s tím ani nepočítá).

Celý proces integrace samozřejmě dokončen ještě není, v současné době tak lze říci, že železniční doprava je v segmentu osobních, spěšných vlaků a rychlíků integrována zcela, autobusová tam, kde jsou přepravní proudy silnější, zatímco některé oblasti fungují dosud pouze v režimu Středočeské integrované dopravy (SID), resp. fungují oba IDS souběžně. Společně uplatňovaný tarif je pásmový a časový, s tím, že pásma jsou uspořádána soustředně a území hl. m. Prahy je děleno na tři pásma: P, 0 a B, kdy městské linky leží vždy v pásmu P (počítané jako dvojpásmo), příměstské autobusové linky a železniční linky na území Prahy v pásmech 0 a B, za hranicemi Prahy se pak nacházejí pásma 1-9, přičemž některé zastávky na hraničních pásmech leží v obou sousedních pásmech současně. Odbavovací systém využívá několik distribučních kanálů souběžně, existují čipové karty, papírové jízdenky kupované v předprodeji nebo u řidičů a drážních zaměstnanců, případně v automatech ve vozidlech a také SMS jízdenky.

Lze říci, že tarifní integrace je již uplatňována ve vysoké míře. Jediný zásadní funkční problém se týká neuznávání všech typů jízdenek (podle distribučních kanálů) ve všech dopravních prostředcích PID. SMS jízdenky totiž platí pouze na území hl. m. Prahy v městských linkách, což může činit problém při cestování do některých městských částí. Podle současného konceptu jsou totiž některé městské části (např. Újezd u Průhonic) obsluhovány téměř výhradně příměstskými linkami, takže nezalý cestující, který si koupí SMS jízdenku, je nucen koupit si následně další. Bez ohledu na tuto extrémní situaci jde ale o nespravedlnost<sup>3</sup> ve zpoplatnění dopravy do různých městských částí.

Mimo výše uvedeného ale ještě existuje řada nepřehledností tarifního systému, které mohou zejména náhodným cestujícím komplikovat nákup správné jízdenky, cestující mohou jízdenku i přeplatit, případně může dojít k problémům při kontrole jízdenek. První nepřehledností je existence hraničních pásmech na příměstských linkách. Tato pásma byla zavedena kvůli vyvážení ceny za vnitroměstské a příměstské cesty, aby mohl být zachován stávající systém časové a pásmové platnosti jízdenek v celém PIDu. Běžný cestující je ale zmaten tím, že jedna zastávka je řazena do dvou různých pásmech podle typu linky, neorientuje se v omezení platnosti jednotlivých typů, kdy nejlevnější jízdenka dvojpásmová za 12 Kč neplatí pro kombinaci 0+B, ani pro dvojpásmo P, ale neplatí ani ve vlacích např. pro kombinaci 1+2, zatímco v autobusech pro takovou kombinaci platí. Komplikací může být také posun platnosti jízdenky při současném použití jízdenky předplatní; při cestě z Prahy cestující označuje jednotlivou jízdenku při nástupu do prvního dopravního prostředku, ale při prokázání se předplatním dokladem<sup>4</sup> se její platnost posouvá pásmově i časově o část trasy, na kterou mu platí předplatní jízdenka, tedy např. o území hl. m. Prahy. U počtu pásmech zpravidla problém nenastává, řešit ale posun časové platnosti přesně na minuty je

<sup>3</sup> jako nespravedlnost je původně označována situace, kdy cestující v různých relacích platí za stejnou ujetou vzdálenost zásadně odlišnou cenu, pojem lze ale aplikovat i takto

<sup>4</sup> výraz je používán v Tarifu PID

obtížné, problémy nastávají i na straně řidičů, kteří přesně neznají a ani nemohou všechny varianty cestování, resp. eventuálně použitých tras, znát.

Dalším problémem se týká navazování platnosti předplatních jízdenek a jízdenek v tarifu ČD (eventuálně i jiných železničních dopravců) na území PID. Platnost lze navázat u vlaků dálkové dopravy pouze tehdy, pokud vlak v příslušné stanici/zastávce zastavuje, jinak je nutné mít jízdenku do/z stanice/zastávky, v níž vlak reálně (skutečně) zastavuje, ačkoliv cestující na daný úsek platnou předplatní jízdenku má. U vlaků regionálních však tato povinnost není. Podobná situace je v návaznosti jízdenek v rámci PID, tedy opět jde o nepřehlednou situaci, a to zejména pro náhodné cestující. Tuto situaci lze na některých relacích nazvat i přepravně/tarifně nespravedlivou (kde jezdí souběžně spěšné vlaky a rychlíky). Tato nespravedlnost je samozřejmě dána jiným objednavatelem daného segmentu dopravy, ale z pohledu cestujícího jde o prvek nepříjemný, který nepřispívá k atraktivitě konkrétní části takto prováděné dopravy.

V oblasti provozní integrace zásadní problémy nejsou, existují páteřní linky, železniční i autobusové, na které jsou navazovány časově i místně linky napájecí. V rámci možností jsou řešeny systémově i zpoždění. V oblasti územní integrace ale problémy jsou. Především se jedná o souběžnou existenci PID a SID v některých územích. Pravdou je, že průběžně dochází - zejména v hl. m. Praze - k rozšiřování preference veřejné dopravy. Vzhledem k infrastruktuře jde ale o změny pomalé, některé jsou dokonce i kontroverzní (např. rozšiřování vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy na méně vhodné komunikace, tam, kde je provoz veřejné dopravy slabý, či uvažované zavedení takových pruhů celodenně celotýdně). Celkově lze říci, že PID je v rámci možností funkční IDS. Má ale dosud rezervy, zejména v přehlednosti a spravedlnosti tarifního systému pro různé cestující a různé relace.

### **2.3 Středočeská integrovaná doprava (SID)**

Projekt vznikl v roce 2000, reálně se začal uplatňovat od 1. července 2005. Vycházel ze situace, kdy řada velkých měst tohoto regionu již měla vlastní MHD a vedle ní existovalo množství dalších příměstských a místních linek, někdy i velmi nepřehledných, a to jak provozně, tak i pro cestující. Středočeský kraj přistoupil zpočátku k integraci velmi volně, nezřídil koordinátora a celé řízení tohoto projektu tak zůstalo dlouho pouze na orgánech kraje samého.

Uplatňování principů integrace se v podstatě omezilo na jednotný tarifní systém s místními zónami a s jednotným odbavovacím systémem. Důležitým prvkem také bylo nově zavedené označování linek. Od 17. července 2005, kdy bylo přečíslováno množství linek na Kutnohorsku a zavedeny místní tarifní zóny, se systém postupně rozvíjel na celém území kraje, ale stále pouze v rámci omezeného uplatňování principů integrace.

Pozitivem stávajícího systému je zavedené označování linek podle zeměpisného rozlišení, kde jednotlivé bývalé okresy se začaly označovat písmeny a linky v dané oblasti a linky přecházející byly označovány příslušným písmenem a číslem. Naproti tomu ale nedošlo k integraci železniční dopravy, v SID se účastní pouze doprava autobusová a MHD daných měst. Také provozní integrace nebyla dobrá. Většinou došlo pouze k přečíslování linek, přičemž ale byly zachovány stávající jízdní řády podle původního provozního konceptu. To činí problémy především v místech kontaktů nebo dokonce souběhů s linkami PID. Také tarifní integrace nebyla příliš vstřícná k cestujícím, zejména proto, že pro jednotlivé jízdenky nebyl zaveden přestupní tarif. Problémem byla také absence krajského koordinátora. Po rozhodnutí propojit PID a SID se už nepokračovalo ve zdokonalování systému (kromě zřízení koordinátora), takže dnes v dosud nepropojených oblastech SID spíše přežívá. Nicméně původní projekt s propojením PID a SID nepočítal, takže základní myšlenky SID neodpovídaly výše popsaným principům integrace. Tento fakt je bezesporu jedním ze základních problémů, který negativně ovlivnil celou situaci.

Na řadě úseků jezdily linky SID a PID souběžně (na území Prahy i v aglomeraci), takže z pohledu cestujících docházelo k zásadní přepravní nespravedlnosti, kdy podle volby linky platila mnohdy výrazně

odlišná cena za cestu. Stejně tak tomu bylo i při cestě vlakem a autobusem, pokud byl vlak na dané relaci integrován. Nejvýznamnější relací bylo po několik let spojení Praha - Kladno, kde autobusy fungovaly pouze v rámci SID a jedna cesta tak byla pro cestující o dvě pásma dražší ve srovnání s vlakem, za předpokladu, že cestující měl předplatit jízdenku PID pro Prahu. Dnes je sice počet takových relací už silně omezen – což je způsobeno tím, jak jsou do PID přiřazovány další oblasti - přesto ale stále dochází k přepravním nespravedlnostem. Dalším problémem je, že při přečíslování linek zpravidla nedošlo ke změně provozního konceptu linky a konceptu obsluhy oblasti obecně. Často šlo jen o pouhé přečíslování se zachováním nepřehledného systému linek (např. Kolínsko-východ - dodnes linky o jednom spoji denně, např. G25, kde jezdí více linek po téměř shodné trase s jízdním řádem nepřehledným v různé dny v týdnu, např. G21+ G23). Vedle toho existuje již zmíněný problém, kdy nedošlo k provozní integraci a linky jsou v provozu podle zcela nevyhovujících jízdních řádů, často pouze opsaných z minulosti, s pouhou změnou označení bez řešení návazností na jiné linky, a to i páteřní. Na obrázcích 1-3 jsou znázorněny jízdní řády výše uvedených linek G21 a G23 ve srovnání s linkou těmito dvěma historicky předcházející - je zjevné, že jízdní řád byl během uplynulých 17 v podstatě pouze opisován. Jako příklad je zde možno uvést několik vlakových a autobusových linek v okolí Rakovníka, kdy je vlaková linka vedena v téměř shodném čase jako s ní obdobně trasovaná linka autobusová. Tato situace se zde dokonce opakuje několikrát v každý pracovní den (např. vlaková linka Rakovník – Čistá u Rakovníka a autobusové linky Rakovník – Řeřichy, resp. Rakovník – Čistá/Kralovice) v paralelním úseku Rakovník - Zavidov.

**230021 (G21) Kolín-Týnec nad Labem-Hlavečnick-Kladruby n.L.,Bílé Vchynice,**

Platí od 26.1.2020 do 12.12.2020

Přepravu zajišťuje: Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., Polepská 867, 280 02 Kolín, provozovna Kolín, tel. 321 713 321, www.oad.cz, oad@oad.cz

	1	3	5	7	9	km	TPZ	Tříd	2	4	6	8	10
		5:45	10:45	14:35	22:30	0	0	46	5:15	7:30	13:25	16:30	21:30
		5:48	10:48	14:42	22:33	0	0	46	5:12	7:27	13:23	16:27	21:27
		5:50	10:50	14:44	22:35	5	1	46	5:10	7:24	13:21	16:26	21:26
		5:53	10:55	14:46	22:37	2	2	46	5:08	7:20	13:19	16:24	21:24
		5:56	10:58	14:50	22:40	6	6	48	5:03	7:18	13:14	16:21	21:21
		5:58	11:02	14:53	22:43	8	8	48	5:01	7:12	13:10	16:17	21:17
		6:01	11:05	14:56	22:47	10	10	48	4:56	7:07	13:07	16:14	21:14
		6:03	11:08	15:02	22:50	12	12	48,49	4:53	7:03	13:04	16:11	21:11
		6:05	11:10	15:05	22:54	13	13	49	4:51	7:00	13:02	16:08	21:08
		6:08	11:12	15:08	22:55	14	14	49	4:48	6:58	13:00	16:07	21:07
		6:10	11:16	15:10	22:57	15	15	49,51	4:45	6:55	12:56	16:05	21:05
		6:13	11:19	15:13	23:02	18	18	51	4:42	6:52	12:54	16:02	21:03
		6:16	11:20	15:16	23:04	20	20	51	4:38	6:48	12:50	15:58	21:01
		6:17	11:22	15:17	23:05	21	21	51	4:35	6:45	12:48	15:55	20:59
		6:23	11:25	15:19	23:06	22	22	51	4:34	6:44	12:47	15:54	20:58
		6:24	11:26	15:22	23:07	24	24	51	4:31	6:41	12:44	15:51	20:55
		6:28	11:28	15:24	23:08	24	24	51	4:30	6:40	12:43	15:50	20:54
		6:29	11:29	15:25	23:09	26	26	51	4:28	6:38	12:41	15:48	20:52
		6:30	11:30	15:26	23:10	26	26	51	4:27	6:37	12:40	15:47	20:51
		6:31	11:31	15:27	23:11	27	27	51	4:26	6:36	12:39	15:46	20:50
		6:32	11:32	15:28	23:12	28	28	51	4:25	6:35	12:38	15:45	20:49

☒ jede v pracovních dnech spoj jede po jiné trase  
 ☒☒☒ jede jen v sobotních dnech  
 X zastávka jen na znamení nebo požádání  
 MHD zastávka s možností přestupu na městskou hromadnou dopravu

Pro jízdu mezi zastávkami označenými číslem zóny jsou tarif a smluvní přepravní podmínky vytištěné dopravcem shodné s tarifem a přepravními podmínkami Středočeské integrované dopravy  
 Informace o tarifu jsou zveřejněny ve vozidlech na lince  
 Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vytištěné dopravcem Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.

Obr.1 Jízdní řád linky SID G21 (Idos, 2020)

**230023 (G23) Kolín-Konárovice-Týnec nad Labem-Hlavečnick**

Platí od 19.10.2020 do 12.12.2020

Přepravu zajišťuje: Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., Poleská 867, 280 02 Kolín, provozovna Kolín, tel. 321 713 321, www.oad.cz, oad@oad.cz

1	5	3	7	9	11	13	15	17	19	km	TPZ	1c	2	4	6	8	10	12	14	16	
...	5:50	6:10	6:10	6:10	6:10	6:10	6:10	6:10	6:10	0	0	0	5:15	5:40	6:05	6:30	6:55	7:20	7:45	8:10	8:35
...	5:53	6:13	6:15	6:15	6:15	6:15	6:15	6:15	6:15	0	0	0	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00
...	5:55	6:15	6:18	6:18	6:18	6:18	6:18	6:18	6:18	1	1	1	4:56	5:36	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:06
...	5:58	6:18	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	2	2	2	4:55	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05
...	6:00	6:20	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	6:25	6	6	6	4:50	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:02	6:22	6:24	6:24	6:24	6:24	6:24	6:24	6:24	8	8	8	4:46	5:27	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07
...	6:04	6:24	6:26	6:26	6:26	6:26	6:26	6:26	6:26	9	9	9	4:44	5:28	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08
...	6:06	6:28	6:29	6:29	6:29	6:29	6:29	6:29	6:29	10	10	10	4:42	5:28	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08
...	6:08	6:32	6:33	6:33	6:33	6:33	6:33	6:33	6:33	11	11	11	4:40	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:10	6:34	6:35	6:35	6:35	6:35	6:35	6:35	6:35	14	14	14	4:37	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:13	6:45	6:46	6:46	6:46	6:46	6:46	6:46	6:46	18	18	18	4:35	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:15	6:48	6:49	6:49	6:49	6:49	6:49	6:49	6:49	19	19	19	4:31	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:18	6:52	6:53	6:53	6:53	6:53	6:53	6:53	6:53	22	22	22	4:27	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:21	6:55	6:56	6:56	6:56	6:56	6:56	6:56	6:56	24	24	24	4:24	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:24	6:58	6:59	6:59	6:59	6:59	6:59	6:59	6:59	25	25	25	4:21	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:35	7:09	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	26	26	26	4:20	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:38	7:12	7:13	7:13	7:13	7:13	7:13	7:13	7:13	28	28	28	4:19	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09
...	6:41	7:15	7:16	7:16	7:16	7:16	7:16	7:16	7:16	28	28	28	4:18	5:29	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09

☉ jede v pracovních dnech jede v sobotu      † jede v neděli a ve státem uznané svátky spoj zastávkou projíždí      ⚡ spoj jede po jiné trase zastávka jen na znamení nebo požádání      MHD zastávka s možností přestupu na městskou hromadnou dopravu

☑11 nejede od 19.10.20 do 30.10.20

Pro jízdu mezi zastávkami označenými číslem zóny jsou tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem shodné s tarifem a přepravními podmínkami Středočeské integrované dopravy. Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. Informace jsou zveřejněny ve vozídech na lince.

Obr.2 Jízdní řád linky SID G23 (Idos, 2020)

**230510 Kolín-Týnec nad Labem-Uhlířská Lhota** Platí od 14.12.2003 do 11.12.2004

Přepravu zajiřtřuje: Okresní autobusovř dpravra Kolín, s.r.o., Polepská 4, 280 52 Kolín IV, tel. 321713321,321739444

km	řř	1	3	27	5	7	9	11	13	29	15	17	19	21	23	25	
0	0 0 0	od Kolín, aut.st.	5:50	6:00	6:10	6:10	10:00	10:40	10:45	10:45	12:10	14:30	14:35	15:30	18:00	18:15	22:30
0	0 0 0	Kolín, Na louži	5:53	6:03	6:13	6:14	10:04	10:43	10:48	10:50	12:15	14:34	14:42	15:35	18:04	18:23	22:34
0	0 0 0	Kolín, Soja	5:55	6:05	6:15	6:16	10:06	10:45	10:50	10:53	12:18	14:36	14:45	15:38	18:06	18:26	22:35
2	2 2 2	Kolín, řřdvorská	5:55	6:05	6:15	6:17	10:06	10:45	10:50	10:53	12:18	14:36	14:45	15:38	18:06	18:26	22:35
6	6 6 6	řř Dvory	5:58	6:08	6:20	6:22	10:11	10:48	10:55	10:56	12:21	14:41	14:48	15:41	18:11	18:29	22:38
8	8 8 8	Konřrovice, Labuř	6:01	6:02	6:20	6:25	10:14	10:52	10:58	10:59	12:24	14:44	14:53	15:46	18:14	18:33	22:42
8	8 8 8	Konřrovice	6:03	6:03	6:21	6:27	10:15	10:53	11:00	11:00	12:25	14:45	14:55	15:47	18:15	18:35	22:44
8	8 8 8	Konřrovice, Obuř	6:05	6:05	6:23	6:29	10:17	10:55	11:03	11:03	12:28	14:47	14:57	15:49	18:17	18:37	22:46
11	11 11 11	Konřrovice, Jelen	6:09	6:09	6:32	6:38	10:20	10:59	11:07	11:07	12:32	14:50	15:00	15:58	18:20	18:40	22:48
14	14 14 14	Běluřice	6:14	6:14	6:36	6:42	10:25	11:04	11:11	11:11	12:36	14:55	15:05	15:59	18:25	18:45	22:50
14	14 14 14	Běluřice, Na dolejřku	6:15	6:15	6:36	6:42	10:27	11:05	11:12	11:12	12:37	14:57	15:07	16:00	18:27	18:47	22:51
17	17 17 17	Krakovany, křřž	6:05	6:05	6:43	6:49	10:27	11:05	11:12	11:12	12:37	14:57	15:07	16:00	18:27	18:47	22:51
10	10 10 10	Veletov	6:09	6:09	6:47	6:53	10:31	11:10	11:17	11:17	12:41	15:01	15:10	16:03	18:30	18:50	22:54
12	12 12 12	Týnec n.L., Lřovice	6:12	6:12	6:50	6:56	10:35	11:14	11:21	11:21	12:45	15:05	15:14	16:07	18:34	18:54	22:56
13	13 13 13	Týnec n.L., Bělř Hora	6:12	6:12	6:50	6:56	10:35	11:14	11:21	11:21	12:45	15:05	15:14	16:07	18:34	18:54	22:56
14	14 18 20	Týnec n.L., řřm.	6:15	6:22	6:50	6:56	10:38	11:17	11:24	11:24	12:48	15:08	15:17	16:10	18:37	18:57	22:58
15	15 19	Týnec n.L., ČSSS	6:17	6:24	6:50	6:56	10:40	11:19	11:26	11:26	12:50	15:10	15:19	16:12	18:39	18:59	22:59
17	17 21	Krakovany, křřž	6:20	6:27	6:50	6:56	10:41	11:17	11:24	11:24	12:50	15:10	15:19	16:12	18:39	18:59	22:59
19	19 23	Uhlřřská Lhota	6:23	6:32	6:50	6:56	10:45	11:22	11:29	11:29	12:54	15:13	15:22	16:15	18:42	19:02	23:00
1	1 25	Uhlřřská Lhota, Rasořy, rozc.	6:25	6:34	6:50	6:56	10:49	11:24	11:31	11:31	12:58	15:15	15:24	16:17	18:44	19:04	23:02
1	1 25	Uhlřřská Lhota, Rasořy	6:27	6:35	6:50	6:56	10:50	11:25	11:30	11:30	12:59	15:17	15:26	16:19	18:46	19:06	23:04

nejede 1.1.  
jeje jen v sudřřch třřdnech  
nejede od 29.12. do 31.12.

nejede 24.12., 1.1.  
nejede od 22.12. do 23.12., od 29.12. do 31.12., 2.1., 30.1., od 9.2. do 13.2., od 8.4. do 9.4., od 1.7. do 31.8., 27.10., 29.10.

řřnce platřř tarif vřřhlřřšenřř spoleřřnosti Okresní autobusovř dpravra Kolín, s.r.o. se řřdlem Polepská 4,280 52 Kolín.  
řřmace o tarifřř jsou zveřřejněny ve vozidlech na řřnce.  
řř umístěněřř za nřřzvem zastřřvky znamenřř, řře zastřřvka je v obvodu měřřstskě hromadněřř dpravry

Obr. 3 Jřřzdnřř řřad linky přředchřřzejřřcřř dneřřřmřř linkřřm G21 + G23 z doby přřed integracřř (Foto ze sbřřrky autora)

V poslednřřch letech, po schvřřlenřř zřřměru o splynutřř PID a SID jsou jednotlivěřř oblasti SID zapojovřřny do PID s třřm, řře dochřřzřř ke kompletnřř změněřř konceptu dpravnřř obsluhy. Proces spojovřřnřř je tak ale pomalejšřř než se původněřř přředpoklřřdalo, neboť je třřeba dpravu v přřřsluřřněřř oblasti zřřsadněřř přřeplovřřvat. Přřesto lze oěķekřřvat, řře během něķolikřř let bude tento bezesporu velmi nřřročnřř proces dokoněķen a celřř veřejnřř osobnřř hromadnřř dpravra na űzemřř Střředoěķskěķho kraje a hl. m. Prahy bude fungovat v rřřmci jednoho jednotněķho IDS. To platřř i přřesto, řře současnřř systēm PID plněřř nevyhovuje komplexnřřm pořřadavkřřm na dpravnřř integraci v tak rozsřřhlēm regionu. Přřesto je začleněněřř systēm SID do PID nepochybněřř lepřřř než existence dvou souběķněřř fungujřřcřřch, jen velmi omezeněřř propojenřřm systēmřř, nebo snad než samostatnřř existence mřřlo vhodněķho systēmřř SID.

### 3 ZřřVĚŘ

Na űzemřř Prahy a jejřř aglomerace vznikly postupněřř dva integrovřřněřř dpravnřř systēmřř, kařřdřř z nich byl postaven na jinřřch principech a jejich vzřřjemnřř koordinace byla prakticky nulovřř. Přřes něķterěřř nedostatky popsaneřř vřřše je mnohem kvalitnějšřř systēm PID, jenřř splņuje věķřřř část parametrřř űspěšněřř integrace, na rozdřřl od SID, kterřř naopak něķterěřř zřřkladnřř principy vřřbec neuplatņuje. Po souběķněřř desetiletěřř existenci v řřraděřř relacřř postupněřř dochřřzřř k jejich spojovřřnřř s uplatněněřřm pokroěķilejšřřch principřř integrace a opouřřtřř se systēm, jenřř sice vychřřzřř z dobřře sestaveněķho zōnověķho členěněřř, ale jehořř ostatnřř parametry jsou nevyhovujřřcřř. Přředpoklřřdřř se, řře proces spojenřř bude dokoněķen

v řádu let. Další související problémové okruhy vhodné k řešení jsou zpřehlednění tarifního systému a nastavení větší přepravní spravedlnosti.

## Literatura

Drápal, F. et al. **2013**. *20 let ROPID. Historie Pražské integrované dopravy*. Praha: ROPID.

Drdla, P. **2014**. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.

Idos. **2020**. Vývěsné jízdní řády. Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy. [online] Dostupné z: <http://portal.idos.cz/default.aspx?c=7> [cit.: 29.10.2020]

Jareš, M. **2016**. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT.

Jareš, M. **2016**. *Integrované dopravní systémy [online prezentace]*. In: Zastávka [online]. Dostupné z: [http://www.zastavka.net/idprednasky/idos\\_01\\_uvod\\_2016.pdf](http://www.zastavka.net/idprednasky/idos_01_uvod_2016.pdf) [cit.: 29.10.2020]

Jareš, M. **2008**. *Mnichovská integrovaná doprava (MVV)*. In: DP-kontakt [online]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/download-file/1427/05-kveten-20008.pdf> [cit.: 29.10.2020]

Jareš, M. **2015**. *Společný dopravní systém pro Prahu a Středočeský kraj [online]*. In: ROPID. Dostupné z: [http://www.perner.cz/Seminare/Ids\\_2015\\_zaver/Spolecny\\_dopravni\\_system\\_Praha\\_a\\_S\\_K.ppt](http://www.perner.cz/Seminare/Ids_2015_zaver/Spolecny_dopravni_system_Praha_a_S_K.ppt) [cit.: 29.10.2020]

Mohring, H. **1972**. *Optimisation and scale economies in urban bus transportation*. American Economic Review.

Mojžíš, V., Graja, M. a Vančura, P. **2008**. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint.

Procházka, P. **2018**. *Rozvoj integrace veřejné dopravy ve Středočeském kraji*. Dostupné z: [http://www.perner.cz/Seminare/Ids\\_2018\\_zaver/pondeli/Prochazka.ppt](http://www.perner.cz/Seminare/Ids_2018_zaver/pondeli/Prochazka.ppt) [cit.: 29.10.2020]

Zelený, L. et al. **2017**. *Osobní doprava*. Praha: C.H.Beck.

Osobní zkušenosti autorů ve využívání integrované dopravy v území.