

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Petra STRÁNSKÁ

**Integrované dopravní systémy a členění
České republiky**

bakalářská práce

vedoucí práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Olomouc 2010

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Pavla Klapky, PhD. a všechny zdroje jsem uvedla a řádně citovala.

V Olomouci, dne 30. 4. 2010

Na tomto místě bych ráda poděkovala Mgr. Pavlu Klapkovi, PhD. za ochotné vedení mé bakalářské práce a pomoc při tvorbě mapových příloh.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přirodovědecká fakulta
Katedra geografie
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra STRÁNSKÁ**

Studijní program: **B1101 Matematika**

Studijní obory: **Matematika**
Geografie

Název tématu: **Integrované dopravní systémy a členění České republiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je porovnat prostorový rozsah integrovaných dopravních systémů České republiky s vybraným členěním státu (např. krajským). Na vybraném integrovaném dopravním systému bude dokumentován i jeho historický vývoj.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 10 000 - 12 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, 147 s. JOHNSTON, R. J., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M., eds. (2000): The Dictionary of Human Geography. Blackwell, Oxford, 958 s. KRAFT, S., (2008): "Time accessibility" - příklad deformace prostoru generované dopravou. *Miscellanea Geographica* 14, ZČU, Plzeň 2008, s. 77-84. KRAFT, S., VANČURA, M. (2008): Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. In: KUNC, J., NUNVÁŘOVÁ, S., OPLUŠTILOVÁ, I. (eds.): Sborník příspěvků ze semináře k "Mezinárodnímu roku planety Země", ESF MU, Brno, s. 7 - 15. KUNC, J., TOUŠEK, V., VYSTOUPIL, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň. ROBINSON, G. M. (1998): *Methods and Techniques in Human Geography*. Wiley and sons, Chichester, 572 s.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 28. května 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

dne

Obsah:

Abstrakt, klíčová slova.....	7
1. Úvod.....	8
2. Cíle práce.....	9
3. Metodika tvorby práce.....	10
4. Veřejná hromadná doprava (VHD).....	12
4.1 VHD v zákoně.....	12
4.2 Financování VHD.....	13
5. Integrované dopravní systémy (IDS).....	15
5.1 Důvody zavedení ID.....	15
5.2 Definice a vnější znaky IDS.....	16
5.3 Současné a budoucí vymezení IDS v zákoně.....	19
5.4 Finance v IDS.....	21
5.5 Organizační struktura IDS.....	22
5.6 Podmínky integrace dopravy, etapy tvorby IDS a vymezení dopravní sítě.....	25
5.7 IDS v zahraničí.....	27
6. Členění České republiky a IDS v ČR.....	30
6.1 Krajské členění ČR.....	30
6.2 Funkční regiony v ČR.....	31
6.3 IDS v ČR a členění ČR.....	33
6.4 Vývoj územního rozsahu IDS Jihomoravského kraje.....	39
7. Závěry.....	42
8. Souhrn.....	43
9. Summary.....	44
10. Seznam použitých zkratk.....	45
11. Seznam literatury.....	46

Abstrakt

Tato bakalářská práce řeší aktuální téma poslední doby - organizaci veřejné hromadné dopravy pomocí integrovaných dopravních systémů (IDS). Právní ošetření, finance a organizační strukturu. Rozsah území obsluhovaných v rámci IDS je porovnán se současným administrativním členěním České republiky, dojížděkovými mikroregiony a se socioekonomickým členěním České republiky vzniklým na základě modelace prostorových vazeb Reillyho modelem a administrativním členěním vycházejícím z tohoto modelu.

Klíčová slova

veřejná hromadná doprava, integrovaný dopravní systém, Česká republika, administrativní členění

Abstract

These theses solve the very actual theme - the organisation of public transportation by integrated transport systems (ITS). The legislation, financing and structure of organisation. The spatial extent of these public transportation systems is compared with administrative division of the Czech Republic, with regions based on labour migration and with regions developed on basis of Reilly's law. It is also comparison with the suggested administrative division based on this regional delineation.

Key words

public transportation, integrated transport systems, Czech Republic, administrative division

1. Úvod

Mobilita, jako možnost svobody volby nejhodnějšího druhu dopravy, ať už veřejné nebo individuální, je často označována jako znak moderní společnosti. Každý člověk potřebuje mobilitu pro uspokojování svých potřeb souvisejících s prací, odpočinkem, vzděláváním a nakupováním. V 90. letech 20. století a ve století jednadvacátém roste s rostoucími příjmy počet majitelů osobních automobilů i intenzita automobilové dopravy. Neomezená mobilita jedince nemá pozitivní následky na životní prostředí (viz dále). Využívání veřejné hromadné dopravy (VHD) více než individuální dopravy (IAD) by mohlo toto působení omezit.

Udržení optimálního poměru mezi IAD a VHD je jeden z dopravně politických záměrů České republiky (David 2006). Kvalitně fungující systémy VHD integrující různé druhy dopravy by měly být vhodnou alternativou pro současné uživatele nehromadných druhů přepravy a samozřejmě by měly umožňovat mobilitu obyvatelstvu, které IAD nechce nebo nemůže využívat. Zajištění dopravní obslužnosti, tedy zprostředkování možnosti dopravy do škol, do zaměstnání a k lékaři, je totiž služba ve veřejném zájmu, tedy služba nabízená veřejnou rukou a to státem nebo samosprávou (obcí, krajem).

V České republice vystupují od 1. 1. 2000 jako poskytovatelé regionální veřejné hromadné dopravy vyšší územně samosprávné celky - kraje, na které se tato kompetence přenesla v důsledku transformačních procesů veřejné správy ze státu. Řada krajů začíná využívat integrované dopravní systémy (IDS) jako formu organizace pokrytí poptávky po dopravní obsluze.

Na území skoro každého ze 14 vyšších územně samosprávních celků (13 krajů + Praha) se v současné době nachází IDS a je otázka, do jaké míry kopírují území generované IDS území těchto administrativních celků, případně dojížděkových mikro regionů či regionů vzniklých modelací prostorových interakcí.

2. Cíle práce

Bakalářská práce má dvojí hlavní cíl. V první řadě jde o představení určitého teoretického rámce veřejné hromadné dopravy a vzniku a fungování IDS, konkrétně nastínit základní principy, přínosy, financování a strukturu integrovaného dopravního systému, včetně stručného popisu současného a vznikajícího právního prostředí pro vznik a fungování IDS. Dále stručně popsat proces vzniku IDS.

V druhé řadě porovnat prostorový rozsah integrovaných dopravních systémů České republiky s krajským a funkčním členěním státu. Zde je možné rozlišit dva dílčí cíle a to:

- * pomocí map vytvořených v prostředí programu ArcGIS porovnat územní rozsah jednotlivých IDS na území České republiky s členěním území státu na kraje a funkčním členěním území státu založeném na dojížděkových proudech.

- * stručně popsat vývoj územního rozsahu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

3. Metodika tvorby práce

Při zpracování této práce byly použity informace z různých zdrojů. Nejen z knižních, ale hlavně dokumentů v elektronické formě. Mezi ně patří například veškerá zhodnocená legislativa, ať už v současnosti platná, či čekající na schválení. Zákony byly vyhledávány na portále Veřejné správy ČR portal.gov.cz. V neposlední řadě byly využity webové prezentace všech fungujících dopravních systémů a byly využity i stránky Dopravního informačního systému IDOS.

Z knižních zdrojů se danému tématu věnuje text *Integrované dopravní systémy* (Mojžiš a kol. 2008) určený pro studenty dopravně zaměřených škol, pracovníky organizátorů IDS, dopravních úřadů a pro dopravce provozujících tyto systémy. Dále pak kapitola *Integrované dopravní systémy* (Olivková 2006) ve skriptu *Dopravní geografie 1*, určeném pro studenty Institutu dopravy při Fakultě strojní, VŠB-TU Ostrava .

Jako další zdroje informací byla použita řada příspěvků z konferencí dopravních odborníků týkajících se dopravní obsluhy a rozvoje dopravních systémů. Konkrétně jde o sborníky *Od koněspřežné železnice vysokorychlostním dopravním systémům* (ČVUT 2007), *Rozvoj systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility* (Dopravní fakulta Jana Pernera 2005), *Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti* (Dopravní fakulta Jana Pernera 2006) a *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele* (Dopravní fakulta Jana Pernera 2007).

V části o funkčním členění České republiky bylo využito dvou prací Martina Hampla o geografické organizaci ČR a dosud nevydaných článků řešících sociogeografickou regionalizaci jak analýzou reálných interakcí (Halás, M. Kladivo, P., Šimáček, P., Mintálová, T. 2010), tak pomocí modelu prostorových interakcí (Halás, M.,

Klapka, P. 2010).

Mapové přílohy byly vytvořeny v prostředí programu ArcGIS. Podklady pro tvorbu map byly zpracovány na základě dostupných informací poskytovaných koordinátory jednotlivých integrovaných systémů o územním rozsahu jednotlivých IDS (schémata vedení linek, schémata tarifních zón, seznamy zastávek a další). Při komparaci územního rozsahu IDS s funkčními regiony byly využity mapy ze článku Halás, Klapka (2010) a z článku Halás a kol. (2010).

Z důvodu nedostupnosti aktuálních informací o Středočeské integrované dopravě, nebude tato IDS v bakalářské práci hodnocena. Pozornost nebude věnována ani specifickému přeshraničnímu integrovanému dopravnímu systému Egronet (Karlovarský kraj – Bavorsko – Sasko – Durynsko).

4. Veřejná hromadná doprava (VHD)

4.1 VHD v zákoně

Český právní řád zatím přistupuje k dopravě tradičně, tedy veřejná doprava je ošetřena nejednotně, protože provoz každého druhu dopravy je upraven vlastními právními předpisy. Provoz veřejné linkové autobusové dopravy (tedy autobusových spojů časově a místně určených jízdním řádem) upravuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Drážní dopravou (tedy dopravou železniční včetně metra, tramvajovou, trolejbusovou a lanovou dopravou) se zabývá zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

Tyto zákony vymezují pojem *základní dopravní obslužnost (ZDO)* jako zajištění dopravních potřeb občanů ve veřejném zájmu. Obyvatelé by měli mít možnost dostat se do škol, zaměstnání, k lékaři, na úřady a k soudům včetně cesty zpět a to po všechny dny v týdnu. Zabezpečování této dopravní obslužnosti ponechává kraji, řešena ovšem není možnost mezikrajových přesahů ZDO, takže některé okrajové oblasti krajů nemusí vyhovět definici ZDO, zejména, co se týká části o všech dnech v týdnu (Červenka 2007). O *ostatní dopravní obslužnosti (ODO)*, tedy o zajištění dopravních potřeb nad rámec základní dopravní obslužnosti rozhoduje obec. V zákoně o silniční dopravě jsou tyto orgány státní správy a samosprávy označovány jako dopravní úřady. V případě zajišťování ZDO na regionální úrovni jsou dopravními úřady krajské úřady, v případě zajišťování DO na celostátní, případně mezinárodní úrovni (dálkové autobusové linky) je to Ministerstvo dopravy. Městskou hromadnou dopravu, tedy DO nad rámec kompetencí kraje, zajišťuje Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Tyto dopravní úřady udělují licence dopravcům, kteří chtějí provozovat silniční linkovou osobní dopravu. O provozu na železničních drahách rozhoduje Ministerstvo dopravy a Drážní úřad. Obce potom

vykonávají působnost podle zákona o dráhách ve věcích, které se týkají drah tramvajových, trolejbusových, lanových a drah speciálních. Samozřejmě pokud se v jejich územním obvodu taková dráha nachází.

V praxi se zajištění dopravní obslužnosti realizuje tak, že příslušný orgán státní správy nebo samosprávy uzavře smlouvu o *závazku veřejné služby*. Tento závazek vzniká na základě písemné smlouvy mezi dopravcem a dopravním úřadem. Dopravce se zavazuje, že bude veřejnou dopravu provozovat plynule a pravidelně podle schváleného jízdního řádu, cestující bude přepravovat za stanovené cenové sazby a při splnění stanovených podmínek.

4.2 Financování VHD

Při návrhu tarifu pro tento závazek veřejné služby je dbáno na to, aby tato služba byla dostupná pro každého občana. Z ekonomického hlediska nejsou tedy pro podnikatele provozujícího dopravu na komerčním základu výhodné. U těchto služeb totiž nedochází k naplnění základní podstaty podnikání, tedy činnosti prováděné za účelem dosahování zisku (Melichar 2006). Dopravce tedy může zaznamenat ztrátu zisku. Toto je ošetřeno již ve smlouvě o veřejné službě. Podle zákona o silniční dopravě existuje tzv. *prokazatelná ztráta*. Definována je jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a mezi výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazku. Jde vlastně o vyrovnání ztrát, které vznikly kvůli regulaci ceny jízdného, tedy i sociálním slevám pro ZTP, seniory a žáky a studenty dojíždějící do škol. Tuto prokazatelnou ztrátu při zajišťování základní dopravní obslužnosti hradí předběžně podle odborného odhadu kraj ze svého rozpočtu, v případě ostatní dopravní obslužnosti je kompenzace financí na obci případně na svazku obcí.

V tomto případě jde o hlavně o MHD, která je plně v kompetenci měst. Analogicky-prokazatelnou ztrátu vzniklou při zajišťování dopravní obslužnosti na státní úrovni hradí stát, konkrétně tedy Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy přispívá především dopravci České dráhy, a.s., který v ČR provozuje páteří celostátní dopravní síť spojující kraje a obce. Nejen kompenzuje prokazatelné ztráty, ale i přispívá v rámci sociálního programu pro České dráhy. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je dalším významným zdrojem financí pro dopravu v rámci celé ČR. Daňové příjmy SFDI tvoří hrubý výnos silniční daně, příjmy z prodeje dálničních nálepek, příspěvky fondů Evropské Unie a další. Tyto finance ale směřují na rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Na provoz dopravy využívány nejsou.

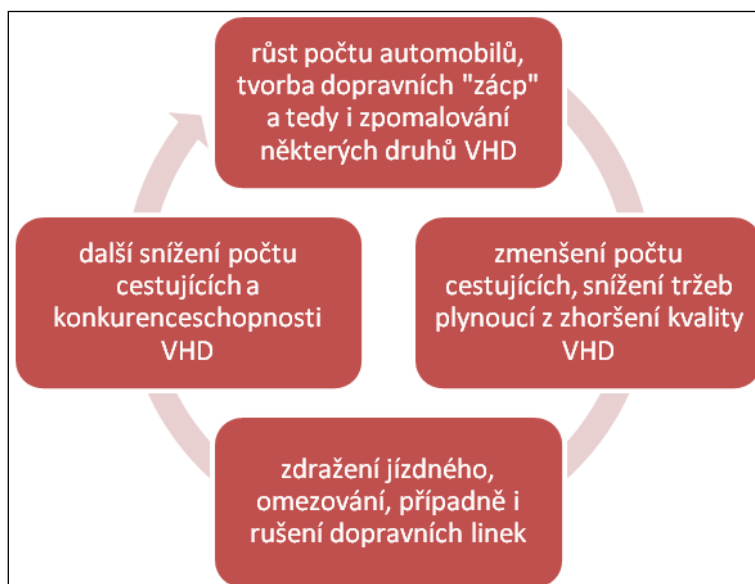
5. Integrované dopravní systémy (IDS)

5.1 Důvody zavedení IDS

Jak bylo již zmíněno v úvodu, v 90. letech dvacátého a na počátku jednadvacátého století vzrůstal a stále roste počet osobních automobilů a tedy i intenzita automobilové dopravy. Pro velmi hrubou ilustraci lze uvést počty evidovaných osobních automobilů z Centrálního registru vozidel. K 1. 1. 2004 činil jejich počet 3 706 012 a k 1.1.2010 4 435 052 osobních automobilů. Nárůst za 6 let tedy činí 729 040 automobilů – přibližně 20 % původní hodnoty. Když k tomu přičteme ostatní dopravní prostředky, je jasné vidět, že působí na životní prostředí člověka čím dál výrazněji. Negativní působení na životní prostředí je ovlivňováno hlavně používanou dopravní technikou – způsobem pohonu, technickým stavem vozidla a podobně. Podle Kampfa (2007) nejde jen o často zmiňované exhalace, ale i o hluk, vibrace a otřesy, prašnost, osvětlení, znečištění vody a další. Proto by se měly podle Melichara (2005) preferovat ty druhy dopravy, které přemísťují naráz velké počty lidí.

Atraktivní VHD by mohla díky přepravě více lidí najednou tyto vlivy omezit, rostoucí individuální automobilismus ovšem může způsobit určitý bludný kruh, který může vést ke snižování atraktivity VHD. Schematicky je naznačeno na obr. 1. Jedna z možností úniku z tohoto „bludného kruhu je zatraktivnění a zefektivnění VHD, což do určité míry integrovaný dopravní systém jako vyspělá vývojová forma VHD splňuje.

Obr. 1: Bludný kruh úpadku veřejné dopravy



, (Pramen: Upraveno podle Melichar 2009 a Železný 2007)

5.2 Definice a vnější znaky IDS

Integrovaný dopravní systém tedy není v současné době zákonem zatím definován (viz dále). K dispozici je tak pouze řada definic ekonomicko-technických. Princip je ovšem stále víceméně stejný.

Integrovaný dopravní systém je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob provozované více dopravci (včetně návaznosti na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčeným (Olivková 2006). Tato ekonomicko-organizační definice je jedna z možných. Jareš (2007) k tomuto zmiňuje ještě synergický efekt, který vzniká, když díky dostatečné míře spolupráce je výsledek větší než jen pouhý součet jeho součástí, nerozhoduje tedy jen „pouhá“ kvalita a nabídka jednotlivých druhů dopravy.

Podle Mojžíše a kol. (2008) je pět základních znaků IDS, tedy to, co vidí uživatel:

* **jednotný odbavovací systém**

Často pomocí čipových karet, kterými se může platit v autobusové městské i linkové a v železniční dopravě, případně označovači jízdenek. Hlavním smyslem je ale to, aby měl každý cestující svůj řádně označený doklad. Slouží i ke sběru informací hlavně o výkonech systému.

* **jednotný přepravní řád a přepravní podmínky**

* **jednotný tarifní systém**

Všichni dopravci používají shodnou strukturu tarifní soustavy, tedy shodnou strukturu časových jízdenek a tarifních relací. Navíc je při přestupu cestujícího nutná akceptace jízdního dokladu vydaného v jiném dopravním prostředku. Samozřejmostí je akceptace standardních odchylek jednotlivého jízdného („slevy“ pro ZTP, důchodce, žáky a studenty dojíždějící do školy).

Tarifní integrace tedy odstraňuje nekompatibilitu mezi tarify jednotlivých druhů dopravy a dopravců a nedochází tedy k tomu, že by cestující platil zbytečně vyšší jízdné kvůli tomu, že na své cestě použil služeb více dopravců (Olivková 2006).

* **jednotný informační systém**

Velmi podstatný prvek systému. Poskytuje komplexní informace stávajícím i potenciálním cestujícím. Patří sem nejen informace o vhodném spoji k požadovanému cíli cesty a informace o ceně cesty, ale i povědomí o IDS v oblasti, o možnostech nákupu jízdenek, poloha konkrétního dopravního prostředku, návaznosti spojů a možnost přestupů a podobně.

* **racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů**

Tím je myšleno stanovení priorit pro stanovení ZDO regionu, tedy páteřní směry a typologie dopravy na území regionu a koordinované jízdní řády. Na dostatečně husté síti

veřejné dopravy je provoz jednotlivých druhů dopravy sladěn tak, aby cestující mohli snadno přestupovat z autobusu na vlak nebo tramvaj. Budovány jsou přestupní uzly. Jízdní řády jsou navrženy tak, aby časové ztráty v přestupních uzlech byly minimální a tak, aby byly linky, spoje, vlaky vedeny v maximální míře podle poptávky. V praxi jsou často vytvářeny tzv. intervalové (někdy označované jako taktové) jízdní řády. Ty jsou využívány v MHD, protože poptávka po dopravě ve městě je spojitá, nabídka je tedy taktéž spojitá a vyjádřená hodnotou intervalu. Předpokládá se, že podobný systém poptávka-nabídka funguje i v meziměstské dopravě (Mojžíš a kol. 2008). 60 minut je vhodným násobkem mnoha různých intervalů, odjezdy se potom opakují vždy ve stejnou minutu a jsou snadněji zapamatovatelné.

V neposlední řadě je myšleno odstranění souběhů (duplicitních spojů), které jsou podle Červenky (2007) často zbytečnou finanční zátěží.

Jako znak dobře zavedeného a fungujícího IDS by se mohla uvést i provázanost VHD s individuální automobilovou dopravou i cyklistickými stezkami či jinými druhy dopravy, případně rozšíření o další druhy služeb. Ježek 2007 jmenuje více takových možností:

P+R (Park and Ride) – termín se dá přeložit jako „Zaparkuj a jed“ a označuje záchytné parkoviště, které by mělo ochránit centrum města před přeplněním osobními automobily a podpořit využívání městské hromadné dopravy. Jistou variantou je *K+R (Kiss and Ride)* kdy jsou vyhrazená parkoviště využívána při zastávce na dovoz a odvoz spolujezdců automobilem. Vedle toho *B+R (Bike and Ride)* označuje přestup z cyklistické dopravy na prostředek veřejné dopravy.

Jako *Dial-a-ride* („doslova přeloženo „zavolej si jízdu“) se označuje obsluha území, která spojuje výhody taxislužby a veřejné autobusové dopravy. Neexistuje zde pevný jízdní řád, žádné zastávky ani pevně stanovené trasy. Odvoz minibusem ve slabě osídlených oblastech si cestující „objedná“ na ústředně, kde dispečer rozhodne o

přidělení požadavkům jednotlivých mikrobusů. Tato služba má ovšem nemalé finanční nároky.

System *Hail and Ride*, který umožňuje cestujícím nastoupit v kterémkoliv místě linky, kde je možné bezpečně nastoupit či vystoupit, finanční náklady nezvyšuje. Navíc tato služba zlepšuje pohodlí a bezpečnost cestujících.

5.3 Současné a budoucí vymezení IDS v zákonech

Jak bylo již zmíněno, provozu veřejné dopravy se zatím věnuje hned několik zákonů. Nejednotnost může působit určité problémy a obtíže v přístupech k organizování, financování a koordinování jednotlivých druhů dopravy na určitém území, které má být kvalitně a hospodárně dopravně obsluhováno (Mojžíš a kol. 2008). Navíc zákon v této souvislosti operuje s pojmy „město“ a „příměstské oblasti“, tedy není umožněno jeho využití obcemi, které nemají statut města, ani pokrytí větších územních celků. Červenka (2007) poukazuje na možnost neefektivních rozhodnutí na straně dopravce i na straně objednatele. Zákon o silniční dopravě potom pojem „integrovaná doprava“ velmi volně interpretuje, ale nedefinuje vnitřní vazby. Právní řád tedy IDS nepředepisuje, ale zároveň integraci jednotlivých složek VHD nevyklučuje. Problémem ale může být systém financování VHD, kde komplikace nastává kvůli toku financí z různých míst.

Roztříštěnost a neúplnost legislativy pro oblast VHD a hlavně absenci právní opory pro vznik a funkci IDS zmiňuje i výchozí strategický dokument Ministerstva dopravy ČR *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. Tento dokument se mimo jiné zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v EU.

Jedním z kroků je připravovaný *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*, který čeká na schválení poslaneckou sněmovnou. V současné době (duben 2010) je na stránkách Poslanecké sněmovny uvedeno, že jsou zapracovávány pozměňovací návrhy přijaté ve třetím čtení. Na přípravě zákona se pracovalo dlouho, protože, jak řekl současný ministr dopravy Ing. Gustáv Slámečka, MBA, přestože nepůjde o text nijak rozsáhlý, je nesmírně složitý – právě proto, že musí vhodným způsobem sladit zájmy zadavatelů (státu, krajů, města a obcí), cestujících a dopravců, a koneckonců také jejich zaměstnanců.

Nedílnou součástí úpravy legislativy je novelizace již zmíněných zákonů o silniční dopravě a o drahách, z nichž by měla být vypuštěna řada paragrafů týkajících se dopravní obslužnosti a závazků veřejné služby v dopravě. Tyto odstavce by měly být nahrazeny v již zmíněném novém zákoně, který navazuje přímo na *Narízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici*.

Mimo jiné by mělo dojít ke sloučení pojmů základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Zákon pracuje pouze s pojmem *dopravní obslužnost*. V případě krajem zajišťované DO pracuje i s možností mezikrajového přesahu i s vedením VHD v sousedícím územním obvodu jiného státu. Zároveň se podrobněji věnuje smluvnímu ošetření závazku veřejné služby, finančním kompenzacím i doзору, kontrole a dohledu Ministerstvem dopravy nad kraji a obcemi při zajišťování dopravní obslužnosti.

Návrh zpracovává i otázku dopravního plánování. V současnosti není dopravní plánování upraveno žádným právním předpisem, není tedy definován mechanismus (metodika) řešení dopravní obsluhy. Podle Mojžíše a kol. (2008) má být dopravní plán vytváření plnohodnotného, provázaného systému dopravy v oblasti veřejného zájmu, splňujícího zájmy jednotlivých objednatelů dopravy. V současnosti si dopravní plány zpracovávají jednotlivé regiony samostatně v různé hloubce zpracování a s odlišnou strukturou.

Nový zákon pak definuje jak IDS, tak právnickou osobu - organizátora (v tomto textu byl použit pojem koordinátor), kterou může zřídit kraj nebo obec, samostatně nebo společně, za účelem zřízení a organizace integrované veřejné dopravy. Zákon zároveň vylučuje podíl některého dopravce v této společnosti. Řada krajů tuto společnost organizující VHD i řídící IDS již založila, ale v důsledku současného nezakotvení postavení těchto subjektů a jejich působnosti v legislativě, je jejich využití omezeno (Mojžíš a kol. 2008).

5.4 Finance v IDS

Jako další náklady uvádí Mojžíš a kol. (2008) (vedle provozních a investičních nákladů dopravců plnění závazek veřejné služby) provozní náklady orgánů IDS (náklady na organizátora), náklady na informační systém, náklady na přípravu a rozvoj IDS. Jako výnosy opět jmenujme tržby z jízdného jako hlavní zdroj, dotace státu, obcí, svazku obcí, případně dotace ze státního rozpočtu do veřejné drážní dopravy (pokud je osobní drážní doprava zapojena do IDS) a samozřejmě úhrada prokazatelné ztráty dopravce.

Protože je ekonomika dopravců zapojených v IDS společná, jsou veškeré finanční výnosy přerozdělovány koordinátorem IDS a to podle předem stanovených pravidel, jejichž konkrétní podobu by měly obsahovat smlouvy uzavřené koordinátorem s jednotlivými dopravci. Náklady na činnost koordinátora hradí ze svých prostředků jeho zřizovatel.

Na tomto místě by bylo vhodné zmínit několik druhů tarifů, tedy sazebníků cen za jednotlivé přepravní výkony. Druh tarifu může být jeden z identifikačních znaků IDS, podle kterého by bylo možné jednotlivé IDS rozdělovat.

Mojžíš a kol. (2008) rozděluje tarify do dvou základních skupin: tarify **jednotné**

(plošné) a tarify **výkonové**. U jednotných tarifů platí jednotná cena v rámci celé obsluhované oblasti. Toto není výhodné v případě rozsáhlejší dopravní sítě. Oproti tomu výkonové tarify zohledňují „dopravní výkon“, tedy například délku cesty, či dobu jejího trvání. Právě doba trvání cesty je důležitá u *časového* tarifu, kdy jízdenka platí po určitý časový úsek. To ovšem nerespektuje rozdílné čekací doby při přestupech, nebo rozdílné cestovní rychlosti. Komplikovanější výdej jízdenek doprovází *zónový* tarif, díky němu se ovšem může snadněji promítnout do cen jízdenek náklady dopravců a je použitelný pro rozsáhlejší zájmové území. To se rozdělí na tzv. zóny (viz dále), uvnitř kterých platí jednotná cena přepravy, při cestě přes několik zón je tato základní cena obvykle násobena počtem zón, do kterých cestujících vstoupí včetně výchozí zóny. Jízdné ale nemusí narůstat jen lineárně, růst může zpomalovat, tím se zvýhodní jízdy na větší vzdálenost. Při plánování plošného rozsahu a velikosti jednotlivých zón se dbá na strukturu obsluhovaného území, bere se ohled na počet a polohu přirozených center.

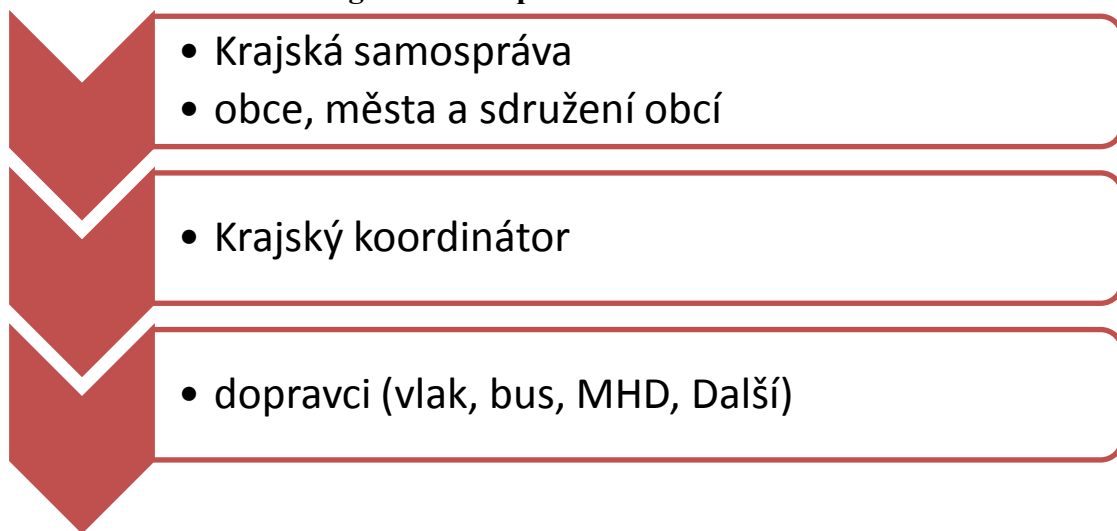
Při *pásmovém* tarifu, který je variantou *kilometrického* tarifu, kde cestující platí za skutečně ujeté kilometry. Cestující však neplatí za ujeté kilometry, ale za počet projetých pásem. Problém ale může nastat, pokud se v zájmovém nachází velmi hustá síť sídel, které je nutno obsloužit a kde může existovat řada „alternativních“ tras. Pásmo se potom mohou prolínat a odbavovací systém by se mohl stát nepřehledným a náročným pro dopravce i cestující. Mojžíš a kol. (2008) uvádí, že relativně nejvhodnější je zavedení kombinace časových a zónových tarifů.

5.5 Organizační struktura IDS

Podle Olivkové (2006) i Mojžíše a kol. (2008) může mít integrace dopravního systému různé organizační formy. Od „pouhého“ smluvního zajištění (konvence, memorandum, dvoustranné a vícestranné smlouvy dle obchodního zákoníku na

základě zákona o obcích a zákona o krajích), které se od „klasického“ zavedení VHD neliší, mohou tu však existovat určitá „nepsaná pravidla“, až po formy řízené specializovaným subjektem – koordinátorem, obchodní společností zapsanou v obchodním rejstříku, která je zřizována objednatelem dopravy (tedy v případě ČR krajem) za účelem praktického uskutečňování svých dopravních zájmů. Pokud taková společnost existuje, je jedním ze subjektů IDS a to právě jediným, který se ustavuje při vzniku IDS (Olivková 2006). Podle Mojžíše a kol. (2008) lze koordinátora velmi obecně definovat jako skupinu dopravních odborníků, nezávislou na dopravcích, vytvořenou za účelem realizace práv, povinností a zájmů objednatele dopravy v oblasti zajištění mobility obyvatelstva na území spravovaném formou IDS. Tedy za prvé koordinuje zajištění dopravní obslužnosti v regionu a zároveň zavádí, koordinuje, řídí, spravuje a rozvíjí IDS. Tedy do určité míry hraje roli „prostředníka“. To naznačuje i obrázek č.2.

Obr. č. 2: Tříúrovňové organizační uspořádání IDS

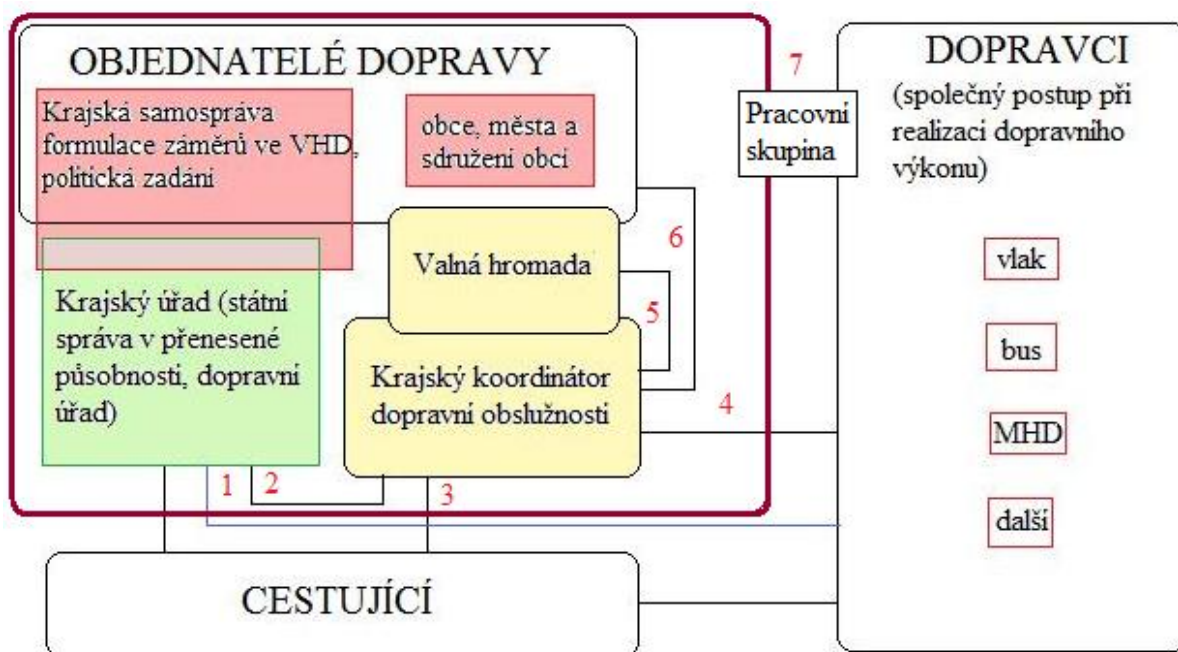


(Pramen: Olivková 2006, upraveno)

Vněm je naznačena tříúrovňové organizační uspořádání IDS, které uvádí Olivková (2006). Tzv. první úroveň tvoří objednatelé dopravy, druhou koordinátor a třetí je tvořena dopravci.

Dalšími subjekty organizační struktury IDS, které do IDS vstupují (na rozdíl od koordinátora nejsou ustanoveny), jsou tedy především kraj, města, obce, svazky obcí a měst, orgány samosprávy a orgány státní správy a dopravci. Cestující tvoří objekt přepravy, potenciačního uživatele služby. Všechny jmenované subjekty představují základní stavební kameny IDS, jejichž vzájemné vztahy (vazby) jsou důležitou součástí struktury IDS. Na rozdíl od „klasického“ zajištění ZDO a ODO, kde existují skoro výhradně horizontální vazby (objednatel dopravy – poskytovatel dopravy), v tomto modelu dopravního systému (v IDS) existují i vazby horizontální (mezi jednotlivými dopravci) a to díky již zmíněným společným dopravním podmínkám a jízdním tarifům. Schematicky jsou vztahy mezi jednotlivými subjekty zaznačeny v obrázku č 3.

Obr. č. 3: Vazby mezi subjekty IDS



(Pramen: Olivková (2006), upraveno)

Vysvětlivky k očíslování jednotlivých vazeb:

1. Vztah dopravního úřadu a dopravce (licence, podpisy smluv, platby, státní odborný dozor a kontrolní činnost.

2. Připomínky a pracovní projednávání JŘ, vyjadřování se k licencím na žádost dopravního úřadu, umístování zastávek, posuzování souběhů a oběhů vozidel a další.
3. Monitorování poptávky po přepravě a odezva od cestujících. Informační servis.
4. Koordinovaná nabídka zpracovaná koordinátorem a zapojenými dopravci.
5. Vlastnické vztahy dle obchodního zákoníku (koordinátor je obchodní společnost).
6. Soustředění poptávky po dopravě a zadání jednotných podmínek pro zajišťování a financování DO kraje.

5.6 Podmínky integrace dopravy, etapy tvorby IDS a vymezení dopravní sítě

Již bylo zmíněno, že základní dopravní obslužnost je službou ve veřejném zájmu organizovanou na určitém území, v případě České republiky na území kraje. Při případném návrhu a zpracování projektu IDS je nutné hledět právě na rozsah tohoto území a hlavně na vazby, které se v něm vyskytují. Hampl (2005) zmiňuje, že organické socioekonomické regiony se totiž mohou lišit od regionů administrativních, vytvořených vlastně uměle. Tedy území, jehož ZDO zajišťuje kraj, se nemusí shodovat s územím kraje. Mojžíš a kol. (2008) uvádí 9 základních kritérií nutných pro vymezení rozsahu regionu, ve kterém bude IDS zaváděn. Jsou nejen technické, ekonomické a geografické, ale i společenské. Tato kritéria jsou:

1. geografické a socio-demografické vazby,
2. charakter provozované VHD,
3. rozsah nabízené VHD,
4. kvalita a cena nabízených služeb,
5. rozložení funkčních ploch v regionu,
6. vzájemné vazby jednotlivých funkčních ploch,
7. celistvost území,
8. přirozená spádovost,

9. ekonomické vztahy a zájmy.

Při vymezování rozsahu regionu, ve kterém bude IDS postupně zaváděn je tedy brán zřetel na zajišťovanou DO, tedy nabídku VHD uvnitř tohoto území. Ta samozřejmě nevznikla náhodně, ale vzájemným „propojením“ jednotlivých funkčních ploch měst a obcí, tedy bydlení, služeb, školství, úřadů, výroby, zdravotnických zařízení, zemědělství, těžby surovin a dalších. Často jsou příjezdy a odjezdy dopravních prostředků sladěny s pracovními směnami u největších zaměstnavatelů. Jeden z prvních kroků je tedy provedení průzkumu přepravních potřeb regionu a analýza jejich uspokojování.

Vedle dojížděky do práce a škol ovlivňuje územní rozsah IDS, nebo spíše už charakter uspořádání vymezeného území IDS, i struktura sídelního systému v obsluhované oblasti. Jde hlavně o rozčlenění území na dopravně ucelené oblasti a tarifní zóny při návrhu dopravního a tarifního řešení IDS. Podle Mojžíše a kol. (2008) lze dodat, že přijatelný maximální průměr zóny je 10 km, po pronásobení koeficientem nepřímosti, která vyrovnává vliv nepřímosti komunikací, je to přibližně 13 až 16 kilometrů. Ovšem největší vliv na velikost i tvar zóny má samozřejmě přirozená spádovost obcí a počet a rozmístění přirozených center. Podle Olivkové (2006) pak dané území může mít monocentrický charakter (v ČR např. pražský region), polycentrický charakter (v ČR např. Liberec – Jablonec nad Nisou, Pardubice – Hradec Králové, Ostravsko), nebo koncentrický charakter.

Do předintegrační etapy lze hned po vymezení zájmového území zařadit vytvoření systému vzájemných smluv mezi subjekty IDS. Po tomto spojení a založení (nebo vyhlášení) IDS v daném regionu se subjekty dohodnou, co má být předmětem integrace a v jaké formě (Mojžíš a kol. 2008). Nezbytnou součástí tvorby IDS je zpracování studie návrhu IDS, je totiž nutné navrhnout způsob a rozsah zapojení dopravců a komunálních autorit, způsob klíčování finančních toků, společný tarif a soustavu

jízdních dokladů, společný informační servis a další. V neposlední řadě je nutné určení přestupních uzlů a vybudování přestupních terminálů. Vytváření IDS je potom proces postupující od nižších forem integrace k vyšším, od menšího počtu účastníků (obcí a dopravců) k počtu většímu a současně od menšího rozsahu dopravně-tarifního prostoru k územím rozsáhlejšímu (Olivková 2006). Například Mojžíš a kol. (2008) uvádí jako vhodné v úvodní etapě tvorby IDS integrovat území obsluhované MHD většího města, tedy území města samotného plus další obce, do kterých linky MHD zajíždějí.

Důležitou roli v IDS hraje infrastruktura. Patrná je snaha o vymezení páteřní (nejčastěji) železniční sítě. Podle Kocourka (2005) je to možný způsob snížení zatížení komunikací ve městech a městských aglomeracích, podle Kleprlíka (2005) lze dodat, že díky stanovení páteřní sítě IDS lze předejít neodůvodněným souběhům, právě v městských aglomeracích, takže se dá zamezit tomu, že stejným směrem jako železniční doprava vyjíždějí i autobusy. Samozřejmě nemusí být jako páteřní dopravní síť určena celá železnice, Kleprlík uvádí příklady kritérií, podle kterých se potenciální tratě či komunikace prohlásí za páteřní. Mohou to být např. rychlost dopravy, kapacita dopravní cesty, frekvence spojů, vliv dopravy na ŽP a další. Podle Mojžíše (2008) by správně vybraná páteřní dopravní síť pak měla zajišťovat spojení významných center nebo dopravních uzlů a přeprava by měla být dle možností zabezpečena po celý týden bez větších odchylek v jednotlivých dnech. V případě absence železniční sítě, je možné uvažovat o páteřní síti tvořené silnicemi I. a II. třídy. Na tuto páteřní dopravní síť pak často navazuje „plošná“ regionální autobusová síť.

5.7 Integrované dopravní systémy v zahraničí

Jak již bylo zmíněno, v zahraničí se integrované dopravní systémy při organizaci VHD osvědčily. V německy mluvících zemích, hlavně v Německu mají relativně

velkou tradici – první Verkehrsverbund (= dopravní svaz; německý termín pro IDS) v Německu i na světě založily v roce 1965 tři velké dopravní společnosti v Hamburku, konkrétně podnik Hamburger Hochbahn, Německé dráhy a Dopravní podnik Hamburg-Holstein. Konkrétním důvodem vzniku systému Hamburger Verkehrsverbund (HVV) byla snižující se konkurenceschopnost VHD individuální automobilové dopravě (Jareš 2008). Koordinátorem v tomto případě byly společnosti zakládajících dopravců. V roce 1995 došlo v důsledku regionalizace dopravy k transformaci koordinátora. Společníky tak od té doby jsou: město Hamburk, země Šlesvicko-Holštýnsko, Dolní Sasko a okresy v okolí Hamburku. V současnosti HVV koordinuje 36 dopravců, a mezi druhy dopravy, které jsou integrovány, patří: vybrané úseky železnice, metro, S-Bahn, A-Bahn a autobusy.

Jareš (2008) v souvislosti se změnami, které přinesl nový systém zajišťování VHD, uvádí tzv. Hamburský zahušťovací model, kdy byly hustěji zastavěny oblasti kolem zastávek metra a S-Bahnu (příměstské železnice). HVV přišel i s řadou nových nabídek pro pravidelné i příležitostné cestující – široké spektrum předplatních jízdenek nebo tzv. Kombiticket, kdy jízdenka zároveň platila jako vstupenka na některou hudební či kulturní akci.

Díky dlouhé historii tvoří HVV velmi provázaný systém, jehož znakem je vysoká úroveň nabízené kapacity a krátké intervaly i v mimošpičkových obdobích. Jednotný vzhled všech částí v červené barvě navíc usnadňuje orientaci uživatelů. Velmi intenzivně je řešena i problematika parkovišť P+R, realizována je hustá síť drobných parkovišť s menším negativním vlivem na okolí, než menší počet mnohem větších parkovacích ploch.

V Německu samozřejmě později vznikala i řada dalších IDS, například v Mnichově, Stuttgartu, Drážďanech, Karlsruhe, nebo v Berlíně a v Berlín obklopující zemi Brandenbursku. Mojžíš a kol. (2008) označuje tento systém jako dobrou inspiraci

pro vytvoření IDS na území Kraje Praha- hlavní město a Středočeského kraje. Jareš (2007) uvádí, že v současné době pokrývají IDS přibližně 2/3 rozlohy a 80 % obyvatel SRN.

Integrované dopravní systémy lze samozřejmě nalézt v řadě evropských zemí. V Rakousku, Švýcarsku, Francii, Španělsku, Polsku, i na Slovensku. Regiální doprava v EU se věnuje portál www.eltis.org.

Mojžíš a kol. (2008) i Jareš (2007) se zmiňují i o opačném trendu ve světě – o disintegraci veřejné dopravy. Ve Velké Británii je na rozdíl od kontinentální Evropy VHD ovlivňována vládní politikou, jejíž cílem je co největší volná konkurence dopravců místo spolupráce a integrace.

6. Členění České republiky a IDS v České republice

6.1 Krajské členění České republiky

Současné krajské uspořádání České republiky bylo ustanoveno dne 1. 1. 2000, kdy nabyl účinnost ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územně samosprávných celků. Vznik tohoto uspořádání bývá zařazován na konec první fáze reformy veřejné správy. Cílem této reformy, jejímž začátkem lze označit rok 1990, je naplnění principu decentralizace a dekoncentrace veřejné správy (Hendrych 2007 in Potěšil 2007). Na počátku této reformy zanikla soustava národních výborů, byly zrušeny národní výbory na všech stupních, tedy místní/městské, okresní i krajské. Na rozdíl od okresů a obcí zanikly národní výbory na krajské úrovni bez náhrady. Protože zmizel celý jeden stupeň dosavadní soustavy veřejné správy, vznikla v tomto systému orgánů logická mezera. To vedlo k nárůstu počtu specializovaných orgánů státní správy, poboček ústředních orgánů státní správy a jejich detašovaných pracovišť (Potěšil 2007). Vyhlášení krajů tedy bylo reakcí na tuto logickou mezeru i na přijetí Evropské charty místní samosprávy Českou republikou. Tato charta, která obsahuje pravidla, na nichž má být postavena místní samospráva, vstoupila pro Českou republiku v platnost 1. září 1999. Samosprávnou činnost započaly kraje s účinností zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů. Do této doby měly kraje kompetence jen v přenesené působnosti.

Na první fázi reformy navazovala druhá fáze, která řešila přenos působnosti zrušených okresních úřadů (ty zanikly dne 31. 12. 2002) na jiné subjekty a to na kraje a hlavně na nově vzniklé obce s rozšířenou působností (ORP), někdy nazývané „malé okresy“ nebo obce 3. stupně.

Dne 1. 1. 2000 tedy vytvořil ústavní zákon č. 347/1997 celkem 14 krajů. Fakticky

je krajů jen 13, k tomuto číslu se připočítává hlavní město Praha, která má pravomoce obce a zároveň kraje (ošetřeno zákonem č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze). Od krajů, ve kterých do roku 1990 působily národní výbory, se liší počtem i velikostí (původně bylo krajů 7 a Potěšil (2007) je kvůli velikosti nazývá „superkraje“). Ústavodárce současného krajského rozčlenění se inspiroval v krajském uspořádání z roku 1948 (Potěšil 2007). Ty byly po 11 letech (v roce 1960) své existence pro malou rozlohu nahrazeny „superkrají“. „Superkraje“ z právního hlediska dosud existují.

6.2 Funkční regiony v České republice

Administrativní jednotky téhož hierarchického stupně by měly splňovat požadavek relativně velikostní podobnosti, především populační a to v důsledku jejich stejných kompetencí i způsobu financování (Hampl 2005:99). Tato potřeba však je v rozporu formování tzv. přirozených funkčních (sociogeografických) regionů. Ty odrážejí prostorové interakce mezi jednotlivými sídly. Nositeli těchto interakcí jsou jednotlivci a jejich aktivity (Halás, Klapka 2010).

Například Hampl (2005) vymezuje funkční regiony na základě dat o dojížděci do zaměstnání a do škol, získaných během sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001. Regionalizaci samotné předcházela výběr potenciálních jader regionů (středisek) a následná hierarchizace sídel. Střediska mikroregionálního významu byla vybrána na základě počtu obyvatel a minimálního počtu sídel, z nichž do daného střediska dojíždí nejvíce osob. Dále byla vyčleněna střediska mezoregionálního a makroregionálního významu. Pomocí nejintenzivnějších směrů denní dojížděky do zaměstnání tedy byly vymezeny regiony respektující tyto přirozené horizontální toky.

Regiony vymezené na základě těchto procesů se někdy také nazývají *denní urbánní systémy* (Bezák 2000 in Klapka, Tonev 2008). Samozřejmě, že dojíždka není jedinným procesem, na jehož základě lze regionalizovat vybrané území. Může se jednat o procesy výrobní, pracovní nebo obslužné, tedy ty, které jsou vázány na obyvatelstvo (Klapka, Tonev 2008). Hampl (2004) však označuje jako základ pro vypracování socioekonomické regionalizace právě vyhodnocení stavu současných dojíždkových vazeb, jedná se totiž o nejfrekventovanější prostorové pohyby obyvatelstva. Údaje o dojíždce do zaměstnání a škol jsou získávány výhradně rámci pravidelného sčítání lidu, domů a bytů. Analýzou dojíždkových vazeb a následnou regionalizací České republiky se zabývá i Halás a kol. (2010). Při výběru mikroregionálních středisek však nebylo použito kritérium pro velikost středisek. Důraz byl kladen pouze na dodržení počtu 4 obcí v zázemí středisek. Zachycena tak byla i menší centra dojíždky.

Jak uvádí Klapka a Tonev (2008), při sociogeografické regionalizaci se nemusí vycházet z reálných interakcí. Intenzita a směr vazeb určujících zázemí vybraných potenciaálních jader vymezovaných funkčních regionů se mohou modelovat pomocí modelů prostorových interakcí. Například Halás a Klapka (2010) aplikuje při členění území České republiky Reillyho model. Výsledná regionalizace byla porovnána s již zmíněnou regionalizací Hamplovou a stupeň podobnosti byl vysoký.

Hampl (2005) uvádí, že užitečnost sociogeografických poznatků získaných při obdobném studiu geografické organizace společnosti se projevila v období transformace veřejné správy a samosprávy. Při porovnání svého členění se současným územně administrativním členěním státu nalézají docela vysokou souhlasnost, na rozdíl od srovnání se systémem zavedeným v roce 1960. Současné administrativní členění je kompromisem mezi potřebami již zmíněné "rovnocennosti" a funkčnosti vytvářených jednotek, kdy se obvykle zmenší přirozené regiony silných center a rozšíří regiony slabších center.

Ovšem při podrobnějším hodnocení administrativních jednotek lze nalézt deformace, které je nutno označovat za důsledky chybného postupu při transformaci veřejné správy. Jsou to rozdíly mezi spádovostí obyvatelstva a jeho administrativním zařazením.

6.3 IDS v ČR a členění České republiky

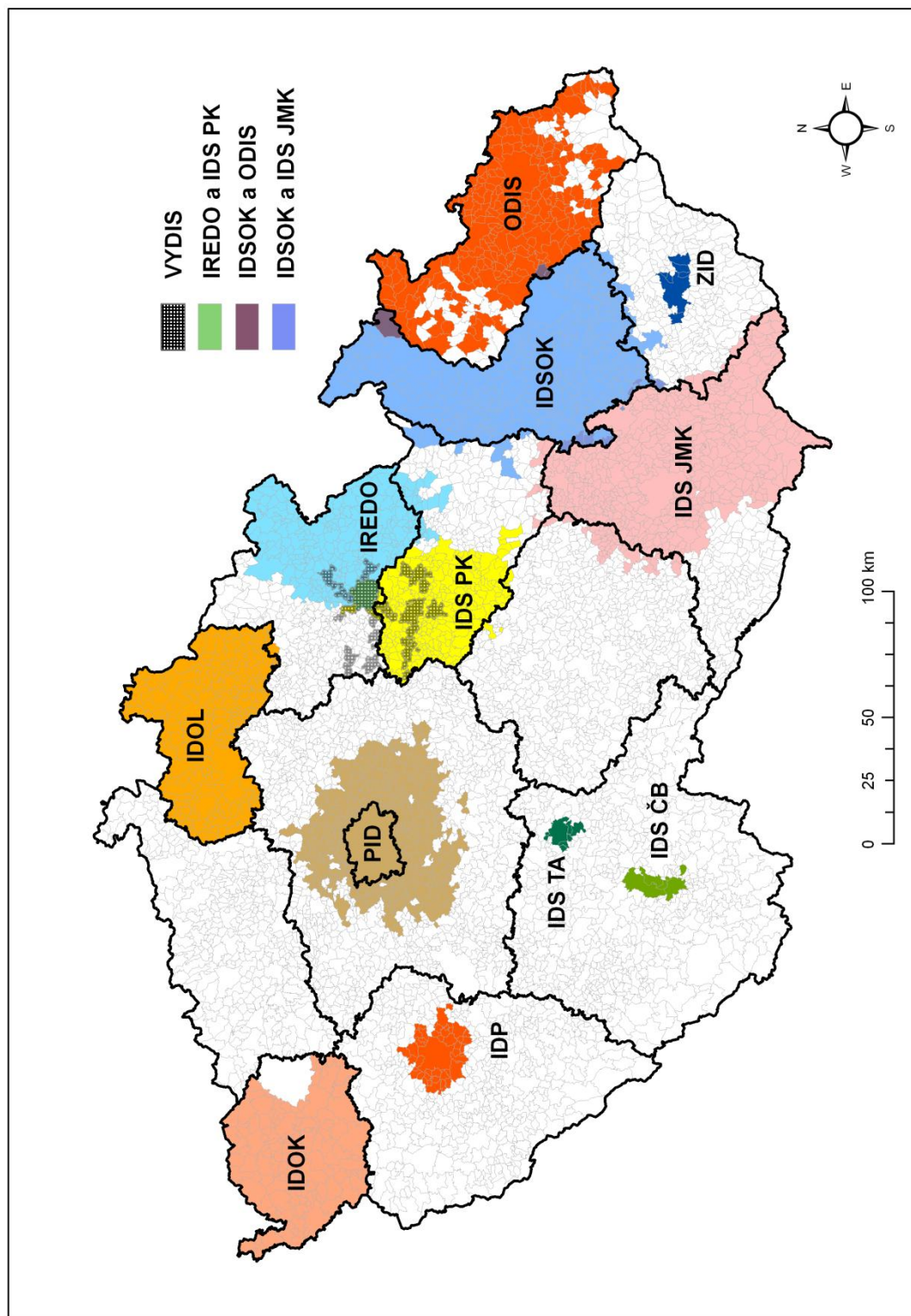
Tradice IDS v České republice není tak dlouho jako například v Německu. Jako první systém integrované veřejné dopravy lze označit Pražskou integrovanou dopravu (PID). V současné době existuje na území České republiky 13 IDS (obr. č. 4) v různých etapách vývoje a s různým stupněm integrace druhů dopravy i dopravců vykonávajících závazek veřejné služby. Mojžíš a kol. (2008) charakterizuje tvorbu a vývoj IDS v České republice jako proces pokusů a omylů. To je důsledkem mimo jiné i neexistující právní opory. Tabelemní přehled všech IDS je uveden v tabulce č. 1.

Tab. č. 1: Přehled integrovaných dopravních systémů v České republice a jejich zkratk

PID	Pražská integrovaná doprava
IDS TA	Tábor-Sezimovo Ústí-Planá nad Lužnicí
IDS ČB	Českobudějovická integrovaná doprava
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDOK	Integrovaná doprava Karlovarského kraje
IDoL	Integrovaná doprava Libereckého kraje
IReDo	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje
IDS PK	Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ODIS	Ostravský dopravní integrovaný systém
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém

(Pramen: vlastní návrh)

Obr. č. 4: Integrované systémy v České republice na pozadí krajů (stav k 1. 12. 2009)



(Pramen: vlastní návrh)

Při porovnání územního rozsahu jednotlivých IDS s administrativním členěním České republiky na krajské úrovni je jasně vidět, že prostřednictvím IDS je obsluhováno větší procento Moravy a Slezska než Čech. IDS se nachází na území každého ze čtyř krajů. ZID v současnosti zahrnuje pouze zlínskou MHD a okolí krajského města. V budoucnu by měl zlínský IDS pokrýt i zbytek Zlínského kraje stejně jako IDS JMK, který je možné označit jako nejdynamičtější systém veřejné dopravy. Oproti tomu IDSOK pokrývá již celé území Olomouckého kraje, včetně řady přesahů jak do Moravskoslezského kraje, tak i do Zlínského, Jihomoravského a Pardubického kraje.

Situace Pardubického kraje je poněkud unikátní, pokrývá ho, nebo do něj zasahuje území 5 IDS. Kromě již zmíněného IDSOKu a IDS JMK, jehož linky zajíždějí do Jevíčka a okolí, zde existuje IDS koordinovaný Pardubickým krajem, který v současné době funguje v okresech Pardubice a Chrudim a s jeho rozšířením na zbytek kraje (okresy Svitavy a Ústí nad Orlicí) se počítá na letošní rok. Do tohoto systému je zaintegrované i krajské město sousedního kraje – Hradec Králové. Ten je jako jediná obec z celé České republiky zahrnut do tří IDS a to jak do již zmíněného Pardubického, tak do Královéhradeckého IReDo a do svým tvarem specifického IDS - Východočeského integrovaného dopravního systému (VYDIS). VYDIS působí na území Pardubického a Královéhradeckého kraje. Zahrnuta je MHD Pardubic a Hradce Králové, autobusová doprava společnosti Orlobus v okolí Jaroměře a 8 tratí Českých drah. Na dalších mapách již zaznačen nebude.

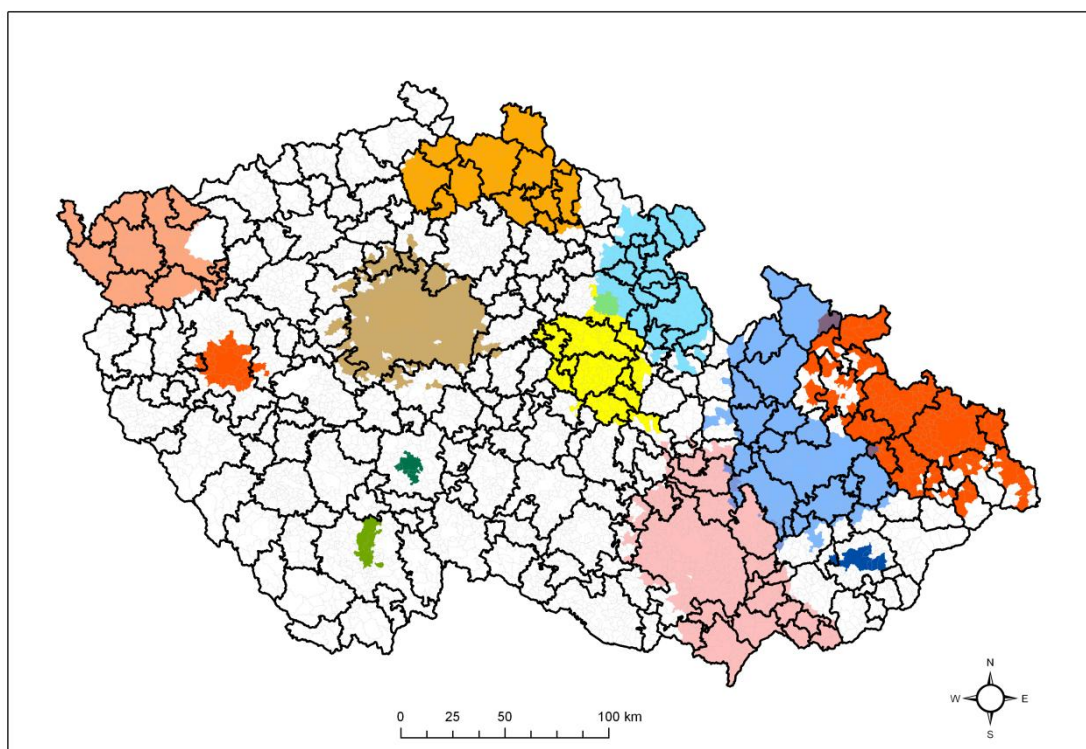
Další zajímavá situace nastává v Jihočeském kraji, kde existují dva na sobě navzájem nezávislé, drobné systémy integrované dopravy. Na stránkách kraje lze nalézt velmi stručné info o projektu studie Jihočeské karty a IDS Jižní Čechy, který by měl pokrýt území celého kraje a napojit se na stávající drobné systémy veřejné dopravy – IDS ČB zajišťující dopravu v Českých Budějovicích a v Hluboké nad Vltavou a IDS TA zahrnující obce Tábor, Sezimovo Ústí a Planou nad Lužnicí.

Liberecký IDOL a karlovarský IDOK území krajů plně pokrývají bez přesahů, výjimku u IDOLu tvoří pouze obec Stará Paka a u IDOKU oblast vojenského újezdu Hradiště, který je jedinou částí Karlovarského kraje, kam IDOK nezasahuje.

Absence IDS v kraji Vysočina a v Ústeckém kraji má zcela odlišné důvody. V Ústeckém kraji, jak uvádí Drdla (2008), IDS existoval od roku 2002 do roku 2007, kdy byla jeho činnost pozastavena. Oproti tomu v kraji Vysočina integrovaný dopravní systém nikdy neexistoval. Kraj uvádí na svých stránkách studii vhodnosti zavedení IDS v kraji Vysočina a sledující současné zkušenosti s IDS v České republice. Touto studií nebyla otázka vývoje organizace VHD v tomto regionu prozatím uzavřena a aktuální se stane se schválením Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.

Jelikož při plánování rozsahu IDS je brán zřetel na přirozenou spádovost území, srovnání s regiony vytvořeným přirozeným spádem území se nabízí. Na obrázku č. 5 lze porovnat rozsah dopravních systémů s regiony přirozeného spádu, vymezenými v Halás a kol. (2010).

Obr. č. 5: Integrované dopravní systémy v České republice na pozadí mikroregionů přirozeného spádu

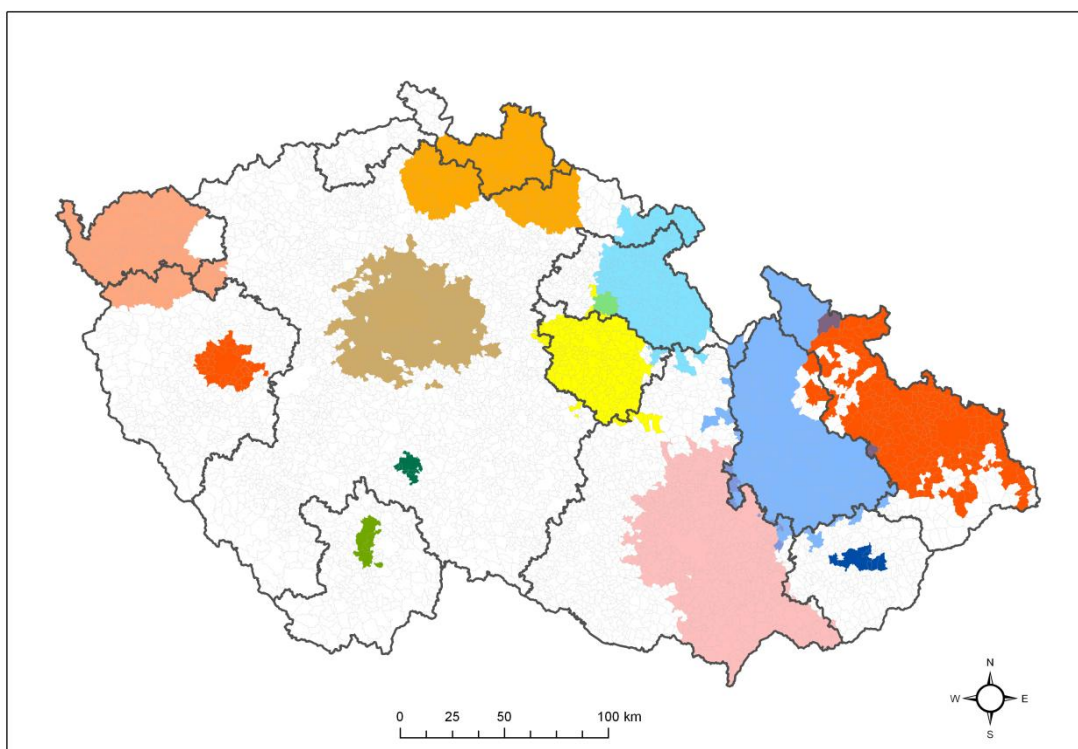


(Pramen: Halás a kol. (2010), vlastní návrh)

Těchto 271 mikroregionů bylo vymezeno tak, aby středisko každého z regionů mělo ve svém zázemí minimálně čtyři obce. Každý z regionů má tedy minimálně pět obcí, přičemž je ohled brán pouze na velikost střediska, takže jsou zachyceny i menší regiony, přičemž ty nejmenší mají dva až tři tisíce obyvatel. Některé současné kraje jsou těmito regiony skoro přesně vyplněny (Karlovarský kraj, Liberecký kraj, Olomoucký kraj), proto se integrované dopravní systémy těchto krajů do velké míry shodují s těmito dojížděkovými regiony. Za pozornost stojí například i velká podobnost dojížděkového regionu Prahy a rozsah Pražské integrované dopravy.

Na obrázku č. 6 jsou integrované dopravní systémy zobrazeny s regionálním členěním České republiky založeným na modelování přirozených interakcí (Halás, Klapka 2010).

Obr. č. 6: Integrované dopravní systémy a regionální členění České republiky založené na modelování přirozených interakcí

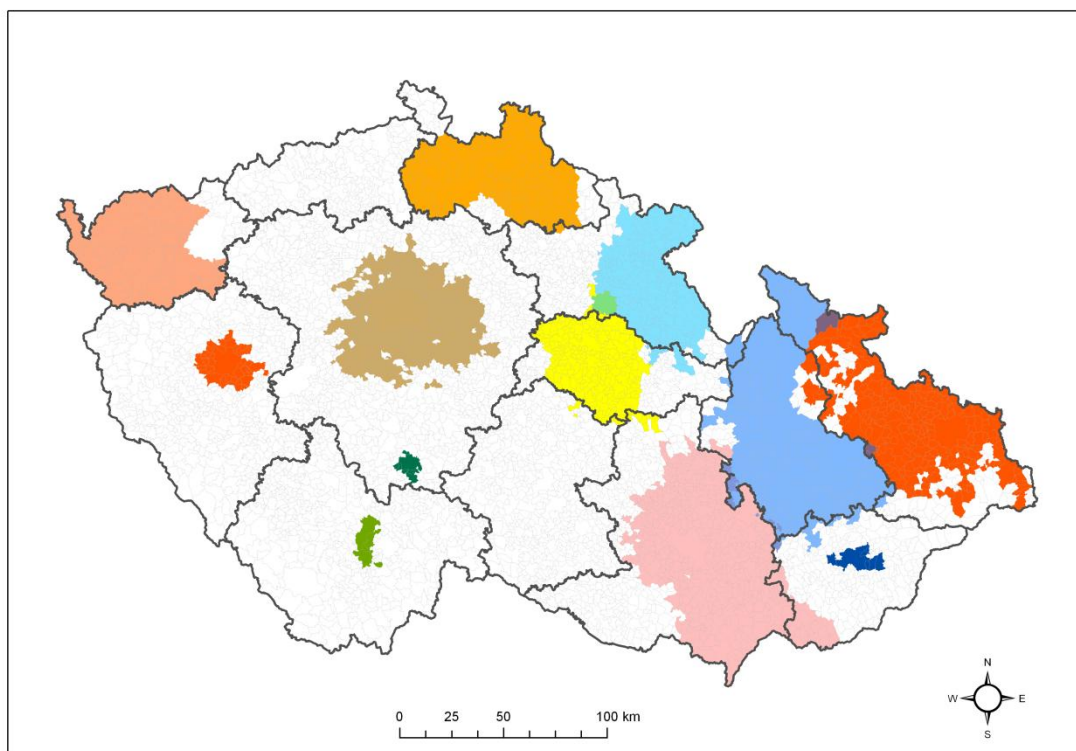


(Pramen: Halás, Klapka (2010), vlastní návrh)

Počet regionů je 12, jejich centry jsou současná krajská města kromě Jihlavy. Jihlava nebyla považována za středisko především z důvodu menšího počtu obyvatel v zázemí. Dominantní Praha „pohlcuje“ části i celé IDS (například IDS TA). Za zmínku stojí velká souhlasnost současného rozsahu IDS Pardubického kraje a vymodelovaná sféra vlivu Pardubic.

Na obrázku č. 7 jsou území IDS porovnávány s navrhovaným krajským uspořádáním vytvořeným na základě modelování modifikovaných interakcí (Halás, Klapka 2010). Výběr středisek je shodný se současnými krajskými středisky. Zařazena je tedy i Jihlava. U IDS JMK díky zmenšení kraje, jehož střediskem je Jihlava, zmizely přesahy do současného kraje Vysočina a za pozornost stojí i „pohlčení“ IDS TA regionem, jehož centrem je Praha.

Obr. č. 7: Integrované dopravní systémy v České republice a návrh potenciálního správního uspořádání České republiky



(Pramen: Halás, Klapka (2010), vlastní návrh)

6.4 Vývoj územního rozsahu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje

V březnu roku 2002 byla založena společnost Kordis, spol. s r. o., koordinátor IDS JMK. Samotnému založení předcházela řada jednání a schvalování záměru jeho vytvoření, společnost byla založena a je vlastněna Jihomoravským krajem a statutárním městem Brno. Kordis, spol. s r. o. začala vyvíjet činnost 1. 10. 2002, bezprostředně po zapsání společnosti do obchodního rejstříku.

Na svých webových stránkách představuje své dva hlavní úkoly: jednak koordinace ZDO na území Jihomoravského kraje a také příprava, realizace a provozování IDS postupně na území celého Jihomoravského kraje. Realizace IDS probíhá v etapách, dosud se jich uskutečnilo pět. Spuštění etapy šesté, Znojemska, je plánováno na červenec 2010. Rozloha území v současnosti pokrytém integrovanými linkami, počet obcí, které se na daném území nachází a počet obyvatel, jež v nich žije, je uveden v tabulce č. 3. Část výpočtů vychází z informací uvedených v tabulce č. 2

Tab. č. 2: Základní informace o Jihomoravském kraji

Počet obyvatel	1 147 146
Rozloha	719 541
Počet obcí	673

(Pramen: kordis.cz)

Tab. č. 3: Základní statistiky IDS JMK

	celkem	z toho v JMK	podíl na JMK	podíl JMK na IDS
Počet obyvatel	1 051 945	1 009 487	88 %	92 %
Rozloha	598 162 ha	548 454 ha	76 %	83 %
Počet obcí	554	513	76%	82 %

(Pramen: kordis.cz, vlastní výpočty)

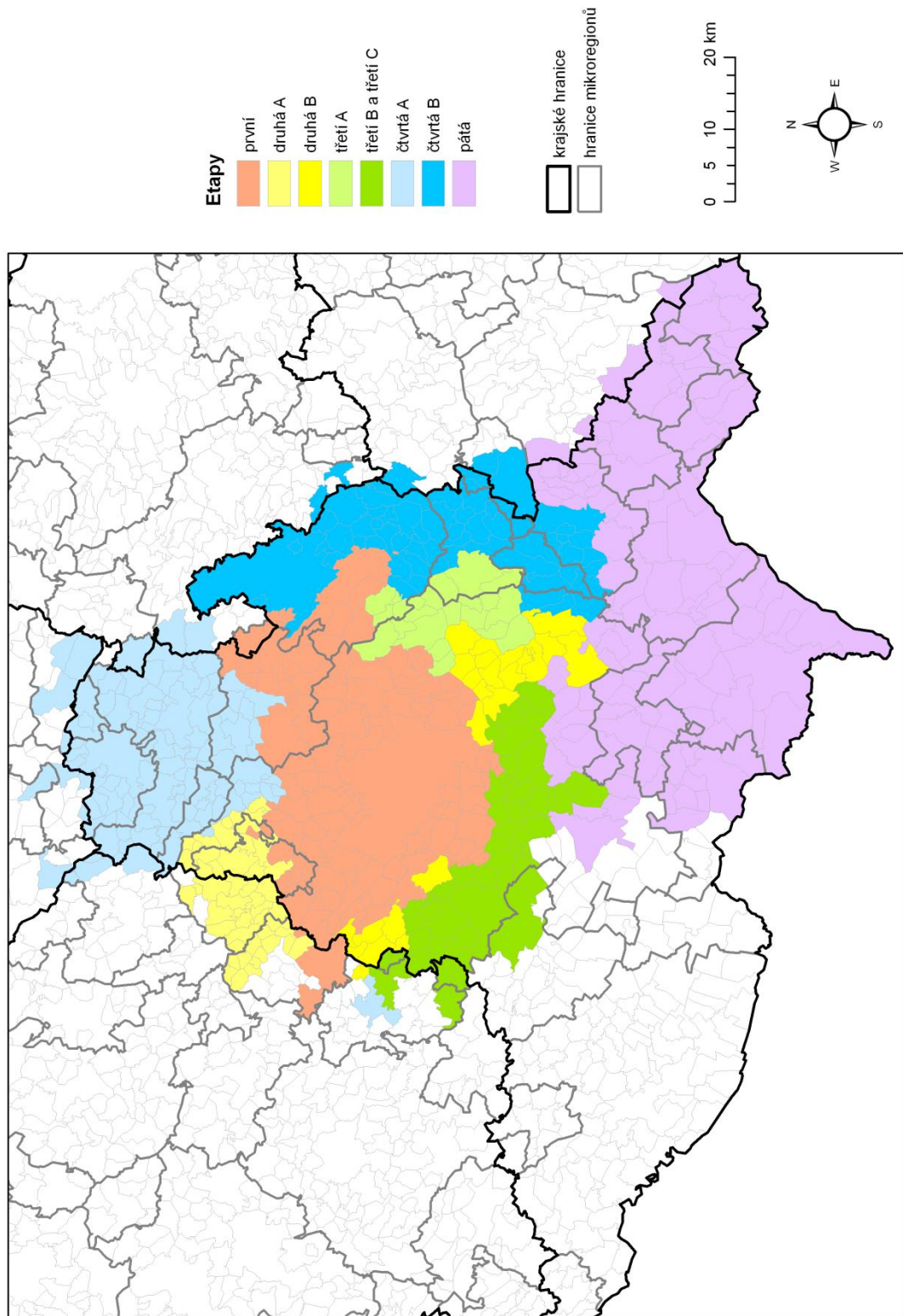
Spuštění každé z etap předchází řada plánování a poté i schvalování, projekt realizace každé etapy musí být odsouhlasen zastupitelstvem Jihomoravského kraje. Každá nově spuštěná etapa by přitom neměla nijak ovlivnit etapy spuštěné dříve. Na obrázku č. 8 je zobrazen průběh rozšiřování IDS JMK během všech etap. Pro porovnání jsou v mapě zobrazeny mikroregiony dojížděky (Halás a kol 2010). Obrázek doplňuje tabulka č. 4.

Tab. č. 4: Etapy rozšiřování IDS JMK

Etapa	Datum spuštění	Obce, které byly zapojeny do IDS JMK
1	1. 1. 2004	110 obcí v Jihomoravském kraji 1 obec v kraji Vysočina (Velká Bíteš) 1 obec v Olomouckém kraji (Rozstání) MHD Brno
2A	1. 1. 2005	49 obcí na Tišnovsku
	1. 7. 2005	MHD Adamov obec Popovice u Rajhradu
2B	1. 9. 2005	23 obcí na Sokolnicku a Zbraslavsku
3A	11. 12. 2005	22 obcí na Slavkovsku, Bučovicku a Vyškovsku
3B	1. 7. 2006	21 obcí na Ivančicku
3C	1. 9. 2006	29 obcí na Židlochovicku
4A	4. 3. 2007	110 obcí na Boskovicku
4B	28. 6. 2008	62 obcí na Vyškovsku
5	14. 12. 2008	124 obcí na Hodonínsku a Břeclavsku MHD Břeclav MHD Hodonín MHD Kyjov MHD Mikulov
6	plánováno na 1. 7. 2010	Znojemsko

(Pramen: kordis.cz)

Obr. č. 7: Etapy rozšiřování IDS JMK



(Zdroj: kordis.cz)

7. Závěry

Integrované dopravní systémy jako způsoby organizace veřejné hromadné dopravy nejsou, na rozdíl od některých jiných států, v České republice tradičním řešením této veřejné služby. I přes řadu zahraničních příkladů zde integrace dosud odděleně v legislativě i ve financování řešených druhů dopravy probíhá metodou pokusu a omylu. Díky tomu můžeme nalézt na území České republiky 13 nejednotně vytvářených a fungujících IDS, kdy většina je koordinována krajem, nebo společností, kterou kraj za tímto účelem vytvořil.

Každý z IDS je různého stáří i v různé fázi vývoje, každý však vytvářen na základě poptávky po dopravě, přirozené spádovosti a dalších vazbách v území. Při porovnání s administrativním členěním, které tyto vazby respektuje jen do určité míry kvůli principu prostorové spravedlnosti, lze najít množství přesahů do sousedních krajů a často i překryvů jednotlivých systémů a to hlavně na Moravě a ve Slezsku. Podobné lze říci o krajském uspořádání navrženém na základě modelování prostorových interakcí.

Na přehledu vývoje Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je jasné vidět, jak je tvorba IDS náročný proces, který je nutný rozdělit do etap.

8. Shrnutí

Mobilita, jako možnost svobody volby nejvhodnějšího druhu dopravy, ať už veřejné nebo soukromé, je často označována jako znak moderní společnosti. V 90. letech 20. století a ve století jednadvacátém s rostoucími příjmy roste počet majitelů automobilů i intenzita automobilové dopravy. Negativní působení na životní prostředí je ovlivňováno hlavně používanou dopravní technikou a nejde jen o často zmiňované exhalace, ale i o hluk, vibrace a otřesy, prašnost, osvětlení, znečišťování vody a další. Atraktivní VHD by mohla díky přepravě více lidí najednou tyto vlivy omezit, rostoucí individuální automobilismus ovšem může způsobit určitý bludný kruh, který může vést ke snižování atraktivity VHD.

Jedna z možností úniku z tohoto „bludného kruhu“ je zatraktivnění a zefektivnění VHD, což do určité míry IDS jako vyspělá vývojová forma VHD splňuje. IDS je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob provozované více dopravci (včetně návaznosti na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčeným.

Na území České republiky se v současné době nachází IDS v každém ze 14 krajů (13 krajů + hlavní město Praha), kromě kraje Vysočina a Ústeckého kraje. Jejich územní rozsah v zásadě nekopíruje administrativní členění České republiky. Větší podobnost lze nalézt při porovnání s funkčními regiony vymezenými na základě modelace prostorových interakcí nebo zachycujícími reálné vazby v prostoru, například dojížděkové.

9. Summary

Mobility (thought contingency of free choice the fitting mode of transport, public or individual) is often termed as modern society attribute. In nineties of the 20th century and still in the 21th century it has been increasing count of car-owners and intensity of motor traffic. It can be caused by individual economic growth. Used technology most interact with the environment, meaning exhalation, noise, vibration, dust, lighting, watter pollution and others. Functional and attractive system of public transportation should restrict these negative influences of motorism extension.

The way out of the public transportation damaging „vicious circle“ can be using the integrated transport system. Integrated transport system is cooperation of more transporters practicing different modes of transport (including connecting with individual transportation). It should be also economical for all interested persons and institutions.

The Czech Republic is delimited in 14 regions (13 regions + the capital city Praha). Except two regions (Vysočina region and Ústecký region) there is integrated transport system in all regions. In principle the spatial extent of this public transportation systems is not the same like administrative division of Czech Republic. Comparison with the human geography regions is mostly closier. This human geography regions can be modeled or based on existing real interactions e. g. labour migration.

10. Seznam použitých zkratek

B+R	bike and ride (odlož kolo a jeď)
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DO	dopravní obslužnost
EU	Evropská unie
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
K+R	kiss and ride (místo pro zastavení při vyzvedávání nebo doprovodu k VHD)
MBA	Master of Business Administration (zahraniční vysokoškolský titul)
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
ODO	ostatní dopravní obslužnost
ORP	obec s rozšířenou působností
P+R	park and ride (zaparkuj a jeď)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SRN	Spolková republika Německo
VHD	veřejná hromadná doprava
ZDO	základní dopravní obslužnosti
ZTP	zdravotně tělesně postižený
ŽP	životní prostředí

10. Seznam literatury:

BEZÁK, A. (2000): Funkčné mestské regióny na Slovensku. Geographia Slovaca, 15, GÚ SAV, Bratislava.

ČERVENKA, M. (2007): Změna trendu ve financování veřejné dopravy. Příspěvek na konferenci Teoretické a praktické aspekty ve veřejných financích. Přístupné on-line: <http://kvf.vse.cz/storage/1180450696_sb_cervenka.pdf>, accessed 21.2.2010.

DAVID, P. (2006): Zdroje financování v podmínkách ČD, a.s. In Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti. Sborník příspěvků. Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, s. 19-25.

DRDLA, P. (2008): IDS v České republice – srovnání a zvláštnosti. Pernal contacts 3 (5), 69 – 74.

HALÁS, M., KLADIVO, P., ŠIMÁČEK, P., MINTÁLOVÁ, T. (2010):
Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations. Moravian
Geographical Reports, v tisku.

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace České republiky z hlediska modelování prostorových interakcí. Geografie – Sborník ČGS 115 (2), v tisku.

HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku. Geografie – Sborník ČGS 109 (3), s. 205-222.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze.

HENDRYCH, D. (2007): Správní věda – Teorie veřejné správy. ASPI, a.s., Praha.

JAREŠ, M. (2007): Integrované dopravní systémy a jejich využití v praxi. In Od koněspřežné železnice k vysokorychlostním dopravním systémům. Sborník příspěvků. ČVUT, Praha, s. 75-77.

JAREŠ, M. (2008): Hamburská integrovaná doprava - první IDS na světě. DP Kontakt 13 (4), s. 26-28.

KAMPF, R., DRAHOTSKÁ, H. (2007): Vliv dopravního systému na životní prostředí. In Rozvoj systémů osobní dopavy z hlediska respektování požadavků uživatele. Sborník příspěvků. Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 52-56.

KLAPKA, P., TONEV, P. (2008): Regiony a regionalizace. In Toušek a kol. Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň, s. 371-296.

KLEPRLÍK, J. (2005): Vymezení dopravní sítě pro dopravní obsluhu území. In Rozvoj systémů osobní dopavy z hlediska respektování požadavků uživatele. Sborník příspěvků. Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 70-76.

KOCOUREK, V. (2005): Úvodní slovo 1. náměstka ministra dopavy. In Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopavy na principech udržitelné mobility. Sborník příspěvků. Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 2-13.

MELICHAR, V., DRAHOTSKÝ, I., SALAVA, D. (2005): Vývoj mobility v osobní dopravě v České republice do roku 2020 a její struktury. In Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopavy na principech udržitelné mobility. Sborník příspěvků, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, s. 135-153.

MELICHAR, V., DRAHOTSKÝ, J. (2006): Finanční zdroje k zajištění základní dopravní obslužnosti. In Rozvoj dopravních systémů osobní dopavy na principech udržitelné mobility a přístupnosti. Sborník příspěvků. Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, s.26-29.

MELICHAR, V., JEŽEK, J. (2009): Účinky příjmu a vlastnictví automobilů na poptávku po veřejné dopravě. Ekonomicko-technická revue Doprava 51 (6), s. 22 - 30.

MOJŽÍŠ, V., GRAJA, M., VANČURA, P. (2008): Integrované dopravní systémy. Powerprint, Praha

OLIVKOVÁ, I. (2006): Integrované dopravní systémy (IDS). In Křivda, K., Folprecht, J., Olivková, I. Dopravní geografie I. VŠB - TU, Ostrava, s. 84- 107.

POTĚŠIL, L. (2007): Územní reforma veřejné správy a územní členění státu. In Days of public law. Dni veřejného práva. Dni prawa publicznego. Dny veřejného práva: sborník abstraktů z mezinárodní konference. Masarykova univerzita. Brno. Přístupný online: <http://www.law.muni.cz/edicni/Days-of-public-law-doplnek/files/pdf/Potesil.pdf>

ŽELEZNÝ, R. (2007): Preference provozu veřejné dopravy je významnou funkcí zdravého rozvoje měst. In Od koněspřežné železnice k vysokorychlostním dopravním systémům. Sborník příspěvků. ČVUT, Praha, s. 287-292.

Legislativa a podobné:

Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Přístupný on-line: [<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=111%2F1994+Sb.&number2=&name=&text= >.](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=111%2F1994+Sb.&number2=&name=&text=), accessed 10.3.2010.

Česká republika. Zákon č. 129/200 Sb., o krajích. Přístupný on-line: [<\[http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=129&number2=&name=o+kraj%C3%ADch&text=>\]\(http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=129&number2=&name=o+kraj%C3%ADch&text=\), accessed 10.3.2010.](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=129&number2=&name=o+kraj%C3%ADch&text=)

Česká republika. Zákon č. 131/200 Sb., o hlavním městě Praze. Přístupný on-line: [<\[http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=131&number2=&name=o+hlavn%C3%ADm+m%C4%9Bst%C4%9B&text=>\]\(http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=131&number2=&name=o+hlavn%C3%ADm+m%C4%9Bst%C4%9B&text=\), accessed 10.3.2010.](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=131&number2=&name=o+hlavn%C3%ADm+m%C4%9Bst%C4%9B&text=)

Česká republika. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. Přístupný on-line: [<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=266%2F1994+Sb&number2=&name=&text= >](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=266%2F1994+Sb&number2=&name=&text=), accessed 10.3.2010.

Česká republika. Ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územně správních celků. Přístupný online: [<\[http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=347/1997&PC_8411_l=347/1997&PC_8411_ps=10#10821\]\(http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=347/1997&PC_8411_l=347/1997&PC_8411_ps=10#10821\)>](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=347/1997&PC_8411_l=347/1997&PC_8411_ps=10#10821), accessed 10.3.2010.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013. Ministerstvo dopravy ČR, Praha 2005. Přístupná online:
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>, accessed 10.3.2010.

Vládní návrh Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů ze dne 1. 3. 2010. Přístupný online:
<http://www.lepsipravo.cz/Documents/T7D-31A7FB9D61C3C8371DEFD8F87222B21D/zak.o_verej.sluzbach_v_preprave_cestujicich-vlad.navrh_vc_dz_1.3.10.doc>, accessed 10.3.2010.

Ohlášená stávka odborů v dopravě vs. komfort cestujících. Stanovisko Ministerstva dopravy ohledně výzvy ke stávce v oblasti dopravních služeb ze dne 2. 9. 2009. Přístupné online:
<http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_03_2009.htm>, accessed: 1.3.2010.

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky (2010): Sněmovní tisky, návrhy zákonů, aktuální stav ke dni 21. 4. 2010. Přístupné on-line:
<<http://www.psp.cz/sqw/tisky.sqw?stz=1&o=5&na=o+ve%F8ejn%FDch+slu%9Eb%E1ch+v+p%F8eprav%EC&t=&za=>>>, accessed: 21. 4. 2010.

Internetové zdroje:

Jihočeský kraj (c 2005): Projekt IDS Jižní Čechy a Jihočeská karta. Přístupné on-line:
<[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1387&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1387&par[lang]=CS)>, accessed 21.2.2010.

Občanské sdružení METROPOLIS (2009): IDS Vysočina. Přístupné on-line:
< <http://www.os-metropolis.info/ids-vysocina.htm>>, accessed 21.2.2010.

Kraj Vysočina (2008): Posouzení zavedení integrovaného dopravního systému (IDS) v kraji Vysočina. Přístupné on-line:
http://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/index.php?akce=rada_materialy_detail&id=7381, accessed 21.2.2010.

Webové prezentace jednotlivých IDS:

PID - Pražská integrovaná doprava	http://www.ropid.cz/
IDS TA – Tábor-Sezimovo Ústí-Planá nad Lužnicí	http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids-ta/-3809/
IDS ČB - Českobudějovická integrovaná doprava	http://82.117.128.36/index.php?action=section&id=31275
IDP - Integrovaná doprava Plzeňska	http://idp.plzensky-kraj.cz/
IDOK - Integrovaná doprava Karlovarského kraje	http://www.idok.info/page/0/
IDoL – Integrovaná doprava Libereckého kraje	http://www.iidol.cz/
IReDo – Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje	http://www.oredo.cz/
IDS PK – Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje	http://idspk.pardubickykraj.cz/
IDSOK – Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje	http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/IDSOK_CZ.htm
IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	www.kordis.cz <i>nebo</i> www.idsjmk.cz
ZID – Zlínská integrovaná doprava	http://www.cd.cz/primestske-cestovani/zid/-3823/
ODIS – Ostravský dopravní integrovaný systém	www.kodis.cz
VYDIS – Východočeský dopravní integrovaný systém	http://www.cd.cz/primestske-cestovani/vydis/-3829/