

ANALÝZA INTEGROVANÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ ZLÍNSKÉHO A TRENČÍNSKÉHO KRAJE A NÁVRH ŘEŠENÍ Koncepční dokument



Slovensko – Česko



Spolufinancovaný
Európskou úniou

FOND MALÝCH
PROJEKTŮV



OBSAH DOKUMENTU

1. PROBLEMATIKA VEŘEJNÉ DOPRAVY A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	4
1.1. Úvod do problematiky	4
1.2. Metodika zpracování analýzy	4
1.3. Definice integrované veřejné dopravy – pojmy a názvosloví	5
1.3.1 Veřejná doprava a její integrace	5
1.3.2 Technologie, organizace a tarif	5
1.3.3 Zadávání, financování a udržitelnost	5
1.3.4 Data v dopravě a jejich využití (data o cestování, sdílení a využití dat)	6
2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ VČETNE SPECIFIKACE DOPRAVNÍCH VZTAHŮ V ÚZEMÍ	7
2.1. Zlínský kraj	7
2.1.1 Přírodní podmínky	7
2.1.2 Demografická situace	8
2.1.3 Centra vyjížděky a dojížděky	10
2.1.4 Turismus	11
2.1.5 Dopravní vztahy	11
2.2. Trenčínský kraj	15
2.2.1 Přírodní podmínky	15
2.2.2 Demografická situace	16
2.2.3 Centra vyjížděky a dojížděky	17
2.2.4 Turismus	18
2.2.5 Dopravní vztahy	18
2.3. Shrnutí a provazba dopravních vztahů v česko – slovenském pohraničí	22
3. HISTORICKÝ VÝVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY PŘES SOUČASNOST S VÝHLEDEM DO ROKU 2030	23
3.1. Historie veřejné dopravy	23
3.2. Současná veřejná doprava a její trendy	25
3.3. Předpoklad vývoje veřejné dopravy do roku 2030	26
4. INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY ZLÍNSKÉHO A TRENČÍNSKÉHO KRAJE – SOUČASNÝ STAV	28
4.1. Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje	28
4.1.1 Organizační struktura a smluvní zajištění IDS	28
4.1.2 Tarifní a dopravní systém	29
4.2. Integrovaný dopravní systém Trenčínského kraje	31
4.2.1 Organizační struktura a smluvní zajištění IDS	31
4.2.2 Tarifní a dopravní systém	32
5. LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY	34
5.1. Analýza legislativy EU	34

5.1.1 Legislativa k objednávkám služeb v přepravě cestujících, legislativa tarifu vnitrostátní a přeshraniční dopravy.....	34
5.1.2 Tarif IDS pro vnitrostátní a pro přeshraniční spojení.....	35
5.1.3 Způsoby smluvního zajištění přeshraničního spojení	38
5.1.4 Odbavovací systémy – způsob výběru jízdného.....	39
5.1.5 Financování přeshraničních spojení	39
5.1.6 Jednotný plnohodnotný IDS nebo přeshraniční nabídky?.....	40
5.2. Analýza legislativy v ČR a SR.....	41
5.2.1 Legislativa k objednávkám služeb v přepravě cestujících, legislativa tarifu vnitrostátní a přeshraniční dopravy.....	41
5.2.2 Tarif IDS pro vnitrostátní a pro přeshraniční spojení.....	43
5.2.3 Způsoby smluvního zajištění přeshraničního spojení	43
5.2.4 Odbavovací systémy a způsob výběru jízdného.....	44
5.2.5 Financování objednávky	44
6. VARIANTY ŘEŠENÍ INTEGRACE DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ ZLÍNSKÉHO A TRENČÍNSKÉHO KRAJE.....	46
6.1. Návrh kroků a dílčích cílů pro zavedení plnohodnotného přeshraničního IDS.....	46
6.1.1 V oblasti legislativy EU a vnitrostátní legislativy ČR a SR	46
6.1.2 V oblasti stanovení cen a DPH	48
6.1.3 V oblasti zasmluvnění služeb v přepravě cestujících včetně způsobu financování	54
6.1.4 Požadavky na odbavovací systémy	57
6.1.5 Ostatní.....	58
6.2. Návrh kroků a dílčích cílů pro zavedení přeshraničních linek IDS (návrh linek a podmínky jejich realizace)	67
6.2.1 V oblasti legislativy EU a vnitrostátní legislativy ČR a SR	67
6.2.2 V oblasti stanovení cen a DPH	71
6.2.3 V oblasti zasmluvnění služeb v přepravě cestujících včetně způsobu financování, koordinátor	73
6.2.4 Požadavky na odbavovací systémy	74
6.2.5 Ostatní.....	76
6.3. Plnohodnotný integrovaný dopravní systém nebo přeshraniční nabídky – srovnání variant řešení.....	77
6.4. Ekonomické zhodnocení obou variant řešení	81
6.5. Doporučení k realizaci.....	85
6.6. Pilotní linky integrované dopravy.....	88
SEZNAM ZKRATEK	96
SEZNAM TABULEK	102
POUŽITÉ ZDROJE.....	104
PŘÍLOHY	108

1. ÚVOD DO PROBLEMATIKY VEŘEJNÉ DOPRAVY A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

1.1. Úvod do problematiky

Integrovaný systém veřejné dopravy je jedním z nejvýznamnějších nástrojů pro udržitelný rozvoj regionů. Zlínský kraj na jihovýchodě Moravy a sousední Trenčínský kraj na severozápadě Slovenska patří k oblastem, kde se setkávají hustě osídlené aglomerace s přírodně cennými územími (CHKO Beskydy a Bílé/Biele Karpaty, Strážovské vrchy apod.). Rozsáhlé chráněné krajinné oblasti představují téměř třetinu území Zlínského kraje, zatímco Trenčínské hory (Fatransko-tatranská oblast, Biele Karpaty, Javorníky, Strážovské vrchy) vytvářejí páteř geomorfologie Trenčínského kraje. Ochrana těchto území a zajištění dostupnosti obyvatel bez nadměrné automobilové dopravy je klíčovou výzvou.

Rozvoj regionu je silně svázán s mobilitou. Studie o rozvoji Zlínského kraje identifikuje nedostavěnou dálniční síť (D1, D55 a D49) a technicky nevyhovující silnice II. a III. tříd jako významnou bariéru pro hospodářský růst a přístupnost periferních oblastí. Trenčínský kraj je třetím nejmenším regionem Slovenska; jeho rozlohou 4 501,8 km² je hustě osídlen (125,6 obyv./km²), přičemž hlavní dopravní tepnou je dálnice D1 a železniční koridor podél Váhu. Oba kraje však čelí demografickému stárnutí populace a negativnímu přirozenému přírůstku; Zlínský kraj měl k 31. 12. 2024 pouze 578 998 obyvatel a podíl lidí starších 64 let vzrostl na 21,7 %, Trenčínský kraj měl k roku 2024 celkem 565 572 obyvatel s průměrným věkem 43,6 let.

Doprava je proto nositelem ekonomické konkurenceschopnosti i kvality života. Vypracování této analýzy má přispět ke koordinovanému rozvoji integrované veřejné dopravy v přeshraničním území, zlepšit vazby mezi centry a periferiemi a vytvořit podmínky pro udržitelný cestovní ruch.

1.2. Metodika zpracování analýzy

Analýza vychází z veřejně dostupných strategických a statistických dokumentů obou regionů a z poznatků dopravní odborné literatury. Základem pro charakteristiku Zlínského kraje jsou Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030, statistické informace Českého statistického úřadu (ČSÚ) a materiály koordinátora veřejné dopravy KOVED (Integrovaná doprava Zlínského kraje – IDZK). Pro Trenčínský kraj sloužily publikace Štatistického úřadu SR, strategické dokumenty kraje, webové stránky Integrované dopravy Žilinského a Trenčianskeho kraja (IDS PLUS) a turistické a regionální rozvojové strategie. Přeshraniční spolupráce vychází z dokumentu Strategie Euroregionu Bílé–Biele Karpaty 2021–2027 a z dat o cestovním ruchu.

Metodicky byla analýza rozdělena na několik kroků:

1. **Rešerše a sběr dat** – byla shromážděna demografická, geografická a ekonomická data včetně údajů o dopravní infrastruktuře a využití veřejné dopravy.
2. **Studium strategických dokumentů** – byly prostudovány rozvojové plány Zlínského a Trenčínského kraje, které určují cíle v oblasti dopravy, a vyhodnoceny indikátory udržitelné mobility.
3. **Analýza současného stavu** – vyhodnocení silných a slabých stránek integrovaného dopravního systému (IDS) v obou krajích a identifikace hlavních problémů (nedostatečná infrastruktura, fragmentované tarify atd.).
4. **Zapojení klíčových partnerů** – do přípravy podkladů byly zahrnuty podněty samospráv, koordinátorů veřejné dopravy (KOVED, IDS PLUS), dopravců a zástupců Euroregionu.
5. **Přeshraniční srovnání** – byly porovnány parametry IDS obou krajů a identifikovány možnosti harmonizace tarifů, služeb a marketingu.

Metoda kombinuje kvalitativní popis s kvantitativními údaji a je vedena snahou o co největší úplnost a aktuálnost dat.

1.3. Definice integrované veřejné dopravy – pojmy a názvosloví

1.3.1 Veřejná doprava a její integrace

Veřejná doprava představuje soubor služeb zajišťujících přepravu osob na základě pravidelných jízdních řádů a tarifů. Integrace veřejné dopravy znamená systematické propojení různých druhů dopravy (autobusové, železniční a městské hromadné), jízdních řádů, tarifů a informačních systémů s cílem nabídnout cestujícím jednotný a pohodlný způsob cestování.

V českém prostředí se integrace realizuje prostřednictvím integrovaných dopravních systémů (IDS), které jsou obvykle organizovány na úrovni krajů a aglomeračních celků. Příkladem je IDZK, koordinovaný společností Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (KOVED). Jeho úkolem je podle oficiálního popisu koordinačně řídit linky regionálních autobusů a vlaků, zajišťovat návaznosti spojů a prosazovat moderní vozidlový park. Systém pokrývá celý kraj, propojuje autobusové a železniční linky, vychází z jednotného jízdního řádu a využívá moderní vozidla. Na slovenské straně existuje Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja (IDS PLUS), jejímž posláním je „udržet a zvýšit počet cestujících verejnej dopravy“ a vytvořit kvalitní integrovanou dopravu spojující železniční, regionální autobusovou a městskou dopravu.

Integrované systémy umožňují přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy bez ztráty komfortu (integrované tarifní doklady, návazné jízdní řády). Základními prvky integrace jsou:

- **Prostorová integrace** – rozšíření IDS na celé území kraje a přeshraniční území (např. euroregion Biele–Bílé Karpaty).
- **Časová integrace** – vzájemná návaznost jízdních řádů, intervalové taktové linky a synchronizované přestupy.
- **Tarifní integrace** – jednotný jízdní doklad platný u všech dopravců, možnost kombinace jednorázových a předplatných jízdenek.
- **Informační integrace** – jednotný informační a navigační systém, zobrazení aktuálních odjezdů on-line a plánování cest.

1.3.2 Technologie, organizace a tarif

Moderní IDS jsou založeny na technologických řešeních, která usnadňují nákup jízdenek a plánování cesty. V IDZK se jízdné skládá z kilometrového tarifu¹ (1,50 Kč/km) a základního nástupního poplatku 15 Kč (Informace platná k listopadu 2025). Cestující mohou platit hotově, bankovní kartou, mobilem nebo čipovou kartou Zetka a k dispozici jsou předplatní jízdenky na 7, 30, 90 nebo 365 dní. Tento smíšený tarif (kilometrový + základní poplatek) motivuje k delším cestám, jelikož cena za kilometr klesá s délkou cesty. Systém podporuje propojení se sousedním Moravskoslezským krajem prostřednictvím karty ODISka.

Na slovenské straně využívá IDS PLUS zónový tarif (v současnosti zavedený zejména v Žilinském kraji). Ceny jednotlivých jízdenek zakoupených přes mobilní aplikaci začínají na 0,70 € za jednu zónu a 1 € za dvě zóny; jízdenka pro osm zón (platnost 180 minut) stojí 4 €. K dispozici jsou také síťové jízdenky pro všechny zóny (např. 4,50 € na 240 minut) a denní jízdenka pro celý systém za 8 € (5 € se slevou). Tarify se odvíjejí od počtu zón a časové platnosti; zvýhodněné jízdné platí pro děti, studenty, seniory či zdravotně postižené.

¹ Platné ke dni 21.11.2025

Trenčínský kraj sice vstoupil k 1. 1. 2025 do společnosti Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. (IDS PLUS), avšak jeho území ještě není do zónového systému zapojeno. Tarif IDS PLUS na území TSK tedy zatím neplatí – kraj nemá vymezené zóny a uplatňuje se zde samostatný kilometrový tarif. V tarifu regionální autobusové dopravy TSK existují i 30- a 90denní předplatné časové jízdenky, jejich cena je však zatím počítána podle kilometrických pásem. V následujících letech se předpokládá zapojení území TSK do zónového systému IDS PLUS.

Organizačně jsou integrované dopravní systémy obvykle spravovány specializovaným koordinátorem. KOVED byl založen Zlínským krajem a má na starosti uzavírání smluv o veřejných službách s dopravci, plánování sítě, tarifů a informačních systémů. Na slovenské straně byla společnost Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. založena v roce 2017 Žilinským krajem a městem Žilina; v roce 2025 se spoluvlastníky staly i Trenčiansky samosprávný kraj a město Trenčín. Podíl na základním kapitálu činí 35 % Žilinský samosprávný kraj, 35 % Trenčiansky samosprávný kraj, 15 % město Žilina a 15 % město Trenčín. Firma zajišťuje koordinaci autobusové, železniční i městské dopravy, nastavuje jízdní řády, koordinuje tarif a kontroluje kvalitu služeb.

1.3.3 Zadávání, financování a udržitelnost

Veřejná doprava je službou ve veřejném zájmu a její provoz je proto financován kombinací tržeb z jízdného a veřejných rozpočtů. Většina linek je provozována na základě smluv o veřejných službách uzavíraných mezi krajem (nebo organizátorem IDS) a dopravci. Tyto smlouvy stanovují rozsah objednaných výkonů, tarifní podmínky, standardy kvality a způsob kompenzace ztrát. Zdroje financování zahrnují:

- **Krajské a státní rozpočty** – dotace na zajištění základní dopravní obslužnosti a investice do infrastruktury.
- **Operační programy EU** – v obou krajích významně přispívají k modernizaci infrastruktury (např. elektrifikace železniční tratě Otrokovice–Zlín–Vizovice), nákupu nízkoemisních vozidel či budování integrovaných terminálů.
- **Místní rozpočty a cestující** – města a obce mohou spolufinancovat linky MHD; příjmy z jízdenek jsou důležitým, ale ne rozhodujícím zdrojem.

Udržitelnost IDS se posuzuje nejen z ekonomického hlediska, ale také z pohledu životního prostředí a sociální inkluze. Zvyšování podílu veřejné dopravy je klíčové pro snižování emisí skleníkových plynů a dopravních zácp; integrované systémy tak podporují cíle klimatické politiky. Důležité je i dlouhodobé finanční plánování, které zohledňuje stárnoucí populaci, digitalizaci a nové formy mobility (mikromobilita, sdílené systémy).

1.3.4 Data v dopravě a jejich využití (data o cestování, sdílení a využití dat)

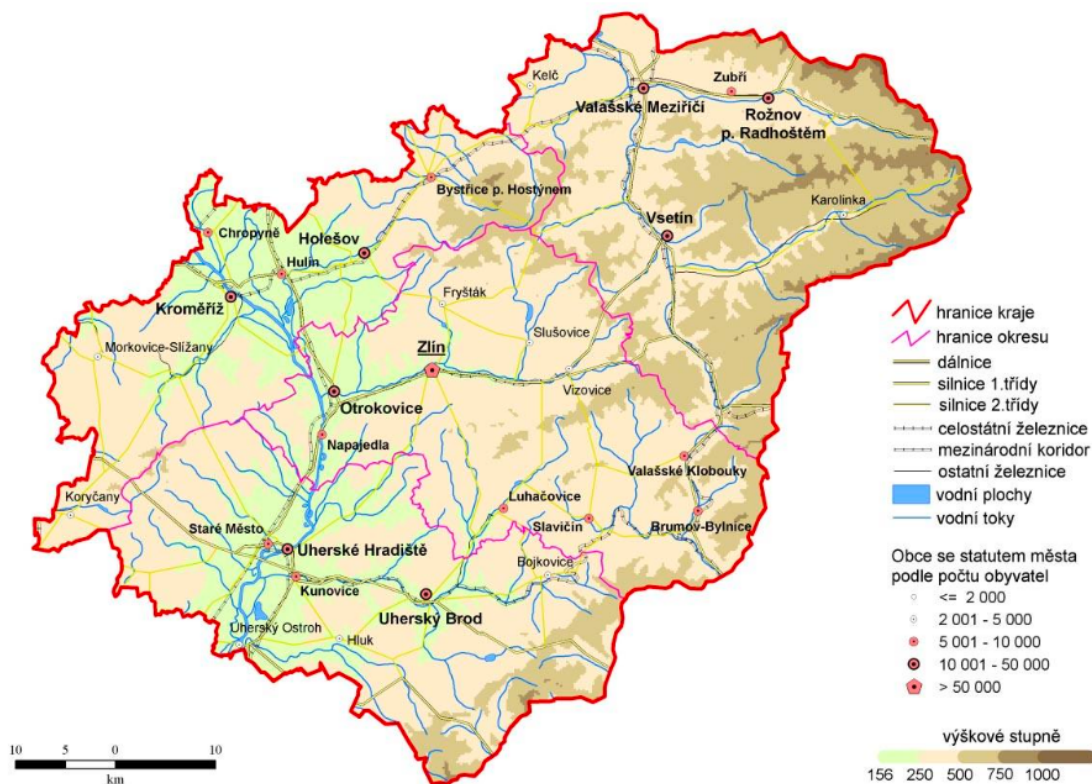
Správná funkce IDS vyžaduje sběr a sdílení dat. Patří sem data o počtech přepravených osob, vytíženosti linek, spolehlivosti spojů, prodejích jízdenek i cestovním chování. Moderní technologie (palubní počítače, GPS, elektronické odbavení) umožňují v reálném čase sledovat polohu vozidel a informovat cestující prostřednictvím aplikací. Data se využívají ke tvorbě jízdních řádů, plánování kapacit, tarifní politice a k hodnocení dopadů na životní prostředí.

Důležitým principem je otevřený přístup: poskytovatelé IDS by měli zpřístupňovat data veřejnosti v souladu s pravidly ochrany osobních údajů. Spolupráce mezi oběma regiony zahrnuje i sdílení dopravních dat, což umožňuje plánovat přeshraniční spoje, integrovat jízdní doklady a vytvářet společné marketingové kampaně.

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ VČETNE SPECIFIKACE DOPRAVNÍCH VZTAHŮ V ÚZEMÍ

2.1. Zlínský kraj

Obrázek 1 Mapa Zlínského kraje²

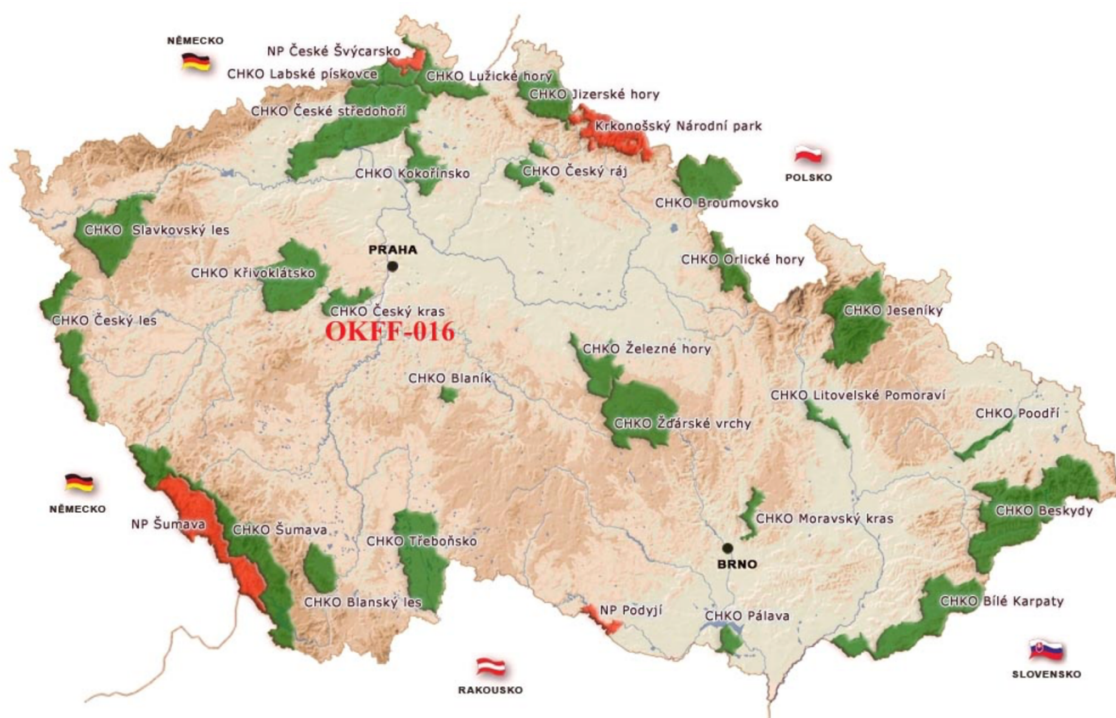


2.1.1 Přírodní podmínky

Zlínský kraj leží v jihovýchodní části Moravy; z jihovýchodu sousedí se Slovenskem. Přírodní strukturu tvoří převážně Karpaty: Moravsko-slovenské Beskydy a Bílé Karpaty na hranici se Slovenskem, dále Hostýnsko-vsetínská hornatina, Vizovická vrchovina a Luhačovické Zálesí. Téměř 30 % území pokrývají chráněné krajinné oblasti (CHKO) – nejvýznamnější je CHKO Bílé Karpaty, která je součástí biosférické rezervace UNESCO, a CHKO Beskydy. Na severu zasahuje CHKO Beskydy, na jihu úrodné území Dolnomoravského úvalu s říční nivou Moravy. Krajina je díky kombinaci hor, lesů a zemědělských nížin velmi rozmanitá a vhodná pro rekreační cyklistiku, zimní sporty i vinařství.

² Český statistický úřad. Seznam map a kartogramů / List of map and kartograms. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/13-7201-08-17> [cit. 2025-11-21]

Obrázek 2 Mapa CHKO Česka³



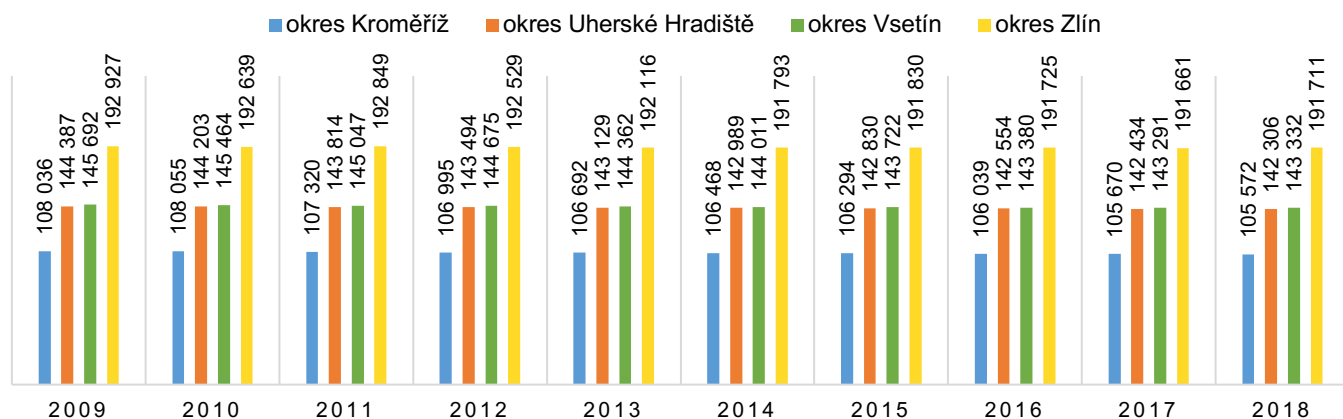
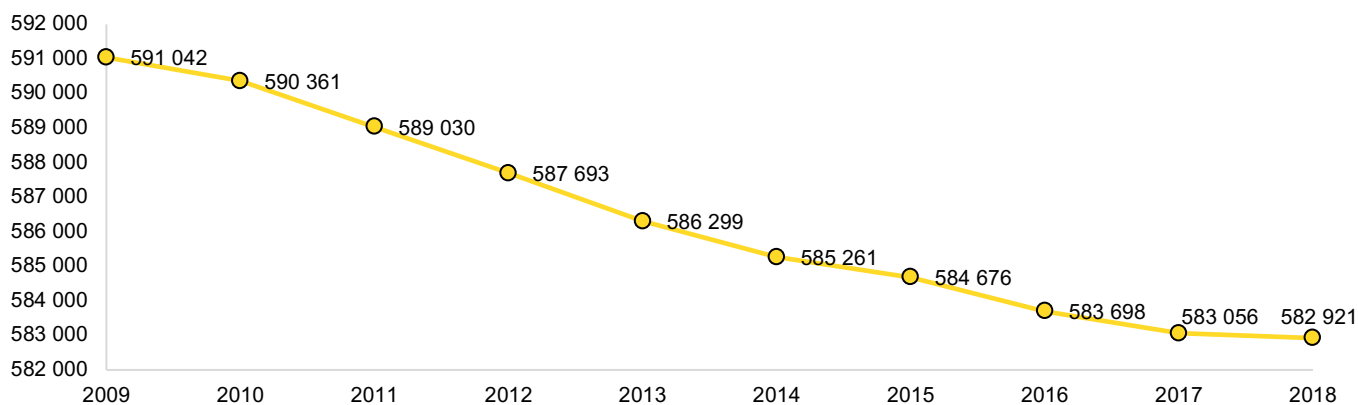
2.1.2 Demografická situace

Podle údajů ČSÚ měl Zlínský kraj k 31. 12. 2024 578 998 obyvatel, z nichž 50,9 % tvořily ženy. Region dlouhodobě stárne – průměrný věk obyvatel činil v roce 2022 43,6 roku a podíl osob starších 64 let vzrostl na 21,7 %. Přírůstek obyvatel je negativní: v roce 2024 se populace snížila o 1 746 osob především vlivem přirozeného úbytku; migrační saldo bylo jen mírně kladné (113 osob). V roce 2024 se ve městech kraje narodilo 2 524 dětí a zemřelo 3 793 osob, což dále prohlubuje pokles. Největším městem je Zlín (74 684 obyvatel), dalšími centry jsou Kroměříž, Vsetín a Uherské Hradiště; nejmenším městem je Karolinka.

³ OK1VEI – Mapa krajín (ČR). Dostupné z: https://www.ok1vei.com/ff/pics/mapa_016.jpg [cit. 2025-11-21]

Tabulka 1 Počet obyvatel na úrovni okresů Zlínského kraje

Rok	Zlínský kraj	okres Kroměříž	okres Uherské Hradiště	okres Vsetín	okres Zlín
2009	591 042	108 036	144 387	145 692	192 927
2010	590 361	108 055	144 203	145 464	192 639
2011	589 030	107 320	143 814	145 047	192 849
2012	587 693	106 995	143 494	144 675	192 529
2013	586 299	106 692	143 129	144 362	192 116
2014	585 261	106 468	142 989	144 011	191 793
2015	584 676	106 294	142 830	143 722	191 830
2016	583 698	106 039	142 554	143 380	191 725
2017	583 056	105 670	142 434	143 291	191 661
2018	582 921	105 572	142 306	143 332	191 711

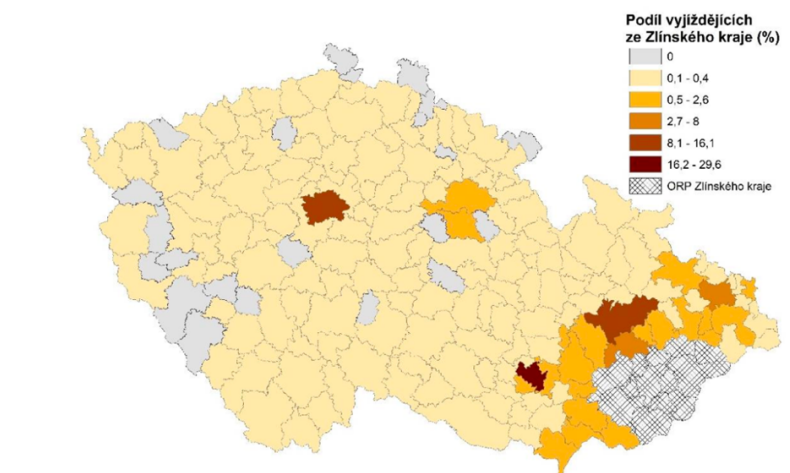
Graf 1 Počet obyvatel na úrovni okresů Zlínského kraje**Graf 2** Počet obyvatel na úrovni Zlínského kraje

2.1.3 Centra vyjížděky a dojíždění

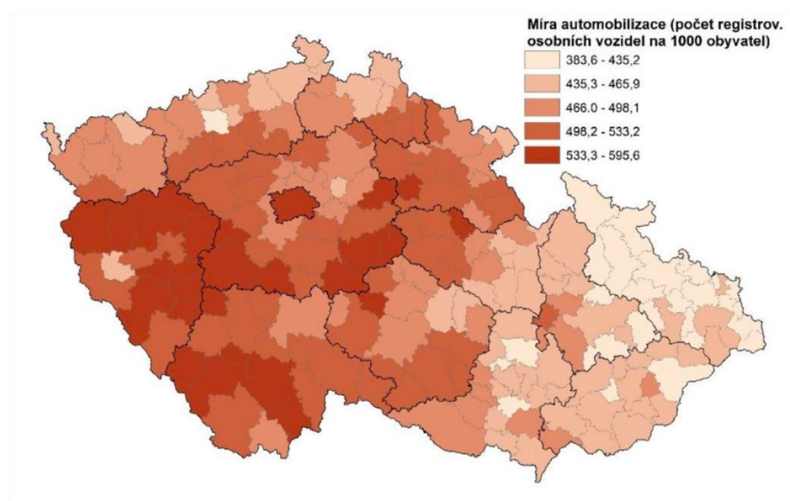
Zlínský kraj patří k regionům s výraznou pracovní mobilitou. Podle výsledků sčítání lidu 2011 (poslední komplexně dostupná data) 18,8 % obyvatel dojíždí za prací či školou mimo obec, což je téměř o 4 procentní body více než republikový průměr. Celkem 78 288 osob Zlínského kraje dojíždí pracovat do jiné obce v kraji, 6 784 osob dojíždí do Zlínského kraje z jiných krajů ČR, 10 504 osob dojíždí pracovat ze Zlínského kraje do jiných krajů ČR a **2 184 osob dojíždí pracovat do zahraničí, převážně na Slovensko**. Největší vyjížděkové proudy směřují do Jihomoravského, Olomouckého a Moravskoslezského kraje, menší do Prahy.

Nejsilnějšími dojížděcími centry v kraji je aglomerace Zlín – Otrokovice, dále okresní města Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Uherský Brod. Periferní oblasti Valašska a Uherskobrodsko vykazují deficit pracovních příležitostí a negativní dojížděcí bilanci; mnoho obyvatel odsud odjíždí za prací na jižní Moravu nebo do Prahy. **Trendem posledních let je nárůst dálkových dojížděk do Bratislavy a slovenských okresů (Trenčín, Ilava)** díky otevřeným hranicím a zlepšeným dopravním vazbám (např. silnice I/49 a I/57).

Obrázek 3 Územní diferenciacie podílu vyjíždějících obyvatel ze Zlínského kraje⁴



Obrázek 4 Míra automobilizace k 1. 1. 2020⁵



⁴ Zlínský kraj (2020). *Generel dopravy ZK – analytická část*. Zlín: Zlínský kraj, CityTraffic s.r.o., str. 24

⁵ Zlínský kraj (2020). *Generel dopravy ZK – analytická část*. Zlín: Zlínský kraj, CityTraffic s.r.o., str. 42

2.1.4 Turismus

Zlínský kraj nabízí bohaté přírodní a kulturní dědictví. K nejvyhledávanějším atrakcím patří největší moravské lázně Luhačovice se 14 minerálními prameny, Baťův kanál – historický vodní kanál propojující Otrokovice s Hodonínem, vinařské oblasti na Slovácku, zahrady a zámek v Kroměříži (UNESCO) a město Zlín, spojené se jménem Tomáše Bati. Podle ČSÚ navštívilo v roce 2024 turistické cíle kraje 3,1 milionu registrovaných návštěvníků (údaj z Tourdata), přičemž mezi nejnavštěvovanější atrakce patřila ZOO Zlín (765 tis.) a aquapark v Uherském Hradišti (348,4 tis.). Turismus podporují také CHKO Beskydy a Bílé Karpaty, množství cyklistických tras (Moravská vinařská cyklostezka, cyklotrasa Bevlava) a zimní střediska (Ski areál Razula v Leskovci, Pustevny, Bílá).

2.1.5 Dopravní vztahy

Silniční síť

Zlínský kraj je protkán hustou sítí silnic, avšak kvalitativně nevyhovuje. Strategický dokument Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 upozorňuje, že pokračující výstavba dálnic D1, D55 a D49 je zásadní pro propojení východní a západní části Evropské unie a pro obsluhu regionu. Nevyhovující technické parametry a průtahy silnic II. a III. třídy obcemi snižují bezpečnost a kvalitu života.

Klíčové tahy jsou silnice:

- **I/35:** Hranice PL – Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Olomouc – Lipník nad Bečvou – Rožnov pod Radhoštěm – Bumbálka – Hranice SR
- **I/49:** Otrokovice – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Lyský priesmyk – Hranice SR
- **I/50:** Brno – Slavkov u Brna – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Starý Hrozenkov – Hranice SR
- **I/54:** Slávkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou – Strání – Hranice SR
- **I/55:** Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – Hranice AT
- **I/57:** Hranice PL – Město Albrechtice – Krnov – Opava – Fulnek – Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašské Klobouky – hranice SK
- **I/69:** Vsetín – Vizovice

Přeshraniční komunikace jsou otevřené, neboť bývalé hraniční přechody Brumov-Bylnice – Horné Srnie a Střelná – Lysá pod Makytou byly po vstupu do schengenského prostoru zrušeny; přesto tvoří důležité spojnice mezi oběma kraji.

Obrázek 6 Železniční síť – Zlínský kraj v roce 2020⁷



Obrázek 7 Železniční síť – Zlínský kraj v roce 2020⁸



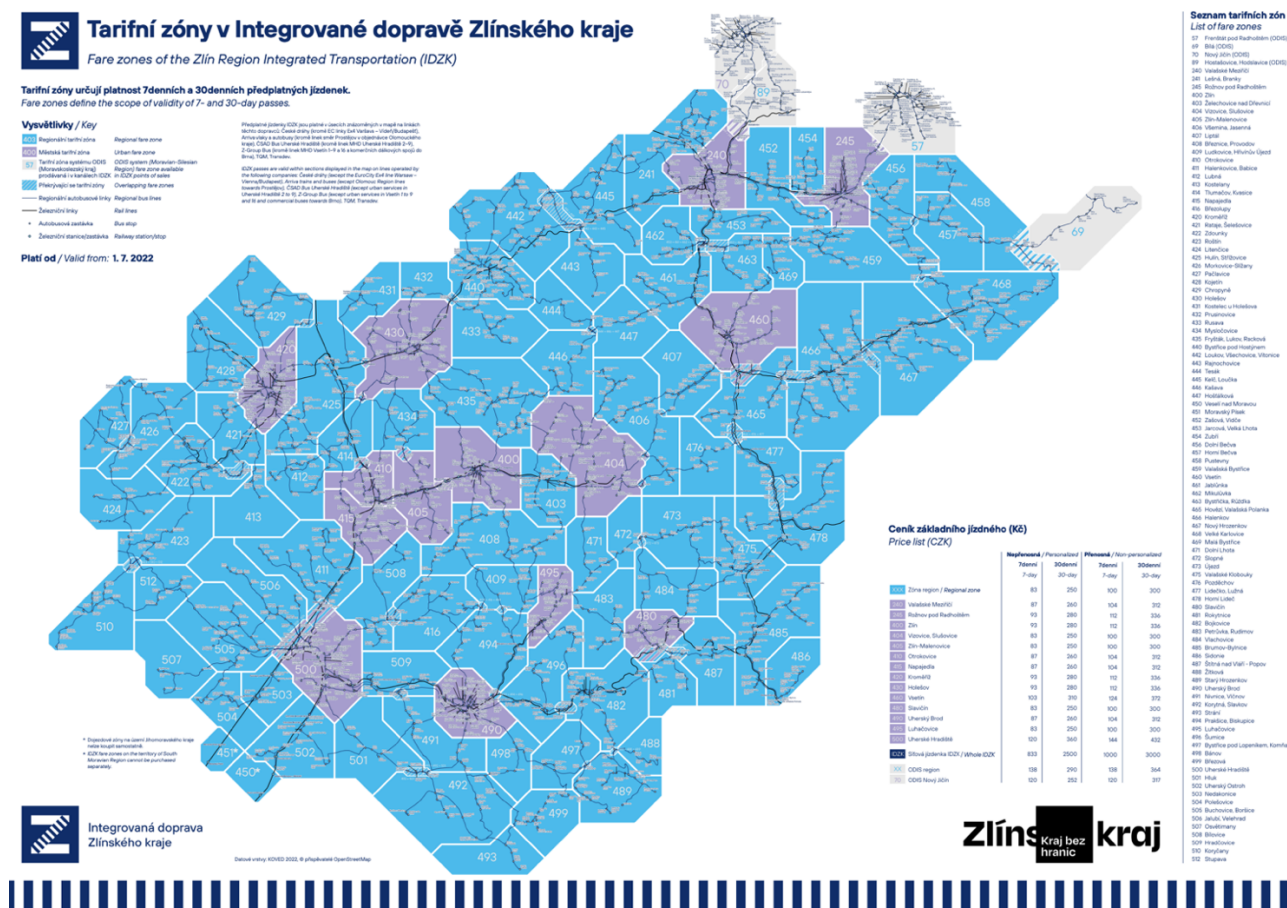
⁷ CEDOP s.r.o. *Železniční síť Zlínského kraje v roce 2020*. Zpracovala: Ing. Alena Janská. Praha: CEDOP, 2016. Mapa. Podklady: ArcČR, ARCDATA PRAHA; ZÚ; ČÚŽK; OSM; Geofabrik GmbH Karlsruhe.

⁸ CEDOP s.r.o. *Vylepšení stávajících tratí – Zlínský kraj*. Zpracovala: Ing. Alena Janská. Praha: CEDOP, 2016. Mapa. Podklady: ArcČR, ARCDATA PRAHA; ZÚ; ČÚŽK; OSM; Geofabrik GmbH Karlsruhe.

Integrovaný systém a veřejná doprava

IDZK funguje od ledna 2021. Kombinace autobusových a železničních linek umožňuje cestování po celém kraji jedním jízdním dokladem; tarif je kilometrový s nástupním poplatkem. Díky čipové kartě Zetka mohou cestující přestupovat bezhotovostně a pořizovat časové kupóny. Cílem je zvýšit podíl veřejné dopravy a zlepšit propojení se sousedními kraji a Slovenskem.

Obrázek 8 Integrovaná doprava Zlínského kraje⁹



⁹ Integrovaná doprava Zlínského kraje. Tarifní zóny v Integrované dopravě Zlínského kraje. Platí od 1. 7. 2022. Zlín: IDZK, 2022. Mapa.

2.2. Trenčínský kraj

Obrázek 9 Mapa Trenčínského kraje¹⁰



2.2.1 Přírodní podmínky

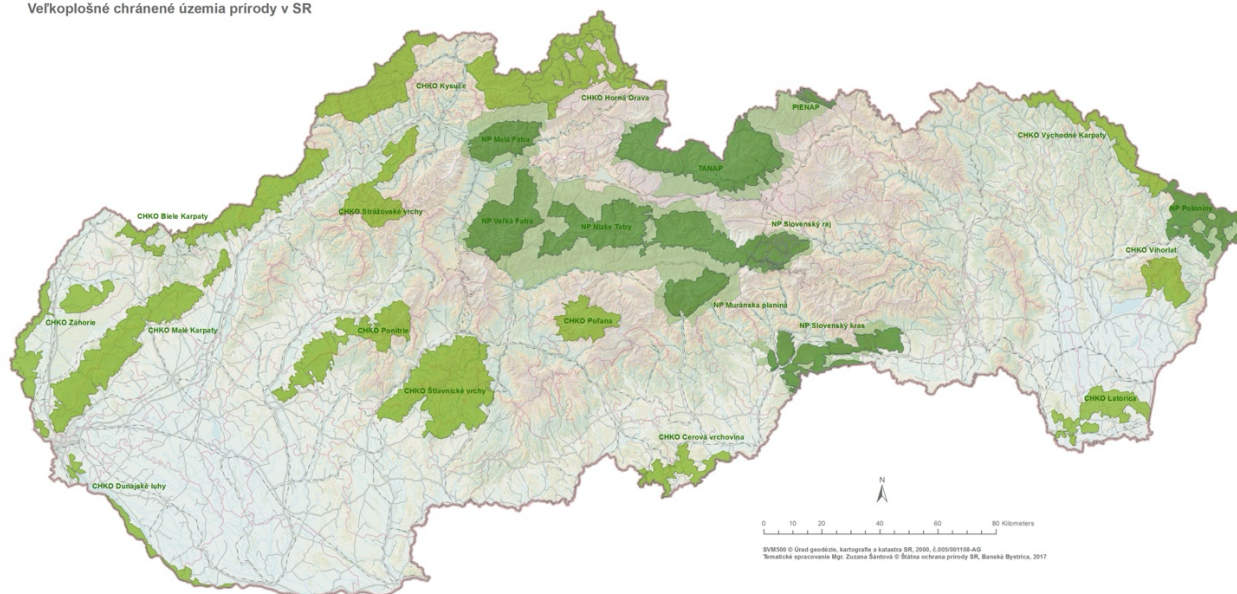
Trenčínský kraj leží na severozápadě Slovenska; západní hranici tvoří státní hranice s Českou republikou. Převážnou část území tvoří Západní Karpaty. Hornatý reliéf zahrnuje pohoří Malá Fatra, Strážovské vrchy, Biele Karpaty, Považský Inovec, Tribeč, Vtáčnik, Javorníky a Súľovské vrchy, mezi nimiž se nacházejí kotliny Hornonitrianska, Ilavská a Podunajská pahorkatina. Nejvyšším bodem je vrch Vtáčnik (1 345,8 m), nejnižším místem je řeka Váh (166,4 m) u obce Horná Streda. Velká část Bílých/Bielych Karpat je chráněným územím; spolu se Strážovskými vrchy tvoří biosférickou rezervaci a jsou klíčovým koridorem pro biodiverzitu.

Kraj protíná řeka Váh, která je důležitou přirozenou i dopravní tepnou; podél ní se rozkládají největší města a vede hlavní silniční a železniční koridor.

¹⁰ Obec Adamovské Kochanovce. *Trenčínský kraj – mapa*. Dostupné z: <https://www.adamovskekochanovce.sk/obec/zakladne-informacie/mapy/> [cit. 2025-11-21]

Obrázek 10 Mapa CHKO Slovenska¹¹

Veľkoplošné chránené územia prírody v SR



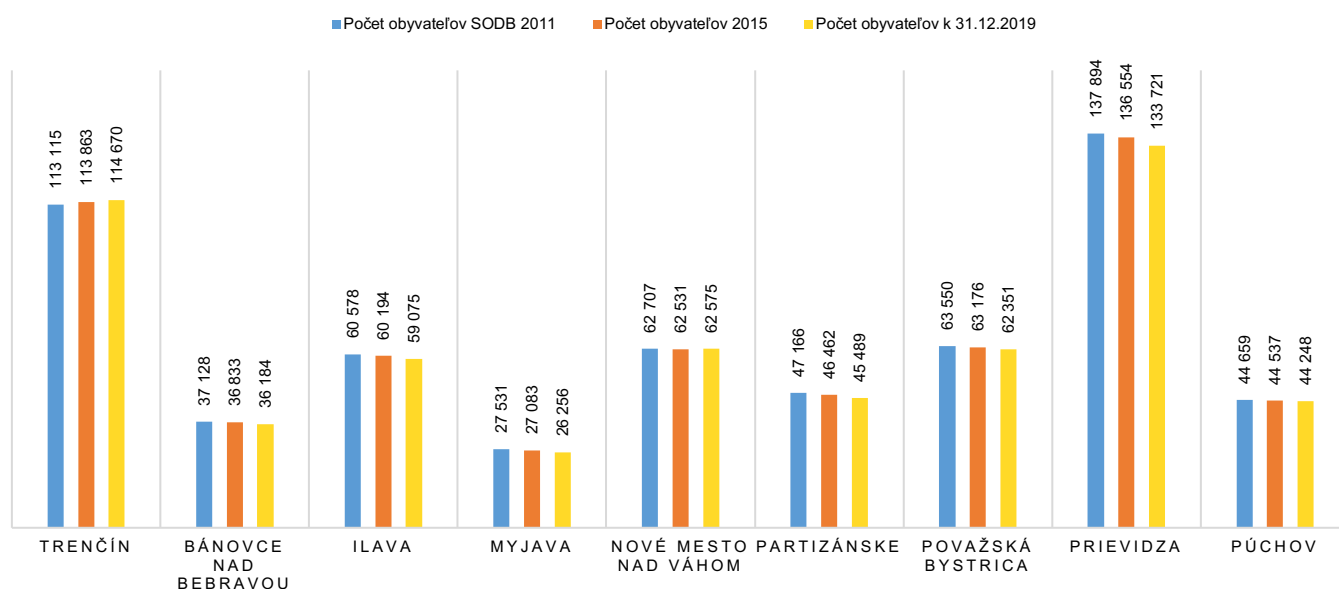
2.2.2 Demografická situace

Trenčinský kraj je tretím najmenším slovenským krajom, ale svou hustotou obyvateľ patrí medzi najhustejšie osídlené kraje. Podľa agregovaných údajů (Urbistat) měl v roce 2024 celkem 565 572 obyvateľ, z toho bylo 50,9 % žen. Průměrný věk činil 43,6 roku a region se dlouhodobě potýká s negativním přirozeným přírůstkem (přirozená bilance -2 395 osob v roce 2024) a nízkým podílem dětí. Hustota osídlení dosahuje 125,6 obyv./km². Administrativně se kraj dělí na 9 okresů, 18 měst a 258 obcí, největšími centry jsou Trenčín, Prievidza, Považská Bystrica, Dubnica nad Váhom, a Partizánske.

¹¹ Slovenská inšpekcia životného prostredia. Európska legislatíva – Právne predpisy v oblasti ochrany prírody a krajiny. Dostupné z: <https://www.sizp.sk/priroda/ochrana-prirody-a-krajiny/pravne-predpisy/europska-legislativa> [cit. 2025-11-21]

Tabulka 2 Počet obyvatel na úrovni okresů Trenčínského kraje

Okres	Počet obyvatelů SODB 2011	Počet obyvatelů 2015	Počet obyvatelů k 31.12.2019
Trenčín	113 115	113 863	114 670
Bánovce nad Bebravou	37 128	36 833	36 184
Ilava	60 578	60 194	59 075
Myjava	27 531	27 083	26 256
Nové Mesto nad Váhom	62 707	62 531	62 575
Partizánske	47 166	46 462	45 489
Považská Bystrica	63 550	63 176	62 351
Prievidza	137 894	136 554	133 721
Púchov	44 659	44 537	44 248
Spolu	594 328	591 233	584 569

Graf 3 Počet obyvatel na úrovni okresů Trenčínského kraje

2.2.3 Centra vyjížděky a dojížděky

Podél řeky Váh se soustřeďuje většina populace, průmyslu a zaměstnanosti. Trenčín je krajským sídlem a významným administrativním a vzdělávacím centrem; Prievidza s průmyslovým parkem je důležitým zaměstnavatelem, stejně jako Dubnica nad Váhom (strojírenství) a Považská Bystrica (doprava, gumárenský průmysl). Obyvatelé horských oblastí (Bílé Karpaty, Strážovské vrchy) dojíždějí za prací do větších měst v údolí Váhu a do sousedního Žilinského či Nitrianského kraje; časté jsou také vyjížděky do Bratislavy a České republiky (okresy Zlín a Hodonín). Přeshraniční dojížděku usnadňují otevřené hraniční přechody (Brumov-Bylnice – Horné Srnie, Moravské Lieskové – Velká nad Veličkou). Přesné statistické údaje o dojížděce po okresech

nejdou dostupné, ale region se vyznačuje vysokou mírou pracovní mobility a roste počet dojíždějících za studiem do univerzit ve Zlíne, Brně, Olomouci a Ostravě.

2.2.4 Turismus

Trenčínský kraj je známý bohatou historií, lázeňstvím a zachovalou přírodou. K nejvýznamnějším atrakcím patří Trenčiansky hrad s římským nápisem na skále, Bojnický zámek, zříceniny hradů Beckov a Čachtice a několik renesančních kaštelů a kostelů. Podél Váhu se nachází množství koupališť a termálních pramenů; Trenčianske Teplice, Bojnice a Nimnica jsou vyhlášené lázeňské lokality. Rovněž Malá Fatra a Strážovské vrchy nabízejí rozsáhlé značené turistické trasy a zimní střediska Fačkovské sedlo či Čičmany.

2.2.5 Dopravní vztahy

Silniční síť

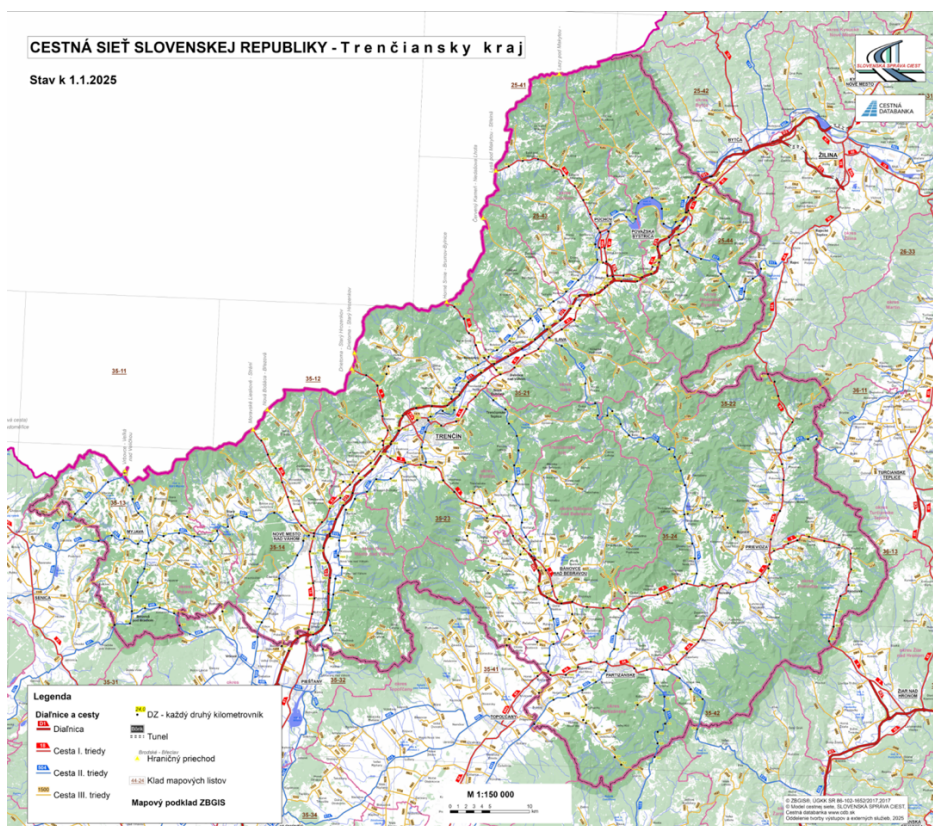
Pánev Váhu je protažena dálnicí D1, která spojuje Bratislavu, Trenčín a Žilinu a představuje hlavní tah.

K významným silnicím patří:

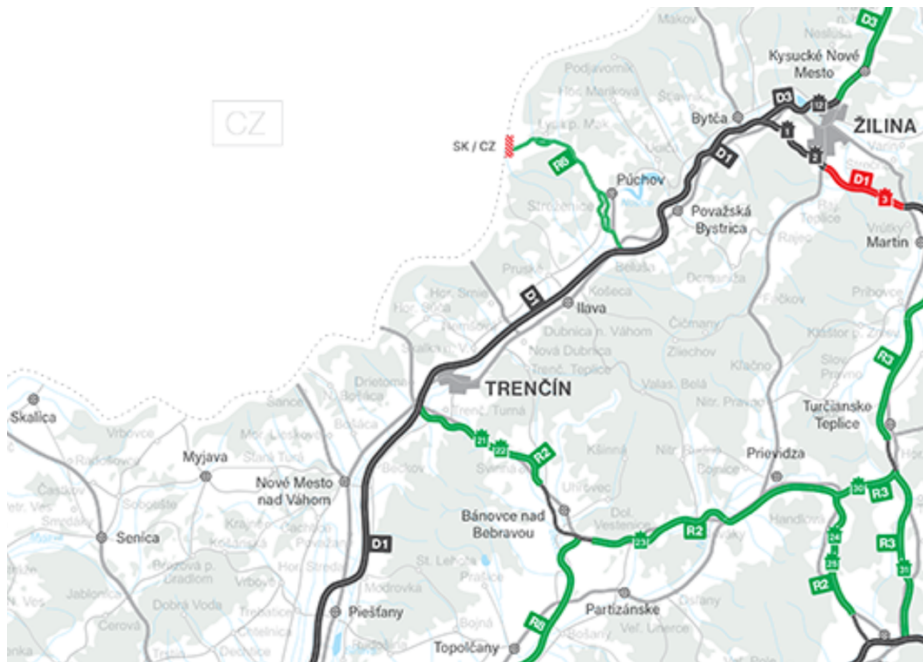
- **I/9:** Drietoma - Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom
- **I/49:** Lysá pod Makytou – Púchov – Beluša
- **I/54:** Moravské Lieskové – Nové Mesto nad Váhom
- **I/57:** Horné Srnie – Dubnica nad Váhom
- **I/61:** Hranica AT – Bratislava – Senec – Trnava – Piešťany – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Považská Bystrica – Žilina

Dálnice D1 navazuje na českou dálnici D1 u Přerova prostřednictvím silnice I/49 (budoucí dálnice D49) a vytváří důležitou tranzitní osu. Silniční síť v horských oblastech (Strážovské vrchy, Biele Karpaty) je limitována terénem.

Obrázek 11 Silniční síť – Trenčinský kraj¹²



Obrázek 12 Dálniční síť – Trenčinský kraj¹³



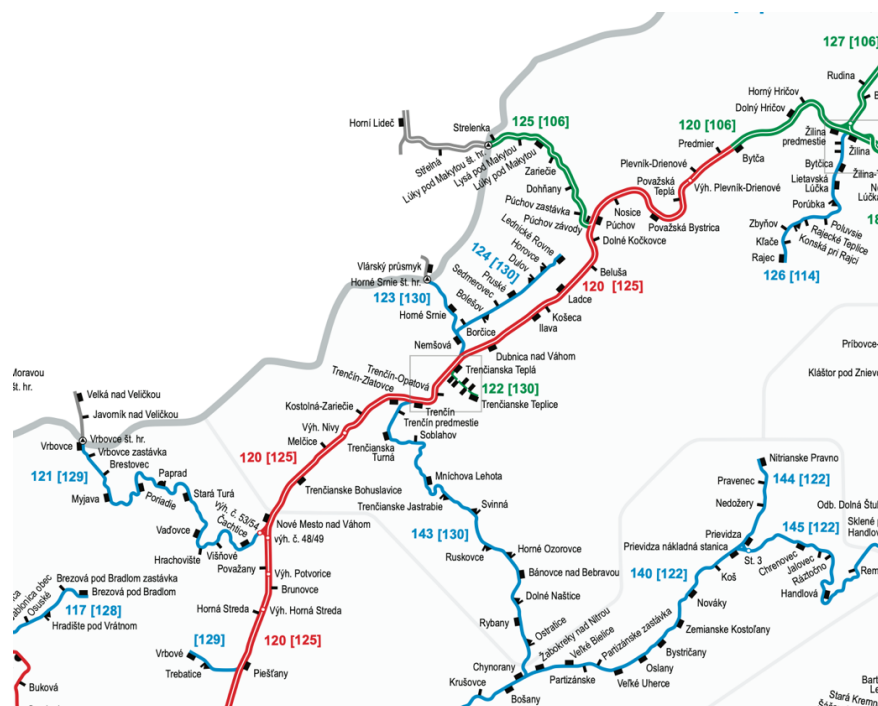
¹² Slovenská správa ciest. *Mapa kraja – Trenčiansky kraj*. „Mapy cestnej siete SR – Kraje“, aktualizované k 1. 1. 2025. Dostupné z: <https://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Mapy-cestnej-siete-SR/Mapy-krajov/Trenciansky-kraj.alej> [cit. 2025-11-21]

¹³ Národná diaľničná spoločnosť, a.s.. *Diaľničná sieť Slovenskej republiky – sieť diaľnic a rýchlostných ciest*. Dostupné z: <https://ndsas.sk/stavby/dialnicna-siet> [cit. 2025-11-21]

Železniční síť

Osa krajské dopravy vede podél řeky Váh na železničním koridoru Bratislava – Žilina – Košice (trati ŽSR 120 a 125). Hlavními stanicemi jsou Trenčín, Nové Mesto nad Váhom, Považská Bystrica a Púchov. Odbočné trati vedou do Prievidze (Považská Bystrica – Handlová) a do regionu Hornej Nitry. Přeshraniční železniční spojení se Zlínským krajem zabezpečuje trať Púchov – Horní Lideč – Hranice/Přerov, která umožňuje přímé vlaky z Bratislavy přes Púchov a Horní Lideč do Ostravy a Prahy. V Bílých Karpatech směřuje historická vlárská trať (Brno – Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá), která však dnes slouží hlavně regionální dopravě.

Obrázek 13 Železniční síť – Trenčinský kraj¹⁴

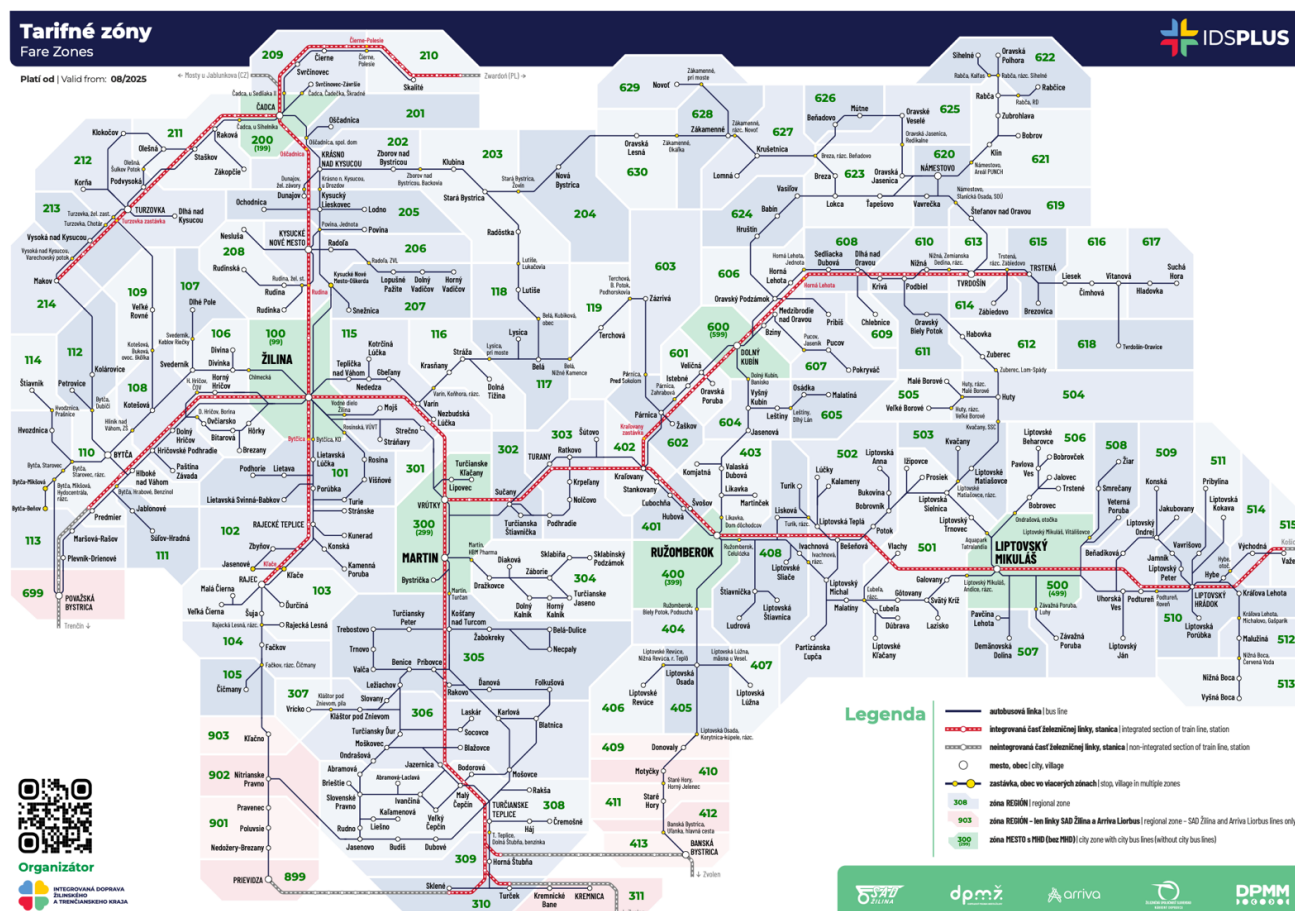


Integrovaný systém a veřejná doprava

IDS PLUS pokrývá Žilinský a Trenčinský kraj a od roku 2025 je do něj oficiálně zapojen i Trenčiansky samosprávny kraj. Systém umožňuje kombinovat regionální autobusy, vlakové spoje a městskou dopravu v Trenčíně a dalších městech. Tarif je zónový a jízdenky lze zakoupit přes mobilní aplikaci nebo EM kartu; zvýhodněné předplatní jízdenky nabízejí možnost celodenního cestování po celém systému. IDS PLUS usiluje o zvýšení atraktivity veřejné dopravy, redukci individuální automobilové dopravy a zlepšení kvality ovzduší.

¹⁴ Železnice Slovenské republiky. *Sieť železníc Slovenskej republiky*. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/o-nas/siet-zeleznic-slovenskej-republiky/> [cit. 2025-11-21]

Obrázek 14 Integrovaná doprava Trenčínského a Žilinského kraje¹⁵



¹⁵ Integrovaný dopravní systém Žilinského samosprávného kraje. Tarifné zóny. Platí od 08/2025. Žilina: IDS ŽSK, 2025. Mapa. [cit. 2025-11-21]

2.3. Shrnutí a provazba dopravních vztahů v česko – slovenském pohraničí

Přeshraniční oblast mezi Zlínským a Trenčínským krajem je součástí Euroregionu Bílé–Biele Karpaty, který zahrnuje 48 měst a 535 obcí s více než 1,14 milionu obyvatel. Území protíná 120 km dlouhá hranice; region je z 80 % tvořen chráněnými krajinnými oblastmi, v nichž se nachází sedm CHKO (Beskydy, Bílé/Biele Karpaty, Kysuce, Malé Karpaty, Ponitrie, Strážovské vrchy, Považský Inovec). Euroregion podporuje rozvoj společné infrastruktury (cyklotrasy Bevlava – Bečva–Vlára–Váh, projekty přeshraniční veřejné dopravy) a rozvoj cestovního ruchu.

Nejdůležitější silniční spojení mezi kraji zajišťují silnice I/49 (hraniční přechod Střelná – Lysá pod Makytou) a I/57 (přechod Brumov-Bylnice – Horné Srnie). Tyto komunikace navazují na slovenskou dálnici D1 a českou plánovanou dálnici D49; slouží nejen pro automobilovou dopravu, ale i pro autobusy IDZK a IDS PLUS. Vlárský průsmyk zajišťuje železniční propojení tratě Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice – Trenčianska Teplá. Přechod Horní Lideč – Púchov umožňuje pokračování do slovenského koridoru a je využíván i dálkovými vlaky mezi Českem a Slovenskem. Po vstupu do Schengenu byly fyzické kontroly zrušeny; hraniční přechody se tak staly běžnou součástí sítě.

Integrované systémy na obou stranách hranice se stále sbližují. Karta Zetka v IDZK je kompatibilní se slovenskou EM kartou, IDS PLUS plánuje uznávání českých předplatních kuponů a vznikají projekty společných tarifů pro vybrané přeshraniční linky. Výstavba dálnice D49 (tzv. Zlínská rychlostní komunikace) a modernizace vlárské tratě budou klíčové pro zlepšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a logistických toků.

Zlínský a Trenčínský kraj sdílejí podobné výzvy – stárnutí populace, periferní horské oblasti a potřebu modernizovat infrastrukturu. Zároveň disponují silným potenciálem: bohatá kulturní a přírodní dědictví, lázeňské tradice a průmyslové zázemí. Integrované systémy IDZK a IDS PLUS představují základ pro koordinovaný rozvoj udržitelné mobility. Harmonizace tarifů, rozšiřování přeshraničních služeb a investice do infrastruktury mohou přinést lepší dostupnost pro obyvatele a posílit atraktivitu regionu pro návštěvníky. Bezpečná, rychlá a ekologicky šetrná veřejná doprava tak může být motorem dalšího rozvoje přeshraničního území.

3. HISTORICKÝ VÝVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY PŘES SOUČASNOST S VÝHLEDEM DO ROKU 2030

3.1. Historie veřejné dopravy

Železniční počátky a společný stát

Rozvoj veřejné dopravy na území dnešní České republiky a Slovenska je neoddělitelně spjat s rozvojem železnic. Již v druhé polovině 19. století propojila uhersko-hradská železnice Moravu se Slovenskem přes Vlárský průsmyk a díky tratím kolem Váhu se otevřely nové možnosti obchodu. Po vzniku Československa v roce 1918 se železnice staly páteří nového státu; v meziválečném období byly všechny hlavní trasy, včetně Praha – Bratislava – Košice, spravovány Československými státními drahami (ČSD). Železniční doprava byla považována za hlavní způsob hromadné dopravy osob a zboží.

Během meziválečného období plnily ČSD nejen roli železničního dopravce, ale zajišťovaly i silniční veřejnou dopravu. Od konce 20. let provozovaly autobusovou dopravu jako nástroj ochrany své železniční infrastruktury před konkurencí. První autobusová linka ČSD mezi Chrudimí a Pardubicemi zahájila provoz v roce 1927 a do roku 1929 již ČSD provozovaly 15 linek se 46 autobusy. Státní poštovní linky byly v roce 1933 včleněny pod železnici a vznikla tak druhá celostátní síť autobusové dopravy vedle poštovních autobusových linek. Silniční doprava byla v letech 1932 a 1935 regulována zákony, které omezovaly volnou soukromou konkurenci územními koncesemi a daňovými poplatky. Tato centralizace vytvořila jednotný dopravní systém – cestující mohli využít vlak nebo státní autobus se společným jízdním řádem a tarifem.

Národní podniky ČSD a ČSAD

Po druhé světové válce došlo k další centralizaci dopravních služeb. Autobusová doprava byla v roce 1949 oddělena od Československých drah a vznikl podnik Československá automobilová doprava (ČSAD). ČSAD zajišťoval příměstskou, dálkovou i občasnou autobusovou dopravu a současně veřejnou nákladní dopravu. V roce 1952 byla na Slovensku založena šestice národních podniků ČSAD, které se v roce 1960 sloučily do tří celostátních podniků. Ty byly řízeny z Bratislavy, Banské Bystrice a Košic. V Česku vznikla podobná struktura osmi krajských státních podniků. Jednotný model provozu zajišťoval pravidelnou dopravní obslužnost i v odlehlých oblastech. Autobusy navazovaly na vlaky, často zajížděly až do horských vesnic a sbíraly cestující do hlavních železničních stanic.

Toto období se často označuje za zlatý věk československé hromadné dopravy. Dopravní vztahy mezi dnešními Zlínským a Trenčínským krajem byly přirozené – hranice neexistovala a Vlárská dráha i silniční tahy přes Bílé Karpaty a Strážovské vrchy obsluhovaly vysoký počet cestujících. Baťův podnik ve Zlíně vybudoval unikátní modernistické město s rozsáhlou sítí trolejbusů a podnikovými autobusovými linkami, které svázely zaměstnance z okolních obcí. V Trenčíně od roku 1901 fungovala původně parní úzkokolejka Trenčianska elektrická železnica spojující Trenčianskou Teplou s lázněmi Trenčianske Teplice; později byla elektrifikována a přežila do současnosti jako turistická atrakce. Veřejná doprava se stala symbolem modernizace a sociální soudržnosti.

V 80. letech se však projevovala stagnace. Nárůst motorizace vedl k poklesu počtu cestujících, investice do infrastruktury stagnovaly a vozový park stárnul. Přesto se díky státní regulaci dařilo udržovat základní dopravní obslužnost i v odlehlých regionech.

Transformace po roce 1989 a rozdělení státu

Sametová revoluce v roce 1989 a následné přechody k tržní ekonomice zásadně změnily strukturu veřejné dopravy. Státní podniky ČSAD byly transformovány a následně privatizovány. Postupně vzniklo množství regionálních autobusových dopravců; ve Zlínském kraji vznikly akciové společnosti ČSAD Uherské Hradiště, ČSAD Kroměříž, ČSAD Vsetín a Zlínská dopravní. Tyto společnosti navázaly na historii ČSAD ve Zlínském kraji. Následný vývoj majetkových vztahů v těchto společnostech a následný vývoj trhu do současné doby zásadně změnil strukturu dopravců ve Zlínském kraji. Na Slovensku se z ČSAD staly samostatné podniky, které se postupně privatizovaly. Současně se zrušily některé ztrátové tratě, především v horských oblastech.

V železniční dopravě zůstaly ČSD až do rozdělení Československa k 1. 1. 1993. Poté vznikly Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) a České dráhy, přičemž Slovenská republika přistoupila k restrukturalizaci a transformaci – v roce 2002 byly odděleny infrastruktura a provoz a vznikly samostatné podniky ŽSR a Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). Tento proces pokračoval, až vznikly tři státní společnosti: ŽSR, ZSSK (osobní doprava) a ZSSK Cargo (nákladní doprava). Privatizace postoupila i do osobní dopravy – na trati Bratislava – Komárno začal v roce 2012 jezdit soukromý dopravce RegioJet, v současnosti dopravce Leo express.

Rozdělení státu přineslo novou mezinárodní hranici mezi Zlínským a Trenčínským krajem. Přeshraniční doprava byla i nadále zajišťována, nicméně přechod na celní a pasové kontroly a různé tarifní systémy snížily její atraktivitu. Na železnici fungovaly mezinárodní vlaky s povinnou pasovou kontrolou ve stanicích Horní Lideč a Vlárský průsmyk, což prodlužovalo cestu. Silniční doprava byla zatížena hraničními přechody; k jejich liberalizaci došlo až po vstupu obou států do Schengenského prostoru v roce 2007, kdy byly hraniční kontroly odstraněny a přechody jako Brumov-Bylnice – Horné Srnie se staly volně průjezdnými.

Integrované systémy v 21. století

Po roce 2000 se v obou zemích začaly formovat integrované dopravní systémy (IDS), které navazovaly na tradici jednotné státní dopravy. Cílem IDS bylo propojit různé druhy dopravy, sjednotit tarify a obnovit zaniklou kontinuitu. Zlínský kraj vytvořil v roce 2021 Integrovanou dopravu Zlínského kraje (IDZK) provozovanou koordinátorem KOVED. IDS propojuje regionální autobusové linky s vlaky, zavádí jednotný jízdní doklad, moderní čipové karty a nabízí různé předplatní tarify. Na slovenské straně se v roce 2017 zformovala společnost Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. (IDS PLUS), jejímž cílem je udržet a zvýšit počet cestujících a vytvořit kvalitní integrovanou dopravu. V roce 2025 se do společnosti oficiálně zapojil i Trenčiansky samosprávny kraj, čímž vznikl základ pro přeshraniční koordinaci.

Tyto moderní IDS navazují na tradici veřejné dopravy z období československého státu, avšak využívají moderní technologie a flexibilní tarifní systémy. Jsou také odpovědí na rostoucí individuální automobilismus, klimatické výzvy a demografické změny.

3.2. Současná veřejná doprava a její trendy

Stav infrastruktury a dopravní obslužnost

Současná veřejná doprava v přeshraničním území Zlínského a Trenčínského kraje je charakterizována relativně hustou, avšak zastaralou infrastrukturou. Ve Zlínském kraji stále chybí dokončené dálnice D1, D55 a D49; nedostatečná kvalita silnic II. a III. třídy a průtahy obcemi představují problém bezpečnosti a životního prostředí. Železniční síť je hustá, ale vyžaduje modernizaci a elektrifikaci, např. na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. V Trenčínském kraji je hlavní dopravní tepnou dálnice D1 a železniční koridor podél Váhu. V horských oblastech však silnice i železnice narážejí na terénní omezení a kvalita spojení je nižší.

Přesto lze veřejnou dopravu hodnotit jako funkční. IDZK a IDS PLUS zabezpečují základní dopravní obslužnost; na významných trasách jsou zavedeny taktové jízdní řády, které zajišťují přestupní vazby. Některé z nejdůležitějších linek (např. Zlín – Bratislava přes Púchov, Trenčín – Uherské Hradiště, Trenčín – Uherský Brod) jsou provozovány soukromými dopravci (např. FlixBus, RegioJet) jako doplněk k IDS. V některých případech však stále chybí integrované tarify nebo informace, především u dálkových spojů; cestující tak musí kombinovat různé jízdenky. Navzdory tomu je však cestování časově náročné – přestupy bývají dlouhé, jednotlivé spoje na sebe často nenavazují a doprava nejedí v pravidelných intervalech. Celkově tak systém zatím nepodporuje plynulou a efektivní mobilitu mezi regiony.

Digitalizace a technologie

Moderní veřejná doprava se rychle digitalizuje. IDZK nabízí kromě papírových jízdenek i bezhotovostní platby bankovní kartou, mobilní aplikaci a čipovou kartu Zetka. Od roku 2024 je zavedena aplikace FAIRTIQ pro odbavení prostřednictvím mobilu, která umožní „check-in / check-out“ systém – cestující se při nástupu a výstupu zaregistruje, a systém automaticky vypočítá nejvýhodnější jízdné. Aplikaci FAIRTIQ je možné použít na autobusových i vlakových linkách zapojených do Integrované dopravy Zlínského kraje. Zároveň je možné s FAIRTIQem cestovat i na všech linkách MHD v kraji. Tedy ve městech Zlín, Otrokovice, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín.

IDS PLUS využívá zónový tarif a mobilní aplikaci; jízdenky jsou propojeny se slovenským systémem EM karty. Významným trendem je dynamická doprava na vyžádání: IDZK zavádí od prosince 2024 režim zastávek „na znamení“ na všech linkách, aby omezil zbytečné zastavení autobusů a zkrátil cestovní čas.

V budoucnu se očekává rozšíření integrovaných plánovačů cest s real-time informacemi, možností koupi jízdenky a rezervace místa. Otevřená dopravní data umožní vývojářům vytvářet vlastní aplikace a propojit veřejnou dopravu s dalšími formami mobility (sdílená kola, carsharing). V obou krajích se testují inteligentní zastávky vybavené obrazovkami s aktuálními odjezdy, USB nabíječkami a bezdrátovým internetem.

Tarify a financování

Současné tarify v IDS se liší: Zlínský kraj uplatňuje kilometrový tarif 1,50 Kč/km + 15 Kč nástupního poplatku, což motivuje k delším cestám. Na Slovensku platí zónový tarif, kde jízdenka pro 1 zónu stojí 0,70 € a pro 8 zón 4 €; síťová jízdenka na 240 minut pro všechny zóny stojí 4,50 €. Slevy pro děti, studenty, seniory a osoby s omezenou mobilitou jsou standardem. Financování zajišťují krajské rozpočty, dotace státu, příjmy z jízdného a evropské fondy. EU programy podporují zejména obnovu vozového parku (nízkoemisní autobusy), budování přestupních terminálů a modernizaci železnice (např. elektrifikace Otrokovice – Zlín – Vizovice). V Trenčínském kraji se investuje do cyklostezek a dopravních uzlů.

Problematické oblasti a výzvy

Navzdory pozitivnímu vývoji se veřejná doprava potýká s řadou problémů:

- **Pokles počtu cestujících:** nárůst individuální automobilové dopravy a vyšší životní úroveň vedou k poklesu přepravních výkonů, jak dokumentuje Zlínská strategie (2010–2017 klesl počet cestujících na železnici i v autobusech). Pandemická opatření v letech 2020–2021 snížila poptávku a cestující se pomalu vrací.
- **Zastaralá infrastruktura:** mnohé železniční tratě mají nízkou traťovou rychlost a omezují konkurenceschopnost vůči automobilům; silnice II./III. třídy v horách potřebují rekonstrukci.
- **Nedostatečná přeshraniční koordinace:** přestože existuje Euroregion Biele–Bílé Karpaty, tarify ani jízdní řády nejsou plně harmonizovány. Cestující musí často platit zvlášť u českých a slovenských dopravců.
- **Demografické změny:** stárnutí populace a vylidňování venkova komplikuje zajištění dopravní obslužnosti, neboť klesá poptávka a roste potřeba bezbariérových vozidel.
- **Nároky na digitalizaci:** přechod k moderním informačním technologiím vyžaduje investice a vzdělávání uživatelů, zejména starších cestujících.

3.3. Předpoklad vývoje veřejné dopravy do roku 2030

Vize do roku 2030 počítá s tím, že veřejná doprava v přeshraničním území Zlínského a Trenčínského kraje opět získá postavení hlavního dopravního systému. Inspirací může být období československého státu, kdy byl dopravní systém jednotný a spolehlivý: státní železnice a autobusové podniky poskytovaly komplexní síť spojů, tarif byl jednoduchý a cestující mohli bez složitostí cestovat z Valašska až na Horní Nitru. Úkolem do budoucna je vytvořit podobně ucelený, i když moderně pojatý systém.

V rámci Euroregionu Biele–Bílé Karpaty se plánuje zavedení přeshraničních tarifů, které umožní cestujícím použít jednu jízdenku pro cestu z Brna či Zlína do Trenčína nebo Prievidze. Společnost IDS PLUS usiluje o to, aby EM karta akceptovala české čipové karty (Zetka, ODISka) a aby tarifní principy (kilometrový vs. zónový) byly sjednoceny nebo navzájem uznávány. V současnosti se zvažuje pilotní projekt společného předplatného kuponu pro oblast kolem hraničního přechodu Střelná – Lysá pod Makytou a pro Vlárský průsmyk.

Infrastruktura a vozový park

Do roku 2030 by měla být dokončena dálnice D49, která propojí Zlín s D1 u Hulína a bude navazovat na slovenskou D1 směrem na Trenčín. Tato spojnice zásadně zlepší cestování mezi kraji a přinese i rychlejší autobusovou dopravu. Zároveň se očekává dokončení modernizace železniční tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice, zahrnující elektrifikaci a zdvoukolejnění; podobné projekty se připravují i na trati Horní Lideč – Púchov. Významným projektem může být zavedení rychlých příměstských vlaků (S-Bahn) mezi Zlínem a Uherským Hradištěm a mezi Trenčínem a Púchovem, které budou fungovat v taktovém režimu.

V oblasti vozového parku se předpokládá přechod na bezemisní pohony. V rámci Zlínského kraje probíhá provoz elektrobuses a trolejbusů s bateriovým pohonem v systému MHD Zlín–Otrokovice; do roku 2030 se očekává nákup dalších elektrobuses a postupná náhrada diesellových autobusů. Trenčiansky samosprávny kraj plánuje využití vodíkových autobusů a rozšíření infrastruktury pro plnicí stanice. Podpora alternativních paliv je v souladu s evropskou strategií Green Deal a přispěje k lepší kvalitě ovzduší v údolí Váhu a v horských oblastech.

Digitalizace a služby

Digitální transformace bude pokračovat. Plánuje se jednotná mobilní aplikace pro celou přeshraniční oblast, která nabídne vyhledávání spojení, koupi jízdenky a navigaci na zastávku. Technologie check-in / check-out umožní dynamické zúčtování jízdného – cestující zaplatí nejnižší možnou částku na základě své trasy.

Informace o poloze vozidel budou veřejně dostupné a využitelné pro vývoj chytrých aplikací. Samotné zastávky se změní v integrované mobility huby – kromě autobusů zde budou k dispozici sdílená kola, elektrokoloběžky a parkovací místa pro sdílená auta. Cestovní řády budou stále více taktové, se synchronizovanými přestupy a minimálními čekacími dobami.

Financování a řízení

Financování IDS bude vyžadovat zvýšené investice, zejména do infrastruktury a vozidel. Očekává se, že krajské rozpočty budou doplněny o fondy EU (např. Fond spravedlivé transformace) a národní programy podpory. Organizace IDS se může rozšířit – předpokládá se vznik přeshraničního řídicího výboru sdružujícího Zlínský kraj a Trenčiansky samosprávny kraj, který bude koordinovat plánování, rozdělovat prostředky a zajišťovat marketing. Podobný model již funguje ve spolkové organizaci Verkehrsverbund v Německu, kde více zemských částí vytváří společný systém.

Sociální a environmentální aspekty

Veřejná doprava do roku 2030 musí reagovat na demografické změny: stárnutí obyvatelstva a vylidňování periferií vyžaduje bezbariérová vozidla, informační systémy pro seniory a flexibilní obsluhu. Důraz bude kladen na dostupnost – žádná obec by neměla být bez spojení alespoň několikrát denně. Zároveň musí být doprava environmentálně udržitelná. Přejít na elektrické a vodíkové autobusy, podpora cyklodopravy a pěší chůze a propojení s rekreačními trasami Bílých Karpat a Javorníků sníží uhlíkovou stopu.

Z historické perspektivy lze říci, že československá veřejná doprava byla předchůdcem dnešních integrovaných systémů. Jednoduchý tarif, jednotné řízení a široká síť dokázaly spojit města a venkov bez bariér. Úkolem současnosti a blízké budoucnosti je na tuto tradici navázat, využít moderní technologie a obnovit důvěru obyvatel v hromadnou dopravu jako pohodlný, rychlý a ekologický způsob cestování.

4. INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY ZLÍNSKÉHO A TRENČÍNSKÉHO KRAJE – SOUČASNÝ STAV

Integrované dopravní systémy se ve střední Evropě staly základem udržitelné mobility. Zlínský kraj (ČR) a Trenčínský kraj (SR) navázaly na společnou historii veřejné dopravy v době společného státu a v posledních letech budují vlastní systémy, jejichž cílem je zlepšit dostupnost regionů, zjednodušit tarifní podmínky a oslabit dominanci individuální dopravy. Tato kapitola podrobně popisuje současnou podobu obou systémů – české Integrované dopravy Zlínského kraje (IDZK) a slovenského Integrovaného dopravního systému Žilinského a Trenčianskeho kraja (IDS PLUS) – z hlediska organizace, smluvních vztahů, tarifních pravidel, zapojených dopravců a technologických inovací.

4.1. Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje

4.1.1 Organizační struktura a smluvní zajištění IDS

Koordinátor a vlastnické vztahy

Integrovanou dopravu Zlínského kraje provozuje společnost KOVED – Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., která byla založena 11. března 2006 a je zapsána v obchodním rejstříku v Brně. Sídlo KOVED je na adrese tř. Tomáše Bati 299, 763 02 Zlín 4 – Louky. Zlínský kraj je jediným společníkem – KOVED je tedy veřejnou společností zřízenou krajem. Společnost vede centrální dispečink a informační linku (tel. +420 573 775 410) a odpovídá za koordinaci autobusových a železničních linek a tarifní politiku. Smluvní vztahy s dopravci má v gesci Zlínský kraj.

Právní rámec a smluvní podmínky

Podmínky přepravy a právní vztahy v IDZK stanovuje dokument Smluvní přepravní podmínky Integrované dopravy Zlínského kraje (SPP IDZK), platný od 1. ledna 2021 (od 1.9.2025 je platná změna č. 12). Podmínky vycházejí ze zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě a zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách. KOVED je v podmínkách definován jako koordinátor IDZK. SPP IDZK stanovují vznik přepravní smlouvy, práva a povinnosti cestujících a dopravců a jsou závazné pro všechny dopravce, kteří uzavřeli Smlouvu o přistoupení k IDZK. Pro výklad tarifních pravidel jsou součástí SPP i Tarif IDZK, který stanovuje ceník, druhý jízdného a základní pojmy.

Zapojení dopravci

Seznam dopravců je součástí SPP IDZK a tvoří ho kombinace autobusových a železničních firem. K roku 2025 jsou signatáři Smlouvy o přistoupení tyto společnosti¹⁶:

- České dráhy, a.s.
- ARRIVA vlaky s.r.o.
- ARRIVA autobusy a.s.
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.
- TQM – holding s.r.o.
- Transdev Morava s.r.o.
- Transdev Slezsko a.s.
- Z-Group bus a.s.
- Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.

¹⁶ Zdroj: <https://www.idzk.cz/media/files/file/item/files-274/spp-02-priloha-1-spp-seznam-dopravcu.pdf>

Tito dopravci provozují příměstské autobusové linky, osobní a spěšné vlaky a některé dálkové spoje na území kraje. Každý dopravce dodržuje jednotná tarifní pravidla a společné přepravní podmínky, ale zůstává samostatným provozovatelem.

Rozsah sítě a zapojení městské dopravy

IDZK zahrnuje především příměstské autobusové linky a regionální železniční dopravu. Podle KOVEDu jsou do systému zařazeny osobní a spěšné vlaky na tratích:

- 280 (Lhotka – Vsetín)
- 281 (Valašské Meziříčí – Rožnov)
- 303 (Kojetín – Valašské Meziříčí)
- 305 (Kroměříž – Zborovice)
- 330 (Břest – Nedakonice – Moravský Písek)
- 331 (Otrokovice – Zlín – Vizovice)
- 340 (Uherské Hradiště – Veselí n. Moravou)
- 341 (Staré Město – Uherský Brod – Bylnice – Vlárský průsmyk)

Na vybraných úsecích rychlíkových linek R13 a R18 a expresu Ex2 se uznávají jízdenky IDZK ve 2. třídě (Cestující mají možnost doplatku do 1. třídy). Městská hromadná doprava (MHD) ve Zlíně, Otrokovicích, Uherském Hradišti, Vsetíně a dalších městech je do IDZK zapojována postupně. Na části trati 331 (Otrokovice – Zlín – Vizovice) platí současně i tarif Zlínská integrovaná doprava (ZID).

Mezikrajská a mezistátní koordinace

IDZK přesahuje hranice kraje na mezikrajských linkách (např. do Kojetína či Veselí nad Moravou) a podporuje mezistátní cestování. Na česko-slovenském úseku Horní Lideč – Púchov uznávají vlaky tarif IDZK v úseku Horní Lideč – Střelná; pro pokračování na Slovensko lze využít mezistátní jízdenku ZSSK (1 – 5 km stojí 1,20 €, 6 – 10 km 1,40 € atd.). Děti na českém území mají nárok na 50% slevu, do 6 let cestují s dospělým zdarma, přičemž jízdní kola stojí 1,50 €. Tato spolupráce je důležitá pro obnovu historických vazeb přes Vlárský průsmyk a umožňuje navázat na tradiční československé dopravní propojení.

4.1.2 Tarifní a dopravní systém

Tarifní struktura

Tarif IDZK kombinuje kilometrový a zónový princip. Jednotlivé jízdné se skládá z jednotné nástupní sazby a ceny za tarifní kilometry. KOVED uvádí, že cestující platí 1,50 Kč za 1 km jízdy a k tomu se připočítává jednotná nástupní sazba 15 Kč. Cena se zaokrouhluje dolů na celé koruny, takže delší cesty jsou relativně levnější – např. 11 km stojí 31 Kč, zatímco 51 km stojí 91 Kč. Od prosince 2024 zvýšil Zlínský kraj nástupní sazbu z 11 na 15 Kč, kilometrická sazba 1,50 Kč zůstala zachována. Kromě kilometrového tarifu systém využívá tarifní zóny, které rozlišují oblasti MĚSTO (vymezené městské zóny, např. Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Uherské Hradiště, Vsetín, Zlín – Malenovice atd.) a oblasti REGION (všechny ostatní zóny). Dlouhodobé časové jízdenky (7, 30, 90 a 365 dnů) se počítají podle počtu zón REGION/MĚSTO.

Kromě toho v aplikaci FAIRTIQ platí tzv. „tarif nové generace“, v němž se cena jednotlivého jízdného určuje podle relace, nikoli vzdálenosti; jde v podstatě o princip zónově-relačního tarifu.

Druhy jízdného a slevy

Tarif IDZK rozlišuje jednotlivé jízdenky (nepřestupní a přestupní), časové jízdenky a bezplatné jízdné. Bezkontaktní čipová karta Zetka slouží jako nosič elektronických jízdenek a je plně kompatibilní s kartou ODISka používanou v Moravskoslezském kraji. Cestující mohou platit i bezkontaktní bankovní kartou nebo elektronickou peněženkou uloženou v Zetce / v ODISce. Jednorázové jízdenky platí pro jednu cestu (nebo přestupní variantu), zatímco časové jízdenky

umožňují libovolný počet cest a přestupů v době platnosti. Novinkou od června 2024 je mobilní aplikace Fairtiq, která umožňuje „check-in / check-out“ odbavení a po skončení cesty automaticky vypočítá nejvýhodnější cenu; od 1. 7. 2024 lze aplikaci použít ve vlacích i autobusech IDZK. Osoby starší 75 let a držitelé průkazu ZTP/ZTP-P mohou v rámci tarifu IDZK cestovat zdarma. 24hodinová jízdenka stojí 220 Kč (110 Kč zlevněná). Děti od 6 let, studenti a senioři nad 65 let mají nárok na poloviční jízdné.

Předplatné jízdné a zónový systém

Dlouhodobé předplatné na 7, 30, 90 nebo 365 dnů se vypočítává podle počtu tarifních zón, a to pro relace REGION a MĚSTO; zóny 460 (Vsetín) a 500 (Uherské Hradiště) mají vyšší cenu, protože zahrnují i MHD. Tarif IDZK definuje „tarifní zóny“ jako územně ohraničené oblasti se zastávkami autobusů, vlaků a MHD; zóny jsou označeny třícifernými čísly a jejich hranice jsou vymezeny hraničními zastávkami. Přestupní jízdenky opravňují k přestupu mezi dopravci v rámci IDZK, pokud cestující splní časovou a územní platnost dokladu.

Technologie a odbavení

Systém IDZK podporuje moderní technologie – vedle Zetky a ODISky funguje bezkontaktní platba bankovními kartami a aplikace FAIRTIQ. Elektronická peněženka umožňuje dobíjení kreditu a platbu v autobusech i ve vlacích. IDZK spolupracuje s Českými drahami na tarifech, proto lze jízdenky zakoupit i prostřednictvím aplikace Můj vlak a ve vybraných stanicích.

Mobilní aplikace IDZK

V roce 2025 spustil Zlínský kraj vlastní mobilní aplikaci IDZK, která nahrazuje fyzickou kartu Zetka. Aplikace zjednodušuje cestování na autobusových a železničních linkách systému Integrované dopravy Zlínského kraje. Slouží k nákupu časových jízdenek bez nutnosti vlastnit kartu Zetka; je určena zejména pro pravidelné dojíždějící. Hlavním přínosem je možnost zakoupení tzv. kombizón, tedy zvýhodněných kombinací tarifních zón pro cestování mezi místy, která lze obsloužit více trasami. Časové jízdenky zakoupené v aplikaci jsou okamžitě platné (minutu po aktivaci); aplikace slouží jako nosič 7denních, 30denních, 90denních i ročních kuponů a nabízí zlevněné jízdné pro děti, studenty a seniory. Aplikace je akceptována všemi autobusovými a vlakovými dopravci zapojenými do IDZK, ale neplatí v Moravskoslezském kraji u koordinátora ODIS. V MHD zatím funguje pouze v Uherském Hradišti (zóna 500) a Vsetíně (zóna 460). Každý kupon je vázán na konkrétní osobu a zařízení; proto nelze mít tentýž časový kupon zároveň v aplikaci i na plastové kartě a je nutné se zaregistrovat zvlášť. Aplikace rovněž připravuje funkce jako vyhledávač spojení a integrované dopravní informace s online upozorněními.

Aplikace FAIRTIQ

Od 1. července 2024 zavedl Zlínský kraj mezinárodní aplikaci FAIRTIQ, která využívá princip „check-in/check-out“ a přináší jednoduché odbavení pomocí jediného pohybu prstem. Uživatel pouze před nástupem stiskne tlačítko „Start“, při přestupech nic dalšího nedělá a po vystoupení stiskne „Stop“. Aplikace pomocí GPS a údajů o poloze sleduje průběh cesty a vyhodnotí optimální tarif; ke konci dne automaticky účtuje nejvýhodnější kombinaci jízdného. FAIRTIQ lze používat na všech autobusových a vlakových linkách zapojených do IDZK a na městských linkách ve Zlíně, Otrokovicích, Kroměříži, Uherském Hradišti a Vsetíně. Cestující se tak nemusí zabývat složitými kombinacemi jízdenek ani tarifních zón; aplikace vybere nejvýhodnější tarif automaticky. Výhodou je také možnost přidat spolucestujícího nebo zakoupit jízdenku pro jízdní kolo. Platba se strhává až po ukončení cesty; aplikace seskupuje více cest do jednoho vyúčtování a hlídá, aby celková částka nepřesáhla cenu celodenního jízdného.

Tyto nové aplikace posilují trend digitalizace a bezkontaktního odbavení v evropských integrovaných dopravních systémech. Umožňují cestujícím pohodlný nákup jízdenek přes mobilní

telefon, přinášejí lepší přehled o tarifech a podporují flexibilní cestování bez nutnosti fyzických karet.

Další služby a inovace

KOVED zajišťuje návaznost spojů, informační servis, centrální dispečink a podporuje integraci MHD. V budoucnu plánuje rozšířit systém na většinu městských doprav, zavést jednotné vizuální a informační standardy a využívat data o poptávce a mobilitě k optimalizaci spojů. Tarify jsou pravidelně aktualizovány – např. od 15. prosince 2024 byla zvýšena nástupní sazba a zavedeno bezplatné cestování pro držitele průkazů ZTP/ZTP-P.

4.2. Integrovaný dopravní systém Trenčínského kraje

4.2.1 Organizační struktura a smluvní zajištění IDS

Vznik a vlastnická struktura

Slovenský systém IDS PLUS je provozován společností Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. Společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 15. září 2017 a sídlí v Žilině. Zakladateli byli Žilinský samosprávný kraj a město Žilina; v roce 2025 do společnosti vstoupil Trenčínský kraj a město Trenčín, čímž se základní kapitál zvýšil na 100 tisíc € a podíly se rozdělily takto: Žilinský kraj 35 %, Trenčínský kraj 35 %, město Žilina 15 %, město Trenčín 15 %. IDS PLUS má formu společnosti s ručením omezeným, jejímž posláním je udržet a zvyšovat počet cestujících ve veřejné dopravě a přispět k omezení individuální automobilové dopravy.

Cíle a přístup k integraci

Základním cílem IDS PLUS je vytvořit atraktivní veřejnou osobní dopravu, která zvýší komfort cestujících, urychlí cesty a sníží environmentální zátěž. Společnost zdůrazňuje, že integrovaný systém je budován především pro cestujícího; zahrnuje systémovou vazbu mezi železnicí, příměstskou autobusovou dopravou a městskou hromadnou dopravou v krajských městech a ostatních aglomeracích. Prioritou je snížit podíl osobních automobilů, čímž se zvyšuje bezpečnost, kvalita života, snižují se emise a náklady na infrastrukturu. Strategii je budovat pravidelné taktové jízdní řády, navazující spoje a integrované tarify; integrace se prohlubuje kvůli rostoucím přepravním nárokům a výstavbě nových obytných čtvrtí.

Vývoj systému a rozšiřování

Vznikající IDS ŽSK (předchůdce IDS PLUS) byl spuštěn 10. července 2022 a pokrýval Žilinu a Rajeckou dolinu; do systému vstoupili dopravci SAD Žilina, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) a Dopravný podnik mesta Žiliny (DPMŽ). V roce 2023 byl systém rozšířen o Bytčiansko, Terchovsko, Strečniansko a Kysuce; do IDS vstoupil další autobusový dopravce Arriva Liorbus. V roce 2024 se připojil region Turiec a dopravce Dopravný podnik mesta Martin (DPMM). V létě 2025 došlo k rebrandingu na IDS PLUS a integrace byla rozšířena na celé území Žilinského kraje včetně regionů Orava a Liptov; v dalších fázích má systém zahrnout i Trenčínský kraj (předpoklad v letech 2027–2028). Tím se IDS PLUS stává mezikrajským projektem, který má sjednotit veřejnou dopravu na území dvou slovenských krajů a navázat na tradiční dopravní spojení s Moravou.

Zapojení dopravci a správci systému

IDS PLUS propojuje služby pěti dopravců:

- Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK)
- SAD Žilina (Slovenská autobusová doprava Žilina)
- Dopravný podnik mesta Žiliny (DPMŽ)
- Dopravný podnik mesta Martin (DPMM)
- Arriva Liorbus

Dopravci poskytují příměstské autobusové linky, regionální osobní a rychlíkové vlaky (S1 Žilina – Predmier, S2 Žilina – Čadca – Skalité-Serafinov, R2 Žilina – Čadca, S21 Čadca – Makov, S3 Žilina – Vrútky – Kľačany – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Vážec, S4 Žilina – Rajec, S5 Vrútky – Martin – Turčianske Teplice – Horná Štubňa, S51 Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej, S6 Kľačany – Dolný Kubín – Trstená) a městské linky v Žilině a Martine. Systém využívá jeden dopravní lístek pro všechny druhy dopravy a koordinuje přestupy tak, aby cestování bylo rychlé a pružné.

Tarifní a smluvní dokumenty

V roce 2025 vydal organizátor nový Prepravný poriadok IDS PLUS (účinný od 1. 8. 2025), který obsahuje dvě části: přepravní podmínky a tarifu. Dokument definuje práva a povinnosti cestujících i dopravců, podmínky přepravy zavazadel, zvířat, jízdních kol, a určuje tarifní zásady, druhy jízdních dokladů a podmínky používání bezkontaktní karty nebo mobilní aplikace. Přílohy obsahují cenníky, seznam zapojených linek, schéma tarifních zón a zařazení zastávek.

4.2.2 Tarifní a dopravní systém

Zónový systém a ceny jednorázových jízdenek

IDS PLUS pracuje s tarifními zónami, které pokrývají celé území Žilinského kraje a od 1. srpna 2025 také Liptov a Oravu. Jednorázové jízdenky mají časovou platnost úměrnou počtu zón; při cestě pouze po regionálních zónách (bez využití městské hromadné dopravy) stojí:

- 1 zóna 0,70 € (0,50 € zlevněná)
- 2 zóny 1,00 € (0,60 € zlevněná)
- 3 zóny 1,50 € (0,90 € zlevněná)
- 4 zóny 2,00 € (1,20 € zlevněná)
- 5 zón 2,50 € (1,50 € zlevněná)
- 6 zón 3,00 € (1,80 € zlevněná)
- 7 zón 3,50 € (2,10 € zlevněná)
- 8 zón 4,00 € (2,40 € zlevněná)

Jízdenky jsou přestupní a platí po dobu 60–180 minut dle počtu zón.

Městské zóny a kombinované tarify

Pro cestování do městských zón s MHD se k ceně regionálních zón připočítává cena za městskou zónu a časová platnost se prodlužuje o 60 minut. Městské zóny mají vlastní kód (např. Žilina – 100, Martin – 300, Liptovský Mikuláš – 500, Dolný Kubín – 600). V mobilní aplikaci stojí jednorázová jízdenka pro Žilinu (zóny 100) 0,90 € (zlevněná 0,65 €), pro Martin 0,85 € (zlevněná 0,55 €) a pro Liptovský Mikuláš či Dolný Kubín 0,70 € (zlevněná 0,35 €). Pokud cestující platí hotově u řidiče, cena je vyšší – např. v Žilině 1,30 € v hotovosti nebo 0,90 € s dopravní kartou.

Sít'ové a denní lístky

IDS PLUS nabízí také denní lístky: městský denní lístek s platností 24 hodin v Žilině, Martině nebo Dolním Kubíně stojí 4 €. Celosít'ový denní lístek (všechny zóny) stojí 8 € (5 € zlevněný) na 24 hodin a 22 € (14 € zlevněný) na 72 hodin. Dovozné (přeprava zavazadel nebo psa) je sjednoceno na 0,40 € pro všechny zóny.

Předplatné jízdenky a karty

Z ceníku vyplývá, že předplatné cestovné lístky (PCL) lze koupit na 30, 90 nebo 365 dnů; jejich cena závisí na počtu zón a dělí se na základní, zlevněné a přenosné varianty. Dopravce vydávají bezkontaktní čipové karty (BČK); cestující může používat kartu vydanou jakýmkoli zapojeným dopravcem (SAD Žilina, ZSSK, DPMŽ), což zjednodušuje odbavení. Přepravní řád určuje také

podmínky používání mobilní aplikace IDS PLUS a elektronické peněženky. Přestupní lístek dovoluje neomezené cestování v rámci doby platnosti PCL a platí ve vlacích, autobusech i MHD.

Slevy a sociální opatření

IDS PLUS nabízí zvýhodněné jízdné pro děti, žáky, studenty, seniory a osoby se zdravotním postižením. Podobně jako u IDZK mohou děti do 6 let v doprovodu dospělého cestovat zdarma. Na slovenských linkách platí též národní slevy, např. 100 % zlevněné cestovné pro vybrané kategorie studentů a seniorů; cestující však musí mít vystavený průkaz ZSSK s nulovým jízdným (cestovné zdarma v tomto případě platí jen pro vlakové spoje).

Rozsah sítě a integrace

IDS PLUS v současnosti pokrývá celý Žilinský kraj včetně Liptova a Oravy; do budoucna se plánuje integrace Trenčínského kraje a vznik jednoho mezikrajského systému (předpoklad v letech 2027–2028). Dopravci provozují příměstské linky i městské sítě v Žilině a Martine; regionální železniční linky S1 – S6 propojují krajské centrum s okresními městy a přeshraničními oblastmi. IDS PLUS usiluje o taktový jízdní řád, krátké přestupní doby a koordinaci s ostatními tarifními systémy (např. Tarif ZSSK či mezinárodní nabídka Europa Regional). V tarifu s IDZK se plánují hladké přestupy v Hrčava–Velké Karlovice a na hranici v Púchově a Vlárském průsmyku.

Technologické inovace

IDS PLUS podporuje bezkontaktní platby BČK, mobilní aplikaci IDS PLUS a e-shop ZSSK. Cestující mohou zakoupit lístky přes internet, mobilní aplikaci IDeme vlakom, SMS lístek nebo u personálu vlaku. Dopravní karta různých dopravců je interoperabilní; cestující si mohou vybrat, kterou kartu budou používat. Projekt využívá EU fondy (Integrovaný regionální operační program), což umožňuje modernizaci vozového parku a zavádění inteligentních systémů řízení.

Vliv na životní prostředí a hospodářský rozvoj

Organizátor zdůrazňuje, že udržitelná regionální a městská mobilita s vyšším podílem veřejné dopravy zvyšuje atraktivitu území pro investory a cestovní ruch. Snížením automobilové dopravy se snižují emise, hluk a nároky na parkovací plochy, což napomáhá kvalitě života v městech i venkovských oblastech. Integrace dopravy je proto strategickým nástrojem hospodářského rozvoje a environmentální politiky.

5. LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY

5.1. Analýza legislativy EU

5.1.1 Legislativa k objednávkám služeb v přepravě cestujících, legislativa tarifu vnitrostátní a přeshraniční dopravy

Evropská unie chápe veřejnou osobní dopravu jako službu obecného hospodářského zájmu. Článek 14 Smlouvy o fungování EU a připojený Protokol č. 26 stanoví, že členské státy mohou určit, které služby považují za služby obecného hospodářského zájmu a jak mají být poskytovány. Pro zajištění přiměřené dopravní obslužnosti přijala EU nařízení (ES) 1370/2007 o veřejných osobních službách v železniční a silniční dopravě, které upravuje zadávání veřejných služeb, jejich financování a kontrolu. Cílem nařízení je vytvářet jednotný vnitřní trh s veřejnými dopravními službami a současně ponechat členským státům možnost přizpůsobit služby specifickým potřebám obyvatel. Nařízení doplňuje obecná pravidla veřejných zakázek a stanovuje podmínky, za nichž je finanční kompenzace za veřejnou službu slučitelná s vnitřním trhem – především musí být transparentní a nesmí docházet k přeplatku.

Nařízení umožňuje orgánům veřejné správy zadávat exkluzivní práva nebo poskytovat finanční kompenzace dopravcům, kteří plní veřejnou službu, a stanovuje minimální požadavky na kvalitu, bezpečnost a přístupnost. Pro vyrovnávání rozdílů mezi členskými státy přináší nařízení jednotné zásady:

- **Nediskriminační postupy:** Imponování veřejných služeb a uzavírání smluv musí být transparentní a nesmí zvýhodňovat konkrétní dopravce.
- **Soulad s pravidly státní podpory:** Veškeré finanční kompenzace za plnění veřejné služby se posuzují podle pravidel státní podpory, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže.
- **Doba trvání a zadávání smluv:** Smlouvy o veřejných službách mají být časově omezené, obvykle na 10 let pro silniční dopravu a 10 let pro železniční dopravu. Zadávací řízení musí být otevřené, transparentní a vyhlášené v Úředním věstníku EU. Nařízení umožňuje v omezených případech přímé zadání, například u malých dopravců nebo při vyšší hrozbě zpoždění služby.
- **Rozsah použití:** Nařízení se vztahuje na autobusovou a železniční dopravu, ale členské státy mohou rozšířit jeho působnost i na vnitrozemskou vodní a pobřežní dopravu.

Pro ochranu uživatelů přijala EU také nařízení o právech cestujících – zvláště pro železniční (nařízení EU 2016/2338 a 2021/782, která modernizovala původní nařízení 1371/2007) a autobusovou dopravu (nařízení 181/2011). Regulují minimální standardy informování, nároky na asistenci při zpoždění nebo zrušení spojů, práva osob se sníženou schopností pohybu a povinnost dopravců přijímat jízdní kola v příslušném počtu. Tyto předpisy jsou průřezové pro všechny členské státy a stanoví rámec, do nějž se musí vejít vnitrostátní legislativa.

Z pohledu tarifu EU neukládá jednotné jízdné ani slevy; jen vyžaduje, aby tarifní a odbavovací podmínky nebyly diskriminační. Výše jízdného, slevy pro děti, studenty, seniory či osoby se zdravotním postižením zůstávají v kompetenci členských států – jen musejí respektovat zásadu rovného zacházení.

5.1.2 Tarif IDS pro vnitrostátní a pro přeshraniční spojení

Integrované dopravní systémy (IDS) v EU obvykle kombinují kilometrový, časový a zónový tarif, aby byl jednoduchý, transparentní a motivoval cestující k používání veřejné dopravy. Integrované dopravní systémy (IDS) se v Evropě často rozvíjejí v přeshraničním kontextu. V mnoha případech sousední regiony nebo státy vytvářejí společné tarifní a organizační modely, které umožňují cestujícím používat jeden jízdenkový systém napříč několika státy a druhy dopravy. Níže jsou uvedeny příklady inspirativních projektů z jiných evropských zemí, které mohou ukázat, jak lze řešit přeshraniční integraci tarifů, organizaci objednávek a financování i technické otázky. Příklady pocházejí z oblastí, kde dochází k intenzivnímu dojížděkovému i turistickému provozu a kde se samosprávy různých zemí domluvily na koordinaci a často i společném financování služeb.

Příklad: Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK)

Tarif IDZK používá kombinaci nástupního poplatku a kilometrové sazby. Podle oficiálního ceníku od 15. prosince 2024 činí nástupní sazba 15 Kč a kilometrová sazba 1,50 Kč/km. Při delší cestě klesá průměrná cena za kilometr (například 11 km stojí 31 Kč, 51 km 91 Kč) a používá se zaokrouhlování na celé koruny. Cestující mohou využívat přestupní jízdenky na 24 hodin (220 Kč, zvýhodněná 110 Kč) a předplatní jízdenky na 7, 30, 90 nebo 365 dnů. Při bezkontaktním odbavení se používá čipová karta Zetka; nařízení IDZK stanoví, že karta je kompatibilní s kartou ODISka Moravskoslezského kraje a lze ji použít i v systémech jiných regionů. Tarif rozlišuje také tarifní oblasti MĚSTO a REGION; městské zóny umožňují využít časovou jízdenku (např. zóna Otrokovice 20 min za 14 Kč) a regionální jízdenky se počítají podle kilometrů.

Příklad: Přeshraniční tarif na příkladu linky Horní Lideč – Púchov

IDZK uvádí, že v příhraničním úseku Horní Lideč – Střelná platí jízdenky IDZK; za hraničním přechodem do Púchova se používá tarif Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK). Ceny na slovenské straně jsou odstupňovány podle vzdálenosti; například 1–5 km stojí 1,20 €, 6–10 km 1,40 €, 11–15 km 1,60 €, 16–20 km 1,80 € a děti do 6 let platí polovinu. Za jízdní kolo se platí 1,50 € a za zavazadlo 1 €. Přeshraniční cestující mohou jízdenku zakoupit u průvodčího vlaku nebo na pokladnách ZSSK. Tento příklad ukazuje, že přeshraniční tarif je založen na dvou národních systémech a vyžaduje dohodu o uznávání jízdenek.

Příklad: Přeshraniční linka 901 Bratislava - Hainburg

Přeshraniční linka 901 Bratislava – Hainburg představuje příklad dobré praxe integrace hromadné dopravy. V roce 2022 byla obnovena v rámci projektu INTERREG „baum_cityregion“. Spoj zajišťuje vozidlo Dopravného podniku Bratislava (DPB) a je součástí Integrovaného dopravního systému Bratislavského kraje (IDS BK). Financování zajišťují tři partneři – Bratislavský samosprávný kraj (BSK), město Bratislava a spolková země Dolní Rakousko. Linka jezdí po hodině ve všední dny a po dvou hodinách v neděli. Pro přeshraniční úsek vznikla nová tarifní zóna 190; cestující si kupují jízdenku jako součet zón 100+101+190, přičemž je možné využít i předplatní jízdenky zakoupené v aplikaci IDS BK. Tuto linku platí jak slovenská, tak rakouská strana, což je v regionu unikátní.

Příklad: TriRegio (Severozápadní Švýcarsko – německý region Lörrach – francouzské Alsasko)

V oblasti "horního trojmezí" (Basel – Lörrach – Saint-Louis) existuje TriRegio, tj. tarifovaný svazek, který sdružuje švýcarskou tarifní síť TNW (Nordwestschweiz), německý Regio-Verkehrsverbund Lörrach (RVL) a francouzské partnery Saint-Louis Agglomération/Distribus/SNCF. Společně zajišťují jeden tarifní systém pro všechny druhy veřejné dopravy (vlak, autobusy i tramvaje) v zaplacených zónách; cestující si kupují jízdenku podle počtu zón a ta platí bez ohledu na dopravní režim. Nabídka je odstupňována podle účelu cesty:

- Jednotlivé jízdenky a přídatné nebo skupinové jízdenky pro občasné cesty do sousední země.
- TicketTriRegio pro jednodenní výlety v celé příhraniční oblasti.
- RegioCardPlus, DistriPass a AlsaPlus jako atraktivní měsíční či roční jízdenky pro pravidelné dojíždějí.

Model TriRegio ukazuje, že zónový tarif s jednoduchým ceníkem může fungovat napříč třemi zeměmi a více dopravci. Tarify jsou synchronizovány, prodej je možný prostřednictvím všech zapojených dopravců (SBB, distribuční automaty atd.) a výnosy se rozdělují mezi partnery podle společně dohodnutého klíče. Systém je flexibilní a umožňuje jak volnočasové cestování, tak dojížděku za prací.

Příklad: Euregioticket – Euregio Maas – Rýn (Belgie – Nizozemsko – Německo)

Euregio Maas–Rýn zahrnuje okolí měst Cáchy, Maastricht, Hasselt a Lutych. Dopravci se zde spojili do sítě AVV (Aachener Verkehrsverbund), nizozemského Arriva a belgických operátorů TEC a NMBS/SNCB. V oblasti platí Euregioticket, což je univerzální jednodenní jízdenka za 22,90 € pro cesty po většině autobusových a regionálních vlakových linkách v celé Euregiu. O víkendech a státních svátcích mohou na jednu jízdenku cestovat až dva dospělí a tři děti, což podporuje rodinné výlety. K dispozici je také doplněk Euregioticket Bike (4,60 €), jenž umožňuje denní přepravu jízdního kola.

Platnost Euregioticketu pokrývá všechny regionální expresy (RE) a regionální vlaky (RB) v Německu, na vybraných trasách v Belgii (s výjimkou vlaků typu ICE, Eurostar a EuroNight) a všechny vlaky v Nizozemsku. Jízdenka je uznávána i v autobusech všech zapojených dopravců. Tento systém je příkladem plně integrovaného tarifu, který propojuje různé národní systémy a nabízí cestujícím jednoduchou, cenově výhodnou volbu pro přeshraniční mobilitu.

Příklad: Øresundský pendlerkort (Dánsko – Švédsko)

Region Øresund zahrnuje Kodaňskou metropoli a jižní Švédsko (Skåne). Na Švédsko–Dánském mostě a trajektové lince Helsingør–Helsingborg funguje Øresund Commuter Card (Pendlerkort) provozované dánským státním dopravcem DSB.

Karta je platná mezi Kodaní (zóny 1–99) a jižním Švédskem (zóny A–J) a umožňuje neomezené cestování ve vymezených přestupních oblastech. Cestující si při objednání volí, zda chtějí jezdit přes Øresundský most nebo trajektem; podle toho se určí cena a platnost karty. Karta platí nejen v regionálních a příměstských vlacích (S-toge), ale také v městských autobusech a lokálních vlacích.

S kartou mohou zdarma cestovat dvě děti do 7 let. Přídatný doplněk umožňuje přístup do kodaňského metra za 80 DKK měsíčně; uživatelé, kteří metro nepotřebují, ušetří. Karta je dostupná pouze prostřednictvím mobilní aplikace DSB. Tento produkt je příkladem integrovaného elektronického jízdného: jedna elektronická karta pokrývá vlaky, autobusy i metro v různých zemích, a tarif závisí na zvolených pásmech a směru (most vs. trajekt).

Příklad: Bodensee Ticket (Německo – Rakousko – Švýcarsko)

U jezera Bodensee (Konstance) funguje Bodensee Ticket, společný projekt regionálních vlád tří zemí. Jízdenka platí v Německu, Švýcarsku a Rakousku a je určena na jeden nebo tři dny. Na jeden lístek lze cestovat po celém jezeře bez dalších poplatků – platí pro autobusy, regionální vlaky a lodě (trajekty), což umožňuje kombinovat vlakové a lodní výlety. Pro cyklisty je připraven Bike-Combo ticket, jenž umožňuje kombinovat přepravu kola s návratem vlakem nebo trajektem.

Tarifní oblast je rozdělena na tři zóny (východ, západ, jih). Jízdenka pokrývá přibližně 4 000 km tratí a dovoluje volně kombinovat destinace, což motivuje turisty i místní k využívání veřejné dopravy místo automobilu. Integrovaný tarif je výsledkem spolupráce zemských dopravních svazů (např. Verkehrsverbund Vorarlberg, Deutsche Bahn Regio, Schweizerische Südostbahn) a příkladně ukazuje, jak lze spojit vlak, autobus i lodní dopravu v atraktivní přeshraniční nabídce.

Příklad: Léman Pass a přeshraniční spolupráce v oblasti Ženevy (Švýcarsko – Francie)

V metropolitní oblasti Ženevy byla v letech 2001 – 2006 vytvořena přeshraniční asociace Unireso, která zavedla integrovaný tarif zahrnující autobusy, trolejbusy, tramvaje, vlaky a lodní linky na Ženevském jezeře. Zónový systém zahrnoval „Geneve zone“ a další regionální zóny.

S příchodem regionální železniční sítě Léman Express v prosinci 2019 došlo k reformě tarifů: systém Unireso byl rozdělen na dvoustupňovou strukturu – vnitrostátní tarif v kantonu Ženeva a přeshraniční tarif Léman Pass.

- Léman Pass umožňuje cestovat vlaky Léman Express, autobusy, tramvajemi i lodními spojeními v širší metropolitní oblasti zahrnující švýcarské kantony Ženeva a Vaud a francouzské regiony Haute-Savoie a Pays de Gex.
- Jednotlivé jízdenky a předplatné jsou odstupňovány podle počtu zón; výnosy jsou rozdělovány prostřednictvím společné správy (Swiss Company “Transport Associations Management Ltd.”). Ta zajišťuje i účtování tržeb.

Tento model ukazuje, že nové projekty (Léman Express) mohou vést k úplnému přepracování tarifního systému a k oddělení vnitrostátní a přeshraniční tarifní integrace. Součástí projektu jsou i přeshraniční tramvajové linky, například linka 17 z Ženevy do francouzského města Annemasse. Pro linku 17 byl vytvořen společný „politický řídicí výbor“, který řeší otázky provozu, financování a spolupráce.

GLCT: Společné objednávání autobusů v oblasti Ženevy

Dalším příkladem z okolí Ženevy je Groupe de travail pour les lignes de transport public transfrontalières (GLCT). Jedná se o právnickou osobu podle francouzského práva, založenou dle Karlsruhe Agreement a Madridské úmluvy o přeshraniční spolupráci. GLCT spojuje kantony Ženeva a Vaud a francouzské regionální a místní samosprávy (Auvergne Rhône-Alpes Region, Pays de Gex, Genevois) a má na starosti společné objednávání autobusových linek.

Organizace zajišťuje provoz a soutěže na busových linkách 64, 66, 68, D, F, M, N, T, T71, T72, T73, T74 a dalších. Linky jezdí přes hranici mezi Švýcarskem a Francií, tarifní integrace je součástí dvoustupňového systému Léman Pass. GLCT je unikátní tím, že má vlastní právní subjektivitu, může uzavírat smlouvy, zadávat veřejné zakázky a distribuovat tržby mezi členy. Tento model přináší přehlednost – jeden subjekt reprezentuje všechny objednatele a usnadňuje vyjednávání s dopravci.

Přínos zahraničních příkladů pro Zlínský a Trenčínský kraj

Zahraniční příklady ukazují různé modely spolupráce:

- Sdružení tarifních svazů (TriRegio, Unireso) fungují na základě společných tarifů a recipročního uznávání jízdenek. Příjmy se rozdělují podle předem stanovených klíčů.
- Celodenní jízdenky jako Euregioticket nebo Bodensee Ticket jsou atraktivní pro turisty a cyklisty a podporují regionální hospodářství.
- Elektronická předplatní karta (Öresund Commuter Card) ukazuje, jak lze propojit vlakovou a autobusovou dopravu přes mořský most i trajekt; navíc má variabilní doplňky (metro).
- Strukturované veřejné organizace (GLCT) zajišťují společné objednávání autobusových a tramvajových linek a vytvářejí jedno kontaktní místo pro dopravce.

Integrace tarifů a společné zadávání služeb přes hranici může zvýšit atraktivitu veřejné dopravy, snížit tranzitní náklady a podpořit cestovní ruch. Zásadní je vhodný právní rámec (např. na bázi mezivládních dohod), funkční finanční model a politická vůle spolupracovat.

5.1.3 Způsoby smluvního zajištění přeshraniční spojení

Nařízení 1370/2007 stanoví, že veřejné služby se zajišťují na základě smlouvy o veřejné službě (public service contract) mezi příslušným orgánem (státem, krajem nebo obcí) a dopravcem. Smlouva definuje rozsah poskytované služby, tarifní podmínky, standardy kvality a výši kompenzace. U přeshraničních spojů jsou nejčastější dvě varianty:

- **Jednostranná objednávka:** například region nebo ministerstvo jedné země objedná vlakovou linku, která pokračuje přes hranici; partner v sousedním státě uhradí pouze prokazatelné náklady. Tímto způsobem zajišťuje Ministerstvo dopravy ČR některé rychlíkové spoje (např. R8 do Žiliny).
- **Společná objednávka:** několik objednatelů (např. Zlínský kraj a Trenčínský samosprávný kraj) uzavře společnou smlouvu s dopravcem a rozdělí si náklady. Příkladem je spolupráce IDŽK a IDS PLUS na trati Horní Lideč – Púchov, kde česká strana zajišťuje provoz v úseku do Střelné a slovenská strana navazující úsek.

V Česku a na Slovensku se smluvní zajištění veřejné dopravy opírá o kombinaci přímých zadání a veřejných soutěží. Zlínský kraj uzavírá smlouvy s dopravci napřímo. Na Slovensku uzavírá smlouvy s dopravci společnost Integrovaná doprava Žilinského a Trenčínského kraja, s.r.o.

Nově lze využít také příklady z evropské praxe, které ukazují efektivní způsoby koordinace přeshraniční dopravy. Například projekt TriRegio mezi Německem, Švýcarskem a Alsaskem funguje na základě společné tarifní dohody a jednotného systému výnosového rozdělení. Podobně systém Léman Pass mezi Ženevou a francouzskými regiony umožňuje přímé smluvní propojení několika objednatelů, kteří sdílejí odpovědnost za provoz, financování a marketing. Tyto příklady potvrzují, že model společných objednávek je vhodný i pro rozvoj přeshraničních IDS mezi Zlínským a Trenčínským krajem.

5.1.4 Odbavovací systémy – způsob výběru jízdného

Digitalizace veřejné dopravy je jednou z priorit EU. Směrnice o inteligentních dopravních systémech (ITS) podporuje interoperabilní odbavovací systémy a otevřená data. V praxi to znamená, že dopravci i organizátoři zavádějí bezpapírové jízdenky a kontaktní i bezkontaktní karty.

IDZK využívá čipovou kartu Zetka, kterou lze dobít přes e-shop, v infocentrech nebo bankovní kartou; systém umožňuje platbu hotovostí, mobilním telefonem či bankovní kartou v automatech nebo u řidiče. Pro dlouhodobé předplatné jsou k dispozici 7denní, 30denní, 90denní a celoroční jízdenky. Karta Zetka je kompatibilní s kartou ODISka Moravskoslezského kraje, což umožňuje cestujícím používání jednoho nosiče i v sousedních regionech. Smluvní podmínky IDZK stanoví, že dopravci musí umožnit bezbariérové nástupy a zajistit vizuální a akustické informace.

IDS PLUS na Slovensku používá zónové jízdenky, které lze koupit v papírové formě, jako SMS nebo jako elektronickou jízdenku. Ceník IDS PLUS platný od srpna 2025 stanoví, že jízdenka pro jednu zónu (platnost 60 minut) stojí 0,70 € (0,50 € zlevněná) a osmizónová jízdenka (platnost 180 minut) 4 €. Speciální zóny, jako městská zóna 100 (Žilina), mají cenu 0,90 € (sleva 0,65 €). K dispozici jsou také síťové jízdenky – například celoregionální lístek na 240 minut za 4,50 € a celodenní síťový lístek za 8 € (sleva 5 €). Dopravci IDS PLUS akceptují papírové i elektronické kupony a připravují zavedení jednotné čipové karty.

Na základě příkladů ze zahraničí (např. Öresundský pendlerkort nebo Bodensee Ticket) lze doporučit rozšíření funkcionalit o mobilní aplikace, propojení se systémem bankovních plateb a možnost využití jednotné digitální identity. V regionech, kde přeshraniční spolupráce probíhá intenzivně, jsou tyto funkce klíčové pro pohodlné cestování bez nutnosti nákupu více jízdenek a pro podporu turistického ruchu.

5.1.5 Financování přeshraničních spojení

Financování veřejné dopravy vyplývá z nařízení 1370/2007: kompenzace musí odpovídat prokazatelným nákladům na veřejnou službu a zohledňovat přiměřený zisk. O rozdělení nákladů na přeshraniční linky se obvykle dělí dotčené regiony nebo státy. V případě trati Horní Lideč – Púchov financuje českou část Zlínský kraj a slovenskou část Žilinský a Trenčinský kraj prostřednictvím IDS PLUS. Náklady jsou rozděleny podle vykonaných vlakokilometrů. V rámci EU lze na podporu takových projektů čerpat prostředky z programů Interreg, které podporují infrastrukturu a služby v příhraničních regionech. Nárok na kompenzaci za slevy pro žáky, studenty, seniory a osoby se zdravotním postižením řeší členské státy samostatně; na vnitrostátních linkách v Česku doplácí stát dopravcům ztrátu vyplývající z plošné 50% slevy, zatímco v Slovenské republice dotuje jízdné jednotlivé kraje (slevy 50 % pro děti, studenty a seniory) prostřednictvím ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

Další příklady z Evropy, jako je Euroregion Maas–Rýn nebo Léman Pass, ukazují, že společné financování je možné řešit i formou vícezdrojového modelu, kde se na krytí nákladů podílejí nejen regionální samosprávy, ale i dopravní svazy, města či soukromí dopravci. Pro Zlínský a Trenčinský kraj lze doporučit vytvoření společného finančního fondu pro přeshraniční dopravu, do nějž by přispívali všichni zapojení partneři podle objemu výkonů. Takový model přináší stabilitu a umožňuje efektivnější plánování rozvoje služeb.

5.1.6 Jednotný plnohodnotný IDS nebo přeshraniční nabídky?

Současné právní předpisy umožňují vytvářet přeshraniční integrované tarify, ale jejich realizace naráží na rozdíly v národních legislativách, sazbách DPH, měnách a slevových kategoriích. Plně jednotný systém Zlínský kraj – Trenčínský kraj by vyžadoval:

- *Harmonizaci tarifních podmínek (kilometrový vs. zónový tarif).*
- *Sjednocení slevových kategorií a doložení financování.*
- *Interoperabilní odbavovací média.*
- *Společný orgán koordinující objednávku, marketing a vyúčtování.*

První kroky již probíhají – Zetka a slovenská čipová karta jsou vzájemně uznatelné a na přeshraniční lince Horní Lideč – Púchov funguje jednotný tarifní přehled. Budoucí přeshraniční integrovaný systém by mohl navázat na euroregionální projekty (např. Euroregion Bílé–Bíle Karpaty) a v souladu s EU regulací využít společné zadávání veřejných služeb a společné financování.

Na základě evropských příkladů je zřejmé, že harmonizace může probíhat postupně. Projekty jako TriRegio nebo Bodensee Ticket ukazují, že i bez plné legislativní shody lze nabídnout funkční společné produkty, např. přeshraniční denní jízdenky nebo integrované čipové karty. Pro Zlínský a Trenčínský kraj by bylo vhodné navázat na tyto zkušenosti a využít existující platformy Interreg či Euroregion Bílé–Bíle Karpaty k zavedení pilotního systému sdíleného tarifu a společného marketingu. Tím by se zvýšila atraktivita veřejné dopravy a posílila by se identita regionu jako funkčního přeshraničního prostoru.

5.2. Analýza legislativy v ČR a SR

5.2.1 Legislativa k objednávkám služeb v přepravě cestujících, legislativa tarifu vnitrostátní a přeshraniční dopravy

Česká republika

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících zavádí rámec pro zajišťování dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí. Na základě nařízení 1370/2007 stanovuje postupy pro uzavírání smluv o veřejných službách, povinnosti dopravců a objednatelů a rovněž obsahuje v příloze standardy kvality a bezpečnosti. Příloha mimo jiné požaduje, aby vozidlo veřejné linkové dopravy bylo označeno názvem koncové stanice nebo číslem linky, aby vozidla byla vybavena místy k sezení pro osoby se sníženou schopností pohybu, umožňovala přepravu dětského kočárku a vodícího psa a byla vybavena zvukovým informačním zařízením. Tyto standardy chrání cestující a odrážejí požadavky EU na rovný přístup.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, upravuje podnikání v linkové dopravě a vymezuje podmínky pro udělení licence pro pravidelné i příležitostné linky. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, stanovuje práva a povinnosti provozovatelů železniční dopravy a obsahuje ustanovení o přepravních a tarifních podmínkách. Dílčí předpisy řeší také práva cestujících se zdravotním postižením a umožňují v kraji sjednávat integrované tarify a uznávat jízdenky. Objednávku a úhradu regionálních spojů v ČR zajišťují kraje, zatímco ministerstvo dopravy objednává dálkovou a mezinárodní osobní železniční dopravu. Současný systém funguje od roku 2005 a v koncepci veřejné dopravy je popsán jako varianta č. 1 – kraje objednávají regionální vlaky a stát objednává dálkové vlaky. Stát hradí přibližně 30 % nákladů regionálních spojů a zároveň financuje infrastrukturu; v koncepci se proto diskutuje i varianta centralizace objednávky, která by sjednotila finanční toky s odpovědností.

Co se týče slev, vláda ČR zavedla v roce 2018 plošnou 75% slevu na jízdném pro děti, studenty do 26 let a seniory nad 65 let na dálkových a regionálních linkách; výši slev a jejich financování může však jednotlivý kraj upravit – od roku 2023 stát proplatí dopravcům 50 % a některé kraje (včetně Zlínského) dotují dalších 25 % (do konce roku 2025). Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P mají v IDZK nově od prosince 2024 cestování zdarma.

Slovenská republika

Zákon č. 56/2012 Z.z., o cestnej doprave, definuje silniční osobní dopravu jako licencované podnikání a stanoví podmínky pro provoz pravidelné osobní dopravy, linkové dopravy a taxislužby. Dopravní licence vyžaduje prokázání odborné způsobilosti, finanční způsobilosti a dobré pověsti a vymezuje územní rozsah, na něž se licence vztahuje. Tento zákon je stále platný, velká část jeho ustanovení však byla začleněna do nového zákona č. 332/2023 Z.z., o verejnej osobnej doprave, který je účinný od 1. 1. 2024. Podobně zákon č. 514/2009 Z.z., o dopravě na dráhach, upravuje železniční osobní dopravu. Na rozdíl od ČR je objednávka železničních spojů v SR výlučně v kompetenci Ministerstva dopravy SR. Tento model kritizuje Plán obnovy a odolnosti, jenž konstatuje, že rozdělení kompetencí mezi vládu (MD SR – dálkové a regionální vlaky), vyšší územní celky (regionální autobusy) a města (městskou dopravu) komplikuje koordinaci.

Slovenská legislativa nezná plošnou 75 % slevu; slevy pro děti, studenty do 26 let, žáky a seniory se pohybují na úrovni 50 % a jsou financovány krajskými rozpočty. Držitelé průkazů ZŤP (zdravotně postihnutí) cestují bezplatně v autobusové i železniční dopravě. Tarify jsou v kompetenci jednotlivých IDS – například IDS PLUS používá zónový systém, v němž každá zóna odpovídá přibližně 20 minutám jízdy a slevy se poskytují podle zákonem stanovených kategorií. U vybraných vlakových spojení mohou studenti cestovat bezplatně po splnění podmínek. Výši tarifů v regionální autobusové dopravě však určují objednatelé, kterými jsou v SR samosprávné kraje (v našem případě TSK/ŽSK); IDS schválenou tarifu zapracují a pracují s ní s cílem postupně sjednotit tarify mezi jednotlivými druhy osobní dopravy – například městskou dopravou a regionální autobusovou dopravou.

Vznik a úloha Národnej dopravnej autority (NADA) a projekt jednotného lístku (NICL)

Slovensko se v posledních letech snaží řešit roztržštěnou správu veřejné dopravy. Národní dopravní autorita (NADA) byla zřízena jako samostatný úřad, který má vytvářet národní koncepce veřejné dopravy, koordinovat jízdní řády, sjednotit tarifní systémy a implementovat reformy z Plánu obnovy. NADA odpovídá za projekt Národní integrovaný cestovní lístok (NICL). Cílem projektu je vytvořit jeden národní lístek, který od 1. července 2026 bude platný na všechny druhy veřejné dopravy na Slovensku – městskou hromadnou dopravu, příměstské autobusy i železniční dopravu. V první fázi se systém zaměří na veřejné dopravce; soukromí dopravci se budou moci zapojit, pokud jejich odbavovací systémy budou kompatibilní.

NICL přinese transparentní tarif, centrální databázi spojů a umožní cestujícím plánovat a platit cestu prostřednictvím jednotné mobilní aplikace. Systém nabídne pay-as-you-go odbavení pomocí Bluetooth majáků, které automaticky identifikují cestující a vypočítají optimální jízdné, takže jízdné bude stejnou částkou bez ohledu na místo nákupu. Dlouhodobým cílem je rozšířit platformu i na služby sdílené mobility (bikesharing, e-koloběžky, carsharing) a taxi, aby cestující mohli kombinovat vlak, autobus a sdílené formy dopravy v jednom nákupu. Tento slovenský projekt sleduje inspiraci z Polska, kde podobný systém již úspěšně funguje.

Nicméně v říjnu 2025 Národní rada SR schválila zrušení samostatné NADA s platností od 1. 1. 2026 a její kompetence mají přejít na Ministerstvo dopravy SR, resp. Dopravní úřad SR. Je proto důležité sledovat, jak bude reforma veřejné dopravy realizována bez samostatného národního koordinátora a jak se to promítne do projektu NICL.

5.2.2 Tarif IDS pro vnitrostátní a pro přeshraniční spojení

Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK)

- **Základ tarifu:** kombinuje nástupní poplatek 15 Kč a kilometrovou sazbu 1,50 Kč/km. Cena klesá při delších jízdách a zaokrouhluje se na celé koruny.
- **Předplatní jízdenky:** 7, 30, 90 a 365 dnů; městské zóny mají vlastní časové jízdenky.
- **Odbavení:** platba v hotovosti, bankovní kartou, mobilním telefonem nebo čipovou kartou Zetka; Zetka je kompatibilní s ODISKou.
- **Slevy a bezplatná přeprava:** pro žáky, studenty a seniory 75 % (financuje kraj a stát); držitelé průkazů ZTP/ZTP-P cestují od prosince 2024 zdarma.
- **Přeshraniční příklad:** na trati Horní Lideč – Púchov je tarif rozdělen podle států; český úsek se řídí IDZK, slovenský úsek tarify ZSSK – 1–5 km za 1,20 €, 6–10 km 1,40 €, 11–15 km 1,60 € a 16–20 km 1,80 €.

Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja (IDS PLUS)

- **Zónový tarif:** jízdenky podle počtu zón; 1 zóna (60 min) stojí 0,70 € (sleva 0,50 €), 8 zón 4 €.
- **Městské zóny:** zóna 100 (Žilina) 0,90 €/0,65 €; Turčianské zóny a Martinská zóna mají podobné ceny.
- **Síťové a denní jízdenky:** celoregionální jízdenka na 240 minut 4,50 € (sleva 2,80 €) a celodenní síťová jízdenka 8 € (sleva 5 €).
- **Odbavení:** papírové kupony, SMS a elektronické jízdenky; společnost IDS PLUS plánuje jednotnou čipovou kartu.
- **Slevy:** děti do 6 let, studenti, žáci a seniory mají 50 % slevu; držitelé průkazu ZŤP cestují zdarma.

Příklady dobré praxe zahrnují kompatibilitu čipových karet (Zetka ↔ ODISKa) a tarifní vzájemnost, což usnadňuje cestování mezi regiony. Zónový systém IDS PLUS je srozumitelný a zajišťuje, že každá zóna odpovídá přibližně stejné vzdálenosti a času; to je vhodné pro oblast s horským terénem, kde kilometrový tarif by byl složitý na výpočet. Naopak IDZK používá tarif kilometrový, který více odpovídá rovinnatému charakteru regionu a umožňuje přesně ocenit delší cesty.

5.2.3 Způsoby smluvního zajištění přeshraničního spojení

V Česku mají kraje postavení zadavatelů veřejných služeb. Zlínský kraj zřídil společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (KOVED), která zajišťuje dopravní obslužnost a jedná s dopravci. Podle Smluvních přepravních podmínek IDZK je do systému zapojeno několik autobusových a železničních firem – Arriva autobusy, Arriva vlaky, České dráhy, ČSAD BUS Uherské Hradiště, TQM holding, Transdev Morava, Z-Group bus. Tyto firmy mají se Zlínským krajem uzavřené víceleté smlouvy, v nichž je definován rozsah služeb, tarify, standardy kvality a výše prokazatelné ztráty. Smlouvy umožňují zavést jednotný tarif IDZK a předplatní jízdenky.

Na Slovensku plní roli koordinátora Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. (IDS PLUS), založená roku 2017 Žilinským krajem a městem Žilina; v roce 2025 se přidaly Trenčínský kraj a město Trenčín. Smluvní partneři IDS PLUS jsou například SAD Žilina, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), Dopravný podnik mesta Žiliny (DPMŽ), Arriva Liorbus a Dopravný podnik mesta Martin. Tyto dopravní podniky provozují linkovou autobusovou dopravu, městskou hromadnou dopravu příměstské vlaky.

U přeshraničních spojení se postupuje dvojím způsobem:

- **Společná smlouva:** Když Zlínský kraj a Trenčínský kraj objednávají společně linku, uzavírají smlouvu s dopravcem, která vymezuje, jak budou náklady rozděleny a jak se budou vyúčtovávat tržby.
- **Navazující smlouvy:** Když každý objednatel objedná svůj úsek, uzavře smlouvu s dopravcem jen na svém území; tarifní a odbavovací podmínky se sjednotí prostřednictvím mezikrajské dohody.

5.2.4 Odbavovací systémy a způsob výběru jízdného

V Česku je v posledních letech preferována bezkontaktní platba a elektronické předplatné. IDZK zavedl čipovou kartu Zetka, která slouží jako nosič jízdních dokladů a lze ji použít i v Moravskoslezském kraji. Cestující si mohou jízdenku koupit v prodejních automatech, na e-shopu, u řidiče nebo prostřednictvím bankovní karty; bezhotovostní platby zrychlují nástup a snižují riziko omylů. Převážné podmínky vyžadují, aby vozidla měla akustické a vizuální informační systémy a byla vybavena místem pro vozíčkáře.

IDS PLUS používá zatím papírové kupony a SMS jízdenky; připravuje jednotnou čipovou kartu. Jízdenky je možné koupit v pokladnách dopravců nebo jako e-lístek v mobilní aplikaci; tarif je zónový a při přestupu v rámci časové platnosti cestující nepřiplácí.

Při přeshraničních cestách je klíčové, aby odbavovací systém uměl akceptovat různé měny a tarifní nosiče. Na trati Horní Lideč – Púchov se jízdenky IDZK uznávají na českém úseku, ale na slovenském úseku je nutné mít slovenskou jízdenku; tu lze koupit u průvodčího nebo v pokladně ZSSK. Diskutuje se o vzájemném uznávání čipových karet či mobilních jízdenek, což by zjednodušilo odbavení.

5.2.5 Financování objednávek

Veřejná doprava v obou zemích je financována kombinací tržeb z jízdného, příspěvků z rozpočtu objednatele a kompenzací za slevy. Na financování regionální železniční dopravy se podílí i stát formou dotace z MDČR, přibližně 30% výkonů je spolufinancováno státem. Zákon 194/2010 Sb. ukládá krajům a obcím povinnost vypracovat plán dopravní obslužnosti a stanoví postup výpočtu prokazatelné ztráty dopravce – tedy rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady a výnosy. Dopravce je povinen doložit náklady a příjmy, objednatel je povinen hradit kompenzaci a přiměřený zisk. Slevy pro žáky, studenty a seniory jsou částečně hrazeny státem; region však může slevy navýšit z vlastních zdrojů.

Na Slovensku financují objednávku kraje a města; stát se podílí prostřednictvím dotací na železniční dopravu a prostřednictvím kompenzací slev za železniční dopravu. Pro rok 2025 zavedl Žilinský a Trenčínský kraj společnou firmu IDS PLUS, která obdrží finanční příspěvky od obou krajů a měst Žilina a Trenčín. Kompenzace za slevy jsou vypláceny z krajských rozpočtů a přepočítávají se podle počtu přepravených osob. Výše těchto slev není zákonem jednotně zakotvena; stanovují ji jednotliví objednatelé a ztráty z poskytovaných slev nesou rozpočty krajů či měst.

Finanční udržitelnost přeshraničních linek je podporována projekty Interreg (např. Euroregion Bílé–Bíle Karpaty), které mohou spolufinancovat marketing, informační systémy nebo investice do vozidel.

Legislativní rámec EU a obou států poskytuje relativně robustní nástroje pro organizaci a financování veřejné dopravy. Nařízení 1370/2007 motivuje k otevřeným a nediskriminačním tendrům, ale zároveň umožňuje přímé zadání regionálním dopravcům, pokud to odůvodňuje zajištění služby. Česká a slovenská legislativa na toto nařízení navazují a stanovují konkrétní postupy pro uzavírání smluv, financování prokazatelné ztráty a kvalitativní standardy. Integrované systémy IDZK a IDS PLUS se významně rozvíjejí; zavádějí moderní odbavovací technologie a pracují na vzájemném uznávání čipových karet. Přeshraniční integrace však naráží na rozdíly v tarifních principech, slevových politikách a financování. Dlouhodobě by bylo vhodné vytvořit společný tarifní a finanční model pro příhraniční zónu, inspirovaný historickou provázaností československé dopravy, kdy vlakové a autobusové spoje mezi Moravou a Slovenskem tvořily jednotný celek. Zkušenosti ze společného provozu linky Horní Lideč – Púchov dokazují, že při vůli obou stran je možné vytvořit funkční a přitažlivou přeshraniční nabídku.

6. VARIANTY ŘEŠENÍ INTEGRACE DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ ZLÍNSKÉHO A TRENČÍNSKÉHO KRAJE

V této části rozvíjíme analytické práce z první etapy a navrhujeme konkrétní kroky a dílčí cíle pro zavedení plnohodnotného přeshraničního integrovaného dopravního systému (IDS) mezi Zlínským a Trenčínským krajem. Návrhy vycházejí z legislativního prostředí Evropské unie, České republiky a Slovenské republiky, z analyzovaných příkladů dobré praxe ze zahraničí a z dosavadních poznatků o IDS v obou krajích. Podstatné je, že přeshraniční IDS musí vznikat jako společný projekt dvou veřejných správ a musí respektovat rozdílné právní rámce, daňová pravidla a způsoby financování. Variantní řešení zde navržená umožňují volbu nejvhodnějšího postupu podle politické dohody obou regionů.

6.1. Návrh kroků a dílčích cílů pro zavedení plnohodnotného přeshraničního IDS

6.1.1 V oblasti legislativy EU a vnitrostátní legislativy ČR a SR

Současný stav a legislativní východiska. Přeshraniční integrovaný systém osobní dopravy musí respektovat nařízení EU č. 1370/2007 o veřejných osobních službách v železniční a silniční dopravě. Toto nařízení umožňuje veřejným orgánům udělovat dopravcům výlučná práva a poskytovat finanční kompenzace, ale současně stanoví, že smlouvy mají být transparentní a časově omezené a mají se soutěžit v otevřených řízeních. Český zákon č. 194/2010 Sb. O veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů z tohoto nařízení vychází: stát prostřednictvím Ministerstva dopravy objednává dálkovou a mezinárodní železniční dopravu a určuje maximální kompenzaci; kraje a obce zajišťují dopravu na svém území a mohou objednat dopravu i v přeshraničním území po dohodě s druhým státem. Zákon ukládá regionům povinnost vypracovat plán dopravní obslužnosti, popsat integraci a předpokládaný rozsah služeb. Slovenský zákon č. 332/2023 Z. z. o veřejné osobní dopravě definuje „objednavatele“ jako veřejný orgán odpovědný za zajištění dopravní obslužnosti a „organizátora“ jako společnost pověřenou tvorbou a provozem integrovaného dopravního systému; zákon zahrnuje dopravu autobusovou, železniční, městskou, trolejbusovou i lanovou a po novelizaci umožňuje vytváření celostátního integrovaného lístku. Aktuální novela zákona o veřejné osobní dopravě (č. 332/2023 Z. z.), schválená na podzim 2025, zrušila k 1. lednu 2026 Národní dopravní autoritu (NADA). Její působnost, včetně přípravy národního plánu dopravní obslužnosti, koordinace integrovaného dopravního systému a stanovování technických standardů pro tarify a odbavovací systémy převzal přímo slovenský ministr dopravy prostřednictvím nově zřízeného, funkčně nezávislého útvaru v rámci Ministerstva dopravy.

- **Zřízení společné legislativní pracovní skupiny:** Kraje by měly vytvořit česko-slovenskou komisi složenou ze zástupců krajů, ministerstev dopravy a právníků. Úkolem skupiny bude harmonizovat interpretační rozdíly mezi českým zákonem 194/2010 Sb. a slovenským zákonem 332/2023 Z. z., zejména vyjasnit kompetence při objednávání přeshraničních vlakových a autobusových linek a pravidla pro jejich financování. Ujasnit je nutné také to, zda budou smlouvy uzavírány společně (viz níže varianta B) nebo odděleně.
- **Zahrnutí přeshraniční integrace do plánů dopravní obslužnosti:** Oba kraje by měly aktualizovat svoje plány dopravní obslužnosti tak, aby obsahovaly přeshraniční část. V současné verzi český zákon požaduje, aby plán popisoval i integrovaný systém, finanční nároky a předpokládaný časový plán zadání služeb. Na slovenské straně bude plán součástí národního plánu dopravní obslužnosti. Uvedení přeshraničních linek a zón do plánů je předpokladem pro poskytování státních kompenzací.
- **Uzavření dvoustranné meziregionální dohody:** Na základě článku 3 českého zákona, který umožňuje krajům zajišťovat dopravu na území sousedního státu, a analogického ustanovení slovenského práva navrhujeme uzavřít (rozšířit) memorandum mezi Zlínským a Trenčínským krajem. Dohoda by definovala „zónu zájmu“ přesahující státní hranici, stanovila pravomoci a finanční spoluúčast na společných linkách, a určila společná pravidla pro tarif, kontrolu a sankce.
- **Převzetí zkušeností z jiných euroregionů:** V trojmezí Švýcarska, Německa a Francie vznikla asociace Triregio, která sdružuje tři tarifní svazy (TNW, RVL, Alsace) a jejíž produkty umožňují cestovat vlakem, autobusem i tramvají na jedinou jízdenku v zakoupených zónách. Podobně Euregionoticket platí v přeshraničním regionu Maas–Rýn na většině regionálních vlaků a autobusů. Legislativní skupina by měla zanalyzovat, jak byly smluvně ošetřeny kompetence partnerských regionů a jak je zajištěna ochrana hospodářské soutěže podle článku 5 nařízení 1370/2007.
- **Spolupráce s Ministerstvem dopravy SR a Ministerstvem dopravy ČR:** Novela zákona o veřejné osobní dopravě z roku 2025 zrušila Národní dopravní autoritu a její funkce jako příprava národního plánu dopravní obslužnosti, koordinace rozvoje integrovaného dopravního systému a stanovení technických standardů přešly pod nezávislý útvar v rámci Ministerstva dopravy SR. Je proto nezbytné, aby kroky obou krajů byly v souladu s novým národním plánem a chystaným národním integrovaným lístkem, který bude spravovat přímo ministerstvo. České ministerstvo dopravy nadále zajišťuje celostátní železniční dopravu a spolupráce mezi oběma ministerstvy by měla vést k jednotným standardům pro tarif, prodej a kontrolu jízdenek na společných linkách.

Varianty legislativního postupu:

- **Varianta A:** *Koordinovaná integrace s oddělenými smlouvami:* Každý kraj zadává veřejnou službu na svém území podle vlastního zákona a uzavírá smlouvu se „svými“ dopravci. Přeshraniční linka se skládá ze dvou smluv (CZ a SK). Dohoda o tarifu, finančním rozúčtování a kontrole je řešena ve dvoustranném memorandu. Tento model využívají regionální vlakové linky Horní Lideč–Púchov, kde česká strana zajišťuje úsek do Střelné a slovenská ZSSK objednává úsek do Púchova. Varianta respektuje stávající legislativu, ale vyžaduje detailní koordinaci jízdních řádů a ceny.
- **Varianta B:** *Společné zadání přeshraniční služby:* Krajský nebo národní zadavatel vypíše veřejnou soutěž na celou linku, která prochází oběma státy. Smlouva o veřejné službě se uzavírá pouze jedna, ale vychází z kompetencí obou států (v souladu s článkem 5 nařízení 1370/2007 o transpozici do národních práv). Finanční kompenzace se rozděluje podle dohodnutého klíče, například podle najetých kilometrů na území každého státu. Tento model uplatňuje tri-národní sdružení Triregio.
- **Varianta C:** *Přeshraniční euroregionální entita.* Inspirováno Euroregionem Maas–Rýn a Triregio; zřídí se přeshraniční asociace nebo společný podnik dvou krajů. Tato entita je nositelem licencí a objednává linky na obou stranách hranice. Může získat dotace z programů Interreg (případně jiného vhodného programu) a má právní subjektivitu podle práva EU. Výhodou je jednotný přístup, nevýhodou vyšší právní komplikace.

6.1.2 V oblasti stanovení cen a DPH

Jednou ze zásadních otázek při budování plnohodnotného přeshraničního integrovaného dopravního systému (IDS) mezi Zlínským a Trenčínským krajem je zacházení s daní z přidané hodnoty (DPH). Hlavní cíle jsou dva:

- **Respektovat právní rámec EU a národních zákonů.** V členských státech Evropské unie je přeprava osob mezi státy standardně osvobozena od DPH s nárokem na odpočet, jak vyplývá ze směrnice 2006/112/ES a je promítnuto do českého § 70 zákona o DPH: přeprava osob a jejich zavazadel mezi jednotlivými členskými státy je v tuzemsku osvobozena od daně s nárokem na odpočet. Obdobně podle slovenského zákona je místo plnění pro přepravu osob tam, kde se doprava uskutečňuje (§ 16 ods. 4), a mezinárodní osobní přeprava je od daně osvobozena. Na území České republiky a Slovenska se tedy u přeshraniční přepravy osob neuplatňuje DPH na výstupu, dopravce však má nárok na odpočet DPH z nákladů.
- **Nastavit spravedlivé a transparentní rozúčtování mezi objednavateli a dopravci.** I když je pro cestující zjednodušením tarif jednotný (jeden lístek), z pohledu daní a účetnictví musí být jasně určeno, která část přepravy se uskutečnila v každém státě a kdo je za ni odpovědný. Přeshraniční IDS proto potřebuje proces, který bude sledovat počet kilometrů na obou stranách hranice, správně evidovat tržby a umožní jednotlivým dopravcům uplatnit odpočet vstupní DPH.

Legislativní rámec a výklad pojmů

Směrnice Rady 2006/112/ES (dříve označovaná jako šestá směrnice o DPH) v čl. 48 stanovuje, že místem plnění u přepravy osob je místo, kde se příslušný úsek přepravy uskutečňuje. Tento princip přebírá český zákon o DPH. § 10a stanovuje speciální pravidlo pro určení místa plnění u přepravy osob; podle něj je místem plnění místo, kde se příslušný úsek přepravy uskutečňuje. § 70 zákona o DPH (235/2004 Sb.) upravuje osvobození osobní přepravy: přeprava osob a jejich zavazadel mezi členskými státy (i do třetích zemí) je v tuzemsku osvobozena od daně s nárokem na odpočet. Osvobození se vztahuje i na služby přímo související s přepravou (prodej jízdenek, rezervace, výměny dokladů atd.).

Tyto ustanovení znamenají, že dopravce, který provozuje mezinárodní linku například mezi Trenčínem a Zlínem, neúčtuje DPH na výstupu za přepravu mezi státy, ale zachovává nárok na odpočet z nákupů (pohonné hmoty, údržba vozidel atd.). Pokud linka projíždí více členskými státy, musí se tržba rozdělit podle počtu kilometrů v každém státě a u částí, které nejsou osvobozeny (například tranzit Rakouskem), by se použila tamní sazba.

Slovenský zákon o DPH (č. 222/2004 Z.z.) přebírá směrnici EU podobně. Podle § 16 odsek 4 je místem dodání při osobní dopravě místo, kde se doprava uskutečňuje; u mezinárodní dopravy se místo plnění určuje poměrově k naježděným kilometrům v jednotlivých státech. § 46 odsek 2 stanoví, že osobní doprava z tuzemska do zahraničí, ze zahraničí do tuzemska, nebo mezi dvěma místy v tuzemsku, která tvoří součást mezinárodní letecké nebo lodní přepravy, je na území Slovenska osvobozena od DPH. Finanční správa SR ve své metodice vysvětluje, že pokud slovenský dopravce vykoná mezinárodní přepravu (například Bratislava-Znojmo), úsek na území Slovenska je předmětem daně, ale je osvobozen od daně a uvádí se v daňovém přiznání v řádcích 13 a 15. Úsek na území ČR je předmětem daně v ČR a dopravce by se měl registrovat k DPH v ČR.

Tyto legislativní předpisy poskytují rámec pro jakýkoli přeshraniční IDS. Protože Česká republika i Slovensko osvobozují mezinárodní osobní přepravu od DPH, praktický dopad spočívá v administrativním rozdělení tržeb a v nároku na odpočet. Není však dovoleno zvolit si jednu zemi a odvádět DPH jen tam – každý stát požaduje, aby se evidovala délka úseků a aby se dopravce případně registroval pro daň v jiných státech, kde se přeprava uskutečňuje.

Specifika přeshraničního IDS

Přestože je mezinárodní přeprava mezi Českem a Slovenskem osvobozena, integrace tarifů a clearingů vytváří několik praktických problémů:

- **Určení místa plnění a evidence kilometrů.** Dopravce i objednavatel musí evidovat počet kilometrů v každém státě. I když se na obou úsecích neuplatňuje DPH, správné dělení zohledňuje případné změny sazeb a umožňuje flexibilně reagovat, pokud by se legislativa změnila (např. Německo a Rakousko DPH vybírají). Z pohledu účetnictví regionů je vhodné oddělit výkony na území ČR a SR.
- **Nárok na odpočet a vracení DPH.** Dopravce má právo odečíst DPH z nákladů na provoz. Aby byl nárok uplatnitelný, musí faktury od dodavatelů (pohonné hmoty, leasing) obsahovat správné údaje a být evidovány v systému českého nebo slovenského plátce. V případě mezinárodní linky se vstupní daň uplatní v zemi, kde je dopravce registrován, přičemž osvobozené plnění nemá dopad na vstupní DPH.
- **Clearing tržeb mezi kraji.** Přeshraniční jízdenka generuje tržbu, která se musí rozdělit mezi objednavatele (Zlínský kraj, Trenčínský kraj) a dopravce. Protože se za přepravu nevybírá DPH, clearingové centrum rozdělí brutto tržbu dle dohodnutých algoritmů. Kromě toho však musí zohlednit, že dopravce uplatňuje vstupní DPH a vyžaduje prokazatelnou evidenci.

- **Smluvní a organizační aspekty.** V případě varianty plnohodnotného IDS by dopravci museli uzavřít jednu společnou smlouvu se dvěma objednateli. Varianta přeshraničních nabídek uvažuje dvě oddělené smlouvy a spolupráci prostřednictvím clearingového centra. Každý model má dopad na daňovou registraci a fakturaci.
- **Vliv změn sazeb DPH a legislativy.** I když je dnes přeprava mezi ČR a SR osvobozena, některé státy EU DPH vybírají (Belgie, Německo, Rakousko apod.). Pokud by se v budoucnu změnila legislativa (například Slovensko by zavedlo DPH na mezinárodní přepravu), oddělená evidence umožní rychle reagovat. Proto je vhodné nastavit systém tak, aby se dalo jednoduše přepnout na model, kdy se DPH vybírá na jedné straně hranice.

Obecný proces vyrovnání DPH v přeshraničním IDS

Aby mohl Zlínský a Trenčínský kraj vytvořit funkční jednotný tarif a současně dodržet daňová pravidla, navrhujeme následující obecný postup:

- **Přesné určení délky úseků:** Před zavedením linky je nutné kartograficky vymezit kilometráž na českém a slovenském území. Zohlednit je třeba i jízdní odchylky (objížd'ky, vybrané trasy). Určení kilometráže je základem pro přepočítání tržeb a evidenci u daňových orgánů.
- **Zavedení dvou paralelních evidencí:** Přestože cestující obdrží jediný tarif (zóna 1 + zóna 2), systém v pozadí rozdělí jízdenku na dvě „položky“: český úsek a slovenský úsek. U obou položek bude uvedeno, že jde o osvobozené plnění s nárokem na odpočet. V případě doplňkových služeb (např. parkování, rezervace) se posoudí, zda patří do kategorie služeb přímo souvisejících s přepravou.
- **Vystavení faktur dopravci / clearingu:** Dopravce vystaví objednatelům doklad o ujetém výkonu. Doklad bude strukturován na dvě části – českou a slovenskou. U obou částí bude uvedeno „DPH 0 % – osvobozeno s nárokem na odpočet“. Tato faktura bude podkladem pro vyúčtování u dopravce a pro clearing.
- **Clearingové centrum:** Clearingové centrum IDS obdrží informace o prodaných jízdenkách a jejich rozčlenění a rozdělí tržby mezi objednavatele a dopravce. Zajistí také anonymizaci dat a poskytne dopravci podklady k uplatnění vstupní DPH (např. seznam úseků a nákladů).
- **Daňová registrace dopravců:** Pokud dopravce sídlí v jednom státě, ale poskytuje službu i na území druhého, musí z hlediska místní legislativy posoudit povinnost registrace k DPH v druhém státě. V praxi je vhodné, aby k osvobozenému plnění docházelo pouze na domácím území; na cizím území by se dopravce registroval pouze v případě, že by přeprava přestala být osvobozena (například by linka zasahovala do země, kde DPH platí).
- **Uplatnění odpočtu:** Dopravce přiznává daň v zemi své registrace. Pokud je přeprava osvobozena, na výstupu nevzniká daňová povinnost, avšak vstupní daň z faktur za nákup nafty a servisu je odpočitatelná. Dopravce proto vykáže plnění v přiznání k DPH jako osvobozené a vstupní daň uplatní ve stejném období.
- **Konzistence s projektem NICL:** Slovenské ministerstvo dopravy vyvíjí Národní integrovaný cestovní lístek (NICL), který má od roku 2026 umožnit cestování na jeden lístek v rámci celého Slovenska prostřednictvím mobilní aplikace a čipové karty; projekt počítá s automatickým výpočtem ceny a podporou pay as you go. Na české straně se vyvíjí obdobný koncept. Pro přeshraniční IDS je proto nutné použít standardy NICL pro datové přenosy a evidenci plateb, aby systémy byly kompatibilní a umožnily snadné daňové vyúčtování.

Varianty řešení pro nastavení DPH a clearingů

Vzhledem k potřebě flexibilního systému navrhujeme tři varianty, které se liší hloubkou integrace, způsobem fakturace a procesní náročností. Varianta A představuje referenční stav bez koordinace (pouze regionální nabídky), ostatní varianty se liší úrovní centralizace.

- **Varianta A: Samostatné regionální linky (bez IDS)**
 - **Popis:** Každý kraj objednává a financuje svůj úsek samostatně, bez tarifu „jeden lístek“. Cestující musí přestupovat na hranici a zakupovat druhou jízdenku. Dopravce fakturuje výkon zvlášť na Slovensku a zvlášť v ČR.
 - **Daňové dopady:** V každém státě jde o vnitrostátní přepravu. DPH se aplikuje podle vnitrostátní sazby, protože přeprava nepřekračuje hranici. Neexistuje nárok na osvobození. Dopravce má nárok na odpočet na straně vnitrostátní přepravy.
 - **Výhody:** Nejjednodušší administrativní řešení, vychází z dnešního stavu.
 - **Nevýhody:** Nepohodlí pro cestující, nutnost dvou jízdenek, nižší atraktivita veřejné dopravy, duplicita nákladů na prodejní systémy. Tato varianta je z pohledu přeshraničního IDS nepřijatelná.
- **Varianta B: Dva objednatelé, dvě faktury, jednotný tarif (decentralizovaný clearing)**
 - **Popis:** Zlínský kraj a Trenčínský kraj uzavřou samostatné smlouvy s dopravcem. Cestující kupuje jednu integrovanou jízdenku, která v systému představuje dvě daňové položky (český a slovenský úsek). Clearingové centrum každému kraji přidělí část tržby podle ujetých kilometrů. Dopravce vystaví dvě faktury – jedna faktura pro český úsek a jedna faktura pro slovenský úsek.
 - **Daňové aspekty:** Každý kraj nese odpovědnost za svůj úsek a vystavení faktury. Osvobození zůstává, ale evidence kilometrů je součástí smlouvy. Pokud by se legislativa změnila (například Slovensko by zavedlo DPH na mezinárodní přepravu), systém umožní uplatnit DPH pouze na slovenskou část bez zásadní změny struktury.
 - **Proces:** Cestující platí jednu cenu. Prodejní systém v pozadí rozdělí platbu podle předem stanovených poměrů. Clearingový algoritmus denně/měsíčně převádí tržby do příslušných krajských účtů. Dopravce přiznává vstupní DPH ve své registraci (většinou v zemi sídla).
 - **Výhody:** Umožňuje jednotný tarif pro cestující, zachovává přitom oddělené rozpočty a flexibilitu v případě změn legislativy. Krajské rozúčtování se jednoduše implementuje do stávajících systémů (Zetka, IDS PLUS). Dopravce nemusí být registrován k DPH v druhém státě, pokud přeprava zůstane osvobozena; evidence úseků se používá pouze pro poměrové rozdělení tržeb a pro případnou budoucí změnu sazeb.
 - **Nevýhody:** Nutnost udržovat dvojí evidenci a clearingové centrum. Systém může být náročnější na změny tras a variant – při každé změně trasy se musí upravit poměrové rozdělení.

- **Varianta C: Jednotný objednavatel/konsorcium (centrální clearing)**

- **Popis:** Krajští objednavatelé vytvoří společné konsorcium nebo pověří jednoho koordinátora (např. KOVED nebo IDS PLUS) k uzavření jediné smlouvy s dopravcem. Konsorcium se stane jediným „objednavatelem“ služby a následně rozděluje výkony a náklady mezi členy. Dopravce vystaví jednu fakturu za ujeté kilometry s označením „DPH 0 % – mezinárodní přeprava osob s nárokem na odpočet“. Konsorcium zodpovídá za evidence kilometrů a clearing.
- **Daňové aspekty:** Protože faktura směřuje na jednoho objednavatele, odpadá nutnost rozdělovat plnění na dvě části. Konsorcium však musí vést vnitřní systém přerozdělení výnosů a nákladů na své členy. Pokud by se právní úprava změnila, konsorcium by uplatňovalo DPH na základě toho, kde se služba uskutečňuje; vnitřně by nastavilo poměr.
- **Proces:** Cestující platí jednotnou cenu. Prodejní systém odesílá tržby konsorciu, které spravuje clearing a přerozděluje výnosy mezi členy. Dopravce získává kompenzace od konsorcia. Konsorcium uplatňuje případné vstupní DPH (pokud je zřízeno jako plátce). Členové konsorcia hradí svoji část nákladů podle dohodnutého klíče.
- **Výhody:** Nejsilnější integrace; cestující vnímá systém jako jeden organismus. Jednodušší smluvní vztah pro dopravce (pouze jeden objednavatel). Potenciál efektivního daňového plánování: pokud se uplatňuje DPH, konsorcium může optimalizovat registrace a uplatňování odpočtů.
- **Nevýhody:** Vyžaduje vytvoření nové právnické osoby nebo společného orgánu s detailními stanovami, spravedlivými rozhodovacími mechanismy a odpovídající kapitalizací. Nese riziko, že některý kraj ztratí kontrolu nad dílčími výkony. Složitější účetní a daňová struktura; konsorcium se může stát plátcem DPH v obou zemích.

- **Varianta D: Uzavřené partnerství dopravců (společný poskytovatel)**

- **Popis:** Místo aby krajští objednavatelé koordinovali clearing, spojí se samotní dopravci a vystupují vůči objednavatelům jako jeden konsorciální dopravce. Toto konsorcium nese odpovědnost za přerozdělení nákladů, investice a daňové registrace. Regiony se dohodnou, že budou platit paušální kilometrovou sazbu bez ohledu na DPH.
- **Daňové aspekty:** Společný dopravce může registrovat plátcovství v jednom nebo obou státech; ve faktuře vůči krajům uvede, že přeprava je osvobozena. Interně rozúčtuje vstupní DPH. Krajští objednavatelé se DPH vůbec nezabývají.
- **Výhody:** Krajům se zjednoduší proces; neřeší DPH, pouze hradí brutto sazbu. Dopravci mohou optimalizovat nákupy a investice a lépe využívat vstupní DPH.
- **Nevýhody:** Vyšší riziko oligopolní struktury; méně transparentní pro regiony. Složitější vyjednávání, protože dopravci musí vyjasnit podíl na zisku a investicích.

Doporučení pro praxi

Na základě rozboru legislativy a variant navrhujeme následující kroky pro Zlínský a Trenčínský kraj:

- **Vybrat variantu s nejlepším poměrem integrace a administrativních nákladů.** Varianta B (dvě faktury, jednotný tarif) představuje rovnováhu mezi jednoduchostí implementace a flexibilitou. Umožní plné tarifní propojení a zároveň ponechá krajům kontrolu nad svými úseky a rozpočty. Varianta C je vhodná pro dlouhodobé plnohodnotné IDS, ale vyžaduje vytvoření společného subjektu a jasné spravedlivé rozdělení rozhodovacích pravomocí. Varianta D má smysl, pokud by se dopravci chtěli propojit a nabídnout službu formou franchisingu.
- **Zavést detailní evidenci kilometrů a prodejní statistiky v provozním systému IDS.** Každá prodaná jízdenka by měla přiřazené kilometrové identifikátory pro český a slovenský úsek. Tento systém se musí synchronizovat s databází clearingového centra a s budoucím systémem NICL.
- **Zřídit jednotný clearingový orgán,** který bude pracovat s anonymizovanými daty, vyčíslí podíly tržeb a bude připravovat fakturace pro dopravce i objednavatele. V ideálním případě by clearingové centrum mělo akreditaci pro zajištění účetních a daňových operací, aby vystavené faktury odpovídaly požadavkům finančních úřadů.
- **Sjednotit daňové poradenství.** Krajům doporučujeme využívat jednoho daňového poradce/konzultanta pro obě strany. Ten zajistí, že metodika rozdělení tržeb a uplatnění odpočtů bude jednotná a slučitelná s právními předpisy obou zemí.
- **Pracovat v souladu s projekty NICL a českým národním tarifem.** Přeshraniční IDS by měl využít stejnou datovou platformu a technologické standardy, aby se později do systému mohl zapojit i navazující regiony. Národní projekty počítají se zónovým a kilometrovým tarifem, definicemi zón, zpoplatněním a s odpočtem DPH.
- **Monitorovat legislativní změny v EU.** Některé země EU (Německo, Rakousko) mezinárodní přepravu zdaní. Pokud by podobný režim přijalo Slovensko, bude nutné přepočítat poměry a fakturace. Vhodné je nastavit systém tak, aby byl flexibilní a připravený na změny (např. varianty B a C).

DPH je často opomíjeným, ale zásadním prvkem pro úspěch přeshraničního integrovaného dopravního systému. České a slovenské zákony osvobozují mezinárodní přepravu osob mezi členskými státy od daně s nárokem na odpočet, což znamená, že cestující neplatí DPH, ale dopravci musí vést evidenci ujetých kilometrů a mohou si odečíst vstupní DPH. Aby mohly Zlínský a Trenčínský kraj realizovat jednotný tarif a zachovat daňovou transparentnost, je nezbytné zavést dvě úrovně evidence – tarifní a daňovou – a rozhodnout o způsobu fakturace a clearingů. Varianta B (dva objednavatelé, dvě faktury) je nejvhodnějším kompromisem mezi integrací a administrativní náročností; varianta C (centrální objednavatel) může být dlouhodobým cílem pro plnohodnotný IDS, pokud kraje vytvoří společný orgán. Důležité je také sladit systémy s připravovaným slovenským projektem NICL a se standardy EU.

6.1.3 V oblasti zasmluvnění služeb v přepravě cestujících včetně způsobu financování

V obou zemích je veřejná osobní doprava zajišťována na základě smluv o veřejných službách v souladu s nařízením 1370/2007. České regiony uzavírají smlouvy s autobusovými a železničními dopravci; stát prostřednictvím ministerstva objednává dálkovou železniční dopravu. Na Slovensku objednávají linkové autobusy samosprávné kraje, městskou dopravu města a regionální i dálkovou železnici stát. Financování zahrnuje dotaci na dopravní výkon a tržby z jízdného; dopravci jsou kompenzováni za ztráty z plnění veřejného zájmu. Přeshraniční spojení Horní Lideč-Púchov se již dnes realizuje na základě dvou smluv – jedna je financována Zlínským krajem a druhá Ministerstvem dopravy SR, přičemž tržby se rozúčtují podle najetých kilometrů.

Inspirace zahraničními modely:

- V TriRégio nebo Euregio Maas-Rýn jsou přeshraniční linky objednány společnou asociací, která sdružuje partnerské regiony. Dopravci soutěží v jediném řízení a kompenzace se rozděluje podle výkonnostních ukazatelů.
- U autobusu Bratislava–Hainburg (IDS BK linka 901) se financování dělí mezi tři partnery. Bratislavský kraj, město Bratislava a rakouskou spolkovou zemi Dolní Rakousko. Provoz zajišťuje Slovak Lines a rakouský partner. Tarif je integrovaný a vznikla samostatná zóna 190.
- Příkladem přeshraniční železniční spolupráce je společný projekt Českého ministerstva dopravy a bavorského objednatele BEG na rychlé vlaky Praha-Mnichov. Zakázka je rozdělena na dva samostatné smluvní úseky: český úsek a bavorský úsek. Každý objednatel financuje kilometry na svém území. Cílem spolupráce je modernizace vozidel a zrychlení linky.
- Dalším inspiračním modelem je EuroCity Hungaria, který spojuje Hamburk, Berlín, Prahu, Bratislavu a Budapešť a provozují jej společně Deutsche Bahn, České dráhy, slovenská ZSSK a maďarská MÁV. V této dohodě se dělí vlakokilometry a náklady podle států a stanovují se technické standardy pro interoperabilitu.

Návrh smluvních modelů pro přeshraniční IDS:

- **Varianta A:** Dvojstranné samostatné smlouvy (status quo): Každý objednatel uzavře smlouvu se „svým“ dopravcem a financuje provoz na svém území. Smlouvy mohou navazovat na stávající kontrakty pro vnitrostátní linky, což eliminuje nutnost nových výběrových řízení. Oba dopravci se dohodnou na koordinaci jízdních řádů, sdílení tržeb a kontrole. Tato varianta vyžaduje nastavení rozúčtovacího mechanismu: tržby z přeshraniční jízdenky se dělí podle kilometrů, počtu cestujících nebo podle smluveného klíče. Výhodou je rychlé spuštění, nevýhodou složitější tarifní integrace a riziko nejednotného standardu služeb.
- **Varianta B:** Jediný dopravce a společná smlouva. Oba kraje (prostřednictvím svých příslušných organizátorů veřejné dopravy, například KOVED ve Zlínském kraji a Integrované dopravy Žilinského a Trenčianského kraje, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem dopravy SR podle rozsahu dotčených linek) společně vypíší soutěž na provoz vybrané přeshraniční linky. Zájemci předloží nabídku na celý úsek. Jediný dopravce (nebo konsorcium) bude provozovat linku na obou územích a získá finanční kompenzaci z obou rozpočtů podle dohodnutého podílu. Společná smlouva stanoví minimální standardy vozidel, personálu a tarifních systémů. Smlouva musí být v souladu s čl. 5 nařízení 1370/2007 a respektovat národní předpisy.

- **Varianta C:** Přeshraniční smlouva s více dopravci: Region vybere více dopravců (např. autobusový dopravce a železniční dopravce), ale uzavře s nimi koordinovanou rámcovou smlouvu. Každý dopravce obsluhuje svou část trasy; dohoda určuje společný tarif a výměnu tržeb. Tento model uplatňují rakousko-slovenské přeshraniční vlaky, kde rakouský dopravce ÖBB provozuje vlak až do Bratislavy a slovenský dopravce ZSSK přispívá na provoz.

Finanční nástroje a dotace

Zajištění přeshraničních dopravních služeb, zejména v počáteční fázi jejich zavádění, vyžaduje kombinaci vícezdrojového financování, které umožní minimalizovat rizika pro objednatele i dopravce a současně ověřit reálnou poptávku po nových spojích. Klíčovou roli zde mohou sehrát evropské programy přeshraniční spolupráce, zejména programy Interreg (například Interreg VI-A Slovensko-Česko), jejichž cílem je podpora funkční integrace příhraničních regionů, zvyšování mobility obyvatel a odstraňování administrativních a infrastrukturních bariér.

Programy Interreg umožňují financovat jak přípravné fáze projektů (studie proveditelnosti, dopravní modelování, tarifní analýzy, marketingové průzkumy), tak samotný pilotní provoz přeshraničních linek po omezenou dobu. Tento přístup byl využit například při realizaci linky Bratislava–Hainburg v rámci projektu *baum_cityregion*, kde spolufinancování z prostředků Interreg umožnilo překlenout počáteční období nižší obsazenosti spojů a současně vybudovat tarifní zónu 190 jako nástroj integrace do regionálního systému veřejné dopravy. Tento model potvrzuje, že dočasná externí podpora může vytvořit podmínky pro dlouhodobě udržitelný provoz, pokud je projekt od počátku koncipován jako součást širšího integrovaného systému.

Vedle evropských fondů lze v přípravné fázi využít také národní dotační tituly zaměřené na podporu ekologické mobility, digitalizace odbavovacích systémů či obnovy vozového parku (např. nákup nízkoemisních nebo bezemisních vozidel). Investiční náklady na vozidla, informační systémy nebo infrastrukturu zastávek je vhodné oddělit od nákladů provozních, aby bylo možné optimalizovat strukturu financování (např. investice z dotačních zdrojů, provozní náklady sdílené mezi kraji).

V dlouhodobém horizontu je však nezbytné nastavit transparentní a předvídatelný mechanismus rozdělení kompenzací mezi zapojenými kraji. Základním principem by mělo být spravedlivé rozdělení finanční zátěže podle objektivních ukazatelů. Možné modely zahrnují:

- rozdělení podle dopravního výkonu realizovaného na území jednotlivých krajů (např. vozokilometry),
- rozdělení podle počtu nastupujících a vystupujících cestujících v jednotlivých územích,
- rozdělení podle počtu obyvatel v obsluhovaném příhraničním pásmu,
- kombinovaný model zohledňující jak výkon, tak socioekonomické parametry.

Stabilní financování je klíčovým předpokladem důvěry dopravců i veřejnosti. Přeshraniční dopravní nabídka by neměla být vnímána jako dočasný projekt, ale jako systematická součást dopravní obslužnosti regionu, která přispívá k hospodářské integraci, mobilitě pracovní síly i rozvoji cestovního ruchu.

Kvalitativní standardy

Zavedení přeshraničních linek nebo plnohodnotného přeshraničního IDS vyžaduje nejen právní a finanční zajištění, ale také jasně definované kvalitativní standardy, které zajistí srovnatelnou úroveň služeb na obou stranách hranice. Tyto standardy by měly být závaznou součástí smluv o veřejných službách uzavíraných mezi objednateli a dopravci a měly by reflektovat jak národní legislativu, tak společné cíle v oblasti komfortu, bezpečnosti a dostupnosti.

Základní minimální standard by měl zahrnovat požadavek na nízkopodlažní vozidla¹⁷ umožňující bezbariérový nástup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, rodičům s kočárky či seniorům. Klimatizace a odpovídající vytápění by měly být samozřejmostí vzhledem k rostoucím nárokům cestujících a klimatickým změnám. Moderní informační systém ve vozidle (vnitřní a vnější elektronické panely, hlášení zastávek) musí poskytovat informace minimálně ve dvou jazycích, tedy česky a slovensky, případně doplněné angličtinou/němčinou na turisticky významných linkách.

Standardem by měla být také možnost bezhotovostní platby a plná akceptace jednotných nebo vzájemně uznávaných jízdenek. Povinnost akceptace integrovaných jízdních dokladů je klíčovým prvkem funkční integrace – cestující nesmí být nucen řešit rozdílné tarifní podmínky při překročení hranice. Smluvní podmínky by měly jasně stanovit odpovědnost dopravce za technickou kompatibilitu odbavovacího zařízení a pravidelné aktualizace softwaru.

Kvalitativní standardy by měly vycházet z metodických dokumentů národních autorit (např. metodiky NADA) a současně respektovat požadavky příslušných zákonů o veřejných službách v přepravě cestujících v ČR a SR. Doporučujeme zavést jednotný katalog standardů pro přeshraniční linky, který bude obsahovat nejen technické parametry vozidel, ale i provozní ukazatele, například:

- *maximální přípustnou míru zpoždění,*
- *požadovanou spolehlivost spojů (např. procento realizovaných výkonů),*
- *standard čistoty a údržby vozidel,*
- *požadavky na školení řidičů (jazyková vybavenost, komunikace s cestujícími),*
- *povinnost poskytování otevřených dat o provozu.*

Součástí smluv by měl být také systém kontroly kvality a sankčních mechanismů při nedodržení stanovených standardů. Hodnocení kvality může být založeno na pravidelných kontrolách objednatele, vyhodnocování provozních dat i zpětné vazbě cestujících prostřednictvím digitálních nástrojů.

Kvalita přeshraniční dopravy musí odpovídat nejlepším standardům obou zemí a měla by být vnímána jako reprezentativní prvek spolupráce regionů. Vyšší kvalita služeb přispívá ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy, k posílení její konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě a k naplňování environmentálních i sociálních cílů regionální politiky.

¹⁷ Požadavek nízkopodlažnosti zvyšuje dostupnost služby (zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, rodiče s kočárky a seniory), avšak může být spojen s provozními kompromisy, zejména snížením využitelné kapacity vozidla a omezením prostoru pro zavazadla („kufí“) v závislosti na konkrétní konstrukci a uspořádání interiéru. Při stanovení minimálních standardů je proto vhodné posuzovat nízkopodlažnost společně s požadavky na kapacitu, variabilitu interiéru a přepravní potřeby na dané lince a hledat vyvážené řešení odpovídající charakteru přepravních proudů.

6.1.4 Požadavky na odbavovací systémy

IDŽK používá bezkontaktní čipovou kartu Zetka a e-shop; jízdenku lze zaplatit hotově, kartou, mobilní aplikací a předplatní jízdenky jsou k dispozici pro 7, 30, 90 a 365 dnů. IDS PLUS používá zónové papírové jízdenky, mobilní aplikaci a bezkontaktní karty (Žilinská karta). Slovensko připravuje Národní integrovaný cestovní lístek (NICL), který má od 1. července 2026 umožnit cestovat na jeden lístek ve všech druzích veřejné dopravy. Po zrušení Národnej dopravnej autority byly kompetence v oblasti koordinace tarifních, prodejních a kontrolních systémů převedeny přímo pod Ministerstvo dopravy Slovenské republiky, které nyní odpovídá za přípravu a implementaci národního integrovaného řešení.

Požadavky na přeshraniční odbavení:

- **Jednotná technologie:** systém by měl umožnit zpracování zónových i kilometrových tarifů a musí podporovat platby kartou, bezhotovostní platby (Apple Pay, Google Pay), čipové karty i QR kódy. Doporučujeme využít otevřenou architekturu podle normy ISO 24014 (Public Transport Interoperable Fare Management) a nasadit on-line clearingové centrum, které bude rozúčtovávat tržby mezi objednateli.
- **Kompatibilita s Národním integrovaným lístkem:** slovenské ministerstvo dopravy počítá s tím, že od 1. července 2026 budou cestující moci použít jeden lístek pro všechny druhy veřejné dopravy. Základem projektu je klientská mobilní aplikace NICL, která bude sloužit k vyhledání spojení, plánování trasy, nákupu jízdenek a označení začátku a konce cesty. Podle ministerstva však „lístkem“ může být v závislosti na stupni implementace také dopravní nebo platební karta, případně tradiční papír; systém bude podporovat i funkci Pay-as-you-go s automatickým odbavením přes Bluetooth majáky. Po zrušení Národnej dopravnej autority byly veškeré kompetence v oblasti vytváření a provozu NICL převedeny přímo na Ministerstvo dopravy SR, které projekt realizuje ve spolupráci s dopravci. Přeshraniční IDS by proto měl používat technická řešení a datové standardy definované v projektu NICL, aby cestující mohli v budoucnu na slovensko-českých linkách využívat jednotný lístek prostřednictvím mobilní aplikace, čipové karty nebo papírové jízdenky.
- **Tarifní integrace v jednom nosiči:** karta nebo aplikace by měla obsahovat jak český kilometrový tarif, tak slovenský zónový tarif a umět automaticky počítat nejvýhodnější cenu. Inspirací je Oresundská karta, která umožňuje neomezené cestování mezi Kodaní a Švédskem na jeden nosič a umožňuje přidat metro za příplatek.
- **Kontrolní systém a datová kompatibilita:** kontrolní orgány musí být vybaveny čtecími zařízeními schopnými načíst všechny formy jízdních dokladů (mobilní aplikace, čipové karty, platební karty, papírové jízdenky) a v reálném čase ověřit jejich platnost vůči centrálnímu systému. Data o prodeích a využití přepravních služeb budou předávána do clearingového centra, které zajistí jejich anonymizaci a následné rozdělení tržeb podle předem definovaných algoritmů a smluvních pravidel. Technické standardy vydávání, validace a kontroly jízdních dokladů na území Slovenské republiky stanovuje Ministerstvo dopravy SR v rámci projektu NICL; tyto standardy je nutné respektovat i při nastavení přeshraničního systému tak, aby byla zajištěna interoperabilita se slovenským národním řešením.

- **Ochrana osobních údajů a kybernetická bezpečnost:** Integrace tarifních a odbavovacích systémů vyžaduje plné dodržení nařízení GDPR a souvisejících národních předpisů. Veškerá data o cestujících musí být zpracovávána výhradně pro účely účtování, vyúčtování výkonů, plánování dopravy a statistického vyhodnocování, přičemž je nutné uplatňovat princip minimalizace dat a pseudonymizace. Ministerstvo dopravy SR jako gestor projektu NICL a příslušné české subjekty (např. Zlínský kraj a jeho pověřená organizace KOVED) by měly uzavřít odpovídající dohody o zpracování osobních údajů a nastavit jednotné bezpečnostní standardy v oblasti kybernetické ochrany informačních systémů, včetně řízení přístupových práv, šifrování komunikace a pravidelných bezpečnostních auditů.

Varianty technického řešení:

- **Varianta A:** rozšíření stávajících systémů (Zetka a Žilinská karta): Upraví se tarifní logika tak, aby obě karty byly platné v přeshraniční zóně. Clearing probíhá mezi krajskými organizátory. Součástí řešení bude i mobilní aplikace jako doplňkový prodejní a informační kanál (zejména pro jednorázové a příležitostné cestující), přičemž odbavení zůstává primárně postavené na existujících kartách a prodejních kanálech obou systémů. Výhodou je využití již fungujících karet a technologií, nevýhodou je nutnost softwarových úprav a dvojnásobná údržba.
- **Varianta B:** společná karta nebo virtuální nosič: Vyvinul by se nový produkt pro přeshraniční IDS, který by sloužil jako IDZK/Zetka i jako slovenská karta; alternativně by se použila mobilní aplikace s virtuální kartou. Varianta minimalizuje fyzickou manipulaci, umožňuje dynamické tarify a napojení na NICL. Vyžaduje investice do vývoje, ale může být spolufinancována z EU fondů (například Nástroj pro propojení Evropy – CEF).
- **Varianta C:** bezkontaktní platba v režimu „open loop“ / account-based ticketing (ABT). Cestující používá vlastní bankovní kartu, mobilní telefon nebo specializovanou mobilní aplikaci (např. model typu FAIRTIQ). Systém funguje na principu „check-in / check-out“ – cestující zahájí cestu v aplikaci nebo přiložením karty a systém automaticky zaznamenává průběh jízdy. Na konci dne (případně jiného zúčtovacího období) je dopočítána nejvýhodnější cena odpovídající absolvovaným úsekům (tzv. daily capping nebo best price principle). Výhodou je maximální jednoduchost pro cestující – není nutné předem znát tarif ani kupovat konkrétní zónovou jízdenku. Nevýhodou jsou vyšší nároky na technologickou infrastrukturu, robustní clearingový systém, přesnou lokalizační logiku a právní řešení otázky DPH a rozdělení tržeb mezi objednatele a dopravce.

6.1.5 Ostatní

Marketing a informační služby

Úspěch přeshraničního integrovaného dopravního systému nezávisí pouze na technické interoperabilitě, tarifní integraci a správném nastavení smluvních vztahů, ale ve značné míře na tom, jak bude systém vnímán veřejností. Cestující nehodnotí institucionální strukturu ani clearingové algoritmy – hodnotí jednoduchost, srozumitelnost a důvěryhodnost služby. Pokud přeshraniční IDS nebude působit jako jednotný a intuitivní systém, jeho potenciál zůstane nevyužit bez ohledu na kvalitu technického řešení. Z tohoto důvodu musí být marketing a informační služby chápány jako integrální součást implementace projektu, nikoli jako doprovodná aktivita realizovaná až po spuštění pilotních linek.

Jednotná značka a identita systému

Základním předpokladem je vytvoření samostatné vizuální a komunikační identity přeshraničního IDS, která nebude vnímána jako „přechod mezi dvěma kraji“, ale jako jedna služba. To zahrnuje:

- název systému nebo pilotní iniciativy,
- jednotné logo a grafický manuál,

Analýza integrovaných dopravních systémů Zlínského a Trenčínského kraje a návrh řešení. Koncepční dokument

- jednotný vizuální styl zastávek, map a informačních materiálů,
- sjednocené označení vozidel na přeshraničních linkách.

Důležité je, aby identita systému nebyla konkurenční vůči stávajícím značkám IDZK a IDS PLUS, ale aby je doplňovala jako nadstavbová vrstva. Strategicky lze zvolit model „co-brandingu“, kde je zachována lokální identita, ale doplněna přeshraničním symbolem nebo označením (například „Cross-Border Line“ či specifická tarifní zóna).

Informační architektura a digitální integrace

Informační služby musí být navrženy jako digitálně primární (digital-first), protože právě digitální kanály nejlépe umožňují integraci dat z obou stran hranice.

Klíčové požadavky:

- jednotné vyhledávání spojení přes hranici bez nutnosti měnit aplikaci,
- zobrazení cen a tarifních podmínek transparentním způsobem,
- zobrazení přestupních vazeb v reálném čase,
- integrace do existujících plánovačů tras (např. IDOS),
- otevřená data pro třetí strany.

Je nezbytné, aby jízdní řády, ceny a návazné přestupy byly dostupné v reálném čase prostřednictvím standardizovaných datových formátů (např. GTFS, NeTEx, SIRI). V opačném případě vzniká informační bariéra, která může vést k tomu, že cestující raději zvolí individuální automobilovou dopravu.

Vícejazyčnost a přeshraniční kontext

Přeshraniční systém musí být komunikačně minimálně dvojjazyčný (čeština a slovenština), přičemž je vhodné zvážit také třetí jazyk (angličtinu(němčinu)) pro turistické a pracovní cesty.

Vícejazyčnost nesmí být pouze překladová, ale musí být kontextová – tedy:

- jednotné názvy zastávek,
- konzistentní terminologie tarifních pojmů,
- přehledné vysvětlení zón a kilometrických principů,
- jasné označení přechodu hranice v jízdním řádu.

Zkušenosti z regionů jako Euregio Maas–Rýn nebo Trierégion ukazují, že jazyková bariéra je jedním z podceňovaných faktorů, který může snižovat využití přeshraniční dopravy i při dobré infrastruktuře.

Uživatelská zkušenost (UX) a IT řešení

Z pohledu IT architektury je zásadní, aby digitální rozhraní systému bylo:

- intuitivní,
- responzivní (mobil-first),
- rychlé a stabilní,
- schopné pracovat s více platebními metodami.

Mobilní aplikace nebo webový portál by měly umožnit:

- plánování cesty přes hranici bez nutnosti znát tarifní zónu,
- nákup a správu jízdenek,
- uložení historie jízd,
- reklamace a zákaznickou podporu.

Z hlediska UX je důležité minimalizovat počet kroků potřebných k nákupu jízdenky. Každý dodatečný krok snižuje konverzi – tedy pravděpodobnost, že uživatel skutečně dokončí nákup.

Marketingová strategie a cílové skupiny

Marketingová komunikace musí být segmentovaná. Cílové skupiny se liší motivací:

- *Denní dojíždějící za prací – klíčová je spolehlivost, časová úspora a cena.*
- *Studenti – důraz na flexibilitu a návaznosti.*
- *Turisté – jednoduchost, jazyková podpora a jednodenní balíčky.*
- *Příležitostní cestující – minimální bariéra vstupu (bez nutnosti registrace).*

Komunikační kampaně by měly zdůrazňovat:

- *časovou úsporu oproti automobilu,*
- *ekologický přínos,*
- *jednoduchost („jedna jízdenka – jedna aplikace“),*
- *propojení regionů jako přirozený celek.*

Důležitým nástrojem může být pilotní zvýhodněné období nebo zaváděcí tarif, který sníží psychologickou bariéru prvního vyzkoušení služby.

Reálná data a transparentnost

Moderní marketing veřejné dopravy je založen na datech. Systém by měl umožňovat:

- *publikaci statistik využití,*
- *sledování růstu poptávky,*
- *vyhodnocování úspěšnosti kampaní.*

Transparentní komunikace výsledků zvyšuje důvěru veřejnosti i politických partnerů.

Fyzická informační infrastruktura

Digitální řešení musí být doplněno fyzickými prvky:

- *mapy přeshraniční oblasti,*
- *jasné označení přeshraničních linek,*
- *jednotné informační panely,*
- *QR kódy na zastávkách s přímým přístupem k mobilní aplikaci.*

Zvláštní důraz je nutné klást na přestupní uzly (například Trenčín, Vsetín, Uherské Hradiště), kde dochází k největší koncentraci uživatelů.

Rizika při podcenění marketingu a IT

Pokud nebude marketing a informační vrstva dostatečně robustní, hrozí:

- *nízké využití pilotních linek,*
- *negativní mediální obraz projektu,*
- *nedůvěra veřejnosti,*
- *tlak na předčasné ukončení projektu.*

Technicky kvalitní systém bez kvalitní komunikace je z pohledu cestujícího neviditelný.

Integrace s dalšími druhy mobility

Integrace přeshraničního IDS s dalšími druhy mobility je jedním z rozhodujících faktorů, který odlišuje „pouhé“ tarifní propojení od skutečně funkčního dopravního systému schopného měnit dopravní chování obyvatel. V přeshraničním území Zlínského a Trenčínského kraje je zvlášť důležité, aby cestující nevnímal hranici jako bod, kde se služba rozpadá, ale naopak jako přirozenou součást jedné cesty, která může plynule pokračovat MHD, regionálním autobusem, vlakem nebo sdílenými prostředky. Z tohoto pohledu je potřeba cíleně budovat a řídit návaznosti na místní MHD ve spádových centrech, především ve Zlíně, Vsetíně, Uherském Hradišti, Púchově a Trenčíně, a zároveň zajistit, aby informace o přestupech, výlukách a reálných časech odjezdů byly dostupné v jednom prostředí. Přínos integrace se totiž v praxi projeví zejména v situacích, kdy cestující řeší „poslední kilometr“ – tedy dojezd od přestupního uzlu domů, do zaměstnání nebo do školy. Pokud IDS nabídne jednoduché a spolehlivé řešení poslední míle, roste ochota cestujících opustit individuální automobilovou dopravu i na úsecích, kde dnes dominují dojížděkové proudy.

Významnou roli proto hraje napojení systému na zachytnou dopravu a infrastrukturní opatření typu park-and-ride a bike-and-ride. V příhraniční oblasti dává smysl uvažovat o pilotním zřízení menších, ale funkčně navržených P+R terminálů v uzlech, které přirozeně soustřeďují dopravu a umožňují přestup na páteřní veřejnou dopravu – například ve Střelné, Horní Lidči a Púchově, případně také v místech s návazností na železniční dopravu nebo na hlavní regionální autobusové směry. Nejde přitom pouze o „parkoviště“, ale o standardizovaný přestupní bod se zajištěným osvětlením, bezpečností, navigací, aktuálními informacemi o odjezdech a ideálně i možností krátkodobého stání pro kiss-and-ride. Analogicky je vhodné uvažovat o cyklodepozitech a bezpečných stojanech u přestupních uzlů, protože cyklistika má v území výrazný potenciál jak pro rekreační, tak pro praktické každodenní dojíždění v kratších vzdálenostech. Z hlediska podpory veřejné dopravy je zásadní, aby cyklista měl jistotu, že kolo může bezpečně odstavit a že systém nabídne jasná pravidla pro přepravu kol ve vlacích a vybraných autobusech, případně sezonní posilové spoje pro cykloturistiku.

Do konceptu integrace dalších druhů mobility patří také sdílená mobilita – zejména sdílená kola a car-sharing – a to nejen ve velkých městech, ale právě v uzlech, které fungují jako brány do území. Přeshraniční IDS by měl umožnit, aby cestující mohl kombinovat jeden tarifní a informační systém s využitím sdíleného kola pro poslední míli nebo s krátkodobým využitím sdíleného auta v situacích, kdy veřejná doprava nedokáže pokrýt specifickou potřebu (např. cesta mimo hlavní tahy, večerní návrat, obsluha rozptýlených sídel). Praktickým cílem není nahrazovat veřejnou dopravu, ale doplnit ji tak, aby se stala konkurenceschopnou vůči individuálnímu automobilu v celém řetězci cesty. Zkušenost z vyspělých integrovaných regionů ukazuje, že klíčová je jednoduchá logika nabídky: cestující musí vnímat, že sdílené kolo či car-sharing jsou přirozeně „součástí“ systému, nikoli cizí službou, kterou musí složitě dohledávat a samostatně řešit.

Z hlediska tarifní integrace je proto vhodné uvažovat o modulárních produktech, které umožní doplňkové služby připojit k jádrové jízdence, například formou příplatků, balíčků nebo časových doplňků. Inspirací může být model Öresundského regionu, kde je možné ke kartě přidat specifické služby (například přístup do metra) za měsíční příplatek; obdobně by v česko-slovenském příhraničí bylo možné vytvořit doplňkový produkt navázaný na MHD ve Zlíně nebo Trenčíně, případně na parkování v P+R terminálech. Výhodou tohoto přístupu je, že tarif zůstává srozumitelný, ale zároveň motivuje cestující k používání veřejné dopravy i v místech, kde je největší konkurence individuální dopravy. Současně je však nutné počítat s tím, že integrace doplňkových služeb vyžaduje spolehlivé datové propojení a jasná pravidla vyúčtování mezi poskytovateli služeb, aby se předešlo sporům o rozdělení tržeb a odpovědnost za reklamace.

Významným „přeshraničním“ aspektem integrace mobility je také propojení s turistickým a volnočasovým využitím území. Bílé Karpaty, Javorníky a navazující chráněná území mají vysoký potenciál pro udržitelný cestovní ruch, který může být naopak přínosem pro veřejnou dopravu tím, že vytváří dodatečnou poptávku mimo špičku. Propojení tarifu IDS s turistickou nabídkou – například zvýhodněným vstupem do vybraných destinací, návazností na turistické autobusy, sezonními spoji či balíčky „doprava + atrakce“ – může zvýšit atraktivitu systému a současně posílit regionální ekonomiku. V území již existují cyklotrasy jako Bevlava a euroregionální turistické pasy, které je možné využít jako komunikační a produktový základ: IDS se tím může stát „nosičem“ regionální identity, nikoli pouze dopravní službou. Tato integrace musí být však koncipována realisticky – zejména s ohledem na kapacity vozidel, pravidla přepravy kol, sezonní charakter poptávky a potřebu cílené marketingové komunikace.

Celkově platí, že integrace s dalšími druhy mobility musí být řízena jako součást jedné strategie. Nestačí deklarovat návaznosti – je nutné zajistit jejich skutečnou funkčnost v jízdních řádech, informačních systémech a v tarifu, a zároveň budovat fyzickou infrastrukturu přestupních bodů. Pokud bude systém schopen nabídnout cestu „od dveří ke dveřím“ s minimálním třením mezi jednotlivými módy, vznikne reálný předpoklad, že přeshraniční IDS bude cestujícími vnímán jako atraktivní alternativa k individuální automobilové přepravě, a to nejen na páteřních relacích, ale i v každodenní mobilitě v příhraničním území.

Kvalita infrastruktury a provozu

Pro fungování přeshraničního IDS mezi Zlínským a Trenčínským krajem je rozhodující, aby dopravní infrastruktura a provozní podmínky umožňovaly stabilní, pravidelnou a pro cestující důvěryhodnou nabídku. V praxi to znamená zejména předvídatelné jízdní doby, vysokou spolehlivost, kvalitní přestupní vazby a standardizované přestupní uzly. Přestože dlouhodobým cílem je zvyšování kvality dopravní infrastruktury jako celku, v pilotní a střednědobé fázi se prioritně počítá s posílením přeshraničního spojení prostřednictvím autobusové dopravy. Z toho vyplývá, že infrastruktura musí být hodnocena a plánována nejen z pohledu velkých liniových staveb, ale zejména z pohledu provozní „průchodnosti“ pro autobusové linky, kvality přestupních míst a řízení dopravního provozu v kritických úsecích.

Z hlediska železniční infrastruktury je vhodné reflektovat záměry Zlínského kraje na modernizaci tratí Kojetín–Hulín–Valašské Meziříčí a Staré Město–Bylnice, a to zejména kvůli kapacitním omezením a delším jízdním dobám, které snižují konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. V přeshraničním úseku Lideč – Brumov Bylnice – Nemšová je navíc trať z části jednokolejná a neelektrifikovaná, což limituje jak provozní robustnost, tak možnost nasazení moderních interoperabilních jednotek. Elektrifikace a zvýšení traťové rychlosti je z dlouhodobého hlediska významné pro vytvoření skutečně páteřního železničního propojení v přeshraniční ose. Pro účely pilotního řešení však železnice v řadě relací neplní roli hlavního nosiče přeshraniční mobility, a proto je potřeba infrastrukturu posuzovat i optikou návazné autobusové obsluhy – zejména napojení železničních stanic na regionální autobusové linky, kvalitu přestupu a zajištění synchronizace jízdních řádů.

V pilotní fázi, která stojí především na autobusové dopravě, je klíčové zlepšit silniční infrastrukturu a provozní podmínky tak, aby bylo možné dodržovat taktový jízdní řád a garantovat přestupy. Strategické dokumenty Zlínského kraje zdůrazňují nutnost dobudovat dálnice D49 a D55 a posílit spojení s Trenčínským krajem přes hraniční přechody (Střelná–Lysá pod Makytou, Starý Hrozenkov–Drietoma). Pro autobusové propojení to má několik praktických dopadů: jednak jde o samotné zkracování jízdních dob (které přímo zvyšuje atraktivitu služby), ale ještě významnější je snížení rozptylu jízdních dob v důsledku kongescí, dopravních omezení a nevhodných průjezdních profilů. U autobusových linek je totiž spolehlivost klíčová nejen pro cestující, ale i pro ekonomiku provozu – nepravidelné jízdní doby prodlužují oběhy vozidel, zvyšují potřebu záložních autobusů a řidičů a komplikují návaznosti na další linky i na železnici.

Z hlediska konkrétních opatření, která mají vysoký přínos a relativně nízké investiční nároky, je vhodné uvažovat o cílených úpravách v kritických místech autobusových tras: úpravy křižovatek, doplnění odbočovacích pruhů, zkapacitnění průjezdů obcemi, řešení úzkých profilů, zřízení preferenčních prvků pro autobusy v místech opakovaných zdržení a systémové řízení průjezdnosti v uzlech. Pro přeshraniční linky je typicky problémem nejen samotná hranice, ale zejména nájezdy do sídel a průjezdy centry obcí, kde dochází k největšímu kolísání jízdních dob. Z pohledu IDS je proto vhodné doplnit infrastrukturu tak, aby bylo možné nastavovat jízdní řády s realistickými jízdními dobami a současně s dostatečnou rezervou pro zachování garantovaných přestupů v uzlových bodech. V praxi se osvědčuje pracovat s definicí „časových uzlů“ (např. každých 30 nebo 60 minut), kde se potkávají linky a kde IDS garantuje přestup. Aby takový model fungoval, musí být přístupové komunikace a obslužná infrastruktura dimenzovány nejen na běžný provoz, ale i na krátkodobé špičky a sezónní zatížení (turismus v Bílých Karpatech, víkendové proudy).

Zastávky a přestupní uzly představují z pohledu autobusové integrace jeden z nejdůležitějších prvků celého systému, protože právě zde se rozhoduje o komfortu cestujícího a o vnímané spolehlivosti. Je nezbytné sjednotit standard zastávek a uzlů minimálně v těch parametrech, které cestující bezprostředně vnímá: bezbariérový přístup, bezpečný nástupní prostor, kvalitní osvětlení, ochrana proti nepřízní počasí, orientační a tarifní informace a možnost návazné mobility. Pro přeshraniční IDS je vhodné definovat minimální standard „přeshraniční zastávky“ a „přeshraničního uzlu“, který bude závazný pro obě strany hranice. Takový standard by měl zahrnovat i prvky, které jsou pro autobusové linky zásadní z provozního hlediska: možnost bezpečného obratu vozidel, krátkodobé odstavení, sociální zázemí pro řidiče v uzlových bodech a prostorové řešení tak, aby přestup neznamenal dlouhé pěší přesuny. Standardizace musí respektovat majetkové a kompetenční uspořádání: zastávky a jejich stavebně-technické parametry jsou zpravidla v gesci obcí, případně správce komunikace. Přeshraniční IDS proto musí pracovat s nástroji, které kraj a organizátoři reálně mají k dispozici – tj. sjednocený katalog standardů, metodické vedení, koordinace projektové přípravy a spolufinancování (např. formou dotačních titulů či rámcových dohod s obcemi). Tím se zajistí jednotná uživatelská kvalita bez nutnosti centralizovat vlastnictví infrastruktury.

Za prioritní uzly, které je vhodné posílit z pohledu autobusového propojení, lze považovat Horní Lideč, Bylnici, Púchov a Trenčín. V těchto bodech je žádoucí koncentrovat přestupní vazby tak, aby cestující měl jednoduchou orientaci a aby bylo možné garantovat návaznosti mezi přeshraničními autobusovými linkami, regionální obsluhou a případně železnicí. Uzly by měly fungovat nejen jako „zastávka“, ale jako dopravní služba: informační totemy s on-line odjezdy, možnost nákupu jízdenek (včetně digitálních kanálů), Wi-Fi, veřejné WC, a tam, kde to dává smysl, i park-and-ride a bike-and-ride. U pilotních autobusových linek se přitom doporučuje zřídit alespoň základní záchytná parkování a cyklostojany, protože to výrazně zvyšuje spádovou oblast linky – cestující může dojet autem či na kole do uzlu a pokračovat přeshraniční veřejnou dopravou.

Z pohledu kvality provozu je důležité zdůraznit, že modernizace infrastruktury není cílem sama o sobě, ale prostředkem k dosažení provozních parametrů IDS: stabilního taktu, spolehlivosti, krátkých přestupních časů a čitelné nabídky. U autobusových přeshraničních linek to v praxi znamená, že infrastruktura musí umožnit dodržování jízdních dob a současně musí existovat mechanismus řízení provozu v mimořádných situacích (výluky, uzavírky, počasí). Součástí kvalitního IDS proto musí být i provozní opatření: definované objízdné trasy, dohodnuté krizové scénáře, pravidla pro garantované připoje a rychlá informační komunikace směrem k cestujícím.

Celkově tedy platí, že kvalita infrastruktury a provozu pro přeshraniční IDS musí být posuzována primárně z perspektivy autobusové integrace, protože právě autobusové linky budou v pilotní fázi nositelem přeshraniční mobility. Železniční infrastruktura zůstává strategickým dlouhodobým pilířem, avšak pro okamžitou realizovatelnost a pro dosažení rychlého efektu je rozhodující soubor „malých a středních“ infrastrukturních opatření, která zvýší průjezdnost, zkrátí a stabilizují jízdní doby, vytvoří kvalitní přestupní uzly a umožní fungování taktové dopravy s garantovanými návaznostmi. To je předpoklad, aby přeshraniční IDS nebyl pouze tarifním konstruktem, ale reálně funkční službou, kterou budou cestující dlouhodobě využívat. Většina prvků přestupní infrastruktury je v gesci obcí a správců komunikací, proto je nutné zavést společný proces koordinace, který stanoví minimální standard, harmonogram a spolufinancování úprav ještě před spuštěním pilotních linek.

Institucionální koordinace a zapojení veřejnosti

Institucionální koordinace a zapojení veřejnosti představují pro přeshraniční IDS mezi Zlínským a Trenčínským krajem podmínku úspěchu srovnatelnou s tarifní integrací a technickou interoperabilitou. V přeshraničním prostředí totiž nevznikají hlavní bariéry pouze na úrovni infrastruktury, ale především v oblasti řízení systému, sladění rozhodovacích procesů a dlouhodobé udržitelnosti spolupráce. Z tohoto důvodu je nutné, aby spolupráce Zlínského kraje a Trenčínského kraje nebyla postavena jen na ad-hoc dohodách k jednotlivým linkám, ale aby se opírala o stabilní koordinační mechanismus, který je schopný řešit každodenní provozní otázky i strategický rozvoj systému v horizontu několika let.

Z hlediska institucionálního nastavení je klíčové vymezit role krajských organizací, které v praxi zajišťují plánování dopravní obslužnosti, tvorbu jízdních řádů, smluvní zajištění výkonů, tarifní integraci a komunikaci s dopravci i veřejností. Na české straně tuto roli plní především KOVED jako koordinátor integrované dopravy Zlínského kraje, na slovenské straně pak IDS PLUS jako organizátor a provozní platforma integrované dopravy v Žilinském a Trenčínském kraji. Právě propojení těchto dvou institucí představuje „provozní páteř“ přeshraniční integrace, protože oba subjekty disponují provozními daty, mají zkušenost s tarifními produkty a jsou schopny přenášet rozhodnutí politické reprezentace do konkrétních jízdních řádů, smluv a zákaznických služeb.

Doporučuje se proto vytvořit společný, formálně ukotvený koordinační rámec Zlínského a Trenčínského kraje, jehož základním prvkem bude společná pracovní struktura pro přeshraniční IDS. Ta by měla mít dvě úrovně: strategickou a provozní. Strategická úroveň by byla tvořena zástupci obou krajů na úrovni politického vedení a příslušných odborů dopravy a měla by schvalovat cíle, priority a rozvojové kroky, včetně rozhodnutí o pilotních linkách, investicích do uzlů či rozšíření tarifní integrace. Provozní úroveň by měla být vedena KOVED a IDS PLUS, případně doplněna o zástupce klíčových dopravců a měst v uzlových bodech, a její úlohou by bylo řešit každodenní integraci jízdních řádů, návazností, tarifních pravidel, odbavovacích standardů, datové výměny a vyhodnocování poptávky.

Z praktického hlediska je důležité, aby tato společná struktura nebyla vázána na existenci jedné „národní autority“ na slovenské straně, protože rozhodující kompetence v oblasti regionální dopravy a integrovaných systémů jsou realizovány především na úrovni krajů a jejich organizátorů. Pokud se do procesu zapojí ministerstva, je to vhodné pro řešení specifických oblastí, zejména v případě železniční dopravy objednávané státem, nebo při integraci na národní systémy (např. NICL na Slovensku). V jádru přeshraničního IDS však musí stát spolupráce kraje–kraj, KOVED-IDS PLUS, protože právě zde vzniká reálná schopnost koordinovat regionální linky a vytvářet ucelenou nabídku.

Institucionální koordinace musí být zároveň postavena na sdílení dat a společném vyhodnocování. Bez jednotného analytického rámce budou i dobrá provozní rozhodnutí náchylná k politickému zpochybnění. Doporučuje se proto zavést společný systém pravidelného reportingu, který bude sledovat minimálně: počet cestujících na pilotních linkách, obsazenost spojů v čase, podíl přeshraničních cest, vazby na návazné linky a železnici, spolehlivost a dochvilnost, výši kompenzací a vývoj tržeb. Klíčová je transparentnost nejen vůči odborné veřejnosti, ale i vůči obcím a městům, která budou systém obhajovat před obyvateli. Zveřejňování agregovaných statistik využití a základních parametrů financování je v tomto smyslu nástrojem prevence konfliktů a posilování důvěry, nikoli administrativní zátěží.

Zapojení veřejnosti by mělo probíhat průběžně a cíleně, nikoli jednorázově. V přeshraniční oblasti existují specifické skupiny cestujících, jejichž potřeby se liší – denní dojíždějící za prací, studenti, senioři, turisté i příležitostní cestující. Pro každou skupinu je vhodné kombinovat jiné nástroje zapojení: u dojíždějících a studentů se osvědčuje sběr podnětů přes digitální kanály a analýza dat o cestách, u obcí a starostů pak strukturované konzultace nad jízdními řády, přestupními uzly a umístěním zastávek. Zvláště u pilotních linek je důležité nastavit očekávání – pilot má testovat reálnou poptávku, optimalizovat jízdní řád a postupně budovat důvěru. Pokud veřejnost nebude rozumět tomu, že se jedná o pilotní režim s vyhodnocováním a úpravami, může být projekt zbytečně kritizován za nedokonalosti, které jsou v pilotní fázi přirozené.

Z hlediska řízení komunikace je vhodné, aby KOVED a IDS PLUS vystupovaly navenek koordinovaně a poskytovaly jednotné informace, a to jak o jízdních řádech a tarifu, tak o plánovaných změnách či výlukách. Součástí institucionálního nastavení by proto měla být dohoda o společném komunikačním standardu, která upraví minimální rozsah informací, jazykové mutace, způsob řešení reklamací a odpovědnost za zákaznický servis. Zkušenost z jiných euroregionů ukazuje, že nejčastějším praktickým problémem přeshraničních systémů není samotný tarif, ale roztříštěnost informací a rozdílné postupy při mimořádnostech. Proto musí být součástí koordinace i krizové scénáře: jak se informuje při výpadech, jak se řeší garantované přípoje, jak se postupuje při uzavírkách na hraničních přechodech a jak se zajišťuje náhradní doprava.

Celkově je tedy institucionální koordinace v přeshraničním IDS nutné chápat jako strukturovaný systém spolupráce, který má jasně definované role a pravidla, opírá se o krajské organizátory (KOVED a IDS PLUS), pracuje s transparentními daty a aktivně zapojuje obce i veřejnost. Právě tato kombinace umožní, aby přeshraniční IDS nebyl jen formálním projektem, ale skutečně fungující službou, která bude dlouhodobě rozvíjena, obhajována a používána.

Environmentální a sociální aspekty

Environmentální a sociální aspekty přeshraničního IDS je nutné chápat jako průřezové téma, které významně ovlivňuje jak návrh cílů projektu, tak volbu prioritních opatření, pořadí jejich realizace a způsob vyhodnocování přínosů. V případě Zlínského a Trenčínského kraje je tento rámec zvláště relevantní, protože přeshraniční území kombinuje dojížděkové proudy, strukturálně stárnoucí populaci v menších sídlech, vysokou sezónní turistickou atraktivitu a zároveň citlivé přírodní oblasti (zejména CHKO Bílé Karpaty). Nastavení přeshraniční integrace proto musí být v souladu se strategickými dokumenty obou krajů zaměřenými na snižování emisí, zvyšování podílu veřejné dopravy a zlepšování dostupnosti služeb, a zároveň musí respektovat sociální dimenzi dopravní obslužnosti, tedy roli dopravy jako nástroje rovnosti příležitostí a prevence sociálního vyloučení.

Z environmentálního hlediska je klíčovým výchozím bodem skutečnost, že přeshraniční dopravní vazby jsou dnes ve významné míře realizovány individuální automobilovou dopravou, a to zejména v relacích, kde veřejná doprava nenabízí dostatečně rychlou, spolehlivou a jednoduše pochopitelnou alternativu. Přeshraniční IDS může tento stav ovlivnit dvěma hlavními mechanismy: zaprvé zvýšením kvality a četnosti nabídky (zejména v pilotní autobusové vrstvě), zadruhé snížením transakčních bariér prostřednictvím integrovaného tarifu, přehledného

Analýza integrovaných dopravních systémů Zlínského a Trenčínského kraje a návrh řešení. Koncepční dokument

odbavení a jasné informační podpory. Environmentální přínos se pak neprojeví jen v absolutním snížení emisí skleníkových plynů, ale také ve snížení lokálních emisí a hluku v obcích podél hlavních tahů, v nižší dopravní zátěži v citlivých územích a v omezení parkovacího tlaku ve spádových centrech. Pro strategickou argumentaci je důležité, aby projekt pracoval s měřitelnými indikátory, jako je změna přepravního výkonu ve veřejné dopravě, obsazenost spojů, pokles individuálních jízd v klíčových relacích a odhad snížení emisí na základě standardních emisních faktorů, nikoliv pouze s deklarativním tvrzením o „ekologické dopravě“. V praxi se doporučuje navázat vyhodnocení pilotních linek na pravidelně dostupná dopravní data a na rámce, které kraje používají v klimatických a strategických dokumentech, aby bylo možné výsledky porovnávat v čase a obhájit účelnost veřejných výdajů.

Sociální aspekty přeshraniční integrace jsou v tomto území mimořádně důležité, protože dopravní obslužnost přímo determinuje dostupnost vzdělávání, práce, zdravotních a sociálních služeb a celkovou kvalitu života. Ve Zlínském kraji tvořili v roce 2022 lidé starší 64 let 21,7 % populace, přičemž trend stárnutí vytváří tlak na bezbariérovost, srozumitelnou tarifní strukturu a nabídku spojů v časech, které odpovídají reálným potřebám seniorů, nikoliv pouze pracovním špičkám. Tento trend je relevantní i pro slovenskou stranu hranice, zejména v menších sídlech, kde je automobilová závislost často spojená se zvýšeným rizikem sociální izolace u obyvatel bez přístupu k autu. Z tohoto důvodu by měl přeshraniční IDS explicitně pracovat s cílem zvýšit dostupnost základních služeb pro zranitelné skupiny obyvatel – seniory, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, domácnosti bez automobilu, studenty a mladé dojíždějící. Praktický dopad se musí promítnout do návrhu standardů: nízkopodlažní vozidla, bezpečné přestupy, minimální pěší vzdálenosti v uzlech, čitelné a jednotné informační prvky a zohlednění slevových režimů tak, aby nebyly v přeshraničním pásmu vnímány jako „nespravedlivé“ či zmatečné.

Zvlášť důležitá je rovněž vazba provozních časů a struktury nabídky na reálné socioekonomické rytmy území. Přeshraniční systém musí reflektovat změny demografické struktury a zároveň klíčové dopravní motivace: školní dojíždku, pracovní dojíždku do průmyslových zón a služeb, dojíždku do zdravotnických zařízení a také víkendové a sezónní volnočasové pohyby. To znamená, že v návrhu jízdních řádů je potřeba pracovat nejen s ranní a odpolední špičkou, ale také s mezilehlými časy, které jsou pro seniory a pro část služebních cest rozhodující. U pracovních směrů je naopak klíčové sladit časové polohy spojů se směnností zaměstnavatelů (ranní/odpolední/noční směny) a vytvořit nabídku, která umožní spolehlivý návrat i ve večerních hodinách. V sociálním rozměru je přínos veřejné dopravy často nejvyšší právě tehdy, když systém funguje i mimo špičku, protože tím umožňuje samostatnost skupin, které jsou jinak odkázány na doprovod rodiny nebo na individuální dopravu.

Environmentální a sociální složku je vhodné propojit i s tématem veřejného zdraví a bezpečnosti. Podpora veřejné dopravy snižuje dopravní zátěž na lokálních komunikacích, což může přinést pokles rizika dopravních nehod v obcích a zvýšení kvality veřejného prostoru. Současně je vhodné vnímat aktivní mobilitu (pěší přesuny k zastávkám, cyklistika jako návazný mód) jako součást udržitelného dopravního řetězce, a proto podporovat kvalitní přístupové trasy k zastávkám, bezbariérovost, bezpečné přechody a možnost bezpečného odstavení kol v uzlech. Tyto relativně „malé“ intervence mají často významný sociální efekt, protože zvyšují přístupnost dopravy pro děti, seniory i osoby se zdravotním omezením.

Významnou součástí přeshraničního IDS je také podpora turismu a rekreačních aktivit, což je téma s environmentálním i ekonomickým přesahem. Zlínský kraj nabízí lázně Luhačovice, Baťův kanál a cyklostezku Bevlava, zatímco Trenčínský kraj má silnou nabídku hradů, termálních lázní a turistických tras. Integrovaná doprava může fungovat jako nástroj pro udržitelný turismus tím, že sníží tlak na parkování v turisticky exponovaných místech, omezí individuální vjezdy do chráněných území a umožní lepší rozložení návštěvnosti. Aby se tento potenciál naplnil, je potřeba zvažovat sezónní a víkendové posilové spoje, propojení s cykloturistikou (včetně pravidel přepravy kol), a případně i společné produktové balíčky typu „doprava + atrakce“, které mohou

Analýza integrovaných dopravních systémů Zlínského a Trenčínského kraje a návrh řešení. Koncepční dokument

být realizovány ve spolupráci s turistickými organizacemi obou krajů. Takový přístup posiluje ekonomickou udržitelnost veřejné dopravy i mimo pracovní špičky a současně přispívá k environmentálním cílům.

Celkově platí, že environmentální a sociální aspekty by měly být v dokumentaci přeloženy do konkrétních cílů a indikátorů. Z environmentálního hlediska lze sledovat zejména změnu podílu veřejné dopravy v přeshraničních relacích, odhad emisních úspor a dopady na dopravní zátěž v citlivých územích. Ze sociálního hlediska je vhodné hodnotit dostupnost služeb, bezbariérovost, srozumitelnost tarifů, časovou dostupnost spojů pro klíčové skupiny a reálné využití dopravy v mimošpičkových časech. Takto pojatá kapitola poskytne projektové integraci pevný argumentační rámec a umožní prokazovat, že přeshraniční IDS není pouze technickým projektem, ale nástrojem udržitelného rozvoje regionu s měřitelnými veřejnými přínosy.

6.2. Návrh kroků a dílčích cílů pro zavedení přeshraničních linek IDS (návrh linek a podmínky jejich realizace)

Tato kapitola se soustředí na užší, provozně realističtější a krátkodobě až střednědobě dosažitelný model spolupráce, tedy na zavádění konkrétních přeshraničních linek propojujících stávající dopravní systémy Zlínského a Trenčínského kraje. Nejde zde o vytvoření jednoho společného IDS v institucionálním a tarifním smyslu, ale o takové nastavení dopravní nabídky, které umožní cestujícím překračovat státní hranici bez zbytečných provozních, tarifních, informačních a organizačních bariér.

Podstatou této varianty je zachování samostatnosti obou krajských systémů při současném vytvoření funkčních přeshraničních vazeb v relacích, kde existuje nebo lze důvodně očekávat reálnou poptávku. Integrace na úrovni linek je proto vhodné chápat jako pragmatický mezikrok mezi dnešním stavem, kdy jsou přeshraniční vazby omezené, a případným budoucím hlubším propojením obou systémů. Výhodou tohoto přístupu je nižší institucionální i finanční náročnost, rychlejší realizovatelnost a možnost pilotního ověření poptávky, provozních parametrů i reakce veřejnosti.

V podmínkách česko-slovenského příhraničí má tento přístup mimořádný význam zejména tam, kde hranice nepředstavuje přirozenou bariéru každodenní mobility, ale administrativní překážku v území s historicky, sociálně i ekonomicky provázanými vazbami. Přeshraniční linky proto nemají být vnímány jako doplněk systému, ale jako cílený nástroj obsluhy přeshraničního pracovního trhu, dostupnosti škol a služeb, posílení vazeb mezi regionálními centry a podpory cestovního ruchu.

Z hlediska funkce lze uvažované přeshraniční linky rozdělit do několika základních skupin. První skupinu tvoří páteřní železniční relace se strategickým významem pro pravidelnou mobilitu. Druhou skupinu představují navazující regionální autobusové linky, jejichž úkolem je přivádět cestující k železničním uzlům a zajišťovat jemnější obsluhu území. Třetí skupinou jsou přímé přeshraniční autobusové linky určené pro dojížděku za prací, do škol nebo za službami tam, kde železnice neposkytuje dostatečně konkurenceschopné řešení. Čtvrtou skupinu mohou tvořit sezónní nebo víkendové linky s převahou turistické a rekreační poptávky. Smyslem této kapitoly je definovat podmínky, za nichž lze tyto linky zavádět, financovat, smluvně zajistit a provozně koordinovat.

6.2.1 V oblasti legislativy EU a vnitrostátní legislativy ČR a SR

V případě integrace na úrovni linek není hlavním cílem harmonizace celých právních rámců obou IDS, ale vytvoření dostatečně robustního právního základu pro provoz konkrétních přeshraničních spojů. Právě v tom spočívá zásadní rozdíl oproti kapitole 6.1. U linkové integrace postačuje, aby byly jasně určeny kompetence objednatelů, odpovědnost za rozsah dopravní obslužnosti na jednotlivých úsecích, způsob uzavření smluv s dopravci, pravidla vzájemného

uznávání jízdních dokladů a mechanismy pro rozdělení nákladů a tržeb. Není tedy nutné vytvářet společnou přeshraniční instituci pro celý IDS, ale je nezbytné připravit pro každou zaváděnou linku srozumitelný a právně obhajitelný model.

Legislativní rámec musí vycházet z příslušných evropských pravidel pro veřejné služby v přepravě cestujících a z aktuálně účinných vnitrostátních předpisů České republiky a Slovenské republiky.

- **Evropský rámec:** Nařízení 1370/2007/ES definuje veřejnou osobní dopravu jako službu obecného hospodářského zájmu a umožňuje členským státům zadávat exkluzivní práva nebo poskytovat kompenzace za závazky veřejné služby. Nařízení stanoví principy transparentních a nediskriminačních postupů a požaduje omezenou dobu trvání smluv. Článek 5 ukládá, aby zadávání služeb železniční a silniční dopravy probíhalo soutěží s výjimkou přesně vymezených případů.
- **Česká legislativa:** Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících stanoví, že kraj může zajistit dopravní obslužnost i na území sousedního státu po uzavření dohody. Stát prostřednictvím Ministerstva dopravy zabezpečuje dálkovou a mezinárodní železniční dopravu a určuje maximální výši kompenzace. Plán dopravní obslužnosti musí popsat nabízené služby, harmonogram výběrových řízení, principy integrace a maximální tarif.
- **Slovenská legislativa:** Zákon 332/2023 Z.z. upravuje podmínky pro provozování veřejné osobní dopravy a definuje objednatele a organizátora integrovaného dopravního systému. Zákon umožňuje, aby objednatel (například kraj) zajistil dopravu v sousedním státě na základě dohody a aby zřídil organizátora IDS (např. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.).

Pro praxi to znamená, že každá připravovaná přeshraniční linka musí být posouzena z hlediska toho, kdo ji objednává, zda jde o autobusovou nebo železniční dopravu, jaký je její dominantní veřejný účel a zda bude provozována jako samostatná přeshraniční služba nebo jako prodloužení existující linky jednoho z partnerů na území druhého státu. V linkové variantě je z právního hlediska nejdůležitější právě individualizace řešení podle konkrétní relace.

Za vhodný postup lze považovat zavedení dvoustupňového legislativního modelu. V první rovině by měla být uzavřena rámcová dohoda mezi Zlínským a Trenčínským krajem, která stanoví principy přeshraniční spolupráce při zavádění linek, role jednotlivých koordinátorů, způsob přípravy provozních návrhů, pravidla sdílení dat a základní finanční principy. Ve druhé rovině by pak pro každou konkrétní linku vznikl samostatný implementační dokument nebo dodatkový protokol, který přesně stanoví trasu, objednatele, dopravce, tarifní režim, způsob odbavení, kontrolní mechanismy, reporting a financování. Tento model je pro linkovou integraci vhodnější, než pokus o jednorázové právní vyřešení všech budoucích přeshraničních vazeb.

Zároveň je nutné rozlišovat mezi autobusovými a železničními linkami. U autobusových linek je linková integrace zpravidla pružnější a rychleji realizovatelná, neboť lze vycházet z regionálních kompetencí krajů a jejich koordinátorů. U železničních linek je nezbytné silnější zapojení státních institucí, protože objednávka regionální či mezistátní železniční dopravy bývá v obou zemích ve větší míře navázána na národní rámec. I zde však může být linková integrace funkční, pokud bude jasně vymezeno, které výkony jsou objednávány na českém území, které na slovenském území a jak budou řešeny přestupy, uznávání dokladů a návaznosti.

Pro účely strategického dokumentu je vhodné formulovat legislativní cíl 6.2 nikoli jako „sjednocení právního prostředí“, ale jako „vytvoření standardizovaného postupu pro zavádění přeshraničních linek“. Tento posun je důležitý i z hlediska realizovatelnosti. Umožňuje připravovat linky postupně, testovat různé provozní modely a současně eliminovat riziko, že celý projekt uvízne na požadavku komplexní systémové harmonizace.

Doporučit lze tři základní legislativně-provozní varianty:

- První variantou (Variant A) je prodloužení stávající vnitrostátní linky přes hranici při zachování oddělené odpovědnosti obou stran za „své“ úseky.
- Druhou variantou (Variant B) je společně koordinovaná přeshraniční linka se dvěma objednateli a jedním provozním konceptem.
- Třetí variantou (Variant C) je pilotní provoz konkrétní relace s dočasným režimem a následným vyhodnocením, který je vhodný zejména tam, kde zatím není jistá intenzita poptávky.

Variant A

Prvním modelem je prodloužení stávající vnitrostátní linky přes státní hranici při zachování oddělené odpovědnosti obou stran za dopravní obslužnost na „svém“ území. Tento model je z institucionálního hlediska nejméně náročný, protože vychází ze stávajících smluvních vztahů, stávajících dopravních výkonů a existující organizační struktury obou krajů. Jeho podstatou je, že jedna ze stran provozně „natáhne“ již existující linku za hranici, zatímco druhá strana smluvně a finančně vymezí podmínky obsluhy úseku na svém území nebo kompenzaci souvisejících nákladů. Výhodou tohoto modelu je zejména rychlá realizovatelnost, nízké transakční náklady a možnost relativně pružně reagovat na konkrétní požadavek území bez potřeby budovat složitý společný smluvní a tarifní rámec. Tento přístup je vhodný především tam, kde je přeshraniční úsek krátký, kde je zřejmý dominantní směr dopravní vazby do jednoho systému a kde je cílem především odstranit fyzické přerušování linky na státní hranici.

Současně je však nutné zdůraznit, že tento model má i své limity. Z pohledu cestujícího může vést k tomu, že linka bude sice provozně průjezdná, ale institucionálně zůstane „rozpolcená“, což se může negativně projevit v tarifu, v informačním systému, v reklamačním procesu i v pravidlech uznávání jízdních dokladů. Rizikem je rovněž rozdílný standard vozidel, odlišný přístup ke kvalitativním parametrům služby a komplikovanější vyhodnocování ekonomiky linky. Tento model je proto vhodný zejména jako přechodné nebo rychle realizovatelné řešení, nikoli jako optimální dlouhodobý standard pro relace, které mají tvořit páteř přeshraniční mobility. V terminologii strategického dokumentu je vhodné jej chápat jako variantu s nejnižší mírou integrace, avšak s vysokou implementační pružností.

Variant B

Druhým modelem je společně koordinovaná přeshraniční linka se dvěma objednateli a jedním provozním konceptem. Právě tento model lze považovat za nejvhodnější cílové řešení pro většinu významných přeshraničních autobusových relací mezi Zlínským a Trenčínským krajem. Jeho podstatou není vytvoření společného přeshraničního IDS, ale koordinované objednání jedné konkrétní linky nebo svazku linek tak, aby z pohledu cestujícího vystupovaly jako jedna dopravní služba, byť v pozadí zůstávají dva veřejní objednatelé a dva národní právní rámce. Tato varianta předpokládá společnou přípravu jízdního řádu, společné vymezení standardů kvality, jednotně nastavené návaznosti, předem sjednaný mechanismus rozdělení nákladů a tržeb a dohodnuté řešení odbavení a kontroly.

Odborný význam tohoto modelu spočívá v tom, že umožňuje propojit výhody linkové flexibility s již poměrně vysokou mírou uživatelské integrace. Cestující zde nemusí vnímat, kde končí „česká“ a začíná „slovenská“ část služby, protože linka je navržena jako jeden funkční celek. Zároveň ale není nutné zakládat novou přeshraniční instituci ani sjednocovat celý tarifní a smluvní systém obou krajů. Z hlediska veřejné správy jde tedy o proporcionální model, který odpovídá rozsahu řešeného problému. Je vhodný zejména pro relace s pravidelnou dojížděnkou za prací, do škol a do regionálních center, tedy tam, kde je třeba dlouhodobě stabilní a předvídatelná nabídka.

Tento model však klade vyšší nároky na kvalitu mezikrajské koordinace. Vyžaduje přesné vymezení, kdo je věcným garantem linky, kdo nese provozní riziko, jak se budou vyhodnocovat výkony, jaké budou minimální standardy spolehlivosti a jak se bude postupovat při mimořádnostech. Právě zde se jako klíčová jeví role provozních koordinátorů, tedy KOVED a IDS PLUS, které by neměly vystupovat jen jako administrativní zprostředkovatelé, ale jako skuteční integrátoři provozního konceptu, datového vyhodnocení a zákaznické komunikace.

Variant C

Třetím modelem je pilotní provoz konkrétní relace s dočasným režimem, omezeným rozsahem a předem definovaným systémem vyhodnocení. Tento model je z odborného hlediska mimořádně důležitý, protože v přeshraniční dopravě často neexistují dostatečně přesná data o latentní poptávce, cenové citlivosti cestujících, optimální časové poloze spojů ani o skutečné ochotě přestoupit z individuální automobilové dopravy na veřejnou dopravu. Pilotní provoz proto nelze chápat jako „slabší“ variantu, ale jako legitimní plánovací a ověřovací nástroj, který umožňuje snížit rozhodovací riziko a založit další kroky na reálných datech místo na odhadech.

Podstatou pilotního režimu je, že linka je od počátku nastavena jako časově omezený projekt s jasně definovanými cíli, indikátory a rozhodovacími milníky. Již při jejím zavedení musí být stanoveno, jaké ukazatele budou sledovány, v jakém horizontu bude probíhat vyhodnocení a jaká kritéria povedou buď k převedení linky do standardního režimu dopravní obslužnosti, nebo naopak k její úpravě či ukončení. Tímto způsobem lze objektivně posoudit například vývoj počtu cestujících, obsazenost v pracovních dnech a o víkendech, vazbu na školní a pracovní mobilitu, kvalitu přestupů, vývoj tržeb, provozní spolehlivost nebo reakci veřejnosti na tarif a informační systém. Pilotní model je tedy nejvhodnější tam, kde existuje předpoklad poptávky, ale chybí dostatečně silná evidence pro okamžité zavedení standardní dlouhodobé linky.

Velkou výhodou pilotního provozu je i to, že umožňuje využít externí zdroje pro přípravnou a náběhovou fázi, zejména programy přeshraniční spolupráce, aniž by byly oba kraje nuceny okamžitě nést plné dlouhodobé provozní závazky. Evropské programy mohou financovat nejen studie a modelování, ale také omezený pilotní provoz přeshraničních linek. Linková integrace je z tohoto hlediska vhodným typem opatření pro postupné zavádění za podpory externího spolufinancování. Z praktického hlediska je vhodné tyto tři modely nechávat izolovaně, ale jako vývojově navazující stupně. U méně prověřených relací je vhodné začít pilotním provozem, po potvrzení funkčnosti přejít ke společně koordinované přeshraniční lince a pouze u jednodušších nebo okrajovějších vazeb využít model prodloužení stávající vnitrostátní linky. Jinými slovy, první model je vhodný tam, kde je prioritou rychlé odstranění bariéry na hranici, třetí model tam, kde je prioritou ověření poptávky a druhý model tam, kde již existuje ambice vytvořit stabilní přeshraniční dopravní produkt s vyšší mírou integrační kvality.

Z hlediska Zlínského a Trenčínského kraje se proto jako nejvhodnější jeví kombinace druhého a třetího modelu. Druhý model nejlépe odpovídá potřebě budovat dlouhodobě funkční přeshraniční linky bez nutnosti plné systémové integrace obou IDS, zatímco třetí model umožňuje bezpečně a odborně ověřovat nové linky, u nichž dosud není dostatečně doložena intenzita poptávky nebo optimální provozní parametry. První model má své opodstatnění zejména jako operativní a institucionálně méně náročné řešení, avšak z dlouhodobého koncepčního hlediska by neměl být považován za dominantní cílový přístup, protože jen omezeně podporuje tarifní, informační a provozní sjednocení služby.

6.2.2 V oblasti stanovení cen a DPH

Při zavádění přeshraničních linek IDS mezi Zlínským a Trenčínským krajem je nutné v oblasti cenotvorby a daňového režimu vycházet z toho, že tarifní integrace a daňové vypořádání představují dva vzájemně propojené, avšak nikoli totožné okruhy. Z pohledu cestujícího má být výsledkem jednoduchý, srozumitelný a uživatelsky přívětivý tarifní produkt, z pohledu objednatelů, koordinátorů a dopravců však musí být současně zajištěn právně správný a administrativně zvládnutelný režim fakturace, evidence výkonů a vypořádání tržeb. Právě v této rovině nabývá otázka DPH zásadního významu, protože přeshraniční linka nemůže být dlouhodobě provozována pouze jako tarifní dohoda bez odpovídajícího daňového a účetního rámce. V českém právním prostředí je přeprava osob mezi členskými státy v tuzemsku osvobozena od DPH s nárokem na odpočet, zatímco slovenský právní rámec osvobozuje od DPH mezinárodní pravidelnou přepravu osob. Pro návrh přeshraničních linek je proto nezbytné, aby byl daňový režim zohledněn již v počáteční fázi přípravy linky a nebyl řešen až dodatečně po zavedení provozu.

Z tohoto důvodu se jako vhodný princip jeví oddělená evidence a v odůvodněných případech i oddělená fakturace české a slovenské části výkonu. Takový postup umožňuje přesněji přiřadit dopravní výkony, tržby, kompenzace i související daňový režim k jednotlivým územním úsekům linky a zároveň snižuje riziko budoucích sporů mezi objednateli, koordinátory a dopravci. Význam tohoto přístupu spočívá i v tom, že vytváří dostatečně pružný rámec pro případné legislativní změny, úpravy sazeb, změny výjimek nebo odlišný vývoj tarifní politiky na české a slovenské straně. Samostatné účetní a daňové zachycení jednotlivých národních úseků tedy nemá být chápáno jako překážka integrace, ale jako předpoklad její dlouhodobé udržitelnosti a právní jistoty.

Současně však platí, že oddělená fakturace a oddělená daňová evidence nesmějí být přeneseny do uživatelské roviny. Cestující nesmí být nucen rozlišovat, jaká část jeho cesty podléhá, jakému daňovému režimu, kdo je faktickým objednatelem výkonu, na kterém úseku nebo jakým způsobem jsou v zázemí rozdělovány tržby mezi českou a slovenskou stranu. Z hlediska veřejné služby je žádoucí, aby se daňová a účetní komplexita odehrávala výhradně v back-office, zatímco navenek byla zachována logika jednoho dopravního produktu pro jednu cestu. Právě proto je vhodné v této kapitole zdůraznit, že správné nastavení DPH nemá komplikovat tarif, ale naopak umožnit, aby tarifní integrace byla pro cestující co nejjednodušší.

Teprve na tomto základě lze formulovat samotné tarifní řešení. V linkové integraci nemá být primárním cílem vytvoření jednoho univerzálního tarifu pro celé území obou krajů, protože takový přístup by odpovídal spíše plnohodnotné systémové integraci. U přeshraničních linek je vhodnější zavést selektivní tarifní provázání zaměřené na konkrétní relace, konkrétní skupiny cestujících a konkrétní typy cest. Tarif musí být především jednoduchý, srozumitelný a provozně spravovatelný, přičemž jeho konstrukce musí být slučitelná s oddělenou ekonomickou a daňovou evidencí v pozadí.

Z hlediska uživatelské logiky lze doporučit tři základní tarifní modely:

- Prvním je model vzájemného uznávání vybraných jízdních dokladů na přesně definovaných linkách nebo úsecích.*
- Druhým je model zvláštní přeshraniční nabídky, tedy samostatného produktu určeného pro přeshraniční cestu nebo pro kombinaci vnitrostátní a přeshraniční části.*
- Třetím je model průběžného integrovaného jízdného, kdy cestující obdrží jeden doklad pro celou cestu, přičemž v zázemí probíhá rozúčtování mezi partnery.*

Z pohledu zavádění pilotních linek se jako nejvhodnější jeví druhý a třetí model, protože zachovávají jednoduchost pro cestující a současně umožňují transparentní ekonomické a daňové vypořádání.

Tarifní politika musí současně respektovat skutečnost, že přeshraniční linka nesmí být pro cestujícího znevýhodněna pouze proto, že překračuje státní hranici. Pokud má veřejná doprava skutečně konkurovat individuální automobilové dopravě, musí být přeshraniční nabídka cenově čitelná a psychologicky přijatelná. Zvláštní význam to má u pravidelných dojížděcích, studentů a u relací se silnou vazbou na zaměstnanost nebo vzdělávání. Proto je vhodné uvažovat o časových předplatných produktech, zvýhodněných přestupních vazbách a o tarifních balíčcích, které umožní kombinovat přeshraniční část cesty s navazující dopravou v krajských centrech nebo uzlech.

V návaznosti na daňové otázky je vhodné zdůraznit, že ekonomické vypořádání přeshraniční linky musí být postaveno na oddělené evidenci kilometrických výkonů, tržeb a kompenzací za českou a slovenskou část linky. Jedna jízdenka pro cestujícího může být plně slučitelná s rozděleným účetním a daňovým režimem, pokud bude již v návrhu systému určeno, jakým způsobem se budou výnosy a náklady rozpočítávat. Za nejpraktičtější tarifně-ekonomické řešení lze považovat model, v němž cestující nakupuje jeden přeshraniční produkt nebo využívá jeden společný nosič jízdného, zatímco v zázemí probíhá rozdělení výnosů podle předem definovaného klíče. Tímto klíčem mohou být vozokilometry na území jednotlivých států, podíl nástupů a výstupů nebo kombinovaný algoritmus zohledňující jak výkon, tak strukturu poptávky.

Do budoucího návrhu tarifní integrace je vhodné promítnout také připravovaný slovenský projekt NICL. Ministerstvo dopravy SR uvedlo, že jednotný cestovní lístek má být od 1. července 2026 zaváděn pro veřejné poskytovatele dopravy na Slovensku. Z hlediska přeshraničních linek to znamená, že tarifní řešení na slovenské straně by mělo být navrhováno tak, aby bylo s tímto systémem technicky i funkčně kompatibilní, a aby budoucí zapojení přeshraničních produktů do širšího slovenského prostředí nevyžadovalo zásadní přepracování již zavedených pravidel. Na české straně je současně vhodné zachovat kompatibilitu s nástroji používanými v IDS Zlínského kraje, aby přeshraniční tarif nevznikal jako izolovaný produkt bez návaznosti na stávající odbavovací a tarifní ekosystém.

Z hlediska dalšího postupu je proto vhodné, aby zavedení linkové integrace probíhalo po etapách:

- V první etapě lze zavést jednoduché přeshraniční jednorázové a časové doklady pro pilotní relace při současném nastavení oddělené evidence výkonů a daňových toků.*
- Ve druhé etapě lze doplnit přestupní vazby a zvýhodněné kombinace s místními nebo regionálními produkty a současně rozvinout sofistikovanější model rozúčtování mezi partnery.*
- Ve třetí etapě může následovat automatizovanější účetní a clearingový režim s inteligentnějším dopočtem nejvýhodnější ceny a s hlubší kompatibilitou s národními nebo krajskými odbavovacími platformami.*

Takový postup je pro přeshraniční linky výrazně vhodnější než okamžitý pokus o plošnou tarifní fúzi obou systémů, protože lépe odpovídá jak rozdílné institucionální připravenosti obou stran, tak potřebě právně správného a provozně bezpečného zachycení DPH.

6.2.3 V oblasti zasmluvnění služeb v přepravě cestujících včetně způsobu financování, koordinátor

Pro integraci na úrovni linek je zásadní, aby smluvní model nebyl komplikovaný a současně jasně určoval odpovědnost za jednotlivé výkony. Základní princip by měl spočívat v tom, že každý partner nese primární odpovědnost za dopravní obslužnost na svém území, avšak provoz přeshraniční linky je připravován a vyhodnocován společně. Tento model odpovídá charakteru linkové spolupráce lépe než vytváření jednoho společného objednatele pro celé území. Současně umožňuje pružně reagovat na reálnou poptávku a postupně rozšiřovat počet přeshraničních spojení.

V institucionálním smyslu je vhodné, aby hlavními provozními koordinátory byly na české straně KOVED a na slovenské straně IDS PLUS, které již dnes představují klíčové odborné a organizační zázemí pro integraci dopravy v obou regionech. Právě propojení těchto dvou subjektů má tvořit provozní páteř linkové integrace, a to zejména při přípravě jízdních řádů, zajištění návazností, návrhu tarifních pravidel, sdílení dat, komunikaci s dopravci a následném vyhodnocování provozu. Jako nejvhodnější se jeví tři smluvní modely:

- Prvním je model dvou navazujících smluv, kdy každý objednatel objednává výkony na svém území a oba partneři uzavírají doprovodnou dohodu o společné podobě linky. Tento model je nejrychleji realizovatelný a nejlépe použitelný pro pilotní provoz.*
- Druhým je model vedoucího partnera, kdy jeden z objednatelů zajišťuje administraci celé linky a druhý partner mu refunduje sjednanou část nákladů. Tento model je vhodný tam, kde je linka funkčně orientována převážně do jednoho krajského systému.*
- Třetím je model společného zadání konkrétní přeshraniční linky nebo svazku linek, který je vhodný spíše pro pokročilejší fázi spolupráce a pro relace s vyšším objemem dopravy.*

Financování přeshraničních linek by mělo být založeno na transparentním rozdělení provozních nákladů, výnosů z jízdného a případných kompenzací mezi českou a slovenskou stranu, a to podle předem dohodnutého a datově podloženého klíče. V počáteční fázi je vhodné oddělit investiční a provozní složku financování. Investiční náklady mohou zahrnovat zejména úpravy odbavovacích technologií, informačních systémů, označníků, zázemí zastávek a menší zásahy do přestupních uzlů, zatímco provozní náklady se týkají samotné objednávky výkonů, řízení projektu, marketingu, vyhodnocování provozu a zajištění administrativního vypořádání mezi partnery. Pro pilotní etapu je vhodné usilovat o využití externích zdrojů, zejména programů přeshraniční spolupráce, zatímco dlouhodobý provoz musí být opřen především o standardní rozpočtové mechanismy objednatelů.

Nedílnou součástí financování přeshraničních linek musí být i clearingové uspořádání, tedy mechanismus shromažďování dat o tržbách, přepravních výkonech a využití linky a jejich následného rozúčtování mezi zúčastněné partnery. Clearing má v tomto případě zásadní význam nejen pro rozdělení výnosů z jízdného, ale i pro stanovení výše kompenzací, vyhodnocení ekonomické efektivity linky a průběžnou optimalizaci provozního modelu. Rozúčtování by nemělo vycházet z historického nebo politického klíče, ale z měřitelných parametrů, mezi které může patřit rozsah výkonů na území každého partnera, počet přepravených cestujících, struktura nástupů a výstupů, význam relace pro dojížděku a návaznost na páteřní dopravu. U pilotních linek je vhodné nastavit i mechanismus pravidelného přehodnocení, který umožní po ověření poptávky převést financování do standardního režimu dopravní obslužnosti, případně upravit rozsah provozu nebo zvolený model spolupráce.

Z organizačního hlediska je pro integraci na úrovni přeshraničních linek účelné zachovat stávající institucionální struktury na obou stranách hranice a doplnit je o jasně vymezený koordinační mechanismus pro společnou přípravu, řízení a vyhodnocování linek. Na české straně by tuto roli zajišťoval KOVED, na slovenské straně příslušný koordinátor integrované dopravy, přičemž jejich spolupráce by měla být formalizována prostřednictvím rámcové dohody a navazujících pracovních postupů pro jednotlivé relace. Nejde přitom o vytváření nové instituce pro celý přeshraniční IDS, ale o nastavení funkční organizační struktury, která umožní společné plánování linek, koordinaci jízdních řádů, sdílení dat, vyhodnocování provozu, přípravu tarifních a odbavovacích řešení a jednotnou komunikaci směrem k obcím, dopravcům i veřejnosti.

Součástí tohoto uspořádání by měla být i dohoda o tom, který subjekt bude pro konkrétní linku nebo skupinu linek plnit roli věcného garanta, jak bude probíhat schvalování provozních konceptů, kdo bude odpovídat za sběr a zpracování dat pro clearing a jakým způsobem budou řešeny změny jízdních řádů, tarifních podmínek a standardů kvality. Takto vymezená organizační struktura je pro linkovou integraci vhodnější než zřizování nového společného organizátora, protože umožňuje využít existující kompetence a současně vytváří dostatečný prostor pro systematickou přeshraniční koordinaci.

6.2.4 Požadavky na odbavovací systémy

Také v oblasti odbavení je nutné důsledně odlišit linkovou integraci od plnohodnotného přeshraničního IDS. Cílem není technická fúze všech odbavovacích systémů do jednoho řešení, ale dosažení takové interoperability, která umožní bezproblémové použití přeshraniční linky z pohledu cestujícího i kontrolních orgánů. Prakticky to znamená, že cestující musí být schopen snadno zakoupit jízdní doklad, pochopit jeho platnost a bez komplikací jej předložit při kontrole, a to bez ohledu na to, zda je v pozadí využívána česká, slovenská nebo společná technologická logika.

Minimálním standardem pro zavedení přeshraniční linky by proto mělo být zajištění alespoň jednoho společně uznávaného prodejního kanálu a jednoho společně uznávaného typu jízdního dokladu. Tím může být mobilní aplikace, QR kód, virtuální účet, papírový doklad nebo jiný interoperabilní nosič. Není nutné, aby se hned v první fázi plně propojily všechny krajské karty a všechny existující tarifní databáze. Pro pilotní zavádění přeshraničních linek je naopak výhodnější jednodušší technologický model, který lze rychle nasadit, provozně otestovat a teprve následně rozšiřovat.

Na české straně je vhodné vycházet ze stávajících nástrojů IDZK, zejména z existujících prodejních a odbavovacích kanálů včetně krajských digitálních nástrojů a používaných nosičů jízdních dokladů, na slovenské straně pak z řešení využívaných v systému IDS PLUS, a to včetně mobilních a bezkontaktních forem odbavení. Pro přeshraniční linky však není nezbytné okamžité sjednocení všech nosičů, všech tarifních databází a všech technických platforem. Rozhodující je, aby byl zajištěn funkčně kompatibilní režim nákupu, validace a kontroly jízdních dokladů bez ohledu na to, zda cestující využije mobilní aplikaci, čipovou kartu, papírový doklad nebo jiný interoperabilní nosič. Z dlouhodobého hlediska je současně nutné zachovat kompatibilitu s národními technologickými a datovými standardy, zejména s ohledem na připravované slovenské národní řešení NICK, aby budoucí zapojení přeshraničních produktů do širšího systému nevyžadovalo zásadní přestavbu již zavedeného technického a tarifního rámce. Tato kompatibilita však nemá být chápána jako podmínka odkládající pilotní provoz, ale jako závazný směr dalšího technického rozvoje.

Doporučit lze třífázový technický model:

- V první fázi se využijí stávající odbavovací systémy obou stran a doplní se společný přeshraniční produkt, který bude pro cestující srozumitelný, pro kontrolní orgány ověřitelný a pro koordinátory provozně zvládnutelný.
- Ve druhé fázi dojde k hlubšímu propojení back-office¹⁸, automatizaci rozdělování tržeb, sdílení dat o validacích a vytvoření technického rámce, který umožní širší kombinaci odbavovacích kanálů, zejména prostřednictvím mobilních aplikací, čipových karet a případně i bezkontaktních platebních nástrojů podle technických možností obou stran.
- Ve třetí fázi lze uvažovat o pokročilejších formách odbavení, zejména o account-based ticketingu¹⁹ nebo o bezkontaktním režimu typu open-loop²⁰ s automatickým dopočtem nejvýhodnější ceny, pokud se prokáže jejich ekonomická, technologická a provozní účelnost. Postup odpovídá principu, že technologie má sloužit realizaci linky, nikoli být sama o sobě překážkou jejího spuštění.

Součástí požadavků na odbavovací systémy musí být také kontrolní a datová vrstva, která zajistí ověřitelnost jízdních dokladů, standardizované sdílení provozních dat a jejich využitelnost pro clearing, plánování dopravy a průběžné vyhodnocování provozu. Kontrolní personál na obou stranách hranice musí disponovat technickými prostředky a přístupovými oprávněními, jež umožní ověřit platnost přeshraničního dokladu bez ohledu na původní systém jeho vydání a bez ohledu na to, zda byl doklad pořízen prostřednictvím mobilní aplikace, čipové karty, papírového nosiče nebo bezkontaktního platebního prostředku. Stejně důležité je, aby data o prodeji, validaci a využití linky byla předávána ve standardizované podobě, v nezbytném rozsahu anonymizována a využívána pro rozdělení výnosů, vyhodnocení obsazenosti, plánování návazností a průběžnou optimalizaci nabídky.

Ochrana osobních údajů a kybernetická bezpečnost zde nepředstavují doplňkový požadavek, ale základní podmínku dlouhodobě funkčního provozu. Přeshraniční výměna dat proto musí být od počátku nastavena v souladu s pravidly ochrany osobních údajů, s jednoznačně vymezenými rolmi jednotlivých subjektů při zpracování dat, se zabezpečenými rozhraními pro výměnu informací a s dohodnutými standardy kybernetické bezpečnosti mezi koordinátory, dopravci a dalšími zapojenými subjekty.

Nejvhodnější technologickou strategií proto zůstává princip „interoperabilita před unifikací“. Jinými slovy, nejprve je třeba zajistit, aby přeshraniční linka byla použitelná, kontrolovatelná a provozně říditelná, a teprve následně lze rozšiřovat hloubku technické integrace. Tento princip výrazně snižuje vstupní náklady a současně zvyšuje pravděpodobnost, že se přeshraniční linkové řešení podaří zavést v realistickém čase.

¹⁸ Zázemní část odbavovacího a tarifního systému, která není přímo viditelná pro cestující, ale zajišťuje evidenci jízdních dokladů, zpracování dat o validacích, rozúčtování tržeb, clearing mezi partnery, správu tarifních pravidel a provozní reporting.

¹⁹ Model odbavení, v němž není rozhodující samotný nosič jízdního dokladu, ale uživatelský účet vedený v centrálním systému. Cestující se při cestě identifikuje například platební kartou, mobilním telefonem nebo jiným médiem, přičemž nárok na jízdné, jeho vyhodnocení i výpočet nejvhodnější ceny probíhá až v systémovém zázemí.

²⁰ Otevřený způsob bezkontaktního odbavení, při němž cestující používá běžný platební prostředek, nejčastěji bankovní kartu nebo zařízení s platební funkcí, bez nutnosti vlastnit speciální dopravní kartu. Dopravní systém tento prostředek využívá k identifikaci cesty a k následnému zúčtování jízdného.

6.2.5 Ostatní

Úspěch přeshraničních linek nebude záviset pouze na právním, smluvním a technologickém nastavení, ale ve značné míře také na tom, zda budou správně zvoleny samotné linky a zda jejich zavedení bude doprovázeno odpovídající informační, infrastrukturní a marketingovou podporou. Pro linkovou integraci je proto nezbytné definovat jasná kritéria výběru pilotních a následných linek. Mezi hlavní kritéria by měla patřit velikost a struktura potenciální poptávky, význam relace pro dojížděku za prací a do škol, návaznost na železniční nebo autobusové uzly, časová konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě, infrastrukturní průchodnost trasy a možnost provozní stability v průběhu celého roku.

Z funkčního hlediska by měly být v první etapě preferovány takové relace, které mají silnou každodenní nebo opakovanou mobilitní logiku. Typicky půjde o linky navazující na stávající železniční osu v prostoru Horní Lideč – Střelná – Púchov, dále o autobusové linky propojující příhraniční sídla s významnými uzly, a o relace, kde dnes existuje latentní poptávka, ale veřejná doprava je znevýhodněna nutností přestupu, nesouladem jízdních řádů nebo tarifní bariérou. Vedle pravidelné dojížděkové funkce je však vhodné zohlednit také širší rozvojový význam přeshraničních linek, zejména jejich přínos pro cestovní ruch, rekreační mobilitu a lepší dostupnost kulturních, lázeňských a přírodně atraktivních lokalit v příhraničním prostoru. Vhodné je proto uvažovat i o sezónních a víkendových linkách podporujících turistickou a rekreační mobilitu, zejména tam, kde lze veřejnou dopravu provázat s cykloturistikou, pěší turistikou nebo kulturními cíli. Současně je žádoucí vnímat přeshraniční linky také jako nástroj s potenciálem snižovat dopravní zátěž, emise a hluk v citlivých územích tím, že nabídnou konkurenceschopnou alternativu k individuální automobilové dopravě. Tento přínos bude zvlášť významný tam, kde přeshraniční mobilita směřuje do environmentálně citlivých nebo turisticky exponovaných oblastí. Důležitou součástí linkové integrace je návaznost na další druhy mobility a na přestupní infrastrukturu. Přeshraniční linka nebude atraktivní, pokud nebude dobře napojena na místní a regionální síť, pokud nebude cestující schopen snadno pokračovat do cílového místa a pokud budou přestupní uzly prostorově, provozně nebo informačně nevyhovující. Vedle jízdního řádu a tarifu je proto nutné věnovat pozornost také kvalitě fyzického prostředí v klíčových uzlech, zejména komfortu zastávek a stanovišť, přehlednosti orientačního systému, dostupnosti aktuálních informací, bezpečnosti a návaznosti na pěší, cyklistickou a individuální automobilovou dopravu. U významnějších přestupních bodů je vhodné zvažovat cílená opatření, jako je modernizace informačního vybavení, úprava nástupních hran, zajištění přehledného značení, budování nebo rozšíření P+R a B+R kapacit a podle místních podmínek také menší preferenční nebo modernizační zásahy do dopravní infrastruktury. Smyslem není budovat rozsáhlou novou infrastrukturu, ale systematicky odstraňovat bariéry, které snižují použitelnost a konkurenceschopnost přeshraničního spojení.

Stejně významná je informační a marketingová rovina. Přeshraniční linky musí být veřejnosti představeny jako srozumitelný, důvěryhodný a dlouhodobě rozvíjený dopravní produkt, nikoli jako izolované pilotní opatření bez širší perspektivy. To vyžaduje jednotný komunikační přístup obou stran, společné mapové podklady, jasné označení linek, přehledné vysvětlení tarifu a návazností, koordinovaný zákaznický servis a současně i systematickou informační kampaň zaměřenou na hlavní přínosy přeshraničního spojení. Informace o jízdních řádech, tarifu, přestupech a způsobu odbavení musí být snadno dostupné ve všech základních kanálech, zejména na webových stránkách, v mobilních aplikacích, ve vyhledávacích spojení i přímo v přestupních uzlech a na zastávkách. Pro linkovou integraci je vhodné používat společnou značku nebo alespoň společné vizuální označení pilotních linek, aniž by tím zanikla identita obou krajských systémů.

Velmi důležitá je také práce s daty a vyhodnocováním. Každá nová přeshraniční linka by měla být od počátku zavedena jako služba s jasně definovanými indikátory úspěšnosti. Ty by měly zahrnovat počet cestujících, obsazenost spojů v různých časových obdobích, podíl přeshraničních cest, návaznosti na další linky, spolehlivost provozu, vývoj tržeb a míru veřejné akceptace. Pilotní provoz bez důsledného monitoringu neposkytne dostatečný podklad pro rozhodnutí o rozšíření nebo úpravě nabídky. Naopak kvalitní monitoring může významně posílit argumentaci pro další rozvoj přeshraniční mobility a pro obhájení financování. Doporučujeme postupovat po etapách:

- V první etapě je třeba vytipovat omezený počet prioritních linek s nejvyšším funkčním potenciálem.
- Ve druhé etapě je nutné zajistit jejich právní, smluvní, tarifní a technologickou připravenost. Ve třetí etapě má následovat pilotní provoz s intenzivním monitoringem a marketingovou podporou.
- Teprve na základě vyhodnocení pilotního provozu lze přistoupit k rozšíření sítě přeshraničních linek nebo k hlubším formám integrace.

Takto pojatá linková integrace je z hlediska Zlínského a Trenčínského kraje realistickým, odborně obhajitelným a strategicky správným postupem, který může přinést rychlejší a viditelnější výsledky, než pokus o okamžitou systémovou integraci celých IDS.

6.3. Plnohodnotný integrovaný dopravní systém nebo přeshraniční nabídky – srovnání variant řešení

Následující tabulka shrnuje hlavní strategické směry přeshraniční integrace dopravy mezi Zlínským a Trenčínským krajem a současně uvádí jejich nejdůležitější subvarianty rozpracované v kapitolách 6.1 a 6.2. Tabulka slouží jako orientační „mapa možností“ a rozlišuje dva základní směry: variantu A (plnohodnotný přeshraniční integrovaný dopravní systém) a variantu B (přeshraniční nabídky na úrovni konkrétních linek/pilotů). Kódy A1–A5 a B1–B3 nepředstavují samostatné projekty, ale stupně integrace – ukazují, jak „hluboká“ integrace má být a jaké nároky z toho plynou. Jednoduše řečeno: směrem od A1 k A5 roste uživatelský komfort a systémová jednotnost (cestující vnímá dopravu více jako jeden celek), současně však roste institucionální, daňová/účtovací a technologická náročnost (clearing, pravidla DPH, data, odbavení). Naopak B-varianty představují pragmatický postup „rychle zavést funkční přeshraniční produkt“ – od prodloužení stávajících linek přes společně koordinovanou přeshraniční linku až po pilotní provoz konkrétní relace, jehož smyslem je ověřit poptávku a získat data pro další rozhodování. Cílem srovnání tedy není jen postavit proti sobě dvě obecné cesty, ale vytvořit přehledný rozhodovací rámec pro volbu konkrétního modelu podle významu relace, míry požadované integrace a institucionální připravenosti partnerů.

Tabulka má souhrnný charakter a slouží především k rychlé orientaci a porovnání hlavních dopadů jednotlivých variant. Jednotlivé položky proto zkracují komplexní souvislosti, které jsou podrobně vysvětleny v kapitolách 6.1 a 6.2 (zejména v částech k tarifu, DPH a účetní evidenci, clearing, odbavení, institucionálnímu uspořádání a návaznosti na národní standardy).

Tabulka 3 Srovnání variant řešení

Oblast	integrovaný dopravní systém					Přeshraniční nabídky		
	A1 Koordinovaná integrace s oddělenými smlouvami	A2 Společné zadání přeshraniční služby	A3 Společný podnik / přeshraniční entita	A4 Jednotný tarif při oddělené evidenci a DPH	A5 Pokročilé technologické řešení / ABT / open loop	B1 Prodloužení stávající linky přes hranici	B2 Společně koordinovaná přeshraniční linka	B3 Pilotní provoz konkrétní relace
Základní charakteristika	Přechodový model plnohodnotného IDS při zachování oddělených objednatelských struktur.	Vyšší stupeň systémové integrace, jedna přeshraniční služba zadávaná společně.	Nejvyšší institucionální úroveň integrace, společný subjekt řídí systém.	Tarifně silně integrováný model při zachování odděleného účetního a daňového režimu v pozadí.	Technologicky nejpokročilejší forma plnohodnotného IDS.	Nejjednodušší provozní model přeshraniční spolupráce.	Nejvhodnější střednědobý model linkové integrace.	Ověřovací model pro relace s nejistou nebo latentní poptávkou.
Institucionální uspořádání	Dva objednatelé, silná koordinace, rámcové dohody.	Dva objednatelé, ale jeden společný smluvní a provozní koncept.	Společný organizátor nebo přeshraniční entita.	Institucionálně může vycházet z A1 nebo A2, ale s důrazem na společný tarif.	Vyžaduje silnou institucionální koordinaci a jednotné technické řízení.	Každý partner odpovídá hlavně za svůj úsek.	Oba partneři koordinují linku jako jeden produkt.	Projektové řízení, monitoring, časově omezený režim.
Legislativní a smluvní náročnost	Střední.	Vyšší.	Nejvyšší.	Střední až vyšší.	Vysoká.	Nízká až střední.	Střední.	Střední, ale v omezeném rozsahu.

Tarif a jízdné	Možná vysoká koordinace, ale ne nutně plně jednotný tarif v první fázi.	Společný tarif pro přeshraniční službu.	Jednotný systémový tarif pro celé řešené území.	Jeden tarif pro cestujícího, oddělené vypořádání v back-office.	Dynamické nebo automaticky počítané jízdné, nejvyšší uživatelský komfort.	Vybrané doklady nebo přeshraniční doplatek.	Jeden přeshraniční produkt pro konkrétní linku.	Jednoduchý pilotní tarif pro test provozu.
DPH a účetní evidence	Oddělená evidence výkonů a tržeb mezi oběma stranami.	Oddělená evidence při společně definovaném režimu vypořádání.	Možnost vyšší centralizace, ale stále nutnost daňové transparentnosti .	Klíčová subvarianta pro společný tarif s oddělenou fakturací a evidencí.	Nejnáročnější na přesnost evidence, rozúčtování a vazbu na clearing.	Oddělená fakturace je přirozeným základem modelu.	Jeden produkt pro cestujícího, oddělená evidence v pozadí.	Oddělená evidence od počátku kvůli vyhodnocení pilotu.
Clearing a financování	Bilaterální nebo koordinovaný clearing mezi partnery.	Společně dohodnutý clearingový mechanismus.	Centrální nebo silně centralizovaný clearing.	Robustní clearing nutný pro rozdělení výnosů a kompenzací.	Velmi robustní clearing s vysokými nároky na data.	Jednoduché rozúčtování podle dohodnutého klíče.	Strukturovaný clearing navazující na stávající systémy.	Zjednodušený clearing s intenzivním monitoringu.
Technologie a odbavení	Spíše využití a propojení stávajících systémů.	Vyšší interoperabilita mezi systémy.	Možnost jednotného systémového řešení.	Jeden produkt navenek, oddělené zázemí v back-office.	ABT, open loop, virtuální nosiče, vysoká kompatibilita s budoucím rozvojem.	Minimální technologické úpravy.	Interoperabilita před unifikací.	Jednoduché, rychle nasaditelné technické řešení.

Vazba na NICL a národní standardy	Důležitá.	Velmi důležitá.	Nutná.	Nutná zejména pro datové a tarifní rozhraní.	Zásadní.	Základní kompatibilita postačuje.	Důležitá pro budoucí rozvoj.	Minimální kompatibilita, aby pilot nebyl slepou větví.
Doba implementace	Střední až delší.	Delší.	Nejdelší.	Střední.	Dlouhá.	Nejkratší.	Krátkodobý až střednědobý horizont.	Krátká až střední.
Nákladovost a organizační náročnost	Střední.	Vyšší.	Nejvyšší.	Střední až vyšší.	Vysoká.	Nízká.	Střední.	Nízká až střední.
Uživatelský komfort	Vysoký, ale ne maximální.	Velmi vysoký.	Nejvyšší.	Velmi vysoký.	Nejvyšší.	Zlepšení oproti současnému stavu, ale omezené.	Vysoký.	Proměnlivý, hlavním cílem je test.
Vhodné použití	Přechod ke skutečně plnohodnotnému IDS.	Významné přeshraniční relace s vysokou poptávkou.	Dlouhodobý cílový stav.	Praktická cesta ke společnému tarifu bez úplné institucionální fúze.	Dlouhodobě nejmodernější cílový model.	Jednodušší a perifernější linky.	Hlavní relace s pravidelnou dojížděnkou.	Linky s neověřenou poptávkou.
Hlavní rizika	Složitější koordinace bez plné systémové jednoty.	Vyšší smluvní náročnost a nutnost silné dohody partnerů.	Právní, politická a institucionální náročnost.	Komplexita DPH, evidence a clearingů.	Vysoké nároky na IT, data a správu systému.	Roztříštěnost tarifu a nižší integrační kvalita.	Vyšší nároky na koordinaci a garanta linky.	Riziko slabé vypovídací hodnoty bez kvalitního monitoringu.

Z porovnání variant řešení vyplývá, že mezi plnohodnotným přeshraničním integrovaným dopravním systémem a integrací na úrovni přeshraničních linek neexistuje pouze rozdíl v rozsahu integrace, ale především v tom, jakým způsobem je integrace institucionálně, smluvně, tarifně, daňově a technologicky vystavěna. Varianta A proto nemůže být chápána jako jediný jednotlivý model. V kapitolách 6.1.1 až 6.1.4 jsou u plnohodnotného IDS rozpracovány různé subvarianty postupu, od koordinované integrace s oddělenými smlouvami přes společné zadání přeshraniční služby až po vytvoření přeshraniční entity nebo společného podniku. Obdobně i v oblasti odbavení a technologií lze u plnohodnotného IDS uvažovat o více úrovních řešení, od rozšíření stávajících systémů přes společný virtuální nebo fyzický nosič až po open loop nebo account-based ticketing jako technologicky nejpokročilejší model. Plnohodnotný přeshraniční IDS je tedy třeba chápat jako strategický směr s více možnými cestami realizace, nikoli jako jediné předem dané institucionální schéma.

V oblasti tarifu, DPH a financování je zároveň zřejmé, že i v rámci varianty A existuje rozdíl mezi řešeními, která zachovávají oddělenou evidenci výkonů a daňových toků při společném tarifu, a modely směřujícími k centralizovanějšímu clearingů nebo společnému objednatelskému rámci. Právě tato rovina je pro strategické rozhodování mimořádně důležitá, protože ukazuje, že plnohodnotný IDS nemusí být zaveden pouze jednorázově a v maximální institucionální podobě, ale může vznikat postupně, po jednotlivých vrstvách integrace. Tím se také přibližuje realitě přeshraniční veřejné dopravy, kde daňová pravidla, účetní evidence, clearing a vazba na národní systémy, zejména NICL, významně ovlivňují proveditelnost jednotlivých modelů.

Naopak varianta B představuje flexibilnější skupinu řešení zaměřených na integraci na úrovni konkrétních linek. I zde je však nutné rozlišovat více subvariant podle míry koordinace. Prodloužení stávající vnitrostátní linky přes hranici je vhodné zejména tam, kde je prioritou rychlé odstranění bariéry na hranici a kde by vyšší stupeň integrace nebyl přiměřený významu relace. Společně koordinovaná přeshraniční linka se dvěma objednateli a jedním provozním konceptem je naopak nejvhodnější pro významnější relace s pravidelnou dojížděnkou a představuje hlavní doporučený střednědobý model. Pilotní provoz konkrétní relace pak plní ověřovací funkci a je vhodný tam, kde poptávka ještě není dostatečně doložena.

6.4. Ekonomické zhodnocení obou variant řešení

Ekonomické hodnocení navržených variant musí vycházet z širšího pojetí hospodárnosti, které nezohledňuje pouze přímé investiční a provozní náklady, ale také institucionální náročnost, náklady na koordinaci, očekávané tržby, nároky na clearing a odbavovací systémy, míru provozního rizika a veřejné přínosy v oblasti mobility, regionální dostupnosti a životního prostředí. V případě přeshraniční integrace mezi Zlínským a Trenčínským krajem je navíc nezbytné hodnotit i to, jaká varianta je schopna přinést funkční výsledek v realistickém čase, s přiměřenými nároky na veřejné rozpočty a při respektování rozdílných právních, daňových a technologických rámců obou států. Ekonomické porovnání proto nemá být založeno pouze na otázce, která varianta je levnější, ale především na tom, která z nich přináší nejlepší poměr mezi náklady, riziky, uživatelským přínosem a dlouhodobou udržitelností.

Z tohoto hlediska je třeba odlišit plnohodnotný přeshraniční integrovaný dopravní systém, tedy variantu A, od varianty B, představující integraci na úrovni konkrétních přeshraničních linek. Varianta A přináší nejvyšší potenciál systémových přínosů, ale současně vyžaduje nejvyšší vstupní investice, nejsložitější organizační uspořádání a nejdelší implementační horizont. Varianta B je naproti tomu ekonomicky flexibilnější, protože umožňuje zavádět integraci po jednotlivých relacích, přizpůsobovat rozsah služby reálné poptávce a rozkládat náklady i rizika do více etap. V rámci varianty B je navíc vhodné rozlišovat model prostého prodloužení stávající linky přes hranici, model společně koordinované přeshraniční linky a model pilotního provozu, protože každý z nich má odlišnou nákladovou strukturu i odlišný profil veřejného přínosu.

Nákladová struktura varianty A

U varianty A je třeba počítat s tím, že významnou část ekonomické náročnosti netvoří jen samotný provoz dopravy, ale již přípravná a implementační fáze. Náklady vznikají při vytváření společného institucionálního rámce, harmonizaci smluvních a zadávacích postupů, přípravě společného plánu dopravní obslužnosti, nastavení clearingového centra a zavedení jednotnější tarifní a odbavovací architektury. Pokud by varianta A byla realizována v pokročilejší podobě, tedy prostřednictvím společného zadání přeshraniční služby nebo přeshraniční entity, ekonomická náročnost by dále rostla o transakční náklady spojené se správou takového subjektu, s právním zajištěním přeshraničního fungování a s vyššími požadavky na provozní a datové řízení systému.

Další významnou položku představují náklady na tarifní a technologickou integraci. U plnohodnotného IDS je třeba zajistit takový tarifní režim, který bude pro cestující vystupovat jako společný systém, přičemž v zázemí bude muset fungovat oddělená evidence výkonů, tržeb, daňových toků a kompenzací podle české a slovenské části provozu. To klade vyšší nároky na účetní a datové procesy, clearing i na architekturu odbavovacích systémů. V technologicky pokročilejších modelech je navíc nutné počítat s investicemi do rozšíření stávajících systémů, do společného virtuálního nebo fyzického nosiče, případně do řešení typu account-based ticketing nebo open loop, která sice zvyšují uživatelský komfort, ale zároveň zvyšují požadavky na kvalitu dat, interoperabilitu a dlouhodobou správu systému.

Z provozního hlediska může být varianta A v dlouhodobém horizontu efektivnější tam, kde existuje silná a stabilní přeshraniční poptávka, protože umožňuje lépe koordinovat nabídku, odstranit duplicitní nebo nelogické přestupy, zvýšit srozumitelnost tarifu a dosáhnout vyšší atraktivity veřejné dopravy. Její ekonomická výhodnost se však projeví až tehdy, pokud bude systém dostatečně využíván a pokud bude existovat politická i správní schopnost dlouhodobě nést vyšší počáteční náklady výměnou za budoucí systémové přínosy. U varianty A je proto třeba počítat s delší návratností institucionálních a technologických investic a s tím, že první roky provozu budou ekonomicky zatíženy vysokými zaváděcími náklady.

Nákladová struktura varianty B

U varianty B je ekonomická logika odlišná. Výhodou je, že se nebuduje celý přeshraniční systém najednou, ale pouze takové prvky, které jsou nezbytné pro fungování konkrétní linky nebo skupiny linek. Tím se výrazně snižují vstupní náklady i institucionální riziko. V modelu prodloužení stávající vnitrostátní linky přes hranici jsou investiční i transakční náklady nejmenší, protože lze využít stávající smluvní rámce, stávající dopravce, stávající odbavovací prostředky a doplnit jen omezený přeshraniční úsek nebo jednoduchý mechanismus vzájemného uznávání. Takový model je ekonomicky vhodný zejména tam, kde je cílem rychle odstranit bariéru na hranici a kde by vyšší stupeň integrace nebyl přiměřený významu relace.

Naproti tomu společně koordinovaná přeshraniční linka představuje střední variantu mezi rychlou operativní úpravou a plnohodnotným IDS. Vyžaduje sice vyšší náklady na koordinaci, na společné plánování jízdních řádů, na rozdělení tržeb a kompenzací, na zákaznickou komunikaci i na kvalitnější datové vyhodnocování, avšak zároveň nabízí výrazně vyšší uživatelský efekt než prosté prodloužení linky. Ekonomicky jde o nejvhodnější model pro linky s pravidelnou dojížděnkou, protože umožňuje nabídnout cestujícímu jeden funkční produkt bez toho, aby bylo nutné nést celé náklady systémové integrace. Z pohledu poměru mezi náklady a přínosy jde proto zpravidla o nejvýhodnější střednědobou variantu.

Pilotní provoz konkrétní linky má pak zvláštní ekonomickou funkci. Jeho hlavní výhodou není pouze nízká počáteční nákladovost, ale především schopnost snížit investiční a rozhodovací riziko. V přeshraniční dopravě totiž často chybějí dostatečně přesná data o skutečné intenzitě poptávky, cenové citlivosti cestujících nebo optimálním časovém vedení spojů. Pilotní linka proto umožňuje získat reálná provozní data, ověřit funkčnost tarifu a odbavení, vyhodnotit přestupní vazby a teprve na základě těchto zjištění rozhodnout o rozšíření nebo stabilizaci provozu. Z ekonomického hlediska je tak pilotní režim vhodným nástrojem řízení nejistoty.

Financování, clearing a vícezdrojové krytí

Zásadní roli v ekonomickém hodnocení hraje způsob financování a clearingů. U obou variant platí, že přeshraniční doprava nemůže být posuzována pouze podle účetní bilance jízdného a kompenzací v jednom kraji. Je třeba hodnotit, jak budou rozdělovány náklady a výnosy mezi partnery, jaká data budou pro toto rozdělení k dispozici a jak robustní musí být administrativní a technologické zázemí. U varianty A je logické uvažovat o centralizovanějším clearingů, případně o samostatném clearingovém centru. U varianty B lze naopak ve větší míře využít stávající systémy IDŽK a IDS PLUS a rozšířit je o přeshraniční parametry a algoritmy. To je z ekonomického hlediska významné, protože právě využití existujících struktur výrazně snižuje počáteční investiční náklady.

Současně je vhodné důsledně oddělovat investiční a provozní složku nákladů. Investiční náklady mohou zahrnovat úpravy odbavovacích technologií, informačních systémů, označnicků, přestupních uzlů nebo zázemí zastávek, zatímco provozní náklady se týkají objednávky výkonů, marketingu, provozní koordinace, vyhodnocování a administrativního vypořádání mezi partnery. Právě toto oddělení je důležité i pro výběr vhodných zdrojů financování. Přípravné studie, dopravní modelování, tarifní analýzy, marketingové průzkumy nebo pilotní provoz lze financovat z programů přeshraniční spolupráce, zejména z programů typu Interreg, zatímco dlouhodobý provoz musí být opřen především o standardní rozpočtové mechanismy objednatelů. Externí spolufinancování může pomoci překlenout počáteční období nižší obsazenosti a snížit riziko spojené se zaváděním nových linek.

Přínosy a veřejná ekonomika projektu

Ekonomické hodnocení obou variant nesmí být redukováno pouze na rozpočtové náklady krajů. Přeshraniční integrace dopravy přináší i širší veřejné přínosy, které se promítají do ekonomiky regionu nepřímo. Patří sem zejména lepší dostupnost pracovních míst, škol, zdravotních a správních služeb, posílení regionální soudržnosti, zvýšení mobility obyvatel bez automobilu a lepší využití stávajících dopravních sítí. U významnějších relací může kvalitní přeshraniční veřejná doprava přispět i ke snížení závislosti na individuální automobilové dopravě, a tím omezit dopravní zatížení citlivých území, tlak na parkování a část environmentálních externalit. Environmentální a sociální efekty mají být překládány do konkrétních cílů a indikátorů, jako je změna podílu veřejné dopravy, odhad emisních úspor, dostupnost služeb nebo využití dopravy v mimošpičkových časech.

Z hlediska přímého uživatelského přínosu je nejvýhodnější varianta A, protože nabízí nejvyšší míru systémové jednoduchosti. Z hlediska poměru mezi náklady, realizovatelností a rychlostí přínosu je však v krátkodobém a střednědobém horizontu výhodnější varianta B, především ve své podobě společně koordinované přeshraniční linky doplněné pilotním ověřováním nových relací. Z ekonomického pohledu tedy nelze tvrdit, že jedna varianta je obecně levnější a druhá dražší v absolutním smyslu. Přesnější je konstatování, že varianta A má vyšší investiční a institucionální náročnost, ale také nejvyšší dlouhodobý potenciál, zatímco varianta B má nižší vstupní náklady, vyšší flexibilitu a lepší schopnost postupného zavádění, a je proto vhodnější jako realizační cesta pro nejbližší období.

Závěr ekonomického hodnocení

Závěrem lze konstatovat, že plnohodnotný přeshraniční IDS představuje ekonomicky odůvodnitelný dlouhodobý cíl pouze za předpokladu, že bude zaváděn postupně, s jasně definovanými vrstvami integrace a s dostatečně silnou politickou a institucionální podporou. Jeho hlavním ekonomickým limitem nejsou pouze provozní náklady, ale především vysoké transakční a implementační náklady v úvodní fázi. Integrace na úrovni přeshraničních linek je naproti tomu ekonomicky přiměřenějším a méně rizikovým řešením pro krátkodobý a střednědobý horizont. Nejvhodnější se přitom jeví kombinace pilotního ověřování nových relací a následného rozvoje společně koordinovaných přeshraničních linek, zatímco model prostého prodloužení stávající linky je vhodné využívat selektivně tam, kde je třeba rychle odstranit bariéru na hranici. Ekonomické hodnocení tedy podporuje závěr, že varianta B má být v nejbližším období hlavním realizačním nástrojem, zatímco varianta A má zůstat dlouhodobým strategickým horizontem další integrace.

6.5. Doporučení k realizaci

Na základě porovnání obou hlavních variant a jejich subvariant lze doporučit takový realizační postup, který spojí vysokou odbornou ambici s institucionální a ekonomickou proveditelností. Z dosavadní analýzy vyplývá, že okamžitý přechod k plnohodnotnému přeshraničnímu IDS by byl z hlediska právního, smluvního, daňového, technologického i organizačního velmi náročný. Současně však není účelné rezignovat na dlouhodobý cíl hlubší integrace. Za optimální lze proto považovat více etapový postup, v němž bude v krátkodobém horizontu rozvíjena integrace na úrovni přeshraničních linek a paralelně budou vytvářeny podmínky pro případný budoucí přechod k vyšší úrovni systémové integrace. Tento závěr odpovídá i logice předchozích kapitol, podle nichž je plnohodnotný IDS strategickým směrem, zatímco linková integrace je realističtější nástrojem pro dosažení prvních měřitelných výsledků.

Krátkodobý horizont: pilotní a ověřovací fáze

V krátkodobém horizontu je vhodné soustředit se především na přípravu a spuštění pilotních přeshraničních linek tam, kde existuje předpoklad poptávky, ale dosud nejsou k dispozici dostatečně silná data pro standardní dlouhodobou objednávku. Pilotní provoz musí být od počátku koncipován jako řízený ověřovací proces, nikoli jako izolovaný experiment. To znamená, že u každé relace je nutné předem stanovit cíle, indikátory úspěšnosti, způsob monitoringu, pravidla vyhodnocení i rozhodovací milníky pro případné rozšíření, úpravu nebo ukončení provozu. V této fázi je zároveň vhodné využít externí spolufinancování, zejména programy přeshraniční spolupráce, které mohou pokrýt přípravné studie, dopravní modelování, tarifní analýzy, marketingovou podporu i samotný omezený pilotní provoz.

Pilotní fáze má být doprovázena také základním technologickým a tarifním nastavením, které bude jednoduché pro cestující, ale zároveň dostatečně robustní pro kontrolu a ekonomické vyhodnocení. V první etapě proto není nutné budovat plně unifikovaný systém, ale je třeba zajistit alespoň funkčně interoperabilní režim nákupu, validace a kontroly jízdních dokladů. Důležité je i to, aby pilotní řešení nebylo technologickou slepou větví. Již v této fázi musí být zachována kompatibilita s národními standardy, zejména se slovenským projektem NICL, a musí být zajištěna standardizovaná datová vrstva pro budoucí clearing a vyhodnocování.

Střednědobý horizont: stabilizace společně koordinovaných linek

Ve střednědobém horizontu je vhodné transformovat úspěšně ověřené pilotní relace do režimu společně koordinovaných přeshraničních linek. Právě tento model je z odborného hlediska nejvhodnější pro významnější relace s pravidelnou dojížděkou, protože kombinuje relativně vysokou kvalitu integrace s přiměřenou institucionální náročností. Základem musí být jasné vymezení věcného garanta linky, dohoda o rozsahu výkonů, pravidlech pro financování a clearing, způsobu rozdělení tržeb a kompenzací, standardech spolehlivosti a postupu při mimořádnostech. V této fázi je rovněž nutné zformovat stabilní koordinační mechanismus mezi organizátory obou stran, zejména mezi KOVED a příslušným slovenským koordinátorem, který nebude novou institucí pro celý systém, ale funkční pracovní strukturou pro řízení a vyhodnocování přeshraničních linek.

Současně je třeba rozvinout tarifní a technologické zázemí do takové míry, aby bylo možné nabídnout jeden srozumitelný přeshraniční produkt při zachování oddělené evidence výkonů, tržeb a daňových toků v zázemí. Tato fáze by měla zahrnovat hlubší propojení back-office, automatizaci rozdělování tržeb, sdílení dat o validacích a rozšíření kombinace odbavovacích kanálů. Zůstává přitom v platnosti princip, že technologie má sloužit realizaci linky a nemá být sama o sobě překážkou jejího spuštění. Přiměřeným cílem střednědobého horizontu je tedy robustní interoperabilita, nikoli okamžitá plná technická unifikace.

Dlouhodobý horizont: příprava a případná realizace plnohodnotného IDS

V dlouhodobém horizontu je vhodné zachovat variantu A jako strategický směr dalšího rozvoje, nikoli však jako bezprostřední povinnost okamžité realizace. Další postup by měl záviset na tom, zda se ve střednědobém období podaří prokázat dostatečně silnou a stabilní přeshraniční poptávku, funkčnost společných tarifních a datových mechanismů a schopnost obou partnerů dlouhodobě koordinovat provoz, financování a komunikaci. Pokud budou tyto podmínky splněny, lze přistoupit k hlubším vrstvám integrace, od koordinované integrace s oddělenými smlouvami přes společné zadání vybraných služeb až případně k úvahám o přeshraniční entitě nebo společném podniku. Plnohodnotný IDS má tedy vznikat postupně, nikoli jednorázovým administrativním rozhodnutím bez provozního a ekonomického podkladu.

V této dlouhodobé fázi lze rovněž rozvíjet pokročilejší technologická řešení, včetně společného virtuálního nosiče, hlubší integrace s NICL nebo modelů typu account-based ticketing a open loop. Tyto nástroje by však měly být zaváděny teprve tehdy, když budou existovat stabilní přepravní proudy, dostatečná datová kvalita, jasně definovaný clearing a vyřešené otázky ochrany osobních údajů a kybernetické bezpečnosti. Jinými slovy, pokročilá technologie má být výsledkem zralé integrace, nikoli náhradou za chybějící institucionální a provozní připravenost.

Průřezová doporučení pro všechny fáze

Bez ohledu na zvolenou fázi je třeba trvale dbát na několik průřezových podmínek úspěchu. První z nich je důsledná práce s daty a monitoringem. Každá nově zaváděná dopravní linka musí být vyhodnocována podle jednotné sady ukazatelů, mezi které patří počty cestujících, obsazenost, podíl přeshraničních cest, návaznosti na další dopravu, spolehlivost provozu, vývoj tržeb a veřejná akceptace. Bez takového monitoringu nebude možné objektivně rozhodnout, zda má být relace dále rozvíjena, zachována v pilotním režimu nebo naopak upravena. Druhou podmínkou je konzistentní informační a marketingová podpora, protože ani kvalitně navržená linka nebude úspěšná, pokud cestující nebudou rozumět tarifu, návaznostem a způsobu použití jízdních dokladů. Třetí podmínkou je návaznost na infrastrukturu a přestupní uzly, včetně kvality informačního vybavení, orientace a doplňkových P+R a B+R vazeb.

Důležité je rovněž zapojení širšího okruhu partnerů. Vedle krajů a koordinátorů musí být do přípravy vybraných linek přizvány také dotčené obce, dopravci, správci infrastruktury a podle charakteru linky i zaměstnavatelé, školy, turistické organizace nebo další aktéři, kteří mohou ovlivnit poptávku a využití služby. Přeshraniční mobilita totiž není pouze otázkou dopravního provozu, ale i regionálního rozvoje, dostupnosti služeb a ekonomické spolupráce v příhraničním prostoru. Z tohoto důvodu je vhodné, aby realizační postup nebyl vnímán jako izolovaný dopravní projekt, ale jako součást širšího rozvojového rámce obou krajů.

Závěrečné doporučení

Za nejvhodnější postup pro Zlínský a Trenčínský kraj lze považovat víceetapovou realizaci, v níž bude v krátkodobém horizontu prioritou pilotní ověřování nových linek, ve střednědobém horizontu stabilizace společně koordinovaných přeshraničních linek a v dlouhodobém horizontu zachování otevřené možnosti přechodu k plnohodnotnému přeshraničnímu IDS. Tento postup respektuje rozdílnou náročnost obou hlavních variant, snižuje rozhodovací riziko, umožňuje průběžné vyhodnocování a současně nevylučuje hlubší integraci v budoucnu. Z realizačního hlediska je tedy vhodné nevnímat variantu A a variantu B jako vzájemně se vylučující alternativy, ale jako vývojově navazující stupně přeshraniční integrace, které mají být aktivovány podle významu relací, výsledků pilotního provozu a míry institucionální připravenosti obou partnerů.

Tabulka 4 Časový harmonogram realizace²¹

Období	Klíčové aktivity	Výstupy a milníky
0–3 měsíce	<i>Zřízení společné řídicí struktury. Potvrzení pilotních relací a rámcového rozsahu provozu. Definice minimálního standardu uzlu pro pilot a odpovědností.</i>	<i>Schválený pracovní plán a řízení. Seznam pilotních linek a cílových parametrů pilotu. Minimální standard uzlu jako podmínka spuštění.</i>
3–6 měsíců	<i>Příprava smluvního rámce pro pilot (dodatky / smlouvy / rámcové dohody). Návrh principu rozdělení tržeb a kompenzací (jednoduchý klíč pro pilot). Návrh minimální interoperability odbavení a kontroly. Nastavení reportingu (výkon, obsazenost, dochvilnost, tržby). Komunikační plán a marketing pilotu.</i>	<i>Připravené smluvní dokumenty a provozní specifikace. Dohodnutý rozúčtovací princip a reporting. Funkční minimální odbavovací režim (prodej, kontrola, export dat). Komunikační balíček pilotu (web, info, materiály).</i>
6–12 měsíců	<i>Spuštění pilotních linek. První optimalizace po 6–8 týdnech (jízdní doby, přípoje, kapacita). Průběžné sbírání podnětů cestujících a obcí. Druhé vyhodnocení po 4–6 měsících.</i>	<i>Pilot v provozu. První úpravy jízdního řádu dle reality. Průběžné vyhodnocovací zprávy. Rozhodnutí o pokračování a parametrech rozšíření (rozsah, sezónnost, špičky).</i>
12–18 měsíců	<i>Přechod z pilotu do stabilizovaného režimu u nejúspěšnějších relací. Doplnění standardů uzlů (bezbariérovost, info, bezpečnost, obraty). Vyjednání dlouhodobějšího financování pro stabilní provoz.</i>	<i>Stabilizované přeshraniční linky (sjednocené standardy). Dohody s obcemi a správci infrastruktury pro klíčové uzly. Schválený rámec financování na 1–2 roky.</i>
18–24 měsíců	<i>Zavedení robustnějšího clearingů a standardizovaného měsíčního vyúčtování. Rozšíření uznávání vybraných produktů (předplatné, vybrané časové jízdenky). Rozšíření datové integrace pro plánování (anonymizované mobilitní výstupy).</i>	<i>Funkční clearing a auditovatelný reporting. Ucelenější tarifní integrace v přeshraniční zóně. Datové výstupy pro plánování a prezentaci přínosů.</i>
24–36 měsíců	<i>Rozšíření nabídky dle výsledků (vybrané průjezdné spoje, posílení špiček, sezonní produkty). Příprava investic do uzlů (P+R/B+R, přístřešky, navigace). Příprava technického konceptu vyšší úrovně integrace (napojení na národní systémy).</i>	<i>Optimalizovaná síť přeshraničních linek. Připravené projekty investic do uzlů. Rozhodnutí o cílové technologii (virtuální nosič/ABT/open-loop) dle výsledků a připravenosti.</i>
36–48 měsíců [rok 4]	<i>Rozhodnutí o přechodu k hlubší integraci podle splnění podmínek (stabilní poptávka, clearing, standardy, infrastruktura). Postupná implementace vyšší úrovně odbavení a kontrolních standardů.</i>	<i>Schválený scénář dlouhodobé integrace. Vyšší interoperabilita odbavení. Standardizované procesy kontroly a reklamací.</i>
48–60+ měsíců [rok 5+]	<i>Zavedení plnohodnotného přeshraničního IDS jako cílového stavu (síťový produkt). Dlouhodobé smlouvy, dlouhodobé financování, trvalá komunikační a datová vrstva.</i>	<i>Plnohodnotný přeshraniční IDS (postupně, dle výsledků). Stabilní řízení a dlouhodobá udržitelnost.</i>

²¹ Harmonogram je orientační a bude upřesněn po schválení pilotních relací a zvolení smluvního modelu.

6.6. Pilotní linky integrované dopravy

Návrh pilotních linek integrované dopravy musí vycházet z metodicky jednotného a datově podloženého postupu. Pro území Zlínského a Trenčínského kraje jsou v této fázi k dispozici především výsledky celostátního sčítání dopravy v České republice a ve Slovenské republice, tedy data, která zachycují intenzitu silničního provozu na jednotlivých tazích, nikoli přímo původ a cíl všech cest nebo skutečnou strukturu poptávky po veřejné dopravě. Z toho důvodu nelze pilotní linky vybírat pouze podle toho, kde dnes jezdí autobus, ale především podle toho, kde je prokazatelně silná přeshraniční dopravní vazba, kde existují regionální uzly na obou stranách hranice a kde současná veřejná doprava naráží na institucionální či provozní zlom právě v hraničním prostoru. České sčítání současně umožňuje oddělit autobusy od ostatních vozidel, zatímco ve slovenských tabulkách pro Trenčínský kraj samostatná autobusová kategorie uvedena není. Autobusové intenzity je proto nutné chápat pouze jako podpůrný ukazatel a s vědomím, že mohou zahrnovat i dálkové nebo tranzitní mezinárodní spoje, které nejsou využitelné pro krajskou a regionální osobní dopravu.

Pilotní relace jsou navrženy primárně jako autobusové přeshraniční linky, a to z institucionálních i realizačních důvodů. Na slovenské straně je regionální i dálková osobní železniční doprava objednáвана státem prostřednictvím Ministerstva dopravy Slovenské republiky, zatímco samosprávné kraje neobjednávají železniční výkony v režimu regionální dopravní obslužnosti; naproti tomu autobusové linky spadají do přímé kompetence krajů a jejich organizátorů. V rámci této pracovní skupiny a zadání dokumentu byla proto řešena především linková integrace na úrovni krajských kompetencí, tedy autobusová vrstva, která je zároveň nejrychleji realizovatelná a umožňuje ověřit poptávku a funkčnost přeshraničního produktu. Železniční jsou pro dlouhodobou integraci významné, nicméně jejich rozšíření a smluvní zajištění vyžaduje samostatnou dohodu a bude vhodné je řešit v navazující etapě po stabilizaci pilotních autobusových relací.

Pro potřeby výběru pilotních linek je proto vhodné použít čtyři hlavní kritéria:

- Prvním je intenzita individuální automobilové dopravy na přeshraničním silničním koridoru, která představuje nejspolehlivější zástupný ukazatel latentní přeshraniční mobility.
- Druhým je síla navazujících vnitrozemských koridorů a uzlů, protože samotný hraniční úsek nemůže být hodnocen izolovaně od spádového území.
- Třetím kritériem je existence skutečné regionální autobusové sítě na obou stranách hranice, na kterou lze pilotní linku navázat bez nutnosti budovat nový systém „na zelené louce“.
- Čtvrtým kritériem je míra současné diskontinuity veřejné dopravy, tedy situace, kdy české i slovenské linky končí v blízkosti hranice, ale nevytvářejí jeden průběžný regionální produkt. Právě tam má linková integrace největší smysl.

Na základě těchto kritérií se jako nejvhodnější řešení pro první etapu nejeví čtyři rovnocenné „nové linky“, ale trojice prioritních autobusových pilotních koridorů doplněná jedním referenčním přeshraničním provozem, který již fakticky probíhá a může sloužit jako první ověřovací případ.

Referenční ověřovací koridor

Vsetín (ČR) – Horní Lideč (ČR) – Střelná (ČR) – Lysá pod Makytou (SR) – Púchov (SR)

Za zcela zvláštní kategorii je vhodné považovat koridor Vsetín (ČR) – Horní Lideč (ČR) – Střelná (ČR) – Lysá pod Makytou (SR) – Púchov (SR). Tento směr je v zásadě páteřním železničním přeshraničním koridorem a v autobusové části návrhu proto nemá být prezentován jako standardní nově navrhovaná pilotní linka ve stejném smyslu jako ostatní směry. V roce 2026 zde totiž probíhá dočasné provozní ověřování přeshraniční autobusové obsluhy vyvolané dlouhodobou výlukou na trati 280 v úseku Vsetín – Horní Lideč – Střelná. KOVED v této souvislosti zajišťuje autobusovou obsluhu dotčeného území a také přeshraniční vazbu do Púchova. Čtyři páry spojů linky 101 jsou prodlouženy ze Střelné až do Púchova, přičemž na slovenském území jsou z licenčních důvodů označeny jako linka 901. Vedle toho je mezi Vsetínem a Púchovem vedena také náhradní autobusová doprava za rychlíky Valašský expres.

Z dopravně-plánovacího hlediska je proto vhodné tento směr chápat jako referenční případ dočasné náhradní přeshraniční obsluhy, na němž lze sledovat přepravní proudy, spolehlivost, přestupní vazby, odbavení a tarifní chování cestujících v mimořádném režimu²². Zároveň je však nutné zdůraznit, že nejde o standardní autobusový koridor vzniklý na základě přirozené linkové integrace, ale o náhradní řešení zavedené po dobu železniční výluky, jejíž předpokládané trvání sahá do poloviny února 2027.

Zkušenosti z tohoto dočasného provozu představují cenný podklad pro vyhodnocení provozních, tarifních a organizačních aspektů přeshraniční obsluhy, avšak metodicky správné je využívat je především jako doplňkovou referenci při návrhu skutečných autobusových pilotních linek v jiných koridorech.

²² Dočasné opatření zavedené v souvislosti s dlouhodobou výlukou na trati 280 Vsetín – Horní Lideč – Střelná; podle informací IDZK je předpokládané trvání tohoto režimu do poloviny prosince 2026.

Priorita 1

Uherský Brod (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR)

Za hlavní prioritu první etapy je vhodné označit přeshraniční autobusový koridor ve směru Uherský Brod (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR). Důvodem není pouze samotná existence hraničního přechodu Starý Hrozenkov – Drietoma, ale především kombinace silných dopravních intenzit, významných sídelních a pracovních center na obou stranách hranice a současné absence plnohodnotného průběžného regionálního autobusového produktu. Na české straně vykazuje hraniční úsek I/50 ve sčítacím úseku 6-0710 hodnotu 4 809 vozidel za 24 hodin, z toho 2 659 osobních a dodávkových vozidel. Zároveň jde o nejsilnější z hodnocených přeshraničních silničních směrů mezi Zlínským a Trenčínským krajem. Ještě významnější je, že v českém zázemí na ose Uherský Brod – Starý Hrozenkov dosahují sčítané úseky přibližně 12 až 16 tisíc vozidel za 24 hodin, což potvrzuje, že nejde o lokální okrajovou vazbu, ale o silný regionální tah. Na slovenské straně pak tabulky pro Trenčiansky kraj potvrzují vysoké intenzity na napojení k Trenčínu a v koridoru silnice 9, kde se hodnoty na sledovaných úsecích pohybují zhruba od 7 do více než 16 tisíc vozidel za 24 hodin, s ještě vyššími hodnotami v městském zázemí Trenčína.

Z hlediska současné veřejné dopravy je tento směr zároveň dobře „připravený“, ale nikoli integrovaný. Na české straně dnes existují linky IDŽK do prostoru Starého Hrozenkova, Strání a navazujících hraničních obcí, zejména linka 330 do Starého Hrozenkova a další linky 340 až 342 do Strání, Květné, případně linka 397 do prostoru Žitkové a Vyškovce. Na slovenské straně je prostor Drietomy, Horné Súče, Horného Srnia, Nemšové a Trenčína obsluhován krajskými linkami TSK, zejména linkami 309420, 309423, 309406 a 309407, a odjezdové listy současně potvrzují, že obsluha sahá až k zastávkám Drietoma, št. hr. a Horné Srie, št. hr. Z porovnání linek obou stran tedy vyplývá, že síť do hraničního prostoru existuje, ale láme se na státní hranici a nefunguje jako jeden koordinovaný přeshraniční produkt.

Z návrhového hlediska proto není vhodné stavět pilot jako velmi dlouhou sběrnou linku ve stylu Uherské Hradiště (ČR) – Bojkovice (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR), protože takový koncept by míchal několik různých spádových větví do jedné provozně křehké osy. Odborně vhodnější je vycházet z uzlu Uherský Brod jako hlavního českého nástupního bodu pro tento koridor a navrhnout páteřní pilotní linku Uherský Brod (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR). Na české straně mají být k této lince přivedeny návazné spoje z Uherského Hradiště, Bojkovic a širšího Slovácka, případně mohou být v přepravních špičkách zavedeny vybrané přímé spoje z Uherského Hradiště, ale základní pilotní koncept má být co nejčistší, časově čitelný a provozně stabilní. Právě tento směr má z pohledu dat i síťové logiky nejvyšší potenciál stát se hlavní autobusovou pilotní osou mezi oběma kraji.

Současně partneři v území deklarují přípravu doplňkové nabídky v prodloužené relaci Zlín–Luhačovice–Uherský Brod–Trenčín v rozsahu cca 4 párů spojů denně od srpna 2026. Tento prvek je vhodné chápat jako nadstavbovou vrstvu k páteřnímu přeshraničnímu produktu na ose Uherský Brod–Starý Hrozenkov–Drietoma–Trenčín. V pilotní fázi může přímé napojení krajského města zvýšit atraktivitu systému pro vybrané skupiny cestujících; současně je žádoucí ověřit předpoklady poptávky (například studentské a pracovní proudy) a dopady na provozní stabilitu (oběhy, návaznosti, spolehlivost) tak, aby nebyla oslabena čitelnost a robustnost základní páteřní nabídky.

Priorita 2

Valašské Klobouky (ČR) – Brumov-Bylnice (ČR) – Horné Srnie (SR) – Nemšová (SR) (s vybranými spoji do Trenčína (SR))

Druhou prioritou by měl být koridor Valašské Klobouky (ČR) – Brumov-Bylnice (ČR) – Horné Srnie (SR) – Nemšová (SR), případně s vybraným pokračováním do Trenčína. Na samotném hraničním úseku I/57 je intenzita nižší než na I/50, ale stále představuje relevantní přeshraniční vazbu. V českém sčítacím úseku 6-2900 jde o 2 036 vozidel za 24 hodin, z toho 1 627 osobních a dodávkových vozidel. Důležité však je, že v českém zázemí koridor na ose Valašské Klobouky (ČR) – Brumov-Bylnice (ČR) – hranice výrazně sílí a na navazujících úsecích dosahuje přibližně 5,9 až 9,7 tisíce vozidel za 24 hodin. Na slovenské straně vykazuje silnice 57 v navazujícím koridoru také významné hodnoty, na sledovaných úsecích přibližně 4,4 až 10,9 tisíce vozidel za 24 hodin. Jde tedy o směr, který sice nemá tak silný hraniční profil jako Starý Hrozenkov, ale jeho vnitrozemské napojení je poměrně robustní a opírá se o sídla Valašskokloboucka, Horného Srnia, Nemšové a následně Trenčína.

Také zde je patrná výrazná síťová připravenost bez skutečné přeshraniční integrace. Na české straně obsluhují prostor Valašských Klobouk, Horní Lidče, Valašské Senice a Brumova-Bylnice linky IDZK 500, 501 a 504, přičemž 504 směřuje až do Sidonie a tím prakticky do bezprostředního hraničního prostoru. Na slovenské straně obsluhují Horné Srnie, Nemšovou a navazující obce linky 309406, 309407 a 309423, přičemž odjezdové tabulky z Trenčína potvrzují pravidelné spoje do Horného Srnia a k hraničním zastávkám. Z dopravně-organizačního hlediska tedy i v tomto směru existují dvě funkční regionální sítě, které se však v běžném režimu nepropojují do jedné přeshraniční linky.

Pro pilotní řešení je proto vhodné vycházet z modelu, v němž základní linka propojí Valašské Klobouky (ČR), Brumov-Bylnici (ČR), Horné Srnie (SR) a Nemšovou (SR), zatímco pokračování do Trenčína (SR) bude zajištěno jen u vybraných spojů nebo v návaznosti na slovenskou regionální síť. Takový koncept je odborně vhodnější než celodenní vedení všech spojů až do Trenčína, protože Nemšová představuje přirozený subregionální uzel a současně umožňuje lépe pracovat s provozní stabilitou a oběhy vozidel. Pokud se v pilotním provozu potvrdí výrazná poptávka po přímé vazbě do Trenčína, může být ve druhé etapě rozsah průjezdných spojů rozšířen. Tento koridor má významný potenciál zejména pro každodenní regionální mobilitu, pracovní cesty a návaznost na další spoje v uzlech Valašské Klobouky, Nemšová a Trenčín.

Doplňujícím podnětem od partnerů je informace o přípravě krajské linkové obsluhy TSK ve směru Valašské Klobouky–Brumov–Nemšová–Dubnica nad Váhom. Tuto skutečnost je vhodné chápat jako posílení slovenské návazné vrstvy v povážském směru a jako potvrzení zvoleného pilotního konceptu s Nemšovou jako subregionálním uzlem. Z pohledu přeshraniční integrace lze tedy pilotně stavět na stabilní páteři do Nemšové s návazností do Dubnice a Trenčína, přičemž případné rozšíření přímých průjezdných spojů dále do Trenčína lze řešit až na základě výsledků provozu.

Priorita 3

Uherský Brod (ČR) – Strání, Květná (ČR) – Moravské Lieskové (SR) – Nové Mesto nad Váhom (SR)

Třetí prioritou by měl být koridor Uherský Brod (ČR) – Strání, Květná (ČR) – Moravské Lieskové (SR) – Nové Mesto nad Váhom (SR). Na české straně vykazuje hraniční úsek I/54 ve sčítacím úseku 6-4990 intenzitu 2 021 vozidel za 24 hodin, z toho 1 678 osobních a dodávkových vozidel. To je hodnota srovnatelná s koridorem Brumov, avšak s jiným funkčním profilem. Nejde primárně o tah do krajského centra typu Trenčín, ale spíše o silnou lokální a subregionální vazbu mezi uherskobrodským zázemím, Stráním a moravskolieskovským prostorem s návazností k Novému Mestu nad Váhom. Právě z tohoto důvodu je vhodné jej chápat jako třetí prioritu: má reálný přeshraniční potenciál, ale jeho úloha je více regionální než nadregionální.

Na české straně je prostor Strání a Květné již dnes obslužen linkami IDZK 340, 341 a 342, tedy síť je k hranici přivedena. Na slovenské straně pak existuje pravidelná vazba z hraničního prostoru Moravské Lieskové do Nového Mesta nad Váhom, což potvrzuje jak oficiální linkový seznam TSK, tak odjezdové tabulky zastávky Moravské Lieskové, Šance. I zde tedy platí, že veřejná doprava nekončí z důvodu neexistence sítě, ale z důvodu nepropojení dvou krajských systémů. Z tohoto pohledu jde o typický kandidátní směr pro linkovou integraci na úrovni přeshraničního pilotu.

Pro návrhové řešení je vhodné uvažovat s kompaktní pilotní linkou Uherský Brod – Strání, Květná – Moravské Lieskové – Nové Mesto nad Váhom. Zásadní je, aby tato linka nebyla koncipována jako doplňkový turistický spoj, ale jako pravidelná regionální vazba použitelná i pro školní, pracovní a obslužné cesty. Současně je však třeba připustit, že z hlediska absolutního objemu přeshraniční mobility má tento koridor nižší prioritu než směr Starý Hrozenkov – Trenčín a zřejmě i než směr Brumov – Nemšová. Z toho důvodu by měl být nasazen až po stabilizaci první a druhé priority, nebo jako menší pilot s nižším rozsahem provozu, jehož cílem bude především ověřit přeshraniční regionální mobilitu v kopaničářském prostoru.

Doplňujícím podnětem z území je uvažované propojení Nové Mesto nad Váhom – Strání – Hluk – Uherské Hradiště – (Staré Město), které lze interpretovat jako přístupovou/napájecí větev k navrženému přeshraničnímu koridoru. Pro pilotní fázi je proto vhodné pracovat s logikou, kdy páteřní přeshraniční linka zůstává vedena v relaci Uherský Brod – Strání/Květná – Moravské Lieskové – Nové Mesto nad Váhom, zatímco napojení dalších směrů může být realizováno přestupně v uzlu Strání; tento přístup minimalizuje provozní rizika a současně umožňuje ověřit poptávku z širší spádové oblasti bez změny základního trasování.

Směry nevhodné pro samostatný nový autobusový pilot v první etapě

Naopak není vhodné, aby se v první etapě jako samostatná nová autobusová pilotní linka znovu otevíral směr Horní Lideč (ČR) – Střelná (ČR) – Lysá pod Makytou (SR) – Púchov (SR) v podobě oddělené od již probíhajícího referenčního řešení. Důvod je dvojitý. Zaprvé jde na samotném hraničním úseku I/49 o nejslabší z hodnocených silničních směrů. Zadruhé v tomto směru již dnes existuje dočasné, ale velmi cenné provozní ověření formou přeshraničního prodloužení linky 101 do Púchova. Pro první etapu je proto odborně správnější tento směr vyhodnocovat a případně stabilizovat, nikoli jej současně deklarovat jako další samostatný nový pilot vedle ostatních koridorů. Tím se předejde metodickému dvojímu započítání téhož opatření.

Doporučené pořadí realizace

Z hlediska realizace je vhodné postupovat po etapách:

- V první fázi má být systematicky vyhodnocen referenční přeshraniční provoz do Púchova, protože poskytuje reálná data o chování cestujících, tarifní akceptaci i provozních dopadech přeshraniční autobusové obsluhy.
- Ve druhé fázi by měl být připraven a spuštěn hlavní pilot Uherský Brod (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR), který má ze všech směrů nejvyšší kombinaci dopravní intenzity, významu uzlů a síťové připravenosti.
- Ve třetí fázi by měl následovat pilot Valašské Klobouky (ČR) – Brumov-Bylnice (ČR) – Horné Srnie (SR) – Nemšová (SR), případně s vybraným pokračováním do Trenčína (SR).
- Ve čtvrté fázi je vhodné otevřít regionálně zaměřený pilot Uherský Brod (ČR) – Strání (ČR) – Moravské Lieskové (SR) – Nové Mesto nad Váhom (SR).

Takto nastavené pořadí odpovídá nejen dopravním intenzitám, ale i rozdílné funkci jednotlivých koridorů a míře jejich provozní připravenosti.

Závěrem je třeba zdůraznit, že pilotní linky nemají být chápány jako definitivní síť budoucí přeshraniční dopravy, ale jako řízený nástroj pro ověření nejperspektivnějších autobusových vazeb mezi oběma kraji. Jejich hlavní funkcí je získat provozní a přepravní data, ověřit vhodný rozsah nabídky, stabilitu jízdních dob, návaznosti v uzlech a akceptaci jednotnějšího tarifního a informačního režimu. Teprve na základě takto získaných výsledků bude možné rozhodnout, které pilotní směry mají přejít do standardního režimu společně koordinovaných přeshraničních linek a které zůstanou pouze v omezeném nebo sezónním rozsahu.

Z pohledu první etapy je přitom zcela zásadní, aby těžiště pilotního řešení leželo v autobusové dopravě, zatímco železniční osa Horní Lideč – Púchov má zůstat samostatně sledovaným páteřním směrem s odlišnou institucionální logikou a odlišným modelem objednávky²³.

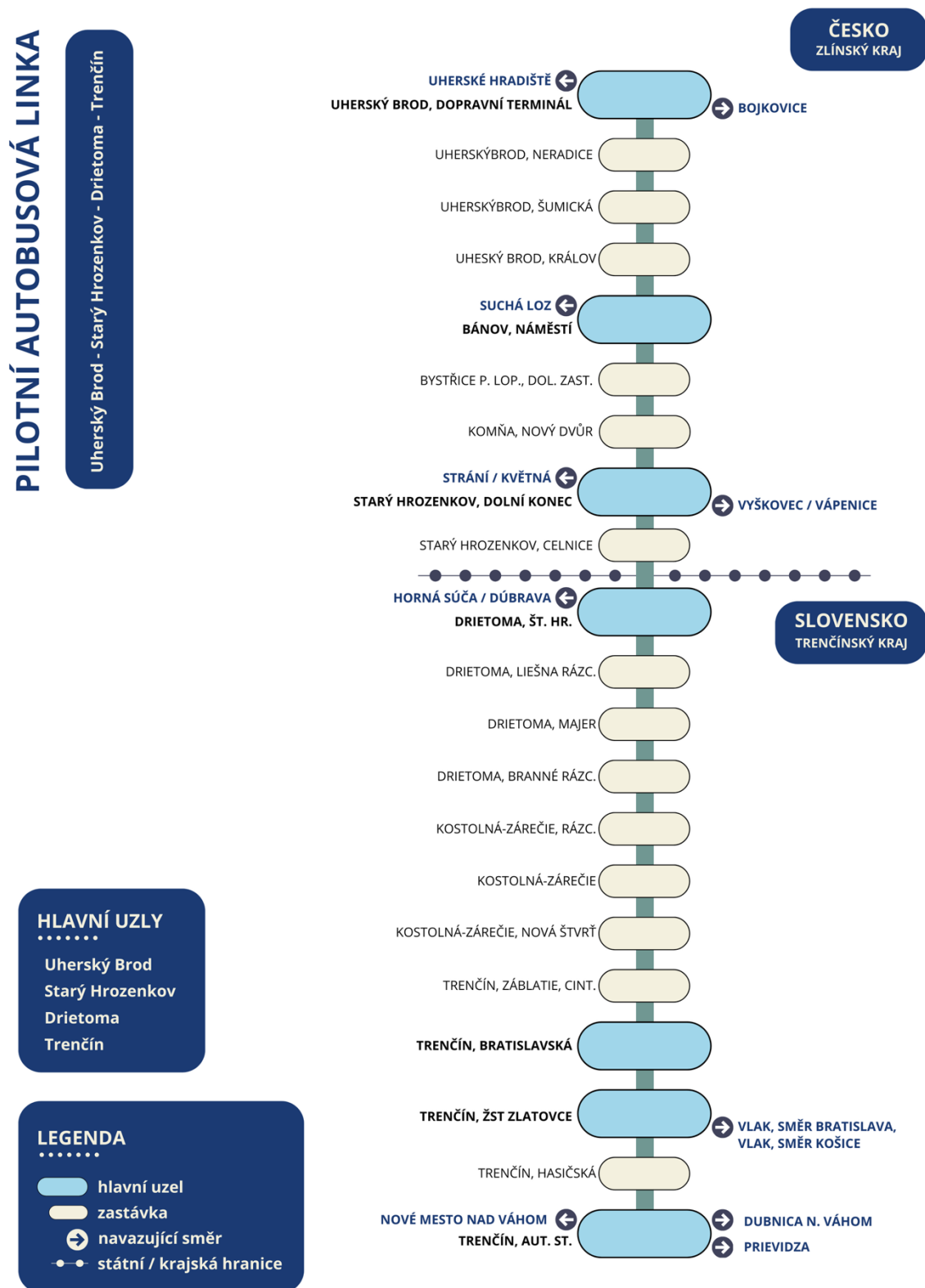
²³ Na slovenské straně je objednatelem veřejné železniční osobní dopravy Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Závěry vztahující se k železniční přepravě je proto třeba chápat jako orientační a nikoli jako výsledek plnohodnotně projednaného návrhu s objednateli železniční dopravy.

Tabulka 5 Souhrnná tabulka pilotních koridorů

Koridor	Intenzity na hraničním / navazujícím tahu	Hlavní uzly	Současná nabídka	Doporučený typ pilotu	Priorita realizace
Vsetín (ČR) – Horní Lideč (ČR) – Střelná (ČR) – Lysá pod Makytou (SR) – Púchov (SR)	CZ hraniční úsek I/49, úsek 7-1340: 1 685 voz/24 h, z toho 1 139 osobní a dodávková vozidla. SK navazující koridor 49 v okrese Púchov: přibližně 3 332 až 10 238 voz/24 h podle úseku.	Vsetín, Horní Lideč, Púchov	Na české straně už dnes existuje přeshraniční provoz: linka 101 Vsetín – Horní Lideč – Valašská Senice/Púchov a při výluce byly čtyři páry spojů prodlouženy až do Púchova; na slovenské straně existuje linka 308417 Púchov – Lysá pod Makytou.	Referenční / stabilizační pilot, nikoli hlavní nový pilot 1. etapy. Vhodné pro vyhodnocení již probíhajícího přeshraničního provozu a jeho případnou stabilizaci.	0 / průběžně ověřovat
Uherský Brod (ČR) – Starý Hrozenkov (ČR) – Drietoma (SR) – Trenčín (SR)	CZ hraniční úsek I/50, úsek 6-0710: 4 809 voz/24 h, z toho 2 659 osobní a dodávková vozidla. CZ zázemí na I/50: přibližně 7 095 až 15 717 voz/24 h. SK koridor směrem na Trenčín (sil. 9): cca 6 646 až 11 159 voz/24 h na sledovaných úsecích v okrese Trenčín.	Uherský Brod, Starý Hrozenkov, Drietoma, Trenčín	Na české straně existuje linka 330 Uherský Brod – Starý Hrozenkov – Vyškovce/Vápenice. Na slovenské straně ze zastávky Drietoma, št.hr. jezdí pravidelné spoje do Trenčína, aut.st.. Síť tedy k hranici existuje na obou stranách, ale není spojena do jednoho regionálního přeshraničního produktu.	Páteří autobusový pilot B2 – společně koordinovaná přeshraniční linka s nejvyšší prioritou.	1

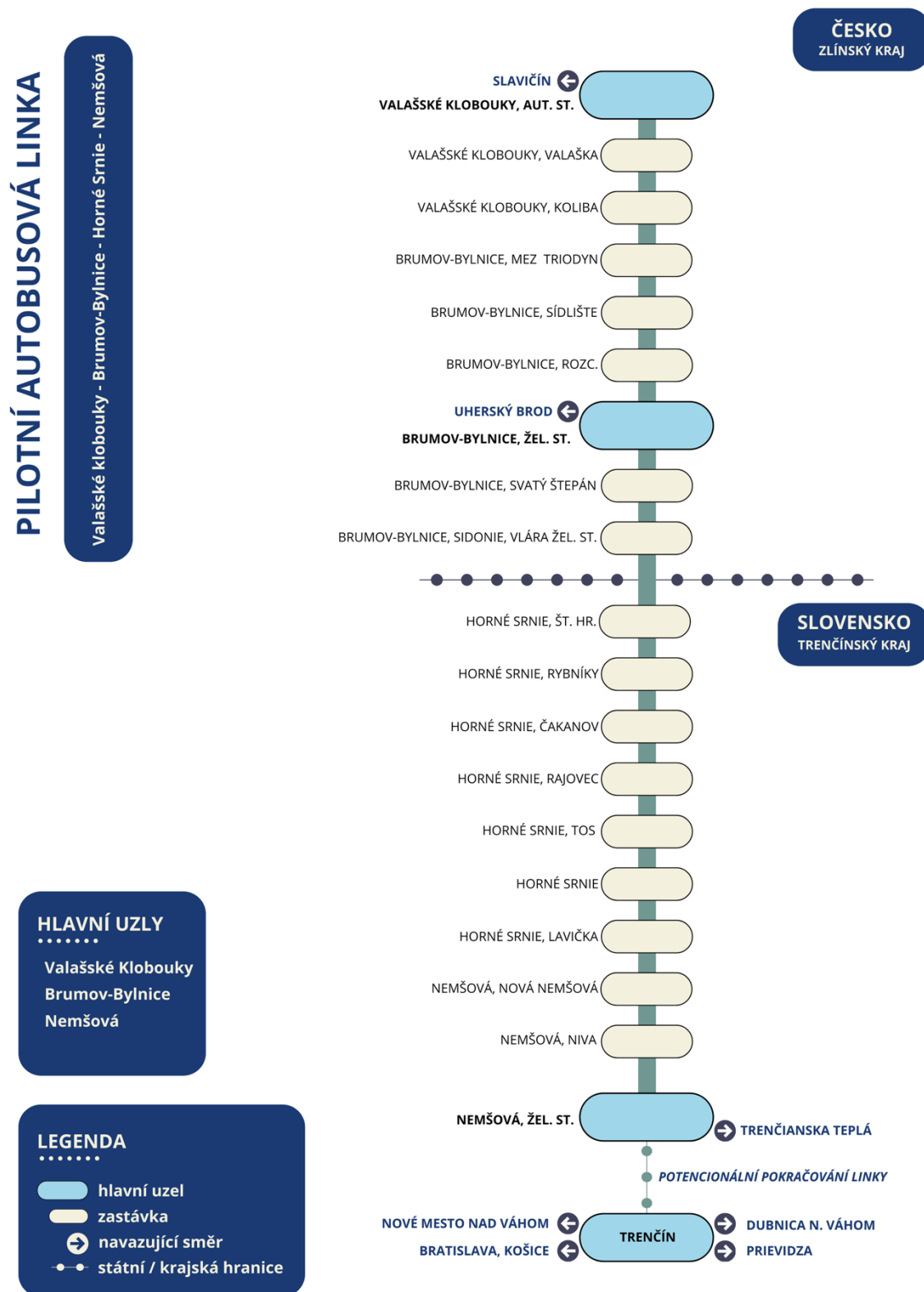
Valašské Klobouky (ČR) – Brumov-Bylnice (ČR) – Horné Srnie (SR) – Nemšová (SR) (vybrané spoje do Trenčína (SR))	CZ hraniční úsek I/57, úsek 6-2900: 2 036 voz/24 h, z toho 1 627 osobní a dodávková vozidla. CZ zázemí na I/57: cca 5 883 až 9 695 voz/24 h. SK navazující úseky 57 a 61: přibližně 4 413 až 17 858 voz/24 h podle polohy v koridoru Horné Srnie – Nemšová – Trenčín.	Valašské Klobouky, Brumov-Bylnice, Horné Srnie, Nemšová, případně Trenčín	Na české straně vede k hranici linka 504 Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie; širší zázemí zajišťují i linky 500 a 501 ve směru Valašské Klobouky – Horní Lideč – Valašská Senice. Na slovenské straně ze zastávky Horné Srnie, št.hr. jezdí pravidelné spoje do Trenčína, aut.st. a přes Nemšovou.	Regionální pilot B2 s těžištěm v relaci do Nemšové, s vybranými přímými spoji do Trenčína podle výsledků pilotu.	2
Uherský Brod (ČR) – Strání, Květná (ČR) – Moravské Lieskové (SR) – Nové Mesto nad Váhom (SR)	CZ hraniční úsek I/54, úsek 6-4990: 2 021 voz/24 h, z toho 1 678 osobní a dodávková vozidla. SK koridor 54 v okrese Nové Mesto nad Váhom: přibližně 3 148 až 18 405 voz/24 h podle úseku.	Uherský Brod, Strání, Květná, Moravské Lieskové, Nové Mesto nad Váhom	Na české straně k hranici jezdí linky 340, 341 a 342 z Uherského Brodu do Strání, Květné; doplňkově i linka 352 Uherské Hradiště – Hluk – Strání, Květná. Na slovenské straně ze zastávky Moravské Lieskové, Šance jezdí pravidelné spoje do Nové Mesto n. Váhom, žel. st.	Menší regionální pilot B3 / následně B2 – vhodný pro ověření regionální přeshraniční mobility, ale s nižší prioritou než koridory I/50 a I/57.	3

Obrázek 15 Pilotní autobusová linka č.1²⁴



²⁴ Jedná se o návrh zastávek pilotní linky, přidání nebo odebrání zastávek je v kompetenci objednatele. Vlastní grafické zpracování.

Obrázek 16 Pilotní autobusová linka č.2²⁵



²⁵ Jedná se o návrh zastávek pilotní linky, přidání nebo odebrání zastávek je v kompetenci objednatele. Vlastní grafické zpracování.

Obrázek 17 Pilotní autobusová linka č.3²⁶

1/2

PILOTNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA

Uherský Brod - Strání - Moravské Lieskové - Nové Mesto nad Váhom

ČESKO
ZLÍNSKÝ KRAJ

UHERSKÉ HRADIŠTĚ
UHERSKÝ BROD, DOPRAVNÍ TERMINÁL → BOJKOVICE

UHERSKÝ BROD, ZIMNÍ STADIÓN

UHERSKÝ BROD, NIVNICKÁ

UHERSKÝ BROD, SLOVÁCKE STROJÍRNY

NIVNICE, LINEA

NIVNICE, ZD

NIVNICE, U VÁHY

NIVNICE, BESEDA

NIVNICE, ŠKOLA

KORYTNÁ, DOL. KONEC

KORYTNÁ, STŘED

KORYTNÁ, HOR. KONEC

STRÁNÍ, U POPELKŮ

STRÁNÍ, ŠKOLA

STRÁNÍ, KVĚTNÁ, MLÝNKY

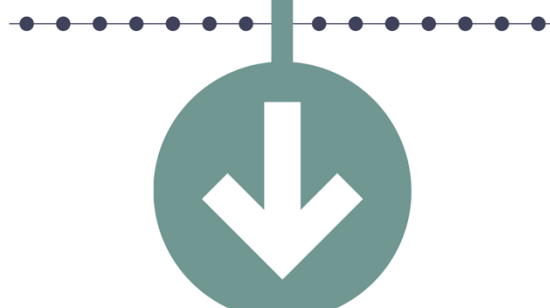
SLÁVKOV
STRÁNÍ, KVĚTNÁ → BŘEZOVÁ

HLAVNÍ UZLY

Uherský Brod
Strání
Nové Mesto nad Váhom

LEGENDA

- hlavní uzel
- zastávka
- navazující směr
- státní / krajská hranice



²⁶ Jedná se o návrh zastávek pilotní linky, přidání nebo odebrání zastávek je v kompetenci objednatele. Vlastní grafické zpracování.

PILOTNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA

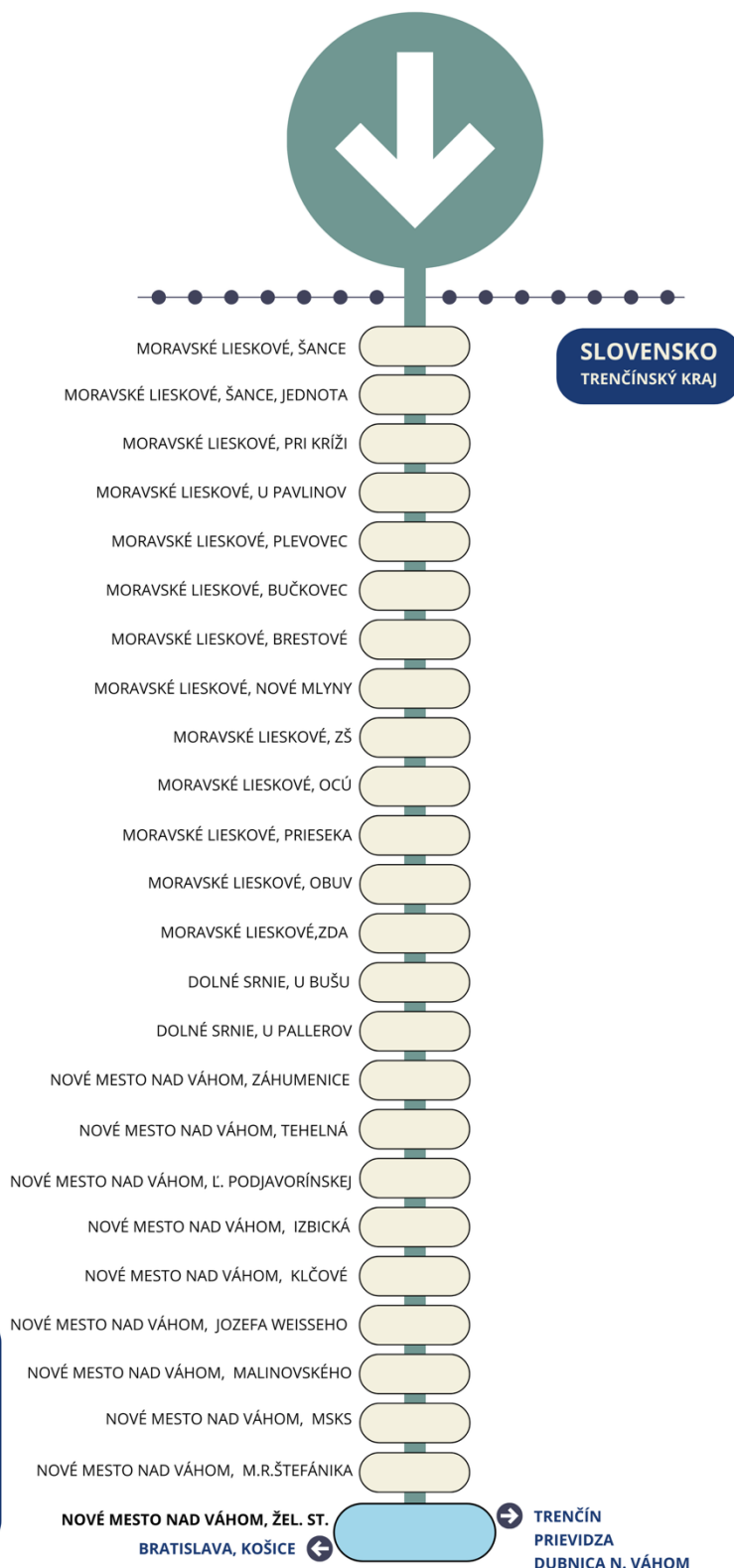
Uherský Brod - Strání - Moravské Lieskové - Nové Město nad Váhom

HLAVNÍ UZLY

.....
Uherský Brod
Strání
Nové Město nad Váhom

LEGENDA

.....
 hlavní uzel
 zastávka
 navazující směr
 státní / krajská hranice



Obrázek 18 Grafické zpracování navrhovaných linek²⁷



²⁷ Na grafickém schématu jsou zachyceny navrhované pilotní autobusové linky s vyznačením hlavních míst průjezdu. Z důvodu přehlednosti nejsou v této mapě uvedeny všechny zastávky; jejich úplné zobrazení je obsaženo v individuálních grafických výstupech pro jednotlivé linky. Do mapy je současně zařazena i referenční linka, která je v době zpracování dokumentu provozována jako dočasné řešení v návaznosti na výluky železniční tratě. Vlastní grafické zpracování.

SEZNAM ZKRATEK

BČK – bezkontaktní čipová karta

ČSAD – Československá autobusová doprava

ČSD – Československé státní dráhy

ČR – Česká republika

DPH – daň z přidané hodnoty

DPMM – Dopravný podnik mesta Martin

DPMŽ – Dopravný podnik mesta Žiliny

ES – Evropské společenství

EU – Evropská unie

ER BBK – Euroregion Bílé Karpaty

CHKO – chráněná krajinná oblast

IDS – integrovaný dopravní systém

IDS PLUS – Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja

IDZK – Integrovaná doprava Zlínského kraje

INTERREG – program Evropské územní spolupráce Interreg

ITS – inteligentní dopravní systémy

KOVED – Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje

MHD – městská hromadná doprava

NADA – Národní dopravní autorita

NICL – Národní integrovaný cestovní lístok

S-Bahn – rychlá příměstská železnice (systém městských vlaků)

SAD – Slovenská autobusová doprava

SB – Smlouva o fungování Evropské unie (často uváděno jako zkratka v kontextu ES 1370/2007)

SPP IDZK – Smluvní přepravní podmínky Integrované dopravy Zlínského kraje

SR – Slovenská republika

ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko

ZTP / ZTP-P – průkaz osoby se zdravotním postižením / průkaz osoby se zdravotním postižením s potřebou doprovodu

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počet obyvatel na úrovni okresů Zlínského kraje.....	9
Tabulka 2 Počet obyvatel na úrovni okresů Trenčínského kraje	17
Tabulka 3 Srovnání variant řešení	78
Tabulka 4 Časový harmonogram realizace	87
Tabulka 5 Souhrnná tabulka pilotních koridorů.....	94

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Počet obyvatel na úrovni okresů Zlínského kraje.....	9
Graf 2 Počet obyvatel na úrovni Zlínského kraje.....	9
Graf 3 Počet obyvatel na úrovni okresů Trenčínského kraje.....	17

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa Zlínského kraje	7
Obrázek 2 Mapa CHKO Česka	8
Obrázek 3 Územní diferenciacie podílu vyjíždějících obyvatel ze Zlínského kraje.....	10
Obrázek 4 Míra automobilizace k 1. 1. 2020	10
Obrázek 5 Silniční a dálniční síť – Zlínský kraj	12
Obrázek 6 Železniční síť – Zlínský kraj v roce 2020	13
Obrázek 7 Železniční síť – Zlínský kraj v roce 2020	13
Obrázek 8 Integrovaná doprava Zlínského kraje	14
Obrázek 9 Mapa Trenčínského kraje	15
Obrázek 10 Mapa CHKO Slovenska	16
Obrázek 11 Silniční síť – Trenčínský kraj	19
Obrázek 12 Dálniční síť – Trenčínský kraj.....	19
Obrázek 13 Železniční síť – Trenčínský kraj	20
Obrázek 14 Integrovaná doprava Trenčínského a Žilinského kraje.....	21
Obrázek 15 Pilotní autobusová linka č.1.....	96
Obrázek 16 Pilotní autobusová linka č.2.....	97
Obrázek 17 Pilotní autobusová linka č.3.....	98
Obrázek 18 Grafické zpracování navrhovaných linek.....	100

POUŽITÉ ZDROJE

ASEAG – Aachener Straßenbahn und Eisenbahn. *Tickets in der Euregio Maas-Rhein (English Flyer)* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.aseag.de/fileadmin/aseag_media/documents/Flyer/Flyer_Tickets/tickets_in_der_emr_englisch.pdf

ASEAG – Aachener Straßenbahn und Eisenbahn. *Tickets in der Euregio Maas-Rhein (English version)* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.aseag.de/fileadmin/aseag_media/documents/Flyer/Flyer_Tickets/tickets_in_der_emr_english.pdf

ASSECO CE. *ASSECO to bring a single ticket to Slovakia — inspiration from successful solution from Poland* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://ce.asseco.com/en/press/press-releases/asseco-to-bring-a-single-ticket-to-slovakia-inspiration-from-successful-solution-from-poland-5501/>

Bodensee Tourismus. *Bodensee-Ticket: Buy it once and forget – travelling around Lake Constance* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné from: <https://www.bodensee.eu/en/what-to-do/travelling-around-lake-constance/bodensee-ticket>

Bratislavský samosprávny kraj. *Autobus z Bratislavy do Hainburgu začal premávať s príchodom školského roka* [online]. Bratislava: BSK, 6. 9. 2022 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://bratislavskykraj.sk/autobus-z-bratislavy-do-hainburgu-zacal-premavats-prichodom-skolskeho-roka/>

Bratislavský samosprávny kraj. *Autobus z Bratislavy do Hainburgu začal premávať s príchodom školského roka* [online]. Bratislava: BSK [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://bratislavskykraj.sk/autobus-z-bratislavy-do-hainburgu-zacal-premavats-s-prichodom-skolskeho-roka/>

Český statistický úřad. *Demografický vývoj ve městech Zlínského kraje v roce 2024* [online]. Zlín: ČSÚ [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/zlk/demograficky-vyvoj-ve-mestech-zlinskeho-kraje-v-roce-2024>

Český statistický úřad. *Demografický vývoj ve městech Zlínského kraje v roce 2024 – Nejlidnatějším městem ve Zlínském kraji ...* [online]. Zlín: ČSÚ [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/zlk/demograficky-vyvoj-ve-mestech-zlinskeho-kraje-v-roce-2024>

Český statistický úřad. *Charakteristika kraje – Zlínský kraj* [online]. Zlín: ČSÚ [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://csu.gov.cz/zlk/charakteristika_kraje

Český statistický úřad. *Charakteristika kraje* [online]. Zlín: ČSÚ, aktualizováno 23. 6. 2024 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://csu.gov.cz/zlk/charakteristika_kraje

Český statistický úřad. *Pohyb obyvatelstva ve Zlínském kraji v roce 2024* [online]. Zlín: ČSÚ, aktualizováno 17. 4. 2025 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/zlk/pohyb-obyvatelstva-ve-zlinskem-kraji-v-roce-2024>

Danske Statsbaner (DSB). *Øresund Commuter Card* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.dsb.dk>

Danske Statsbaner (DSB). *Øresund Commuter Card* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.dsb.dk/en/tickets-and-services/oresund-commuter-card/>

eEuropa. **EEuropa** [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.eeuropa.org/#>

European Comission. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.legislation.gov.uk/eur/2007/1370/2023-01-04>

European Commission. *Transport cross-border toolbox* [online]. Brussels: European Union, [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/studies/public-transport-cross-border/transport-cross-border-toolbox.pdf

Euroregion Bílé Karpaty. Strategie Euroregionu Bílé Karpaty [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://regionbilekarpaty.cz/files/files/Euroregion%20b%C3%ADl%C3%A9%20karpaty%20strategie%20A5_PO%20STRANACH.pdf

Finanční správa České republiky. Doprava osob (§ 16 odst. 4 zákona o DPH). [online]. [cit. 2026-02-20]. Dostupné z: <https://podpora.financnisprava.cz/011977-Doprava-os%C3%B3b---16-ods-4-z%C3%A1kona-o-DPH->

Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK). O nás [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.idzk.cz/o-nas>

Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. *O spoločnosti* [online]. Žilina: IDŽK s.r.o. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.idzk.sk/29-o-spolocnosti/>

ISamosprava.sk. Novela zákona o verejnej osobnej doprave. [online]. [cit. 2026-02-20]. Dostupné z: <https://www.isamosprava.sk/clanky/novela-zakona-o-verejnej-osobnej-doprave>

Koved – Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. *Ceník Integrované dopravy Zlínského kraje* [online]. Zlín: KOVED, prosinec 2024 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.idzk.cz/cenik-integrované-dopravy-zlinskeho-kraje>

Koved – Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. *O nás – V systému Integrované dopravy Zlínského kraje...* [online]. Zlín: KOVED [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.idzk.cz/o-nas>

Koved – Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. *Smluvní přepravní podmínky IDZK 2022* [online]. Zlín: KOVED [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.idzk.cz/media/files/file/item/files-14/smluvni-prepravni-podminky-idzk-2022.pdf>

Kurzy.cz. Osvobození přepravy osob, § 70 – Zákon o DPH č. 235/2004 Sb. [online]. [cit. 2026-02-20]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zakony/235-2004-zakon-o-dani-z-pridane-hodnoty-dph/paragraf-70/>

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenské republiky. *O krok bližšie k jednotnému cestovnému lístku* [online]. Bratislava: MINDOP, [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/media/tlacove-spravy/detail/o-krok-blizsie-k-jednotnemu-cestovnemu-listku>

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenské republiky. *Verejná osobná doprava v pláne obnovy a odolnosti* [online]. Bratislava: MINDOP, [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/strategia-dopravy/verejna-osobna-doprava/verejna-osobna-doprava-v-plane-obnovy-a-odolnosti>

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Organizačný poriadok účinný od 1. 1. 2026 [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.mindop.sk/fileadmin/dokumenty/osobny_urad/Organiza%C4%8Dn%C3%BD_poriadok_k_1.1.2026_%E2%80%93_1.pdf

OPII. *Strategie rozvoje veřejné dopravy* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: [https://www.opii.gov.sk/download/d/priloha_a_strategia_rozvoja_verejnej_dopravy.pdf](https://www.opii.gov.sk/download/d/priloha_a_strategia_rozvoja verejnej_dopravy.pdf)

Podnikatel.cz. Daňová poradna s Radkem Bílým – DPH a mezinárodní přeprava osob. [online]. [cit. 2026-02-20]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/poradna/danova-poradna-3/4852/>

POHODA – Stormware s.r.o. DPH u přepravy osob [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/dph/dph-u-prepravy-osob/>

Region Bílé Karpaty. *Euroregion Bílé Karpaty – strategie A5 PO stranách* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://regionbilekarpaty.cz/files/files/Euroregion%20bile%20karpaty%20strategie%20A5_PO%20STRANACH.pdf

Rome2Rio. Púchov to Horní Lideč – travel via train and car [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.rome2rio.com/s/P%C3%BACHOV/Horn%C3%AD-Lide%C4%8D>

SBB – Schweizerische Bundesbahnen. Triregio: Travel without limits in the border triangle [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.sbb.ch/en/tickets-offers/travelcards/point-to-point-regional-travelcard/fare-networks/triregio-travel-without-limits.html>

Slovakia Travel. *Trenčiansky kraj* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné from: <https://slovakia.travel/trenciansky-kraj>

Slovakia.travel. Trenčiansky kraj [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://slovakia.travel/trenciansky-kraj>

Slovenská správa ciest. Celostátne sčítanie dopravy v roku 2015 [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinierstvo/celostatne-scitanie-dopravy-v-roku-2015.ssc>

Startitup. Len jeden lístok. Od júla 2026 sa cestovanie po Slovensku zmení [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.startitup.sk/cestovanie-bude-jednoduchsie-od-jula-2026-sa-jednotny-cestovny-listok-stane-realitou/>

Swiss Federal Railways (SBB). *Triregio – Travel without limits: Zone System* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.sbb.ch/en/tickets-offers/travelcards/point-to-point-regional-travelcard/fare-networks/triregio-travel-without-limits.html>

Trenčiansky samosprávny kraj. Integrovaná doprava má nový názov IDS PLUS [online]. Trenčín, 3. 7. 2025 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.tsk.sk/aktualne-spravy/tlacove-spravy/2025/integrovana-doprava-ponesie-nazov-ids-plus.html?page_id=1263381

Trenčiansky samosprávny kraj. *Plán dopravnej obslužnosti Trenčianskeho samosprávneho kraja* [online]. Trenčín: TSK, [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.tsk.sk/buxus/docs/PrilohaA_Analyticke%20vychodiska.pdf

Trenčín: Trenčiansky samosprávny kraj. *Analytické východiská – Príloha A k Plánu dopravnej obslužnosti* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.tsk.sk/buxus/docs/PrilohaA_Analyticke%20vychodiska.pdf

Trenčín: Trenčiansky samosprávny kraj. *Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (PUM TSK)* [online]. 2019 [cit. 2025-10-27].

Via Urbistat. *Territorial extension of Region Trenčiansky kraj and related population density, population per gender and number of households, average age and incidence of foreigners* [online]. 2024 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/en/sk/demografia/dati-sintesi/trenciansky-kraj/3/2>

Zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

Zákon č. 332/2023 Z.z. Zákon o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Praktická príručka pre obce s príkladmi účtovania a rozpočtovania [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://prirucka-pre-obce.dashofer.sk/onb/>

Zákony pro lidi. Zákon č. 194/2010 Sb. [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

Zdopravy.cz. *Je správné, aby vlaky objednávaly kraje? Odpoví nový materiál ministerstva* [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/je-spravne-aby-vlaky-objednavaly-kraje-odpovi-novy-material-ministerstva-71461/>

Zdopravy.cz. Stavba valašské „dálnice“ na jaře dospěje k uzavírce objížděky kolem Bečvy [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/stavba-valasske-dalnice-na-jare-dospeje-k-uzavirce-objizdky-kolem-becvy-229819/>

Zlínský kraj. *Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 – verze dokumentu prosinec 2019* [online]. Zlín: Zlínský kraj, 2019 [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030.pdf

Zlínský kraj. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030.pdf

Železničná spoločnosť Slovensko. Cenník IDS PLUS [online]. [cit. 2025-10-27]. Dostupné z: <https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2025/08/Cennik-IDS-PLUS.pdf>

Příloha č. 1: Tarifní zóny v Integrované dopravě Zlínského kraje²⁸



Tarifní zóny v Integrované dopravě Zlínského kraje

Fare zones of the Zlín Region Integrated Transportation (IDZK)

Tarifní zóny určují platnost 7denních a 30denních předplatných jízdenek.
Fare zones define the scope of validity of 7- and 30-day passes.

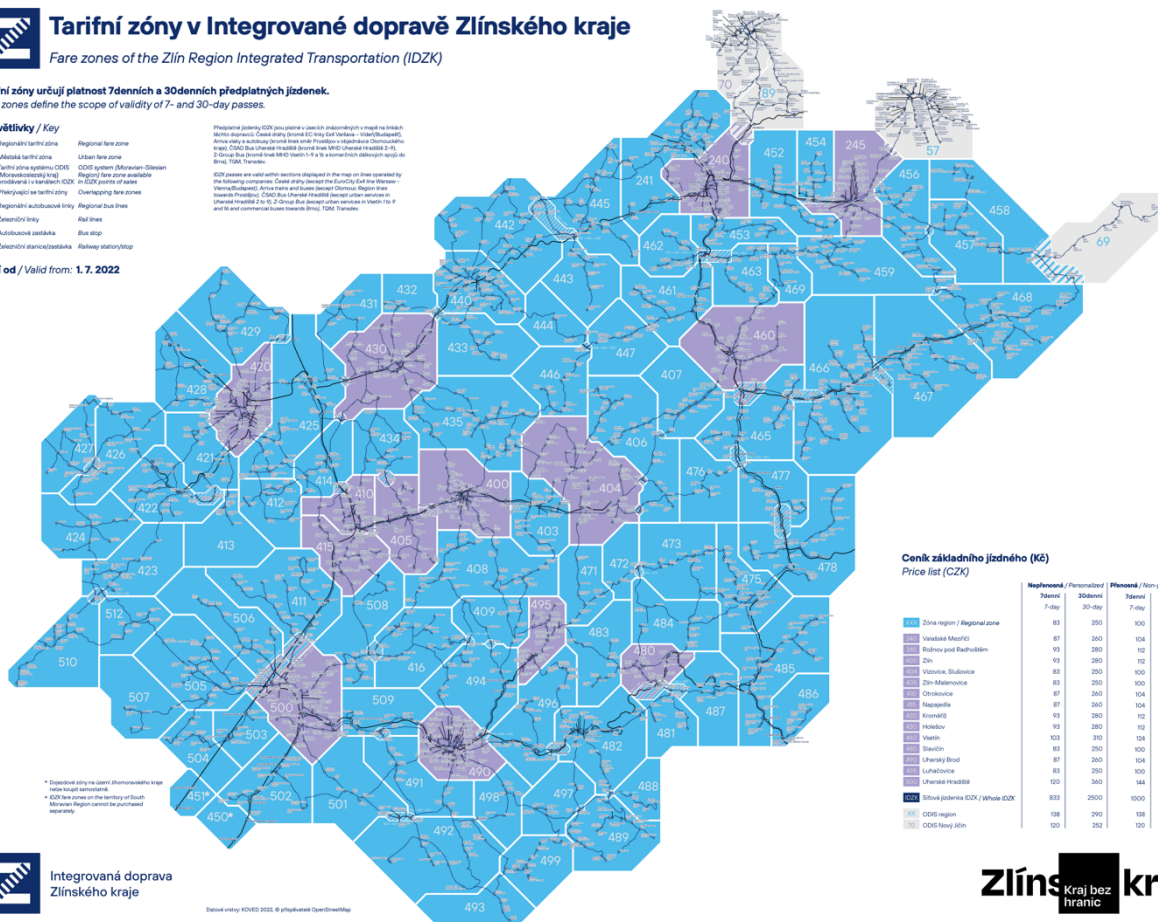
Vysvětlivky / Key

403	Regionální tarifní zóna	Regional fare zone
400	Městská tarifní zóna	Urban fare zone
57	Tarifní zóna systému ODIS (Moravskoslezský kraj) prodloužení v kaničích IDIZ	ODIS system (Moravian Silesian Region) fare zone extension in IDIZ points of sale
	Překrývající se tarifní zóny	Overlapping fare zones
	Regionální autobusové linky	Regional bus lines
	Železniční křiž	Rail lines
	Autobusová zastávka	Bus stop
	Železniční stanice/zastávka	Railway station/stop

Předplatné Jelenky IČZK jsou platné v železných značkových vagoně na linkách těchto dopravců: České dráhy (číslo EC linky Evf Varšava – Vídeň/Budapešť), Arriva vlaky a autobusy (číslo linky směr Prostějov v obchodě Olomouckého kraje), ČSAD Bus Uherště Hradb (číslo linky směr MHD Uherště Hradb 2-9), Z-Group Bus (číslo linky MHD Vlasti 1-9) a s komerčních dálničních spojů dle znamení TGM, Tachos.

CDX passes are valid within sections displayed in the map on lines operated by the following companies: Česko dráhy (except the EuroCity/Exp. line Warsaw Vienna/Budapest), Arriva trains and buses (except Olomouc; Region lines towards Prostějov), ČSAD Bus Uherské Hradiště (except urban services in Uherské Hradiště 2 to 9), Z-Group Bus (except urban services in Vsetín 1 to 9 and 16 and commercial buses towards Brno), TGM, Transdev.

Plati od / Valid from: 1. 7. 2022



Seznam tarifních zón

[List of fare zones](#)

[illegible]

Genik základního úzdného (Kč)

Price list (CZK)

	Representer / Parameterized		Phenome / Non-parameterized	
	7days	30days	7days	30days
	7-day	30-day	7-day	30-day
 Zima region / Regional zone	83	250	100	300
 Vukovar Region	83	250	104	352
 Railway post Rebalancing	93	280	102	334
 Zim	93	280	102	334
 Violence, Substance	83	250	100	300
 Zim-Harmless	83	250	100	300
 Distracted	83	250	104	352
 Rape/sexual	83	250	104	352
 Assault	93	280	102	334
 Homicide	93	280	102	334
 Victim	103	330	104	372
 Sexual	83	250	100	300
 Unhappy/Dead	87	260	104	352
 Lethal/accident	83	250	100	300
 Unhappy/Healthy	100	360	144	432
 Stillborn/gender CDZ (Whole CDZ)	833	2900	1000	3000
 CDZ region	833	2900	138	364
 CDZ	100	300	104	352

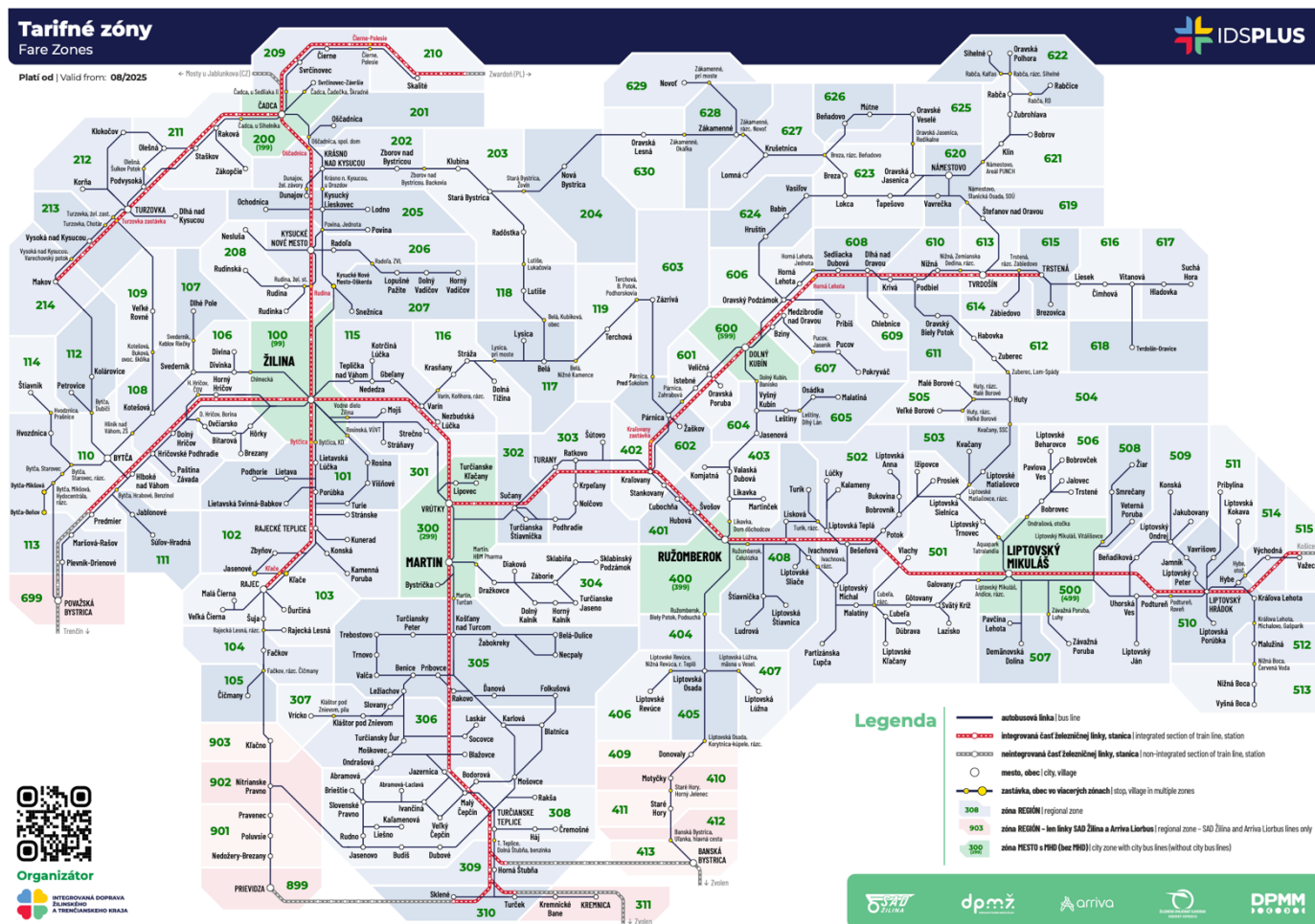
Integrovaná doprava
Zlínského kraje

Datové vstupy: ECOVID 2022, © přispěvatelé OpenStreetMap

Zlínský kraj bez

²⁸ Integrovaná doprava Zlínského kraje. *Tarifní zóny v Integrované dopravě Zlínského kraje*. Platí od 1. 7. 2022. Zlín: IDZK, 2022. Mapa.

Příloha č. 2: Schéma tarifních zón IDS PLUS²⁹



²⁹ Integrovaný dopravní systém Žilinského samosprávného kraje. Tarifné zóny. Platí od 08/2025. Žilina: IDS ŽSK, 2025. Mapa. [cit. 2025-11-21]

Poznámky

1. **Introduction**
 2. **Background**
 3. **Methodology**
 4. **Results**
 5. **Discussion**
 6. **Conclusion**
 7. **References**
 8. **Appendix**
 9. **Index**
 10. **Table of Contents**
 11. **Figure 1**
 12. **Figure 2**
 13. **Figure 3**
 14. **Figure 4**
 15. **Figure 5**
 16. **Figure 6**
 17. **Figure 7**
 18. **Figure 8**
 19. **Figure 9**
 20. **Figure 10**
 21. **Figure 11**
 22. **Figure 12**
 23. **Figure 13**
 24. **Figure 14**
 25. **Figure 15**
 26. **Figure 16**
 27. **Figure 17**
 28. **Figure 18**
 29. **Figure 19**
 30. **Figure 20**
 31. **Figure 21**
 32. **Figure 22**
 33. **Figure 23**
 34. **Figure 24**
 35. **Figure 25**
 36. **Figure 26**
 37. **Figure 27**
 38. **Figure 28**
 39. **Figure 29**
 40. **Figure 30**
 41. **Figure 31**
 42. **Figure 32**
 43. **Figure 33**
 44. **Figure 34**
 45. **Figure 35**
 46. **Figure 36**
 47. **Figure 37**
 48. **Figure 38**
 49. **Figure 39**
 50. **Figure 40**
 51. **Figure 41**
 52. **Figure 42**
 53. **Figure 43**
 54. **Figure 44**
 55. **Figure 45**
 56. **Figure 46**
 57. **Figure 47**
 58. **Figure 48**
 59. **Figure 49**
 60. **Figure 50**
 61. **Figure 51**
 62. **Figure 52**
 63. **Figure 53**
 64. **Figure 54**
 65. **Figure 55**
 66. **Figure 56**
 67. **Figure 57**
 68. **Figure 58**
 69. **Figure 59**
 70. **Figure 60**
 71. **Figure 61**
 72. **Figure 62**
 73. **Figure 63**
 74. **Figure 64**
 75. **Figure 65**
 76. **Figure 66**
 77. **Figure 67**
 78. **Figure 68**
 79. **Figure 69**
 80. **Figure 70**
 81. **Figure 71**
 82. **Figure 72**
 83. **Figure 73**
 84. **Figure 74**
 85. **Figure 75**
 86. **Figure 76**
 87. **Figure 77**
 88. **Figure 78**
 89. **Figure 79**
 90. **Figure 80**
 91. **Figure 81**
 92. **Figure 82**
 93. **Figure 83**
 94. **Figure 84**
 95. **Figure 85**
 96. **Figure 86**
 97. **Figure 87**
 98. **Figure 88**
 99. **Figure 89**
 100. **Figure 90**
 101. **Figure 91**
 102. **Figure 92**
 103. **Figure 93**
 104. **Figure 94**
 105. **Figure 95**
 106. **Figure 96**
 107. **Figure 97**
 108. **Figure 98**
 109. **Figure 99**
 110. **Figure 100**
 111. **Figure 101**
 112. **Figure 102**
 113. **Figure 103**
 114. **Figure 104**
 115. **Figure 105**
 116. **Figure 106**
 117. **Figure 107**
 118. **Figure 108**
 119. **Figure 109**
 120. **Figure 110**
 121. **Figure 111**
 122. **Figure 112**
 123. **Figure 113**
 124. **Figure 114**
 125. **Figure 115**
 126. **Figure 116**
 127. **Figure 117**
 128. **Figure 118**
 129. **Figure 119**
 130. **Figure 120**
 131. **Figure 121**
 132. **Figure 122**
 133. **Figure 123**
 134. **Figure 124**
 135. **Figure 125**
 136. **Figure 126**
 137. **Figure 127**
 138. **Figure 128**
 139. **Figure 129**
 140. **Figure 130**
 141. **Figure 131**
 142. **Figure 132**
 143. **Figure 133**
 144. **Figure 134**
 145. **Figure 135**
 146. **Figure 136**
 147. **Figure 137**
 148. **Figure 138**
 149. **Figure 139**
 150. **Figure 140**
 151. **Figure 141**
 152. **Figure 142**
 153. **Figure 143**
 154. **Figure 144**
 155. **Figure 145**
 156. **Figure 146**
 157. **Figure 147**
 158. **Figure 148**
 159. **Figure 149**
 160. **Figure 150**
 161. **Figure 151**
 162. **Figure 152**
 163. **Figure 153**
 164. **Figure 154**
 165. **Figure 155**
 166. **Figure 156**
 167. **Figure 157**
 168. **Figure 158**
 169. **Figure 159**
 170. **Figure 160**
 171. **Figure 161**
 172. **Figure 162**
 173. **Figure 163**
 174. **Figure 164**
 175. **Figure 165**
 176. **Figure 166**
 177. **Figure 167**
 178. **Figure 168**
 179. **Figure 169**
 180. **Figure 170**
 181. **Figure 171**
 182. **Figure 172**
 183. **Figure 173**
 184. **Figure 174**
 185. **Figure 175**
 186. **Figure 176**
 187. **Figure 177**
 188. **Figure 178**
 189. **Figure 179**
 190. **Figure 180**
 191. **Figure 181**
 192. **Figure 182**
 193. **Figure 183**
 194. **Figure 184**
 195. **Figure 185**
 196. **Figure 186**
 197. **Figure 187**
 198. **Figure 188**
 199. **Figure 189**
 200. **Figure 190**
 201. **Figure 191**
 202. **Figure 192**
 203. **Figure 193**
 204. **Figure 194**
 205. **Figure 195**
 206. **Figure 196**
 207. **Figure 197**
 208. **Figure 198**
 209. **Figure 199**
 210. **Figure 200**
 211. **Figure 201**
 212. **Figure 202**
 213. **Figure 203**
 214. **Figure 204**
 215. **Figure 205**
 216. **Figure 206**
 217. **Figure 207**
 218

