

# PODNIKATEĽSKÝ A FINANČNÝ PLÁN SPOLOČNOSTI

NA ROK 2026

„SPÁJAME REGIÓNY, SPÁJAME ĽUDÍ“

JEDNA KARTA,  
JEDEN LÍSTOK,  
VIAC MOŽNOSTÍ



PRESTUPOJETE MEDZI AUTOBUSOM, VLAKOM A MHD  
BEZ POTREBY KUPOVAŤ NOVÝ LÍSTOK.

**Vypracoval:** Ing. Richard Staškovan, Ing. Marek Briestenský

**Dátum:** December 2025

**Schválilo valné zhromaždenie spoločnosti dňa: 09.02.2026**

## Obsah

<b>1. Základné informácie .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Manažérske zhrnutie .....</b>	<b>6</b>
2.1. Prínosy IDS pre cestujúcu verejnosť .....	7
<b>3. Realizované kroky v roku 2025 .....</b>	<b>9</b>
3.1. Prepojenie krajov, vytvorenie jedného funkčného regiónu IDS PLUS.....	9
3.2. Integrácia celého územia Žilinského kraja .....	11
3.3. Spustenie Mobilnej aplikácie a rozšírenie modulov Dispečersko-klíringového centra IDS PLUS .....	14
3.4. Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti .....	18
3.5. Realizované základne kroky a úlohy od vytvorenia spoločného Organizátora na území TSK.....	22
<b>4. Vízia, poslanie a strategické ciele IDS PLUS.....</b>	<b>23</b>
4.1. Vízia .....	23
4.2. Poslanie.....	23
4.3. Strategické ciele do roku 2030 (rámcovo) .....	23
<b>5. Rozvojová stratégia IDS PLUS.....</b>	<b>24</b>
5.1. Etapy rozvoja .....	24
5.2. Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS .....	32
<b>6. Prioritné ciele pre rok 2026 .....</b>	<b>34</b>
6.1. Nové územia v Trenčianskom kraji.....	34
6.2. Mobilná aplikácia.....	34
6.3. Tvorba vlastného e-shopu na predaj cestovných lístkov .....	35
6.4. Komplexné zjednotenie tarify IDS PLUS .....	37
6.5. Modernizácia prestupných uzlov .....	39
6.6. Kontrolná činnosť v rámci verejnej dopravy a zmluvných vzťahov v systéme .....	40
6.7. Optimalizácia cestovného poriadku – zjednotenie režimov premávania.....	40
6.8. Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb.....	41
6.9. Marketingová podpora a komunikácia.....	42
6.10. Ďalšie aktivity pre rok 2026 .....	45
<b>7. Základné údaje o spoločnosti .....</b>	<b>46</b>
<b>8. Predmet činnosti spoločnosti.....</b>	<b>47</b>

<b>9. Predmet podnikania spoločnosti .....</b>	<b>48</b>
9.1. Obchodný podiel.....	49
9.2. Orgány spoločnosti .....	49
9.3. Organizačná štruktúra zamestnancov .....	50
9.4. Prevádzkové priestory spoločnosti .....	53
<b>10. Špecifikácia trhu .....</b>	<b>57</b>
10.1. Organizačná .....	57
10.2. Prevádzková .....	59
10.3. Infraštruktúrna .....	59
<b>11. Silné a slabé stránky v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti .....</b>	<b>61</b>
11.1. SWOT ANALÝZA IDS PLUS (ŽSK + TSK) .....	62
11.2. Zhrnutie SWOT pre strategické rozhodovanie .....	65
<b>12. Webové sídlo spoločnosti .....</b>	<b>66</b>
12.1. Logo spoločnosti .....	68
12.2. Financovanie spoločnosti .....	70
<b>13. Návrh rozpočtu spoločnosti pre rok 2026 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti.....</b>	<b>73</b>
13.1. Predpoklad financovania spoločnosti na ďalšie obdobie.....	75
13.2. Ekonomické zhodnotenie podnikateľského plánu .....	77

## 1. Základné informácie

Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. (ďalej v texte IDŽTK) je obchodná spoločnosť s ručením obmedzeným so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, zápisom do obchodného registra dňa 15.09.2017. Od 1.1.2025 došlo k rozšíreniu aj na územie Trenčianskeho kraja a vstupu nových spoločníkov do spoločnosti, so zápisom do obchodného registra dňa 5.2.2025. Účelom spoločnosti je prevádzkovanie integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského a Trenčianskeho samosprávneho kraja a na území príslušných záujmových regiónov.

Základné imanie spoločnosti v hodnote 100 000 EUR je tvorené peňažnými vkladmi štyroch spoločníkov, ktorými sú Žilinský samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Mesto Žilina a Mesto Trenčín. Výška peňažných vkladov je rozdelená na základe obchodného podielu spoločníkov:

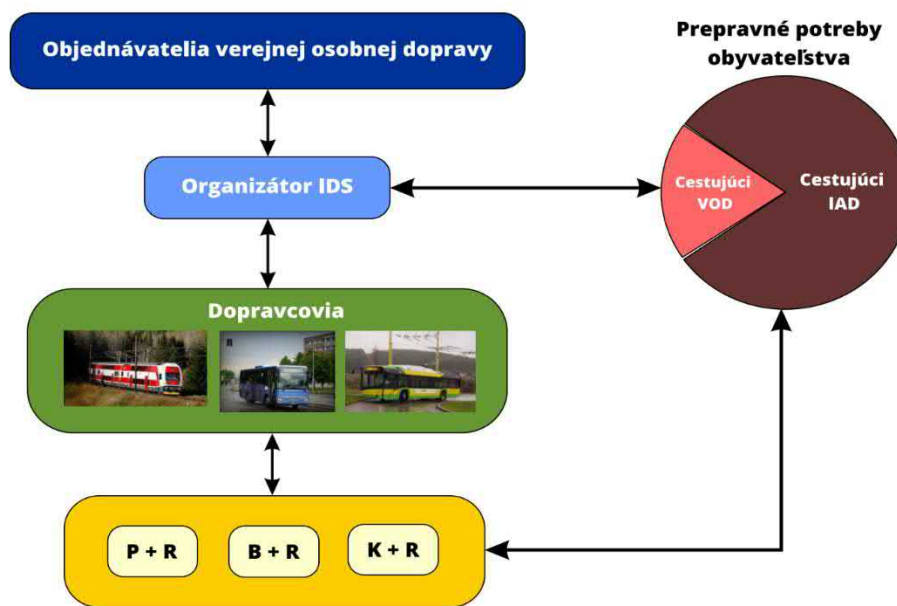
- Žilinský samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Trenčiansky samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Mesto Žilina 15%, tzn. vo výške 15 000 €,
- Mesto Trenčín 15%, tzn. vo výške 15 000 €.

Spoločnosť má dvoch konateľov spoločnosti. V mene spoločnosti koná každý z konateľov samostatne. Pri právnych úkonoch vykonaných v písomnej forme pripojí k obchodnému menu spoločnosti svoj podpis.

Úlohou IDŽTK je udržiavanie a následné zvyšovanie počtu cestujúcich vo verejnej hromadnej doprave. Vytvorenie kvalitného integrovaného dopravného systému je účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu.

V rámci regiónu Žilinského a Trenčianskeho kraja ide o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov železníc, prímestskej autobusovej dopravy a systémov mestskej hromadnej dopravy krajských miest Žilina, Trenčín a ostatných mestských aglomerácií. Integrovaný dopravný systém sa buduje najmä pre cestujúceho.

Prioritným cieľom integrácie je zníženie podielu osobných automobilových vozidiel na celkovom objeme dopravy, čo znamená najmä: zvýšenie bezpečnosti, zvýšenie celkovej pohody obyvateľov, zníženie hluku, zníženie zamorenia ovzdušia exhaláciami, zníženie zaberania verejného priestranstva, zníženie nákladov na budovanie infraštruktúry pre automobily.



Obr. Princíp fungovania organizátorov IDS PLUS

## 2. Manažérske zhrnutie

Spoločnosť Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s. r. o. (ďalej len „IDŽTK“ alebo „Organizátor“) je odborným koordinátorom integrovaného dopravného systému IDS PLUS na území Žilinského samosprávneho kraja (ŽSK) a Trenčianskeho samosprávneho kraja (TSK).

Cieľom tohto podnikateľského plánu je:

- definovať víziu a strategické ciele rozvoja IDS PLUS,
- popísať organizačné a personálne zabezpečenie Organizátora,
- predstaviť finančný rámec fungovania spoločnosti a rozvoja IDS,
- definovať harmonogram kľúčových krokov a riziká rozvoja,
- poskytnúť podklad pre rozhodovanie zakladateľov a partnerov systému (ŽSK, TSK, mesto Žilina, mesto Trenčín).

Podnikateľský plán je koncipovaný ako **živý dokument**, ktorý bude pravidelne aktualizovaný v nadväznosti na prijaté rozhodnutia samospráv, výsledky verejných obstarávaní a zmeny legislatívy.

Integrovaný dopravný systém (IDS) je kľúčovým nástrojom pre udržateľnú mobilitu v regiónoch Žilinského a Trenčianskeho kraja. Jeho hlavným cieľom je nielen stabilizovať existujúci dopyt po verejnej doprave, ale zároveň vytvoriť modernú, spoľahlivú a atraktívnu ponuku, ktorá podnieti rast počtu cestujúcich.

Atraktivita IDS pre verejnosť priamo závisí od kvality ponúkaných služieb: spoľahlivosti, bezpečnosti, jednotnej tarify, spoločného cestovného lístka a krátkych prestupných časov. Tieto prvky tvoria základ prevádzkového konceptu orientovaného na časovú efektívnosť a vedú k postupnému zvyšovaniu využívania verejnej dopravy.

Rastúce nároky obyvateľov na mobilitu, rozvoj obytných zón a tlak na obmedzenie individuálnej automobilovej dopravy vytvárajú potrebu prehĺbenia integrácie dopravných systémov v oboch krajoch. Kvalitný IDS dokáže efektívne znižovať podiel osobných áut na cestách a tým prispievať k plynulejšej premávke, nižšej uhlíkovej stope a vyššej kvalite života.

Udržateľný rozvoj územia si vyžaduje systematicky budovaný a prepojený systém verejnej dopravy. Ten stojí na spolupráci železničnej, prímestskej a mestskej dopravy, na jednotnom plánovaní spojov a postupnom zavádzaní pravidelných taktových cestovných poriadkov. Len tak vznikne funkčná, dobre dostupná a každodenne využívaná sieť, ktorá je základom moderného regiónu.

Pre úspešný rozvoj IDS je nevyhnutné dodržiavať jasne definované pravidlá, dlhodobo rozvíjať dopravné služby a prispôbovať systém reálnym potrebám územia aj jeho obyvateľov.











## 2.1. Prínosy IDS pre cestujúcu verejnosť

Integrovaný dopravný systém prináša cestujúcej verejnosti vyššiu kvalitu, jednoduchosť a spoľahlivosť cestovania v celom regióne. Kľúčové prínosy sú:

- **Jednotný systém cestovania** – jeden cestovný lístok, jedna tarifa a jednotné pravidlá v celej verejnej doprave výrazne zvyšujú prehľadnosť a znižujú bariéry používania.
- **Lepšia nadväznosť spojov** – zosúladené cestovné poriadky a prestupy skracujú celkový cestovný čas a zvyšujú komfort pri presune medzi dopravcami.
- **Vyššia spoľahlivosť a pravidelnosť dopravy** – taktové vedenie liniek a stabilizované časové polohy zjednodušujú plánovanie každodenných ciest.
- **Komfort a bezpečnosť** – koordinovaný dopravný systém umožňuje lepšie riadenie kvality služieb, vrátane modernizácie vozidiel, bezpečnostných štandardov a dostupných informácií.
- **Zlepšenie dostupnosti** – IDS rozširuje ponuku dopravných spojení a predaja cestovného pre regióny tak, aby verejná doprava pokryla kľúčové pracovné, školské aj voľnočasové relácie.
- **Úspora času aj nákladov** – jednoduchšia orientácia, menej prestojov a optimalizovaná tarifa prinášajú cestujúcim priame finančné aj časové benefity.
- **Udržateľná mobilita** – vyššia atraktivita verejnej dopravy motivuje k presunu z automobilov, čo zlepšuje plynulosť dopravy, znižuje emisie a zvyšuje kvalitu života v mestách.

Prínosy IDS vytvárajú silný základ pre rast využívania verejnej dopravy, jej vyššiu konkurencieschopnosť a celkovú spokojnosť cestujúcej verejnosti.

### Výhody IDS pre cestujúcu verejnosť (zhrnutie)

Oblasť prínosu	Popis	Ikona
<b>Jednotná tarifa a lístok</b>	Jeden cestovný lístok platný u všetkých dopravcov, jednoduchšie rozhodovanie, menej bariér pri cestovaní.	
<b>Zosúladené cestovné poriadky</b>	Lepšia nadväznosť vlakov, autobusov a MHD, minimalizácia čakacích dôb.	
<b>Vyššia spoľahlivosť</b>	Taktová doprava, pravidelné intervaly, predvídateľné časy odchodov.	
<b>Jednoduchšia orientácia v systéme</b>	Prehľadné linkové vedenie, jednotná grafika, informačný systém IDS.	
<b>Finančné úspory</b>	Optimalizované cestovné, výhodné prestupné a časové lístky.	
<b>Vyšší komfort cestovania</b>	Modernizované vozidlá, štandardy kvality, bezpečnosť.	
<b>Rozšírená dostupnosť územia</b>	Lepšie prepojenie sídiel, nové prestupné body, pokrytie pracovných a školských relácií.	
<b>Podpora udržateľnej mobility</b>	Zníženie automobilovej dopravy, lepšie životné prostredie, menej kolón.	
<b>Zvýšenie sociálnej dostupnosti</b>	Dostupnosť dopravy pre deti, seniorov, zdravotne znevýhodnených.	
<b>Motivácia využívať verejnú dopravu</b>	Jednoduchší, rýchlejší a cenovo dostupný systém vedie k odklonu od IAD.	

## 3. Realizované kroky v roku 2025

### 3.1. Prepojenie krajov, vytvorenie jedného funkčného regiónu IDS PLUS

Pôvodná spoločnosť Integrovaná doprava Žilinského kraja, s. r. o. (IDŽK) prešla začiatkom februára 2025 zásadnou zmenou a transformovala sa na spoločnosť: Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s. r. o. Tento krok zohľadňuje pripravované dlhodobé rozšírenie integrovaného dopravného systému aj na územie celého Trenčianskeho kraja. Rozšírenie systému na územie Trenčianskeho kraja zostáva naďalej strategickým zámerom – prípravná fáza v roku 2025 intenzívne prebieha, no samotná realizácia si vyžiada komplexný proces a dôkladnú koordináciu. Práve preto vznikla potreba zaviesť nový názov, ktorý umožní zrozumiteľnú komunikáciu s verejnosťou už dnes a zároveň reflektuje víziu budúceho prepojenia oboch krajov v rámci jednej značky.

Zmena sa premietla aj do rebrandingu loga spoločnosti a systému, ktoré už vizuálne zohľadňujú nový rozsah pôsobnosti. Logo systému si zachováva kontinuitu s pôvodným dizajnom, no jeho forma aj význam boli aktualizované – kladie väčší dôraz na spoluprácu oboch krajov a spoločný cieľ budovania efektívneho, moderného a ekologicky udržateľného systému verejnej osobnej dopravy. Úprava typografie a celkového usporiadania loga zároveň zlepšila čitateľnosť a použiteľnosť v rôznych komunikačných prostrediach.

Cieľom systému je zjednodušiť každodenný pohyb ľudí, prepojiť mestá a obce Žilinského a v ďalších fázach aj Trenčianskeho kraja, a zároveň ponúknuť pohodlnú, cenovo výhodnú a ekologicky priaznivú alternatívu k individuálnej doprave. IDS PLUS nie je len o preprave z bodu A do bodu B – každému cestujúcemu prináša „PLUS“ v podobe reálnej úspory času, väčšieho komfortu a nižších nákladov. Hlavnou úlohou spoločnosti a samotného systému IDS zostáva naplniť poslanie: „*Spájame regióny, spájame ľudí*“.

#### **Prečo IDS PLUS?**

- Jednoduchšie cestovanie – jeden cestovný lístok na viaceré spoje.
- Prepájanie regiónov – komfortný každodenný pohyb ľudí.

- Ekologicky a moderne – verejná osobná doprava, ktorá je udržateľná.
- Zrozumiteľné pre každého – zóny, tarify, prestupy, všetko prehľadne.

### ZMENY V ROKU 2025

#### VEREJNOSŤ PRIMÁRNE ZAUJÍMA, ČO VÁŠ SYSTÉM PONÚKA

Nový názov lepšie reflektuje hodnoty a výhody systému pre cestujúcich.



### NOVÉ LOGÁ

Vytvorili sme jednotnú vizuálnu identitu, ktorá nadväzuje na pôvodný základ a zároveň vizuálne odlišuje značku spoločnosti a samotný dopravný systém. Prišli sme s jednoduchým, ale zároveň pôsobivým riešením, ktoré pracuje so znakom +, ktorý zároveň reprezentuje križovatku, prepojenie ciest. Nový tvar lepšie vystihuje logiku systému – viaceré časti sa spájajú do jedného celku, reprezentujúceho koordináciu, mobilitu, "prémiovosť služby" a spoločný cieľ krajov.



Obr. Vytvorenie loga spoločnosti a systému

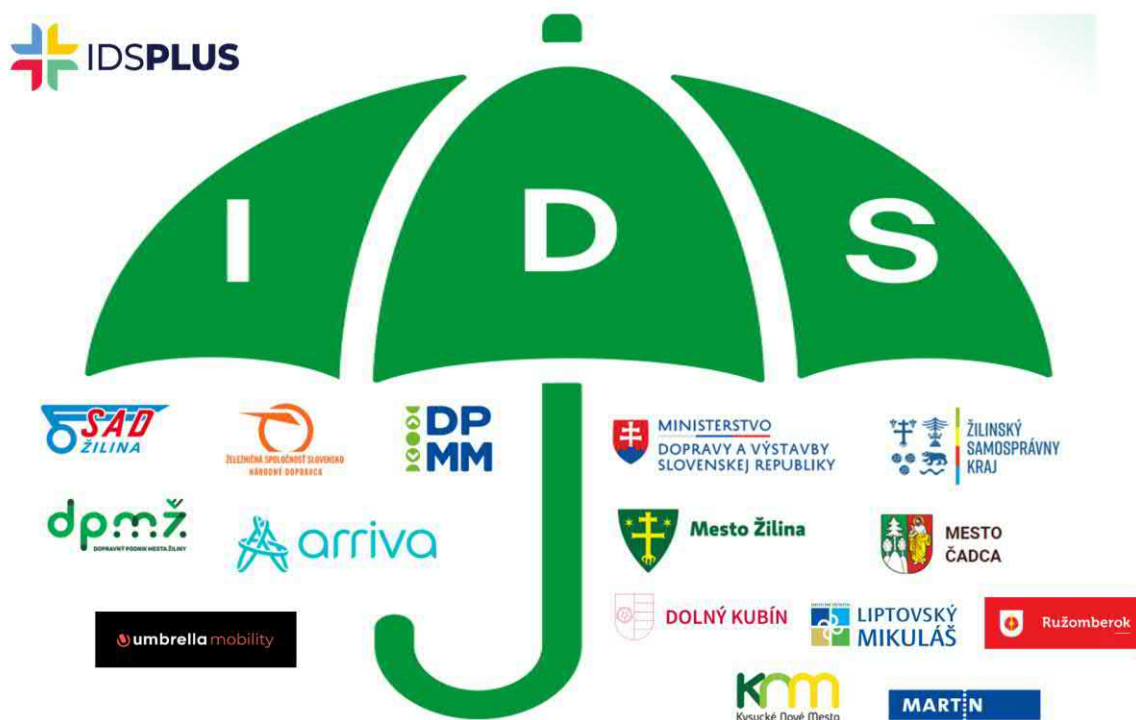
Počas roku 2025 kontinuálne prebiehala marketingová komunikácia a prezentácia IDS PLUS. Najvýznamnejšou udalosťou bolo rozšírenie integrovaného systému na celé územie Žilinského kraja. V rámci komunikácie boli zavedené aj nové prvky, akými sú vonkajšie polepy regionálnych autobusov vo vybraných územiach. V rámci komunikácie rozšírenia územia integrácie a povedomia o IDS PLUS boli v priebehu roka vytvorené aj propagačné videá. Marketingová komunikácia prebiehala na pravidelnej báze aj prostredníctvom sociálnych sietí Organizátora, ako aj sociálnych sietí objednávateľov a zapojených dopravcov. Na komunikáciu boli vytvorené aj materiály pre verejnosť dostupné okrem online priestoru aj vo vozidlách, na predajných miestach a zastávkach. Okrem cielených marketingových aktivít prebiehala aj pravidelná komunikácia s verejnosťou prostredníctvom e-mailovej a telefonickej komunikácie, kde zamestnanci Organizátora odpovedali na všetky podnety a otázky verejnosti. Popri uvedených činnostiach sa zamestnanci Organizátora zúčastňovali aj na verejných podujatiach a konferenciách, kde prezentovali služby IDS PLUS.

**V tejto súvislosti aktuálne prebieha aj kompletná prestavba webového sídla spoločnosti, s novými službami ako je vyhľadávač spojení a kalkulačka cestovného. Taktiež bola nevyhnutná zmena domény a e-mailových serverov.**

### 3.2. Integrácia celého územia Žilinského kraja

V roku 2025 prebiehala realizácia a spustenia III. etapy IDS PLUS (v spojení so IV. etapou) a s ňou spojené všetky potrebné úkony. Spustenie III. etapy IDS PLUS bolo stanovené na 1.8.2025. Týmto dňom sa k už zaintegrovaným územiám Horného Považia, Kysúc a Turca pripojili aj zvyšné dva regióny Liptova a Oravy. III. etapa IDS PLUS predstavuje zavedenie integrovaného dopravného systému na celé územie regiónu Žilinského samosprávneho kraja. V praxi to znamená úplnú prevádzkovú a tarifnú integráciu tohto územia. Rozšírenie územia IDS PLUS do regiónu Liptova a Oravy prináša do systému nových objednávateľov v podobe miest Liptovský Mikuláš, Ružomberok a Dolný Kubín a nábeh nového dopravcu do systému v rámci mesta Ružomberok, t. j. Umbrella City Lines SK, s.r.o.. Taktiež je potrebné uviesť, že už v rámci tejto etapy sme pristúpili k čiastočnému rozšíreniu IDS o presahujúce regióny na „považskobystricku a prievadzku“ v rámci územia TSK.

Faktom je, že efektívny integrovaný dopravný systém nemožno vybudovať „zo dňa na deň“. Je výsledkom realizácie postupných etáp, ktoré na seba úzko nadväzujú a sú rozložené do reálnych časových rámcov. Inými slovami, úspešne realizovaný integrovaný dopravný systém obsluhujúci regionálne územie vzniká niekoľko rokov. Predchádzajúce skúsenosti z realizácie takýchto systémov v zahraničí definovali aj mnoho chýb pri ich realizácii. Analýzou týchto chýb sa podarilo odhaliť veľmi dôležitú skutočnosť. Tam, kde nebola podcenená otázka organizačných aspektov a angažovanosti miestnych a regionálnych samospráv v oblasti realizácie IDS, sa systém postupne v presne definovaných etapách rozvíjal. Tam, kde bola táto otázka podcenená, sa systém nedarí rozvíjať alebo stagnuje. Je zrejmé, že bude obsluhované rozsiahle územie s množinou veľkých miest a tiež obcí. V systéme zabezpečuje dopravné služby viacero zmluvných dopravcov. Na obsluhovanom území verejnú osobnú dopravu dotujú rôzne zdroje verejných finančných prostriedkov.



Obr. Pôsobnosť Organizátora v ŽSK

V rámci postupného rozširovania IDS PLUS ide o spustenie ostrej prevádzky integrácie, kde museli prebehnúť schvaľovacie procesy jednotlivých zapojených objednávateľov (Žilinský

samosprávny kraj, Ministerstvo dopravy SR, mesto Žilina, mesto Čadca, mesto Kysucké Nové Mesto, mesto Martin a nových objednávateľov miest Liptovský Mikuláš, Ružomberok a Dolný Kubín). Taktiež musia absolvovať zapojení zmluvní dopravcovia integračné testy, kde bola plnohodnotne overená funkcionálnosť celého systému. V tejto súvislosti prebehol kompletný implementačný proces nových podmienok a taríf do predajných a odbavovacích systémov všetkých zapojených dopravcov.



Obr. Integrovaný dopravný systém IDS PLUS rozšírený do regiónov Orava a Liptov

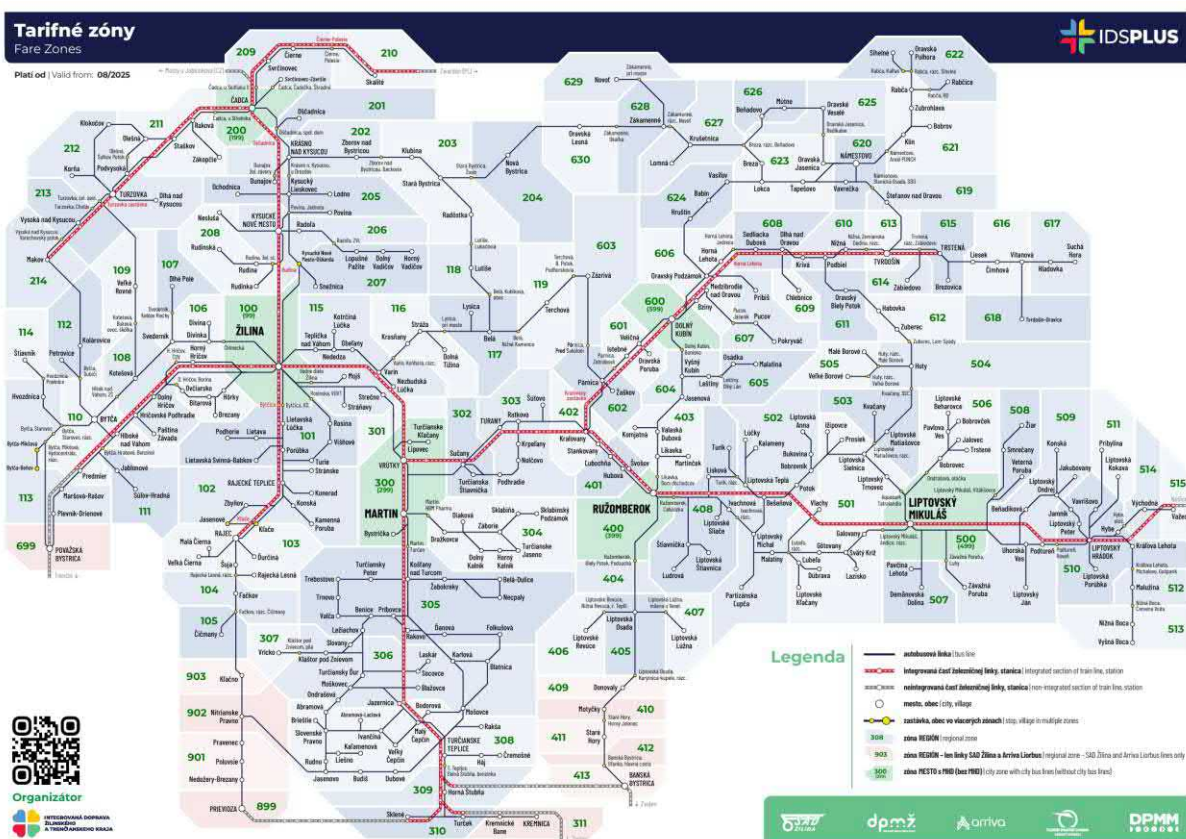
#### Povinné zmluvné vzťahy v celom systéme:

- Dohoda o spolupráci pri realizácii Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji a príslušných záujmových regiónoch medzi jednotlivými objednávateľmi.
- Zmluva o spolupráci pri prevádzke Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji uzatvorená medzi organizátorom a jednotlivými dopravcami.
- Zmluva o finančnom vyrovnaní medzi dopravcami spolupracujúcimi s Organizátorom pri prevádzke Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji.

#### Strategické dokumenty potrebné k realizácii III. etapy IDS PLUS:

- Prepravný poriadok IDS PLUS, ktorého súčasťou je Tarifa IDS PLUS.
- Metodika del'by tržieb medzi dopravcov v IDS PLUS.
- Štandard dátových a finančných tokov v IDS PLUS.
- Kartové štandardy IDS PLUS.
- Modelová del'ba tržieb, opis modelového výpočtu del'by tržieb – výpočet dopadov.
- Zaradenie zastávok PAD, MAD a železničných staníc do tarifných zón a tarifných oblastí.

- Trasovanie zón v IDS PLUS.
- Číselník taríf IDS PLUS.
- Linky zapojené do IDS PLUS.
- Schéma tarifných zón v IDS PLUS.



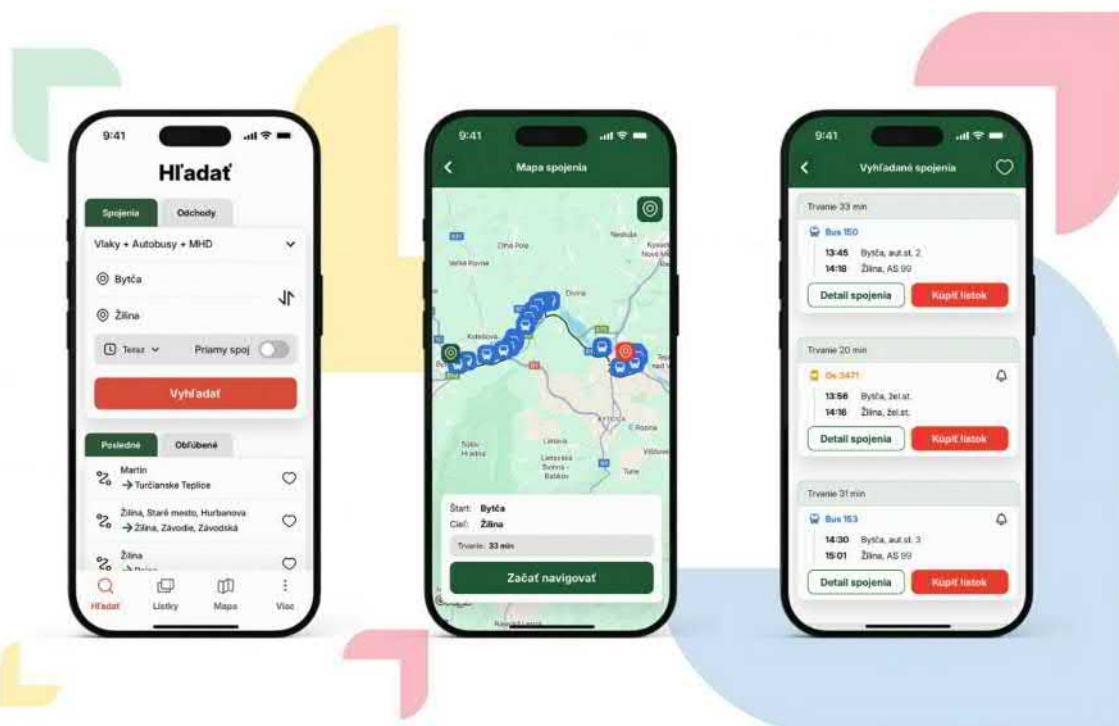
Obr. Schéma zón IDS PLUS

### 3.3. Spustenie Mobilnej aplikácie a rozšírenie modulov Dispečersko-klíringového centra IDS PLUS

V priebehu roka 2025, od spustenia III. etapy IDS PLUS, nasadil Organizátor nové moduly dispečersko-clearingového systému, ktorého súčasťou je aj mobilná aplikácia a vyhľadávač dopravných spojení.

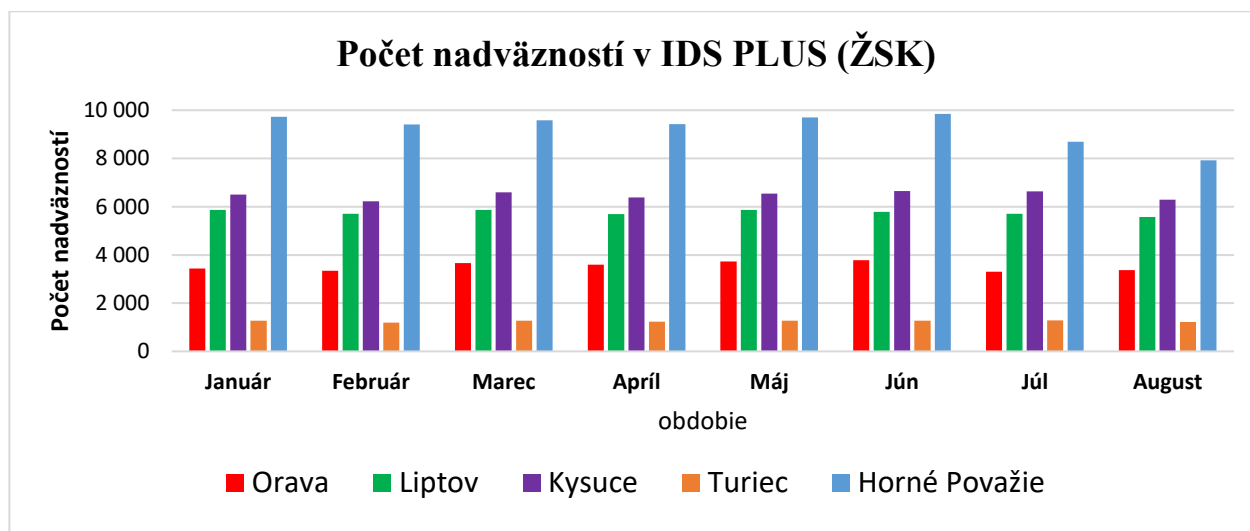
Mobilná aplikácia zabezpečuje jednoduchý a moderný nákup cestovných lístkov platných v IDS, spoločne aj s možnosťou vyhľadania jednotlivých dopravných spojení. Cestujúci majú po registrácii v aplikácii k dispozícii svoje konto, prostredníctvom ktorého môžu aplikáciu využívať

plnohodnotne a jednoducho nakupovať cestovné lístky. Aplikácia ponúka okrem predaja predplatných a denných cestovných lístkov aj nákup jednorazových integrovaných lístkov, ktoré sú novinkou v systéme.



*Obr. Mobilná aplikácia IDS PLUS*

Dispečersko-clearingové centrum Organizátora v rámci systému IDS aktuálne sleduje a vyhodnocuje okolo 27 tisíc nadväznosti v systéme na mesačnej báze, tzn. v priemere za pracovný deň spravujeme približne 1 200 garantovaných prestupov. V práci nám pomáha aj nová technológia v podobe semaforu pre vodičov v rámci regionálnej autobusovej dopravy, kedy vodič dostáva aktuálne pokyny priamo do vozidla STOJ - čakaj na prípoj/odchod - garancia dodržaná, resp. nedodržiateľná z pohľadu technológie dopravy (nadmerné meškanie nadväzného spoja a pod.).



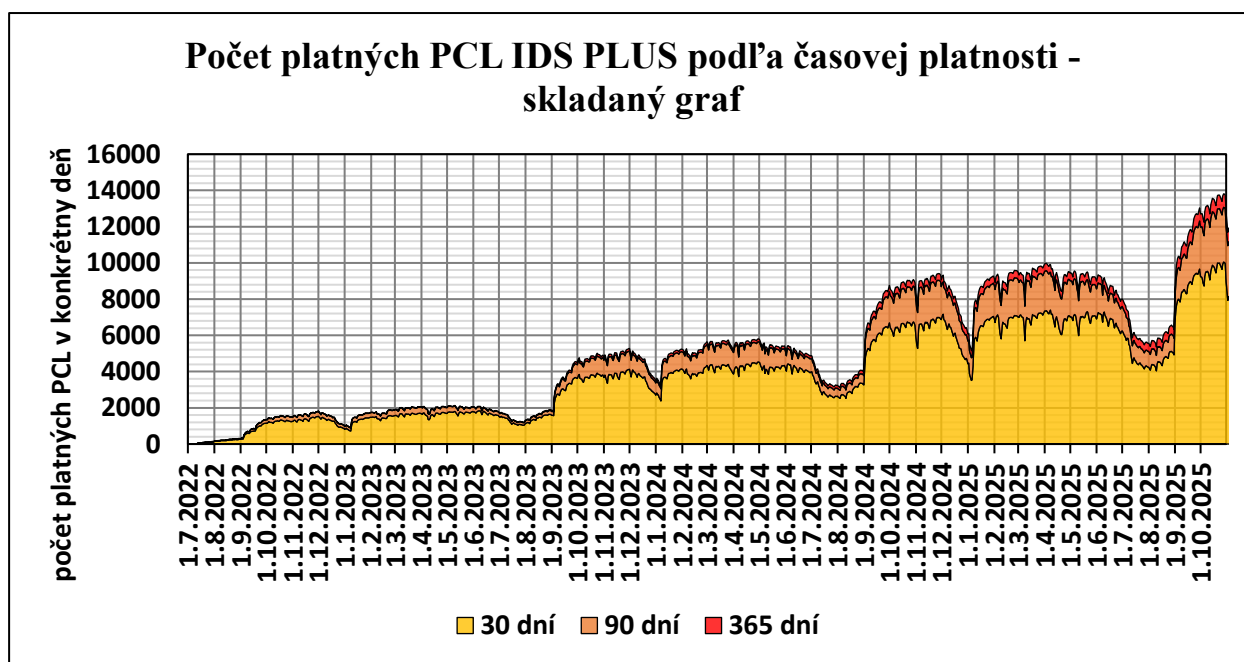
*Graf: Počet nadväzností v IDS PLUS (ŽSK) za jednotlivé mesiace*

Počas roka 2025 sa pristúpilo k dôležitým úpravám cestovných poriadkov verejnej osobnej dopravy s cieľom zlepšiť dostupnosť a kvalitu poskytovanej služby v regionálnej autobusovej doprave, ako aj reagovať na aktuálne potreby cestujúcich. Tieto zmeny sa týkali predovšetkým regiónu Orava v súvislosti so zapojením do IDS PLUS. Vybrané cestovné poriadky autobusových liniek boli upravené tak, aby lepšie nadväzovali na vlakové spoje, čím sa zlepšila dostupnosť medzi mestami a obcami v regióne, resp. kraji.

Postupne dochádza k zmene organizácie dopravy v oblasti regiónu Liptova a Oravy. Zjednodušene povedané, nové cestovné poriadky sú nadväzné v prestupných uzloch, a to nielen na kostrové linky autobusovej dopravy, ale najmä na železničnú dopravu (samozrejme tam, kde existuje sieť železničnej infraštruktúry). Ušetrené dopravné výkony z celodenných súbežných spojov z koncových obcí až do napr. krajského mesta, resp. všetkých okresných miest a to predovšetkým v rámci dopravného sedla a víkendu boli použité na zlepšenie dopravnej obslužnosti v podobe vyššej frekvencie spojov.

Nevyhnutnou podmienkou úpravy cestovných poriadkov bolo nadviazanie regionálnych autobusov v stanovených prestupných miestach - uzloch na existujúcu železničnú dopravu, resp. do doby navýšenia kapacity železničnej dopravy na nevyhnutnú úroveň, na doplňujúce nosné linky autobusovej dopravy. Cieľom nových cestovných poriadkov je postupne učiť cestujúcich prestupovať a ušetrené výkony použiť na zahustenie spojov na potrebný interval v zmysle

stanovených štandardov dopravnej obslužnosti v rámci PDO alebo na naplnenie štandardov v podobe prvého ranného či posledného večerného spoja, z tej ktorej obce či časti kraja. Jednou z hlavných priorít zmeny organizácie verejnej osobnej dopravy je, že ponúkaná možnosť prestupu na vlak môže pomôcť pri zrýchlení doby prepravy, a to najmä vyhnutím sa zložitej dopravnej situácii na cestnej sieti. Pri návrhu sa bezpodmienečne prihliadalo na obsaditeľnosť spojov a kapacitné možnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy. Pôvodná komplikovanosť spojenia je častokrát odrádzajúca pre potenciálnych cestujúcich, je daná predovšetkým nedostatočnou dostupnosťou a nadväznosťou spojení iných dopravných módov (vlak – autobus – MAD).



*Graf: Počet platných PCL v IDS PLUS (ŽSK)*

**PRIEMERNÝ DENNÝ  
ABSOLÚTNY  
PRÍRASTOK za 3 roky  
IDS**

**7,34 PCL**



*Obr. Štatistika vývoja PCL v IDS PLUS*

### 3.4. Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti

- Obstaranie, spustenie a prevádzka dispečersko-clearingového systému DCS
- Postupná realizácia harmonizácie – nadväznosti regionálnej a železničnej dopravy
- Štandard vybavenia zastávok a označiek IDS v ŽSK.

V rámci uvedeného štandardu prebehlo detailné posúdenie „pasportizácia“ zastávok a prestupných bodov – podklad k PDO ŽSK (pre potreby rokovaní o realizácii ich obnovy, výstavby alebo opravy).

- Štúdia: Komplexná technicko-technologická špecifikácia a dopravno-prepravná analýza intermodálneho prestupného bodu Rajec.
- Analýza železničnej trate Žilina – Rajec – stavebno-technické riešenia pre zvýšenie priepustnosti regionálnej trate.
- Nadväzné spoje v prestupnom bode Krásno nad Kysucou, žel. stanica z „Bystrickej a Oščadnickej doliny“.
- Príprava cestovných poriadkov a rámcových obbehov vozidiel v zmysle PDO a nastavených štandardov (princíp nosných a obslužných liniek).
  - Oblasť „Rajecko“.
  - Oblasť Kysuce.

- Celý región Horného Považia a Kysúc (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK).
- Celý región Turiec (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK).
- Celý región Liptov a Orava (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK).
- Zmena tarify regionálnej dopravy z pásmovej (neprestupnej) na kilometrickú (prestupnú). Princíp fungovania kilometrickej tarify – „základná sadzba + sadzba za prejdený kilometer, pri prestupe do 30 minút sa cestujúcemu nezapočíta základná sadzba, len sadzba za prejdený kilometer.
- Príprava podkladov pre VO v rámci opakovane vyhlasovaných súťaží na regionálnych dopravcov v rámci ŽSK.
  - Technicko – prevádzkové štandardy, podmienky zapojenia sa do integrácie, zapojenie sa do DCS, kartové štandardy atď..
- Schvaľovanie a úprava vypracovaného návrhu jednotnej Tarify pre pilotné územie.
- Schvaľovanie a úprava vypracovaného návrhu jednotného Prepravného poriadku.
- Príprava podkladov pre pracovnú skupinu ŽSK.
- Príprava jednotlivých štandardov pre VOD.
- Príprava a podpís zmluvy o spolupráci pre dopravné spoločnosti.
- Príprava a rokovania podkladov pre spojenie vybavovacích a predajných zariadení zmluvných dopravcov v rámci IDS (spojenie IT systémov v oblasti železničnej, regionálnej a mestskej autobusovej dopravy na území krajského mesta Žilina).
- Súbežne prebiehajúce procesy spojené s budovaním samotnej spoločnosti IDŽTK.
  - Registratúrny plán spoločnosti a príslušné interné smernice. Po schválení a zavedení registratúrneho poriadku, usporiadanie a kategorizácia všetkých písomností trvalej dokumentárnej hodnoty spoločnosti (zmluvy, písomnosti, atď.).
  - Registrácia ochrannej známky – značky/logotyp (úrad priemyselného vlastníctva).
  - Kancelárske priestory (oprava, vybavenie priestorov aby bolo možné postupné rozširovanie spoločnosti v rámci jej zverených kompetencií).
  - Ochrana nakladania s majetkom spoločnosti (zavedenie škodovej komisie a súvisiace interné predpisy).

- Priebežné vykonávanie základnej finančnej kontroly a s tým súvisiaca pracovná agenda.
  - Plnenie povinností v súvislosti so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní (informačné povinnosti voči verejnosti a UVO).
  - Verejné obstarávanie (zákazky s nízkou hodnotou, podlimitné a nadlimitné zákazky).
  - Agenda spoločnosti ako povinnej osoby v zmysle zákona č. 211/2000 Z. z. o slobode informácií.
  - Zabezpečovanie agendy v súvislosti so zákonom č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov.
  - Zabezpečenie financovania spoločnosti vo forme uzatvorenia dotačných zmlúv (možnosť obstaráť potrebné záležitosti na riadny chod spoločnosti).
  - Personálne obsadenie spoločnosti.
  - Príprava príkazných zmlúv.
  - Zabezpečenie povinných administratívnych úkonov spoločnosti v oblasti BOZP, PZS, GDPR, hygienické potreby, kancelárske potreby, stravovacie karty a pod.
  - Stretnutia a rokovania pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v ŽSK (postupné napĺňanie prijatých uznesení).
  - Vytvorenie loga spoločnosti, príprava logo manuálu.
  - Vytvorenie webového sídla spoločnosti – zverejňovanie informácií týkajúcich sa spustenia prevádzky integrovaného dopravného systému na území ŽSK.
  - Zapojenie sa do Výzvy na financovanie z EÚ fondov vybraných aktivít spoločnosti v rámci výzvy na predkladanie ŽoNFP na zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy, kód výzvy: IROP-PO1-SC121-2019-48. Výzva vyhlásená v rámci špecifického cieľa 1.2.1 – Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy.
  - Vypracovanie dokumentu – Dopravná koncepcia verejnej osobnej dopravy v IDS ŽSK.
- Vypracovanie Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja.

Na základe príkaznej zmluvy uzatvorenej medzi IDŽTK a ŽSK bolo úlohou vypracovať Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (PDO ŽSK) v zmysle platnej legislatívy SR. V PDO ŽSK sú stanovené ciele a rámcové zámery na ponuku prepravných výkonov a ich financovanie, ako i nutné investície na základe existujúcej alebo plánovanej štruktúry osídlenia a prognózy očakávaných prepravných prúdov.

- Marketingová podpora a realizácia marketingových aktivít.
- Spustenie ostrej prevádzky IDS ŽSK na pilotnom území Žilinského samosprávneho kraja.
- Zavedenie IDS ŽSK na celé územie definované v I. etape rozvoja IDS ŽSK.
- Prevádzkovanie reklamy na autobusoch regionálnej autobusovej dopravy.
- Realizácia nového verejného obstarávania na dispečersko-clearingový systém s mobilnou aplikáciou a vyhľadávačom dopravných spojení.
- Zavedenie IDS ŽSK na celé územie definované v II. etape rozvoja IDS ŽSK – t. j. okresy Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin a Turčianske Teplice.
- Získanie prostriedkov z fondov EÚ prostredníctvom Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku v zmysle rozhodnutia o schválení žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku č. NFP401203A645 zo dňa 30.09.2024:
  - Názov projektu: Rozvoj dispečerského riadenia VOD – vytvorenie potrebných modulov a rozhraní DCS IDŽTK umožňujúcich pripojenie moderných foriem dopravy do procesov v IDS ŽSK.
  - Kód projektu: 401203A645.
  - Výzva - kód Výzvy: PSK-MD-002-2024-ITI-EFRR.
  - Program: Program Slovensko 2021 – 2027.
  - Spolufinancovaný fondom: Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR).
  - Rozpočet projektu: 554 tis. €.
  - Stav: v realizácii.



Obr. Vývoj spoločnosti IDS PLUS

### 3.5. Realizované základne kroky a úlohy od vytvorenia spoločného Organizátora na území TSK

- Zriadenie a vybavenie kancelárie v rámci strediska v Trenčianskom kraji (v budove úradu Trenčianskeho samosprávneho kraja na 6. poschodí).
- Vyhlásenie a realizácia 5 výberových konaní na zamestnancov IDŽTK v rámci pôsobnosti Trenčianskeho kraja.
- Príprava cestovných poriadkov a rámcových obehov vozidiel v zmysle PDO a nastavených štandardov (princíp nosných a obslužných liniek) pre celý Trenčiansky kraj v rámci regionálnej autobusovej dopravy.
- Príprava podkladov pre VO v rámci opakovane vyhlásenej verejnej súťaže na regionálnych autobusových dopravcov v rámci TSK - *Technicko – prevádzkové štandardy, podmienky zapojenia sa do integrácie, zapojenie sa do DCS, kartové štandardy a všetky ďalšie technické dokumenty nevyhnutné pre zapojenie do spoločného IDS.*
- Príprava a rokovania podkladov pre spojenie vybavovacích a predajných zariadení zmluvných dopravcov v rámci IDS (spojenie IT systémov na území krajského mesta Trenčín).

- Realizácia prvotných rokovaní s Dopravným podnikom mesta Považská Bystrica a Autobusovou dopravou Púchov, a.s. o podmienkach rozšírenia a postupnej integrácie verejnej dopravy v rámci „považského regiónu“.

## 4. Vízia, poslanie a strategické ciele IDS PLUS

### 4.1. Vízia

IDS PLUS je jednotný, moderný a spoľahlivý systém verejnej osobnej dopravy, ktorý spája regióny ŽSK a TSK do jedného funkčného územia a ponúka dôstojnú alternatívu k individuálnej automobilovej doprave.

### 4.2. Poslanie

- Zabezpečiť koordinovanú, dostupnú a bezpečnú verejnú dopravu vo verejnom záujme.
- Zvyšovať podiel verejnej dopravy na dopravnom delení práce.
- Znižovať negatívne dopady dopravy na životné prostredie (emisie, hluk, záber územia).

### 4.3. Strategické ciele do roku 2030 (rámcovo)

1. **Funkčný IDS PLUS v celom ŽSK a TSK** – dokončenie V. etapy integrácie (prepojenie regiónov).
2. **Jednotná tarifa a prepravný poriadok** pre celé územie IDS PLUS.
3. **Plne funkčný dispečerský systém** s garanciou prestupov a kvalitným informovaním cestujúcich.
4. **Digitalizácia služieb** – mobilná aplikácia, online predaj, integrácia BČK, e-shop.
5. **Zvýšenie atraktivity VOD** – vyššia frekvencia spojov, lepšie nadväznosti, kvalitnejšie vozidlá.
6. **Stabilný model financovania a governance** – transparentné pravidlá del'by tržieb a kompenzácií.

## 5. Rozvojová stratégia IDS PLUS

### 5.1. Etapy rozvoja

V zmysle strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania IDS v ŽSK“ a aktualizovaného harmonogramu pre TSK:

- **Prípravná etapa TSK** – do 31. 12. 2025 (založenie spoločného organizátora, VO na dopravcov, IT pripravenosť).
- **V. etapa** – napojenie IDS PLUS na územie TSK do jedného funkčného regiónu, predpokladaný termín realizácie do **30. 10. 2027**.

#### **Kľúčové oblasti riešenia:**

- tarifná integrácia (spoločná tarifa, prepravné podmienky, model del'by tržieb),
- prevádzková integrácia (čísla liniek, taktová doprava, prestupné uzly),
- technické zabezpečenie (elektronický platobný systém, DCS, informačné panely),
- zosúladenie štandardov kvality vozidiel, zastávok, informačných systémov.

#### **Detailný harmonogram jednotlivých potrebných procesov v rámci tvorby, budovania a rozširovania IDS PLUS**

Na začiatok je potrebné zdôrazniť, že harmonogram a jeho postupnosť bol zostavený na základe strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“. Jednotlivé časové horizonty sú len orientačné. Postupné kroky a presný časový raster zavádzania integrovaného dopravného systému na území Trenčianskeho kraja budú záväzne riešené v rámci podnikateľského a finančného plánu spoločnosti IDS na príslušný rok. Pri zavádzaní integrácie sa bude prihliadať na pripravenosť jednotlivého územia.

#### **Rozvojová stratégia – etapy rozvoja IDS PLUS**

**Prípravná etapa** – založenie koordinátora a s tým súvisiace sprievodné procesy

**I. etapa** - zahŕňa územie – Horné Považie + Kysuce

**II. etapa** - zahŕňa územie – Turiec

**III. etapa** - zahŕňa územie – Liptov

**IV. etapa** - zahŕňa územie – Orava

**V. etapa** - zahŕňa vzájomné prepojenie IDS ŽSK na IDS TSK do jedného funkčného regiónu.

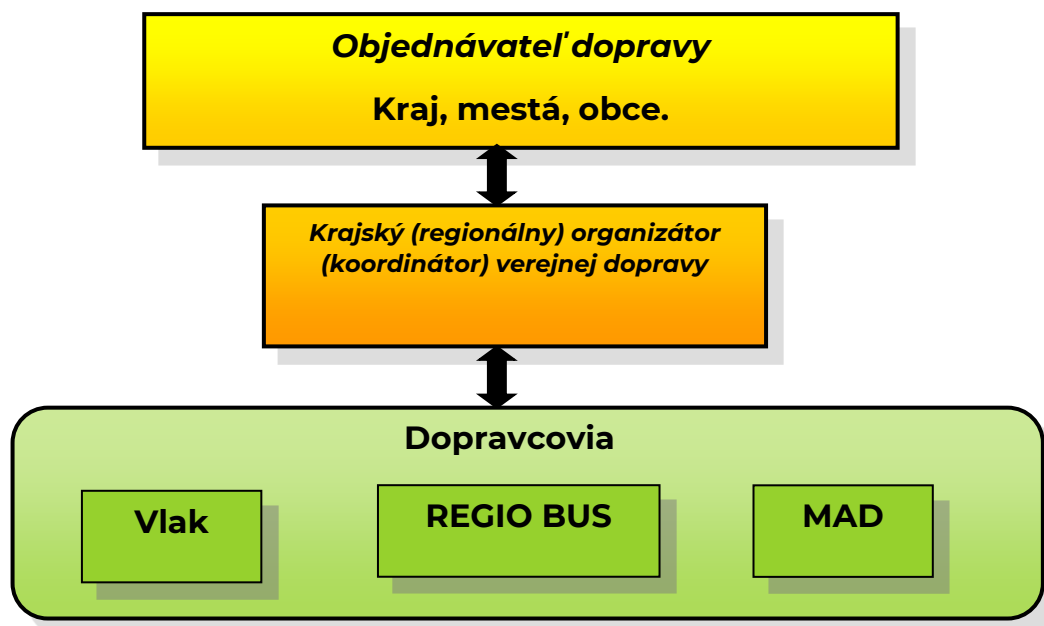


*Obr. Rozvojová etapa IDS PLUS*

**Prípravná etapa** – prípravný horizont

V tejto etape je potrebné realizovať:

- Založenie s.r.o. (v prípade rozšírenia na funkčný región sa vzťahujú tieto procesy na TSK).
- Zabezpečiť personálne obsadenie „Organizátora“.
- Zabezpečiť technické vybavenie „Organizátora“.
- Vytvoriť základné legislatívne dokumenty (zmluvy, štandardy, atď.).
- Prípravná etapa je časovo náročnejšia najmä z hľadiska dĺžky „sprievodných“ procesov. Nevyhnutná schvaľovacia procedúra v štatutárnych orgánoch zainteresovaných samospráv. Predpokladá sa min. 12 mesiacov.



*Obr. Organizačná štruktúra verejnej dopravy v IDS PLUS*

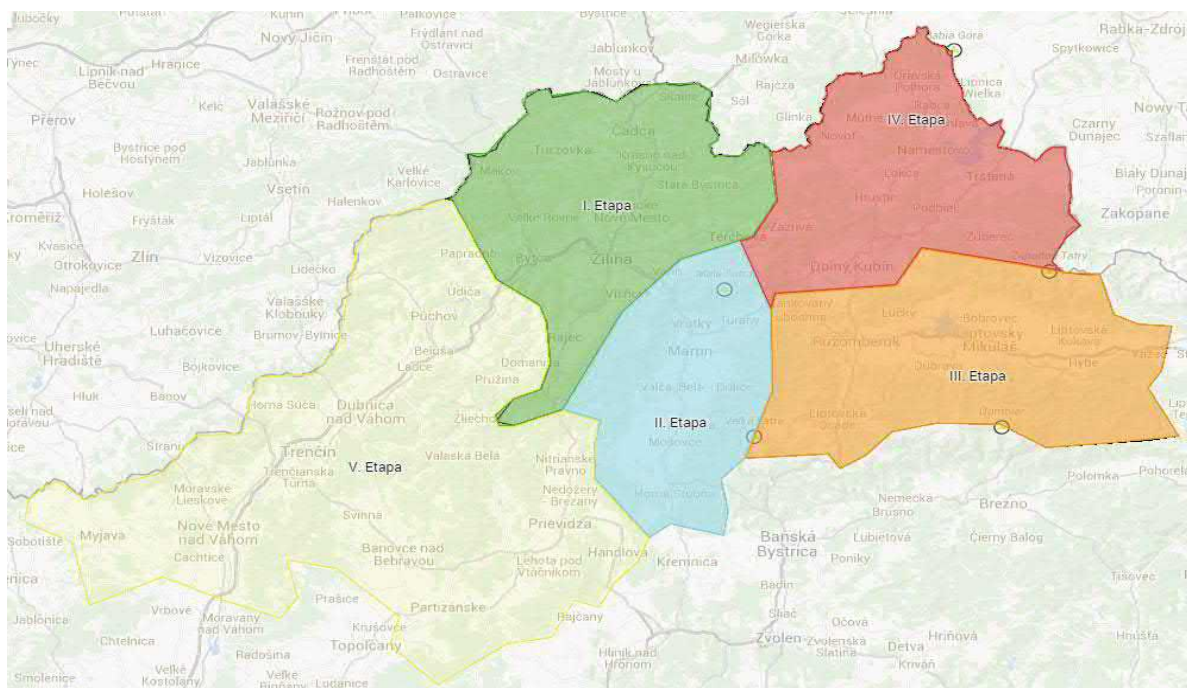
Predpokladaný termín realizácie: **31.12.2025.**

V tejto súvislosti je však nevyhnutné uviesť, že ako asi najzložitejšia sa javí otázka zabezpečenia personálnych kapacít. Na miesto konateľa, resp. dopravných technológov pre stredisko, resp. pobočku v Trenčíne bolo vyhlásených niekoľko výberových konaní, pričom sa najmä na miesto dopravných technológov doteraz nepodarilo vybrať vhodných kandidátov na prácu na stály úväzok.

Naopak, všetky byrokratické procesy spojené so založením, resp. rozšírením spoločnosti boli realizované. Technické vybavenie – zriadenie a zriadenie kancelárie sú k dispozícii v budove úradu Trenčianskeho samosprávneho kraja. Aktuálne prebieha intenzívna príprava základných dokumentov pre spustenie IDS aj na území TSK.

**I. až IV. etapa – plná integrácia územia ŽSK po jednotlivých regiónoch bola úspešne realizovaná k 1.8.2025.**

**V. etapa - zahŕňa napojenie IDS PLUS do jedného funkčného regiónu spoločne s územím TSK.**



Obr. Grafické znázornenie stratégie rozvoja IDS PLUS

Predpokladaný termín realizácie: **30.10.2027**

***Termín je odvodený od nástupu nových regionálnych autobusových dopravcov na službu ako výsledok aktuálne prebiehajúceho verejného obstarávania. Súčasťou podmienok, ktoré musia splniť víťazní uchádzači, sú Technicko-prevádzkové štandardy, ktoré v plnej miere rešpektujú všetky podmienky IDS, resp. dopravca by mal nastúpiť na službu plne kompatibilný s IDS PLUS a to jednak po zmluvnej, ako aj po technickej stránke. Bez tohto aspektu je prakticky integrácia regionálneho dopravcu v aktuálnom prostredí nerealizovateľná. Prípadne realizovateľná, avšak vo veľmi obmedzenom režime a za predpokladu neefektívneho vynaloženia verejných zdrojov pre úpravu SW a HW súčasných prevádzkovateľov verejnej osobnej dopravy.***

Obdobie počas procesu realizácie VO na regionálnych autobusových dopravcov bude plne venované príprave podmienok pre integráciu regionálnej železničnej dopravy na celom území kraja. Zároveň budú prebiehať koordinačné prípravy pre zapojenie všetkých subsystémov MAD na území TSK.



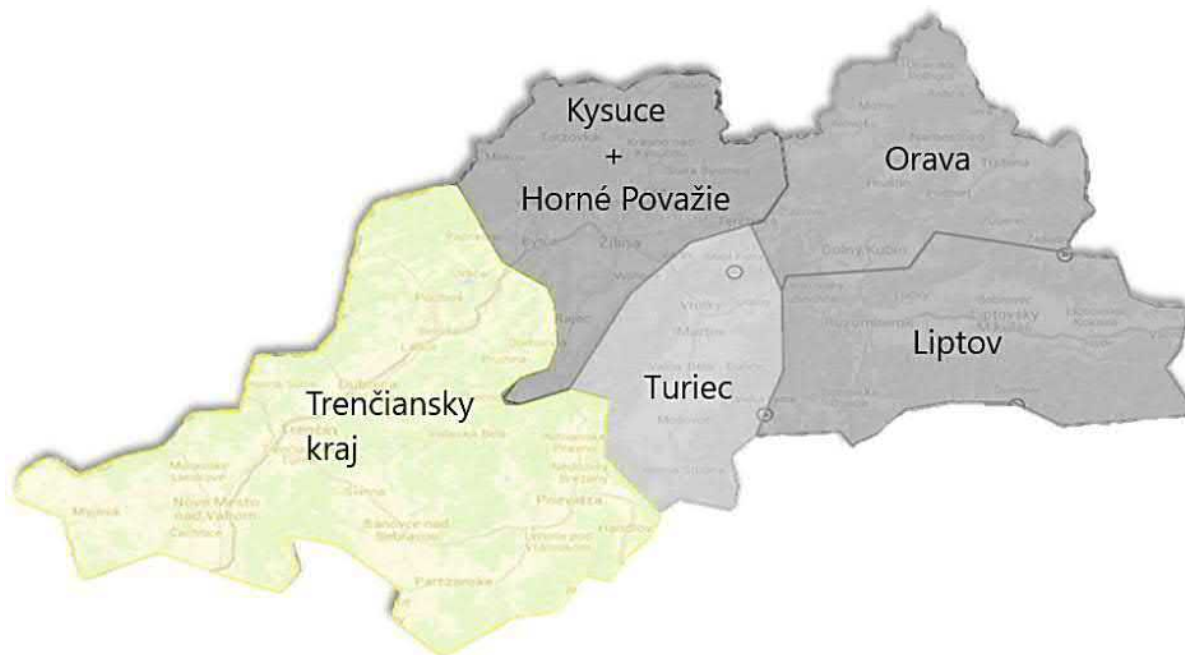
*Obr. Okresy Trenčianskeho kraja*

Dodržanie stanovených termínov zavádzania, resp. realizácie IDS v TSK je len orientačné (v rámci TSK ide o závislosť od viacerých vonkajších faktorov). Záväzné termíny bude možné presnejšie stanoviť vzhľadom na pripravenosť jednotlivých subjektov, a to napr. z pohľadu technického vybavenia odbavovacích systémov dopravcov, finančných možností objednávateľov, finančných možností potrebných pre financovanie a postupné rozširovanie koordinátora. Z časového hľadiska budú dôležité schvaľovacie procesy v štatutárnych orgánoch zainteresovaných subjektov (samospráv, ministerstva, dopravných spoločností).

V prípade, že nastane problém v rámci technických možností jednotlivých dopravcov alebo v prípade nedostatku finančných prostriedkov potrebných na realizáciu jednotlivých naplánovaných krokov - etáp zavádzania integrovaného dopravného systému, musia byť prijaté rozhodnutia, či dôjde k spusteniu čiastočnej integrácie jednotlivých subsystémov (napr. regionálnej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy, prípadne MAD a regionálnej autobusovej dopravy, alebo postupné zapájanie MAD systémov podľa technickej pripravenosti

atď.). V opačnom prípade sa bude čakať na pripravenosť všetkých zainteresovaných dopravných subsystémov.

### **Harmonogram z pohľadu jednotlivých strategických oblastí v rámci tvorby a budovania IDS PLUS v regióne TSK**



*Obr. Oblasť V. etapy rozvoja IDS PLUS*

## **V. ETAPA**

V tejto etape budú upresnené tarifné a prepravné podmienky na rozbehnutie V. etapy rozvoja IDS PLUS. Cieľom V. etapy rozvoja je prepojenie ŽSK s TSK do jedného funkčného regiónu. Predpokladá sa, že sú už vyriešené základné integračné atribúty, preto pozornosť musí byť zameraná na prípravu:

- tarifnej integrácie.
- prevádzkovej integrácie.
- prevádzkových pravidiel.

Predpokladaný termín realizácie: **30.10.2027**

## Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok

*Inými slovami, vyriešiť základné aspekty integrácie:*

- Organizačné aspekty - vznik zmluvných väzieb v systéme.
- Technologické aspekty – zóny, tarifa, číslovanie liniek, prepravné pravidlá, cestovný doklad.
- Ekonomické aspekty – pravidlá kompenzácie, účasť obcí na financovaní, ekonomické toky v systéme, deľba tržieb.
- Technické a prevádzkové aspekty – štandard vozidiel, zastávok, cestových dokladov, CP, prevádzkovej kontroly, controllingu, prevádzkových záloh, garancie nadväzností, dopravných výkonov, atď..
- Marketing – logo systému, formáty písomností, formát informačných kampaní, komunikácia s cestujúcou verejnosťou, pravidlá reklamy v systéme.

*Z hľadiska témy tejto časti musí byť kladený dôraz na:*

- Jednotnú tarifu v systéme IDS PLUS.
- Jednotné prepravné podmienky.

## Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS

### Prípravný horizont

Nevyhnutným predpokladom pre vytvorenie základných legislatívnych dokumentov je aj riešenie ekonomických aspektov integrácie a nastavenie pravidiel ekonomického zabezpečenia systému, teda stanovenie:

- pravidiel kompenzácie,
- účasti obcí na financovaní IDS,
- systému deľby tržieb v systéme,
- štandardov finančných tokov v systéme.

**Nevyhnutnou podmienkou** z hľadiska riešenia témy je prijatie systémových rozhodnutí o:

- zapojení obcí a ich účasti na financovaní IDS,

- o výbere technického zabezpečenia IDS.

### **Návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS**

Systém IDS dnes nemožno budovať bez technickej podpory. Technická podpora zabezpečí vysoký štandard prevádzkovaného integrovaného dopravného systému.

Vo väzbe na nevyhnutné postupové kroky budovania a ďalšieho rozvoja systému technickej podpory IDS je veľmi dôležitá a potrebná predovšetkým príprava elektronického platobného systému a dispečingu I. úrovne na zabezpečenie celkovej funkčnosti IDS.

### **Prípravný horizont**

V prípravnej etape – v prípravnom horizonte je potrebné v prvom rade pripraviť a definovať podmienky na realizáciu cieľov V. etapy, predovšetkým pre uplatnenie elektronického platobného systému, dispečingu 1. úrovne a zosúladenie štandardov kvality.

V tomto období treba zabezpečiť realizáciu koncepčných rozvojových dokumentov:

#### **➤ Dokument vykonateľnosti uplatnenia elektronického platobného systému v IDS PLUS.**

Dokument by mal obsahovať najmä:

- Analýzu existujúceho technického vybavenia dopravcov, ktorí sa podieľajú na zabezpečení dopravnej obslužnosti IDS TSK.
- Finančnú a ekonomickú analýzu možností ďalšieho využitia existujúceho technického vybavenia jednotlivých dopravcov.
- Strategickú analýzu o možnom rozšírení technických prostriedkov pre ďalších dopravcov, prípadne kraje.
- Etapizáciu postupu nasadenia technických prostriedkov elektronického platobného systému IDS PLUS.
- Prerokovanie aplikácie systému spoločná karta v systéme IDS PLUS, spoločná mobilná aplikácia v systéme IDS PLUS.
- Definovanie technických štandardov rozhrania systému IDS PLUS.
- Definovanie systémových parametrov celého systému.

- Prerokovanie licencie na využívanie systému spoločnej karty (SW správy bezpečnosti a pod.).
- Doplnenie štandardu IDS PLUS o spôsobe clearing, rozúčtovaní tržieb a správcovi Card Managementu (správa kariet, správa eShopu, SW potvrdzovania zliav pre študentov, BackOffice, SW delenia tržieb a clearing, SW vyhodnocovania dopravnej obslužnosti, SW zabezpečenie – dispečing).
- Analýzu organizácie vydávania BČK a informačných kanceláriách pre vydávanie a prácu s dopravnými BČK.

#### ➤ **Dokument vykonateľnosti uplatnenia dispečerského systému IDS PLUS**

Tento dokument musí obsahovať minimálne nasledujúce časti:

- Rozbor architektúry dispečerského riadenia IDS PLUS vrátane informačného systému pre cestujúcich.
- Rozbor väzieb systému dispečerského riadenia na „okolie“.
- Rozvoj dispečerského riadenia na etapy rozvoja IDS PLUS vrátane podrobného popisu jeho funkcií.
- Rozbor možností riešenia dispečingu z hľadiska osobných nákladov.
- Spracovanie vo formáte potrebnom na čerpanie európskych zdrojov.
- Závery musia pripraviť zadávaciu dokumentáciu realizačných projektov.
- Štandard informačných panelov nástupných a prestupových uzlov.
- Štandard informačného oznámenia pre cestujúcich na paneloch.

Výsledné dokumenty, vrátane štandardov najmä v oblasti interoperability musia byť prerokované so všetkými objednávateľmi v systéme IDS s cieľom zabezpečiť rozvoj technickej podpory verejnej osobnej dopravy v budúcom vyššom funkčnom celku.

## **5.2. Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS**

Ak má byť integrovaný systém verejnej osobnej dopravy funkčný a má vystupovať vo vzťahu k cestujúcemu jednotne, musia byť definované jednotné technické a prevádzkové štandardy pre

všetkých dopravcov zapojených v systéme. Technické a prevádzkové štandardy riešia predovšetkým technické požiadavky a pravidlá pre prevádzku integrovaného dopravného systému. Štandardy určujú požiadavky a pravidlá pre nasledujúce oblasti prevádzky:

- technické a prevádzkové štandardy vozidiel VOD/ súčasť, napr. aj štandard podielu výkonu zaisťovanými bezbariérovými vozidlami, emisne čistými vozidlami a pod.,
- technické a prevádzkové štandardy odbavovacích zariadení pre cestujúcich vo VOD /technické prostriedky elektronického platobného systému IDS,
- štandard vybavenia zastávok a označiek /starostlivosť o ne,
- štandard jednotného vizuálneho štýlu a propagácie IDS,
- štandard podoby cestovných poriadkov,
- štandard zastávkového informačného systému,
- štandard vybavenia a čistoty vozidiel,
- štandard prevádzkovej zálohy,
- štandard kvality prestupu/ štandard dodržiavania nadväzností spojov, doba čakania...,
- štandard výluk a obmedzení dopravy,
- štandard cestovných dokladov,
- štandard predaja cestovných dokladov, informačných a zákazníckych centier, vybavenia a kontroly cestujúcich,
- štandard poskytovania reklamného priestoru,
- štandard dopravných výkonov:
  - štandard jednotnej kvality dopravnej obslužnosti /napr. štandard obslužnosti zastávok, štandardy hustoty spojov...,
  - štandard plnenia cestovného poriadku/grafikonu (štandard presnosti prepravy),
  - štandard dodržiavania kapacity vozidla,
  - štandard minimálnej frekvencie spojov do obce,
  - štandard dostupnosti verejnej osobnej dopravy/ štandard dostupnosti staníc, zástaviek vo VOD,
  - štandard dostupnosti vybraných zariadení verejnej osobnej dopravy,
  - teplotné štandardy vo vozidlách VOD/ požívanie klimatizácie, kúrenie,

- štandard dispečerského riadenia,
- štandard finančných tokov v systéme IDS.

Požiadavky na normy kvality a bezpečnosti pravidelnej dopravy vo verejnom záujme ako súčasť zmluvy s dopravcami stanovuje tiež Zákon o cestnej doprave č. 332/2023 Z. z. ako aj jeho vykonávacia vyhláška.

Návrh zónového členenia IDS PLUS je v prílohe tohto dokumentu.

## 6. Prioritné ciele pre rok 2026



Obr. Plán prioritných cieľov IDS PLUS v nasledujúcom období

### 6.1. Nové územia v Trenčianskom kraji

Medzi prvotné priority pre rok 2026 patrí príprava integrácie celého územia Trenčianskeho kraja do jedného funkčného regiónu IDS PLUS. Detailnejšie rozpracovanie uvedenej priority je v rámci kapitoly rozvojovej stratégie IDS PLUS - **Detailný harmonogram jednotlivých potrebných procesov v rámci tvorby, budovania a rozširovania IDS PLUS.**

### 6.2. Mobilná aplikácia

V priebehu roka 2025 v spojitosti s rozšírením integrácie do celého územia ŽSK Organizátor nasadil nový spôsob predaja celého sortimentu IDS lístkov prostredníctvom mobilnej aplikácie. Tá zabezpečuje jednoduchý a moderný nákup cestovných lístkov platných v IDS, spoločne

s možnosťou vyhľadania jednotlivých dopravných spojení. Aplikácia ponúka okrem predaja predplatných a denných cestovných lístkov aj nákup jednorazových integrovaných lístkov, ktoré sú novinkou v systéme a v roku 2025 sa stali dostupnými výhradne prostredníctvom mobilnej aplikácie. Prioritou pre rok 2026 je stabilizácia procesov v súvislosti s predajom a del'bou tržieb cez túto platformu a pomocou marketingu a ďalších podporných nástrojov zabezpečiť min. 5 % podiel na celkovom predaji v systéme IDS.



*Obr. Mobilná aplikácia IDS PLUS*

### 6.3. Tvorba vlastného e-shopu na predaj cestovných lístkov

Tvorba vlastného e-shopu na predaj cestovných lístkov predstavuje strategický krok smerujúci k digitalizácii služieb a posilneniu zákazníckeho komfortu v rámci integrovaného dopravného systému. Moderný e-shop umožňuje cestujúcim jednoducho a prehľadne nakupovať jednorazové aj predplatné cestovné lístky, spravovať používateľské účty, kontrolovať platnosť produktov a realizovať platby bezpečnými elektronickými kanálmi.

Kľúčovým prínosom vlastného riešenia je jeho **plná kontrola nad technologickým vývojom, tarifnými pravidlami a prepojením s infraštruktúrou IDS**. E-shop môže byť

bezprostredne napojený na centrálny tarifný systém, zónovo-časové kombinácie, zľavové kategórie a clearingové procesy, čo umožňuje pružne reagovať na tarifné zmeny, nové produkty či dynamické cenové modely.

Technická architektúra e-shopu zahŕňa integráciu s mobilnou aplikáciou, prevádzkovými databázami, externými platobnými bránami (karty, Google/Apple Pay), bezpečnostnými modulmi, overovaním identity používateľa a generovaním elektronických cestovných dokladov v súlade s legislatívnymi požiadavkami. Systém podporuje aj automatickú kontrolu duplicit, správu PCL produktov, obnovovanie platnosti, prenosnosť a budúce zavádzanie moderných mechanizmov, ako je tarifné stropovanie (capping).

Vlastný e-shop zvyšuje nezávislosť IDS od externých dodávateľských platforiem, zlepšuje dátovú suverenitu a poskytuje presné analytické údaje o správaní cestujúcich, nákupných trendoch a zaťažnosti produktov. Tieto informácie umožňujú efektívnejšie riadenie tarify, optimalizáciu ponuky a podporu strategického rozhodovania.

Z dlhodobého hľadiska je vlastný e-shop kľúčovým pilierom moderného, integrovaného a používateľsky orientovaného dopravného systému.



Obr. Schéma architektúry e-shopu IDS PLUS

## 6.4. Komplexné zjednotenie tarify IDS PLUS

Komplexné zjednotenie tarify IDS PLUS predstavuje strategický krok smerom k vytvoreniu prehľadného, spravodlivého a používateľsky jednoduchého tarifného systému pre celý integrovaný dopravný región. Cieľom je odstrániť existujúce rozdiely medzi tarifnými podmienkami jednotlivých dopravcov, zjednotiť pravidlá pre cestovanie a vytvoriť jednotnú logiku cien, ktorá bude zrozumiteľná pre cestujúcich aj partnerov systému.

Tento proces zahŕňa harmonizáciu zónovej a časovej štruktúry, úpravu cenových hladín, jednotné uplatňovanie zľavových kategórií a zavedenie rovnakých prepravných podmienok naprieč všetkými druhmi dopravy – autobusovou, železničnou aj mestskou. Výsledkom bude tarifný model, ktorý podporí jednoduchší prestup medzi spojmi, prispeje k zvýšeniu atraktivity verejnej dopravy a zabezpečí transparentné a spravodlivé nastavenie pre všetkých cestujúcich.

Zjednotená tarifa zároveň vytvára priestor pre rozvoj moderných nástrojov – elektronické lístky, mobilné aplikácie, predplatné produkty či budúci rozvoj cappingu (stropného denného alebo mesačného cestovného). Integrácia tarifných pravidiel je nevyhnutnou podmienkou pre ďalší rast IDS PLUS a pre poskytovanie služieb na úrovni moderných integrovaných dopravných systémov v Európe.

Kľúčovým krokom je **celoplošné zavedenie jednorazovej integrovanej tarify** aj v prímestskej autobusovej doprave v rámci ŽSK, ktorá by nahradila existujúci kilometrický systém. Takto nastavená tarifa prinesie vyššiu jednoduchosť, transparentnosť a posilní konkurencieschopnosť verejnej dopravy.

Súčasťou procesu je aj **komplexné zjednotenie štruktúry poskytovaných zliav**, ich prepojenie s legislatívou a zosúladenie s aktuálne platnou vyhláškou v SR. Tým sa zabezpečí jednotný prístup k cestujúcim, rovnaké uplatňovanie zľavových kategórií naprieč územím a férová tarifná politika v celom IDS PLUS.

Aktuálny tarifný systém IDS PLUS pozostáva z viacerých historicky vzniknutých modelov, ktoré sa počas postupnej integrácie nepodarilo naprieč regiónmi plne zladit'. V jednotlivých mestách (Žilina, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Čadca a Dolný Kubín) fungujú rozdielne cenové úrovne jednorazových lístkov, odlišné doplnkové predaje a rôzne zľavové

kategórie, čo spôsobuje pre cestujúceho nejednotné prostredie. Súčasne sa v prímestskej doprave ŽSK naďalej používa kilometrická jednorazová tarifa, ktorá nie je kompatibilná s logikou zónovo-časového integrovaného systému.

Z dôvodu zabezpečenia jednotnosti a prehľadnosti tarify je preto potrebné:

- **zjednotiť ceny jednorazových cestovných lístkov** na úrovni mestských dopráv i prímestskej dopravy,
- **nahradiť kilometrickú tarifu** v prímestskej autobusovej doprave **integrovanou jednorazovou tarifou**,
- **zharmonizovať štruktúru poskytovaných zliav** vo všetkých tarifných oblastiach,
- **zladit' zľavové skupiny s platnou celoslovenskou legislatívou** a vyhláškami o zľavách vo verejnej doprave.

Cieľom zjednotenia je vytvoriť jednotný, spravodlivý a transparentný tarifný systém, ktorý cestujúcemu umožní jednoduchšie a predvídateľné používanie verejnej dopravy v celom regióne IDS PLUS. Samozrejmosťou bude snaha o čo najväčšie zjednotenie uvedených krokov aj v rámci územia Trenčianskeho kraja.

AKTUÁLNY STAV	NÁVRH ZJEDNOTENIA
<p> Rôzne ceny 60-min. lístkov v mestách</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Žilina: 0,90 / 1,00 €</li> <li>• Martin: 0,75 / 2,00 €</li> <li>• Ružomberok: 0,85 / 1,5 €</li> <li>• Liptovský Mikuláš: 0,70 / 1,00 €</li> </ul>	<p> <b>1€</b></p> <p>Jednotná cena 60-min. lístka pre všetky mestá IDS PLUS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veľké mestá: 1,00 €</li> <li>• Malé mestá: 0,80 €</li> </ul>
<p> Rôzne formy predaja (papier/elektronický/karta/doplatky)</p>	<p> Rovnaké pravidlá pre papierový aj elektronický lístok</p>
<p> Nejednotné zľavy 6-15 rokov</p>	<p> Jednotné zľavy podľa legislatívy SR</p>
<p> Zložitý a neprehľadný systém</p>	<p> Jednoduchý, jasný a predvídateľný systém</p>
<p> Odlišné zľavy a pravidlá</p>	

Obr. Návrh zjednotenia taríf v IDS PLUS

## 6.5. Modernizácia prestupných uzlov

Modernizácia prestupných uzlov predstavuje kľúčový prvok rozvoja integrovanej verejnej dopravy. Cieľom je vytvoriť kvalitné, bezpečné a funkčné priestory, ktoré umožnia plynulé nadväzovanie spojov v rámci autobusovej, železničnej a mestskej dopravy. Moderný prestupný uzol musí byť navrhnutý tak, aby zabezpečoval rýchly a intuitívny pohyb cestujúcich, minimalizoval prestupové časy a ponúkal jednotné štandardy služieb.

Súčasťou modernizácie je obnova a doplnenie prestupovej infraštruktúry, najmä nástupíšť, informačných systémov, osvetlenia, prístreškov, prvkov orientačného značenia a bezpečnostných opatrení. Kľúčová je aj integrácia technológií – dynamické zobrazovanie odchodov, elektronické označníky, bezbariérové riešenia, systémové značenie a jednotný vizuálny štýl IDS.

Modernizované prestupné uzly vytvárajú atraktívne prostredie pre cestujúcich, zvyšujú komfort, zlepšujú prepojenie medzi druhmi dopravy a podporujú ekologické formy mobility. V konečnom dôsledku prispievajú k nárastu využívania verejnej dopravy, znižovaniu dopravnej záťaže v mestách a k celkovej efektívnosti dopravného systému v regióne.

## 6.6. Kontrolná činnosť v rámci verejnej dopravy a zmluvných vzťahov v systéme

Kontrolná činnosť predstavuje jeden z kľúčových nástrojov riadenia a kvality integrovaného dopravného systému. Jej účelom je zabezpečiť, aby všetci dopravcovia plnili povinnosti vyplývajúce zo zmlúv o službách vo verejnom záujme, prevádzkových štandardov IDS a legislatívnych požiadaviek. Systematická kontrola umožňuje overovať kvalitu poskytovaných služieb, správnosť výkonov, efektívne využívanie verejných zdrojov a dodržiavanie tarifných a prepravných podmienok.

Súčasťou kontrolnej činnosti je monitorovanie prevádzky, presnosti spojov, kapacitných parametrov, vybavenosti vozidiel, čistoty, technického stavu a dostupnosti informácií pre cestujúcich. Dôležitou oblasťou je aj kontrola plnenia výkonov, správneho vykazovania údajov, implementácie zliav a dodržiavania tarifných pravidiel v súlade s integrovaným systémom.

V oblasti zmluvných vzťahov kontrolná činnosť zahŕňa preverovanie súladu poskytovaných služieb so zmluvnými záväzkami, vyhodnocovanie sankčných a bonusových mechanizmov, kontrolu finančných nárokov dopravcov a overovanie správnosti podkladov pre úhradu preukázateľnej straty. Transparentný systém kontroly posilňuje dôveru medzi objednávateľom, dopravcami a verejnosťou, zvyšuje kvalitu poskytovaných služieb a podporuje stabilitu dopravného systému ako celku.

## 6.7. Optimalizácia cestovného poriadku – zjednotenie režimov premávania

Optimalizácia cestovného poriadku so zameraním na zjednotenie režimov premávania predstavuje kľúčový nástroj na zvýšenie efektivity a prehľadnosti verejnej osobnej dopravy. V súčasnosti sa v dopravných systémoch často vyskytuje značná variabilita premávkových režimov

(pracovné dni, školské dni, školské prázdniny, voľné dni, letné víkendy a pod.), čo spôsobuje nejednoznačnosť v ponuke spojov, zložité plánovanie a sťaženú orientáciu cestujúceho.

Cieľom zjednotenia režimov premávania je redukovať počet používaných režimov na optimálnu a zrozumiteľnú úroveň, ktorá rešpektuje reálne dopytové správanie cestujúcich. Proces zahŕňa analýzu vyťaženia spojov, identifikáciu duplicit či neefektívnych výkonov a následné nastavenie jednotných, predvídateľných a stabilných intervalov prevádzky v rámci celého systému.

Zjednotený režim premávania zabezpečí konzistentnejšiu časovú ponuku, jednoduchšie čítanie cestovných poriadkov a vyššiu flexibilitu pri prestupoch. Pre dopravcov a objednávateľov prináša efektívnejšie plánovanie výkonov, lepšie využitie kapacít a menšiu administratívnu záťaž pri aktualizáciách cestovných poriadkov.

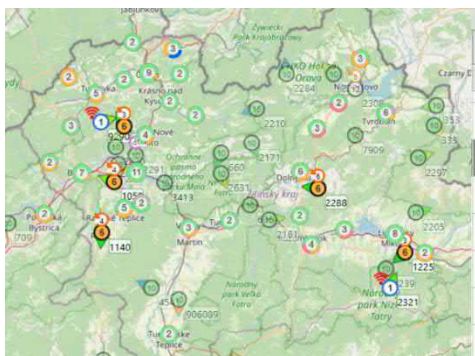
V konečnom dôsledku vedie optimalizácia a zjednotenie režimov premávania k stabilnejšiemu, prehľadnejšiemu a na cestujúcich orientovanému systému verejnej dopravy, ktorý podporuje prirodzený rast počtu cestujúcich a zlepšuje celkovú funkčnosť IDS.

Spoločnosť IDŽTK aktuálne pripravuje úpravu cestovných poriadkov podľa vopred schváleného konceptu, aby príprava na zavedenie integrovaného dopravného systému do ďalších regiónov v ŽSK a TSK. S tým úzko súvisia zmeny cestovných poriadkov v daných regiónoch, tak aby boli zabezpečené prestupy v prestupných uzloch či už autobus – autobus alebo autobus – vlak a naopak.

## **6.8. Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb**

Jednou z kľúčových úloh v systéme z pohľadu kvality dopravy je dodržiavanie nadväzností, stanovených v cestovných poriadkoch. Dodržiavanie stanových garantovaných nadväzností je zabezpečované prostredníctvom dispečerov dopravcu a pravidelnú kontrolu a vyhodnotenie vykonania určených nadväzností zabezpečuje IDŽTK, prostredníctvom svojho dispečersko-clearingového systému (DCS). IDŽTK prostredníctvom DCS zabezpečuje plnohodnotné fungovanie IDS s ohľadom na monitoring dopravy a s tým súvisiace parametre, ktoré sú kontrolované dispečerskou časťou softvérového vybavenia. Clearingová časť DCS plní nemenej dôležitú úlohu zberu dát o predaných cestovných lístkoch a správneho prerozdelenia tržieb pre

každého z dopravcov zapojených do DCS. Plnenie dát do systému DCS je zabezpečované na základe zmluvných vzťahov IDŽTK a zapojených dopravcov.



Prestupný spoj						OK %	OK, ale čakal %
Odchod CP	Rezerva CP	Zastávka	Linka/spoj	Max. čas čakania			
23:15	00:03	Rajec, Kostolná ul./1	050139/156	5	100,0	0,0	
22:42	00:04	Kysucké Nové Mesto, Oškerda, most/3	050118/123	5	100,0	0,0	
22:40	00:10	Kysucké Nové Mesto, aut. st./6	050120/81	5	100,0	0,0	
22:40	00:12	Kysucké Nové Mesto, aut. st./6	050120/81	5	100,0	0,0	
21:48	00:03	Kysucké Nové Mesto, Dlh. Poľského Biely dom/2	050116/7	5	100,0	0,0	
21:44	00:02	Rajecké Teplice, aut. st./2	050130/92	5	100,0	0,0	
21:44	00:04	Rajecké Teplice, aut. st./2	050130/92	5	100,0	0,0	

Obr. Náhľad sledovania prevádzky a nadväznosti v DCS

## 6.9. Marketingová podpora a komunikácia

Marketingová stratégia IDS PLUS pre rok 2026 bude riešená v samostatnom dokumente so stanovenými cieľmi a detailným popisom činnosti.

Marketingová podpora a komunikácia bude zameraná na posilnenie povedomia o IDS PLUS, podporu využívania verejnej dopravy a efektívnu komunikáciu pripravovaných zmien v rámci ďalšieho rozvoja integrovaného systému. Prioritou je transparentné, moderné a ciele informovanie cestujúcej verejnosti, partnerov a dopravcov s dôrazom na zrozumiteľnosť, konzistentnosť a odbornú úroveň komunikácie.

### 1. Strategické ciele marketingu v roku 2026

- Posilnenie značky IDS PLUS/ IDŽTK ako stabilného a dôveryhodného subjektu koordinujúceho verejnú dopravu v regióne.
- Zvýšenie informovanosti cestujúcich o tarifných, prevádzkových a produktových zmenách.
- Podpora rastu počtu cestujúcich prostredníctvom cielej komunikácie výhod integrovanej dopravy.
- Zlepšenie zákazníckej skúsenosti vďaka prehľadnej komunikácii, dostupným kanálom podpory a kvalitným informačným nástrojom.

- Budovanie odborného dialógu s dopravcami, samosprávou, odbornou verejnosťou a médiami.
- 

## **2. Hlavné komunikačné oblasti v roku 2026**

### Komunikácia s verejnosťou

- Modernizácia webového sídla IDŽTK so zameraním na prehľadné informácie o tarife, cestovných poriadkoch a zmenách v doprave.
- Rozšírenie aktivity na sociálnych sieťach (Facebook, Instagram, prip. iné) s dôrazom na rýchlu informovanosť, vizuálny obsah a interakciu s verejnosťou.
- Zavedenie pravidelných informačných formátov: „Novinky v IDS“, „Zmeny v doprave na tento týždeň“, „Najčastejšie otázky“.
- Upevnenie spolupráce s dopravcami pri komunikácii na zastávkach, vo vozidlách, cez hlásenia a elektronické informačné panely.

### Edukačné kampane a propagácia IDS

- Tvorba prezentačných videí a vizuálnych materiálov vysvetľujúcich fungovanie integrovaného systému, tarifu a nové produkty.
- Prezentácia cenových porovnaní medzi mestskou, prímestskou a integrovanou dopravou s cieľom zjednodušiť orientáciu cestujúcich.
- Tvorba edukačných materiálov pre školy, seniorov a nové cieľové skupiny.
- Odporúčacia komunikácia pre používanie e-shopu a mobilnej aplikácie IDS.

### Komunikácia aktuálneho stavu vo verejnej osobnej doprave

- Pravidelné poskytovanie stanovísk k aktuálnym témam v doprave z pohľadu IDŽTK.
- Odborné vysvetľovanie dopadov zmien, legislatívnych úprav a systémových krokov pre verejnosť aj médiá.
- Public relations aktivity orientované na transparentnosť a odborné informovanie.

### Komunikácia pripravovaných krokov v IDS

- Príprava komplexnej kampane k spusteniu V. etapy v TSK, vrátane vysvetlenia zmien v tarife, prestupov a nových produktov.
- Zverejňovanie harmonogramu postupného zavádzania zmien.
- Informovanie o modernizácii prestupných uzlov, digitalizácii služieb a investičných aktivitách v regióne.

---

### **3. Komunikačné nástroje pre rok 2026**

#### Digitálne kanály

- Web IDŽTK
- Mobilná aplikácia IDS
- Sociálne siete
- Newsletter a informačné e-maily
- Online bannery, krátke informačné videá a animácie

#### Offline nástroje

- Plagáty a letáky vo vozidlách, na zastávkach a v prestupných uzloch
- Tlačové materiály a informačné brožúry
- Účasť na verejných podujatiach a regionálnych aktivitách

#### Mediálne a PR aktivity

- Tlačové správy
- Rozhovory a odborné vstupy v regionálnych médiách
- Budovanie vzťahov s médiami a odbornou komunitou

---

### **4. Očakávané prínosy marketingu v roku 2026**

- Zlepšená orientácia cestujúcich v tarifných a prevádzkových zmenách
- Posilnenie dôvery verejnosti v IDS PLUS
- Vyššia transparentnosť a odborné informovanie

- Podpora rastu využívania verejnej dopravy
- Zjednotenie komunikačného štandardu naprieč celým systémom



Obr. Ukážka marketingu IDS

## 6.10. Ďalšie aktivity pre rok 2026

- Dohľad nad správnym fungovaním a udržiavanie systému.
- Zavedenie NICL.
- Rokovanie so zástupcami miest a obcí v súvislosti s definovaním kompetencií pri zabezpečovaní VOD.
- Prípravy na predaj jednorazových CL aj do iných predajných kanálov (predajné automaty).
- Spolupráca na projektoch obnovy zastávok a ich modernizácia a zlepšenie informovanosti cestujúcej verejnosti.
- Rokovania s Ministerstvom dopravy SR ako objednávateľom výkonov v železničnej osobnej doprave v rámci zlepšenia aktuálneho stavu a zvýšenia štandardu obslužnosti v podobe nosného módu verejnej dopravy na území IDS PLUS.

## 7. Základné údaje o spoločnosti

V zmysle naplňania stratégie tvorby integrácie verejnej osobnej dopravy deklarovanej v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou je aj Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 (prijaté uznesenie vlády SR č. 311 z 25. júna 2014), Žilinský samosprávny kraj a Mesto Žilina založili obchodnú spoločnosť, a to podpísaním Spoločenskej zmluvy o založení spoločnosti s ručením obmedzeným Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského kraja a na území príslušných záujmových regiónov. Od 1.1.2025 došlo k rozšíreniu aj na územie Trenčianskeho kraja a vstupu nových spoločníkov do spoločnosti, so zápisom do obchodného registra dňa 5.2.2025. Základné imanie spoločnosti v hodnote 100 000 EUR je tvorené peňažnými vkladmi štyroch spoločníkov, ktorými sú Žilinský samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Mesto Žilina a Mesto Trenčín. Výška peňažných vkladov je rozdelená na základe obchodného podielu spoločníkov:

- Žilinský samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Trenčiansky samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Mesto Žilina 15%, tzn. vo výške 15 000 €,
- Mesto Trenčín 15%, tzn. vo výške 15 000 €.

### Základné údaje IDŽTK:

- Obchodné meno: Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.
- Právna forma: spoločnosť s ručením obmedzeným
- Sídlo: Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina
- IČO: 51110369
- DIČ: 2120590252
- IČ DPH: SK2120590252
- Bankové spojenie: SK78 5600 000 0049 2762 4001
- OR: Okresný súd Žilina, oddiel: Sro, vložka č. 68560/L

Spoločnosť IDŽTK bola zapísaná do obchodného registra 15.09.2017, platcom DPH je od 1.12.2017.

## 8. Predmet činnosti spoločnosti

Prioritným predmetom činnosti spoločnosti je prevádzkovanie integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského a Trenčianskeho samosprávneho kraja a na území príľahlých záujmových regiónov. Nižšie sú uvedené predmety činností, rozdelené do kategórií podľa vzťahu k určitým subjektom, ktoré sú priamo nadväzujúce na hlavný predmet:

- Kooperácia pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti na území ŽSK a TSK na území príľahlých záujmových regiónov v rámci IDS, a to na základe spoločného verejného záujmu pri riešení otázok VOD a za účelom zabezpečenia najvýhodnejších dopravných a ekonomických podmienok;
- Vzťah IDS ku kraju a obciam, ktorých úlohou je zabezpečenie dopravnej obslužnosti na ich záujmovom území:
  - organizačné zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia formou IDS,
  - sledovanie a vyhodnocovanie vývoja prepravných potrieb, podľa vývoja dopytu spracovanie návrhov a optimalizácia spôsobu zaistenia prepravných potrieb po stránke dopravných technológií, linkového vedenia spojov a cestovných poriadkov,
  - optimalizácia a riadenie finančných tokov vo vnútri systému IDS,
  - navrhovanie a koordinácia zavádzania jednotného prepravného-tarifného a vybavovacieho systému IDS vrátane jeho bezpečnostnej správy,
  - príprava a uskutočňovanie ďalších vývojových krokov IDS,
  - rokovania s novými záujemcami o vstup do IDS a ich začlenenie do IDS,
  - definovanie technicko-prevádzkových štandardov pre verejnú osobnú dopravu v rámci IDS.
- Vzťah IDS k cestujúcim:
  - udržiavanie a zvyšovanie atraktivity verejnej osobnej dopravy oproti doprave individuálnej,

- tvorba a prevádzkovanie informačného systému IDS, koordinácia existujúcich informačných systémov.
- Vzťah IDS k dopravcom:
  - definovanie dopravnej zákazky pre bežný rok a zabezpečovanie jej pokrytia dopravcami na základe zmluvných vzťahov medzi dopravcami, spoločnosťou a krajom alebo obcou,
  - koordinácia linkového vedenia spojov a cestovných poriadkov,
  - podávanie návrhov a spolupráca s dopravcami na plánoch dlhodobého investičného rozvoja ich vozového parku, dopravnej infraštruktúry a ďalších nevyhnutných prevádzkových zariadení, ako aj na plánoch ich financovania,
  - spracovanie a uplatnenie modelu pre deľbu prepravných tržieb,
  - formulácia kvalitatívnych a technických štandardov ponúkaných služieb,
  - kontrola dodržiavania dohodnutých výkonov a činností,
  - definovanie, správa a garancia technicko-prevádzkových štandardov pre vybavovacie a predajné zariadenia v rámci verejnej osobnej dopravy v IDS.

## 9. Predmet podnikania spoločnosti

- sprostredkovateľská činnosť v oblasti obchodu, služieb a výroby,
- kúpa tovaru na účely jeho predaja konečnému spotrebiteľovi (maloobchod) alebo iným prevádzkovateľom živnosti (veľkoobchod),
- reklamné a marketingové služby, prieskum trhu a verejnej mienky,
- počítačové služby a služby súvisiace s počítačovým spracovaním údajov,
- administratívne služby,
- prenájom hnutel'ných vecí,
- informačná činnosť,
- organizovanie športových, kultúrnych a iných spoločenských podujatí,
- vydavateľská činnosť, polygrafická výroba a knihárske práce,
- prenájom nehnuteľností spojený s poskytovaním iných než základných služieb spojených s prenájomom.

## 9.1. Obchodný podiel

Pod daným pojmom sa predstavujú práva a povinnosti spoločníkov a im zodpovedajúca účasť na spoločnosti. Výška obchodného podielu je určená podľa pomeru vkladov jednotlivých spoločníkov k základnému imaniu spoločnosti. Obchodný podiel Žilinského samosprávneho kraja je vo výške 35 %, Trenčianskeho samosprávneho kraja je vo výške 35 %, podiel mesta Žilina je vo výške 15 % a obchodný podiel mesta Trenčín je vo výške 15 %.

## 9.2. Orgány spoločnosti

Orgány spoločnosti tvoria tri subjekty:

- valné zhromaždenie,
- dozorná rada,
- konateľ spoločnosti (aktuálne dvaja).

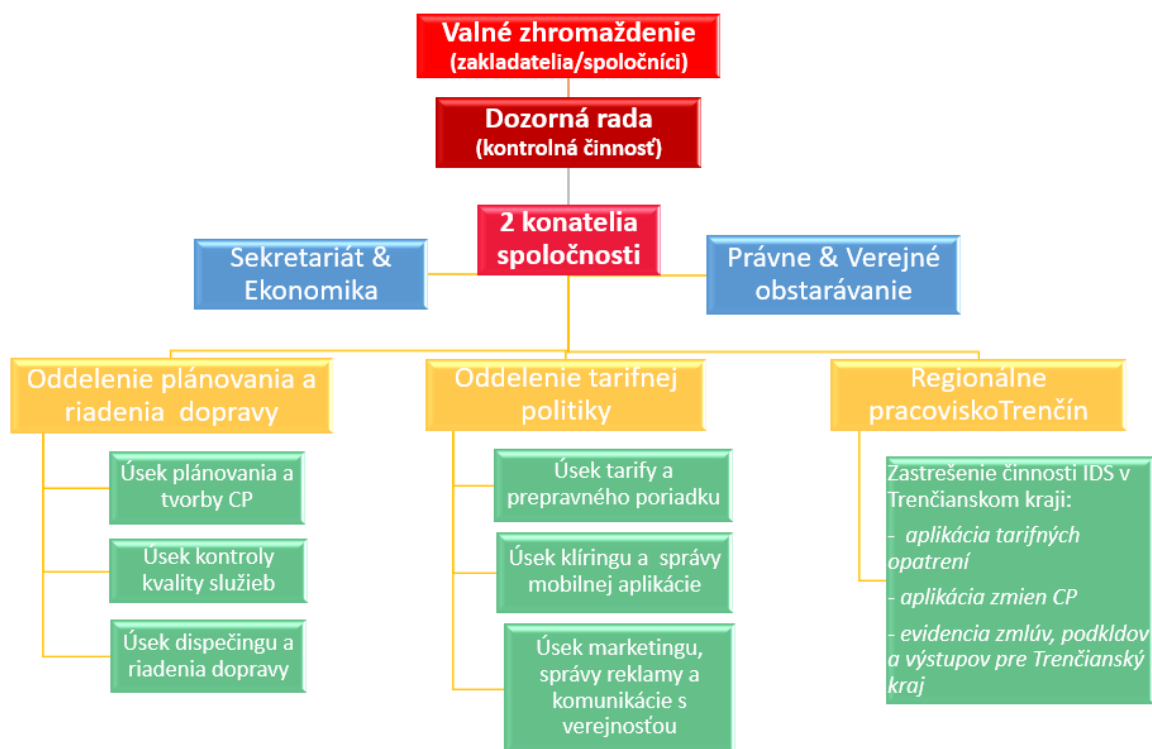
Valné zhromaždenie rozhoduje o veciach v jeho pôsobnosti 3/4 väčšinou všetkých hlasov spoločníkov, resp. o určitých veciach len so súhlasom všetkých spoločníkov. Počet hlasov spoločníka sa odvíja od výšky jeho obchodného podielu (35 hlasov ŽSK, 35 hlasov TSK, 15 hlasov mesto Žilina a 15 hlasov mesto Trenčín). Okrem rozhodovania o veciach, ktoré patria do pôsobnosti valného zhromaždenia podľa Obchodného zákonníka, rozhoduje aj o schvaľovaní koncepcie rozvoja IDS, schvaľovaní kritérií financovania verejnej osobnej dopravy, schvaľovaní technicko-prevádzkových štandardov pre verejnú osobnú dopravu, o schvaľovaní tarifnej politiky a jednotných prepravných podmienok.

Dozorná rada pôsobí ako kontrolný orgán, pozostáva z piatich zástupcov jednotlivých spoločníkov.

Spoločnosť má dvoch konateľov spoločnosti. V mene spoločnosti koná každý z konateľov samostatne. Pri právnych úkonoch vykonaných v písomnej forme pripojí k obchodnému menu spoločnosti svoj podpis.

Užšia špecifikácia spoločnosti, jednotlivé práva a povinnosti spoločníkov sú stanovené spoločenskou zmluvou, ktorá bola schválená na jednotlivých zastupiteľstvách všetkých spoločníkov.

### 9.3. Organizačná štruktúra zamestnancov



Obr. Grafické znázornenie organizačnej štruktúry spoločnosti

Organizátor IDS PLUS – spoločnosť Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s. r. o. (IDŽTK) – zabezpečuje metodické, technologické a koordinačné riadenie verejnej osobnej dopravy v rámci ŽSK a TSK. Pri plnení svojich úloh vystupuje vo verejnom záujme a plní najmä funkciu koordinátora dopravných výkonov, taríf, clearingu a kvality služieb.

Organizačné usporiadanie je navrhnuté tak, aby:

- umožňovalo **priamu riadiacu zodpovednosť konateľov**
- vytváralo pevné odborné útvary potrebné pre rozvoj IDS
- podporilo **etapizované** rozširovanie kompetencií v TSK
- bolo škálovateľné pri zvyšovaní odbornej zodpovednosti organizátora

Riadiaca štruktúra zabezpečuje, že konatelia sú zodpovední za strategické a právno ekonomické riadenie spoločnosti, zatiaľ čo odborné činnosti sú koordinované a vykonávané jednotne pod spoločným metodickým vedením sekretariátu a právneho oddelenia. Pobočka Trenčín je integrovanou odbornou súčasťou spoločnosti, nie autonómnym mocenským uzlom.

Spoločnosť IDŽTK má aktuálne okrem dvoch konateľov trinásť zamestnancov v stálom pracovnom pomere, a v rámci regionálneho pracoviska v Trenčíne je aktuálne 5 pracovníkov na výkon práce na dohodu. Plánom v roku 2026 je personálne zabezpečiť obsadenie min. dvoch technológov pre nové záujmové územie Trenčianskeho kraja v rámci stáleho pracovného pomeru na plný úväzok.

V prípade presunu kompetencií z jednotlivých objednávateľov v oblasti správy a kontroly zmlúv o službách vo verejnom záujme bude potrebné rozšírenie organizačnej štruktúry o ďalších zamestnancov nevyhnutných na vykonávanie tejto činnosti.

### **Opis organizačnej štruktúry IDS PLUS**

Organizačná štruktúra spoločnosti IDS PLUS je postavená na jasnom rozdelení riadiacich, kontrolných a odborných funkcií tak, aby podporovala efektívne plánovanie, riadenie a rozvoj integrovaného dopravného systému v Žilinskom a Trenčianskom kraji.

**Najvyšším orgánom spoločnosti** je *Valné zhromaždenie* (zakladatelia/spoločníci), ktoré vykonáva základné vlastnícke a schvaľovacie kompetencie. Kontrolnú činnosť zabezpečuje *Dozorná rada*.

**Výkonné riadenie spoločnosti** je zverené *dvojm konateľom*, ktorí zodpovedajú za každodenné vedenie organizácie a plnenie strategických úloh:

- zastupujú spoločnosť navonok
- rozhodujú o strategických otázkach
- koordinujú odborné útvary
- zabezpečujú plnenie povinností podľa právnych predpisov

Navrhovaná štruktúra zároveň umožňuje do budúcnosti doplniť pozíciu **riaditeľa** pod konateľmi bez potreby reorganizácie.

Priamo im podliehajú tri centrálné útvary:

1. **Sekretariát & Ekonomika** – zabezpečuje administratívne, ekonomické a prevádzkové zázemie spoločnosti.
2. **Právne & Verejné obstarávanie** – zodpovedá za právnu agendu, zmluvné vzťahy a procesy verejného obstarávania.
3. **Odborné oddelenia**, ktoré tvorí:
  - **Oddelenie plánovania a riadenia dopravy**
  - **Oddelenie tarifnej politiky**
  - **Regionálne pracovisko Trenčín**

### **Oddelenie plánovania a riadenia dopravy**

Toto oddelenie zodpovedá za strategické a operatívne plánovanie výkonov dopravcov, tvorbu cestovných poriadkov a riadenie kvality poskytovaných dopravných služieb. Zahŕňa tri odborné úseky:

- **Úsek plánovania a tvorby cestovných poriadkov (CP)**  
Pripravuje koncepty liniek, taktov, prestupov a optimalizáciu trás.
- **Úsek kontroly kvality služieb**  
Monitoruje dodržiavanie štandardov kvality, vykonáva kontrolné jazdy a vyhodnocuje plnenie zmluvných podmienok dopravcov.
- **Úsek dispečingu a riadenia dopravy**  
Operatívne riadi dopravnú prevádzku a zabezpečuje riešenie mimoriadností i koordináciu dopravcov.

### **Oddelenie tarifnej politiky**

Oddelenie je zamerané na tvorbu, koordináciu a správu taríf, cestovných lístkov a clearingových procesov v rámci IDS. Pozostáva z troch úsekov:

- **Úsek tarify a prepravného poriadku**  
Určuje tarifné zóny, typy lístkov, pravidlá prepravy a metodiku tarifných opatrení.
- **Úsek clearingu a správy mobilnej aplikácie**  
Riadi vyúčtovanie tržieb medzi dopravcami a spravuje digitálne nástroje IDS, vrátane mobilných aplikácií.
- **Úsek marketingu, správy reklamy a komunikácie s verejnosťou**  
Zabezpečuje propagáciu IDS, marketing kampane, prácu s verejnosťou a budovanie povedomia o systéme.

### **Regionálne pracovisko Trenčín**

Regionálne pracovisko zastrešuje implementáciu IDS v Trenčianskom kraji. Jeho hlavné kompetencie zahŕňajú:

- aplikáciu tarifných opatrení v kraji,
- koordináciu zmien cestovných poriadkov,
- evidenciu zmlúv, podkladov a výstupov pre Trenčiansky samosprávny kraj,
- regionálnu metodickú a odbornú podporu dopravcov i objednávateľa.

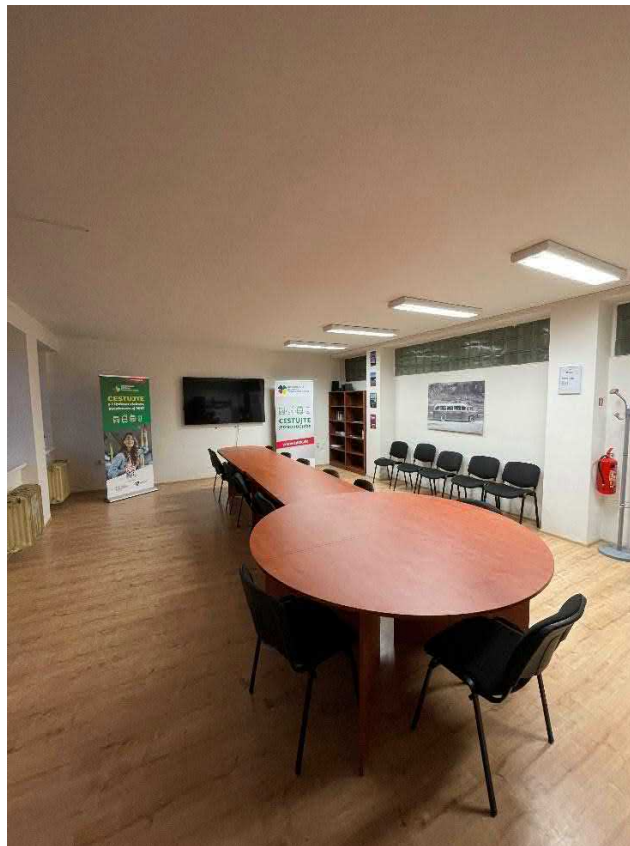
Štruktúra IDS PLUS je koncipovaná tak, aby zabezpečovala prepojenie strategického plánovania, tarifnej politiky, dopravnej prevádzky a regionálnej implementácie. Umožňuje efektívne riadenie rozsiahleho integrovaného dopravného systému a poskytovanie kvalitných služieb cestujúcej verejnosti.

### **9.4. Prevádzkové priestory spoločnosti**

Spoločnosť IDŽTK má sídlo v prenajatých priestoroch Bábkového divadla Žilina. Ide o administratívne priestory pod vlastníctvom Žilinského samosprávneho kraja. Na základe uzatvorenej nájomnej zmluvy si spoločnosť prenajíma kancelárske priestory o výmere cca 300 m<sup>2</sup> a časti parkoviska o výmere 25 m<sup>2</sup>. Výška nájomného, vrátane energií 1992 €/mesiac.

Na základe zámeru ŽSK ako vlastníka predmetnej nehnuteľnosti prebehla rekonštrukcia strechy, sociálnych zariadení a výmena okien. V priebehu roka 2026 sa počíta aj s postupnou

komplexnou rekonštrukciou administratívnej budovy. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že rekonštrukcia budovy (kúrenie, zateplenie, el. rozvody) je nevyhnutná, nakoľko stav administratívnych priestorov sa pomaly stáva nevyhovujúci pre každodennú pracovnú činnosť.



*Obr. Zasadacia miestnosť spoločnosti*



*Obr. Kancelárske priestory spoločnosti*



*Obr. Priestory spoločnosti – pohľad zvonku*

Regionálne pracovisko v Trenčíne má svoju kanceláriu v sídle Trenčianskeho samosprávneho kraja na adrese k Dolnej stanici 7282/20A, Trenčín, v sume 817 €/rok o výmere 15,3 m<sup>2</sup>.



Obr. Pracovisko Trenčín

## 10. Špecifikácia trhu

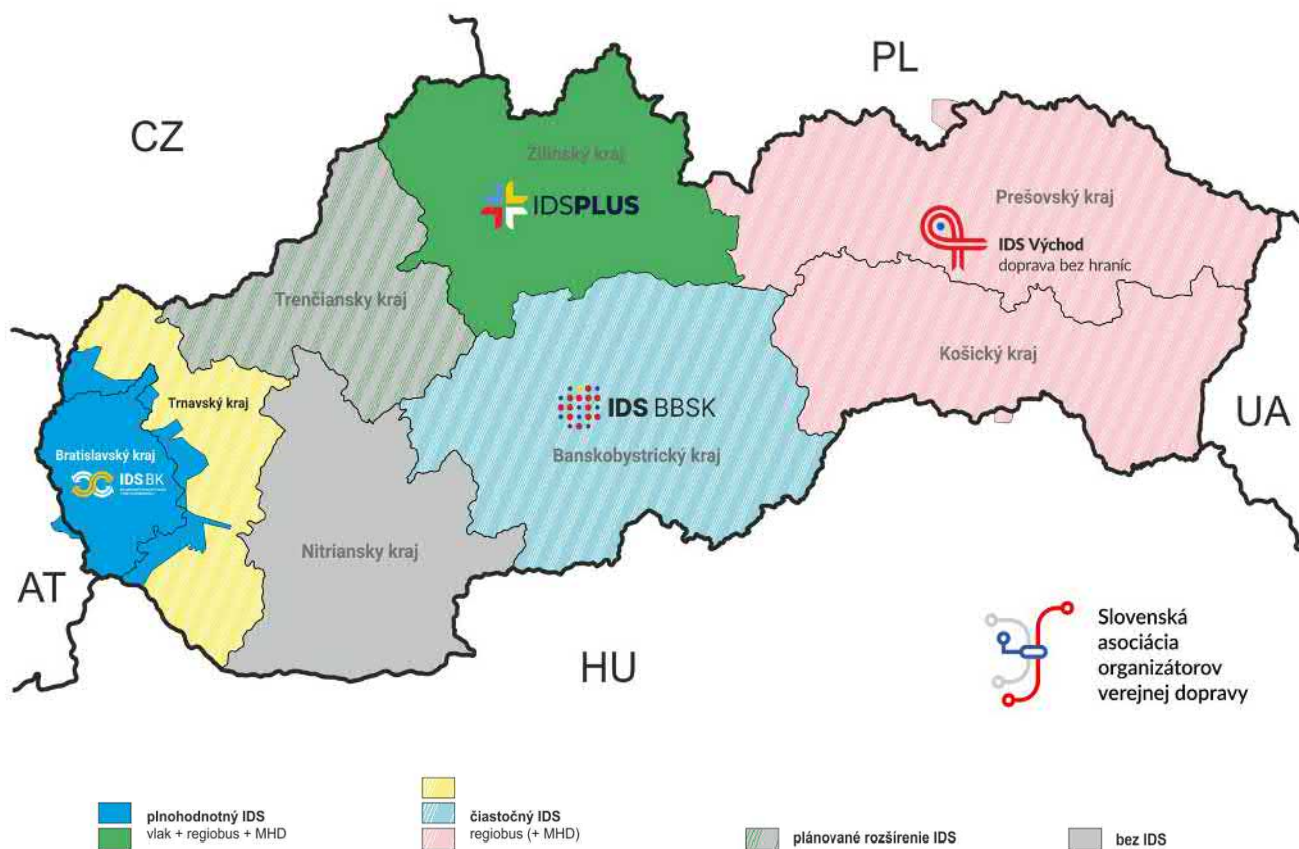
Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 (prijaté uznesenie vlády SR č. 311 z 25. júna 2014) v zásade pomenúva hlavne nedostatky v rámci zabezpečovania verejnej dopravy na území Slovenskej republiky.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry.

### 10.1. Organizačná

V rámci SR existuje v priestore verejnej dopravy Slovenská asociácia organizátorov verejnej dopravy (SAOVD), ktorej cieľom je vzájomná spolupráca a výmena informácií v oblasti organizácie verejnej osobnej dopravy, najmä v oblasti integrovaných dopravných systémov. Ide o záujmové združenie právnických osôb so sídlom v Žiline. Zakladajúcimi členmi sa stali Bratislavská integrovaná doprava, a.s., Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. a IDS Východ, s.r.o. – organizátor Integrovanej dopravy Košického a Prešovského kraja. V júli 2022 sa SAOVD rozrástlo o nového člena, organizátora integrovaného dopravného systému v Banskobystrickom samosprávnom kraji s názvom Organizátor IDS BBSK, a.s. Integrované dopravné systémy slúžia k zabezpečeniu vzájomnej previazanosti a koordinácii jednotlivých dopravných módov, z dôvodu rozdielnych objednávateľov dopravných výkonov na území Slovenskej republiky.

## Aktuálny stav IDS v rámci SR



Obr. Súčasný stav IDS na Slovensku



Obr. Výhľadový stav IDS na Slovensku

## 10.2. Prevádzková

Z prevádzkového pohľadu je v prípade železničnej dopravy v súčasnosti na mnohých regionálnych traťových úsekoch nedostatočná kapacita na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na zabezpečenie, resp. prevzatie nosnej úlohy v rámci dopravnej obslužnosti ŽSK. Z toho pohľadu je potrebné navyšovanie dopravných výkonov v oblasti regionálnej osobnej železničnej dopravy.

V prípade regionálnej autobusovej dopravy, ktorá je prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov je úlohou IDS zastaviť úbytok cestujúcich, ktorý bolo možné sledovať v posledných rokoch najmä z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave.

V prípade mestských dopráv je potrebné zabezpečiť dostatočne kvalitné prepojenie s regionálnou dopravou, či už po dopravnej alebo tarifnej stránke, ktoré bude pre cestujúcich atraktívne.

## 10.3. Infraštruktúra

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy sú najmä nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach, nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy svojho územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia). Taktiež nepostačujúca kvalita vozového parku. Veľkým nedostatkom sú chýbajúce dopravné výkony, aby regionálna železničná doprava na seba mohla v plnej miere prevziať svoju nosnú úlohu v rámci zabezpečenia dopravnej obslužnosti v rámci funkčného regiónu ŽSK + TSK.

V autobusovej doprave je nedostatkom nízka úroveň zastávok a staníc ako aj nízky rozsah doplnkových služieb. Taktiež začína byť problémom cestovná rýchlosť, a to vzhľadom na priepustnosť cestných komunikácií.

V mestskej hromadnej doprave je najväčším problémom chýbajúca alebo nedostatočná infraštruktúra pre zvýhodnenie verejnej dopravy, ako napr. samostatné jazdné pruhy pre vozidla

VOD. Mestské komunikácie sú hlavne v období dopravnej špičky veľmi preťažené a vozidlá MHD sú súčasťou kongescií spoločne s vozidlami IAD.

Vo všeobecnosti VOD neprospieva nízka úroveň preferencie vozidiel, nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a jeho vybavenia – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky.

Vo viacerých prípadoch jednotlivé druhy dopravy na seba nenadväzujú, neexistuje jednotný spoločný doklad a môžeme pozorovať rozdielny prístup k základným štandardom poskytovaných služieb (rozdielne prepravné a tarifné podmienky, rozdielne štandardy kvality a pod...). Preto je nevyhnutné, aby sa prešlo na účelnú spoluprácu všetkých systémov verejnej dopravy, pri ktorých bude v jednej línii použitý a financovaný len ten dopravný mód, ktorý je na danom území efektívnejší.

### **Konkurenčné prostredie**

Spoločnosť IDŽTK je založená pre účely rozvoja verejného záujmu v rámci verejnej osobnej dopravy. Z tohto titulu spoločnosť nemá konkurenciu na svojom území, vzhľadom na povahu a hlavný predmet činnosti spoločnosti.

## 11. Silné a slabé stránky v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti

### Východiská a súčasný stav IDS PLUS

#### Vývoj IDS v ŽSK a TSK

Na základe skutočnosti vo vývoji tvorby a budovania IDS v rámci funkčného regiónu ŽSK a TSK“ boli v posledných rokoch realizované tieto kľúčové kroky:

- transformácia IDŽK na IDŽTK a rozšírenie pôsobnosti na územie TSK,
- postupné spustenie I. – IV. etapy integrácie v ŽSK (Horné Považie, Kysuce, Turiec, Liptov, Orava) – úplná integrácia územia ŽSK k 1. 8. 2025,
- zavedenie spoločného systému IDS PLUS (cenový, tarifný a prevádzkový koncept),
- spustenie a rozvoj **dispečersko-clearingového systému** a mobilnej aplikácie IDS PLUS,
- harmonizácia autobusovej a železničnej dopravy (garantované prestupy, reorganizácia spojov, nadväznosť na kostrové linky a železnicu),
- príprava a implementácia Plánu dopravnej obslužnosti ŽSK,
- začatie prípravných krokov pre integráciu územia TSK (VO na dopravcov, technické štandardy, podklady pre integráciu MAD a PAD).

#### Strategická pozícia IDŽTK

IDŽTK je v súčasnosti:

- **centrálnym odborným partnerom** pre ŽSK, TSK, mesto Žilina a Trenčín v oblasti verejnej dopravy,
- prevádzkovateľom jednotnej tarifnej a clearingovej platformy IDS PLUS,
- nositeľom know-how v oblasti integrácie dopravy a plánovania prestupných systémov.

Zároveň však:

- **rozpočtová zodpovednosť** za výkony VOD zostáva na objednávateľov,
- kontrola plnenia zmlúv VOD je rozdelená medzi kraje a IDŽTK,
- integrácia v TSK je v prípravnej fáze a vyžaduje si **etapizovaný postup**.

## 11.1. SWOT ANALÝZA IDS PLUS (ŽSK + TSK)

*(Integrovaný dopravný systém ako spoločný regionálny projekt dvoch krajov a krajských miest)*

SWOT analýza hodnotí súčasný stav, potenciál, riziká a možnosti rozvoja IDS PLUS v kontexte jeho rozšírenia na celé územie Žilinského a Trenčianskeho kraja. Zohľadňuje organizačné, dopravné, technologické, finančné a spoločenské faktory.

---

### Silné stránky (Strengths)

#### Organizačné a systémové výhody

- Existujúci **funkčný organizátor IDS** so skúsenosťami z postupného rozvoja (2017–2025).
- Kompletná **integrácia ŽSK** – overené procesy a funkčný model.
- Jasná podpora zo strany zriaďovateľov (ŽSK, TSK, mesta ZA a TN).
- Silná vízia: **jeden funkčný región – jeden systém**.

#### Prevádzkové benefity

- Preukázane fungujúce **garantované prestupy** (27 000 mesačne).
- Kvalitný systém zónovania, taríf a CP zjednotený pre celý ŽSK.
- Optimalizácia výkonov (úspora výkonov na spojeniach, presun do posilových liniek).

#### Technologické výhody

- Nasadený **DCS systém** (dispečing + clearing).
- Nová mobilná aplikácia s predajom lístkov a vyhľadávačom spojení.
- Interná kompetencia pre tvorbu CP a dopravného plánovania.

#### Marketing a vnímanie systému

- Stabilná značka **IDS PLUS**, silná identita vizuálneho štýlu.
  - Pozitívne reakcie cestujúcich v ŽSK po rozšírení integrácie.
-

## Slabé stránky (Weaknesses)

### Organizačné limity

- Obmedzené personálne kapacity.
- Pobočka Trenčín je v počiatkovej fáze – chýba plné technické a personálne obsadenie.
- Náročná koordinácia medzi dvoma krajmami s odlišnými postupmi a rozpočtami.

### Technické limity

- Nejednotné odbavovacie systémy autobusových dopravcov v rámci TSK.
- Chýbajúce TIOP-y a moderné prestupné terminály v niektorých regiónoch.
- Potreba výraznej modernizácie MAD systémov (CA...).
- Nejednotená dátová infraštruktúra – rôzna úroveň kvality GPS, meškaní a reportingov.

### Prevádzkové limity

- Nie všade existujú taktové cestovné poriadky.
- Železničná doprava má kapacitné obmedzenia (Orava, Horná Nitra, Myjava, Rajec, Makov...).
- Niektoré regióny majú nízku obslužnosť a slabý modal shift.

### Finančné limity

- Rozpočet IDŽTK je závislý na ročnom rozhodnutí zriaďovateľov.
- Nie všetky investície sú financovateľné cez EÚ fondy.
- Prechod kompetencií objednávateľa v absolútnej miere nie je v tejto fáze reálny.

---

## Príležitosti (Opportunities)

### Rozvoj systému a integrácie

- Prepojenie ŽSK + TSK do jedného funkčného regiónu (2025).
- Zapojenie MAD systémov do integrácie.
- Elektrifikácia kľúčových železničných tratí (Orava, Rajec, Makov...).
- Zavedenie TIOP uzlov (v spolupráci s MD SR a ŽSR).

### **Digitalizácia a smart mobility**

- Rozšírenie funkcií mobilnej aplikácie (SMS lístky, štatistiky...).
- Jednotná dopravná karta pre celý funkčný región (+ Napojenie na študentské ISIC systémy).
- AI predikcia meškaní na báze GPS dát dopravcov.

### **Ekologický a spoločenský prínos**

- Silná spoločenská objednávka na znižovanie IAD.
- Rast populácie v aglomeráciách Žilina – Martin – Trenčín - Prievidza.
- Rozvoj cyklodopravy a B+R uzlov.
- Zlepšenie kvality života v mestách (hluk, emisie, bezpečnosť).

### **Externé zdroje financovania**

- Možnosť čerpania z **Programu Slovensko, IROP, CEF, Modernizačný fond**.
- Nové kompetencie v oblasti dopravnej politiky (kontrola kvality výkonov).

---

## **Ohrozenia (Threats)**

### **Finančné a rozpočtové riziká**

- Vysoká inflácia v sektore dopravy.
- Riziko znižovania dotácií pre kraje.
- Možné meškania VO na dopravcov (TSK).

### **Technické riziká**

- Nejednotné systémy odbavovania v TSK môžu spôsobiť oneskorenie integrácie.
- Zanedbaná infraštruktúra niektorých železníc (Myjava, Handlová).
- Kapacitné limity železničných uzlov.

### **Prevádzkové a personálne riziká**

- Nedostatok dopravných technológov a analytikov (ťažko obsaditeľné pozície).

- Odpor niektorých dopravcov voči jednotnej kontrole.
- Potreba preškolenia vodičov na nové procesy (garancie prestupov).

### **Spoločenské riziká**

- Nízka ochota obyvateľov prestúpiť z IAD na verejnú dopravu.
- Regionálne rozdiely v cestovných návykoch.
- Negatívna mediálna komunikácia v prípade porúch/meškaní.

---

## **11.2. Zhrnutie SWOT pre strategické rozhodovanie**

### **IDS PLUS má:**

- *silný základ v ŽSK,*
- *reálnu šancu na stabilný a moderný systém v TSK,*
- *podporu zriaďovateľov,*
- *technológiu (DCS, appka),*
- *kompetencie na prevádzku, plánovanie a kontrolu,*
- *veľký potenciál pre európske financovanie.*

### **Riziká a návrh opatrení**

- **Riziko technickej nepripravenosti dopravcov**  
→ jasné technické štandardy, etapizácia, testovanie.
- **Riziko nedostatku personálnych kapacít**  
→ postupný nábor, spolupráca s univerzitami, možnosť čiastočných úväzkov.
- **Riziko neistého financovania**  
→ dohoda partnerov na minimálnom štandarde financovania na 3–5 rokov, hľadanie projektových zdrojov.
- **Riziko negatívnej verejnej odozvy**  
→ proaktívna komunikácia, vysvetľovanie zmien, dôraz na benefity (čas, cena, komfort).

## STRATEGICKÝ ZÁVER SWOT

IDS PLUS má všetky predpoklady stať sa jedným s **najmodernejších regionálnych dopravných systémov na Slovensku**, ak sa podarí:

### STRATEGICKÝ ZÁVER SWOT



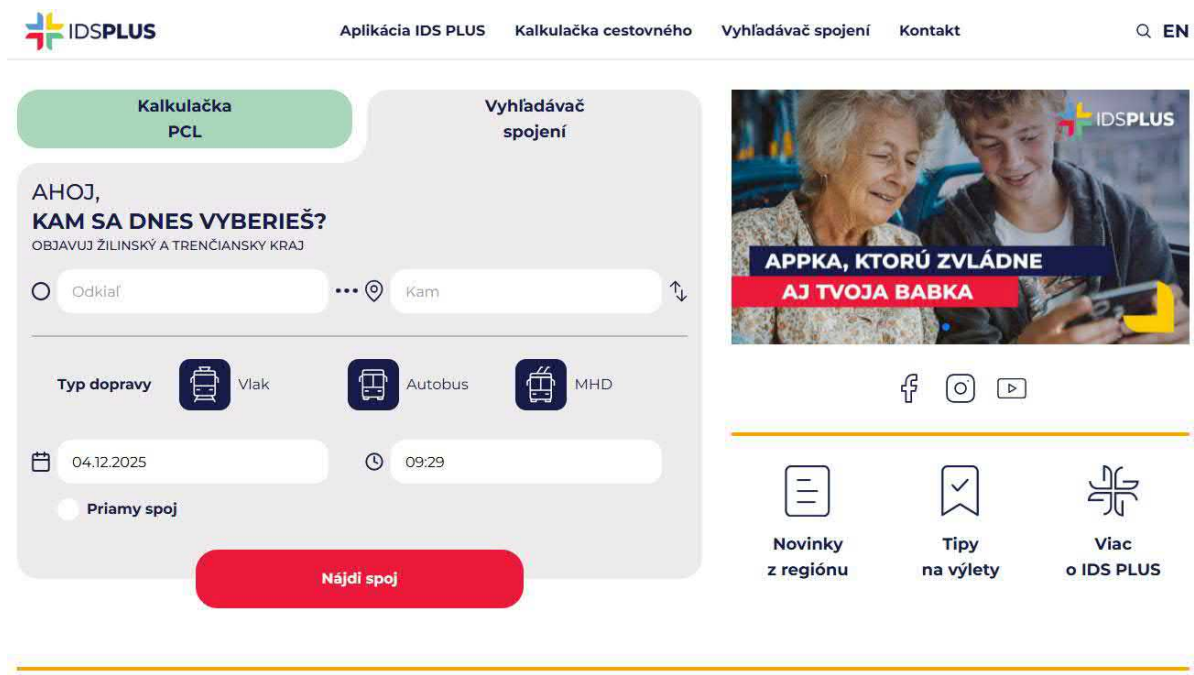
*Obr. Záver SWOT analýzy*

## 12. Webové sídlo spoločnosti

Spoločnosť Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o., prechádza zmenou vizuálu a funkčnosti webovej stránky. Nová webová stránka je nasadená na doméne [www.idsplus.sk](http://www.idsplus.sk). Logika novej webovej stránky vychádza z prehľadnosti a jednoduchej dostupnosti všetkých potrebných informácií k cestovaniu v Žilinskom kraji prostredníctvom systému IDS PLUS. Všetky podstatné informácie sú užívateľom dostupné na homepage stránky.

Dominantným prvkom webu sú vyhľadávač dopravných spojení a kalkulačka predplatných cestovných lístkov. Oba vyhľadávače poskytujú rovnaké výsledky vyhľadávania ako mobilná aplikácia IDS PLUS, čím je zachovaná kontinuita pri vyhľadávaníach v systéme IDS PLUS.

Webová stránka zároveň ponúka cestujúcemu informácie o mobilnej aplikácii IDS PLUS s možnosťou jej stiahnutia, čo následne užívateľovi umožňuje priamo kúpu cestovných lístkov a cestovanie v IDS PLUS. Okrem toho web ponúka na domovskej obrazovke rýchly prístup k Novinkám z regiónu, ako aj tipom na výlet s využitím IDS PLUS. V sekcii Viac o IDS PLUS ponúka web detailnejšie informácie o Organizátorovi IDS PLUS a všetkých informácií týkajúcich sa samotnej spoločnosti. Taktiež táto sekcia obsahuje ďalšie informácie a detaily ohľadom fungovania samotného systému IDS PLUS a využitia jednotlivých princípov fungovania. Webová stránka v neposlednom rade poskytuje prepojenie so sociálnymi sieťami komunikujúcimi všetky dôležité informácie týkajúce sa systému IDS PLUS. Webová stránka je dôležitým a oficiálnym zdrojom všetkých podstatných informácií týkajúcich sa fungovania systému IDS PLUS a Organizátora systému Integrovanej dopravy Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o..



## NOVINKY Z REGIÓNU



02.05.2025

### Cyklobusy sú späť!

Cyklobusy SAD Žilina vyrazia na cesty už v sobotu 3.5.2025



21.01.2025

### IDS v roku 2025: Integrácia celého kraja a nová mobilná aplikácia pre cestujúcich

Integrácia celého kraja Jedným z hlavných cieľov v roku 2025 je tarifná a dopravná integrácia celého územia Žilinského kraja. To...

Zobraziť viac

Obr. Webová stránka IDS PLUS

## 12.1. Logo spoločnosti

Vstupom Trenčianskeho samosprávneho kraja a mesta Trenčín do štruktúr Organizátora, bola spoločnosť transformovaná na spoločnosť s názvom Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.. Táto zásadná zmena sa premietla aj do rebrandingu loga.

Strategickým rozhodnutím v tejto oblasti bolo oddelenie loga, a to na logo spoločnosti a logo systému. Logo spoločnosti si zachováva kontinuitu s pôvodným dizajnom, no jeho forma bola aktualizovaná – kladie väčší dôraz na spoluprácu oboch krajov a spoločný cieľ budovania efektívneho, moderného a ekologicky udržateľného systému verejnej dopravy. Úprava typografie a celkového usporiadania loga zároveň zlepšila čitateľnosť a použiteľnosť v rôznych komunikačných prostrediach. Farebná paleta rebrandovaného loga spoločnosti je zjemnená použitím menej kontrastných odtieňov, ktoré lepšie fungujú naprieč rôznymi podkladmi. Zároveň je harmonická a flexibilná pre rôzne komunikačné formáty. Hlavná modrá farba, prítomná vo farebnosti textu, sa zároveň stáva nosnou farbou systému a bude použitá ako podklad v kľúčových vizuáloch. Na komunikáciu smerom k verejnosti bude spoločnosť využívať značku IDS PLUS, ktorá lepšie reflektuje víziu IDS, jej hodnoty aj ambície do budúcnosti. IDS PLUS je úderný, výstižný a ľahko zapamätateľný názov, vhodný pre všetky komunikačné kanály. Logo systému IDS PLUS vychádza z pôvodného loga spoločnosti, no prešlo vizuálnou evolúciou – symbol „+“ reprezentuje prepojenie ciest, regiónov, ľudí a dopravcov. Premenovanie na IDS PLUS nie je kozmetický detail, ale kľúčový krok, ktorý odomyká marketingový potenciál IDS – robí značku zrozumiteľnou, ľahko prenosnou do Trenčianskeho kraja a pripravenou na všetky digitálne aj offline kanály.



*Obr. Zmena názvu spoločnosti a vznik systému IDS PLUS*

## 12.2. Financovanie spoločnosti

Financovanie spoločnosti je zabezpečené prostredníctvom dotačných zmlúv zo strany svojich spoločníkov, t.j. Žilinský a Trenčiansky samosprávny kraj a Mesto Žilina a Trenčín.

Spoločnosť ako prijímateľ dotácie je povinná a zaväzuje sa viesť účtovnú evidenciu v súlade so zákonom č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov. Spoločnosť je povinná a zaväzuje sa pri použití dotácie dodržiavať pravidlá rozpočtového hospodárenia podľa zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa zákona č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

IDŽTK je organizátorom verejnej dopravy v dvoch krajoch a zabezpečuje koordináciu, plánovanie, tarifný systém, clearing, dispečing a rozvoj IDS PLUS. Financovanie spoločnosti je postavené na princípe verejného záujmu – cieľom nie je tvorba zisku, ale zefektívnenie, profesionalizácia a integrácia verejnej dopravy.

### Zdroje financovania spoločnosti

#### **Financovanie IDŽTK je viaczdrojové:**

Príspevky zriaďovateľov

Základ financovania tvoria príspevky od:

- Žilinský samosprávny kraj
- Trenčiansky samosprávny kraj
- Mesto Žilina
- Mesto Trenčín

#### **Tieto príspevky pokrývajú:**

- mzdy a odvody zamestnancov,
- prevádzku kancelárií (Žilina + Trenčín),
- náklady na IT systémy a licencie,

- správu DCS a clearing,ú,
- tvorbu cestovných poriadkov,
- marketing a komunikáciu,
- strategické a koncepčné dokumenty.

### **Projektové zdroje – EÚ fondy a granty**

- Najmä Program Slovensko 2021–2027, IROP, možnosť CEF.
- Aktuálne prebieha významný projekt:
- „Rozvoj dispečerského riadenia VOD – moduly a rozhrania DCS IDŽTK“
- Rozpočet: 554 000 €
- Fond: EFRR
- Realizácia: prebieha

### **V ďalších rokoch predpoklad:**

- digitalizácia odbavovacích systémov,
- nové TIOP moduly,
- rozšírenie clearing,ú,
- jednotná dopravná karta,
- integrácia MAD systémov v TSK.

### **Výnosy z reklamy a propagačných aktivít**

- Reklama na vozidlách regionálnej autobusovej dopravy ŽSK (plánované rozšírenie aj TSK, MHD vozidlá – Žilina, Trenčín??).
- Výnosy sú doplnkové, ale stabilné.

### **Tržby z cestovných lístkov – clearing (nie príjem organizátora)**

- Tržby cestujúcich nepatria IDŽTK — sú príjmom dopravcov.  
IDŽTK vykonáva iba správu a deľbu tržieb (clearing) podľa metodiky.

### **Výdavky spoločnosti IDŽTK**

- Výdavky sa rozdeľujú do štyroch základných blokov:

## **Osobné náklady**

- (IDŽTK je odborná organizácia – najväčší náklad).

Štruktúra mzdových nákladov:

- konatelia,
- sekretariát a administratíva,
- právne a verejné obstarávanie,
- dopravní technológovia (regióny v ŽSK a TSK),
- tarifná sekcia,
- clearingová sekcia,
- dispečing,
- marketing.

## **Prevádzkové náklady**

- nájom a prevádzka kancelárií,
- účtovníctvo, GDPR, BOZP, PZS, OHS,
- telekomunikácie, licencie, softvéry,
- poštovné, cestovné náhrady, tlač, materiál,
- školenia, semináre, porady,
- interné nástroje spoločnosti.

## **Náklady na DCS a IT infraštruktúru**

Najdôležitejšia technologická položka.

Zahŕňa:

- prevádzka dispečingu 1. úrovne,
- aktualizácie a nové moduly,
- údržba clearingového systému,
- dátové integrácie dopravcov,
- prevádzka mobilnej aplikácie,
- servery, cloudové služby, monitoring.

### Rozvojové náklady IDS

- tvorba cestovných poriadkov,
- harmonizácia autobus ↔ vlak,
- príprava tarifných zón v TSK,
- zmeny taríf a PP,
- integrácia MHD systémov,
- vizuálna identita IDS PLUS,
- dátové podklady a analýzy,
- koncepčné dokumenty pre ŽSK/TSK.

## 13. Návrh rozpočtu spoločnosti pre rok 2026 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti

### Predpoklady:

- Počet zamestnancov v roku 2026 (plán): 18 na stály pracovný úväzok v rátane regionálneho pracoviska Trenčín.
  - 1. Konateľ a zároveň riaditeľ spoločnosti, 2. konateľ spoločnosti
  - Právnik (zodpovedný za VO, zmluvy, kontroly za finančné operácie)
  - Dopravný technológ – 14 zamestnancov
  - Asistent konateľa – administratívno – ekonomický pracovník - 1 zamestnanec (administratíva, úhrada faktúr, evidencia pošty, správa dochádzky a miezd zamestnancov, príprava podkladov pre účtovníctvo...)
- Počet kancelárii: 5 +1 (zasadacia miestnosť), kancelária v Trenčíne (pobočka)
- Auto: operatívny lízing
- Zvýšené požiadavky na rok 2026 sa budú riešiť v prípade potreby úpravou rozpočtu.

Na zabezpečenie stanovených cieľov spoločnosti pre rok 2026 je potrebné zabezpečiť jej financovanie:

- *Osobné náklady*  
(mzdové náklady, stravné lístky na zamestnancov, DSS) ..... 730 882 €
- *Nájomné za tovary a služby*  
(nájomné za kancelárske priestory a operatívny lízing za auto)..... 38 400,00 €
- *Náklady za poskytované tovary a služby*  
(účtovné, mzdové a daňové služby, služby BOZP, GDPR.) .....64 050,00 €
- *Povinné poplatky*.....3 500,00 €
- *Ostatné prevádzkové náklady + réžia*.....235 000,00 €

**Prevádzkové náklady celkom .....1 071 832,00 €**

**Celkové predpokladané výnosy spoločnosti.....312 580,00 €**

**Rozdelenie výdavkov medzi zakladateľov:** podľa podielu na základnom imaní:

- Podiel pre spoločníka Žilinský samosprávny kraj: 35%.....265 738 €
- Podiel pre spoločníka Trenčiansky samosprávny kraj: 35%.....265 738 €
- Podiel pre spoločníka Mesto Žilina: 15%..... 113 888 €
- Podiel pre spoločníka Mesto Trenčín: 15%.....113 888 €

Prevádzka – formou dotácie podľa zák. 583/2004, dotácia bude zúčtovaná v zmysle uzatvorených dotačných zmlúv, resp. formou mandátnych zmlúv.

**Ďalšie výdavky súvisiace s rozvojom IDS PLUS - budú riešené samostatne podľa aktuálnej potreby (dotácie, eurofondy, vlastné zdroje atď.):**

- Vývoj, správa a zavedenie jednotného e-shopu na kúpu lístkov IDS.
- Zjednotenie ekvajúrov (ekvaringu) v rámci platieb bankomatovou kartou v IDS PLUS.
- Marketingové aktivity súvisiace so zavedením nových etáp IDS PLUS (mimo plánovaného rozpočtu).
- Ďalšie činnosti vyplývajúce z príkazných zmlúv (príprava, správa a kontrola zmlúv vo verejnom záujme, odborné dozory...).

### 13.1. Predpoklad financovania spoločnosti na ďalšie obdobie

Spustením ostrej prevádzky IDS v ŽSK bol do praxe zavedený alternatívny spôsob financovania spoločnosti. Ide o zaviazanie zmluvných dopravcov v rámci verejnej dopravy, ktorí budú zapojení do integrácie, konkrétne sadzbou za ubehnutý kilometer. Prístupovými zmluvami sa dopravné spoločnosti, zviazali financovať Organizátora prostredníctvom príspevkov, t. j. 1 cent za ubehnutý kilometre v rámci IDS ŽSK.

Ide o stabilnejší spôsob financovania, pri ktorom je možné kontinuálne zabezpečiť plnenie stanovených cieľov spoločnosti v oblasti integrácie verejnej dopravy v zmysle rozvojovej stratégie zavádzania IDS PLUS.

Sadzba na ubehnutý kilometer ako zmluvná podmienka v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme (napr. 0,01 €/km, či tkm). Tento spôsob financovania chodu spoločnosti je potrebné kombinovať s dotáciou z rozpočtu objednávateľov, resp. spoločníkov spoločnosti minimálne do doby zaintegrovaní celého územia ŽSK + TSK ako funkčného regiónu.

V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že bolo nevyhnutné upraviť spôsob financovania spoločnosti. Nakoľko príjmy spoločnosti boli tvorené len prijatými dotáciami od svojich spoločníkov, nie je možné plánovať a zabezpečiť kontinuálnejšie rozvoj a plánovanie toku financií v dlhodobom horizonte. Takýto spôsob financovania je navyše vzhľadom na zákonnú potrebu každoročného vyúčtovania a vrátenia nevyčerpanej časti dotácie jednotlivým spoločníkom administratívne a byrokratický veľmi zaťažujúci. Taktiež tento spôsob financovania má na svedomí vytváranie účtovnej straty (rozdiel medzi potrebou vrátenia nevyčerpaných finančných prostriedkov na účty spoločníkov k 31.12. príslušného roka a neuhradenými záväzkami presahujúcimi toto obdobie (napr. tel. služby, nájomné...)). Nakoľko ide o spoločnosť založenú pre účely výkonu verejného záujmu v oblasti verejnej dopravy, spoločnosť nedokáže takýmto spôsobom vytvárať vlastne rezervy na preklopenie obdobia, kedy dochádza k opätovnému schvaľovaniu finančných prostriedkov na ďalší kalendárny rok a ich samotné poskytnutie formou uzatvorenia dotačných zmlúv na účet spoločnosti. Preto je vždy problematické preklopenie jedného či dvoch prvých mesiacov nového roka v rámci zabezpečenia a garantovania základných záväzkov spoločnosti, napr. v oblasti miezd, nájmu priestorov spoločnosti či zabezpečenie poskytovania služieb bez porušenia finančnej disciplíny. Ďalším problematickým okruhom financovania

spoločnosti len formou dotačných zmlúv je skutočnosť, že spoločnosť je registrovaná ako platca DPH v zmysle platnej legislatívy a teda spoločnosť ako taká by mala vytvárať zdaniteľné plnenia, t.j. poskytovať služby podliehajúce zdaneniu (tzn. vykazovať ekonomickú činnosť).

Výhodou alternatívneho financovania je:

- stabilita a predvídateľnosť finančných tokov,
- jasná definícia povinností a merateľných výstupov,
- nižšie administratívne zaťaženie oproti klasickým dotačným zmluvám,
- možnosť priebežnej kontroly a vyhodnocovania,
- transparentnosť použitia verejných prostriedkov.

## 13.2. Ekonomické zhodnotenie podnikateľského plánu

Zavedenie a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému má vo všeobecnosti poskytnúť cestujúcemu komplexné služby v oblasti verejnej osobnej dopravy. Na základe zahraničných skúseností je možné konštatovať, že kvalitný a fungujúci integrovaný dopravný systém stabilizuje počet prepravených osôb v rámci integrovaného územia. Naopak v niektorých prípadoch postupne narastá počet cestujúcich, ktorí využívajú verejnú dopravu.

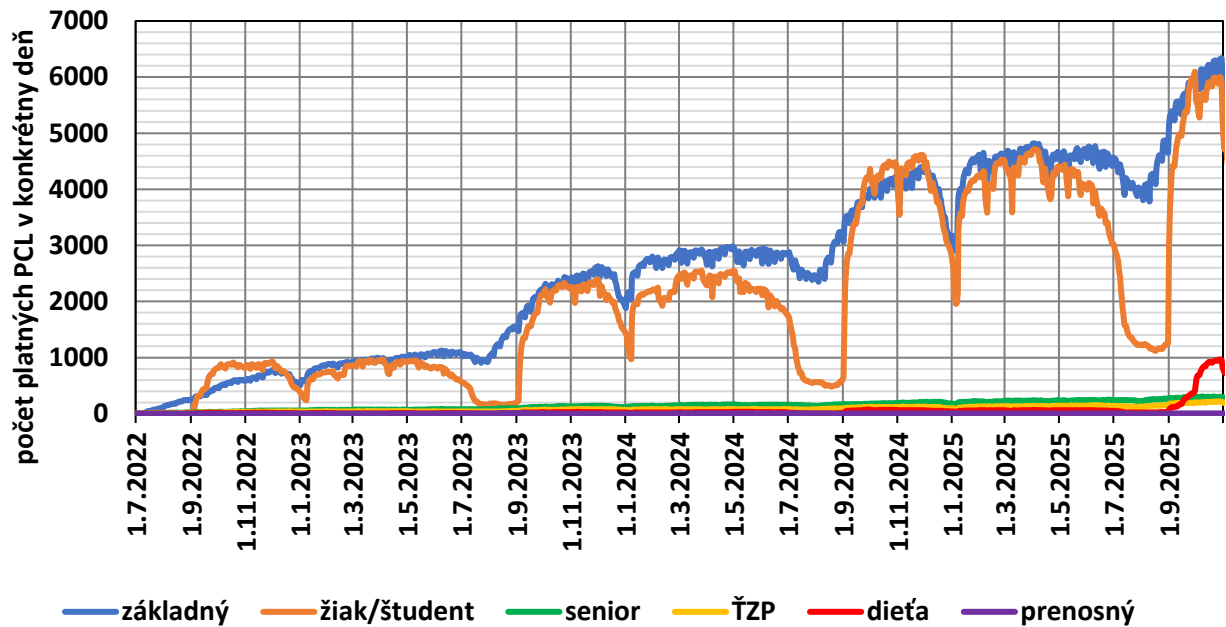
V rámci územia Žilinského a Trenčianskeho kraja a krajských miest Žilina a Trenčín existuje značný potenciál v rámci poskytovania služieb v oblasti verejnej dopravy.

Na základe uvedeného existuje potenciál prírastku cestujúcich na spoločný cestovný doklad, čím v rámci prerozdelenia tržieb v systéme integrovanej dopravy je predpoklad, pri väčšom využití dopravných prostriedkov, zvýšenia výnosovej časti. V konečnom dôsledku prilákaním nových cestujúcich, resp. min. stabilizovaním tých súčasných, zachováme tržby v systéme verejnej dopravy. Takýmto spôsobom by sa mala postupne stabilizovať aj dotačná politika jednotlivých objednávateľov.

Na druhej strane je potrebné konštatovať, že vybudovanie a prevádzka daného systému verejnej dopravy bude potrebovať svoje investície. Návratnosť investícií v rámci budovania integrovaného dopravného systému ma dlhodobý charakter. V tejto súvislosti je však potrebné rešpektovať aj spoločenský prínos, znižovanie dopravných kongescií, dopady na životné prostredie a podobné výhody.

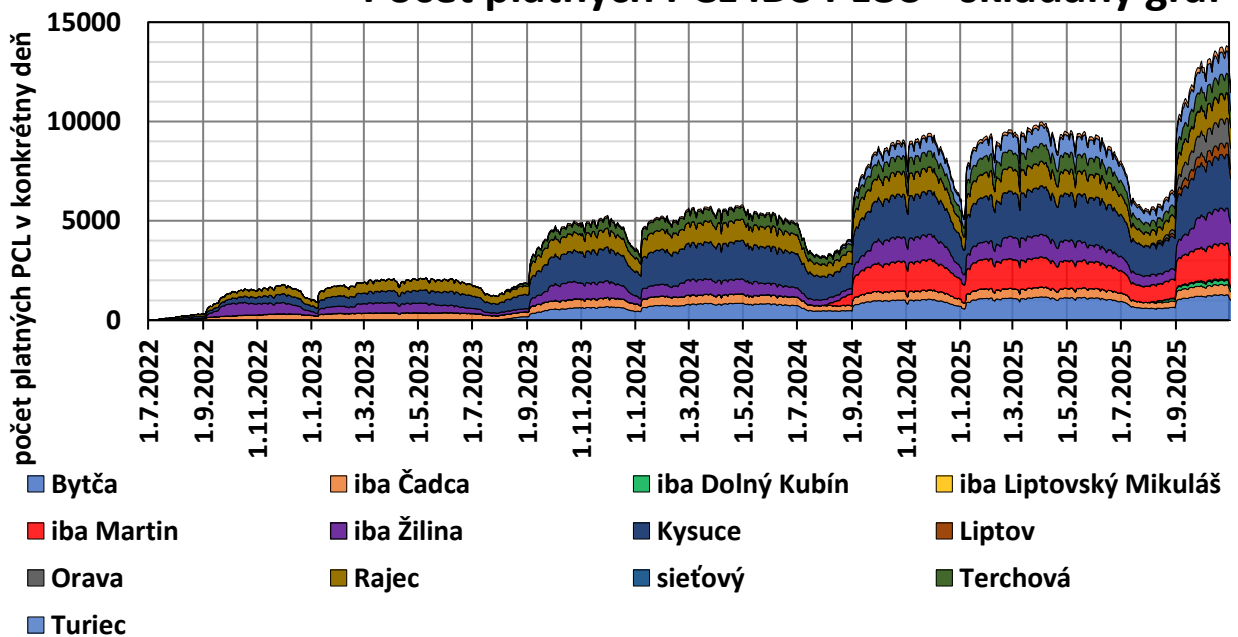
Hlavným benefitom a prínosom integrácie verejnej dopravy je zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy v Žilinskom a Trenčianskom kraji. Cieľom je udržať a získať cestujúcich verejnej osobnej dopravy a vytvoriť fungujúci a udržateľný systém verejnej osobnej dopravy, ktorý by dokázal konkurovať individuálnej automobilovej doprave. Tento systém prispeje k lepšej harmonizácii jednotlivých druhov verejnej dopravy prostredníctvom integrácie jednotlivých dopravných systémov a ich lepšej organizácie a tým vytvorí podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.

### Počet platných PCL IDS PLUS - neskladný graf

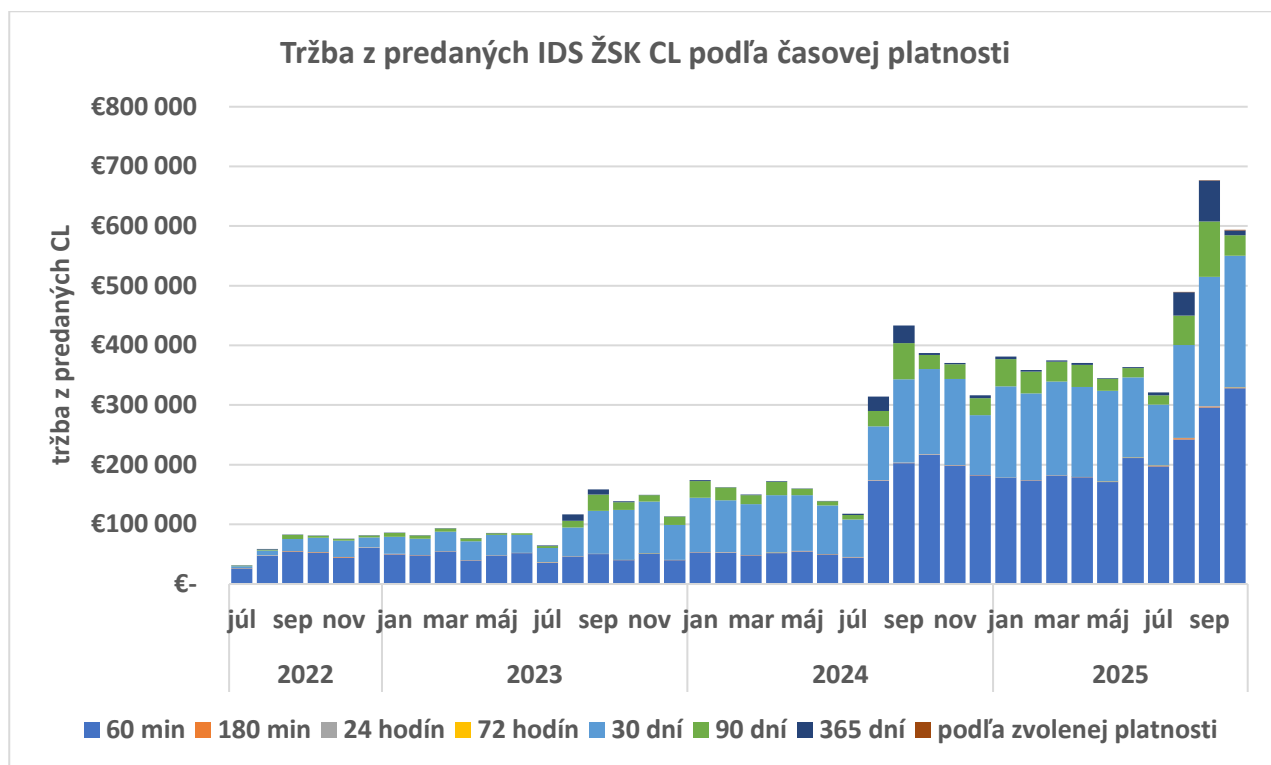


Graf: Počet platných PCL v IDS ŽSK podľa zľavy

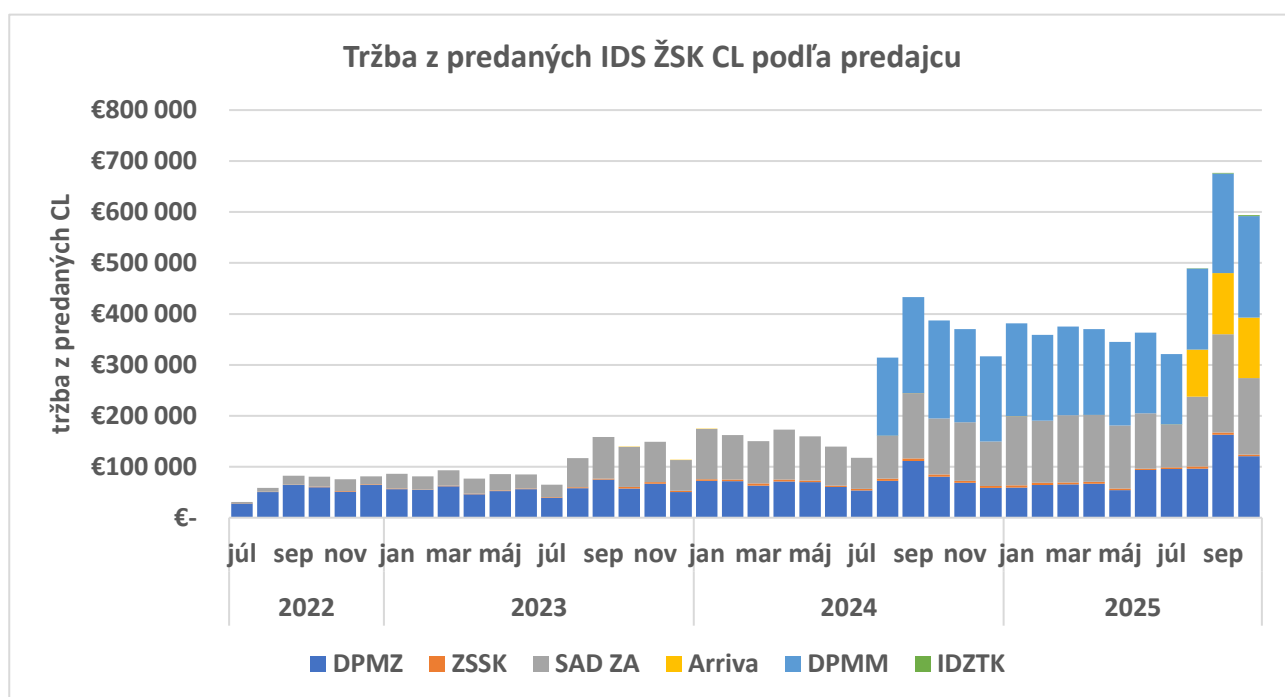
### Počet platných PCL IDS PLUS - skladaný graf



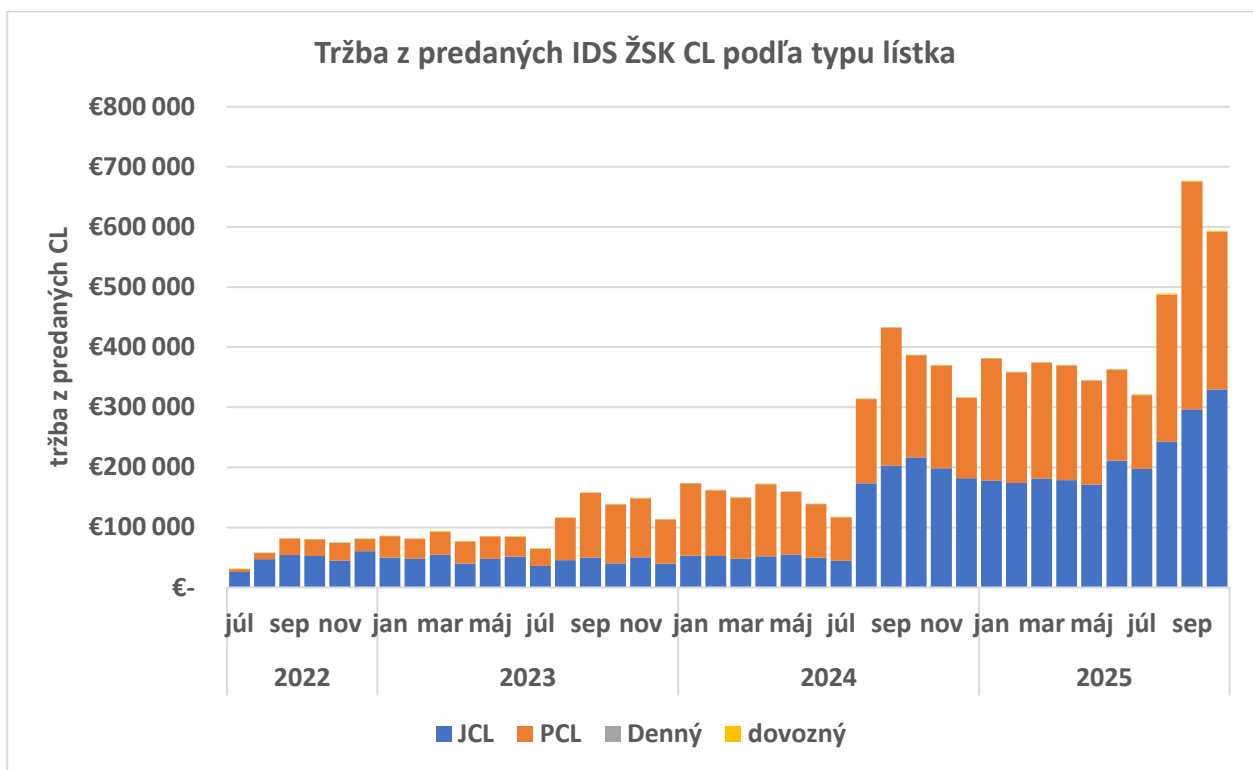
Graf: Počet platných PCL v IDS PLUS v rámci konkrétnych miest



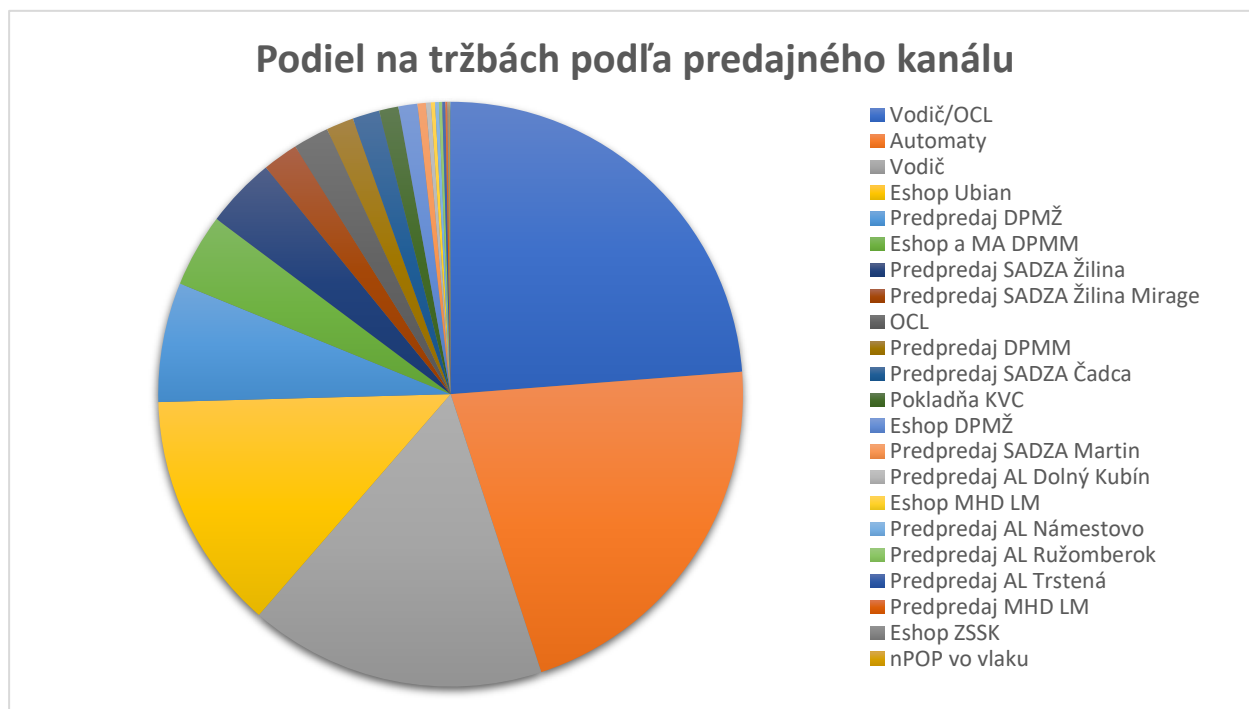
Graf: Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa druhu cestovnej lístka



Graf: Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa predajcu



Graf: Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa typu lístka



Graf: Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa predajného kanálu



Pri Rajčianke 2900/43  
010 01 Žilina

IČO: 511 103 69  
DIČ: 212 059 0252  
IČ DPH: SK 212 059 0252



**IDSPLUS**