

# ZÁKLADNÍ PILÍŘE INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

## BASIC PILLARS OF INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM

Jaroslav Kleprlík<sup>1</sup>

---

*Anotace: V článku jsou prezentovány základy plně funkčního integrovaného dopravního systému - přepravní podmínky, tarifní podmínky, provozní podmínky.*

*Klíčová slova: integrovaný dopravní systém, osobní doprava, přepravní podmínky, tarifní podmínky, provozní podmínky.*

*Summary: In this paper are presented basics of full functional and integrated transport system - conditions of carriage, tariff conditions and service conditions.*

*Key words: integrated transport systems, passenger transport, condition of carriage, tariff conditions, service conditions.*

### 1. ÚVOD

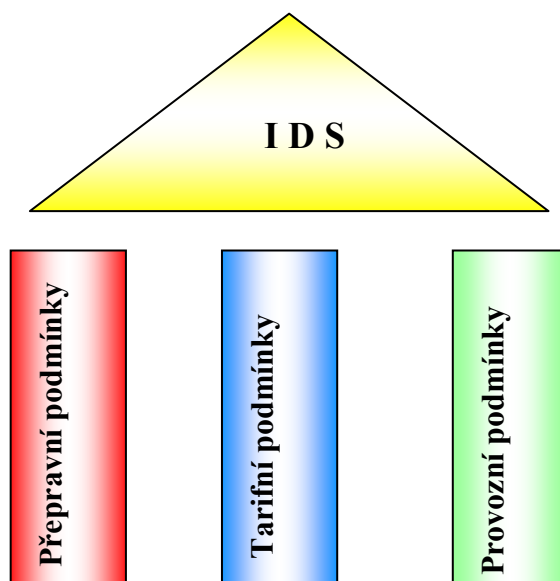
Řešení dopravních vztahů ve vymezeném zájmovém území, které zahrnuje všechny formy veřejné hromadné dopravy osob při vytváření nových vazeb mezi nimi a řešící ekonomické, organizační a technické problémy těchto vztahů představuje integrovaný dopravní systém (IDS). Hlavním úkolem IDS je zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy jak pro cestující, tak i pro objednavatele dopravních výkonů a pro dopravce. Cílem je rovněž posílit konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy oproti individuální automobilové dopravě (IAD) a zvýšit využívání prostředků veřejné hromadné dopravy. Za tímto účelem lze využít synergických efektů (efekty ze spolupráce) při zapojení jednotlivých druhů dopravy. Návaznou oblastí rozšiřující IDS může být regulace IAD (záchytná parkoviště, parkovací domy, systém Park and Ride, Park and Go, Kiss and Ride, ad.) a rozvoj interaktivních forem dopravní obsluhy (např. Anrufbus, Hail and Ride, Car Pooling, ad.).

Účelem IDS je vzájemné propojení jednotlivých druhů dopravy a z toho plynoucí zajištění dopravní obsluhy – základní i ostatní dopravní obslužnosti území. Přínosem IDS je snižování objemu veřejných prostředků vynakládaných na veřejnou osobní dopravu a omezování jejích škodlivých vlivů na životní prostředí. V neposlední řadě pak IDS přispívá k plynulosti dopravy a z hlediska cestujícího ke zvyšování pohodlí přepravního procesu.

---

<sup>1</sup> doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, ČR, tel.: +420 603 6431, fax: +420 603 6303, e-mail: [Jaroslav.Kleprlik@upce.cz](mailto:Jaroslav.Kleprlik@upce.cz)

Tvorba IDS znamená unifikaci a z ní vyplývající jednotné přepravní, tarifní a provozní podmínky, které jsou základními pilíři IDS jak uvádí obrázek č.1. **Aby byl integrovaný dopravní systém kompletní musí mít společně všechny tři základní pilíře své stavby.**

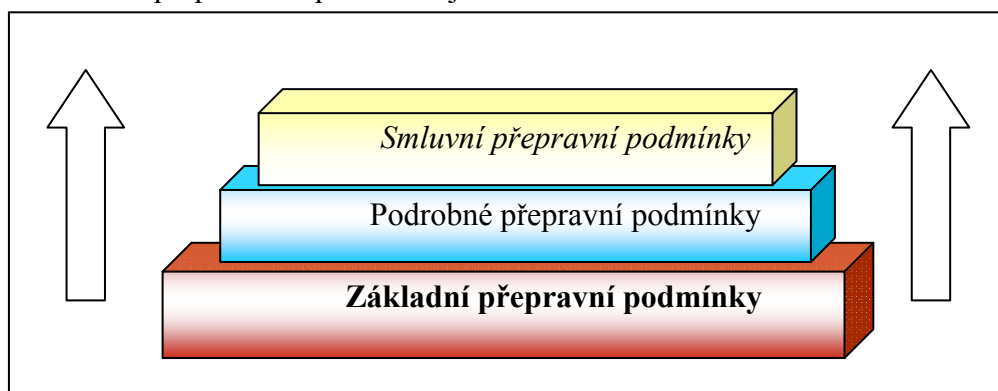


Obr. 1 - Základní pilíře IDS

Další významnou úlohou pro fungování IDS je vyřešení jeho funkční organizační struktury, smluvních vztahů a modelu financování.

### 1.1. PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY

Přepravní podmínky jsou podmínky, kterými jsou u dopravy pro cizí potřeby upravena práva a povinnosti zúčastněných fyzických nebo právnických osob. Jde o podmínky, za kterých se přeprava uskutečňuje, a které upravují vzájemný smluvní vztah dopravce a cestujícího. Hierarchie přepravních podmínek je znázorněna na obrázku č. 2.



Obr. 2 - Hierarchická struktura přepravních podmínek

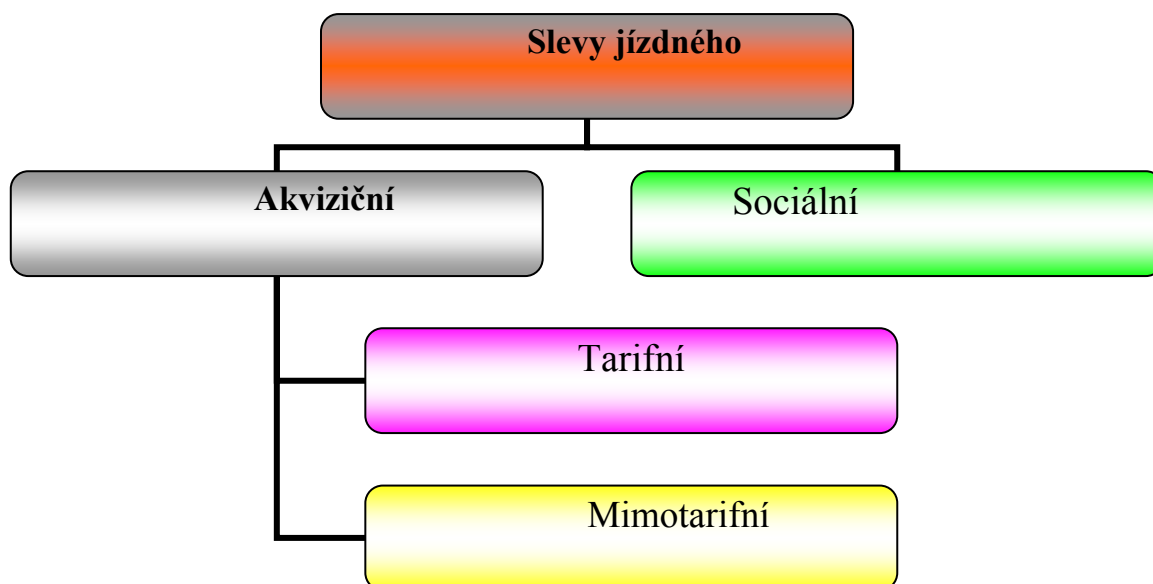
Základní právní úpravu přepravních podmínek v přepravě osob představuje v ČR zákon. Jedná se o Občanský zákoník (smlouva o přepravě osob), jehož ustanovení upravují tyto podmínky pouze rámcově, a který se odvolává na podrobnější ustanovení přepravních řádů a tarifů. Podrobné přepravní podmínky jsou stanoveny především ve vyhlášce o

přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu [1]. Smluvní přepravní podmínky poté zveřejňují jednotliví dopravci. Z pozice IDS je snaha přepravní podmínky unifikovat pro všechny zúčastněné druhy dopravy a dopravce zapojené do systému a **vydat Smluvní přepravní podmínky pro daný IDS** (např. Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje) [2].

## 1.2. TARIFNÍ PODMÍNKY

Tarifní podmínky jsou podmínky stanovující použití tarifních sazeb. Vycházejí z cenové politiky státu – zákony, vyhlášky, cenový výměr [1] a dopravce. Tarifní podmínky jsou uvedeny v tarifu dopravce, který je povinen jej zveřejnit.

Unifikace tarifních podmínek závisí na druhu tarifu používaném jednotlivými dopravci (pásmový, zónový, přestupní, časově omezený, atd.). Dále tato unifikace závisí na druhu, výši a podmínkách pro poskytování slev jízdného. Členění slev jízdného uvádí obrázek č. 3.



Obr. 3 - Základní členění slev v osobní dopravě

Je otázkou zda by měl dopravce sociální slevy poskytovat nebo ne a v případě, že je bude poskytovat, jakým způsobem (případně v jaké výši) mu budou hrazeny (kompenzovány) od státu. V případě neposkytování ze strany dopravce by měly být hrazeny formou adresných sociálních dávek přímo občanům.

Úlohou akvizičních slev je přilákat určitý okruh potenciálních zákazníků nebo „odměnit“ pravidelné zákazníky.

Možnosti uplatnění akvizičních slev:

- Pro opakované jízdy – časové předplatní jízdenky (jednosměrové, zpáteční), násobné jízdenky pro určitý počet jízd časově omezené či neomezené. Tyto jízdenky mohou být na jméno nebo přenosné. Jistým problémem je stanovení výše slevy, nebo podmínek vracení jízdného, aby např. v případě náhlé nemoci cestující se zakoupenou slevou neplatil nakonec vyšší cenu než beze slevy.

- Zpáteční jízdenky – cílem je získat zákazníka i pro cestu zpět a odstranit jeho odbavení pro zpáteční cestu, které lze omezit pouze na kontrolu jízdního dokladu.
- Předplacení určité přepravní vzdálenosti, která bude cestujícímu při jeho cestách odečítána (může být časově omezeno či neomezeno) nejlépe při využití elektronické karty.
- Kontokarty – předplacení určité částky, ze které se jízdné s určitou slevou postupně odečítá. Vhodné je použít elektronických pokladen a dokladů (může být časově omezeno či neomezeno).
- Při bezhotovostním odbavení – tzv. „elektronické peněženky“, sníží se náklady na manipulaci s hotovostí a zvýší se bezpečnost pokladníka (manko, přepadení).
- Na vybrané spoje – v celé délce trasy nebo na určitých úsecích (např. zvýšení využití obsaditelnosti v málo vytíženém směru při obratu vozidla).
- Ostatní akviziční slevy (např. prázdninové období).

Unifikace v oblasti tarifních podmínek zahrnuje také jednotné odbavení cestujícího jedním tzv. „Integrovaným jízdním dokladem“ (IJD) pro celou přepravní vzdálenost. Zde je vhodné využít především elektronických pokladen a směřovat jak uvádí [3] k elektronickému tarifu - možnost naprogramování více tarifů, jednodušší zavedení změn, uzávěrky, statistika, atd. Zde je problém využívání více druhů čipových karet u jednotlivých dopravců a jejich vzájemné neuznávání a nekompatibilita (např. IN Karta ČD, a.s., Pardubická karta – pro MHD v Pardubicích, karty dalších dopravců). Pak má cestující „sbírku karet“. Stálo by za zvážení **sjednotit vše do jedné unifikované a kompatibilní karty.**

### 1.3. PROVOZNÍ PODMÍNKY

Provozní podmínky vycházejí z ustanovení právních předpisů a z norem, na které se tyto předpisy odvolávají. Dále je obsahují předpisy a směrnice jednotlivých dopravců, které upravují konkrétní provoz dané dopravní firmy.

Provozní podmínky lze rozdělit do dvou základních skupin:

- podmínky, které umožní provozovat osobní dopravu (především podmínky týkající se dobré pověsti, odborné způsobilosti, finanční způsobilosti, umožňující udělení koncese a licencí),
- podmínky upravující vlastní provozování dopravy (technická základna, technické zabezpečení, řízení a organizace provozu, vedení provozní dokumentace, atd.).

## 2. ZÁVĚR

Organizace integrovaného dopravního systému musí vycházet z požadavků objednavatele přepravních výkonů, který musí především prvotně vycházet z potřeb a požadavků zákazníků (cestujících). Aby byl integrovaný dopravní systém kompletní musí mít společné všechny tři základní pilíře své stavby – jednotné přepravní, provozní a tarifní podmínky. Ty by měl vydávat a koordinovat organizátor IDS. Pro cestující je často rozhodujícím kritériem cena jízdného, a proto je vhodné jej „přilákat“ k využívání systému veřejné hromadné dopravy kromě povinných sociálních slev také propracovanou strukturou s

přehlednou nabídkou akvizičních slev. Dále sjednotit vše do jedné unifikované čipové karty, která bude kompatibilní s odbavovacími systémy a pro všechny dopravce.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Právní informační systém, program Automatizovaný Systém Právních Informací – ASPI.
- [2] Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.
- [3] KRÄMER, H. Wege zum elektronischen Tarif. - 1 Teil. Nahverkehrs-praxis, 2002, č.6, s. 24 - 26, ISSN 0342-9849.

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

Recenzenti: doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera  
doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.  
ČVUT Praha, FD, Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací