

MODELY INTEGROVANÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

MODELS OF INTEGRATED TRANSPORT SYSTEMS

Jaroslav Kleprlík¹

Anotace: V článku jsou prezentovány dva modely integrovaného dopravního systému. Pozornost je více věnována tříúrovňovému modelu s organizátorem dopravy. Jsou zde uvedena doporučení v oblasti integrovaných dopravních systémů směrem k připravovanému zákonu o veřejné dopravě.

Klíčová slova: integrovaný dopravní systém, model, organizátor, osobní doprava.

Summary: In the paper are presented two models of integrated transport systems. Care is more taken to three-level model with transport organizer. There are shown some recommendations in the field of integrated transport systems towards upcoming law of public transport.

Key words: integrated transport system, model, organizer, passenger transport.

1. ÚVOD

Organizace integrovaného dopravního systému (IDS) musí vycházet z požadavků objednavatele přepravních výkonů, kteří musí prvotně vycházet z potřeb a požadavků zákazníků (cestujících). Vhodný způsob systému organizace provozu a koordinace všech zúčastněných dopravních oborů a dopravců v rámci IDS je faktorem, který umožňuje využít silných stránek jednotlivých druhů dopravy a efektů ze spolupráce (Synergické pravidlo $1+1=3$). Dále může optimalizovat investiční i provozní náklady. Pro IDS se musí stanovit území, na něm určit dopravní síť a zajistit vlastní provoz hromadné dopravy a určit dělbu přepravní práce. Významná je koordinace jízdních řádů. Je nutno zabránit vzájemné konkurenci a duplicitě linek a souběhů spojů na linkách. Naopak musí být zajištěna návaznost spojů v přestupních uzlech, včetně vybavenosti těchto uzlů. Další velmi významnou oblastí je vstup dopravců do „Clearingového systému IDS“ [1]. Ten umožňuje cestujícím uplatnit v rámci integrované dopravy jednu bezkontaktní čipovou kartu u více dopravců a zajišťuje přesné a spravedlivé vypořádání finančních závazků mezi jednotlivými dopravci zařazenými do systému clearingů.

¹ Jaroslav Kleprlík, doc., Ing., 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

2. MOŽNOSTI A STUPNĚ KOOPERACE V RÁMCI INTEGROVANÉ DOPRAVY

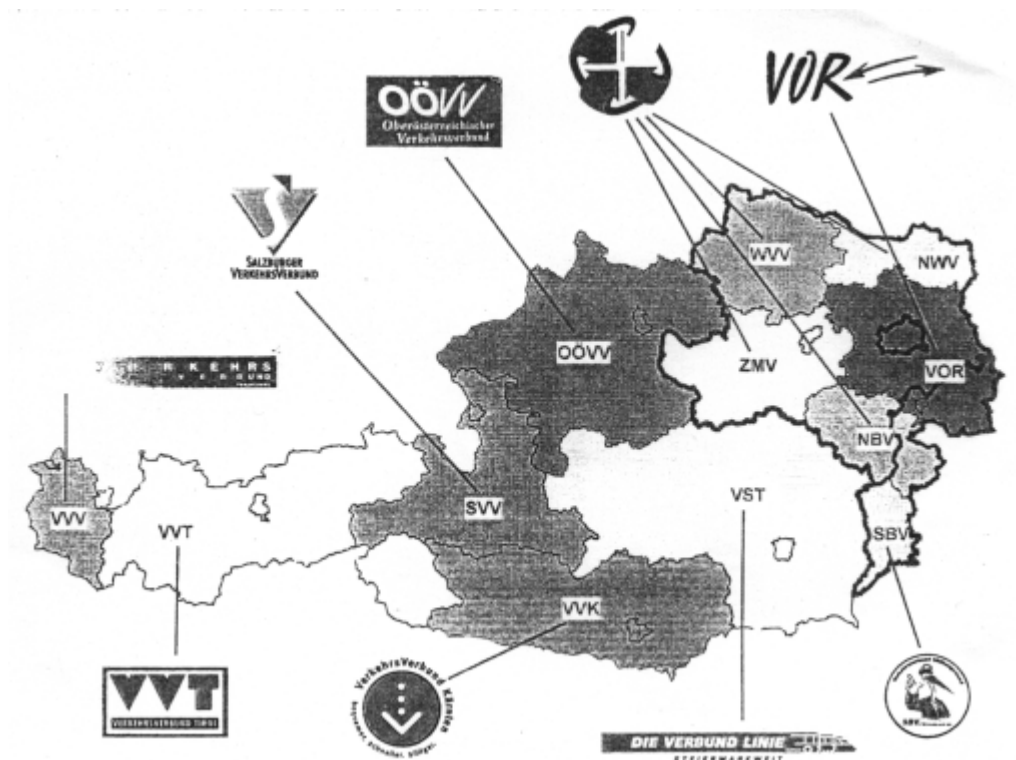
Možnosti a stupně kooperace v rámci integrované dopravy představují:

- tarifní společenství – vytvoření jednotného tarifu a harmonizace podmínek přepravy,
- dopravní společenství – odsouhlasení tarifu a výkonů tj. celkové nabídky. Intenzita spolupráce může být různá v závislosti na místních podmínkách,
- dopravní svaz – všechny výkony jsou spojeny a plně integrovány s jednotným programem a stanovenými cíli. V rámci organizace integrované dopravy a rozvoje hromadné dopravy osob jsou v západoevropských zemích preferovány dopravní svazy. Příkladem jsou Spolková republika Německo (SRN), Rakousko, Švýcarsko.

K 1.6.2009 je v provozu ve Spolkové republice Německo (SRN) 28 dopravních svazů. Jejich přehled a odkazy na ně ve jsou uvedeny v [2]. Mezi významné z nich patří HVV (Hamburger Verkehrsverbund), KVV (Karlsruher Verkehrsverbund), VVO (Verkehrsverbund Oberelbe).

V Rakousku existují k 1.6.2009 následující dopravní svazy [3], které pokrývají jeho celé území (viz. obrázek č. 1):

- VOR (Verkehrsverbund Ost-Region), jádrové město (j.m.) Vídeň,
- VVK (Verkehrsverbund Kärnten – Korutany), j.m. Klagenfurt
- OÖVV (Oberösterreichischer Verkehrsverbund), j.m. Linz
- SVV (Salzburger Verkehrsverbund), j.m. Salzburg
- VVT (Verkehrsverbund Tirol), j.m. Innsbruck
- VVV (Verkehrsverbund Voralberg), j.m. Voralberg
- VST (Steirischer Verkehrsverbund – Štýrsko), j.m. Graz,
- VVNB (Verkehrsbünde Niederösterreich/Burgenland); jde o čtyři tzv. “Regionální dopravní svazy”, které vznikly v roce 1994 a jejich společný management má sídlo ve Vídni:
 - NWV (Verkehrsverbund Nördliches Weinviertel),
 - WVV (Verkehrsverbund Waldviertel),
 - ZMV (Verkehrsverbund Niederösterreich Zentral / Mostviertel),
 - NBV (Verkehrsverbund Niederösterreich Süd / Burgenland Mitte).



Zdroj: [3]

Obr. 1 - Dopravní svazy v Rakousku

Ve Švýcarsku existuje k 1.6.2009 celkem 6 dopravních svazů [4], kde k nejnámějším patří Zürcher Verkehrsverbund – ZVV [5].

V ČR jsou ČD, a.s. jako významný provozovatel drážní dopravy zapojeny k 1.6.2009 do 14 IDS [6]. Lze říci, že jsou dopravcem, který by s ohledem na rozsah zapojení do IDS, objem přepravy a přepravní výkony, mohl být významnějším přispěvatelem k unifikaci a budování jednotného typu IDS. Navíc by bylo přínosem využít existenci firmy ČD Telematika, a.s.

Jak dokládá tento příspěvek dopravních svazů a integrace veřejné hromadné dopravy existuje již dlouho dobu velké množství (např. Verkehrsverbund Ost-Region od roku 1984).

Právě z těchto dlouhodobých zahraničních zkušeností s provozem dopravních svazů v SRN, Rakousku a Švýcarsku, i z existence Integrovaných dopravních systémů v ČR lze vyjít při návrhu modelu organizace, smluv a provozu jednotného konceptu IDS. Ten by stál ke zvažování definovat v při připravovaném zákonu o veřejné hromadné dopravě v ČR.

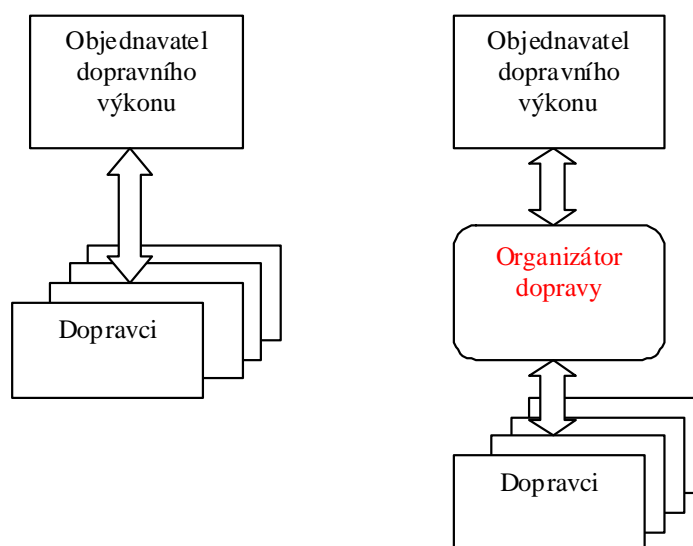
3. ZÁKLADNÍ MODELY IDS

Z pohledu zapojení orgánů veřejné správy (státní správy a samosprávy) do fungování IDS existují dva základní modely řízení uvedené na obrázku č. 2.

- Dvouúrovňový model – jedná se o klasický smluvní vztah mezi objednavatelem dopravního výkonu a dopravcem či dopravci. Objednavatelem pro základní dopravní obslužnost je krajský úřad. Ten uzavírá s dopravcem „Smlouvu

o závazku veřejné služby ve vnitrostátní linkové osobní dopravě“ dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů na stanovené období (např. na roky 2007-2010, viz [7]). Pro ostatní dopravní obslužnost jím může být obec, případně sdružení měst a obcí daného území. Ti obdobně uzavírají také „Smlouvu o závazku veřejné služby ve vnitrostátní linkové osobní dopravě“. V případě drážní dopravy uzavírá krajský úřad Smlouvu o závazku veřejné služby s provozovatelem drážní dopravy na období platnosti Grafikonu vlakové dopravy, kde vymezí rozsah své „objednávky“ (tratě, spoje, výkony). Za ČD, a.s. ji uzavírá náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu.

- Tříúrovňový model – jde o dvouúrovňový model, který je doplněn o organizátora (koordinátora) IDS. Zde je velmi důležité mu jasně stanovit kompetence, pravomoci a vymezit jeho úlohu. K hlavním úkolům organizátora patří především smluvně zabezpečovat realizaci dopravních výkonů v požadovaném rozsahu a kvalitě s ohledem na ekonomické možnosti. Organizátorem je zpravidla právnická osoba, která má většinou formu akciové společnosti nebo společnosti s ručením omezeným.

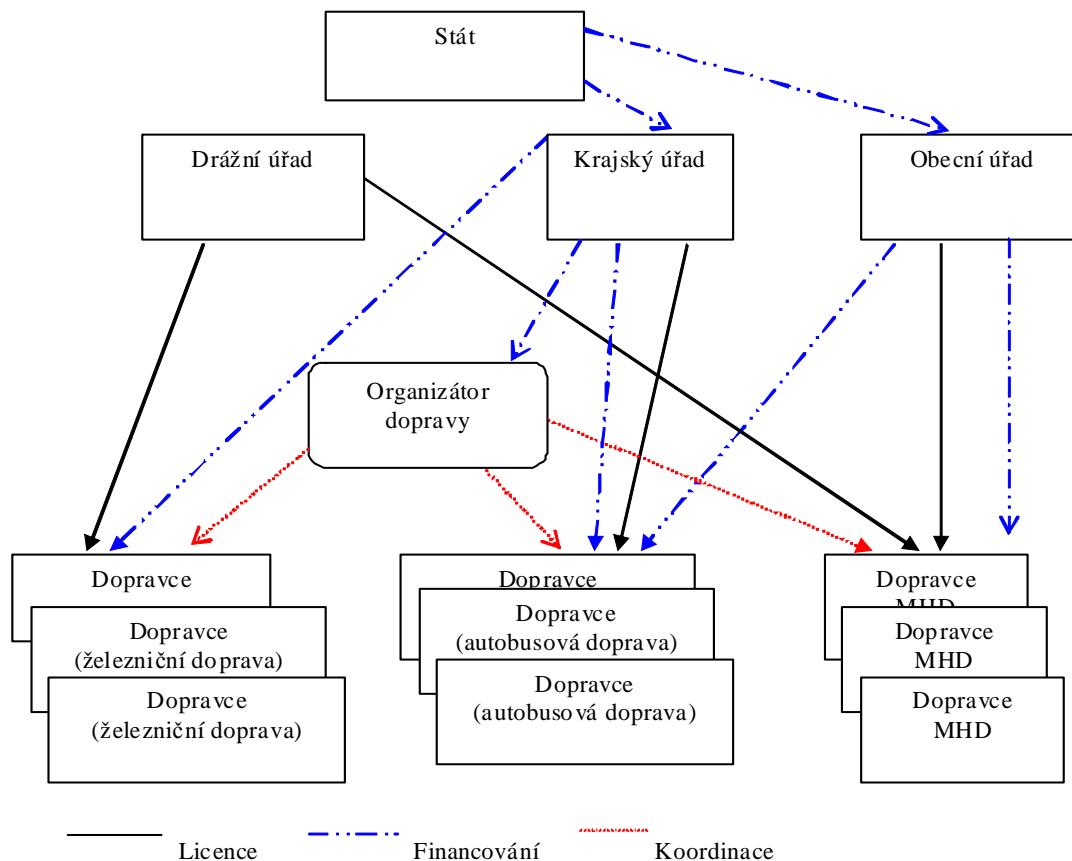


Zdroj: Autor

Obr. 2 - Dvouúrovňový a tříúrovňový model IDS

Z hlediska zahraničních zkušeností z dopravních svazů i z domácích zkušeností u jednotlivých IDS se v příspěvku doporučuje preferovat tříúrovňový model.

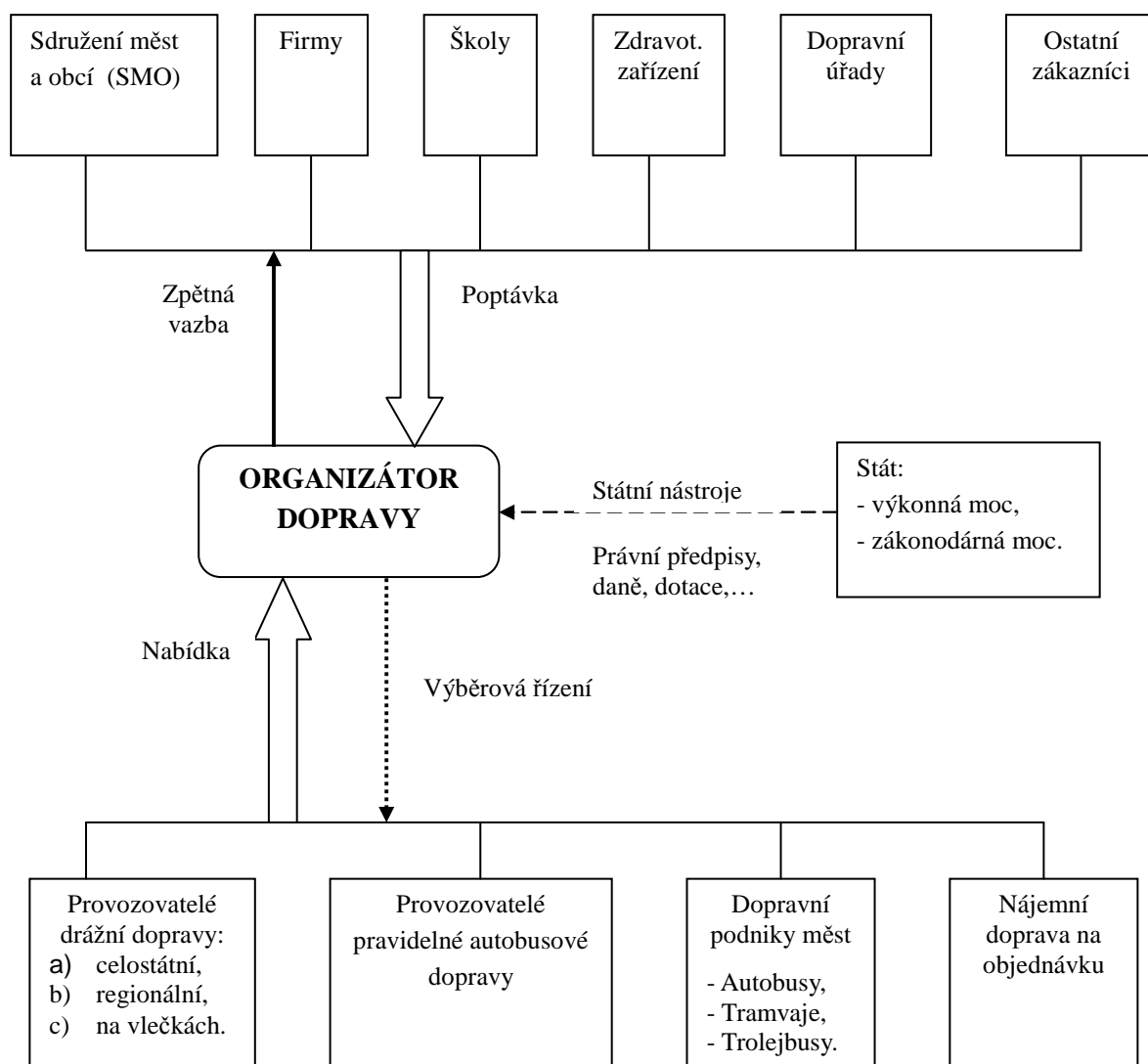
Tříúrovňový model IDS se znázorněním vazeb udělování licencí, financování a koordinace je znázorněn na obrázku č.3 a základní schéma subjektů zapojených do tohoto modelu uvádí obrázek č. 4.



Zdroj: Autor

Obr. 3 - Tříúrovňový model IDS se znázorněním vazeb udělování licencí a financování

Dražní úřad uděluje licence k provozování drážní dopravy (železniční doprava, v rámci MHD - trolejbusová doprava, tramvajová doprava, metro). Krajský úřad vydává licence k provozování veřejné linkové dopravy (autobusová doprava). Obecní úřad vydává licence k provozování veřejné linkové dopravy (městská autobusová doprava).



Zdroj: Autor

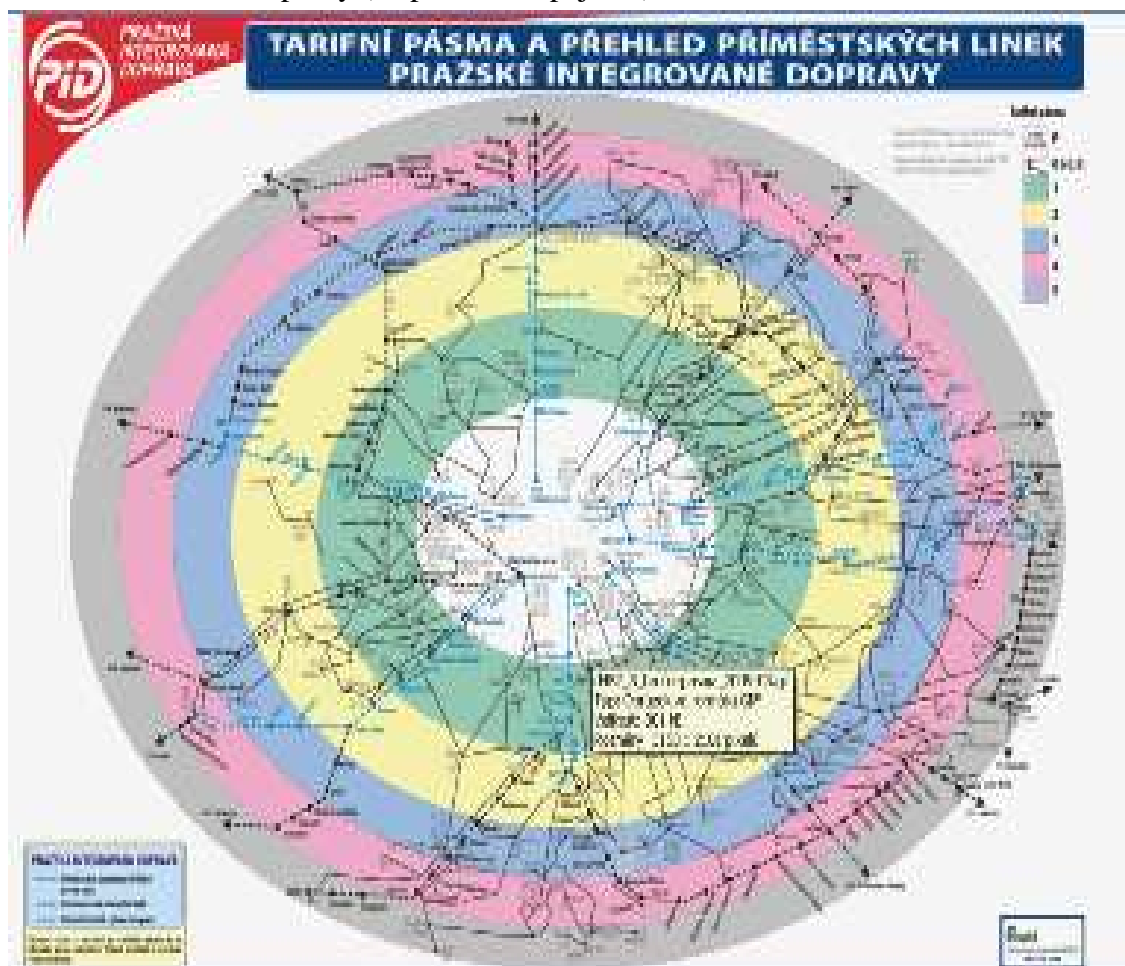
Obr. 4 - Základní schéma subjektů zapojených v tříúrovňovém modelu IDS

Modely IDS v ČR, které jsou realizovány, a které lze realizovat:

- V ČR byla v počátku rozšířena především forma IDS v oblasti městské hromadné dopravy (MHD) a příměstské dopravy. Ta je postupně rozšiřována a přechází do krajské úrovně (je tedy omezena hranicemi kraje). Z tarifního hlediska je IDS provozován jako zónový (např. Středočeská integrovaná doprava - SID) nebo pásmový tarif (např. Pražská integrovaná doprava – PID), viz. obr. 5 a 6 [8, 9]). Tento příklad však uvádí překrývání značné části území dvěma integrovanými dopravami.
- Smlouva o spolupráci dopravců – zajištění svozu a rozvozu pomocí veřejné linkové dopravy na železnici, čekací doby, společné výpravní budovy a v nich služby poskytované cestujícím, vzájemný výdej jízdních dokladů, jednotné jízdní doklady. Tato možnost zatím není v ČR aplikována.
- Určitá forma „Integrované dopravy“ je v rámci jednoho dopravce, který má licenci k provozování veřejné linkové dopravy i licenci k provozování drážní osobní dopravy. Provozuje tak veřejnou osobní železniční dopravu a veřejnou linkovou dopravu. Tato možnost je v ČR zvažována významným dopravcem Českými drahami, a.s. v rámci

doplnění drážní dopravy o veřejnou linkovou dopravu v oblasti regionální dopravy formou „autobusové divize“ po vzoru z Rakouska. Tento záměr je některými dopravci napadán, ale pro cestující a dopravní obslužnost by to bylo jistě přínosem.

- IDS zajišťovaný jedním dopravcem s provozem veřejné linkové dopravy a městské autobusové dopravy (např. IDS Napajedla).



Zdroj: [8]

Obr. 5 - Schéma pásem Pražské integrované dopravy



Zdroj: [9]

Obr. 6 - Schéma zón Středočeské integrované dopravy

Je nesporné, že IDS přináší výhody pro města (např. menší počet osobních automobilů přijíždějících do města a tím snížení nároků na parkovací plochy, zlepšení dopravy v okrajových částech města) i pro celý kraj (např. lepší dostupnost do zaměstnání a do škol, snížení nezaměstnanosti).

4. NÁVRHY V OBLASTI IDS

V oblasti IDS příspěvek navrhuje:

- vyjít ze zahraničních zkušeností z provozovaných dopravních svazů v SRN, Rakousku a Švýcarsku,
- vyjít ze zkušeností z provozovaných IDS v ČR,
- pro model IDS a unifikaci „fungování“ využít toho, že ČD, a.s. jsou zapojeny do 14 IDS v ČR,
- v případě smlouvy s provozovatelem drážní dopravy stanovit delší období než platnost grafikonu vlakové dopravy, tedy obdobně jako ve veřejné linkové dopravě,
- definovat základní pojmy k IDS, postavení organizátora včetně pravomocí a odpovědnosti, unifikovat strukturu IDS, smluvní vztahy, přepravní, tarifní a provozní podmínky a návrh zpracovat do připravovaného zákona o veřejné hromadné dopravě v ČR a podrobně rozpracovat do prováděcích vyhlášek k tomuto zákonu.

5. ZÁVĚR

Organizace integrovaného dopravního systému (IDS) musí být založena na požadavcích objednavatele přepravních výkonů, který musí především prvotně vycházet z potřeb a požadavků zákazníků (cestujících).

Z pohledu zapojení orgánů veřejné správy do fungování IDS existují dva základní modely řízení – dvouúrovňový model a tříúrovňový model, který je rozšířen o organizátora dopravy. Příspěvek doporučuje tříúrovňový model, u kterého je však třeba jednoznačně stanovit kompetence a odpovědnost organizátora dopravy.

Při návrhu modelu organizace, smluv a provozu jednotného konceptu IDS je nesporně vhodné vyjít z dlouhodobých zahraničních zkušeností s provozem dopravních svazů v Rakousku, Švýcarsku, SRN i z existence Integrovaných dopravních systémů v ČR. Tento návrh by stál ke zvážení definovat a zapracovat do připravovaného zákona o veřejné hromadné dopravě v ČR a jeho prováděcích vyhlášek.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Podmínky vstupu dopravce do clearingů Středočeského kraje
- [2] Die Verkehrsverbunden in BRD [online] 2009, dostupné z <http://www.rheinland-pfalz-takt.de>
- [3] Verkehrsverbände in Österreich, [online] 2009, <http://www.zelpage.cz/odkazy/rakousko/viden-wien/>
- [4] Odkazy na Integrované dopravní systémy v ČR a dopravní svazy ve Spolkové republice německo, Švýcarsku a Rakousku [online] 2009 <http://www.ids.zastavka.net/id-odkazy/>
- [5] Zürcher Verkehrsverbund [online] 2003, dostupné z <http://www.zvv.ch>
- [6] Smluvní přepravní podmínky ČD, a.s.
- [7] Smlouva o závazku veřejné služby ve vnitrostátní linkové osobní dopravě na roky 2007 až 2010 mezi Středočeským krajem a dopravcem
- [8] Pražská integrovaná doprava [online] 2009, dostupné z <http://www.ropid.cz/>
- [9] Středočeská integrovaná doprava [online] 2009, dostupné z <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>

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

Recenzenti: doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy
doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.
ČVUT Praha, FD, Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací