

Pavel Drdla¹

Tarifní propojení železniční osobní dopravy a dalších druhů veřejné hromadné dopravy při různých tarifních strukturách integrovaných dopravních systémů v České republice

Klíčová slova: *integrovaný dopravní systém, železniční osobní doprava, tarifní struktura, odbavení cestujících, konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy*

Anotace:

Příspěvek se zabývá problematikou integrace různých tarifních struktur integrovaných dopravních systémů v České republice. Začátek příspěvku je zaměřen na analýzu jednotlivých tarifních struktur integrovaných dopravních systémů v České republice, případně v zahraničí. Druhá část příspěvku obsahuje návrh na řešení integrace tarifních struktur všech integrovaných dopravních systémů v České republice.

Summary:

The paper deals with the problematic of various tariff structures integration for different integrated transport systems in the Czech Republic. The beginning of the paper is focused on the analysis of individual tariff structures of integrated transport systems in the Czech Republic or abroad. The second part of the paper contains a proposal to solve the integration of tariff structures of all integrated transport systems in the Czech Republic.

Úvodem

V současné době se lze již ve všech krajích České republiky setkat s jednotlivými integrovanými dopravními systémy, reprezentujícími tarifní nebo i dopravní propojení různých druhů veřejné hromadné dopravy, kdy dopravní výkony zajišťují různí dopravci. Páteřním druhem dopravy je v těchto integrovaných dopravních systémech právě železniční osobní doprava. Stávající tarifní struktury sousedních integrovaných

¹ doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D. (*1972) je docentem na Katedře technologie a řízení dopravy při Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, kde současně absolvoval i své vysokoškolské studium. Odborně se věnuje osobní dopravě včetně progresivních systémů v osobní dopravě, integrovaným dopravním systémům, periodické dopravě a městské hromadné dopravě. Před působením na akademické půdě byl jednak výpravčím vlaků a poté i technicko-hospodářským pracovníkem u nástupnického podniku ČSAD.

dopravních systémů (dále též jen „IDS“) ovšem z důvodu odlišnosti často nejsou vzájemně tarifně kompatibilní, tj. není možno využít integrovaný jízdní doklad při cestě na území více jak jednoho systému IDS.

I když se připravuje v rámci tzv. národního tarifu společností CENDIS síťová jízdenka (1), která by měla v první etapě tarifně propojit železniční spoje jednotlivých železničních dopravců, tak zatím neumožní požadovanou formu tarifní integrace na území dnešních krajů, kdy integrovaný jízdní doklad pro cesty v rámci zaintegrovaného území IDS platí pro všechny integrované spoje IDS, tedy všech druhů veřejné hromadné dopravy – kromě železniční osobní dopravy je to veřejná linková doprava a městská hromadná doprava.

Nepočítá se proto zatím s možností, která existuje například v Německu v rámci cestování na jeden jízdní doklad na území více sousedních tzv. Dopravních svazů nebo tzv. Tarifních svazů (oboje je ekvivalentem k IDS u nás), že by cestující mohl využít při své cestě výhod integrace veřejné osobní dopravy jednotlivých sousedních IDS na jeden integrovaných jízdní doklad, tedy bez některých nevýhod tzv. lomeného tarifu. V Německu pro toto existují tzv. Účelová sdružení nebo tzv. Dopravní sdružení pro tarifní integraci.

Problém je totiž v tom, že při svých cestách musí cestující respektovat území s integrovanou veřejnou hromadnou dopravou v rámci IDS, které je velmi často ohraničeno administrativně stanovenými krajskými hranicemi, jež z důvodu formálního stanovení jsou velmi často v rozporu s přirozenou spádovostí cest, způsobujících umělé lomení dopravně-přepravních ramen atd.

Cílem tohoto příspěvku je posoudit, jakým způsobem by se dal eliminovat problém ve vzájemné nekompatibilitě tarifních struktur jednotlivých sousedních IDS, aby mohl být jako v zahraničí cestující odbaven na jeden integrovaný jízdní doklad pro celou cestu a vše se nemuselo řešit formou lomeného jízdného zvláště pro každý IDS. Nabídka by se potom stala pro cestujícího více atraktivní a existuje opodstatněný předpoklad, že by se zvýšil i počet cestujících v rámci veřejné hromadné dopravy. Naplnily by se tak všechny tři tzv. pilíře integrované nabídky veřejné hromadné dopravy – časová, prostorová a tarifní provázanost.

1. Charakteristika tarifních struktur IDS

Příspěvek není zaměřen na posuzování integrace veřejné hromadné dopravy sousedních krajů při řešení závazku veřejné služby pomocí tzv. brutto smluv nebo tzv. netto smluv. Stejně tak není podstatné, jestli jsou příslušné IDS „zastřešeny“ organizátorem IDS ve formě odborné společnosti nebo zda pozice organizátora je zajišťována přímo krajem či krajským úřadem.

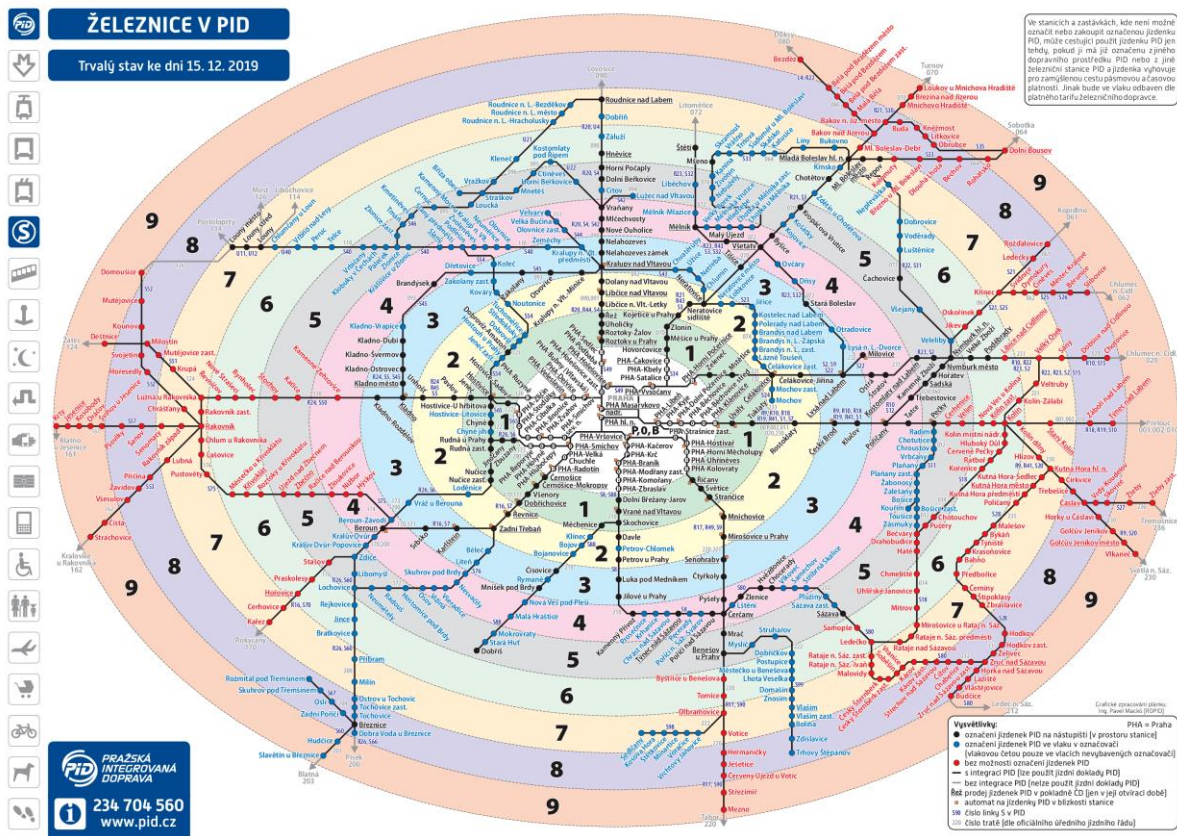
Pozornost se tedy věnuje vlastním tarifním strukturám IDS. V České republice se nepoužívají úplně všechny tarifní struktury IDS, jako například v německy mluvících zemích. Přesto s ohledem na návrhy v další části tohoto článku je potřeba aspoň

stručně zmínit i příklady ze zahraničí. V rámci analýzy tarifních struktur v České republice se vychází ze stavu k lednu 2020. (2)

Ve všech případech pro vzájemné provázání sousedních IDS se využije železniční osobní doprava, protože až na výjimky spoje veřejné linkové dopravy nepokračují na území sousedního IDS. Důraz proto bude kladen na železniční osobní dopravu. (2)

Pásmová tarifní struktura

Tato forma se využívá především v rámci velkých městských a příměstských aglomerací, kde jádrové město je dominantou regionu s velkou přitažlivostí cest. Významná většina těchto cest je právě mezi jádrovým městem a územím aglomerace, cesty v rámci aglomerace mají menší podíl. Z tohoto důvodu je obsluhované území rozděleno na sousední dostředně situované prstence, kde z tarifního hlediska je pro určení ceny za přepravu rozhodující počet projetych prstenců.



Obr. 1: Pásmová tarifní struktura Pražské integrované dopravy

Zdroj: (3)

Rozhodující v rámci aglomerace u pásmové tarifní struktury je právě železniční osobní doprava, kde jednotlivé linky vytváří paprskovitě uspořádanou dopravní síť, pokrývající rozhodující přepravní proudy. Veřejná linková doprava zde je doplňkem a slouží pro návaznost právě k linkách železniční osobní dopravy. (6)

V České republice se toto využívá ve 3 případech, a to zejména u Pražské integrované dopravy (PID), dále potom ve formě integrace MHD Zlín-Otrokovice a železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice u Zlínské integrované dopravy (ZID) a ještě u systému s názvem IDS Tábořsko. (2)

Zónová tarifní struktura

Tento případ tarifní struktury je v rámci České republiky nejčastější. Území obsluhované IDS je zde rozděleno na jednotlivé dílčí oblasti o průměru většinou nad 10 kilometrů, označovaných jako zóny. Příslušný region na rozdíl od pásmové tarifní struktury nemá pouze jedno dominantní centrum, ale kromě většinou jednoho velmi významného centra má několik dalších významnějších center jako zdrojů nebo cílů cest. (6)

I v tomto případě je páteří dopravní sítě veřejné hromadné dopravy opět železniční osobní doprava, doplňovaná o nabídku veřejné linkové dopravy či dále městské hromadné dopravy. Přepravní proudy v tomto případě nejsou pouze ve vztahu k dominantnímu centru aglomerace. Cena za přepravu vychází z počtu projetých zón.

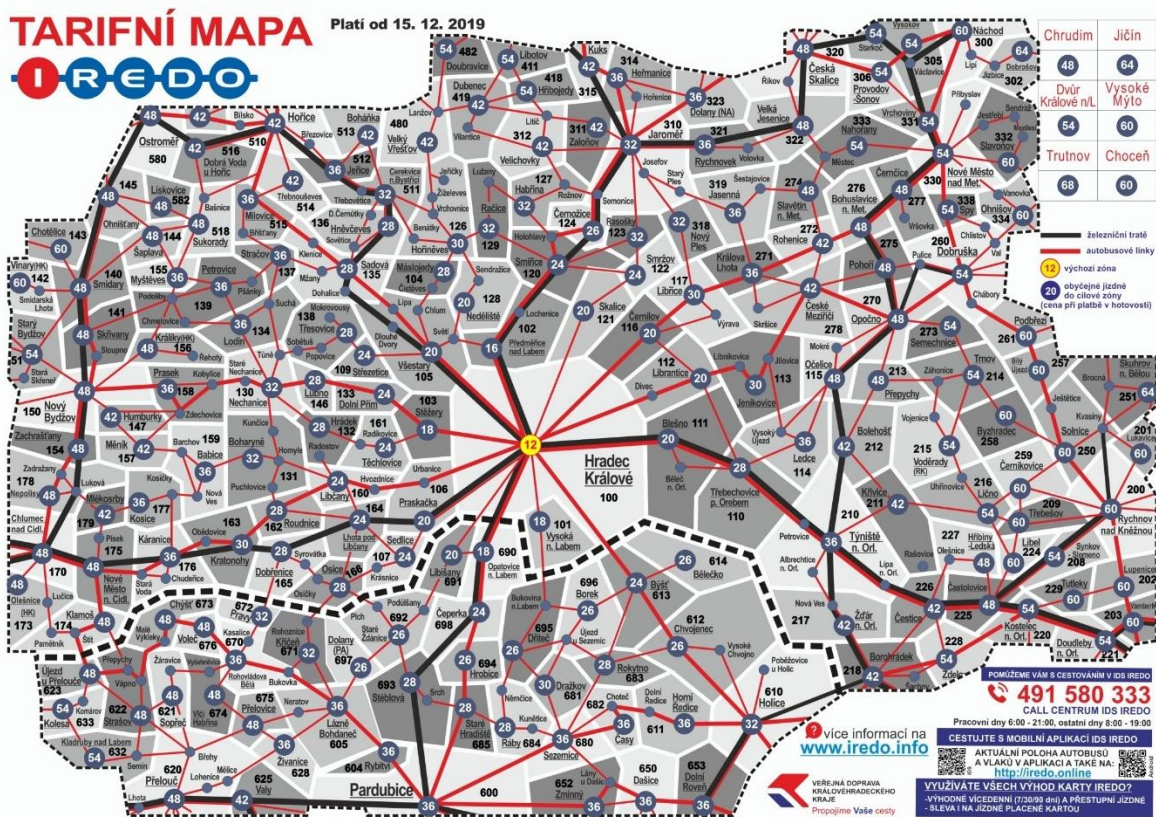
Zónová tarifní struktura je všeobecně známá, proto asi není potřeba uvádět grafický příklad. V České republice se toto využívá v rámci osmi systémů IDS: Středočeská integrovaná doprava (SID), Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS), Integrovaná doprava Karlovarska (IDOL), Integrovaná doprava Plzeňska (IDP), IDS Jihočeského kraje (IDS JK), IDS Jihomoravského kraje (IDS JMK), IDS Olomouckého kraje (IDSOK) a IDS Moravskoslezského kraje (ODIS). (2)

Zónově-relační tarifní struktura

Jde o další variantu tarifní struktury IDS, využívanou i v České republice. Území obsluhované IDS je rozděleno do tzv. mikrozón (odborný pojem, i když v praxi se i zde pro zjednodušení používá pojem zóna), představujících většinou území 1-2 obcí, takže oproti zónové tarifní struktuře mají tyto oblasti podstatně menší průměr. Využívají se taktéž v podobně strukturovaných regionech jako v případě zónových tarifních struktur – to platí i pro železniční osobní dopravu, která kromě vybraných linek veřejné linkové dopravy je opět páteří IDS.

Pro každou mikrozónu jako výchozí místo cesty se sestaví samostatná mapa a cestující pomocí číslice v cílové mikrozóně snadno zjistí cenu jednoduchého jízdného, respektive pomocí násobků cenu zlevněného jízdného či naopak časového jízdného. Při cestě musí potom dodržet stanovenou maximální dobu cesty a současně nesmí projet přes mikrozónu s vyšší cenou, než kterou uhradil. V některých systémech se používají i tzv. nadzóny, které jako mezilehlé okrsky musí cestující projet a má tím menší možnost výběru oproti variantě bez nadzón. (6)

V České republice se s touto tarifní strukturou lze setkat u tří systémů: Integrovaná regionální doprava (IREDO), Integrovaná doprava Liberecká (IDOL) a Doprava Ústeckého kraje (DÚK). (2)



Obr. 2: Výsek z tarifní mapy systému IREDO pro mikrozonu Hradec Králové

Zdroj: (4)

Kilometrická tarifní struktura

S tímto lze se v České republice setkat pouze u Integrované dopravy Zlínského kraje (ID ZK), označované též jako Tarif Zlínského kraje (TZK). (2)

Cena základního jízdného je součet pevné nástupní sazby a ceny za počet ujetých kilometrů. Využívá se jen jako přestupní jízdenka pro jednotlivou jízdu pouze mezi spoji železničních dopravců, současně i jako časová jízdenka - opět pouze pro železniční osobní dopravu.

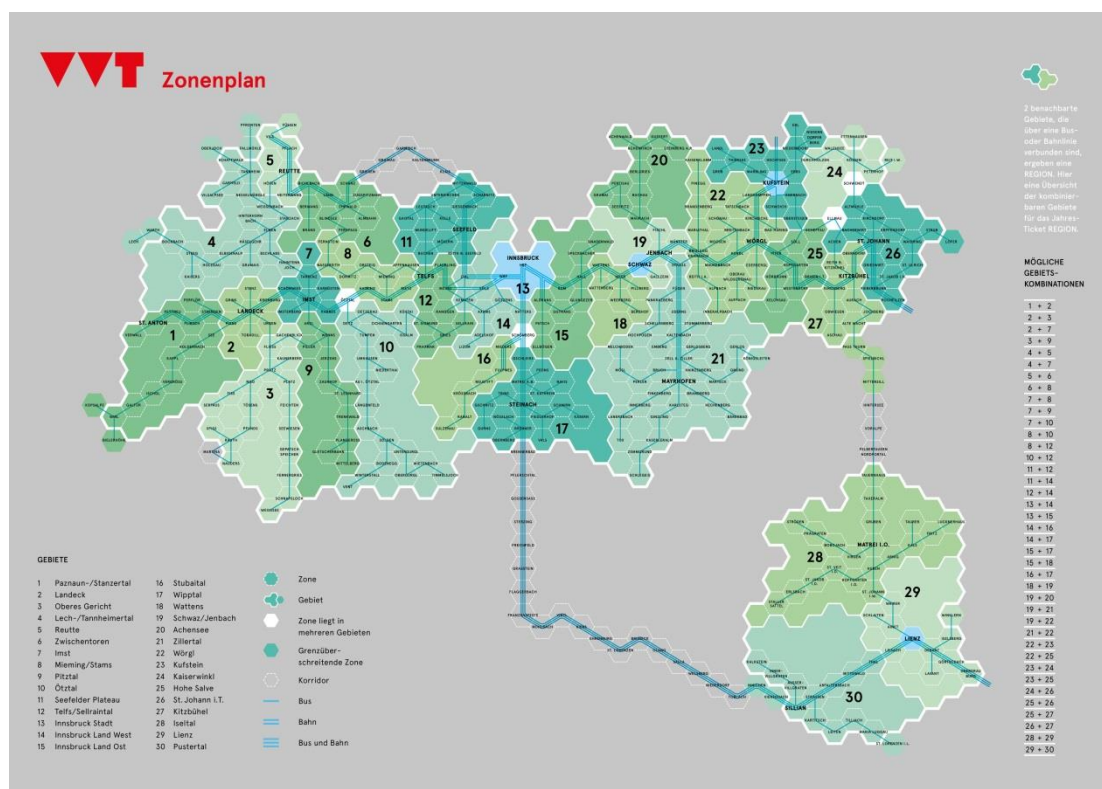
Sektorová tarifní struktura

Ta je mezistupněm mezi pásmovou a zónovou tarifní strukturou, kdy prstence pásmové tarifní struktury jsou paprskovitě od centra rozčleněny na jednotlivé zóny.

V České republice se toto nevyužívá (náznak je ale u IDS JMK – viz desítkové pozice čísel tarifních zón, hlavně směrem od Brna), bylo by to ale řešením pro Prahu a Středočeský kraj, kde pro PID jsou zaužívané prstence (3) pásmové tarifní struktury (nemuselo by se toto opustit) a pro SID se používá zónová tarifní struktura. (2)

Plástvová tarifní struktura

Jedná se o obdobu zónové tarifní struktury, kdy jednotlivé zóny mají srovnatelnou velikost a graficky se na tarifní mapě znázorňují jako šestiúhelníky (tvar plástve – v němčině „Waben“), nebo čtverce či obdélníky apod. U nás se toto nepoužívá. (2)



Obr. 2: Tarifní mapa Dopravního svazu Tyrolsko

Zdroj: (5)

Časová tarifní struktura

V tomto případě se nejedná o klasický IDS, ale o určitou jednoduchou formu tarifní integrace. Cestující si může pořídit 24hodinovou jízdenku, kterou kromě vlaků vyšší kvality může využít ve všech spojích tarifně integrovaného území. (6) U nás se většinou jedná o přeshraniční dopravu, konkrétně jde o tyto příklady: Egronet (Karlovarský kraj + část Německa), Euro-Nisa-Ticket (Liberecký kraj + část Německa + část Polska), Labe-Elbe (Ústecký kraj + část Německa), Vltava-Dunaj-Tiket

(Jihočeský kraj + část Rakouska), Jeseníky (část Olomouckého kraje a část Moravskoslezského kraje) atd. (2)

Je třeba dále upozornit na to, že neznalost tarifních ujednání na mezinárodní úrovni vedlo k tomu, že některé z těchto výhod prakticky skončily předáním výkonu dopravní obslužnosti soukromému dopravci. Například je možno uvést Pardubický kraj a nového dopravce Leo Express Tenders ve vztahu k nabídce SoNe+ příhraniční do Polska.

IDS bez tarifní struktury

V době kompletace tohoto příspěvku (leden 2020) v České republice existuje systém IDS s názvem Veřejná doprava Vysočiny (VDV), který nemá žádnou z předchozích uvedených tarifních struktur. V systému nejsou jízdenky IDS, ale používají se nepřestupní jízdenky dopravců (bez označení IDS). Je to z důvodu, že dosud neexistuje clearingové/zúčtovací centrum IDS, takže o tarifní integraci nyní nelze hovořit. Uvažuje se ale o zónově-relační tarifní struktuře s využitím nadzón s tím, že by měly být zavedeny zatím jen přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu (nikoliv časové). (2)

2. Integrace tarifních struktur jednotlivých IDS

V České republice by s ohledem na různorodost a přímou nekompatibilitu jednotlivých tarifních struktur sousedních IDS bylo dobré se „poučit“ ze zahraničních zkušeností řešení uvedené situace. (6)

Jak již bylo uvedeno, tak například v německy mluvících zemích z tohoto důvodu vznikají tzv. Účelové sdružení nebo Dopravní sdružení pro tarifní integraci více systémů. Znamená to, že cestující je odbaven na jeden integrovaný jízdní doklad pro cestu na území více IDS s možností využití všech druhů zintegrované veřejné hromadné dopravy – železniční osobní dopravy, veřejné linkové dopravy a městské hromadné dopravy. V rámci jednotlivých Dopravních svazů či Tarifních svazů dojde ke clearingů (česky „přerozdělení“) tržby mezi jednotlivé integrované systémy. Výhodou je to, že cestující toto vnímá jako vyšší komfort nabídky a nemusí jako v případě České republiky „tarifně“ respektovat hranice území jednotlivých IDS.

Pokud by se toto mělo posoudit z hlediska aplikovatelnosti v České republice, tak to není v brzké době realizovatelné kvůli nezájmu ze strany krajských objednatelů veřejné hromadné dopravy. Iniciativa by proto nevznikala „zespodu“, ale muselo by se jednat o rozhodnutí z úrovně státu s aplikovatelností pro jednotlivé kraje. Pro cestujícího by nejlepším a vlastně tím i optimálním řešením bylo s ohledem na velikost území České republiky uvažování o „Integrovaném tarifu České republiky“ pro integraci veřejné dopravy jako celku (v ideálním případě v konečném kroku posouzením možnosti vzniku IDS Česká republika).

Nyní ale je třeba posoudit, jak je možné „odbourat“ příčiny komplikované integrace jednotlivých tarifních struktur v České republice. V České republice se používají

následující tarifní struktury IDS (pokud se nebude uvažovat stav bez tarifní struktury pro Kraj Vysočina):

- pásmová tarifní struktura,
- zónová tarifní struktura,
- zónově-relační tarifní struktura,
- kilometrická tarifní struktura.

Při posuzování jednotlivých možností dospěl autor tohoto článku k závěru, že jako základ pro „odbourání“ desintegračních rozdílů tarifních struktur jednotlivých IDS může být stanovena pouze zónová tarifní struktura. Pokud by tomu tak bylo, tak je potřeba navrhnout řešení, jak uzpůsobit ostatní tarifní struktury, tak, aby byly vzájemně kompatibilní právě se zónovou tarifní strukturou:

- U pásmové tarifní struktury by muselo dojít ke změně na tarifní strukturu sektorovou. Znamenalo by to cestujícími zaužívaná pásma rozdělit paprskovitě od centra aglomerace na jednotlivé zóny. Každé pásmo by tak bylo tvořeno vedle sebe uspořádanými zónami, čímž by nedošlo ke změně tarifní kalkulace při cestách mezi centrem aglomerace a vlastní aglomerací. Na druhou stranu by to bylo nevýhodné pro cestující, kteří například v současné době cestují tangenciálně vůči centru aglomerace a tím projedou malý počet pásem či dokonce při své cestě využijí jen jedno pásmo. V tomto případě by řešení nemělo být komplikované. Navíc se prakticky jedná o řešení jen pro PID (3), protože území IDS Tábořsko a ZID do budoucna by mělo být obsluhováno jinou formou integrované dopravy, takže posledně dvě jmenované IDS budou v budoucnu zrušeny.
- U zónově relační tarifní struktury by pro cesty jenom v rámci IDS nedošlo ke změně, mohl by zůstat stávající stav, na který jsou cestující zvyklí. Pro cesty na území více systémů IDS je třeba rozlišit, zda se využívají nebo nevyužívají nadzóny. Při IDS bez nadzón by došlo ke sdružení několika mikrozón do zón srovnatelné plošné velikosti, jako u zónově relační tarifní struktury. U systémů s nadzónami by se potom musely nadzóny rozdělit na menší oblasti, které opět by měly srovnatelnou plošnou velikost jako „klasické“ zóny. Ani v tomto případě se nejedná o komplikované řešení.
- Nakonec u kilometrické tarifní struktury je situace nejkomplikovanější. Jak je v příspěvku výše uvedeno, tak toto se týká pouze Zlínského kraje. Autor příspěvku po zvažování jednotlivých možností dospěl k závěru, že kilometrická tarifní struktura není nijak kompatibilní s ostatními tarifními strukturami. Proto bohužel v případě nadkrajské integrace bude muset být pro uvedený kraj vytvořena navíc ještě zónová tarifní struktura. Kilometrická tarifní struktura pro cesty v rámci kraje ale zůstane zachována.

Z uvedených odrážek vyplývá, že nadkrajská integrace tarifních struktur v České republice je možná. Po dopravní stránce by páteří byla železniční osobní doprava, přičemž by se musela ještě sjednotit situace ohledně integrace rychlíků (respektive obecně některých vlaků v závazku veřejné služby), které na rozdíl od osobních vlaků a spěšných vlaků nebývají ve všech krajích do IDS zaintegrované. Na páteřní železniční osobní dopravu by potom navazovaly linky veřejné linkové dopravy

(regionální linky stejně často respektují krajské hranice) a samozřejmě i městská hromadná doprava.

Závěr

Pokud bude snaha podporovat co nejvyšší využití veřejné hromadné dopravy v čele s železniční osobní dopravou, je třeba se zaměřit i na důvody, proč někteří uživatelé na tuto nabídku nereflktují. Jedním z důvodů je vytváření systémů dopravní obslužnosti včetně IDS tak, že sice respektují administrativně stanovené územní celky (kraje), ale zde existuje často rozpor s přirozenou spádovostí území a přepravními potřebami cestujících, kdy krajské hranice jsou pro tyto cesty „tarifními bariérami“.

V případě řešení tarifní stránky při existenci jednotlivých IDS se nabízí vytvoření takové tarifní nabídky pro cestující, která „stírá“ krajské hranice a tím odbourává nekomfort pro cestující kvůli nutnosti využití tzv. lomeného jízdného, tedy pořizování si integrovaného jízdního dokladu pro každý systém IDS zvlášť.

V příspěvku uvedený návrh by při realizaci v praxi jistě pomohl získat další cestující do veřejné hromadné dopravy, protože by touto nabídkou mohli využít všechny druhy veřejné hromadné dopravy s páteří železniční osobní dopravou. Samozřejmě by muselo dojít k nastavení clearingů tržeb od cestujících mezi jednotlivé IDS.

Literatura:

- (1) CENDIS. *Systém jednotného tarifu*. Dostupné z www.cendis.cz.
- (2) DRDLA, Pavel. *Integrace veřejné osobní dopravy*. Přednáška na 1. mezinárodní konferenci Budoucnost regionální dopravy. Týn nad Vltavou: KPT Rail, 10.1.2020.
- (3) ROPID. *Tarifní mapa Pražské integrované dopravy*. Dostupné z www.ropid.cz.
- (4) OREDO. *Tarifní mapa IREDO*. Dostupné z www.oredo.cz.
- (5) VVT. *Tarifní mapa Dopravního svazu Tyrolsko*. Dostupné z www.vvt.at.
- (6) DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 2. upravené vydání. Pardubice: Polygrafické středisko Univerzity Pardubice, 2018. 420 s. ISBN 978-80-7560-189-6.

Příspěvek vznikl za podpory projektu TL02000400 programu ÉTA v rámci Technologické agentury České republiky.

Lektorovali:

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Vysoká škola logistiky, Přerov

doc. Ing. Rudolf Kampf, Ph.D.
Vysoká škola technická a ekonomická, České Budějovice