

# IDS jako prostředek úspory veřejných financí

V dnešní ekonomické situaci je slovo úspory skloňováno ve všech pádech. Úspory státních výdajů i výdajů jiných subjektů se týkají všech oblastí včetně dopravy a jsou vždy nepřijemné, ať hovoříme o nižších investicích do infrastruktury, nižších dotacích státu na provozování regionální železniční dopravy či omezení dálkové železniční dopravy. Ve všech těchto případech lze pochopitelně hledat postupy, jak nepříznivý dopad škrťů snížit prostřednictvím snížení provozních nákladů, zbytných investic aj. Existují však oblasti, kde by bylo možné dosáhnout poměrně výrazných úspor pouze efektivnější organizací tak, aby nebyl poškozen zejména uživatel.

Touto oblastí je zavádění a provozování integrovaných dopravních systémů (IDS). Základním cílem IDS je poskytování veřejné dopravy zákazníkům tak, aby pro ně byla atraktivnější než doprava individuální, tedy byla především dostatečně rychlá, pohodlná a za přiměřenou cenu. Efektivní provozování takové dopravy vyžaduje finanční spoluúčast objednatelů dopravy (města, kraje, obce), poněvadž nelze předpokládat, že při plném promítnutí nákladů do cen by výsledná cena byla pro potenciální cestující zajímavá. V rámci IDS je totiž třeba vytvářet síťové spojení, kdy je dopravní obsluha navíc prováděna i v méně vytižených obdobích dne a nemezuje se tak jen na špičková období pracovního dne. Náhradou za tyto vynaložené prostředky by měl být pokles zatížení silničních komunikací v území s takovými měřitelnými i neměřitelnými efekty, jako jsou nižší náklady na výstavbu a údržbu silnic, nižší znečištění či nehodovost.

Funkční IDS je založen na několika pilířích; zejména provozní integraci (návaznosti linek a spojů, eliminace souběhů), územní integraci (žádná vynechaná území či souběžně integrované a neintegrované linky) a tarifní integraci (cestující může použít jediný jízdní doklad na celou cestu bez ohledu na počet přestupů, použitý dopravní prostředek a dopravce; při finančním zvýhodnění samozřejmě mohou být zavedeny jízdní doklady s omezenou platností v některém parametru). V IDS by také měla být rozdělena role dopravních prostředků tak, aby silně a pravidelně proudy cestujících byly obsluhovány kolejovou dopravou a role silniční dopravy omezena převážně na roli napájecí.

Historie moderních IDS v České republice se píše od roku 1992, kdy vznikl první IDS v Praze a okolí (později se rozšířil do dnešního systému Pražská integrovaná doprava - PID), PID se postupně rozšířil do vzdálenosti několika desítek km od Prahy. Posléze IDS vznikaly v dalších oblastech ČR, nejprve v okolí větších měst, pak i v oblastech bez výrazného jádra, kde je jejich používání snad ještě více žádoucí kvůli zvýšení atraktivity veřejné dopravy v takovýchto oblastech. V současné době lze považovat za jeden z nejlepších IDS v ČR systém IDS JMK v Jihomoravském kraji, kde jsou silně uplatňovány všechny výše uvedené principy tvorby IDS. V průběhu doby

samozřejmě vznikly také překryvy IDS vytvářené různými subjekty, například překryv IDS VYDIS a IREDO ve východních Čechách, v současnosti je ale největším problémem překryv prvního českého IDS PID a Středočeského IDS (SID).

Právě tato koexistence generuje značné plýtvání veřejnými prostředky kvůli naprostému nesladění vstupních podmínek, které také vycházejí z nedodržování pilířů integrace a nedohodě příslušných odpovědných subjektů, ze které plynou mimo jiné souběhy linek obou IDS.

## PID versus SID

Pražská integrovaná doprava je založena na zásadním uplatnění přestupného tarifu u všech jízdních dokladů (s drobnými výjimkami, kde je však, jak bylo uvedeno výše, zavedeno cenové zvýhodnění) a tarifní pásma mají podobu soustředných mezikruží, kde jádrem je Praha. Tento systém byl zvolen na počátku fungování a dobře odpovídal centralizaci převážně většiny cest směrem do Prahy. S postupným rozšiřováním systému však roste podíl tangenciálních cest, a tak roste přepravní nespravedlnost, kdy dva cestující za přibližně stejnou vzdálenost mohou platit značně odlišné částky podle toho, zda směřují do jádra či jejich cesta vede okolo. Z hlediska provozní integrace je PID také na dobré úrovni, kdy na sebe v rámci možnosti návazné linky navazují i časově, do značné míry jsou eliminovány i souběhy, s výjimkou některých míst, kde by jim nebylo možné zabránit (Stran-

čice - Mnichovice vlak i bus, když v Mnichovicích nelze autobusy ukončit u nádraží); souběh je také na úseku Praha - Říčany, kde však vlaky a autobusové linky směřují do jiné oblasti, takže nejde o závažnou chybu. Jak je tedy zjevné, páteřní roli v PID hraje doprava kolejová. Koordinátorem PIDu je společnost ROPID.

Naproti tomu systém SID je založen na zcela přestupném tarifu pouze u dlouhodobých jízd, u papírových jízd pro jednotlivou jízdu je nepřestupný, což cestujícím přestupy prodražuje. Tarifní zóny jsou sestaveny místně, jsou seskupeny podle obcí s přihlédnutím ke vzdálenosti. Tento systém je vhodnější pro oblast s velkým podílem tangenciálních cest a více dojezdovými centry, což Středočeský kraj, pokud odmyslíme Prahu, nepochybně je. Integrace stále není zavedena na celém území kraje. Provozní integrace není však na vysoké úrovni, protože při integraci často nedošlo vůbec ke změnám časových poloh spojů, ale sestávala ze značné části pouze z očíslování linek a zavedení tarifních pásem namísto kilometrů, jinak se jízdní řády linek neměnily. V rámci fungování SIDu neexistují souběhy vlaků a autobusů z důvodu, že železniční doprava není do integrace vůbec zahrnuta, což, jak plyne z výše uvedeného, je vada podstatná. Souběhy můžeme nalézt na úsecích, kde jezdí jak linky PID, tak SID, jak bude uvedeno později. SID také nemá žádnou organizaci, která by prováděla koordinaci.

Z výše uvedeného plyne, že každý z IDS na území Středočeského kraje má výhody a nevýhody. Zásadní výhodou SID je zónové tarifní uspořádání, které lépe odpovídá charakteru oblasti, tudíž větší přepravní cenová spravedlnost a snadnější rozšiřování systému, které u PIDu již příliš aplikovat nelze - tím však výhody končí. Výhodami, které hovoří pro PID, jsou mnohem vyšší úroveň provozní integrace, kdy při procesu nedošlo pouze k opsání staršího jízdního řádu linky, ale k optimalizaci spojení, striktně přestupný tarif, existence koordinátora a nosná role kolejové dopravy. V ideálním případě by tedy bylo vhodné vytvořit na území Prahy a Středočeského kraje jediný IDS, který by spojil výhody obou současných systémů. Velkým problémem je však politika, kdy se především Středo-





český kraj snaží prosazovat principy svého systému bez ohledu na cestujícího. Středočeský kraj se pokouší z logických důvodů získat pod svůj systém všechny linky na svém území, tedy včetně těch, které v současnosti patří pod PID, bez ohledu na to, že tyto linky tvoří významnou část obsluhy, někdy téměř stoprocentní, v některých okrajových městských částech (Uhřetěves, Koloděje, Zbraslav, většina spojů ve Vínově, prakticky 100 procent Sobín). Pokud by došlo k převedení linek PID pod SID, při absolutní nekooperaci obou IDS by buď obyvatelé těchto městských částí byli nuceni platit výrazně vyšší jízdné než obyvatelé srovnatelných částí nepostížených změnou, nebo by muselo dojít ke zdvojení spojení na této relaci, kdy by Praha zavedla souběžnou linku MHD, a tím by došlo k silné neefektivitě a nižší vytiženosti obou souběžných spojů. Uvedme příklad Vínově. Aby byla zachována stejná frekvence obsluhy po vypuštění linek PID 302, 375 a 378, bylo by nutno přidat v pracovní den 118 párů spojů, při 250 pracovních dnech a uvažované trase Letňany - Vínov v délce 7,25 km by ročně bylo nutno objednat jen na této trase přes 425 000 vozkm navíc.

Toto by nastalo po eventuálním převzetí linek PID do SID, plýtvání veřejnými prostředky by bylo zřejmé. Ale také v současnosti už existují úseky v kraji, kde k němu denně dochází, jen není na první pohled tak zjevné. Jako příklad lze vybrat trasu Praha - Beroun, kde se nabízí cesta vlakem údolím Berounky (PID), přibližně podél silnice 605 (PID), po silnici 605 (PID i SID) a po dálnici (jen SID, z různých koncových stanic v Praze). Významnými koncovými stanicemi v Praze jsou Hlavní nádraží, Smíchovské nádraží, Nové Butovice a Zličín (poslední dvě jsou stanice metra). Vypustíme-li z úvahy trať údolím Berounky, která obsluhuje i další relativně velká sídla, zůstává koridor okolo silničního spojení, kde by bylo možné dosáhnout pomocí koordinace dopravy značných úspor a také většího pohodlí pro cestující. Během jedné hodiny odpolední špičky na této trase jede v jednom směru 7 autobusů (z toho 5 SID a 2 PID) a 1 vlak, přičemž odjezdy spojů PID a SID nejsou proloženy a často odjíždějí z koncové stanice Zličín v téměř shodný čas; jejich vytižení přitom není takové, aby byla existence dvou spojů ve shodnou dobu oprávněná. Při provedeném průzkumu dne 10. 3. 2011 bylo zjištěno, že ve vozidle PID 380 s odjezdem ze Zličína ve 14,00 z Prahy cestovalo 24 osob, počet lidí ve vozidle tuto hodnotu během celé cesty nepřekročil, naopak směrem k Berounu klesl; vozidlo na lince SID C20 s odjezdem ze Zličína v 13,55 v naprosto shodné trase bylo při odjezdu obsazeno 18 cestujícími,

do Berouna obsazenost narostla na 35. Je evidentní, že obyvatelé kraje využili spíše linku SID, která jede o pět minut dříve, takže počet lidí ve druhém autobuse klesal. V souhrnu lze ale říci, že frekvenci z obou vozidel by pojalo vozidlo jedno, neboť ani na jedné z nácestných zastávek nenastoupilo více než 10 cestujících, nelze tak použít ani argument zdržování při nástupu. Pro úplnost v opačném směru byla vytiženost v odpolední špičce logicky ještě nižší, PID 380 měla na Zličíně obsazenost 31, zatímco SID C20 pouhých 12 (přestože tento spoj vynechává některé zastávky), opět s téměř souběžným odjezdem z Berouna.

Pochopitelně na základě jedné dvojice spojů nelze soudit o provozu během celého dne, nicméně k vytvoření hrubé představy o plýtvání veřejnými prostředky to nepochybně stačí - zrušení jednoho páru spojů v pracovní den by vedlo k úspoře 42 vozkm denně, tedy přes 10 000 vozkm ročně, při teoretické ceně 20 Kč/vozkm to činí přes 200 000 Kč ročně. Druhý problém lze identifikovat na straně cestujících, kde cestující vlastníci pražskou tramvajenku bude pravděpodobně uvažovat, který spoj použije, když za SID bude platit více, problém je znásoben tím, že autobusy SID vyjíždějí z Prahy z různých koncových stanic. Tento problém je silnější o víkend, kdy sice časové souběhy nejsou, ale střídají se autobusy PID a SID. K tomu ještě přistupuje to, že občané nevlastníci pražskou tramvajenku jsou uměle tlačeni nevyužívat kapacitní železniční dopravu.

Příklad trasy Praha - Beroun je zřejmě nejviditelnější, ale k podobným souběhům dochází i jinde (např. Praha - Neratovice - Mělník), ale neefektivita vzniká také právě výše zmíněným neintegrováním železnice do SID. Je tak vidět, že jen kvůli překryvům a nespolečnosti mezi dvěma IDS operujícími na stejném území dochází ke ztrátám, které by bylo možné lehce odstranit, aniž by se snížil komfort cestujících, prostřednictvím propojení obou IDS.

Lze si tedy jen přát, že odpovědné orgány se oprostí od ideologie a budou hledat úspory opravdu tam, kde to v žádném případě nepostihne cestující a neuchýlí se k nevhodnému, ale velmi jednoduchému seškrtnání „málo vytižených spojů“, které s velkou jistotou nepostihne popisovanou trasu, ale zhorší podstatně dopravní obslužnost odlehlejších míst v kraji. ■

Ing. Michal Mervart, PhD.

#### Literatura:

Zelený, L. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007, ISBN 80-7357-266-2

Zurynek, J. a kol. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008, ISBN 80-7357-335-5

## CCV ŘÍZENÝ SKLAD



V MLÁDÍ  
JSEM ŽRAL  
BONDOVKY  
A SNIL  
O TAJNÝCH  
KÓDECH



DNES TÍM  
ŽIJU. RADIO-  
FREKVENČNĚ  
ŘÍDÍME SKLAD  
A PŘES SSC  
KÓDY JSME  
RYCHLEJŠÍ  
A PŘESNĚJŠÍ  
NEŽ AGENTI.



S EFEKTIVNÍ  
LOGIKOU  
NAŠE FIRMA  
ROSTE. A JEN  
MEZI NÁMI:  
NIC SLOŽITÉHO  
NA TOM NENÍ!



informační systémy

*Legendární řešení,  
o která se můžete opřít!*

[WWW.CCV.CZ](http://WWW.CCV.CZ)