

## Integrovaný dopravní systém (IDS)

Doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc. – Ing. Jiří Borovka, PhD., MBA

*Jednou ze základních lidských potřeb, je potřeba změny místa, dosažení cíle cesty. Tuto nepostradatelnou veřejnou službu (dopravní obslužnost) pro většinu obyvatel zajišťuje veřejná osobní hromadná doprava. Za zajištění základní dopravní obslužnosti převzala zodpovědnost veřejná správa ( stát, kraje a obce), která je objednavatelem dopravních výkonů veřejné hromadné osobní dopravy a garantem jejich kvality. Cílem je uspokojit v maximální možné míře přepravní potřeby obyvatel, s odpovídající kvalitou a efektivním vynaložením veřejných finančních prostředků. Je třeba zdůraznit, že při celkové ztrátovosti osobní regionální hromadné dopravy, která je v gesci krajů a obcí, které tuto ztrátu dopravcům hradí, je důležité přihlížet k hospodárnému vynaložení veřejných finančních prostředků. Uspořené finance za dopravu je možné potom použít na další veřejné služby, školství, zdravotnictví, kulturu apod. Efektivním způsobem zajišťování veřejné hromadné osobní dopravy je vytváření integrovaného dopravního systému (IDS), jehož uplatnění je nejlepší cestou ke kvalitní a hospodárné přepravě cestujících, ovšem při respektování určitých předpokladů. Často je totiž voláno po uplatnění tohoto systému, bez znalostí charakteristik jeho subjektů, technologie, ekonomiky, ale hlavně konkrétních podmínek daného území, ve kterém má být IDS realizován. Základní podmínkou pro zavádění IDS je množství jeho uživatelů (intenzita přepravních proudů cestujících), které má přímý vliv na ekonomickou efektivnost a počet zúčastněných dopravců.*

*IDS můžeme definovat jako systém více dopravců jednoho druhu (oboru), nebo více druhů (oborů) hromadné dopravy směřující k zajištění účelné a hospodárné dopravní obsluhy daného území s přihlédnutím k technicko-ekonomickým charakteristikám jednotlivých doprav a dopravců. IDS je založen na spolupráci dopravců jednotlivých druhů veřejné dopravy (železnice, linkové autobusy, MHD) a objednatelů dopravních výkonů (kraje, obce).*

*IDS je integrální součástí dopravní obslužnosti kraje. Dopravní obslužnost kraje zahrnuje :*

- *regionální dopravní obslužnost (veřejná linková autobusová doprava, regionální železniční osobní doprava, MHD) – dotovaná z rozpočtu kraje, dotovaná z rozpočtů měst*

- *dálková dopravní obslužnost (veřejná linková autobusová doprava, rychlíky a expresy železniční dopravy) - nedotovaná u dálkových autobusových linek, dotovaná z rozpočtu MD u železniční dopravy.*

*Obecně možno konstatovat IDS je tvořen třemi podsystémy :*

- *Organizačně-ekonomický podsystém (rozvojové záměry a plány kraje, koncepce financování, zájmová území-dopravní mikroregiony, zdroje pro financování-efektivnost, legislativa, IT, kontrola)*

- *Dopravně – přepravní podsystém (přepravní proudy cestujících v rámci kraje a jednotlivých mikroregionů, dopravní infrastruktura, technická základna dopravců, dopravní a přepravní výkony, technologie)*
- *Tarifní podsystém (typ tarifů, jízdní doklady, tarifní a přepravní podmínky, konstrukce tarifů, prodejní a odbavovací systém).*

*Uvedené podsystémy mají svůj odraz v typu integrace. Jednotlivé postupné kroky integrace při budování IDS můžeme popsat :*

**1. Krok : Dopravní integrace**

*V rámci tohoto kroku, v souladu s dopravními plány Jč kraje vypracovanými společností JIKORD (Jihočeský koordinátor dopravy), byla provedena analýza současného stavu dopravní infrastruktury, smluvních dopravců, přepravních a zátěžových proudů cestujících v rámci jednotlivých dopravních oborů, linek, spojů, tratí a vlaků. Na základě sledování frekvence cestujících byly odstraněny souběhy doprav, zrušeny nevyužitá spoje VLAD, málo využívané vlaky byly nahrazeny pětinásobně dotačně levnějšími autobusy. Byl zpracován a úspěšně vyzkoušen projekt malokapacitních autobusů a mikrobusů na zavolání.*

*Tento krok můžeme nazvat - koordinací jednotlivých dopravců v rámci oboru i mezi obory, koordinací jízdních řádů a zajištění přestupů v rámci kombinovaných doprav. Výsledkem je jednotná dopravní nabídka a respektováním přepravní poptávky.*

**2. Krok : Integrace organizačně-ekonomická**

*V rámci tohoto kroku je potřebné zjistit zájem dalších objednatelů, kromě kraje, dopravních výkonů. Jinými slovy : které obce (podniky) mají zájem na IDS a jsou ochotny se finančně podílet na jeho provozu. Dále bude potřebné stanovit dělbu tržeb a dotací (kompenzací ztrát) mezi subjekty IDS, stanovit pravidla pro klíčování podílů dopravců na financích. Vytvořenou koncepci a rozvoj systému, spolu s dopravním řešením, řešením tarifů a přepravních podmínek bude třeba schválit orgány samosprávy a dále smluvně zajistit. Důležitým úkolem bude sjednávání dopravní zakázky, spolu s výběrem dopravců. V neposlední řadě je připravit systém kontroly dopravních výkonů a jejich kvality.*

**3. Krok : Integrace tarifní**

*V rámci tohoto kroku je potřebné vytvořit jednotný tarifní systém, tzn. členění území (dopravní mikroregion) do tarifních zón s respektováním spádovosti, zvolení jednotného typu tarifu, sjednocení jízdních dokladů, sjednocení pravidel konstrukce cen jízdného a přepravních podmínek.*

*Ideálním stavem IDS pro konkrétní region je takový stav, který je ve shodě s podmínkami (geografické, demografické, rozmístění výrobních sil, rozmístění úřadů, škol, zdravotnických zařízení apod.), připraveností (dopravní obory a dopravci, dopravní infrastruktura) a potřebami kraje (jednotlivých dopravních mikroregionů). Cílem není dosažení co nejužší institucionální formy, jak se často mylně prezentuje. Jak již bylo výše uvedeno systém, ostatně jako celá osobní doprava, bude ztrátový. Jeho ztrátovost bude tím menší, čím větší bude intenzita přepravovaných cestujících. Jeho nesporným přínosem bude zvýšení kvality, komfortu přepravy cestujících. Zavedení tohoto systému je finančně velmi náročné a podmínky Jihočeského kraje pro jeho efektivnost jsou diametrálně odlišné než v ostatních krajích ČR. Před plošným zavedením IDS v celém kraji je potřebné položit základní otázku, stejnou jako u ostatních velkých dopravních investic : Nebylo by účelnější vynaložit finanční prostředky na jinou dopravní investici ? Kriteřiem potom je počet obyvatel kraje, kteří budou mít z takové investice prospěch.*