

Karol Trammer

IDS – zintegrowane systemy transportu publicznego w Czechach

Trasy komunikacji autobusowej dublujące się z liniami kolejowymi. Zamiast integracji i współpracy drapieżna konkurencja między przewoźnikami prywatnymi a transportem publicznym. Brak koordynacji rozkładów jazdy, brak skomunikowań między różnymi środkami transportu publicznego. Wiele nijak mających się do siebie systemów biletowych. To codzienność transportu zbiorowego w Polsce. W Czechach udaje się rozwiązywać tego typu problemy.

Od kilku lat na terenie Republiki Czeskiej powstają kolejne zintegrowane systemy transportu publicznego – IDS (Integrovaný Dopravní Systém). Głównym celem tworzenia tychże systemów jest doprowadzenie do integracji taryfowej oraz koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników działających na danym obszarze (np. sąsiednich miast, kilku powiatów, całego regionu) – między innymi Czeskich Kolei (České Dráhy), miejskich przedsiębiorstw komunikacji zbiorowej, autobusowych przewoźników regionalnych – publicznych i prywatnych. Systemy IDS tworzone są z inicjatywy samorządów lokalnych i regionalnych, którym zależy na poprawie jakości transportu publicznego na swoim terenie. Jak bowiem nie od dziś wiadomo, im lepiej funkcjonuje komunikacja publiczna, tym łatwiej i przyjemniej żyje się mieszkańcom oraz łatwiej przyciąga się turystów, a także inwestorów tworzących nowe miejsca pracy. Tworzenie systemów IDS, to także znaczna racjonalizacja kosztów przeznaczanych na transport publiczny – eliminuje się przypadki dublowania się tras różnych środków transportu oraz różnych przewoźników. Zamiast tego tworzy się równomierną i w pełni dostosowaną do potrzeb mieszkańców ofertę przewozową, która zapewnia dobre połączenia komunikacyjne na całym obszarze działania danego systemu IDS.

Warto podkreślić, że zintegrowane systemy IDS nie stanowią zagrożenia dla ogólnoczeskiej taryfy Czeskich Kolei. Taryfy ustanowione w ramach systemów IDS zawsze działają równoległe do ogólnokrajowych ustaleń taryfowych ČD. Nie występują więc sytuacje, że po wjeździe na obszar działania jednego z systemów

IDS pasażerowie zmuszeni są do zakupu nowego biletu czy uregulowania dopłat. Co więcej, funkcjonowanie zintegrowanych systemów transportu publicznego pasażerom kolei zawsze daje wybór – zakup zwykłego biletu ČD lub zakup biletu w ramach taryfy IDS (także wtedy, gdy podróż odbywa się na obszarze jednego systemu IDS). Ze względu na przejrzystość taryf podróżni wiedzą, co opłaca im się najbardziej i decydują się na najkorzystniejsze rozwiązanie. W wielu przypadkach zdarza się, że systemy IDS po prostu nie oferują możliwości zakupu biletu jednorazowego na przejazd koleją – często zdarza się, że integracja taryfowa między przewoźnikami lokalnymi oraz Czeskimi Kolejami występuje począwszy od biletów czasowych (np. jednodniowych). Istotą zintegrowanych systemów transportu publicznego jest to, że nie ingerują one w ogólnokrajowe ustalenia taryfowe. Dzięki temu mieszkańcy danego powiatu lub regionu mogą korzystnie kupować bilety na różne środki transportu, natomiast pasażer podróżujący z jednego krańca Czech na drugi nigdy nie jest narażony na dostosowywanie się do różnych taryf mijanych systemów IDS.

Po tym ogólnym wprowadzeniu warto przyjrzeć się kilku czeskim zintegrowanym systemom transportu publicznego. Bowiem każdy system IDS charakteryzuje się innym stopniem zaawansowania integracji taryf, innymi rozwiązaniami i ideami.

ODIS – Ostravský Dopravní Integrovaný Systém

System ODIS został zainaugurowany w 1997 r. Początkowo system działał jedynie w najbliższych okolicach Ostrawy. Główną przyczyną powstania tego systemu były problemy ze zróżnicowaniem taryf, co powodowało, że pasażerowie musieli kupować kilka rodzajów biletów i dostosowywać się do różnych taryf. Obecnie do systemu ODIS należą 93 miasta i gminy. Jak widać, w ciągu pięciu lat ODIS z systemu działającego w jednej aglomeracji przerodził się w system funkcjonujący na terenie prawie całego regionu morawsko-śląskiego. System ODIS był sukcesywnie rozszerzany na kolejne miasta i gminy, których mieszkańcy oraz władze przekonywali się o dobrodziejstwach integracji transportu publicznego, obserwując poprawę sytuacji transportowej w sąsiednich miejscowościach.

Do systemu ODIS przystąpili następujący przewoźnicy:

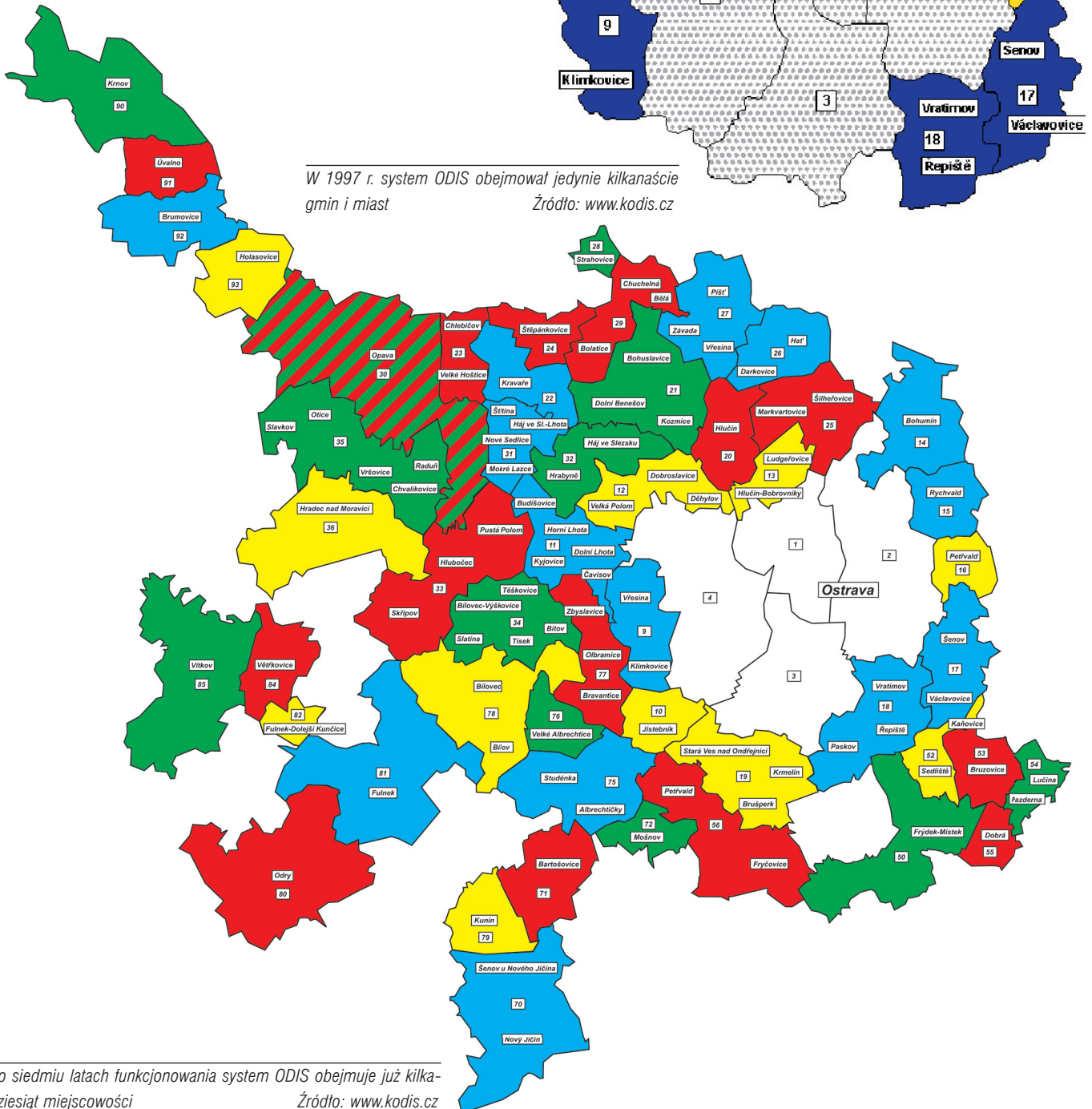
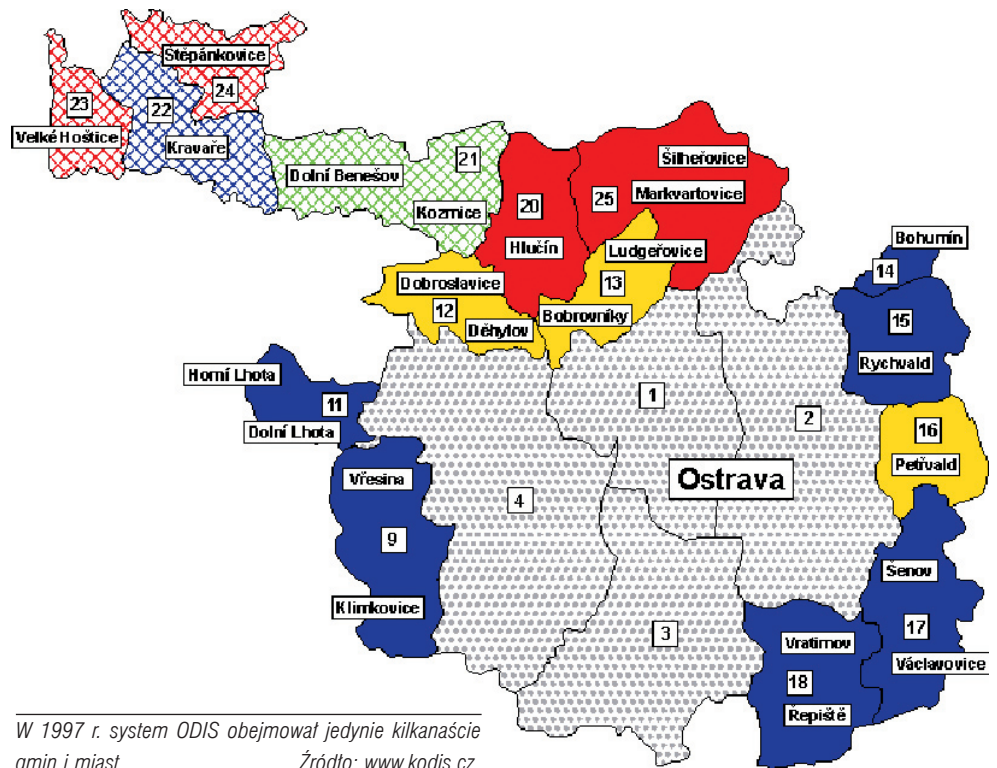
- Dopravní Podnik Ostrava (miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne eksploatujące autobusy, trolejbusy i tramwaje w Ostrawie i okolicach),
- MDPO – Městský Dopravní Podnik Opava (miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne eksploatujące autobusy i trolejbusy w Opawie i okolicach),
- Connex Morava (prywatny przewoźnik autobusowy prowadzący przewozy regionalne i miejskie),
- TQM (prywatny przewoźnik autobusowy prowadzący przewozy regionalne w okolicach Opawy),
- Osoblažská Dopravní Společnost (przewoźnik autobusowy prowadzący przewozy lokalne w Krnovie i okolicach),
- České Dráhy (czeskie koleje państwowe).



Jeden bilet zamiast wielu, to istota systemów IDS w Czechach

Źródło: www.idsjmk.cz

W pojazdach wszystkich wymienionych przewoźników, pasażerowie mogą podróżować na podstawie biletów ODIS. Oferta taryfowa ODIS dzieli się na trzy rodzaje biletów – krótkookresowe, 24-godzinne oraz długookresowe. Bilety krótkookresowe to inaczej bilety ważne od 15 minut do trzech godzin. Ten segment oferty taryfowej nie obowiązuje w komunikacji miejskiej w Opawie (MDPO) oraz w pociągach ČD. Kolejny rodzaj to bilety 24-godzinne – ważne w pojazdach wszystkich przewoźników, aczkolwiek z pewnymi



ograniczeniami wynikającymi między innymi z braku kasowników ODIS w pociągach. Bilety długookresowe (z okresem ważności od jednego tygodnia aż po jeden rok) obowiązują już bez ograniczeń ze strony któregośkolwiek z przewoźników. Obszar działania systemu ODIS dzieli się na kilkadziesiąt stref i w związku z tym pasażerom oferowane są bilety obowiązujące w jednej strefie, w kilku (od dwóch do dwunastu) albo we wszystkich strefach na terenie działania systemu ODIS.

Zintegrowane systemy transportu publicznego opierają się nie tylko na integracji taryfowej, lecz także na koordynacji sieci przewozowej – tak jest również w przypadku systemu ODIS działającego w regionie morawsko-śląskim. Dzięki temu, przypadki dublowania się linii autobusowych i kolejowych należą do rzadkości. Dobrym przykładem jest połączenie Ostrawy (320 tys. mieszkańców) i pobliskiego miasta Bohumín (24 tys. mieszkańców). Między tymi miastami biegnie linia kolejowa, po której każdego dnia kursuje 27 par pociągów osobowych, przyspieszonych i pospiesznych – wszystkimi wymienionymi kategoriami pociągów można podróżować z biletami ODIS. Linia ta zapewnia dobrą ofertę przewozową i w związku z tym żaden z innych przewoźników działających w systemie ODIS nie prowadzi przewozów między Ostrawą i Bohumínem. W celu ułatwienia korzystania z połączeń kolejowych, w ramach systemu ODIS wprowadzono numerację połączeń kolejowych, chociaż tablic z numerami próżno szukać na pociągach lub na stacjach kolejowych. Numeracja tras kolejowych funkcjonuje jedynie na schematach i rozkładach jazdy, wydawanych przez ODIS.

Podmiotem zajmującym się koordynacją transportu oraz tworzeniem oferty taryfowej, a także działaniami marketingowymi, promocyjnymi, administracyjno-organizacyjnymi jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością „Koordynator ODIS”. Udziałowcami spółki są wszystkie samorządy lokalne przystępujące do systemu ODIS, a także władze regionu morawsko-śląskiego.

IDS Zlín-Otrokovice

Zlín (185 tys. mieszkańców) jest to miasto przemysłowe, a także ważny ośrodek o znaczeniu regionalnym. Głównym czynnikiem rozwoju tutejszego zintegrowanego systemu transportu publicznego jest położenie miasta w pewnym oddaleniu od głównych korytarzy kolejowych. Wymusiło to stworzenie niezawodnego połączenia do najbliższej stacji kolejowej z ruchem dalekobieżnym. Mówiąc konkretnie – chodziło o zapewnienie dobrej oferty przewozowej do miejscowości Otrokovice, która leży w odległości 10 km od centrum Złína. Przebiega tam linia kolejowa Wiedeń – Břeclav – Přerov – Ostrawa – Petrovice u Karviné – Zebrzydowice, po której kursują pociągi dalekobieżne łączące ten rejon Republiki Czeskiej z Pragą, aglomeracją Ostrawy oraz ważnym ośrodkiem akademickim – Olomuńcem, a także z Polską i Austrią. Dlatego boczna linia kolejowa Otrokovice – Zlín – Vizovice stała się kręgosłupem transportowym tutejszej aglomeracji – szczególnie od początku lat 90., gdy rozpoczęto proces tworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego w Złinie.

System IDS Zlín-Otrokovice powstał w 1992 r., ale do pełnej integracji kolei i transportu miejskiego prowadzonego przez Dopravní Společnost Zlín-Otrokovice (spółka komunikacyjna Zlín-Otrokovice) doszło sześć lat później – w 1998 r. Od tego czasu pasażerowie podróżujący pociągami ČD na linii Otrokovice – Zlín – Vizovice mogą korzystać ze wszystkich rodzajów biletów oferowanych przez przedsiębiorstwo Dopravní Společnost Zlín-Otroko-

vice, a więc od jednorazowych po długookresowe. Stało się to możliwe po zamontowaniu w wagonach motorowych czeskich kolei kasowników, takich jak działające w autobusach i trolejbusach miejskiej spółki komunikacyjnej. Należy podkreślić to, że w pociągach ciągle równolegle do taryfy miejskiej działa ogólnokolejowa taryfa Czeskich Kolei. W przypadku linii Otrokovice – Zlín – Vizovice ma to szczególne znaczenie – jak bowiem wspomniano, linia ta pełni ważną funkcję zarówno w przewozach lokalnych na terenie tutejszej aglomeracji, jak też jest normalną częścią sieci Czeskich Kolei. Byłoby więc niedopuszczalne wyłączenie jednej linii kolejowej z systemu taryfowego ČD.

Pociągi na trasie Otrokovice – Zlín – Vizovice kursują bardzo często (co 30 lub 60 minut). Dzięki temu zapewniają skomunikowania praktycznie ze wszystkimi pociągami dalekobieżnymi oraz regionalnymi kursującymi po głównej trasie Břeclav – Přerov, a także stanowią pewne połączenie w przewozach miejskich w Złinie i jego okolicach.

Integracja w ramach systemu IDS Zlín-Otrokovice nie polega jedynie na uznawaniu w pociągach ČD biletów komunikacji miejskiej. W tym roku nastąpi otwarcie nowego przystanku osobowego Zlín Louky Obchodní Centrum tuż przy dużym kompleksie handlowo-usługowym. Ten fakt stanowi dowód na to, że dzięki integrowaniu taryf kolejowych i miejskich mieszkańcy miast dużo chętniej korzystają z kolei w relacjach wewnątrzmijskich.

System IDS działający w Złinie od strony organizacyjnej różni się od wcześniej omówionego systemu ODIS. Tam bowiem utworzono oddzielny podmiot prowadzący wszelkie działania związane z koordynacją i integracją transportu publicznego. Natomiast w Złinie, głównie ze względu na mniejszą liczbę przewoźników i samorządów oraz mniejszy obszar działania, zastosowano prostszą organizację. Tworzeniem systemu taryfowego oraz organizacją zajmuje się miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne Dopravní Společnost Zlín-Otrokovice, a Czeskie Koleje na podstawie umów zawartych z miejskim przewoźnikiem po prostu uznają jego bilety w swoich pociągach. System IDS Zlín-Otrokovice jest jednym z najbardziej znanych zintegrowanych systemów transportu publicznego w Republice Czeskiej – przede wszystkim dzięki zastosowaniu pełnej integracji.

VYDIS – Východočeský Dopravní Integrovaný Systém

VYDIS (wschodnioczeski zintegrowany system transportu publicznego) funkcjonuje w Pardubicach oraz Hradec Králové. Oba te miasta mają podobną liczbę mieszkańców – po około 100 tys. Co ciekawe, Pardubice i Hradec Králové leżą w innych regionach administracyjnych – jednak fakt ten w ogóle nie przeszkodził w zintegrowaniu komunikacji publicznej kursującej w tych miastach, a także między nimi. Za podstawy stworzenia systemu VYDIS uznaje się podpisanie umowy między przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej z Pardubic (Dopravní Podnik Města Pardubice) i Hradec Králové (Dopravní Podnik Města Hradec Králové). Głównym postanowieniem tej umowy było wzajemne uznawanie biletów obydwu przedsiębiorstw komunikacyjnych. Zawarcie umowy nastąpiło w połowie lat 90. Jednakże 20-kilometrowa odległość dzieląca oba miasta stanowiła poważny problem w integracji transportu publicznego. W związku z tym zdecydowano się na przyłączenie Czeskich Kolei do systemu VYDIS. Było to najlepsze możliwe wyjście, ponieważ między Pardubicami i Hradec Králové biegnie linia kolejowa, która zapewnia krótki czas przejazdu (około 20 minut) między centrami obu miast. W sytuacji istnienia

bezpośredniej linii kolejowej, uruchamianie linii autobusowych kursujących między Pardubicami i Hradec Králové byłoby jedynie marnotrawstwem publicznych pieniędzy. Dlatego właśnie zdecydowano się na włączenie kolei do zintegrowanego systemu transportu publicznego VYDIS.

Pasażerowie posiadający bilety VYDIS (tygodniowe, pięciodniowe oraz 30-dniowe) mogą korzystać z pociągów osobowych, przyspieszonych i pospiesznych kursujących między Hradec Králové i Pardubicami. Oferta przewozowa ČD na tej trasie jest bardzo dobra – 30 par pociągów kursujących w dni robocze. Dodatkowo w weekendowe noce kursują dwie pary pociągów nocnych łączących obydwa miasta. Dzięki temu mieszkańcy Pardubic oraz Hradec Králové nie mają problemów z dojazdami do pracy, na zakupy, ale także do kina, teatru, czy przyjaciół. Jak widać, dobrosąsiedzkie stosunki między leżącymi blisko siebie miejscowościami należy budować w oparciu o dobrze działający transport publiczny.

JARIS

– Jablonecký Regionální Dopravní Integrovaný Systém

Zintegrowany system transportu publicznego JARIS obejmuje najbliższe okolice miasta Jablonec nad Nisou (45 tys. mieszkańców). Powstanie systemu JARIS to efekt porozumienia między lokalnym przedsiębiorstwem autobusowym ČSAD Jablonec nad Nisou, które prowadzi przewozy miejskie i lokalne oraz Czeskimi Kolejami. W ramach systemu oferowane są bilety miesięczne, które obowiązują w autobusach ČSAD oraz w pociągach ČD na trzech liniach kolejowych w rejonie Jablonca. System dzieli się na osiem stref. JARIS to jeden z najprostszych i najmniej zaawansowanych zintegrowanych systemów transportu publicznego funkcjonujących w Republice Czeskiej. To pokazuje, że Czeskie Koleje decydują się brać udział nie tylko w dużych przedsięwzięciach integrujących transport publiczny, ale także w niewielkich inicjatywach na szczeblu lokalnym. Efektem wprowadzenia systemu JARIS jest obniżenie kosztów poruszania się komunikacją publiczną, a także likwidacja linii autobusowych dublujących się z liniami kolejowymi.

Inne zintegrowane systemy transportu publicznego

Oprócz czterech opisanych zintegrowanych systemów transportu publicznego w Republice Czeskiej funkcjonuje jeszcze sześć tego typu przedsięwzięć. Tak jak wymienione systemy IDS, te różnią się od siebie stopniem zaawansowania integracji poszczególnych środków transportu publicznego.

1. ROPID – Regionální Organizátor Pražské Integrované Dopravy (Praga i okolice).
2. IDS JMK – Integrovaný Dopravní Systém Jihomoravského Kraje (region Brna).
3. IDS OK – Integrovaný Dopravní Systém Olomouckého Kraje (region Otomuńca).

4. IDP – Integrovaná Doprava Plzeňská (Pilzno).

5. IDS ČB – Integrovaný Dopravní Systém České Budějovice (Czeskie Budziejowice).

6. IDS TA – Integrovaný Dopravní Systém Tábor (Tábor).

Prezentacja zintegrowanych systemów transportu publicznego funkcjonujących u naszych południowych sąsiadów ma na celu ukazanie, że da się pokonywać bariery organizacyjne, finansowe i techniczne. Obserwując sytuację w Polsce można bowiem dojść do wniosku, że stworzenie trwałych i zaawansowanych zintegrowanych systemów transportu publicznego jest praktycznie niemożliwe. Uzgodnienie (nazywane wspólnym biletem) między warszawskim Zarządem Transportu Miejskiego i spółką PKP Przewozy Regionalne przestało działać po nieco ponad roku funkcjonowania. Szybki koniec spotkał także system ATP (autobus – tramwaj – pociąg), który działał w aglomeracji katowickiej.

W aglomeracji łódzkiej, stanowiącej skupisko miast wzajemnie ze sobą graniczących, nie udało się nawet stworzyć wspólnego systemu biletowego dla samej tylko komunikacji tramwajowej. Podróżny wyjeżdżający poza granice jednego miasta musi skasować bilet obowiązujący w innym mieście o innej cenie.

Od niedawna funkcjonuje porozumienie między wrocławskim Zarządem Dróg i Komunikacji i spółką PKP Przewozy Regionalne umożliwiające tańsze podróżowanie koleją i komunikacją miejską na terenie aglomeracji wrocławskiej. Jednak wszystkie te porozumienia charakteryzują się (lub charakteryzowały się) nierozwiniętym systemem informacji, skomplikowanymi i nie do końca zrozumiałymi przepisami, brakiem systemowych rozwiązań finansowych oraz dużą prowizorycznością. W związku z tym ich funkcjonowanie zazwyczaj nie trwa zbyt długo. Systemy czeskie są przedsięwzięciami tworzonymi od podstaw i stopniowo rozwijanymi aż do osiągnięcia założonego celu, a co najważniejsze – zawarte ustalenia są rozreklamowane oraz zrozumiałe dla mieszkańców miast lub regionów, którzy mają możliwość oszczędzania pieniędzy i w związku z tym decydują się na pozostawienie swoich samochodów w domach i przesiadkę na środki transportu publicznego.



Literatura

- [1] *Cestujeme w Odis* – broszura informacyjna. KODIS Ostrava 2003.
- [2] *Integrovaný Dopravní Systém Jihomoravského Kraje*. URL: www.id-sjmk.cz.
- [3] *ODIS – Ostravský Dopravní Integrovaný Systém*. URL: www.kodis.cz.
- [4] *VYDIS – Východočeský Dopravní Integrovaný Systém*. URL: www.wepark.cz/vydis.
- [5] *Jablonecký Regionální Dopravní Integrovaný Systém* – broszura informacyjna. ČD OPŘ Pardubice 2004.
- [6] *Traťové Jízdní Řády 2003/2004*. ČD Praha 2003.