

# Organizacja i integracja komunikacji miejskiej i regionalnej w kraju morawsko-śląskim w Republice Czeskiej<sup>1</sup>

**ANDRZEJ SOCZÓWKA**

dr, Uniwersytet Śląski,  
Wydział Nauk o Ziemi,  
ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec,  
e-mail: andrzej.soczowka@us.edu.pl

**Streszczenie.** Celem artykułu jest przybliżenie najważniejszych zasad organizacji i funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej i regionalnej w kraju morawsko-śląskim. W wielu aspektach system ten istotnie różni się od rozwiązań funkcjonujących w Polsce, jednocześnie jest to tematyka niezbyt często podejmowana w polskiej literaturze przedmiotu. W artykule przedstawiono najistotniejsze zagadnienia związane z organizacją komunikacji miejskiej oraz regionalnej na tym obszarze – podstawy prawne, organizatorzy, przewoźnicy, zasady finansowania, a w oparciu o regionalny plan transportowy – najważniejsze problemy tego systemu transportowego. Mając na uwadze aplikacyjny charakter prowadzonych badań, szczególną uwagę zwrócono na funkcjonujące na obszarze kraju morawsko-śląskiego rozwiązania dotyczące integracji taryfowej oraz samej informacji pasażerskiej. W artykule zaprezentowano również podstawowe cechy systemu komunikacyjnego, a w oparciu o rozkłady jazdy przeanalizowano częstotliwości kursowania linii komunikacji miejskiej i regionalnej. Przeprowadzone badania pokazały, że w procesie tworzenia i funkcjonowania jednolitego regionalnego systemu transportu pasażerskiego powinny uczestniczyć i współpracować ze sobą wszystkie jednostki administracyjne różnych szczebli. Proces integracji nie będzie jednak zachodzić samodzielnie, niezbędne jest wskazanie koordynatora. Dobry mechanizm integracji będzie zachęcać do przystąpienia do wspólnego systemu kolejne podmioty (gminy, przewoźników). Ważnym fundamentem jest dostępna dla wszystkich pasażerów w różnych formach, przejrzysta i wyczerpująca informacja pasażerska. Wnioski z badań stanowią cenne wskazówki dla tworzenia i udoskonalania już istniejących zintegrowanych systemów transportowych na obszarze Polski, wskazując na możliwe do zaimplementowania rozwiązania.

**Słowa kluczowe:** komunikacja regionalna, integracja taryfowa, informacja pasażerska

## Wprowadzenie

Położony we wschodniej części Czeskiej Republiki kraj morawsko-śląski o powierzchni 5427 km<sup>2</sup> jest zamieszkiwany przez 1 milion 234 tysiące mieszkańców [1]. Administracyjnie kraj ten dzieli się na 6 powiatów (mających znaczenie głównie statystyczne) oraz 300 gmin. Pomocniczymi jednostkami samorządu terytorialnego są gminy z rozszerzonymi kompetencjami, tworzące obwody nazywane również „małymi powiatami”. W kraju morawsko-śląskim zlokalizowane są 42 miasta, przy czym w przypadku dwóch miast liczba mieszkańców nie przekracza 1 tysiąca. Największymi mia-

stami kraju są: Ostrawa (299 tys. mieszkańców), Hawierzów (80 tys.), Karwina (59 tys.), Opawa (58 tys.) i Frydek-Mistek (57 tys.), położone w aglomeracji ostrawskiej. Najwyższą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Hawierzów – 2489 osób/km<sup>2</sup>.

Różnice wielkości powierzchni poszczególnych jednostek podziału administracyjnego w Republice Czeskiej i w Polsce sprawiają, iż nie do końca są to jednostki porównywalne statystycznie i funkcjonalnie. Wielkościami czeskie obwody najbardziej odpowiadają polskim powiatom, a czeskie gminy – polskim sołectwom. Dla przykładu – średnia powierzchnia powiatu w województwie śląskim wynosi 342,6 km<sup>2</sup>, a w kraju morawsko-śląskim – 904,5 km<sup>2</sup>, natomiast średnia powierzchnia obwodu to 246,7 km<sup>2</sup>. Analogiczne różnice występują w przypadku gmin. Średnia powierzchnia gminy w województwie śląskim to 72 km<sup>2</sup>, a w kraju morawsko-śląskim – zaledwie 18 km<sup>2</sup>.

Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie najważniejszych zasad organizacji i funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej i regionalnej w kraju morawsko-śląskim. W wielu aspektach system ten istotnie różni od rozwiązań funkcjonujących w Polsce, stanowiąc tym samym cenny materiał do porównań i kontynuacji badań. Jednocześnie jest to tematyka niezbyt często podejmowana w polskiej literaturze przedmiotu – jedynie nieliczne artykuły poświęcono zagadnieniom transportu na tym obszarze. Mając na uwadze aplikacyjny charakter prowadzonych badań, szczególną uwagę zwrócono na funkcjonujące na obszarze kraju morawsko-śląskiego rozwiązania dotyczące integracji taryfowej oraz samej informacji pasażerskiej.

System regionalnego transportu w kraju morawsko-śląskim tworzą następujące podsystemy: regionalne pociągi pasażerskie, miejskie oraz podmiejskie autobusy, a ponadto – tramwaje w Ostrawie, trolejbusy – w Ostrawie oraz w Opawie. Warto przy okazji nadmienić, że drugi pod względem liczby mieszkańców Hawierzów jest największym miastem w Republice Czeskiej, w którym brak komunikacji tramwajowej i trolejbusowej.

## Organizacja transportu publicznego

Podstawowe akty prawne regulujące funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Republice Czeskiej to: ustawa o transporcie drogowym [2], ustawa o służbie publicznej w przewozie osób i o zmianie innych ustaw [3], ustawa o kolejach [4], obwieszczenie o zasadach przewozu

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2014.

<sup>2</sup> Autor dziękuje za pomoc w opracowaniu materiału panu Michałowi Scholzowi ze spółki Koordynator ODIS w Ostrawie oraz panu Wojciechowi Mężykowi z Rydułtów.

w publicznym transporcie kolejowym i drogowym [5], obwieszczenie o rozkładach jazdy w regularnym transporcie pasażerskim [6] oraz obwieszczenie o postępowaniu przy tworzeniu modelu finansowania i wyznaczeniu maksymalnej wysokości kompensacji [7]. Tak jak w przypadku Polski, ww. akty prawne wynikają w dużej mierze z implementacji zapisów prawa unijnego.

Zgodnie z paragrafem 2 ustawy o służbie publicznej w przewozie osób [3] pod pojęciem „obsługi transportowej” rozumie się zapewnienie transportu we wszystkie dni w tygodniu przede wszystkim do szkół i placówek oświatowych, organów władzy publicznej, miejsc pracy placówek podstawowej opieki zdrowotnej oraz do zaspokojenia potrzeb kulturalnych, rekreacyjnych i społecznych, włączając w to możliwość powrotu, gdyż jego zapewnienie przyczynia się do trwałego i zrównoważonego rozwoju tej jednostki terytorialnej. Zgodnie z paragrafami 3-4 ww. ustawy [3] kraje i gminy w ramach swojego działania samorządowego określają zakres usługi transportowej i zapewniają tę usługę jako publiczną.

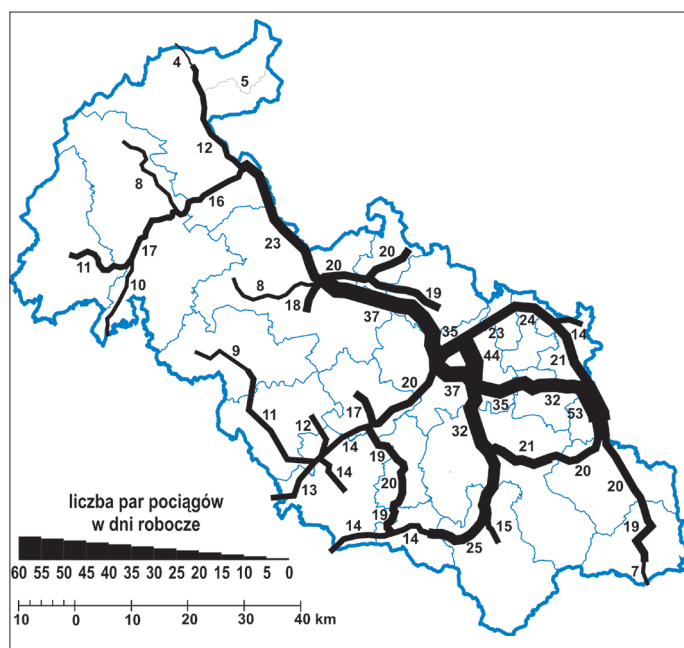
Kolej regionalna finansowana jest przez kraj. Do tego podsystemu zaliczamy pociągi osobowe i przyspieszone, ale można również zaliczyć niektóre pociągi pospieszne. W ich przypadku kwestia przynależności jest bardziej złożona, ponieważ z jednej strony pociągi pospieszne uruchamia i finansuje ministerstwo, ale z drugiej – dopłaca do nich kraj morawsko-śląski w zamian za honorowanie biletów okresowych ODIS. Kwestie związane z integracją i honorowaniem biletów opisane są w dalszej części artykułu. Do podsystemu pociągów regionalnych należy zaliczyć również linię wąskotorową Trzemeszna na Śląsku–Osoblaha, na której kursuje codziennie 5 par pociągów. Notabene jest to jedna z dwóch czynnych linii wąskotorowych w Republice Czeskiej.

Na terenie Republiki Czeskiej, na większości linii, operatorem przewozów regionalnych są Koleje Czeskie, a zarządcą infrastruktury jest państwowe przedsiębiorstwo Zarząd Infrastruktury Kolejowej (Správa železniční dopravní cesty). Na liniach lokalnych występują od tej reguły wyjątki, gdzie utrzymaniem infrastruktury i realizacją przewozów zajmują się podmioty prywatne. W kraju morawsko-śląskim dotyczy to linii nr 313 (Milotice nad Opawą – Wrbn pod Pradziadem), gdzie infrastrukturę utrzymuje spółka Advanced World Transport, a operatorem jest spółka GW Train Regio.

Oferta kolei regionalnej w kraju morawsko-śląskim znacząco różni się od tej, do której przyzwyczailiśmy się na obszarze Polski. Na podstawowych liniach pociągi kursują regularnie w takcie godzinnym, z dodatkowymi pociągami uruchamianymi w godzinach szczytu. Zasada ta tyczy się również linii niezelektryfikowanych. Różnice wielkości potoku pasażerskiego reguluje się w pierwszej kolejności wielkością taboru, a nie częstotliwością, unikając tym samym sytuacji relatywnie dobrej oferty w godzinach szczytu i braku oferty w pozostałych porach. Na liniach znaczenia miejscowego liczba pociągów waha się od kilku do kilkunastu pociągów na dobę, w zależności od faktycznego zapotrze-

bowania na przewozy. Linie takie dowożą pasażerów na przesiadki do linii podstawowego układu komunikacyjnego. Przy czym – w zależności od uwarunkowań technicznych – dąży się do taktu godzinnego lub jego wielokrotności, dla ułatwienia przesiadek.

Regionalna kolej obsługuje 163 stacje i przystanki. Według stanu na 1 stycznia 2013 roku najbardziej obciążoną ruchem regionalnym stacją jest Opawa Wschód (w dni robocze 214 pociągów na dobę), dopiero na drugim miejscu jest Ostrawa Svinov (193 pociągi). Szczegóły oferty kolei regionalnej dla dni roboczych prezentuje rysunek 1. Z powodu integracji w ramach systemu ODIS w obliczeniach uwzględniono również pociągi pospieszne kursujące na trasie Ostrawa–Opawa–Karniów–Ołomuniec.



Rys. 1. Poziom oferty kolejowych przewozów regionalnych w dni robocze w kraju morawsko-śląskim

Źródło: opracowanie własne

Do najważniejszych problemów kolei regionalnej w kraju morawsko-śląskim zalicza się: niską jakość usług na niezelektryfikowanej trasie Ostrawa–Frydek–Mistek–Frydląd nad Ostrawicą–Frensztat pod Radhoszczem w aspektach: prędkości komunikacyjnej, taboru, lokalizacji i liczby przystanków kolejowych. Ponadto dostrzega się niewystarczające wykorzystanie potencjału zmodernizowanego i zelektryfikowanego odcinka Ostrawa Główna–Ostrawa Kuńczyce, a także na niedoskonałą integrację kolei regionalnej z komunikacją autobusową [9].

Podobnie jak w Polsce, także w kraju morawsko-śląskim kolej regionalna nie jest w stanie w pełni dobrze funkcjonować jako samodzielny podsystem z powodu niskiej dostępności przestrzennej. Konieczna jest współpraca z przewoźnikami autobusowymi. Przy sprawnej organizacji przesiadek, ich uciążliwość może być zniwelowana dzięki wyższej prędkości pociągu, co przełoży się ostatecznie na skrócenie czasu podróży. W kształtowaniu systemu transportowego istotne jest wykorzystanie potencjału i możliwości kolei regionalnej, a nie stopniowa eliminacja z uwagi na różne nie-

doskonałości. Z racji sieciowego sposobu funkcjonowania kolej regionalna ma możliwość pełnienia funkcji integracyjnej wobec całego obszaru województwa i ciężko jest przenieść tę funkcję na komunikację autobusową.

Regionalną (podmiejską) komunikację autobusową organizuje i finansuje kraj morawsko-śląski z pomocą gmin. Sumarycznie stosunek finansowania jest następujący: w 85% – kraj, w 15% – gminy. Wyjątek dotyczy aglomeracji ostrawskiej, gdzie zaangażowanie finansowe samej Ostrawy w komunikację podmiejską jest wyższe. Nie są to dokładne wartości, ale dla każdej gminy warunki finansowania komunikacji autobusowej ustalane są indywidualnie. Daje to możliwość lepszego dostosowania obciążeń finansowych do możliwości gminy. Obecny model finansowania jest pochodną funkcjonujących do niedawna rozwiązań, kiedy istniała „zasadnicza obsługa transportowa” i „pozostała obsługa transportowa” [8]. Część zapisów znajdujących się obecnie w ustawie o służbie publicznej w przewozie osób [3], wówczas stanowiła element ustawy o transporcie drogowym [2]. Opisany w planie transportowym kraju [9], nowy model finansowania regionalnej komunikacji przez gminy zakłada trzy elementy składowe: stałą kwotę za każdego mieszkańca, stałą stawkę za wypełnienie minimalnej liczby połączeń w dni robocze i dni wolne od pracy (wraz ze wzrostem liczby mieszkańców zwiększa się wymagany poziom kursów) oraz dopłatę za zwiększenie liczby połączeń ponad wymagany standard.

Komunikacja miejska i podmiejska (regionalna) obsługuje 2928 przystanków, w tym 1569 na obszarze miast. Według stanu na 1 stycznia 2013 roku podsystem regionalnej komunikacji autobusowej tworzy 328 linii, spośród których 181 linii kursuje codziennie, 121 linii – tylko w dni robocze, 17 linii – w dni robocze i soboty, 9 linii – w dni robocze i niedziele. Przewozy realizuje 9 przewoźników (tab. 1), przy czym linia nr 678 obsługiwana jest przez dwóch, a linia nr 75 przez czterech przewoźników. W tych obliczeniach nie uwzględniano linii dalekobieżnych, nielicznych linii prywatnych przewoźników, linii bezpłatnych (hipermarketowych), linii sezonowych (wakacje, ferie) i linii kursujących z obszaru sąsiednich krajów. Na szczególną uwagę zasługuje również linia nr 293, która w części kursów przejeżdża przez Polskę tranzytowo bez przystanków. Podział tych linii ze względu na częstotliwości ich kursowania przedstawia tabela 2. Liczba linii nie świadczy niestety o wysokiej jakości oferty, bowiem dominującą częstotliwością kursowania tych linii w dni robocze w godzinach szczytu jest częstotliwość godzinna, a poza szczytem oraz w dni wolne od pracy – nieokreślona, czyli wykonywane są jedynie pojedyncze kursy w określonych porach.

Komunikację miejską organizuje i finansuje 12 miast: Bruntal, Czeski Cieszyn, Frydek-Mistek, Hawierzów, Karniów, Karwina, Nowy Jiczyn, Ostrawa, Opawa, Orłowa, Studeńka oraz Trzyniec. Niewielka część linii przekracza granice administracyjne miast, zwłaszcza w aglomeracji ostrawskiej. W finansowaniu pozamiejskich odcinków takich linii partycypują wówczas mniejsze miasta lub gminy

wiejskie oraz kraj morawsko-śląski. Według stanu na 1 stycznia 2013 roku podsystem komunikacji miejskiej tworzy 186 linii – 14 linii tramwajowych (Ostrawa), 20 linii trolejbusowych (9 linii w Ostrawie oraz 11 linii w Opawie) oraz 152 linie autobusowe. Przewozy realizuje 9 przewoźników (tab. 1). Podział tych linii ze względu na ich częstotliwości kursowania przedstawia tabela 2.

Przybliżając realny poziom finansowania: według danych udostępnionych przez Koordynatora ODIS w 2012 roku kraj morawsko-śląski dopłacił do kolei regionalnej 843 milionów koron, do regionalnej komunikacji autobusowej 543 milionów koron oraz do komunikacji miejskiej poza granicami miast – 12 mln koron; miasta i gminy dopłaciły do regionalnej komunikacji autobusowej 74 milionów koron, a do komunikacji miejskiej poza granicami miast – 36 milionów koron; miasta dofinansowały własną komunikację miejską kwotą 1 miliarda 288 milionów ko-

Tabela 1

Przewoźnicy obsługujący linie komunikacyjne w kraju morawsko-śląskim			
Przewoźnik (operator)	Linie miejskie	Linie podmiejskie *)	Razem
ARRIVA Morava a.s.	30	193	222
ČSAD Frýdek-Místek a.s.	14	38	52
ČSAD Havířov a.s.	19	21	40
ČSAD Karviná a.s.	14	33	47
Dopravní podnik Ostrava a.s.	81	1	81
Městský dopravní podnik Opava a.s.	24	-	24
Osoblažská Dopravní Společnost, s.r.o.	-	5	5
Radovan Maxner	-	1	1
TQM – holding s.r.o.	-	40	38
Technické služby města Nového Jičína	4	-	4
Razem:	186	328	514

\*) dwie linie są obsługiwane przez więcej niż jednego przewoźnika

Tabela 2

Częstotliwość kursowania	Komunikacja miejska				Komunikacja regionalna			
	Dni robocze szczyt	Dni robocze poza szczytem	Soboty	Niedziele	Dni robocze szczyt	Dni robocze poza szczytem	Soboty	Niedziele
do 10 min	31	10	-	-	1	-	-	-
11-15 min	6	-	-	-	-	-	-	-
16-20 min	34	30	32	32	10	1	-	-
21-30 min	24	11	8	8	7	2	2	2
31-40 min	12	15	13	13	15	2	1	1
41-60 min	30	35	23	26	103	15	9	7
61-90 min	7	12	16	11	45	21	4	6
91-120 min	2	10	10	11	10	43	9	12
pow. 120 min	-	3	9	9	9	38	53	46
poj. kursy	28	13	30	28	124	113	119	115
w innych godz.	11	46	10	10	4	93	1	1
w inne dni	1	1	35	38	-	-	130	138

ron. Zatem łączny poziom dofinansowania w 2012 roku wyniósł prawie 2 miliardy 800 milionów koron.

Do najważniejszych problemów regionalnej komunikacji autobusowej zalicza się zbyt małą liczbę niskopodłogowych autobusów (problem stopniowo rozwiązywany jest z pomocą funduszy regionalnych programów operacyjnych), zły stan infrastruktury przystankowej, zwłaszcza w małych gminach, niedoskonałe powiązanie transportu autobusowego i kolejowego. Zwrócono ponadto uwagę na brak węzłów przesiadkowych oraz brak preferencji komunikacji publicznej w stosunku do motoryzacji indywidualnej [9]. Dostrzega się zatem, że integracja różnych podsystemów w publicznym transporcie zbiorowym to nie jest wyłącznie hasłowy „wspólny bilet”, ale są to wszystkie działania ułatwiające pasażerom fizyczne dokonywanie przesiadek.

### Informacja pasażerska

Zasady informacji pasażerskiej w transporcie drogowym reguluje Obwieszczenie o rozkładach jazdy regularnego transportu pasażerskiego [6]. Zgodnie z nim na terenie całej Republiki Czeskiej funkcjonuje wspólny system numeracji linii komunikacyjnych (dla linii autobusowych, tramwajowych, trolejbusowych). Obejmuje on wszystkie linie różnych kategorii – międzynarodowe, krajowe, regionalne i miejskie. Zarówno regularnie kursujące przez cały rok, ale również okresowe i okazjonalne. Dla każdej linii przydzielony jest określony, niepowtarzający się w skali kraju numer, umieszczany na rozkładach jazdy. Przy czym często na wyświetlaczach, a w komunikacji miejskiej również na rozkładach jazdy, ukazywane są jedynie ostatnie cyfry. W sytuacji, gdy linia komunikacyjna podlega pod dwóch lub więcej przewoźników, lub też z innych względów, muszą być na nią wydane dwa zezwolenia, stosuje się zasadę różnych numerów sześciocyfrowych, ale kończących się na te same cyfry.

Rozkłady jazdy zmieniane są tylko raz do roku, w grudniu, razem z rozkładem kolejowym, a korygowane trzy razy w ciągu roku, oczywiście z wyjątkiem sytuacji awaryjnych. Są one przygotowane według jednolitego standardu w formie tablicy z numerem linii, relacją, okresem ważności rozkładu jazdy, godzinami odjazdów (i przyjazdów) ze wszystkich przystanków, odległościami w kilometrach pomiędzy przystankami, nazwą przewoźnika, terminami kursowania, informacjami o rodzaju obowiązującej taryfy, a także informacje dodatkowe (np. o skomunikowaniach). Wyjątki w sposobie prezentacji rozkładów jazdy dopuszcza się tylko dla komunikacji miejskiej. Ponadto wszystkie przystanki w rozkładach jazdy w kraju nazwane są w jednolitym standardzie: pierwszym elementem nazwy jest gmina, drugim – dla miast – dzielnica lub osiedle, a dla gmin wiejskich – nazwa innej wsi, a trzecim – określenie lokalizacji (np. ulica lub obiekt). W większych miastach spotyka się niekiedy nazwy czteroelementowe, gdzie drugim elementem jest dzielnica, trzecim – osiedle, a dopiero czwartym – określenie lokalizacji. Zasady te są zgodne z wnioskami A. i B. Moleckich dotyczącymi prawidłowego sposobu nazewnictwa przystanków. [10].

Ważnym elementem informacji pasażerskiej jest ogólnokrajowy system informacji o rozkładach jazdy [11]. Umieszczone zostały w nim rozkłady jazdy wszystkich linii komunikacyjnych w dwóch formatach – \*.xls i \*.pdf. Poszczególne linie komunikacyjne można wyszukać według: gminy, przystanku, numeru linii lub przewoźnika. Dla ułatwienia orientacji wszystkie przystanki umieszczono na dokładnej mapie, zbliżonej wyglądem do OpenStreetMap (czyli ogólnoinformacyjnego planu miasta lub gminy). Niezależnie od tego przewoźnicy mogą oczywiście umieszczać aktualne rozkłady jazdy na swoich stronach internetowych. Najczęściej są to kopie rozkładów z bazy ogólnokrajowej.

Do bazy danych z rozkładami jazdy dołączona jest wyszukiwarka połączeń, obejmująca: kolej dalekobieżną i regionalną, autobusy międzynarodowe, krajowe, regionalne i miejskie, komunikację tramwajową i trolejbusową. Wyszukiwarka pozwala odnaleźć połączenie pomiędzy dowolnymi przystankami przy zastosowaniu powszechnie stosowanych warunków: rodzaju środka transportu, daty i godziny podróży, przesiadek itp. Oblicza również cenę podróży, choć robi to na zasadzie sumowania cen pojedynczych biletów.

Najważniejszymi cechami tak skonstruowanego systemu informacji pasażerskiej są jednolitość i powszechna dostępność. Dzięki tak przyjętym rozwiązaniom udało się uzyskać jednolity standard, niezależny od obszaru, zaangażowania i technicznych możliwości przewoźników. Ponadto dzięki możliwości wyszukiwania rozkładów jazdy w bazie danych według gmin lub przystanków, przy planowaniu podróży nie jest niezbędna znajomość przewoźnika lub organizatora.

Problem ten jest szczególnie uciążliwy w Polsce, gdzie brakuje kompleksowej informacji o komunikacji lokalnej, regionalnej i dalekobieżnej na danym obszarze (gminy, powiatu, nie wspominając już o województwie) ewentualne wyszukiwarki robi się wyłącznie dla jednego organizatora lub przewoźnika. Jedynie nieliczne serwisy (np. e-podróżnik) próbują zbierać rozkłady jazdy przewoźników chcących uczestniczyć w takim projekcie, ale nie są to w żadnym stopniu kompleksowe rozwiązania obszarowe.

### Zintegrowany system transportowy

W procesie integracji pasażerskiego transportu na poziomie regionalnym ważną rolę odegrała założona w 1995 roku spółka „Koordynator ODIS” [12]. Jest ona partnerem i pośrednikiem zarówno dla kraju oraz gmin, jak i dla przewoźników w realizacji przewozów. Do podstawowych zadań spółki należą: obsługa finansowa linii komunikacyjnych funkcjonujących w ramach systemu ODIS (dotacje od kraju lub gmin oraz płatność przewoźnikom za wykonane kursy), tworzenie i koordynacja rozkładów jazdy, konstrukcja taryfy, a także rozliczenia wpływów ze sprzedaży wspólnego biletu pomiędzy przewoźników. Najkrócej ujmując – spółka ta wypełnia wszystkie klasyczne zadania zarządu transportu zbiorowego. Przy czym same płatności od strony finansowo-księgowej obsługuje Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Ostrawy (DPO Ostrawa).

ODIS pierwotnie był skrótem oznaczającym Ostrawski Zintegrowany System Komunikacyjny, obecnie interpretuje się go jako Zintegrowany System Komunikacyjny Kraju Morawsko-Śląskiego ODIS. Faktyczne funkcjonowanie systemu ODIS rozpoczął w 1997 roku, czyli znacznie później niż związki lub porozumienia komunalne gmin na obszarze województwa śląskiego. Początkowo obejmował wyłącznie Ostrawę i okolice (łącznie 24 gminy). W kolejnych latach systematycznie ulegał rozbudowie, aż stał się systemem regionalnym. Za najważniejsze etapy jego rozwoju należy uznać ostateczne włączenie do systemu Opawy i Karniowa w 2004, a także częściowe włączenie Orłowej, Karwiny i Hawierzowa w latach 2008–2009 [13].

Na obecny moment do systemu ODIS włączone są wszystkie pociągi regionalne oraz ponad 80% linii komunikacyjnych (wszystkie tramwaje, trolejbusy oraz znaczna część autobusowych). W komunikacji regionalnej są to 272 spośród 328 linii, gdzie na 234 liniach obowiązuje pełna integracja, na 38 liniach honorowane są tylko okresowe, przy czym na 1 linii tylko na wybranym odcinku. W komunikacji miejskiej jest to 152 spośród 186 linii, gdzie na 81 liniach obowiązuje pełna integracja taryfowa, na 72 liniach honorowane są tylko okresowe, przy czym na 9 liniach tylko na wybranych odcinkach.

Na koniec 2013 roku poza systemem ODIS pozostaje 80 z 514 linii autobusowych (56 regionalnych oraz 34 komunikacji miejskiej). Są to: komunikacja miejska Bruntala, Frydka-Mistka, Karwiny, Nowego Jiczyna oraz Orłowej, a także większość linii podmiejskich uruchamianych przez ČSAD Frýdek-Místek a.s. i ČSAD Havířov a.s. W przypadku ČSAD Karviná a.s. oraz w granicach administracyjnych Hawierzowa zdecydowano się wyłącznie na honorowanie w ramach ODIS biletów okresowych.

Na wszystkich liniach komunikacyjnych (pociągi, tramwaje, trolejbusy, autobusy) włączonych do systemu ODIS funkcjonuje wspólna taryfa na poziomie regionalnym [12]. Kraj podzielony jest na ponad 100 stref (obejmują one miasto, a w przypadku Ostrawy część miasta lub 1–2 gminy), a cena zależy od liczby wykupionych stref. W poszczególnych strefach w zależności od zaangażowania przewoźników w system ODIS funkcjonuje pełna lub częściowa integracja taryfowa. Wyższy stopień integracji występuje przy biletach długookresowych, niższy – przy biletach krótkookresowych.

W przypadku biletów jednorazowych na poziomie regionalnym bilety jednorazowe są nieprzesiadkowe. Opłata zależy od liczby przejechanych kilometrów, najczęściej zmienia się co 1 kilometr (doliczana jest do tego opłata kilku koron za rozpoczęcie podróży). Taryfa ODIS nie różni się specjalnie cenowo od taryfy niezintegrowanych przewoźników ČSAD. Regionalna komunikacja autobusowa jest nieznacznie tańsza od kolei (dopłata w autobusach w taryfie ODIS wynosi 1 koronę za 1 kilometr, na kolei w taryfie podstawowej jest to 1,3 korony za 1 kilometr).

W komunikacji miejskiej każde miasto indywidualnie ustala cenę za przejazd i w wydaniu papierowym są to bile-

ty nieprzesiadkowe. Dla posiadaczy kart elektronicznych stosuje się zniżki na przejazd, a ponadto w Czeskim Cieszynie, Hawierzowie, Opawie, Trzyńcu – zniżki na przeiadki. Wyjątek dotyczy aglomeracji ostrawskiej (strefa Ostrawa XXL), gdzie bilet jednorazowy dopuszcza dowolne przesiadki w okresie ważności na liniach następujących przewoźników: Dopravní podnik Ostrava a.s., Arriva Morava a.s., TQM-holding s.r.o., Radovan Maxner oraz w pociągach regionalnych Kolei Czeskich. Pasażer rozpoczynający podróż pociągiem lub autobusami Arrivy oraz TQM w strefie Ostrawa XXL może nabyć bilet z terminalu z oznaczoną już datą ważności. Tym niemniej, poza samą Ostrawą i jej okolicami, korzyści dla pasażerów korzystających nieregularnie i okazjonalnie z transportu publicznego są zatem niewielkie.

Funkcjonujące w kraju morawsko-śląskim bilety okresowe należy podzielić na dwie grupy: bilety sprzedawane w ramach systemu ODIS oraz bilety pozostałych przewoźników. W taryfie ODIS bilety okresowe można kupić na 7, 30, 90, 180 i 365 dni. Bilet okresowy ważny jest na wszystkie rodzaje transportu w danej strefie. W komunikacji miejskiej Czeskiego Cieszyna, Hawierzowa, Opawy i Trzyńca występują dodatkowe obostrzenia w postaci konieczności wgrania biletu okresowego na określony rodzaj nośnika [12]. Choć w teorii bilet okresowy ODIS zakupiony na więcej niż 10 stref zgodnie z taryfą jest biletem sieciowym, w praktyce z racji niekompatybilności nośników i czytników elektronicznych nie jest możliwe poprawne funkcjonowanie takiego biletu u wszystkich przewoźników.

Na komunikację miejską Karniowa i Studeňki można kupić zarówno bilet okresowy według taryfy ODIS, jak też według taryfy przewoźnika. Natomiast w komunikacji miejskiej Bruntala, Frydka-Mistka, Karwiny, Nowego Jiczyna oraz Orłowej można kupić bilety wyłącznie według taryfy przewoźnika. Ciekawostką jest to, że na liniach podmiejskich przewoźnicy ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Havířov a.s. oraz ČSAD Karviná a.s. nie stosują biletów miesięcznych. W sprzedaży są wyłącznie bilety jednorazowe, a jedyna możliwość wyboru dotyczy sposobu płatności – gotówką lub ich kartą elektroniczną. Przy regularnych dojazdach dosyć mocno zmienia to pozycję konkurencyjną linii grupy ČSAD względem linii zintegrowanych w systemie ODIS.

Brak pełnego uczestnictwa w zintegrowanym systemie przez trzech przewoźników z grupy ČSAD nadal pozostaje barierą rozwoju systemu ODIS. Prowadzi również do sytuacji nadmiernego dublowania połączeń – w celu zapewnienia możliwości dojazdów swoim pasażerom linie przewoźników ČSAD dublują pociągi regionalne, a także inne linie autobusowe, włączone już do systemu ODIS. Szansą na uporządkowanie układu komunikacyjnego są przetargi na obsługę regionalną komunikacją autobusową, jakie będą przeprowadzane w najbliższych latach w związku z pełną implementacją unijnego Rozporządzenia 1370/2007 [14]. Dotychczasowa praktyka polegała bowiem na podpisywaniu umów z działającymi na tym obszarze przewoźnikami autobusowymi bez przetargów.

Problem braku kompatybilności różnych kart elektronicznych ma rozwiązać projekt karty elektronicznej ODIS z podwójną funkcją: nośnika biletów okresowych oraz elektronicznej portmonetki. Karta ta będzie wystawiana przez różnych przewoźników i będzie kompatybilna z istniejącą już infrastrukturą techniczną różnych przewoźników. Na koniec 2013 roku w projekcie ODIS uczestniczy pięciu przewoźników: Dopravní podnik Ostrava a.s., Arriva Morava a.s., TQM-holding s.r.o., Radovan Maxner oraz Koleje Czeskie. Docelowo ma to być uniwersalna karta, funkcjonująca u wszystkich przewoźników w regionie.

Pomimo niezbędnych do poniesienia w początkowym okresie kosztów, integracja w transporcie publicznym w kraju morawsko-śląskim oceniana jest jako proces niezbędny, a ODIS jako regionalny system transportu publicznego traktowane jest jako rozwiązanie docelowe. W planie transportowym kraju [9, s. 10] zagadnienie to objaśniono w następujący sposób: „Dzięki wprowadzeniu zintegrowanego systemu transportowego oraz zaoferowaniu przez kilku przewoźników jednolitej i wspólnej taryfy po stronie pasażera osiąga się zazwyczaj niższą opłatę za przejazd niż w przypadku taryf poszczególnych samodzielnych przewoźników. Na skutek ustanowienia niższego poziomu cen powstaje oczywista strata, którą trzeba przewoźnikowi zrekompensować z budżetu kraju morawsko-śląskiego. Jednak z powyższego porównania oczywiste jest, że w średnim okresie czasu te środki kraju są wydawane efektywnie i że opłaca się system początkowo dofinansować. Po pewnym czasie podróżujący żyje się z systemem transportu zintegrowanego i dochodzi do zwrotu, gdy liczba osób pasażerów przestanie spadać, trend ulegnie odwróceniu i liczba pasażerów utrzymuje się na stabilnym poziomie, bądź nieznacznie wzrasta. Tam, gdzie nie jest wprowadzony zintegrowany system transportowy, przeciwnie – dochodzi do spadku zainteresowania transportem publicznym, co ma negatywny wpływ na poziom przychodów. Zamysł kraju morawsko-śląskiego, aby pokryć obszar całego tego kraju zintegrowanym systemem transportowym, pozytywnie oddziałuje nie tylko na pasażerów, ale także na poziom przychodów w transporcie publicznym”.

### Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzoną analizę systemu regionalnej i miejskiej komunikacji w kraju morawsko-śląskim można podsumować następującymi wnioskami i spostrzeżeniami:

1. W systemie publicznego transportu zbiorowego, który funkcjonuje na tym obszarze, uczestniczące w nim podmioty w większym stopniu już współpracują, niż konkurują ze sobą o tego samego pasażera. Dla zabezpieczenia rentowności mniej elastycznych traktacji systemu komunikacyjnego przyjęto zasady, wedle których komunikacja autobusowa stara się nie dublować nadmiernie tras pociągów, tramwajów i trolejbusów, ale pasażerowie przesiadają się w wyznaczonych węzłach. Szczególnie widoczne jest to w samej Ostrawie, gdzie ze znacznej części przystanków autobusowych nie ma bezpośredniego dojazdu do centrum.
2. Ważnym elementem regionalnego systemu transportowego są pociągi – z jednej strony w stosunku do komunikacji

autobusowej znacząco skracają czas przejazdu, z drugiej – pełnią dla obszaru funkcję integrującą. Niestety, z powodu niskiej dostępności przestrzennej, kolej regionalna nie jest w stanie funkcjonować jako samodzielny podsystem, niezbędna jest współpraca z komunikacją autobusową.

3. W procesie tworzenia i funkcjonowania jednolitego regionalnego systemu transportu pasażerskiego powinny uczestniczyć i współpracować ze sobą wszystkie jednostki administracyjne różnych szczebli. Proces integracji nie będzie jednak zachodzić samodzielnie w warunkach wysokiej liberalizacji rynku transportowego, ale niezbędne jest stworzenie dla niego mechanizmów prawnych oraz stworzenie lub wskazanie koordynatora tegoż procesu. Prawidłowo skonstruowany mechanizm integracji będzie zachęcać do przystąpienia do wspólnego systemu kolejne podmioty (gminy, przewoźników).
4. Ważnym fundamentem dla jednolitego systemu transportowego jest dostępna dla wszystkich pasażerów (również potencjalnych) w różnych formach, przejrzysta i wyczerpująca informacja pasażerska. Doświadczenia Republiki Czeskiej w zakresie Ogólnokrajowego Systemu Informacyjnego o Rozkładach Jazdy można przenieść na inne obszary przy tworzeniu kompleksowych systemów informacji pasażerskiej, wykorzystujących możliwości Internetu oraz map elektronicznych.
5. Wnioski z przeprowadzonych badań stanowią cenne wskazówki dla tworzenia i rozbudowy istniejących już zintegrowanych systemów transportowych na obszarze Polski. Choć system publicznego transportu zbiorowego w kraju morawsko-śląskim nie jest wzorcowym rozwiązaniem podręcznikowym, to część funkcjonujących w nim praktycznych rozwiązań jest warta popularyzacji.

### Literatura

1. www.czso.cz
2. Zákon č 111/1994 Sb. o silniční dopravě.
3. Zákon č 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
4. Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách.
5. Vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
6. Vyhláška č. 388/2000 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.
7. Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.
8. Melichar V., Chmelař M., Zawada T., *Zarządzanie autobusowym transportem regionalnym w Czechach*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie”, 2005, nr 119.
9. Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje, Ostrava 2011.
10. Molecki A., Molecki B., *Nazeuinctwo przystanków w miejskim transporcie zbiorowym*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2006, nr 5.
11. www.jizdnirady.idnes.cz
12. www.kodis.cz
13. Mazur B., *Włączenie komunikacji miejskiej Hawierzowa do Zintegrowanego Systemu Komunikacyjnego kraju morawsko-śląskiego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 5.
14. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.