

TYPY TARÍF V TARIFNÝCH SYSTÉMOCH INTEGROVANÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

Bibiána Poliaková¹

Úvod

Integrovaný dopravný systém (IDS) prepravy osôb je systém viacerých druhov hromadnej dopravy (vrátane riadených nadväzností na individuálnu automobilovú dopravu) smerujúci na zabezpečenie účelnej, hospodárnej a jednotnej dopravnej obsluhy záujmového územia z hľadiska ekonomických a mimoekonomických potrieb osôb a organizácií. Cieľom je časová a priestorová koordinácia prepravy osôb, použitie spoločného cestovného dokladu bez ohľadu na prevádzkovateľa, ale tiež priaznivé ovplyvnenie spoločenskej del'by prepravnej práce medzi hromadnou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou.[1]

Integrácia je založená teda na:

- kombinovanom používaní niekoľkých druhov dopravy na uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich,
- koordinácii v oblasti prepravno-prevádzkovej, smerujúcej na zabezpečenie optimálnych väzieb medzi spojmi a dopravnými prostriedkami, ktoré sú prevádzkované zúčastnenými dopravcami,
- spoločnom alebo vzájomne previazanom poskytovaní súvisiacich služieb,
- koordinácii v oblasti tarifnej, ktorá znamená použitie rovnakého tarifného systému zúčastnených dopravcov na obsluhovanom území,
- kooperácii v oblasti ekonomiky, organizácii a riadení medzi dopravcami a ďalšími subjektmi zodpovednými za hromadnú osobnú dopravu, smerujúcu na zabezpečenie optimálnych väzieb medzi nákladmi a príjmami zúčastnených dopravcov.[1]

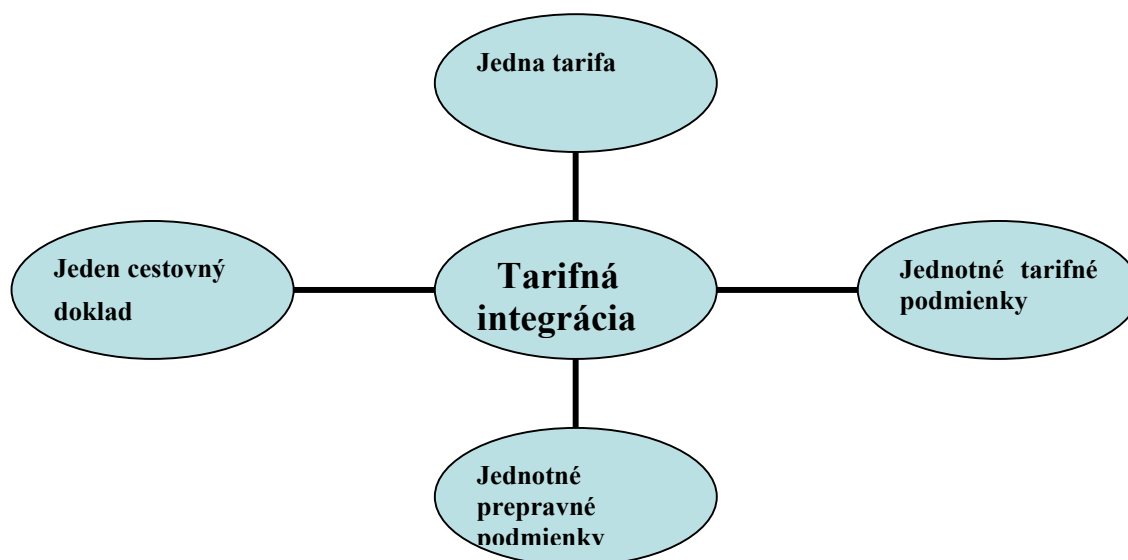
Z pohľadu cestujúceho je práve tarifná koordinácia jednou z najväčších výhod, ktoré mu prináša integrácia hromadnej dopravy. Znamená to použitie jedného cestovného dokladu pri preprave bez ohľadu na prevádzkovateľa vybraného druhu dopravy, výhodnejšie cestovné a ďalšie výhody pri vybavovaní a preprave.

¹ Ing. Bibiána Poliaková, Fakulta PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, E-mail: Bibiana.Poliakova@fpedas.uniza.sk

Tarifná integrácia

Tarifná integrácia spočíva vo vytvorení jednotného a pre cestujúceho zrozumiteľného tarifyného systému. Znamená to rozčlenenie územia do tarifyných zón alebo pásiem rešpektujúcich prirodzenú spádovosť a prepravné zvyklosti, zvolenie jednotného typu tarify, zjednotenie sortimentu cestovných dokladov a ich vzájomné uznávanie zapojenými dopravcami, jednotné pravidlá pre konštrukciu cien cestovného, zjednotenie tarifyných a prepravných podmienok. Tarifný systém zahŕňa i vytvorenie zodpovedajúceho vybavovacieho a predajného systému a ich podporu jednotným dopravno-prepravným informačným systémom.

Z hľadiska cestujúceho to teda znamená jeho vybavenie jedným cestovným lístkom bez ohľadu na to, kto tento cestovný lístok vydal a aký druh dopravy alebo služieb ktorého dopravcu použije.



Tarifný systém IDS

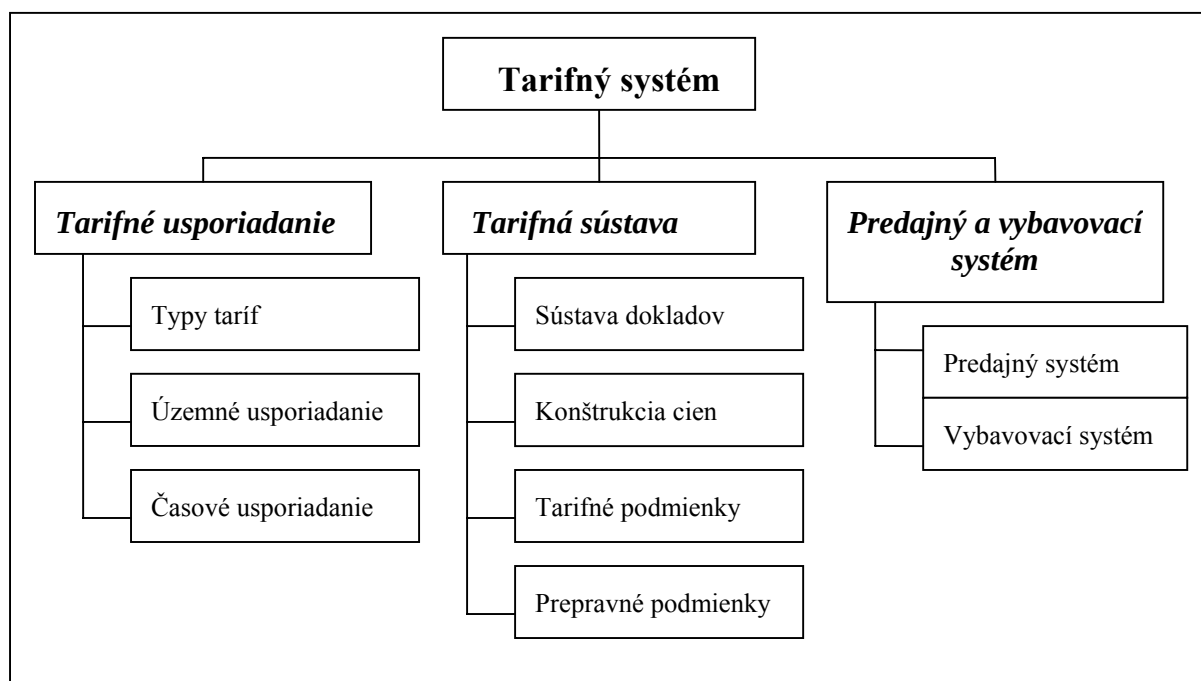
Tarifný systém zahŕňa nasledujúce hlavné zložky:

- tarifyné usporiadanie,
- tarifynú sústavu,
- predajný a vybavovací systém.

Tarifné usporiadanie – rozumie sa ním rozčlenenie záujmového územia v závislosti od zvolenej tarify do územných častí alebo časových intervalov tak, aby bola zaistená optimálna výška tržieb, finančná únosnosť a spravodlivosť pre cestujúcich.

Tarifná sústava – ide o sústavu cestovných dokladov, používaných v rámci daného IDS na jeho záujmovom území, ich platnosť, konštrukciu tarify, tarifné a prepravné podmienky.

Predajný a vybavovací systém – tvorí ho spôsob predaja cestovných dokladov, predajné miesta, technické zariadenia na predaj dokladov, technické zariadenia slúžiace k vybaveniu cestujúceho pred cestou alebo počas prepravy.



Obr. 1 Schéma tarify systému IDS

Typy taríf a tarifné usporiadanie

Tarifné usporiadanie, ako už bolo vyššie uvedené, znamená rozčlenenie záujmového územia v závislosti od zvolenej tarify na časti tak, aby bola zaistená optimálna výška tržieb, finančná únosnosť a spravodlivosť pre cestujúcich. Pri návrhu tarify systému IDS sa vychádza z typu tarify, ktorá sa bude v danom IDS používať.

V rámci existujúcich IDS v zahraničí sa najčastejšie používa tarifa zónová, pásmová a časová.

V prípade **zónovej tarify** sa záujmové územie rozdeľuje na časti, tzv. zóny. V rámci územia jednej zóny platí jednotná cena za prepravu. Cena za prepravu cez viac zón závisí od počtu precestovaných zón. Výhodou tejto tarify je, že je ju možné aplikovať na rozsiahlych územiach.

V zahraničných IDS sa najviac používa práve zónová tarifa a z toho vyplývajúce zónové členenie záujmového územia. Veľkosť a tvar jednotlivých zón môže byť rozdielna, pričom pri ich návrhu by sa mali rešpektovať:

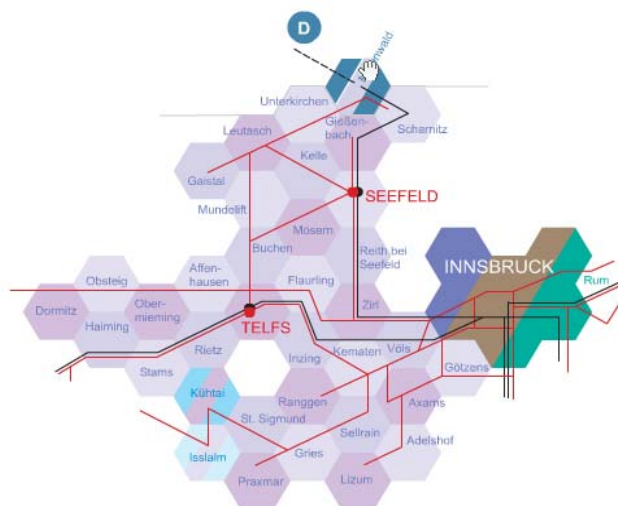
- väzby medzi jednotlivými obcami,
- vzťahy sídiel, centier záujmového územia daného IDS, a okolitých regiónov,
- katastrálne územie jednotlivých obcí,
- spravodlivosť pre cestujúcich čo sa týka porovnateľného cestovného pri cestách s približne rovnakou vzdialenosťou,
- hustota dopravnej siete v danej oblasti,
- prirodzené bariéry.



Obr. 1 Zóny v rámci IDS Juhomoravského kraja [6]

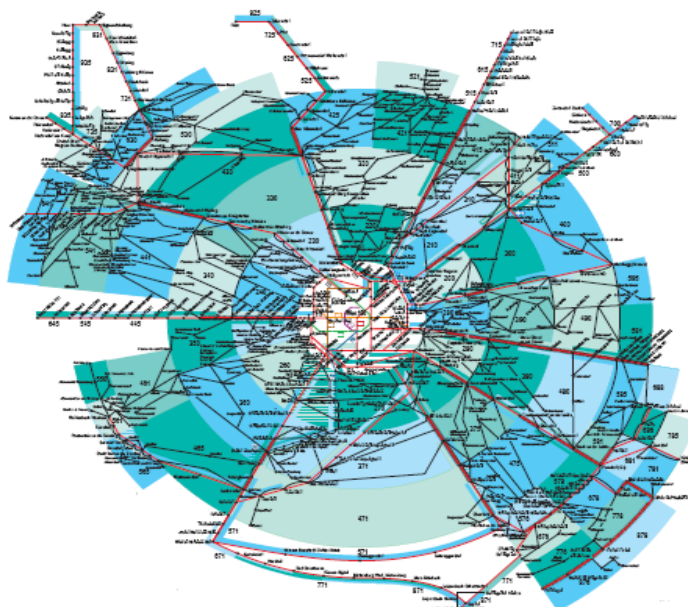
Ako je možné vidieť na obr. 1, jednotlivé zóny majú rôzne veľkosti vzhľadom na vyššie spomenuté faktory.

Iným prístupom k vytváraniu zón pre použitie zónovej tarify sú tzv. šesťhranné, „plástové“ zóny (v anglickom jazyku sa používa slovo „honeycombs“, v nemeckom „waben“). Je to spôsob rozčlenenia záujmového územia IDS na rovnaké šesťhranné zóny. Jednou z európskych krajín, kde nachádza toto tarifné členenie územia uplatnenie, je Rakúsko. Na obr. 2 je možné vidieť príklad takéhoto členenia územia v Dopravnom združení Tirolska (VVT – Verkehrsverbund Tirol).



Obr. 2 Tarifné členenie územia v IDS Tirolska [4]

Pásmová tarifa stanovuje rovnakú cenu cestovného na ploche, ktorá je konštrukčne vytvorená ako medzikružie okolo prirodzeného centra v danom obsluhovanom území [1]. Toto centrum tvorí tzv. centrálné pásmo. Cena cestovného závisí od počtu precestovaných pásiem. Dĺžka pásiem môže byť rovnaká alebo rôzna, závisí najmä od hustoty a štruktúry dopravnej siete v danom území obsluhovanom IDS. Práve hustota dopravnej siete má vplyv na to, že niektoré tarifné pásma, najmä tie na okraji obsluhovaného územia, sú iba v tvare kruhových výsečí (napr. MVV Mníchov). V niektorých IDS sú aj jednotlivé vnútorné tarifné pásma ešte delené na kruhové výseče. Príkladom takéhoto tarifného usporiadania je IDS Viedne a východného regiónu Rakúska (obr.3).



Obr. 3 Tarifné členenie územia v IDS Viedne [3]

Ďalším druhom tarify je **časová tarifa**. Pri časovej tarife je výška cestovného závislá od časového intervalu, počas ktorého platí zakúpený cestovný lístok. Časová tarifa sa v rámci IDS využívaná najmenej, uplatňuje sa hlavne v kombinácii so zónovou alebo pásmovou tarifou. Príkladom takejto kombinácie je tarifa platná v Pražskej integrovanej doprave (PID), v ktorej sa používa pásmová a časová tarifa. Územie obsluhované PID je rozdelené do pásiem, pričom územie centra, hlavného mesta Prahy, je rozdelené na dve pásma „P“ a „0“ a ostatné územie je rozdelené kružnicami na 5 vonkajších pásiem. Cestovné sa počíta v závislosti od toho, koľko pásiem cestujúci precestuje v dopravných prostriedkoch IDS s tým, že je obmedzená časová platnosť cestovného lístka (CL). [5]

Tab. 1 Platnosť CL v PID

Počet pásiem	Časová platnosť (min)
3	75/90*
4	120
5	150
6	180
7	210
8	240

* závisí od kombinácie precestovaných pásiem

Tarifa v centrálnej zóne

IDS v zahraničí majú najčastejšie monocentrické alebo bicentrické tarifné usporiadanie územia. Ide o usporiadanie s jednou alebo dvomi centrálnymi zónami. Bez ohľadu na spôsob tarifného rozčlenenia územia vo väčšine IDS v zahraničí platí, že výpočet cestovného v tomto prípade závisí od toho, či ide o cestu v rámci centrálnej zóny, do alebo z centrálnej zóny alebo cez ňu.

Pri ceste cez ostatné zóny alebo pásma (vonkajšie, regionálne) platí zásada, že cestovné závisí od počtu precestovaných zón alebo pásiem. Centrálna zóna vo väčšine IDS v zahraničí majú dvojnásobnú tarifnú hodnotu, to znamená, že pri ceste cez centrálnu zónu sa cestovné počíta, akoby išlo o cestu cez dve tarifné zóny (napr. v PID tarifné pásmo označené ako „P“, v Dopravnom združení Tirolska VVT centrálna zóna Innsbruck a podobne v iných IDS).

V rámci centrálnej zóny platí iná tarifa ako pri cestách v rámci jednej vonkajšej zóny. Zväčša ide o príslušnú tarifu mestskej hromadnej dopravy. Vo väčšine prípadov výška cestovného pri cestách v rámci centrálnej zóny je rovnaká ako pri cestách v rámci ktorejkoľvek z tzv. vonkajších zón.

Pri cestách z vonkajších zón do centrálnej zóny alebo opačne sa pripočítava k cene cestovného za príslušný počet precestovaných zón prirážka. Zväčša ide o cesty, kedy napr. cestujúci cestuje z vonkajšej (regionálnej) zóny do centrálnej zóny a v rámci centrálnej zóny prestupuje z regionálnej dopravy na mestskú dopravu.

Záver

Tarifná integrácia v rámci integrovaných dopravných systémov znamená pre cestujúceho výrazné zjednodušenie cestovania vďaka použitiu jedného cestovného dokladu platného u všetkých zainteresovaných dopravcov bez ohľadu na druh dopravy použitý na cestovanie.

Výber vhodnej tarify a rozčlenenie záujmového územia IDS na zóny alebo pásma sú kľúčové kroky pri tvorbe tarifného systému IDS. V existujúcich IDS v zahraničí sa najčastejšie používa zónová tarifa, pričom sa pri nej uplatňujú rôzne spôsoby členenia územia na zóny.

Literatúra:

- [1] Surovec, P.: *Tvorba systému mestskej hromadnej dopravy*, EDIS, Žilina, 1999, 143 str., ISBN 80-7100-586-X
- [2] Gnap, J. a kol.: *Fiškálna decentralizácia a zmeny v legislatíve SR a EÚ a jej vplyv na financovanie a kvalitu hromadnej osobnej dopravy v SR*, projekt VEGA 1/3786/06, ŽU v Žiline, F PEDAS
- [3] www.vor.at
- [4] www.vvt.at
- [5] www.ropid.cz
- [6] www.idsjmk.cz

Lektoroval:

Ing. Marián Gogola, PhD., Žilinská Univerzita, Žilina

Zadané na uverejnenie: 21.5.2007