

# Moderní systémy tarifního odbavování cestujících a rozdělování tržeb v IDS

Rudolf MARKVART

Ing. Rudolf MARKVART, GŘ ČD, odbor osobní přepravy, nábřeží L. Svobody 1222,  
110 15 Praha 1

Požadavky na odbavování cestujících v IDS

Současná praxe při rozdělování tržeb v IDS

Požadavky na vykazování výše prokazatelné ztráty v souvislosti s plněním závazku veřejné služby

Elektronické odbavování a evidence pohybu cestujících – čipové karty

Spojení platební karty a elektronické jízdenky – optimální počet klientů

Budoucnost – integrace dopravy v rámci Evropské unie

Základní zásadou je možnost použít na cestu zvolenými dopravními prostředky veřejné dopravy jednu jízdenku podle společného tarifu a za přijatelnou cenu. Cena musí být zvolena tak, aby motivovala cestující použít veřejnou dopravu a zároveň zajistila dostatečné příjmy dopravců při jisté míře finanční podpory na zajištění dopravní obslužnosti. Základní rozdíl oproti praxi v dopravě, která není integrována je ten, že výše ceny je odvozena pouze podle počtu použitých tarifních pásem či zón a časového limitu nebo případně podle časového limitu a nikoli ještě od toho jaký a kolik různých dopravních prostředků veřejné dopravy cestující použije.

Z toho vyplývá jeden důležitý požadavek na techniku odbavování cestujících: zajistit přestupný systém. Znamená to nějakým způsobem zaznamenat počátek cesty (například označení jízdenky). S tím je spojena určitá komplikace, jak podchytit a evidovat přepravní výkon u „druhých“ a dalších dopravců při přestupování. V současné praxi se používají různé metody opírající se o statistické metody a získávání podkladů v přepravních průzkumech.

Velice jednoduchý je způsob, kdy v IDS mají dopravci uzavřeny smlouvy o dopravním výkonu a dle smlouvy mají uhrazen výkon například v rámci plnění závazku veřejné služby. V případě, že dopravce prodává jízdní doklady, odečítá dosaženou tržbu od dohodnuté ceny za dopravní výkon. Tento způsob však neumožňuje kontrolu efektivity vynaložených prostředků, neboť i v případě, že má dopravce tržbu za prodané jízdenky, neznamená to vždy, že cestující použili právě jeho služby a z jaké části. I v tomto případě je nutno provádět čas od času různé přepravní průzkumy. Tento způsob však je možno uplatnit jen tehdy, je-li organizátor integrované dopravy zároveň kompetentní uzavírat smlouvy o plnění závazku veřejné dopravy, což v podmínkách současné legislativy v ČR zajištěno není.

V podmínkách ČR je tedy nutno zajistit u každého dopravce vykazování výše dosažených tržeb za účelem výpočtu prokazatelné ztráty spojené s plněním závazku veřejné služby. S tím je spojena potřeba v podmínkách IDS zajistit spravedlivé rozdělení tržeb IDS mezi dopravce. V praxi se používají metody rozdělení podle dosahovaných tržeb u dopravců před integrací, podle poměru přepravních výkonů vyplývajících s využití kapacity dopravních prostředků nebo podle předem stanoveného klíče v zónách. U všech těchto způsobů rozdělení tržeb dochází k určité míře nepřesnosti, což může být důvodem sporů.

Především v autobusové dopravě se u řady dopravců uplatňuje odbavování cestujících elektronicky s použitím bezkontaktních čipových karet. Ve vozidlech jsou umístěny u vstupních dveří snímače. Cestující při vstupu do vozidla přiloží kartu a je nu odečtena příslušná částka a případně vydána papírová jízdenka. Zároveň dochází k automatické evidenci takové jízdy v paměti palubního počítače vozidla. Tím je zajištěna evidence tržeb na vozidlo. Vozidla pak jsou pomocí vysílače propojena s centrem, kde se soustřeďují údaje z vozidel. Tyto současně používané odbavovací systémy jsou však vyvinuty pro dosavadní praxi používanou u autobusů, tj. nepřestupný tarif (v každém vozidle se platí znovu) i když je výhodou, že cestujícímu platí jedna jediná karta a používá jí tedy v každém vozidle. Tento systém vyhovuje tam, kde postačuje na každé

lince odečíst jízdné za projetou trať dle tarifu platícího na lince, tarify se mohou od sebe lišit.

Pro potřeby IDS je nutné takový odbavovací systém upravit tak, aby při nástupu do vozidla a přiložení karty zařízení rozpoznalo, že jde o první nástup (začátek cesty) nebo přestup z jiného vozidla. Naopak není nutné ani žádoucí uplatňovat tarifní rozdíly mezi použitými linkami (dopravci). V IDS se ukazuje jako nejvhodnější pro určení jízdného systém tarifních pásem a zón (je odstraněna nespravedlnost, kdy mezi dvěma stejnými místy mají různí dopravci různou kilometrickou vzdálenost). Uvedené moderní odbavovací zařízení musí „umět“ najít svou polohu v tarifních zónách. Dále je potřebné, aby takové zařízení odlišilo jednotlivou jízdu od předplatného.

Při použití takového systému v integrované dopravě je nutno zajistit přesné odečtení údajů při použití jednotlivých dopravních prostředků. Protože však nejde o samostatné cesty podle samostatných tarifů ale o jednu cestu více dopravními prostředky podle jednoho tarifu, nestačí přiložení karty při vstupu do vozidla, nýbrž je nutno provést evidenci i při výstupu. Aby cestující evidenci provedl, lze zajistit systémem zálohového odečtení při nástupu (odečte se maximální sazba, například za maximální možný počet projetých zón). Po evidenci při výstupu se pak provede korekce. Otázka je, jak toto zajistit při nedostatečném kreditu pro tuto zálohu. Teprve v systému odbavení cestujícího Check In a Check Out zajistí přesnou evidenci a rozdělení tržeb v podmínkách IDS.

Požadavky na odbavovací zařízení z hlediska IDS lze tedy shrnout do následujících bodů:

- Rozlišit první nástup a přestup v rámci jednotného tarifu IDS
- Umožnit přihlášení a odhlášení cestujícího (Check In- Check Out) včetně řešení zálohového odečtu
- Akceptace zónového nebo pásmového tarifu IDS
- Rozlišit jednotlivou jízdu a předplatné

Použití čipových karet pouze jednoúčelově je však poměrně nákladnou záležitostí. Proto se hledají možnosti multifunkčního využití jako například spojení s platební kartou pro různé subjekty. Rovněž uplatnění na větším teritoriu, než je území jednoho kraje a větší počet klientů zlepšuje efektivitu systému. Cílem je dosáhnout takový rozsah využívání systému, který zajistí bonifikaci ze strany bankovních ústavů.

Nastartování takového systému umožní řešit případy kdy cestující bude moci použít jednu platební kartu pro celou cestu po Evropě včetně cestování v městských dopravách a plateb v hotelech a jiných zařízeních