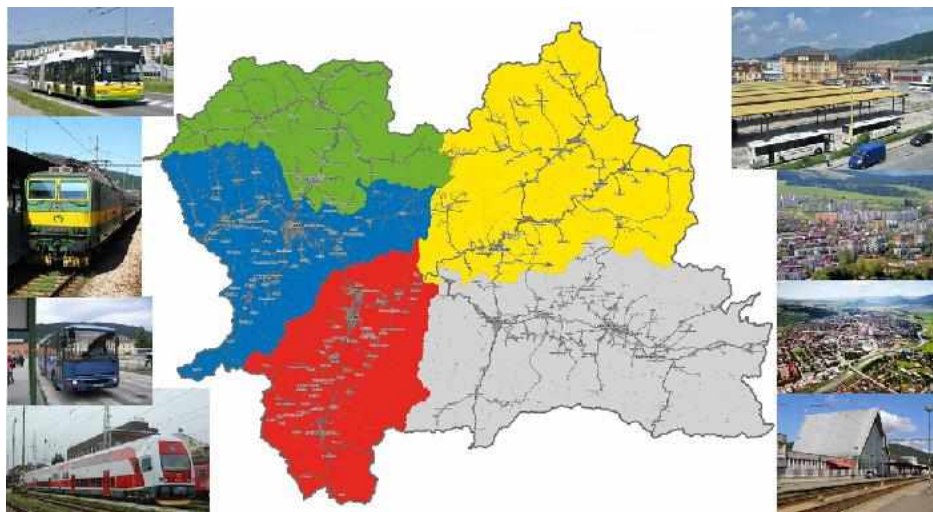


Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK

ETAPA III

Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce



Október 2015

Spracovateľ: Koordinátor ODIS s.r.o.
Na Hradbách 1440/16, Ostrava, 702 00

Riešiteľský tím: Ing. Aleš Stejskal
Ing. Martin Dutko
Ing. Martin Večeřa
Andrea Videnková

Tento projekt je spolufinancovaný Európskou úniou vo výške 85 % z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a vo výške 10 % zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky

**Európsky fond regionálneho rozvoja
„Investícia do vašej budúcnosti“**

Obsah

1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnujej v rámci II. etapy	4
1.1. Organizačná stránka	4
1.2. Technické zabezpečenie IDS ŽSK	4
1.3. Tarifné a prepravné podmienky IDS ŽSK	4
1.4. Ekonomické zabezpečenie IDS ŽSK	4
1.5. Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK	5
2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji	6
2.1. Organizátor-koordinátor IDS ŽSK	6
2.2. Vymedzenie územia pilotného projektu	6
2.3. Cieľ pilotného projektu	12
2.4. Návrh odbavovacieho systému	12
2.5. Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK	16
2.6. Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK	23
2.7. Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK	23
2.8. Návrh TPŠ IDS ŽSK	24
2.9. Návrh dopravného riešenia	24
3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom	37
3.1. Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov	37
3.2. Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov	37
Záver	39

Zoznam príloh

Príloha č. 1 Zmluvné prepravné podmienky IDS ŽSK

Príloha č. 2 Technické a prevádzkové štandardy IDS ŽSK

Príloha č. 3 Mapa vedenia prímestských liniek Etapy I.A

Príloha č. 4 Mapa vedenia prímestských liniek Etapy I.B

Úvod

Integrované dopravné systémy sa už stali v rade európskych krajín bežnou súčasťou života tisícov až miliónov pravidelných či občasných používateľov. Vznikali v rôznych dobách, v rôznych legislatívnych podmienkach a v rôznych východiskových situáciách. Preto sa aj od seba odlišujú, niekedy viac, inokedy menej. Všeobecne možno po skúsenostiach napríklad z Českej republiky konštatovať, že pre vznik a prevádzku integrovaných dopravných systémov nie je možné stanoviť podrobný návod, vždy je potrebné popri podmienkach daných právnym prostredím vychádzať z lokálnych dopravných alebo tarifných špecifik, a to tak, aby realizovaná integrácia predstavovala pre cestujúcu verejnosť viac-menej pozitívnu zmenu. Cieľom integrácie nie je, ako sa niekedy nesprávne uvádza, úspora verejných prostriedkov, i keď sa táto ako tzv. vedľajší produkt môže dosiahnuť, ale predovšetkým skvalitnenie a zatraktívnenie systému verejnej dopravy.

Zásady budovania integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji (ďalej ŽSK) a návrh pilotného projektu pre jeho overenie v praxi musí preto vychádzať zo skutočného stavu a rešpektovať všetko pozitívne, čo je v predmetnej oblasti realitou, a pridanú hodnotu navrhnuť tak, aby bola skutočným prínosom.

Verejná osobná doprava na území ŽSK, a to železničná, autobusová i mestská, sa vyznačuje pomerne vysokým stupňom využívania, bez ohľadu na okolnosti, ktoré verejnosť k tomu vedú. Táto skutočnosť je pre návrh parametrov pilotnej prevádzky a potom pre projekty ďalšieho rozvoja IDS ŽSK veľmi dôležitá. Nešetrným zásahom, hoci vedeným s dobrým úmyslom, sa môže rýchlo dosiahnuť odliv cestujúcich z verejnej dopravy a početné skúsenosti zo zahraničia svedčia o časovo i finančne veľmi náročnom úsilí o návrat verejnosti späť do verejnej dopravy.

Návrh pilotnej prevádzky v určených lokalitách ŽSK je preto vedený snahou aplikovať dobré skúsenosti z existujúcich integrovaných dopravných systémov pri súčasnom rešpektovaní faktorov, ktoré pozitívne ovplyvňujú správanie verejnosti vo vzťahu k verejnej doprave.

1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy

Následne sú len stručne vymenované východiskové podmienky a prístup k ich aplikácii do pilotného projektu. Podrobnejšie je pilotný projekt popísaný v ďalšom texte nižšie.

1.1. Organizačná stránka

V záveroch II. etapy sa odporúča zriadenie organizátora formou založenia s.r.o., a to variantne len ŽSK s možnosťou neskoršieho vstupu ďalších spoločníkov, predovšetkým mesta Žilina, alebo spoločne s mestom Žilina už od počiatku. Toto odporúčanie je potrebné realizovať už v predstihu pred začatím pilotnej prevádzky, a to tak, aby sa nový subjekt už od samého začiatku mohol aktívne podieľať na naplňovaní svojej úlohy.

1.2. Technické zabezpečenie IDS ŽSK

Súčasťou technického zabezpečenia IDS ŽSK je predovšetkým kompatibilný odbavovací systém pracujúci s bezkontaktnými čipovými kartami, platobnými bankovými kartami a umožňujúci akceptovať i papierové cestovné lístky v obmedzenom rozsahu. Ďalšou podmienkou je komunikácia so spoločným riadiacim dispečerským systémom a elektronickým informačným systémom IDS ŽSK. Návrh technických parametrov je uvedený ďalej.

1.3. Tarifné a prepravné podmienky IDS ŽSK

Tarifné podmienky (štruktúra) a prepravné podmienky sú zásadnou súčasťou IDS, pretože z pohľadu cestujúcej verejnosti ide o prvoradý integračný prvok. Tarifná štruktúra a prepravné podmienky sú pre pilotný projekt navrhnuté v súlade s odporúčaním v záveroch II. etapy, a to s využitím reálnych skúseností IDS ODIS v Moravskosliezskom kraji.

1.4. Ekonomické zabezpečenie IDS ŽSK

Ekonomické zabezpečenie prevádzky IDS ŽSK je závislé od celého radu faktorov, ktoré ovplyvňujú parametre systému. Zložitá je situácia v oblasti naplňovania tržieb, lebo cenová a predovšetkým zľavová politika je na Slovensku ťažko predvídateľná. Náklady na technické vybavenie vozidiel a ďalších zariadení bude predmetom ďalších projektov a výsledkov výberových konaní.

1.5. Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK

Štandardy kvality jednotlivých dopravcov definujú úroveň technicko-prevádzkového vybavenia vozidiel a zariadenia dopravcu. Predovšetkým je potrebné štandardizovať tie prvky, ktoré bezprostredne súvisia s prevádzkou v režime IDS, ostatné kvalitatívne ukazovatele môžu byť vyžadované tak súčasne, ako aj postupne, a to v závislosti od technických alebo finančných možností príslušných subjektov. Súčasťou pilotného projektu je návrh minimálnych technicko-prevádzkových štandardov IDS ŽSK.

2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji

2.1. Organizátor-koordinátor IDS ŽSK

Zriadenie organizátora IDS ŽSK je podľa skúseností napr. z Českej republiky nevyhnutným krokom. Jeho zriadeniu by malo predchádzať začatie reálnej prevádzky IDS najmenej jeden a pol až dva roky vopred. Úloha organizátora v prvých mesiacoch činnosti by mala spočívať predovšetkým v tých činnostiach, ktoré sú pre reálnu prevádzku IDS nevyhnutné a doposiaľ nie sú v rámci existujúcich prevádzkových režimov nijako riešené. Ide najmä o prípravu celkovej dokumentácie (tarify, prepravné podmienky, štandardy a pod.) a zabezpečenie jej schválenia príslušnými orgánmi, ďalej prípravu technicko-prevádzkových podmienok a koordináciu ich aplikácií u dopravcov, a v neposlednom rade príprava dokumentácie a zmluvných vzťahov zaisťujúcich financovanie systému.

Vymedzenie hlavných úloh organizátora pred začatím pilotného projektu IDS:

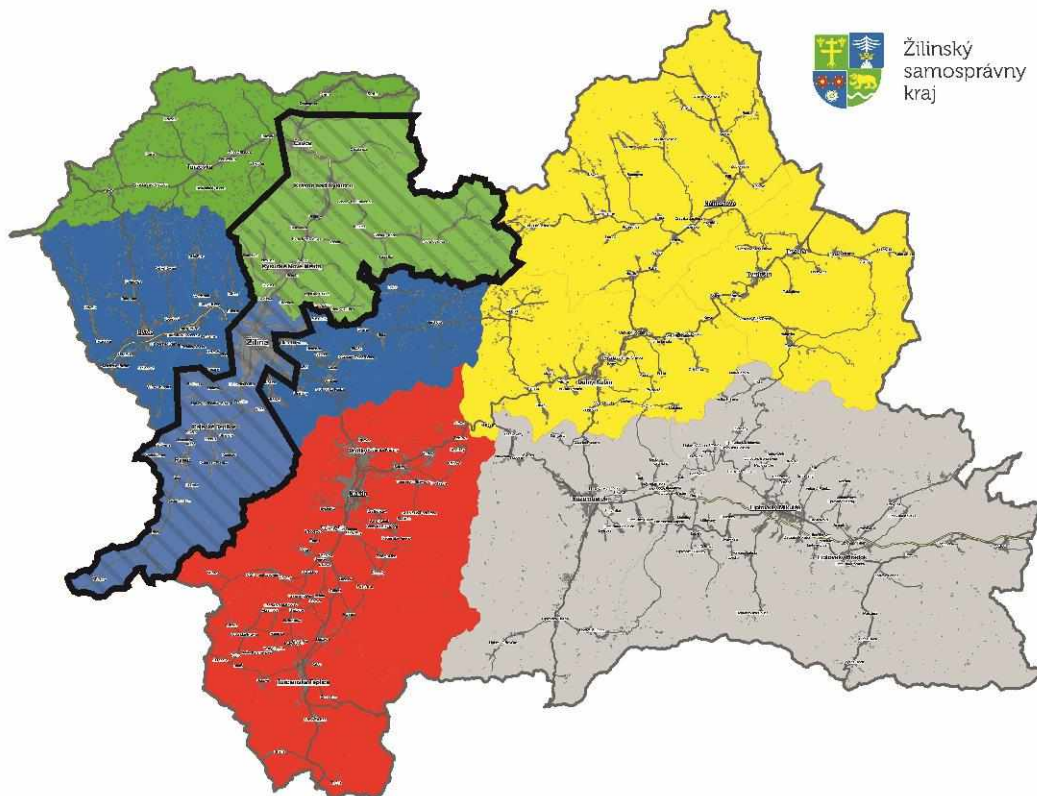
- Príprava a schválenie Tarify IDS ŽSK (tarifnej štruktúry a cenníka) – návrh novej tarifnej štruktúry je uvedený v ods. 2.5. tohto dokumentu
- Príprava a schválenie Prepravných podmienok IDS ŽSK – návrh možných prepravných podmienok je v prílohe č.
- Príprava a schválenie Technicko-prevádzkových štandardov IDS ŽSK (v rozsahu v závislosti od prípravy výberových konaní) – návrh možných technicko-prevádzkových štandardov je v prílohe č.
- Príprava a zaistenie funkčnosti dispečingu a clearing u kartového systému
- Koordinácia technickej prípravy u dopravcov, najmä odbavovacieho systému – návrh novej jednotnej štandardizácie je v ods. 2.4.
- Súčinnosť s objednávatelmi pri zmluvnom zabezpečení financovania IDS ŽSK
- Súčinnosť s objednávatelmi pri komunikácii s orgánmi samosprávy v lokalite IDS
- Príprava marketingu pred spustením IDS ŽSK

Hlavné úlohy organizátora v období pilotného projektu IDS:

- Realizácia funkčnosti dispečingu a clearing u kartového systému
- Monitoring reálnej prevádzky IDS a návrh prípadných opravných opatrení

2.2. Vymedzenie územia pilotného projektu

V rámci pilotného projektu sú vybrané 2 oblasti, ktoré budú do vznikajúceho IDS ŽSK zapojené najskôr. Ide o reláciu Žilina – Čadca v oblasti Kysúc (Etapa I.A) a o reláciu Žilina – Rajec (– Čičmany) v oblasti Horného Považia (Etapa I.B). Územie pilotného projektu je vyznačené vyšrafovaním na nasledujúcom obrázku:



Obr. 1 – vymedzenie oblasti pilotného projektu

Etapa I.A

Pilotný projekt v oblasti Žilina – Čadca zahŕňa nasledujúce obce a mestá:

Názov	Počet obyvateľov k 31. 12. 2014 (ŠÚSR)
Čadca	24 670
Dolný Vadičov	477
Dunajov	1 187
Horný Vadičov	1 633
Klubina	544
Krásno nad Kysucou	6 831
Kysucké Nové Mesto	15 431
Kysucký Lieskovec	2 340
Lodno	1 003
Lopušné Pažite	468
Nesluša	3 156
Nová Bystrica	2 781
Ochodnica	1 932
Oščadnica	5 660

Povina	1 147
Radoľa	1 459
Radôstka	829
Rudina	1 743
Rudinka	394
Rudinská	987
Snežnica	988
Stará Bystrica	2 740
Zborov nad Bystricou	2 253
Žilina	81 155

Etapa I.B

Pilotný projekt v relácii Žilina – Rajec (– Čičmany) zahŕňa nasledujúce obce a mestá:

Názov	Počet obyvateľov k 31. 12. 2014 (ŠÚSR)
Čičmany	152
Durčiná	1 091
Fačkov	657
Jasenové	599
Kamenná Poruba	1 857
Kľače	391
Konská	1 505
Kunerad	1 010
Lietava	1 454
Lietavská Lúčka	1 774
Lietavská Svinná – Babkov	1 714
Malá Čierna	366
Podhorie	860
Porúbka	466
Rajec	5 881
Rajecká Lesná	1 219
Rajecké Teplice	2 948
Stránske	788
Šuja	304
Turie	1 979
Veľká Čierna	348
Zbyňov	835

Etapa I.A

V oblasti pilotného projektu v časti Žilina – Čadca sa počíta so zapojením súčasných železničných tratí a liniek dolu uvedených dopravcov:

Dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. – železničná doprava

trať	úsek trate
127	Žilina – Čadca

Dopravca Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. – trolejbusové linky MHD Žilina

linka	trasa
1	DPMŽ-Žel.stanica-Nemocnica-Vlčince-Solinky-Hliny-DPMŽ
3	Solinky-Bôrik-Žel.stanica-Nemocnica-Solinky
4	Vlčince-Košická-Žel.st.-Hliny-Solinky-Žilinská univerzita-Vlčince
5	Vlčince-Nemocnica-V.okružná,AUPARK-Hliny-Solinky a späť
6	Hájik-Žel.st.-Nemocnica-OC Dubeň-Vlčince a späť
7	Hájik-Závodie-Hliny-Solinky-Žilinská univerzita-Vlčince a späť
14	Vlčince-Žilinská univerzita-Solinky-Hliny-Žel.stanica-Vlčince
16	Hájik-Závodie-V.okružná,AUPARK-centrum-Hájik

Dopravca Dopravný podnik mesta Žilina s.r.o. – autobusové linky MHD Žilina

linka	trasa
20	Bytčica-Rajecká-Vlčince-Rajecká-Bytčica
21	P.Chlmec-Budatín-Závodie-Bánová,colnica a späť
22	Bytčica-Rajecká-Žel.st.-Budatín-Brodno a späť
24	Trnové-Rosinky-centrum-Strážov a späť
26	Kamenná-Závodie-centrum-Rosinská,VÚVT a späť
27	Hájik-centrum-Budatín-Zádubnie-Zástranie a späť
29	Žilin.Lehota-Priemyselná-centrum-Budatín a späť
30	Vranie-Budatín-Žel.stanica-Žil. univerzita a späť
31	Mojšová Lúčka-centrum-Nový cintorín a späť
50	Žel.stanica-Vlčince-Solinky-Hliny-Hájik a späť
67	Hájik-Závodie-Hliny-Solinky-Vlčince-Vodné dielo a späť

Dopravca SAD Žilina a.s. – autobusové linky MHD Čadca

linka	trasa
502103	Čadca - Sídl. III. - Kyčerka
502104	Čadca - Milošová
502107	Čadca - Čadečka
502108	Čadca - nemocnica - Kyčerka

Dopravca SAD Žilina a.s. – prímestské autobusové linky

linka	trasa
502407	Čadca - Oščadnica, Vreščovka
502408	Čadca - Oščadnica
502409	Oščadnica - Kysucké Nové Mesto
502410	Čadca - Oščadnica
502411	Čadca - Stará Bystrica - Nová Bystrica - Vychylovka
502412	Čadca - Stará Bystrica - Nová Bystrica
502413	Čadca - Krásno nad Kysucou - Zborov nad Bystricou - Stará Bystrica
502414	Čadca - Stará Bystrica - Lutiše
502462*	Turzovka - Čadca - Žilina*
504401	Žilina - Kys. Nové Mesto - Nová Bystrica - Vychylovka
504402	Čadca - Kysucké Nové Mesto - Žilina
504404	Lodno - Kysucké Nové Mesto - Žilina
504405	Kysucké Nové Mesto - Povina
504406	Horný Vadičov - Kysucké Nové Mesto - Žilina
504407	Kysucké Nové Mesto - Snežnica
504408	Žilina - Snežnica
504409	Kysucké Nové Mesto - Rudinská
504410	Nesluša - Čadca
504411	Nesluša - Kysucké Nové Mesto - Žilina
504412	Ochodnica - Čadca

504413	Kysucké Nové Mesto - Ochodnica
504492	Lodno - Ochodnica - Povina - Kysucké Nové Mesto
511428	Žilina - Kysucké Nové Mesto

* - v rámci pilotného projektu len v úseku Čadca – Žilina

Etapa I.B

Etapa I.B nadväzuje na etapu I.A a rozširuje oblasť pilotného projektu južným smerom. V oblasti pilotného projektu v časti Žilina – Rajec (– Čičmany) sa počíta so zapojením súčasných železničných tratí a liniek dolu uvedených dopravcov:

Dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. – železničná doprava

trať	úsek trate
126	Žilina – Rajec

Dopravca SAD Žilina a.s. – prímestské autobusové linky

linka	trasa
511425	Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka
511426	Žilina - Lietava, Lietavská Závadka cez Podhorie
511427	Žilina - Liet. Lúčka, cementáreň - Babkov
511429	Žilina - Lietavská Lúčka - Turie
511430	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec
511431	Žilina - Stránske - Rajecké Teplice - Kónská
511432	Žilina - Rajecké Teplice - Kunerad
511433	Žilina - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba
511434	Žilina - R. Teplice - Zbýňov - Jasenové - Rajec
511435*	Žilina - Rajec - Prievidza – Bojnice*
511436	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec
511437	Žilina - Rajec - Čičmany
511438	Rajec - Malá Čierna
511439	Rajec - Ďurčiná

511440	Rajec, Ďurčiná - Rajec - Malá Čierna
--------	--------------------------------------

* - v rámci pilotného projektu len v úseku Žilina – Fačkov

2.3. Cieľ pilotného projektu

Cieľom pilotného projektu je overenie funkčnosti hlavných prvkov IDS. Predovšetkým ide o:

- Overenie funkčnosti plnej tarifnej integrácie, t.j. všetci dopravcovia akceptujú kompletnú tarifu IDS ŽSK – tento cieľ sa celý v rámci pilotného projektu nepodarí naplniť
- Overenie možnosti dopravnej integrácie v obmedzenom rozsahu s ohľadom na technické podmienky (prestupné uzly) a pri dosiahnutí plnej tarifnej integrácie
- Overenie funkcie clearingového centra – v závislosti od vybratej formy zaistovania tejto činnosti
- Overenie funkcie dopravného dispečingu IDS

Súčasne budú zhromažďované a analyzované poznatky technického, prevádzkového i zmluvného a finančného charakteru.

2.4. Návrh odbavovacieho systému

Podmienkou tarifnej integrácie je popri jednotnom tarifnom systéme aj technické prispôsobenie odbavovacích zariadení jednotlivých dopravcov v IDS ŽSK.

Tarifný systém IDS ŽSK bude založený na používaní vzájomne kompatibilných čipových kariet.

Dopracovia, ktorí budú zapojení do pilotného projektu, používajú v súčasnosti takéto odbavovacie systémy:

Železničná spoločnosť Slovensko

- tarifno-informačný systém
 - predpredaj
 - iKVC – PC + USB čítačka BČK – HP/Prosoft
 - vlak
 - POP – Prosoft, s.r.o.
 - karty
 - typ – MF Classic 4 kB
 - štruktúra dát
 - 1. kB – „TransCard“ – kartu je možné použiť v SAD Žilina
 - 2. kB – „Prosoft“ – kartu je možné použiť v ZSSK
 - študentská karta

- akceptácia študentských kariet MF Classic
- akceptácia študentských kariet MF DESFire
- tarifa
 - JCL
 - cenník – kilometrický
 - lístok – prestupný, 1.trieda/2.trieda,
 - TCL
 - cenník – kilometrický
 - obdobie – týždenný/mesačný, jednosmerný/obojsmerný
 - bezplatná preprava
 - deti, žiaci, študenti, dôchodcovia

SAD Žilina

- tarifno-informačný systém
 - vozidlo PAD
 - HW – PP Mijola + tlačiareň s čítačkou BČK – Emtest, a.s.
 - SW – TransFare – TransData s.r.o.
 - vozidlo MHD
 - HW – PP Mijola + čítačka MHD – Emtest, a.s.
 - SW – TransFare – TransData s.r.o.
 - back-office
 - SW – TransOffice – TransData s.r.o.
 - karty
 - MF Classic 4 kB, štruktúra dát „TransCard“
 - MF DESFire 4kB, štruktúra dát „TransCard“
 - študentská karta
 - akceptácia študentských kariet MF Classic a MF DESFire s dopravnou aplikáciou TransCard
- PAD
 - tarifa
 - JCL – cenník – kilometrický, zľava pri platbe z EP
 - PCL – nie je
- MHD Čadca
 - tarifa

- JCL – cenník – kilometrický, zľava pri platbe z EP
- PCL – nie je

Dopravný podnik mesta Žilina

- tarifno-informačný systém
 - vozidlo
 - HW – PP + čítačka BČK s označovačom papierových lístkov – R&G PLUS SP. z o.o.
 - SW – R&G
 - back-office
 - SW – MUNICOM – TARAN (R&G)
 - karty
 - typ – MF Classic 4 kB
 - štruktúra dát
 - 1. kB – „Transcard“ – kartu je možné použiť v SAD Žilina
 - 2. kB – „R&G“ – kartu je možné použiť v DP Žilina
 - študentská karta
 - akceptácia študentských kariet MF Classic (dopravná aplikácia R&G)
 - neakceptácia študentských kariet MF DESFire
- tarifa
 - JCL
 - cenník – pásmový (do 5 zastávok/ nad 5 zastávok)
 - lístok – prestupný/neprestupný
 - PCL
 - cenník – pásmový (do 5 zastávok/ nad 5 zastávok)
 - obdobie – 30/90/180 dní
 - počet jazd – 20/40/60/bez obmedzenia

Tieto systémy sú v súčasnosti v zásade takmer nekompatibilné a dosiahnutie plnej kompatibility nie je možné bez významných investícií, ktoré sú nad rámec pilotného projektu.

S akceptovateľnými nákladmi vo vybranom regióne v rámci ŽSK je technicky možné realizovať na podobnom princípe ako v súčasnosti funguje IDS Bratislavského kraja.

- tarifa
 - ePCL – zónový cenník, zoznam zón, môže byť rôzna cena pre zóny regionálne a zóny mestské
 - eJCL – zónový cenník, počet zón s časovým obmedzením (takýto systém nie je predmetom návrhu)
- dopravcovia
 - SAD Žilina, ZSSK – tarifno –informačný systém umožňuje (s určitými úpravami) konfiguráciu pre predaj/akceptáciu zónového ePCL IDS ŽSK, predaj/akceptácia zónového eJCL bude možná po spustení III. etapy IDS BK (takýto systém nie je predmetom návrhu)
 - DP Žilina – tarifno-informačný systém nie je pripravený na akceptáciu ePCL a/alebo eJCL, SW úprava je možná len s vysokými nákladmi, a to len pre karty MF Classic, pre karty MF DESFire je nutný HW upgrade

Na overenie integrácie s MHD Žilina, s prihliadnutím na technické možnosti, je potrebné v rámci pilotného projektu zvoliť aspoň obmedzenú možnosť – uznávanie papierových PCL (papierové PCL predstavujú doklady o zaplatení príslušného PCL na kartu).

Navrhnuté sú dva postupové varianty pilotného projektu, môžu byť realizované postupne alebo naraz.

2.4.1. Variant A – predmetom je overenie (plné s kartou, čiastočné aj s papierovým PCL) iba tarifnej integrácie PCL

smer Žilina – Čadca:

- plné overenie zón REGION, prestup Bus Regio – Vlák
- plné overenie zóny MESTO Čadca, prestup MHD Čadca – Bus Regio alebo MHD Čadca – vlak)
- čiastočné overenie zóny MESTO Žilina, prestup MHD Žilina – Bus Regio alebo MHD Žilina – vlak)

smer Žilina – Rajec

- plné overenie zón REGION, prestup Bus Regio – Vlák
- čiastočné overenie zóny MESTO Žilina, prestup MHD Žilina – Bus Regio alebo MHD Žilina – vlak)

2.4.2. Variant B – predmetom je rozšírenie variantu A o overenie plnej tarifnej integrácie v obmedzenom rozsahu aj eJCL

smer Žilina – Čadca:

- plné overenie prestupu Bus Regio – Vlak
- plné overenie prestupu MHD Čadca – Bus Regio alebo MHD Čadca – vlak)

smer Žilina – Rajec

- plné overenie prestupu Bus Regio – Vlak

Realizácia variantu A alebo B je priamo závislá od finančných možností a úprav SW a HM príslušných dopravcov. V oboch prípadoch je nutné zaistiť clearing a rozdeľovanie tržieb medzi dopravcov.

2.5. Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK

Tarifná štruktúra IDS ŽSK spoločne s cenníkom IDS ŽSK tvoria dva základné prvky Tarify IDS ŽSK. Tarifnú štruktúru a tarifný cenník IDS ŽSK schvaľujú jednotliví objednávateľia najprv samostatne v rámci svojej určenej pôsobnosti a potom ako celok kompetentným orgánom organizátora IDS ŽSK (valným zhromaždením). Tarifnú štruktúru a tarifný cenník sú potom všetci zapojení dopravcovia povinní zmluvne rešpektovať a dodržiavať.

Zatiaľ čo cenník IDS ŽSK odzrkadľuje sociálno-politickú vôľu objednávateľov spoločne s legislatívnymi mantinelmi a finančnými možnosťami, a jeho konkrétny návrh je v súčasnosti vzhľadom na nejasnosti začatia realizácie pilotného projektu neaktuálny, tarifná štruktúra je dôležitá pre technickú vybavenosť dopravcov a ďalších obslužných zariadení.

Tarifná štruktúra navrhnutá pre IDS ŽSK vychádza z tarifnej štruktúry integrovaného dopravného systému Moravskosliezského kraja ODIS, kde sa používa v reálnej prevádzke od 3. 4. 2011 bez systémových problémov.

Tarifná štruktúra navrhnutá pre IDS ŽSK vychádza podmienene z predpokladu, že o cenách, resp. zľavách cestovného budú rozhodovať objednávateľia verejnej dopravy, t.j. samosprávny kraj a jednotlivé mestá so zapojenými systémami MHD. V železničnej doprave prevádzkovej štátnym dopravcom ŽSSK sa naďalej predpokladá paralelné zachovanie sieťovej tarify dopravcu. Taktiež aj minimálne v prvej fáze zavádzania IDS v ŽSK je možné dočasne zachovať paralelnú tarify v rámci súčasného systému v rámci autobusovej dopravy (tzn. pre prípady ak sa cestujúci rozhodne využije len výhradne jeden druh dopravy bez možnosti využitia integrovanej tarify).

Tarifná štruktúra IDS ŽSK je konštruovaná tak, aby na území miest so systémami MHD mohli lokálnu tarifnú politiku ovplyvňovať do značnej miery samotné mestá. Tarifná štruktúra umožňuje realizovať v jednotlivých mestách rôzne ceny a rôzne zľavy.

Zľavy uplatnené v Tarife IDS ŽSK vychádzajú jednak z aktuálnej legislatívy SR a jednak z rozhodnutia objednávateľov (zľavy nad rámec legislatívy).

Praktické uplatnenie jednotnej tarifnej štruktúry v kraji vyžaduje u všetkých dopravcov vzájomne kompatibilné odbavovacie zariadenie s možnosťou akceptácie štandardizovanej bezkontaktnéj čipovej karty.

2.5.1. Tarifné členenie územia ŽSK

Územie ŽSK je rozdelené na tarifné zóny, a to dvoch druhov – MESTO a REGIÓN.

2.5.2. Charakteristika zóny MESTO

Zóna MESTO je vymedzená spravidla katastrálnym územím príslušného mesta, t.j. jej veľkosť je daná veľkosťou mesta. Je zriaďovaná vtedy, keď príslušné mesto súčasne prevádzkuje systém MHD, ktorý je súčasťou IDS ŽSK. O výške cestovného rozhoduje príslušný orgán mesta a schválený cenník je záväzný pre všetky druhy verejnej dopravy na danom území.

2.5.3. Charakteristika zóny REGIÓN

Zóna REGIÓN zahŕňa spravidla územie 1 – 5 obcí, veľkosť zóny sa meria dĺžkou najdlhšieho úseku verejnej dopravy, ktorý dosahuje spravidla cca 5 – 10 km. Je zriaďovaná všade tam, kde nie je zriadená zóna MESTO. O výške cestovného rozhoduje príslušný orgán kraja so súhlasom objednávateľa železničných dopravných služieb na území kraja a schválený cenník je záväzný pre všetky druhy verejnej dopravy na danom území.

2.5.4. Číslovanie zón

Číslovanie zón sa uskutočňuje trojčifernými číslami a vychádza zo schémy, že spádové mesto s rozvinutou MHD je súčasťou zóny MESTO a má číslo v ráde stoviek. Zóny REGIÓN v príslušnom obvode tohto mesta (resp. okresu) sa potom číslujú v tomto stovkovom rade.

V rámci pilotného projektu sa navrhuje zriadenie dvoch zón MESTO:

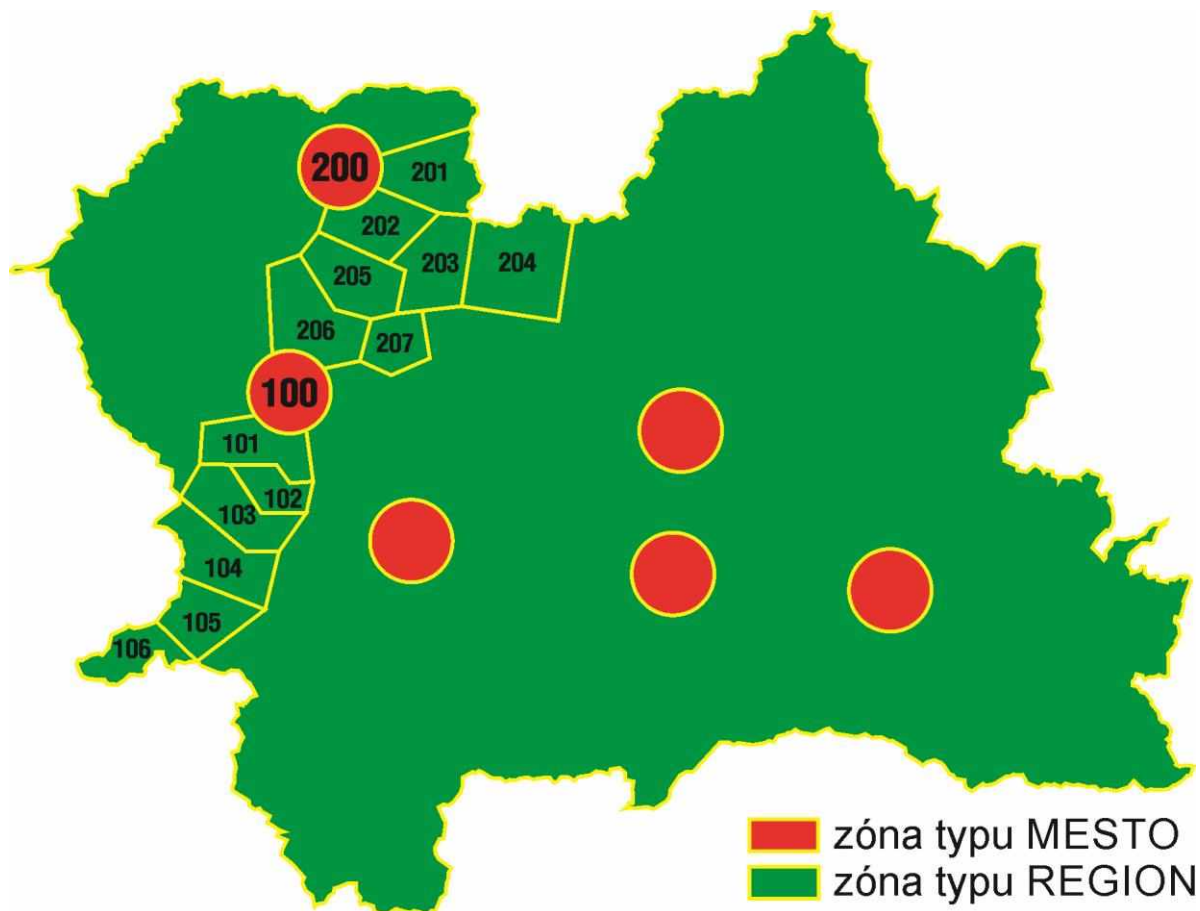
Číslo zóny	Názov zóny
100	Žilina
200	Čadca

(V ďalších fázach realizácie IDS ŽSK budú potom nasledovať ďalšie zóny typu MESTO: 300 – Martin / Vrútky, 400 – Ružomberok, 500 – Liptovský Mikuláš, 600 – Dolný Kubín.)

Zóny REGIÓN v okresoch Žilina a Bytča budú číslované v číselnom rade 1xx, čiže od čísla 101 vyššie, zóny REGIÓN v okresoch Čadca a Kysucké Nové Mesto budú číslované v číselnom rade 2xx, čiže od čísla 201 vyššie.

V rámci pilotného projektu (Etapy I.A a I.B) sa navrhuje zriadenie nasledujúcich zón REGIÓN:

Číslo zóny	Názov zóny
101	Lietava, Lietavská Lúčka, Lietavská Svinná - Babkov, Podhorie, Porúbka, Turie
102	Rajecké Teplice, Stránske
103	Jasenové, Kamenná Poruba, Kľače, Kanská, Kunerad, Zbyňov
104	Durčiná, Malá Čierna, Rajec, Rajecká Lesná, Šuja, Veľká Čierna
105	Fačkov
106	Čičmany
201	Oščadnica
202	Dunajov, Krásno nad Kysucou, Zborov nad Kysucou
203	Klubina, Radôstka, Stará Bystrica
204	Nová Bystrica
205	Kysucký Lieskovec, Lodno, Ochodnica, Povina
206	Kysucké Nové Mesto, Lopušné Pažite, Nesluša, Radoľa, Rudina, Rudinka, Rudinská, Snežnica
207	Dolný Vadičov, Horný Vadičov



Obr. 2 – Schéma zónového členenia (pilotný projekt)

2.5.5. Prostriedky úhrady cestovného

V súlade s návrhom tarifnej štruktúry IDS ŽSK sa budú v rámci pilotného projektu IDS ŽSK na úhradu alebo preukázanie cestovného vo vozidlách používať tieto prostriedky:

- Čipová karta ZSSK a SAD Žilina – neštandardizovaná, ale čiastočne interoperabilná – využiteľná len u uvedených dopravcov, na využitie v MHD Žilina je nutné použiť aj doklad o zakúpení PCL.
- Hotovosť - naďalej zostane zachovaná možnosť úhrady jednotlivého cestovného v hotovosti (u vodiča, sprievodcu atď.), avšak bez akéhokoľvek zvýhodnenia a v obmedzenom sortimente.

2.5.6. Základné druhy cestovného

Tarifná štruktúra IDS ŽSK je tvorená dvoma základnými druhmi cestovného, a to predplatné cestovné a jednotlivé cestovné.

2.5.7. Predplatné cestovné

Predplatné cestovné sa vydáva zásadne v členení podľa:

- Typu tarifnej zóny (MESTO, REGIÓN)
- Dĺžky platnosti (napr. 30, 90, 180, 365-denná)
- Zákazníckeho profilu (občianske cestovné, zľavnené cestovné)

Celková cena cestovného lístka sa rovná súčtu cien príslušných tarifných zón.

Jazda vo vozidlách mestskej dopravy (MHD Žilina):

Cestujúci: predloží BČK a papierový kupón vodičovi na kontrolu

Vodič: uskutoční vizuálnu kontrolu

Jazda vo vozidlách mestskej dopravy (zatiaľ len v MHD Čadca):

Cestujúci: priloží BČK k čítačke

Vodič: bez činnosti

Čítačka vo vozidle: vykoná kontrolu tarifných zón a registráciu

Jazda vo vozidlách regionálnej autobusovej dopravy:

Cestujúci: oznami požiadavku a priloží BČK k čítačke

Vodič: navolí požiadavku

Čítačka vo vozidle: vykoná kontrolu tarifných zón a registráciu

Jazda vo vlaku:

Cestujúci: predloží BČK sprievodcovi

Sprievodca: priloží BČK k čítačke v POP

Čítačka v POP: vykoná kontrolu tarifných zón a registráciu

2.5.8. Jednotlivé cestovné

Jednotlivé cestovné sa vydáva zásadne v členení podľa:

- Typu tarifnej oblasti (MESTO, REGIÓN)
- Dĺžky platnosti (v mestách na dojazd na konečnú zastávku spoja, mimo mesta na dojazd do uvedenej zastávky)
- Zákazníckeho profilu (občianske cestovné, zľavnené cestovné)

Tarifná filozofia ďalej vychádza zo zaužívaných zvyklostí, ktoré sú doposiaľ typické pre mestskú dopravu (cestovný lístok je prestupný a platí určitý čas), pre regionálnu autobusovú dopravu (cestovný lístok sa kupuje u vodiča, je neprestupný a platí po zastávku na trase oznámenú vodičovi autobusu) a pre železničnú dopravu (cestovný lístok sa kupuje v pokladnici alebo u sprievodcu, je prestupný v rámci železničnej dopravy a platí do cieľovej železničnej zastávky oznámenej predávajúcej osobe). Tarifná filozofia však ďalej rieši plošnú prestupnosť, čo je zásadná premisa integrovanej tarify. Na to využíva prednosti dané médiami – štandardizovanou čipovou kartou.

Cestovné možno uhradiť v rámci pilotného projektu kartami ZSSK a SAD Žilina. Cestovné možno uhradiť i hotovosťou, avšak s obmedzenými, resp. inak menej výhodnými možnosťami.

Pre cestovanie vo vnútri oblastí MESTO platí jednotková tarifa s dojazdovou platnosťou (čas nelimituje dĺžku jazdy, ale času, kedy je možné prestúpiť na ďalší spoj – cestujúci tak nie je stresovaný pri dojazde do cieľa svojej cesty, či mu „vyjde“ čas). Je zavedená možnosť bezplatného prestupu. Čas na prestup je navrhnutý na hodnotu napr. 30 minút.

Pre ostatné cesty (spoje regionálne) platí úseková kilometrická tarifa s možnosťou zvýhodneného prestupu (cena cestovného s prestupom sa rovná cene bez prestupu), toto platí i pre prestup z autobusovej dopravy na železničnú a naopak.

Pre prestup z regionálnej dopravy vo vnútri oblastí MESTO a naopak platí tiež možnosť zvýhodneného prestupu.

Jazda vo vozidlách mestskej dopravy (zatiaľ iba MHD Čadca):

Cestovný lístok umožňuje jazdu z nástupnej zastávky do ktorejkoľvek výstupnej zastávky v rámci danej linky, resp. pri prestupe do ktorejkoľvek výstupnej zastávky nadväzujúcej linky, liniek (bezplatný prestup podľa pravidiel).

Cestujúci: priloží BČK k čítačke

Vodič: bez činnosti

Čítačka vo vozidle pri 1. jazde: zaznamená čas nástupu, odčíta podľa profilu cestujúceho (žiak, dôchodca, občan) jednotkovú cenu, poznačí nárok na bezplatný, resp. zvýhodnený prestup do 30 minút od označenia a uskutoční registráciu.

Čítačka vo vozidle pri 2. a ďalšej jazde: zohľadní nárok na prestup z predchádzajúcej jazdy a uskutoční registráciu.

Čítačka revízora: uskutoční kontrolu odčítania jednotkovej ceny

Jazda vo vozidlách regionálnej dopravy (spôsob odbavenia plátí primerane i pre cesty v rámci zón MESTO):

Cestovný lístok umožňuje jazdu z nástupnej do výstupnej stanice spoja (v autobusovej doprave) alebo na viacerých spojoch (v železničnej doprave). Cestovný lístok je neprestupný, ale podľa nižšie uvedených podmienok možno zakúpiť cestovný lístok na nadväzujúci spoj (spoje) za zvýhodnenú cenu. Za jazdu v regionálnej doprave sa považuje jazda, kedy aspoň začiatok alebo aspoň koniec cesty cestujúceho v konkrétnom spoji (v autobusovej doprave) alebo viacerými spojmi (v železničnej doprave) sa nachádza mimo oblasť MESTO, prípadne pokiaľ jazda prebieha aspoň čiastočne cez tarifnú oblasť REGIÓN.

Cestujúci: oznámi požiadavku a priloží BČK k čítačke

Vodič alebo sprievodca alebo obsluha pokladnice: navedie požiadavku

Čítačka vo vozidle alebo v pokladnici pri 1. jazde: zaznamená čas nástupu, odpočíta podľa profilu cestujúceho kilometrickú cenu a poznačí nárok na prestup (30 minút po dosiahnutí cieľovej zastávky v autobusovej doprave alebo odvodený čas podľa stanoveného algoritmu v železničnej doprave), poznačí nárok na zvýhodnený prestup a uskutoční registráciu.

Čítačka vo vozidle alebo v pokladnici pri 2. a ďalšej jazde: zohľadní nárok na zvýhodnený prestup z predchádzajúcej jazdy - odpočíta podľa profilu cestujúceho kilometrickú cenu a poznačí nárok na ďalší zvýhodnený prestup podľa rovnakých pravidiel a uskutoční registráciu.

Pri jazde v linke regionálnej dopravy v rámci zóny MESTO cestujúci uvedie požiadavku na svoju výstupnú zastávku. Čítačka vyhodnotí a vydá cestovné vo forme štandardného jednotkového cestovného lístka. Štandardný cestovný lístok po aktivácii vodičom umožňuje jazdu do poslednej zastávky v zóne MESTO alebo s ňou možno v rámci vyššie uvedených pravidiel prestupovať.

Špeciálny algoritmus pre výpočet času platnosti cestovného v železničnej doprave je vytvorený takto:

- Pri predaji u sprievodcu vo vlaku:
Celkový čas platnosti cestovného „lístka“ je tvorený počtom minút (dvojnásobok počtu km), teda pri vzdialenosti napr. 20 km je čas platnosti vypočítaný $2 \times 20 = 40$ minút. K tomuto sa prirába navyše 30 minút na prestup.
- Pri predaji v pokladnici vo stanici:
Celkový čas platnosti cestovného „lístka“ je tvorený časom 30 minút (čas potrebný pre presun od pokladnice na nástupište a pred príchodom vlaku), ďalej počtom minút (dvojnásobok počtu km), teda pri vzdialenosti napr. 20 km je čas platnosti vypočítaný $30 \text{ minút} + 2 \times 20 = 40$ minút, t.j. spolu 70 minút). K tomuto sa prirába navyše 30 minút na prestup.

2.6. Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK

Základné zmluvné prepravné podmienky IDS ŽSK sú uvedené v prílohe č. 1.

2.7. Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK

Jednou z hlavných úloh dispečingu IDS je dozor nad garantovanými nadväznosťami. Zatiaľ čo iné činnosti môžu byť realizované dočasne inak (napr. prostredníctvom dispečingov jednotlivých dopravcov alebo až v ďalších etapách rozvoja IDS), táto činnosť je pre správnu funkciu IDS v zásade nevyhnutná. Dispečerský systém môže fungovať v počiatkovej fáze v automatickom režime, pričom na základe nastavených nadväzností a reálnej polohy jednotlivých vozidiel vysiela príslušné pokyny na vyčkávanie na konkrétne prípoje.

Príkladom je dispečing IDS Moravskosliezskeho kraja ODIS, ktorý funguje už 3 roky v automatickom režime, denne dozerá na cca 740 nadväzností, z toho zasahuje priemerne v cca 175 prípadoch vyslaním správy o vyčkaní na príjazd oneskoreného spoja.

Existuje niekoľko dodávateľov dispečerského systému, je nutné zvoliť taký, ktorý bude bezproblémovo komunikovať s riadiacimi jednotkami vozidiel jednotlivých dopravcov a riadiacim pracoviskom železníc.

2.8. Návrh TPŠ IDS ŽSK

Základné technicko-prevádzkové štandardy IDS ŽSK sú uvedené v prílohe č. 2.

2.9. Návrh dopravného riešenia

Návrh dopravného riešenia – dopravná integrácia má za cieľ v praxi overiť funkčnosť IDS. Nemá za cieľ navrhovať žiadne zásadné zmeny v organizácii dopravy, pokiaľ by sa tým nedosiahlo preukázateľné zlepšenie dopravnej obsluhy, predovšetkým skrátenie času cestovania. V opačnom prípade by išlo o zhoršenie parametrov verejnej dopravy.

V predmetnej oblasti pilotného projektu sa pomocou využitia nástrojov IDS sleduje predovšetkým:

2.9.1. Možnosť tarifnej väzby medzi železničnou dopravou a MHD v Žiline (príp. v Čadci)

Tu nie sú potrebné žiadne zásadné úpravy, vhodné prestupné body existujú:

- Stanica Žilina a príľahlá zastávka MHD Železničná stanica
- Zastávka Žilina-Záriečie a príľahlá zastávka Háľkova
- Zastávka Žilina-Solinky a príľahlá zastávka Žilina, Miekárne
- Stanica Čadca a príľahlá zastávka MHD Železničná stanica
- Zastávka Čadca mesto a príľahlá zastávka Čadca, nám.

Len vďaka tarifnej integrácii bude možné dosiahnuť cenovo výhodnejšie cestovanie tam, kde sa to doposiaľ realizuje za nevýhodných tarifných podmienok alebo sa nerealizuje vôbec.

2.9.2. Možnosť tarifnej väzby medzi regionálnou autobusovou dopravou a MHD v Žiline a v Čadci

Na prestup je možné použiť súčasné zastávky MHD a regionálnej autobusovej dopravy.

Len vďaka tarifnej integrácii bude možné dosiahnuť cenovo výhodnejšie cestovanie tam, kde sa to doposiaľ realizuje za nevýhodných tarifných podmienok alebo sa nerealizuje vôbec.

2.9.3. Možnosť tarifnej i dopravnej väzby medzi regionálnou autobusovou dopravou a železničnou dopravou tam, kde možno dosiahnuť efekt zrýchlenia dopravy alebo tam, kde je to so zreteľom na menší dopyt možné a nedôjde k významnejšiemu zhoršeniu dopravy.

Zrýchlenie dopravy je v rámci pilotného projektu možné v zásade len v úseku Čadca – Žilina, a to prevedením vybratých prepravných relácií z regionálnej autobusovej na železničnú dopravu s využitím modernizovaného úseku Krásno nad Kysucou – Žilina.

Na prestup možno využiť tieto prestupné body:

- Čadca – železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav nie je príliš uspokojivý, ale pre uvedený zámer použiteľný
- Krásno nad Kysucou – železničná stanica a nevyhovujúca autobusová zastávka s obratiskom, aktuálny stav je nevyhovujúci, ale možno ho nepríliš nákladnými úpravami prispôbiť
- Kysucké Nové Mesto - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný

Na trati Žilina – Rajec možno využiť tieto prestupné body:

- Rajec - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav nie je príliš uspokojivý, ale pre uvedený zámer použiteľný
- Rajecké Teplice - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný

2.9.4. Konceptia dopravného riešenia – železničná doprava

Na trati Žilina – Čadca sa predpokladá zachovanie súčasného hodinového intervalu osobných vlakov, vrátane zachovania časov ich príchodov a odjazdov v železničnej stanici Žilina z dôvodov prípojových väzieb. Nasadením vhodných súprav na túto reláciu by bolo možné pri súčasnom stave infraštruktúry skrátiť jazdný čas medzi oboma mestami až o 3 minúty. Vlaky však jazdia predovšetkým v čase špičky dostatočne vyťažené (pozri analytickú časť projektu) a prevedenie ďalších cestujúcich zo súčasných autobusových liniek či osobných automobilov teda už nie je takmer možné. Tento systém by bolo vhodné aspoň v čase dopravnej špičky doplniť hodinovým taktom zrýchlených vlakov, ktoré by premávali v kombinácii s osobnými vlakmi a medzi Žilinou a Čadcou by zastavovali len na staniciach Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou a Čadca mesto. Pri nasadení vhodných súprav by tak došlo ku skráteniu času jazdy medzi Žilinou a Čadcou až o 11

minút oproti dnešnému stavu. K týmto vlakom by mohli byť vedené vybraté autobusové spoje, dnes vedené až do Žiliny.

V budúcnosti (nad rámec riešeného pilotného projektu) by mohli tieto vlaky pokračovať ďalej do Skalitého, resp. Zwardone už ako zastavujúce, čím by sa zvýšila atraktivita spojenia i z tejto oblasti do Žiliny. Bolo by však nutné znížiť pobyt vlakov v stanici Čadca na minimum.

Na trati Žilina – Rajec je už dnes kapacita trate takmer vyčerpaná. Možnosti zlepšenia možno vidieť len v nasadení vhodných jednotiek s dobrou akceleračnou schopnosťou a s vyššou kapacitou, vo zvýšení pravidelnosti intervalov medzi spojmi a v odstránení vyčkávania v nácestných staniaciach z dôvodu križovania vozidiel.

2.9.5. Návrh číslovania železničných liniek IDS ŽSK

Železničné linky zapojené do IDS ŽSK budú číslované bez ohľadu na trate, po ktorých sú vedené písmenom S a číslom linky (pre osobné vlaky), resp. písmenom R a číslom linky (pre zrýchlené vlaky). Hlavné, chrbticové trasy sú označené jednocifernými číslami (napr. S2), odbočné, resp. nadväzné trasy zas číslami dvojcifernými, pričom na mieste desiatok je číslo chrbticovej trasy (napr. S21, S22, ...)

V rámci pilotného projektu (Etapa I.A a I.B) sa zavádzajú nasledujúce linky:

Číslo linky IDS ŽSK	Trasa linky	Číslo tratí
S2	Žilina – Čadca (– Zwardoň)	127, (129)
R2	Žilina – Čadca (– Zwardoň)	127, (129)
S4	Žilina – Rajec	126

Cieľový stav predpokladá nasledujúce linkové vedenia:

- S1 Žilina – Predmier (– Púchov)
- S2 Žilina – Čadca – Skalité-Serafínov (– Zwardoň)
- R2 Žilina – Čadca – Skalité-Serafínov (– Zwardoň)
 - S21 Čadca – Makov
 - S22 Čadca – Svrčinovec zast. (– Mosty u Jablunkova (Mosty koło Jablonkowa))
- S3 Žilina – Vrútky – Kraľovany – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Važec (– Poprad-Tatry)
- S4 Žilina – Rajec
- S5 Vrútky – Martin – Turčianske Teplice – Horná Štubňa – Turček (– Zvolen)
- R5 Žilina – Vrútky – Martin – Turčianske Teplice (– Banská Bystrica – Zvolen)
 - S51 Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej (– Prievidza)
- S6 Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená

2.9.6. Konceptcia dopravného riešenia – autobusová doprava

V súvislosti so zavedením hore uvedených opatrení v železničnej doprave sa môže pristúpiť aj k úpravám autobusových liniek.

- V prvom rade by malo dôjsť k eliminácii autobusových liniek v relácii Čadca – Žilina, ktoré budú nahradené železničnou dopravou, predovšetkým novými zrýchlenými vlakmi s významne kratším časom jazdy.
- Ďalej je možné skrátiť alebo pretrasovať vybraté spoje autobusových liniek tak, aby nadväzovali na vlaky (osobné i zrýchlené) v staniciach Čadca (mimo pilotný projekt), Krásno nad Kysucou (zo smerov Oščadnica a obcí Bystrickej doliny), Kysucké Nové Mesto (zo smerov Povina, Nesluša, Lopušné Pažite) v smeroch do Žiliny i do Čadce. **Pri skracovaní spojov však stále platí pravidlo, že by prepravný čas medzi zdrojovou a cieľovou zastávkou (i po započítaní času na prestup) nemal byť vyšší, než je dnešný prepravný čas priamou autobusovou linkou.**

2.9.7. Návrh číslovania autobusových a trolejbusových liniek IDS ŽSK

Autobusové a trolejbusové linky budú pre styk s cestujúcou verejnosťou označené jedno- až trojmiestnym číslom, ktoré bude pre každú linku v celom systéme jedinečné. Číslo bude priradované podľa navrhutej schémy:

Číselný rad	linky
1 – 99	Linky MHD Žilina
101 – 199	Prímestské autobusové linky v okolí Žiliny
201 – 219	Linky MHD Čadca
221 – 299	Prímestské autobusové linky v okolí Čadce
301 – 349	Linky MHD Martin/Vrútky
351 – 399	Prímestské autobusové linky v okolí Martina/Vrútok
401 – 419	Linky MHD Ružomberok
421 – 499	Prímestské autobusové linky v okolí Ružomberka
501 – 519	Linky MHD Liptovský Mikuláš
521 – 599	Prímestské autobusové linky v okolí Liptovského Mikuláša
601 – 619	Linky MHD Dolný Kubín
621 – 699	Prímestské autobusové linky v okolí Dolného Kubína

2.9.8. Návrh úprav na autobusových linkách IDS ŽSK – oblasť Kysuce (Etapa I.A)

Linky MHD Žilina

- Bez úprav trasovania a bez prečíslovania

Linky MHD Čadca

- Bez úprav trasovania
- Prispôsobenie vybratých spojov odjazdom a príjazdom liniek S2 a R2 z/do Čadce
- Označiť linky trojmiestnymi číslami
 - 502103 = 203 Čadca – Sídl. III. – Kyčerka
 - 502104 = 204 Čadca – Milošová
 - 502107 = 201 Čadca – Čadečka
 - 502108 = 202 Čadca - nemocnica - Kyčerka

Linka 502407 Čadca – Oščadnica, Vreščovka

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 221 Čadca – Oščadnica, Vreščovka

Linka 502408 Čadca – Oščadnica

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 222 Čadca – Oščadnica, Laliky

Linka 502409 Oščadnica – Kysucké Nové Mesto

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 224 Oščadnica – Kysucké Nové Mesto
- Na základe analýzy využitia liniek 502407, 502408 a 502410 previesť vybraté spoje z týchto liniek do linky 224 s ukončením na zastávke Krásno nad Kysucou, žel. st. (nutné doplniť do licencie) s väzbou na nové vlaky linky R2 (príp. S2) do/zo Žiliny

Linka 502410 Čadca – Oščadnica

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 223 Čadca – Oščadnica, Dedovka

Linka 502411 Čadca - Stará Bystrica - Nová Bystrica – Vychylovka

- Bez úprav trasovania (doplniť do licencie zastávku Stará Bystrica, Lány, kaplnka)
- Do linky začleniť všetky spoje linky 502412 a spoje 502413 / 7 a 34
- Spoje, ktoré idú z Vychylovky smerom do Žiliny, resp. obrátene, zlúčiť s linkou 504401
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 225 Čadca – Stará Bystrica – Nová Bystrica, Vychylovka

Linka 502412 Čadca – Stará Bystrica – Nová Bystrica

- Zrušiť linku a spoje previesť do linky 225

Linka 502413 Čadca - Krásno nad Kysucou - Zborov nad Bystricou - Stará Bystrica

- Spoje 7 a 34 previesť do linky 225
- Linku rozdeliť na dve samostatné linky:
 - 227 Čadca - Krásno nad Kysucou –Dunajov
 - 228 Dunajov – Krásno nad Kysucou – Zborov nad Bystricou – Nová Bystrica
- Na základe analýzy využitia liniek 502411, 502412 a 504401 previesť vybrané spoje z týchto liniek do linky 228 s ukončením na zastávke Krásno nad Kysucou, žel. st. s väzbou na nové vlaky linky R2 (príp. S2) do/zo Žiliny

Linka 502414 Čadca - Stará Bystrica - Lutiše

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 226 Čadca – Stará Bystrica – Radôstka, Krasotín

Linka 502462 Turzovka - Čadca – Žilina

- Úsek linky medzi Turzovkou a Čadcou zostane v tejto linke (prípadne sa prevedie na inú súběžne vedenú linku), avšak zatiaľ bez integrácie (mimo oblasť pilotného projektu)
- Úsek linky medzi Čadcou a Žilinou bude redukovaný so zreteľom na novozavedené zrýchlené vlaky a tieto spoje budú zlúčené s linkou 504402 do jedinej linky 102

Linka 504401 Žilina - Kys. Nové Mesto - Nová Bystrica – Vychylovka

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 101 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Nová Bystrica, Vychylovka
- Spoje, ktoré idú až na Vychylovku, ponechať v celej trase v tejto linke

Linka 504402 Čadca - Kysucké Nové Mesto – Žilina

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 102 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca

Linka 504404 Lodno - Kysucké Nové Mesto – Žilina

- Bez úprav trasovania
- Do linky začleniť spoje 504492 / 7, 13, 9, 11, 8, 10, 12 (do licencie je nutné doplniť Kysucké Nové Mesto, INA)

- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 104 Žilina - Kysucké Nové Mesto – Lodno
- Zachovať, resp. prehýbiť nadväznosti na vlak v Ochodnici a v Kysuckom Novom Meste

Linka 504405 Kysucké Nové Mesto – Povina

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 105 Kysucké Nové Mesto – Povina
- Zachovať, resp. prehýbiť nadväznosti na vlak v Kysuckom Novom Meste

Linka 504406 Horný Vadičov - Kysucké Nové Mesto – Žilina

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 106 Žilina - Kysucké Nové Mesto – Horný Vadičov
- Zachovať, resp. prehýbiť nadväznosti na vlak v Kysuckom Novom Meste

Linka 504407 Kysucké Nové Mesto – Snežnica

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 107 Kysucké Nové Mesto – Snežnica
- Zachovať, resp. prehýbiť nadväznosti na vlak v Kysuckom Novom Meste

Linka 504408 Žilina – Snežnica

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 108 Žilina – Snežnica

Linka 504409 Kysucké Nové Mesto – Rudinská

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 109 Kysucké Nové Mesto – Rudinská
- Zachovať, resp. prehýbiť nadväznosti na vlak v Kysuckom Novom Meste a Rudine

Linka 504410 Nesluša – Čadca

- Bez úprav trasovania

- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 229 Čadca – Kysucké Nové Mesto –Nesluša

Linka 504411 Nesluša - Kysucké Nové Mesto – Žilina

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 111 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Nesluša
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Kysuckom Novom Meste

Linka 504412 Ochodnica – Čadca

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 230 Čadca – Ochodnica
- Odporúčame pre objednávateľov zväžiť potrebnosť existencie tejto linky, možno riešiť nadväznosťou na linku 229 (504410) v Kysuckom Lieskovci, prípadne na vlak v Ochodnici

Linka 504413 Kysucké Nové Mesto – Ochodnica

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 112 Kysucké Nové Mesto –Ochodnica
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Ochodnici, resp. Kysuckom Novom Meste

Linka 504492 Lodno - Ochodnica - Povina - Kysucké Nové Mesto

- Bez úprav trasovania
- Spoje, ktoré nejazdia do Poviny (7, 13, 9, 11, 8, 10, 12), preradiť do linky 104
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 110 Kysucké Nové Mesto – Povina – Ochodnica – Lodno
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Ochodnici, resp. Kysuckom Novom Meste

Linka 511428 Žilina - Kysucké Nové Mesto

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 103 Žilina – Kysucké Nové Mesto

Prehľad navrhnutých liniek IDS ŽSK – Etapa I.A:

Číslo	trasa	dopravca
-------	-------	----------

linky		
S2	Žilina - Čadca (- Zwadroń)	ZSSK
R2	Žilina - Čadca (- Zwadroń)	ZSSK
1	DPMŽ- Žel. stanica – Nemocnica – Vlčince – Solinky – Hliny- DPMŽ	DPMŽ
3	Solinky – Bôrik-Žel.stanica – Nemocnica-Solinky	DPMŽ
4	Vlčince – Košická-Žel.st. – Hliny – Solinky – Žil.univerzita-Vlčince	DPMŽ
5	Vlčince – Nemocnica-V.okružná,AUPARK – Hliny-Solinky a späť	DPMŽ
6	Hájik-Žel.st. – Nemocnica-OC Dubeň-Vlčince a späť	DPMŽ
7	Hájik – Závodie – Hliny – Solinky-Žilinská univerzita-Vlčince a späť	DPMŽ
14	Vlčince-Žilinská univerzita – Solinky – Hliny-Žel.stanica-Vlčince	DPMŽ
16	Hájik – Závodie-V.okružná,AUPARK – centrum-Hájik	DPMŽ
20	Bytčica – Rajecká – Vlčince – Rajecká-Bytčica	DPMŽ
21	P.Chlmeč – Budatín – Závodie-Bánová,colnica a späť	DPMŽ
22	Bytčica – Rajecká-Žel.st.-Budatín-Brodno a späť	DPMŽ
24	Trnové – Rosinky – centrum-Strážov a späť	DPMŽ
26	Kamenná – Závodie – centrum-Rosinská,VÚVT a späť	DPMŽ
27	Hájik-centrum – Budatín – Zádubnie-Zástranie a späť	DPMŽ
29	Žilin.Lehota-Priemyselna-centrum-Budatín a späť	DPMŽ
30	Vranie – Budatín-Žel.stanica-Žil. univerzita a späť	DPMŽ
31	Mojšová Lúčka-centrum-Nový cintorín a späť	DPMŽ
50	Žel.stanica – Vlčince – Solinky – Hliny-Hájik a späť	DPMŽ
67	Hájik – Závodie – Hliny – Solinky – Vlčince-Vodné dielo a späť	DPMŽ
101	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Nová Bystrica,Vychylovka	SAD ZA
102	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca	SAD ZA
103	Žilina - Kysucké Nové Mesto	SAD ZA
104	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Lodno	SAD ZA
105	Kysucké Nové Mesto - Povina	SAD ZA
106	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Horný Vadičov	SAD ZA
107	Kysucké Nové Mesto - Snežnica	SAD ZA
108	Žilina - Snežnica	SAD ZA
109	Kysucké Nové Mesto - Rudinská	SAD ZA
110	Kysucké Nové Mesto - Povina - Ochodnica - Lodno	SAD ZA
111	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Nesluša	SAD ZA
112	Kysucké Nové Mesto - Ochodnica	SAD ZA
201	Čadca - Čadečka	SAD ZA
202	Čadca - nemocnica - Kyčerka	SAD ZA
203	Čadca -Sidl. III. - Kyčerka	SAD ZA

204	Čadca - Milošová	SAD ZA
221	Čadca - Oščadnica, Vreščovka	SAD ZA
222	Čadca - Oščadnica, Laliky	SAD ZA
223	Čadca - Oščadnica, Dedovka	SAD ZA
224	Oščadnica - Kysucké Nové Mesto	SAD ZA
225	Čadca – Stará Bystrica - Nová Bystrica, Vychylovka	SAD ZA
226	Čadca - Stará Bystrica - Radôstka, Krasotín	SAD ZA
227	Čadca - Krásno nad Kysucou - Dunajov	SAD ZA
228	Dunajov - Krásno nad Kysucou - Zborov nad Bystricou - Nová Bystrica	SAD ZA
229	Čadca - Kysucké Nové Mesto - Nesluša	SAD ZA
230	Čadca - Ochodnica	SAD ZA

Pozn.: ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

DPMŽ – Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

SAD ZA – SAD Žilina a.s.

Mapa vedenia prímestských liniek Etapy I.A vrátane zónového členenia je v prílohe č. 3

2.9.9. Návrh úprav na autobusových linkách IDS ŽSK – oblasť Horné Považie (Etapa I.B)

Linka 511425 Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 125 Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka

Linka 511426 Žilina – Lietava, Lietavská Závadka cez Podhorie

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 126 Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka – Žilina

Linka 511427 Žilina - Liet. Lúčka, cementáreň - Babkov

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 127 Žilina – Lietavská Lúčka –Lietavská Svinná - Babkov

Linka 511429 Žilina - Lietavská Lúčka - Turie

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 129 Žilina – Lietavská Lúčka – Turie

Linka 511430 Žilina - Rajecké Teplice - Rajec

- Zrušiť linku a všetky spoje previesť do linky 130 (511437) Žilina – Rajecké Teplice – Rajec – Čičmany

Linka 511431 Žilina - Stránske - Rajecké Teplice – Kanská

- Bez úprav trasovania
- Spoje, ktoré nevedú cez Stránske (5, 13, 15, 10), budú preradené do linky 133 (511433)
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 131 Žilina - Stránske - Rajecké Teplice – Kanská
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajeckých Tepliciach

Linka 511432 Žilina - Rajecké Teplice - Kunerad

- Bez úprav trasovania
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 132 Žilina - Rajecké Teplice - Kunerad
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajeckých Tepliciach

Linka 511433 Žilina - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba

- Bez úprav trasovania
- Do linky budú začlenené aj spoje 511433 / 5, 13, 15, 10
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 133 Žilina - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajeckých Tepliciach

Linka 511434 Žilina - R. Teplice - Zbýňov - Jasenové - Rajec

- Bez úprav trasovania
- Do linky budú začlenené aj spoje 511436 / 7, 11, 13, 15, 17, 19, 4, 6, 16, 14, 26, 24, 28
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 134 Žilina - Rajecké Teplice - Zbýňov - Jasenové - Rajec

Linka 511435 Žilina – Rajec – Prievidza - Bojnice

- Bez úprav trasovania
- Linka bude zapojená do IDS len v úseku Žilina - Fačkov
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 135 Žilina – Rajec – Fačkov (– Prievidza)

Linka 511436 Žilina - Rajecké Teplice – Rajec

- Zrušiť linku a jej spoje previesť do liniek 130 a 134:
 - Spoje 1, 5, 3, 21, 23, 25, 27, 8, 10, 12, 30, 32, 34 previesť do linky 130 (511437) Žilina – Rajecké Teplice – Rajec – Čičmany

- Spoj 11, 13, 14, 26, 24 previesť do linky 134 Žilina - Rajecké Teplice - Zbýňov - Jasenové – Rajec
- Pri spojoch 7, 15, 17, 19, 4, 6, 16, 28 zjednotiť trasu cez Zbýňov, OcÚ i Jasenové a previesť do linky 134 Žilina - Rajecké Teplice - Zbýňov - Jasenové – Rajec

Linka 511437 Žilina - Rajec – Čičmany

- Do linky vložiť všetky spoje z linky 511430
- Do linky doplniť aj spoje 511436 / 1, 5, 3, 21, 23, 25, 27, 8, 10, 12, 30, 32, 34
- Spoj v úseku medzi Žilinou a Rajcom by mali systémovo dopĺňovať železničnú dopravu, a nie jej konkurovať. Súbežne vedené spoje možno zrušiť (resp. skrátiť s nadväznosťou na vlak v Rajci), pokiaľ to kapacita vlakov umožní
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 130 Žilina - Rajecké Teplice – Rajec – Čičmany
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajci

Linka 511438 Rajec - Malá Čierna

- Zrušiť linku a jej spoje vložiť do linky 138 (511440) Ďurčiná – Rajec – Malá Čierna

Linka 511439 Rajec – Ďurčiná

- Bez úprav trasovania
- Do linky začleniť spoj 511440 / 3
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 139 Ďurčiná – Rajec – Ďurčiná
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajci

Linka 511440 Rajec, Ďurčiná - Rajec - Malá Čierna

- Spoj 3 previesť do linky 139 (511439) Ďurčiná – Rajec – Ďurčiná
- Do linky vložiť všetky spoje z linky 511438
- Do licencie doplniť zastávku Veľká Čierna, Bohdal
- Označiť linku trojmiestnym číslom
 - 138 Ďurčiná – Rajec – Malá Čierna
- Zachovať, resp. prehĺbiť nadväznosti na vlak v Rajci

Prehľad navrhnutých liniek IDS ŽSK – Etapa I.B:

Číslo linky	trasa	dopravca
-------------	-------	----------

S4	Žilina - Rajec	ZSSK
125	Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka	SAD ZA
126	Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka - Žilina	SAD ZA
127	Žilina - Lietavská Lúčka - Lietavská Svinná-Babkov	SAD ZA
129	Žilina - Lietavská Lúčka - Turie	SAD ZA
130	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec - Čičmany	SAD ZA
131	Žilina - Stránske - Rajecké Teplice - Kónská	SAD ZA
132	Žilina - Rajecké Teplice - Kunerad	SAD ZA
133	Žilina - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba	SAD ZA
134	Žilina - Rajecké Teplice - Zbýňov - Jasenové - Rajec	SAD ZA
135	Žilina - Rajec - Fačkov (- Prievidza)	SAD ZA
138	Đurčiná - Rajec - Malá Čierna	SAD ZA
139	Đurčiná - Rajec - Đurčiná	SAD ZA

Pozn.: ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

SAD ZA – SAD Žilina a.s.

Mapa vedenia prímestských liniek Etapy I.A vrátane zónového členenia je v prílohe č. 4

3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom

Pilotný projekt má za cieľ overiť funkčnosť IDS na vymedzenom území Žilinského samosprávneho kraja. Aby však bol zmysluplný, musí zahŕňať popri dopravnom systéme, ktorý objednáva a financuje Žilinský samosprávny kraj, t.j. regionálnu autobusovú dopravu, zároveň aj systém MHD, ktorý objednávajú a financujú jednotlivé mestá, a systém železničnej dopravy, ktorý objednáva a financuje Ministerstvo dopravy a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Pretože však do prípravy pilotného projektu nie sú ani mestá, ani ministerstvo priamo zapojené, skutočný rozsah pilotného projektu je oproti navrhnutému stavu veľmi otvorený. Z tohto dôvodu je veľmi obťažné definovať náklady, tak jednorazové, ako aj prevádzkové.

3.1. Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov

3.1.1. Náklady

Predpokladané náklady na pilotný projekt predstavujú predovšetkým tieto:

- Zriadenie organizátora v obmedzenom rozsahu - predpokladané náklady popísané bližšie v II. etape
- Informačná kampaň – min. 20 000,- Euro
- Úpravy SW a HW u jednotlivých dopravcov – vyžaduje samostatný projekt
- Rozdiely vo výkonoch – nárast železničnej dopravy cca 75.000 vlakových km, pokles autobusovej dopravy o cca zodpovedajúce výkony
- Rozdiely vo výške kompenzácie – závisia od relatívne presne definovaných hodnôt nákladových a veľmi obťažne definovateľných hodnôt tržbových.

3.1.2. Tržby

Tržby sú závislé od tarify a jej cenníka. Za situácie, keď sú v železničnej doprave stanovené tarifné úľavy v takom rozsahu a v takej miere, bude veľmi náročné nastaviť cenník tarify IDS tak, aby bol motivačný pre využívanie IDS a súčasne bol ostatnými systémami verejnej dopravy ufinancovateľný.

3.1.3. Investície

Investície v rámci pilotného projektu budú predstavovať predovšetkým úpravy SW a HW jednotlivých dopravcov, a to v minimálne potrebnom a dohodnutom rozsahu.

3.2. Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov

3.2.1. Spoľahlivosť, bezpečnosť, kvalita

Integrovaný dopravný systém sám o sebe prináša kvalitu cestovania v tom smere, že zjednodušuje cestovanie verejnou dopravou vďaka spoločnému tarifnému systému. To sa prejavuje predovšetkým u cestujúcich s predplatenými cestovnými lístkami. Ďalším faktorom pozitívne ovplyvňujúcim prístup verejnosti k cestovaniu verejnou dopravou je jednotná interoperabilná čipová karta akceptovaná všetkými zapojenými dopravcami.

Významným pozitívnym posunom v oblasti spoľahlivosti je garancia nadväzností medzi jednotlivými spojmi i systémami, zaisťovaná centrálnym dispečingom IDS.

3.2.2. Vplyv na životné prostredie a spoločnosť

Jedným z cieľov integrovaných dopravných systémov je pomocou využitia koordinovanej ponuky a jednotnej tarify prevádzkovať dopravný systém ako celok nielen maximálne efektívne, ale zároveň ekologicky. V konkrétnom prípade pilotného projektu ide o presun časti cestujúcich z autobusovej dopravy na cestách do železničnej dopravy, a to na elektrifikovanú trať, kde možno dopravu prevádzkovať modernými elektrickými jednotkami. Podľa návrhu bude zavedených 5 nových párov zrýchlených vlakov medzi Čadcou a Žilinou v pracovných dňoch, čo zodpovedá cca 75 000 nových vlakových kilometrov v elektrickej trakcii ročne. Tieto výkony môžu nahradiť zodpovedajúci počet kilometrov autobusovej dopravy.

3.2.3. Vymedzenie výhod, nevýhod a rizík

Niet zmeny, ktorá by popri výhodách neprinášala i niektoré nevýhody. Preto je dôležité, aby výhody vždy jasne prevažovali nad nevýhodami, aby boli uprednostňované objektívne záujmy a pohľady pred individuálnymi.

Zavedenie IDS prinesie výhody predovšetkým pre väčšinu cestujúcich, tie boli popísané vyššie (jednotná tarifa, interoperabilná čipová karta, garancia nadväzností, jednotný informačný systém a pod.).

Zavedenie IDS prinesie výhody všeobecne objednávateľom ako celok, lebo umožní postupne a citlivo optimalizovať ponuku verejnej dopravy.

Zavedenie IDS prinesie výhody i dopravcom, ktorí budú do určitej miery zbavení zodpovednosti za realizáciu kvality svojich služieb, časť tejto zodpovednosti sa preniesie na objednávateľa, resp. na organizátora (tarifa, dispečerské riadenie, marketing, informačný systém a pod.).

Zavedenie IDS prinesie nevýhody pre tých cestujúcich, ktorým sa v dôsledku zmien v organizácii dopravy kvalitatívne individuálne zhorší cestovanie – toto množstvo možno minimalizovať.

Zavedenie IDS prinesie nevýhody jednotlivým objednávateľom v tom zmysle, že sa budú musieť podriaadiť spoločným parametrom daným TPŠ a zároveň vplyvom možných zmien pomeru rozsahu jednotlivých druhov

dopravy (napr. navýšenie výkonov v železničnej doprave na úkor zníženia výkonov v autobusovej doprave a pod.) – to je však dôsledok všeobecnej snahy o zvyšovanie kvality verejnej dopravy.

Dopravcom prinesie zavedenie IDS nevýhody v tom zmysle, že do určitej miery stratia svoju obchodnú i prevádzkovú subjektivitu. Prestanú byť tzv. „osobnými dopravcami“, ale stanú sa jednými z dopravcov, ktorí zaisťujú verejnú službu vo vyššom systéme - toto je tiež dôsledok všeobecnej snahy o zvyšovanie kvality verejnej dopravy.

Rizikom je však predovšetkým možnosť odchodu cestujúcich z verejnej dopravy pri necitlivo uskutočňovaných zmenách. Dôraz preto treba klásť na objektívne posúdenie súčasného stavu, maximálneho využitia súčasného potenciálu, vhodný marketing a informovanosť smerom k cestujúcim i obecným samosprávam.

Záver

Pilotný projekt je navrhnutý do aktuálnych podmienok tak, aby mohol aspoň čiastočne overiť v praxi fungovanie IDS. Oblasťi boli zvolené tak, aby bolo možné získať čo najviac skúseností, a to z ohlasov cestujúcich, ako aj dopravcov. Podľa výsledkov sa bude lepšie koncipovať podrobnejší projekt pre ďalšie oblasti ŽSK.