



Rešerše rozvoje IDS v České republice a zásady systémového přístupu k rozvoji IDS

Ing. František Kopecký, Ph.D.



KPM CONSULT

„Kvalitní veřejná osobní doprava v regionu je základním předpokladem trvale udržitelné mobility, zvyšuje zájem o investice podnikatelských subjektů, podporuje cestovní ruch, je významně šetrnější k životnímu prostředí a snižuje kongesce“.



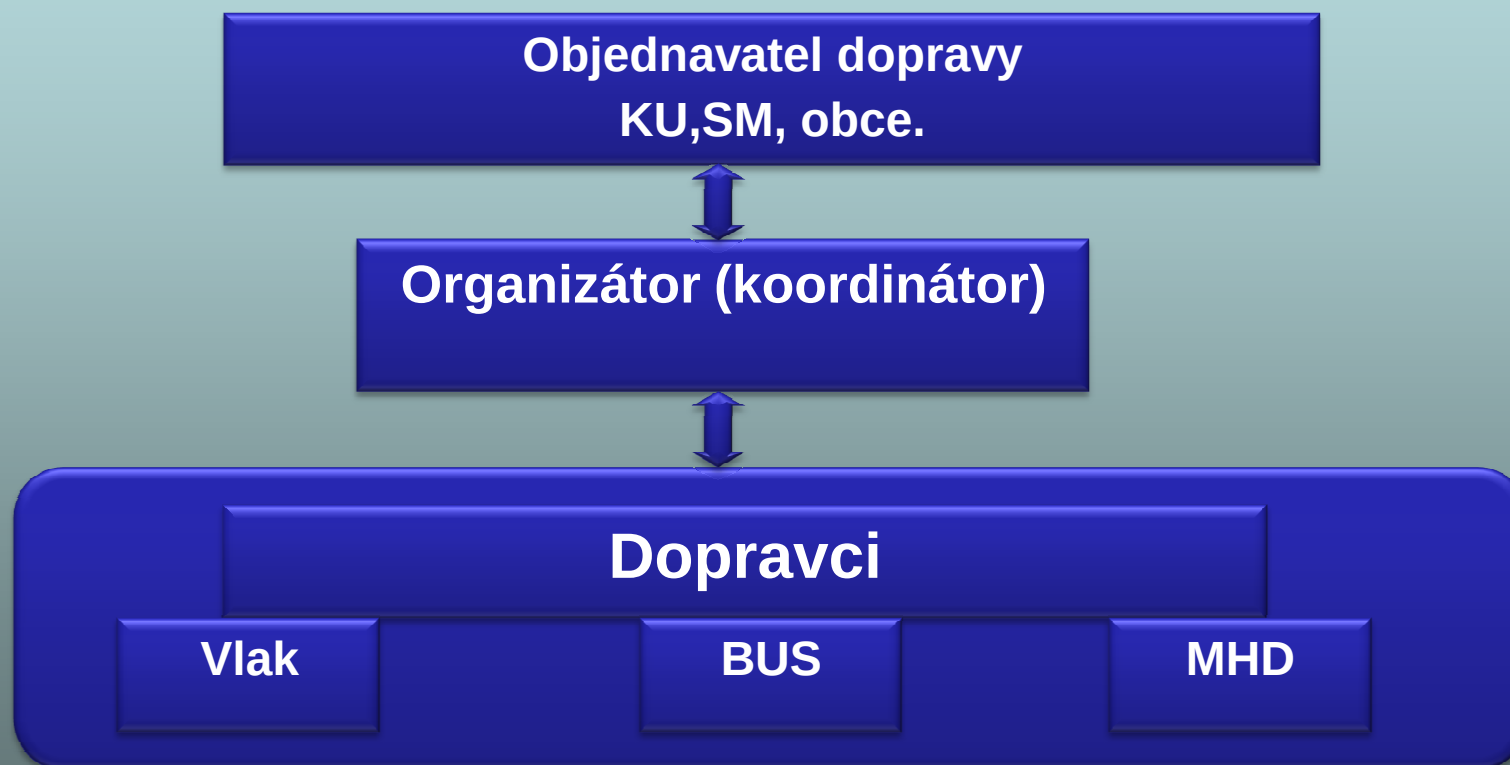
Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

„Systémový přístup k rozvoji IDS vyžaduje řešení množiny problémů, a to od organizačních a legislativních aspektů, až po řešení možností dopravní infrastruktury, či řešení řady dalších specifických problematik. Cílem je, aby jednotlivé integrální prvky systému byly propojeny nezbytnou škálou různorodých vazeb tak, aby systém byl kvalitní a mohl v provozní fázi vykazovat ekonomicky efektivní chování“.

Podmiňující kroky - východiska:

- komplexní rozbor organizačních a legislativních aspektů rozvoje IDS
 - analýza organizačních aspektů budování a rozvoje IDS v tuzemsku i zahraničí
 - paralelní rozbor legislativního prostředí.

Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura



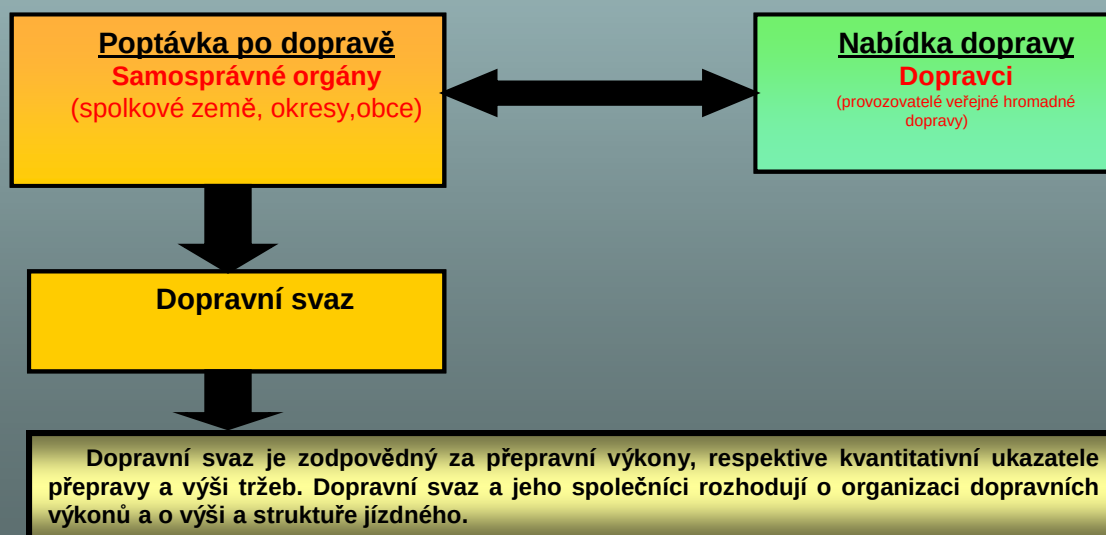
Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

Analýza rozvojových trendů IDS v zahraničí

- způsob řízení a organizace
- poslání a stav technického vybavení

Dopravní svazy

Koncepce funkčnosti dopravního svazu



Výhradně volená forma organizátora – typ organizace odpovídající v ČR spol. s r.o.

Zpravidla jsou zastoupeny všechny relevantní subjekty:

- územně samosprávné celky
- města
- obce
- provozovatelé dopravy
- org. řízení dopravy apod.

Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

**Analýza
rozvojových
trendů IDS v
ČR - možné
právní formy**

Organizační model	Kraj (oblast) Organizátor/název IDS	Od kdy/doplňující poznámka (dtto pro každou položku)
Samostatný odbor/útvár KÚ	Středočeský kraj 1. Odbor dopravy KÚ / Středočeská integrovaná doprava	Od 2005
	Olomoucký kraj 2. Oddělení IDS odboru dopravy KÚ / Integrovaný dopravní systém OK	Od 2003

Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

**Analýza
rozvojových
trendů IDS v
ČR - možné
právní formy**

Organizační model	Kraj (oblast) Organizátor/název IDS	Od kdy/doplňující poznámka (dtto pro každou položku)
Příspěvková organizace	Praha 1. ROPID / (Pražská integrovaná doprava PID)	Od 1993
	Karlovarský kraj 2. KIDS KK/ (IDS Karlovarského kraje)	Od 2003
Akciová společnost	Zlínský kraj 1. Dopravní společnost Zlín Otrokovice/regionální - Zlínská integrovaná doprava	Od 1992

Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

**Analýza
rozvojových
trendů IDS v
ČR - možné
právní formy**

Organizační model	Kraj (oblast) Organizátor/název IDS	Od kdy/doplňující poznámka (dtto pro každou položku)
Ostatní modely fungování IDS	Jihočeský kraj 1. Sdružení měst a obcí Tábor / regionální IDS Táborsko	2003
	Pardubický a Královéhradecký kraj 1. Regionální Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS) – systém nemá organizátora, základem je vícestranná smlouva mezi dopravci	2002

Analýza rozvojových trendů IDS v ČR - možné právní formy

Organizační model	Kraj (oblast) Organizátor/název IDS	Od kdy/doplňující poznámka (dtto pro každou položku)
Společnost s ručením omezeným	Jihomoravský kraj 1. KORDIS JMK/ (IDS JMK)	Od 2004
	Moravskoslezský kraj 2. KODIS/ (IDS Moravskoslezského kraje)	Od 1997
	Liberecký kraj 3. KORID LK/ (IDS Libereckého kraje)	Od 2009
	Královéhradecký kraj 4. OREDO/ (integrováná regionální doprava Královéhradeckého kraje)	Od 2003
	Zlínský kraj 5. KOVED / (připravuje a garantuje rozvoj IDS ZK včetně zaintegrovaní regionální Zlínské integrované dopravy - ZID)	Od 2006
	Jihočeský kraj 6. JIKORD / (rozvoj a postupné rozšíření IDS na celé území kraje, optimalizace a ucelené koncepce dopravní obslužnosti JC kraje)	Od 1. 1. 2010
	Plzeňský kraj 7. POVED / (cílem zřízení organizátora je výrazný rozvoj a rozšíření IDS Plzeňska a Plzeňského kraje)	Od dubna 2010

Obsahové členění „Generelu“

1. Organizační aspekty
2. Priority ve veřejné dopravě – provozní aspekty, vazby mezi jednotlivými dopravními módy
3. SWOT analýza dopravní nabídky s vazbou na rentabilitu a položeným důrazem na železniční dopravu
4. Jednotné nastavení financování dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby v integrovaném dopravním systému
5. Udržení funkční a transparentní ekonomiky
6. Osnova výběrových řízení na jednotlivé druhy veřejné dopravy
7. Telematická a informační podpora organizování a řízení veřejné dopravy v kraji
8. Shrnutí a doporučení ve standardizovaném formátu dle požadavku rozvojových finančních zdrojů
9. Rozbor externalit – přínosů rozvoje IDS

Příklad výstupů – kapitola 2

Hlavní doporučení:

- Nutnost vyřešení problematiky ODO
- Revize linkového vedení a četnosti spojů (vlak, bus)
- Postupné vytváření páteřních linek v kraji
- Nutnost odstranění souběhů a optimalizace dopravního systému (nabídkový princip) postupným prováděním návazných realizačních projektů

Možné přístupy k řešení ODO

- převzít veškerou dopravní obslužnost (ZDO + ODO) ve stávajícím rozsahu a hradit potřebné kompenzace z rozpočtu kraje (vzor Ústecký kraj)
- převzít veškerou dopravní obslužnost (ZDO + ODO) ve stávajícím rozsahu a hradit část potřebných kompenzací z rozpočtu kraje, přičemž poměrná část kompenzace bude hrazena z obecních rozpočtů jako náhrada za stávající ODO (vzor Jihomoravský kraj)

Příklad výstupů kapitola 3 SWOT s důrazem na železnici

***Kapitola** v analytické části obsahuje jasné shrnutí například využití regionální dopravy na jednotlivých tratích v kraji.*

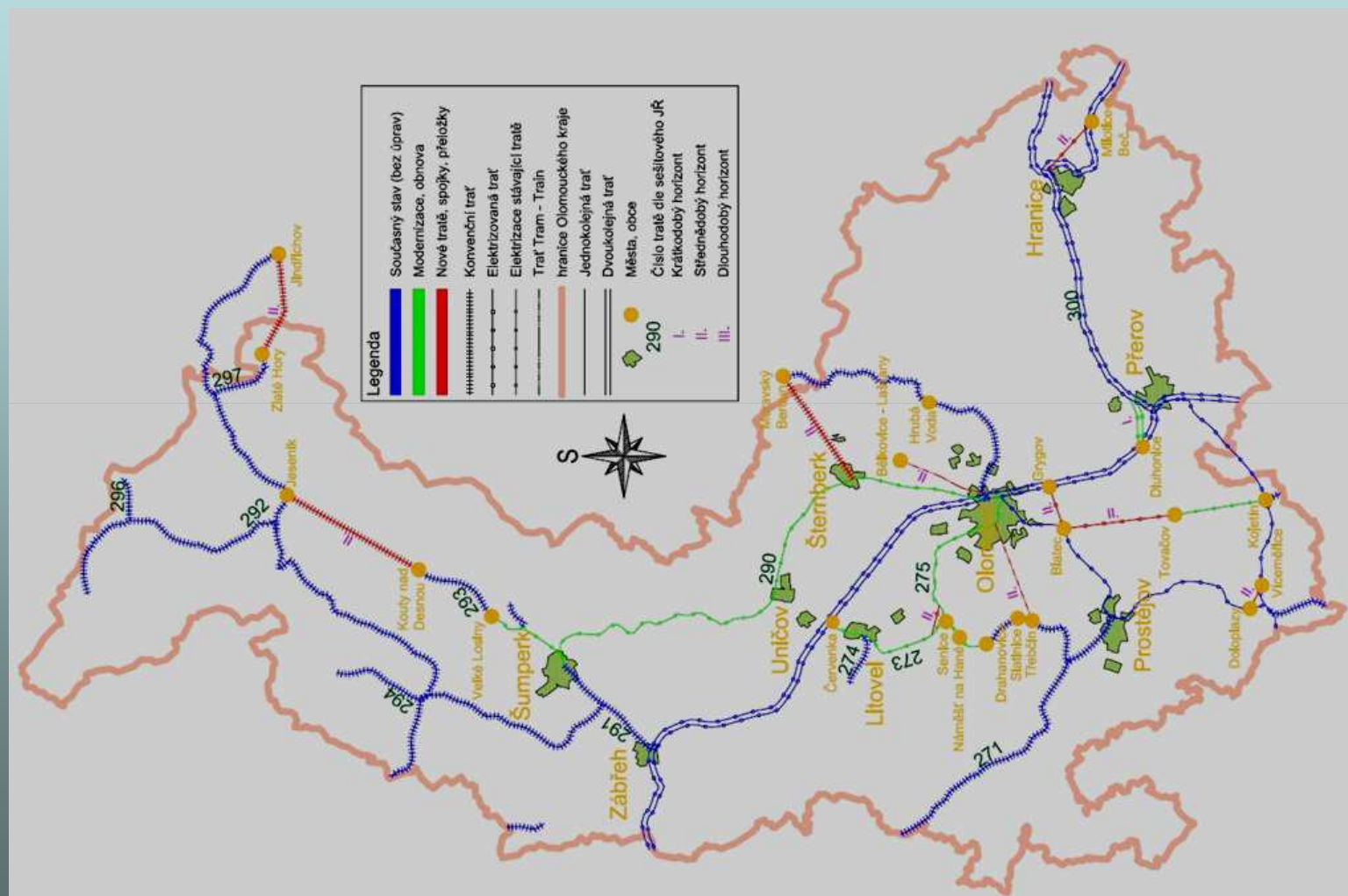
*Návrhová část poskytuje **přehled provozně-organizačních opatření, která se týkají návrhu úprav linkového vedení regionální drážní dopravy a intervalů spojení.** Návrhová část obsahuje zároveň doporučení, které relace regionální drážní dopravy jsou natolik přepravně slabé, že je lze bez újmy na kvalitě (kapacita dopravního prostředku, dostupnost zastávek, cestovní doba) **převést na levnější linkovou dopravu – a to buď částečnou či úplnou náhradou.***

Příklad doporučení:

- Studijní prověření uvedených návrhů, které povedou k posílení funkce železnice jako nosného prvku systému regionální dopravy v kraji
- Výstavba nových zastávek
- Návrhy na zvýšení cestovní rychlosti a elektrizace
- Výstavba přeložek, spojek a úplně nových tratí kde existují silné a zajímavé přepravní vztahy a je možné zásadní zkrácení přepravních dob
- Studijní prověření návrhů nových železničních projektů v kraji

Poznámka: detailní přehled doporučených je návrhů uveden v příloze č. 2 zkrácené verze zprávy

Příklad výstupů kapitola 3

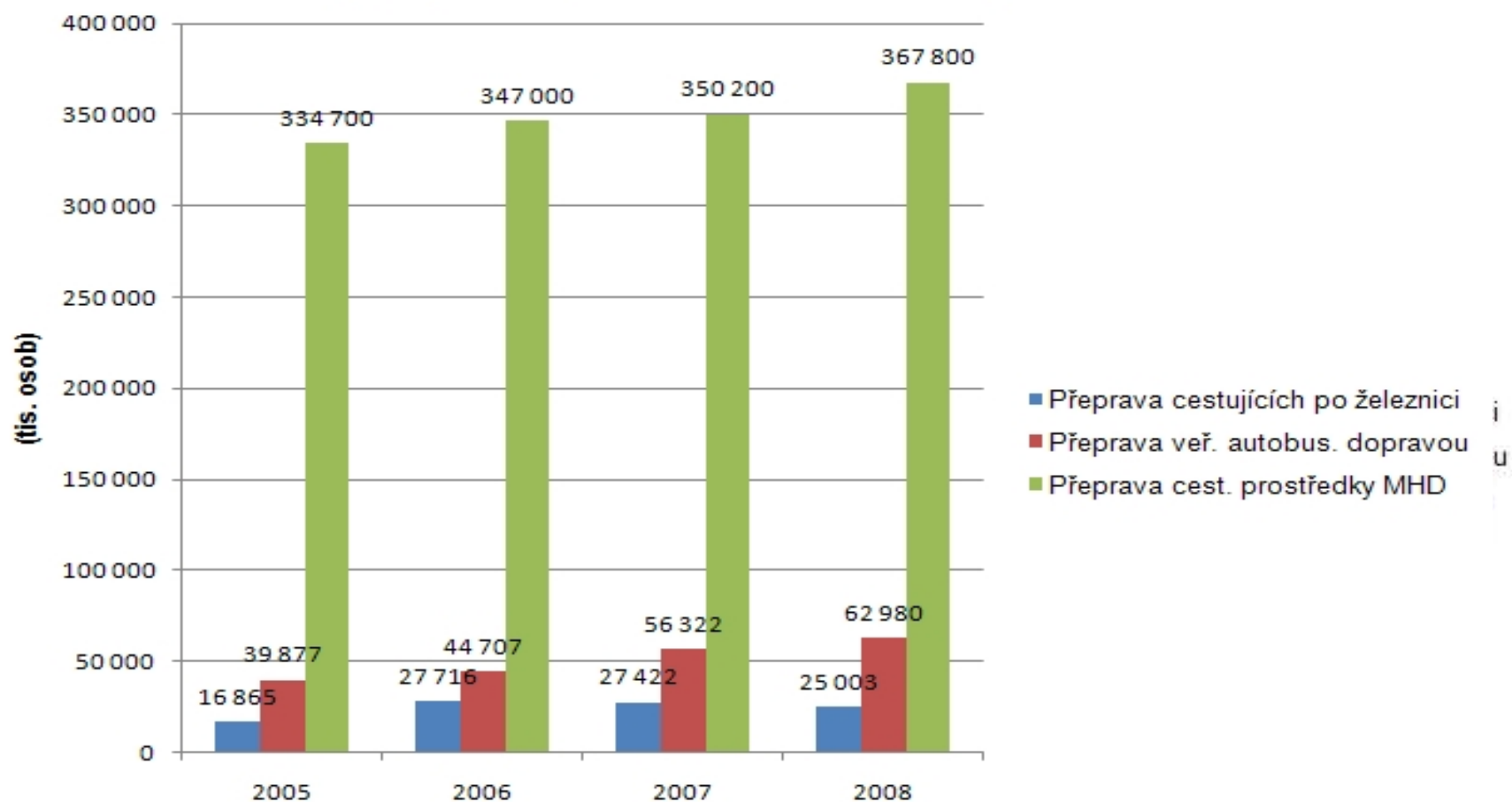




KPM CONSULT

Příklad výstupu – kapitola 4 - ekonomika

Počty přepravených osob v rámci regionu - JMK

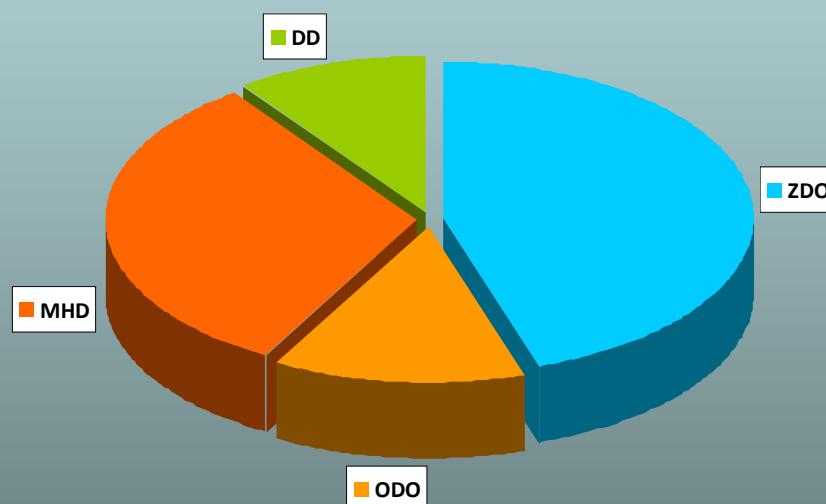


Zdroj: Ročenka dopravy ČR

Zdroj: Ročenka dopravy ČR

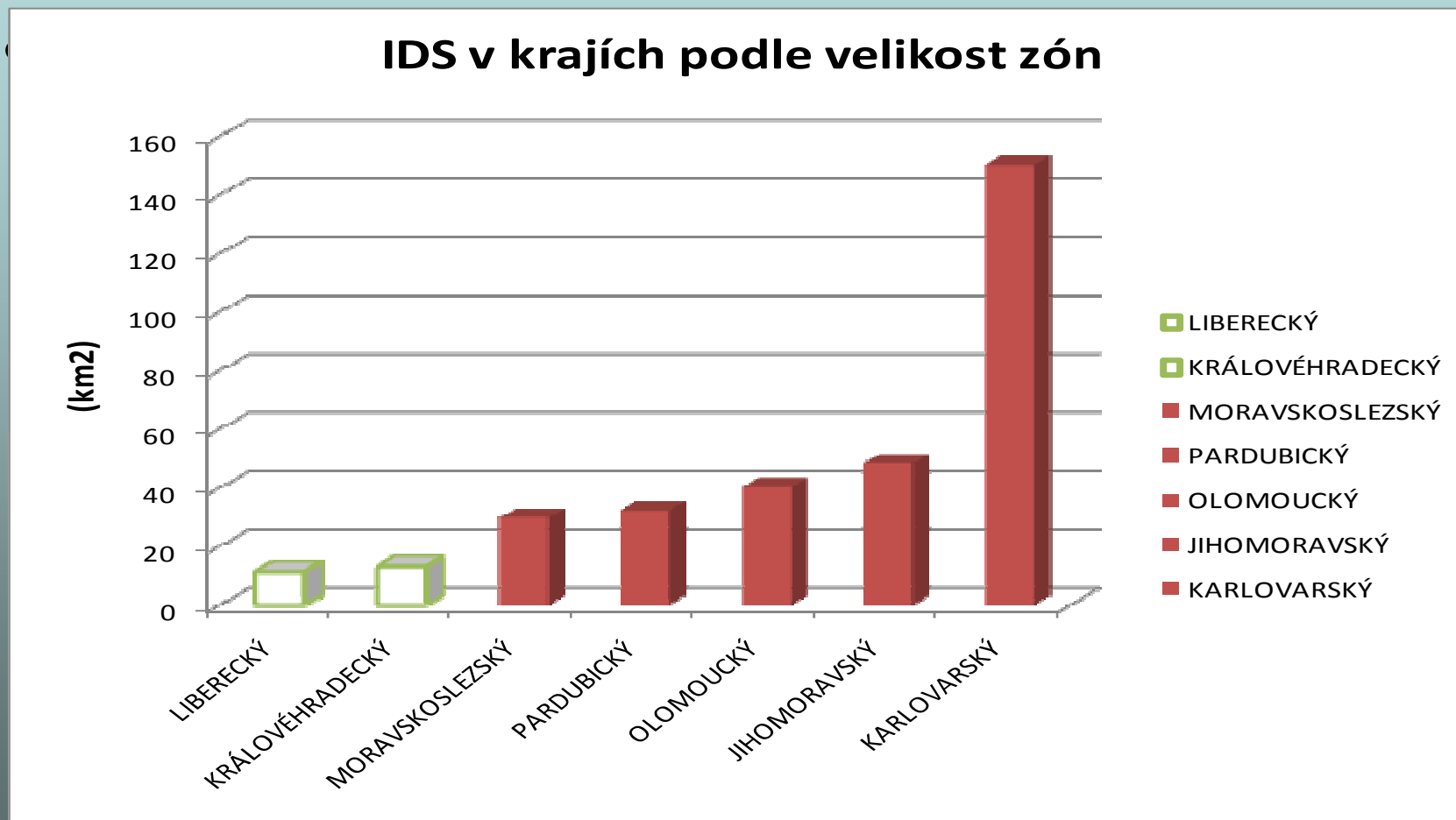
Příklad výstupu – kapitola 4

Příklad jednotlivých druhů nákladů na zajištění dopravní obslužnosti v kraji ČR k celkovým nákladům



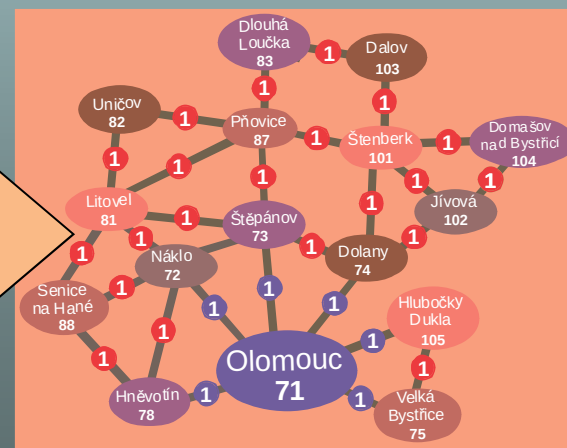
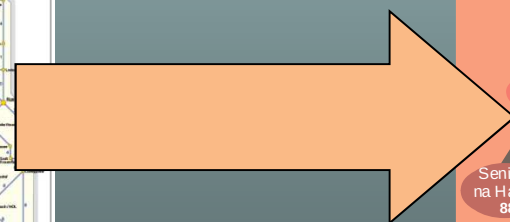
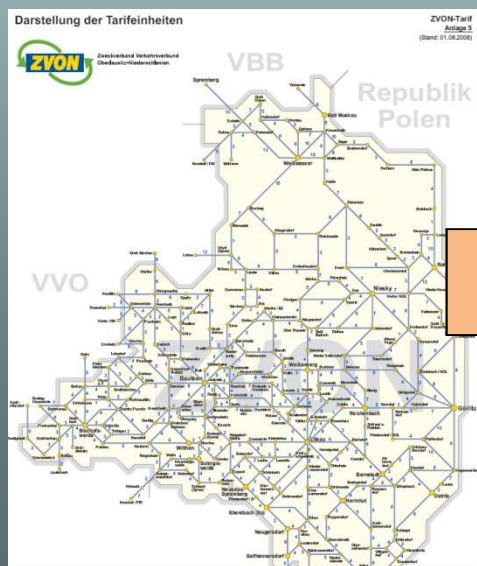
Pozn: vstupní data pro grafické zobrazení byly vytvořeny, odborným odhadem řešitelského týmu. Celkové náklady dopravního systému byly jsou odhadnuty ve výši 1-1,8 mld. Kč/rok ve vztahu k velikosti kraje.

Příklad výstupu – kapitola 4



Příklad výstupu – kapitola 4

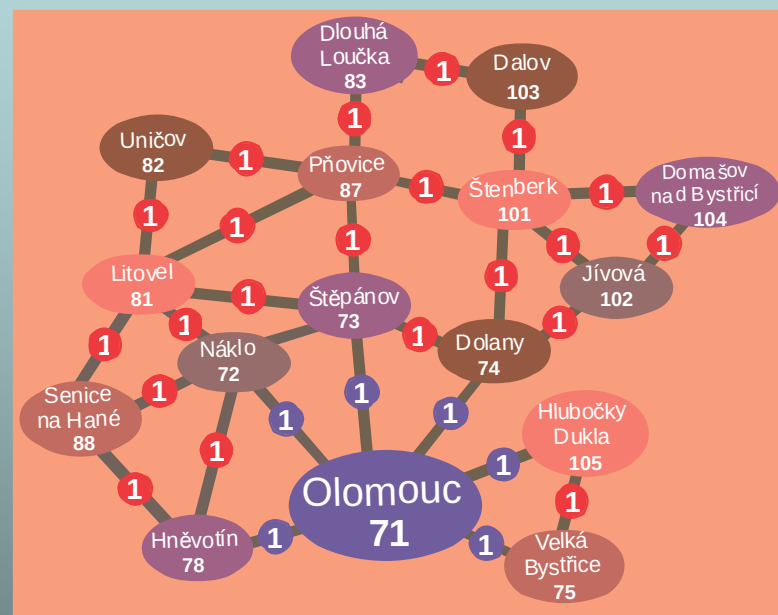
- Extrémní řešení:
 - ZVON – Německo, Liberecký kraj
- Návrh
 - Banchmarking (to lepší ze současného řešení a z řešení v Libereckém kraji)



Příklad výstupu – kapitola 4

Principiální schéma relačně zónového tarifního uspořádání s ohodnocenými hranami.

Je zde možnost lépe zohlednit místní poměry při zachování kompaktnosti a přehlednosti celého tarifního uspořádání.



System je možné implementovat postupnými kroky s ohledem na možnosti technologie odbavovacích zařízení

Příklad výstupu – kapitola 5 – průhlednost ekonomiky

Motto: Cílem všech účastníků v procesu obsluhy území prostředky veřejné dopravy by mělo být zabezpečení funkční a transparentní ekonomiky. Problematika má výraznou legislativní úroveň, která nemá v českém prostoru podporu procesů s problematikou spojených. (výkaznictví, smlouvy atd.)

Výstupy analýzy:

- V oblasti ZDO dobře propracovaná metodika sledování nákladů dopravců.
- Z pohledu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007 je v současné době velká míra nejistoty.
- Působení zákona o veřejných službách k přepravě cestujících 194/2010
- Dokud nebude dokončena transformace Nařízení EP a Rady 1370/2007 platí stávající legislativní normy

Příklad výstupu – kapitola 5

Metodika

Výkaznictví pro kontrolu a odhad výše EON, tržeb a výnosů z provozování ŽVPS ve veřejné hromadné dopravě –

Identifikační údaje

Číslo metodiky: M/2009/3
Rok vzniku metodiky: 2009
Tvůrci metodiky: Ing. Patrik
Ing. František
Ing. Heleš

Rámec metodiky:

Metodika vznikla v rámci řešení projektu 1F83A/049/190 „Technická podpora zabezpečení veřejné autobusové dopravy prokazatelné ztráty dopravního výkonu a vyhodnocování přiměřenosti a kvality Cílem této metodiky je vytvořit jednotný systém účtování a kontroly provozu veřejné hromadné dopravy v organizační úrovni.

- l) **Tržby a výnosy celkem:** Jedná se o součet tržeb z jízdného, jiných tržeb a výnosů z železničních zastávek a stanic.

Přehled E)

položka č. 60 – tržby celkem (Kč)

- m) **Tržby - jízdné:** Zahnuje předpokládané tržby ze všech druhů jízdného inkasovaného na linkách a spojích z poskytovaného žakovského jízdného.

Přehled E)

položka č. 61 – tržby z jízdy

- n) **Jiné tržby a výnosy:** Do této kategorie byly používány na zajištění za reklamu, výnosy z pokut a další.

Přehled E)

položka č. 62 – výnosy z příjmu

položka č. 63 – výnosy z železničních vozidel

- o) **Dotace na obnovu vozidel:** Jedná se o dotace na obnovu železničních vozidel, a to jak z veřejné, tak z dotace na obnovu vozidel.

Přehled E)

položka č. 77 – dotace na obnovu vozidel

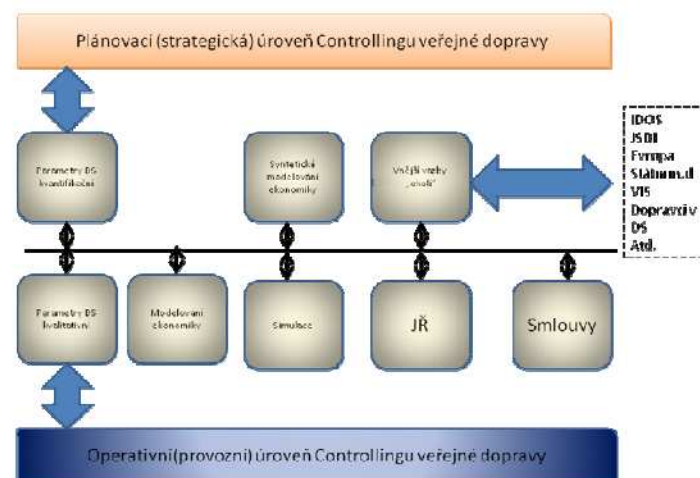
- p) **Dotace od obcí:** Jedná se o dotace na obnovu železničních vozidel, a to jak z veřejné, tak z dotace na obnovu vozidel.

Přehled E)

položka č. 77 – dotace na obnovu vozidel

Ukazatel	Řádek	Veřejná drážní doprava								
		Celkem veřejná drážní doprava (součet sl. 5 až sl. 10)	nepravidelná	mezinárodní	dálková	městská		příměstská		ostatní
						celkem	z toho v IDS	celkem	z toho IDS	
Přeprava osob celkem (tis. osob)	10	A	B	C	D	E	F	G	H	J
Přepavní výkony celkem (tis. oskm)	11									
Jízdní výkony die jízdních řádů celkem (tis. vikm)	12									
Jízdní výkony die jízdních řádů celkem (hrtkm)	13									
Jízdní výkony die jízdních řádů celkem (tis. místkm)	14									
Jízdní výkony die jízdních řádů celkem (tis. vikm)	15									
z f. 14 výkony s elektrickým pohonem (tis. vikm)	16									
přístavní jízdy, odstavné jízdy, přejezdy (tis. vikm)	17									
z f. 16 přístavní jízdy, odstavné jízdy, přejezdy (tis. vikm) elektrický pohon	18									
Doba provozu (hod)	19									
z řádku 18 doba stání (hod)	20									
z řádku 18 doba jízdy (hod)	21									
Spotřeba pohonných hmot - nafta (tis. litrů)	22									
spotřeba trakční energie (tis. kWh)	22									

Implementace controllingu veřejné dopravy druhé úrovně



Obr. 3 – Organizační úroveň controllingu veřejné dopravy

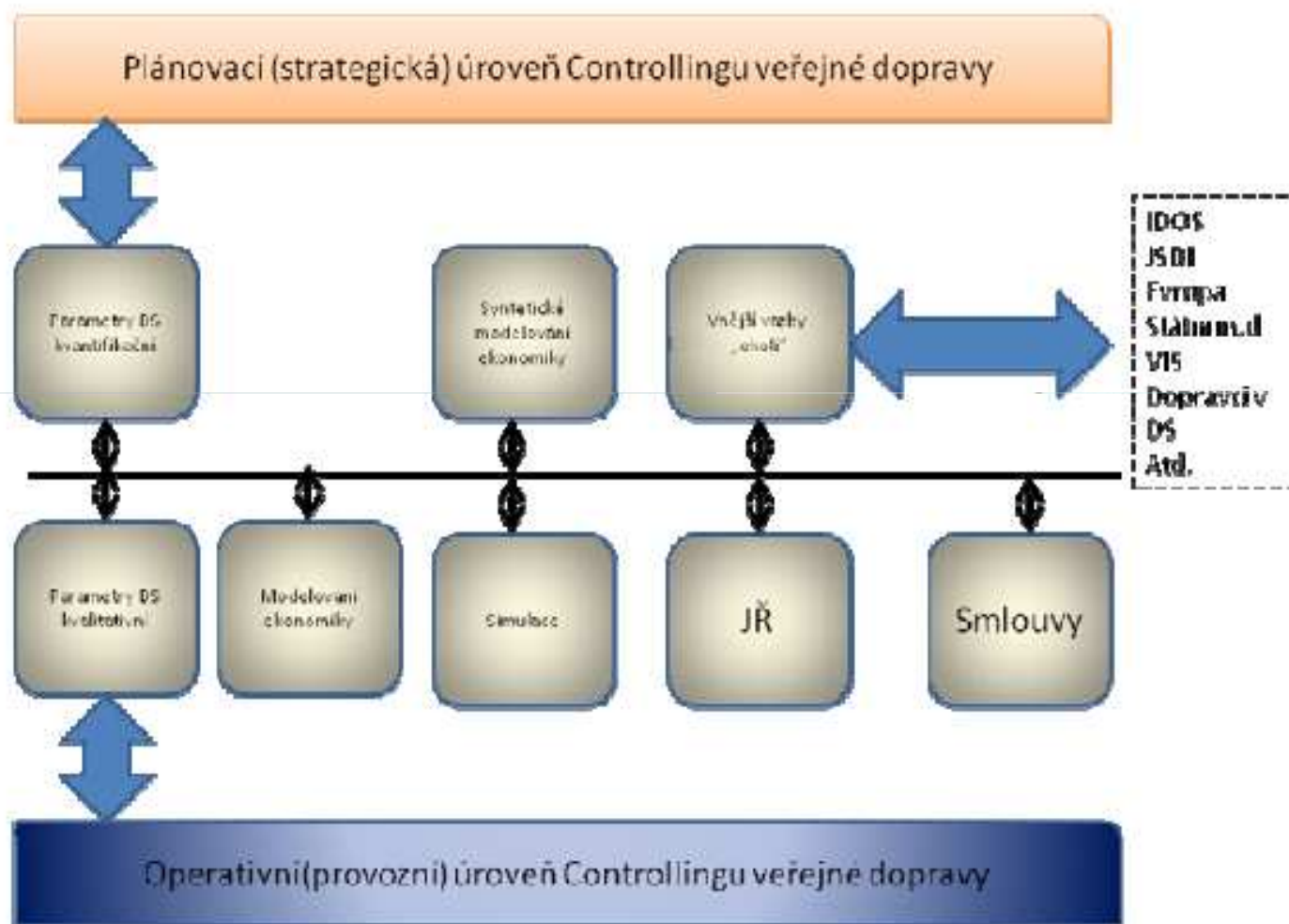


Příklad výstupu – kapitola 7

Přístup k problematice:

- Systémový rozvoj dopravních systémů se bez ITS a IS nelze budovat
- Rozvoj ITS a IS ve vazbě na evropské a národní standardy
- Byl položen důraz na:
 - CONTROLLING veřejné dopravy – podpora všech tří úrovní
 - odbavovací systémy – dopravci a vztah k Controllingu
 - ostatní dopravní telematika – městské aglomerace

Příklad výstupu – kapitola 7



Obr. 3 – Organizační úroveň controllingu veřejné dopravy

Příklad výstupu – kapitola 8

Princip zvýšení účinnosti systému veřejné dopravy s důrazem kladeným na:

- odstranění dvojího způsobu financování – dnes ODO a ZDO,
- uplatnění spravedlivé dělby přepravní práce prostřednictvím zavádění taktových grafikonů,
- železnice je páteří dopravního systému,
- zprůhlednění ekonomických toků postupným zaváděním informačních a telematických systémů,
- realizační možnosti investic spojených s rozvojem IDSOK.

Faktor času je rozdělen na:

- Přípravný horizont = do 5 let
- Krátkodobý horizont = 5 – 10 let
- Střednědobý horizont = 10 – 15 let
- Dlouhodobý horizont = nad 15 let

Příklad výstupu – kapitola 8

Investiční projekty

Cílem 8 kapitoly je připravit podklady pro případnou alokaci zdrojů. Pro přehlednost budou přiblíženy pojmy:

Příprava projektu:

- Studie proveditelnosti
 - Vyhledání zdrojů financování
 - Dokumentace žádosti o čerpání z fondů
 - Schválení dotací
 - Zadávací dokumentace výběrového řízení
 - Vyhlášení výběrového řízení – veřejná soutěž

Realizace projektu:

- Vyhodnocení soutěže
- Realizace díla



Příklad výstupu – kapitola 5 Investiční zdroje

Označení	Program
1	GEPARDI – národní program rozvoje infrastruktury
2	INOTECH – národní program rozvoje informačních a telematických systémů v dopravě
3	Akční plán ITS - evropský program rozvoje systémů s inteligencí v dopravě
4	ROP – regionální operační program
5	Příhraniční operační program – podpora IDS příhraniční
6	Švýcarský zdroj
7	Ostatní evropské fondy
8	IOP
9	Zdroje – vozidla
10	PPP program

Návrh projektů

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace/ (číslo zdroje)
PR1	Modernizace železniční tratě Olomouc – Uničov – (Šumperk)	Modernizace spočívá ve zdvoukolejnění a elektrifikaci pro traťovou rychlost nad 120 Km/hod a to v úseku Olomouc-Uničov.	Je v přípravě	Přípravný horizont Krátkodobý horizont (1,7)
PR2	Modernizace železniční tratě Nezamyslice - Prostějov - Olomouc	Modernizace železniční tratě Nezamyslice – Prostějov – Olomouc na parametry tratě shodné s modernizací koridoru Brno – Přerov.	Je v přípravě	Přípravný horizont Krátkodobý horizont (1,7)
PR3	Modernizace Dluhonické spojky	Dluhonická spojka zajišťuje projetí vlaků uzlem Přerov bez nutnosti přepřahu lokomotiv. Výrazně zrychluje dálkovou dopravu ve směru Hranice na Moravě	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont
PR4	Sídlo organizátora IDSOK	Modernizace budovy v prostoru žst. Olomouc hlavní nádraží	Přípravný horizont	Přípravný horizont (4,6)
PR5	Výstavba nového autobusového nádraží ve městě Olomouc	Stávající poloha autobusového nádraží má výrazná uživatelská a ekonomická rizika. Cílem je vybudování centrálního přestupového uzlu ve městě Olomouci.	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont (1,7,10)

Návrh projektů

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace/ (číslo zdroje)
PR6	Pilotní projekt vlakotramvaje ve městě Olomouci	Využití kombinovaných vozidel v IDSOK je velmi perspektivní. Proto návrh pilotního ověření ve vztahu k železniční tratí Olomouc-Příkazy.	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont (4,1)
PR7	Modernizace ostatních mimokoridorových tratí	Dle doporučení dopravních technologů modernizovat ostatní mimokoridorové tratě s cílem zvýšení cestovních rychlostí v železniční dopravě.	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont Střednědobý horizont (1,7,4,5)
PR8	P+R žst Přerov	Vyřešení problému P+R, B+R žst. Přerov	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont (10,1,4)
PR9	Dopravní telematika Olomouc	Modernizace a vybudování nových dopravně telematických systémů a jednotného systému přenosu informací v městě Olomouci	Přípravný horizont	Přípravný horizont Krátkodobý horizont (4,2,3)
PR10	Informační a telematické systémy organizátora IDSOK	Podpora činnosti jednotlivých úrovní CONTROLLINGU Projekt zahrnuje jednotný platební systém v IDSOK	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont (4,2,3,8,10)

Návrh projektů

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace/ (číslo zdroje)
PR11	Dopravní telematika v ostatních městech Olomouckého kraje	Vybudování nových systémů dopravní telematiky včetně využití stávajících systémů na celém území Olomouckého kraje s cílem zvýšit informovanost o dopravě a řešit problém kongescí v silniční dopravě.	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont, Střednědobý horizont (4,2,3,8)
PR12	Vlakotramvaj v IDSOK	Nové formy ve veřejné dopravě v IDSOK dle návrhu dopravních technologů a výsledku pilotu.	Střednědobý horizont	Dlouhodobý horizont (4,1)
PR13	Přestupní uzly v městské aglomeraci Olomouc	Vybudování druhého velkého přestupového uzlu (vazba všech úrovní autobusové dopravy na MHD). Úpravy dalších významných přestupových míst.	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont (4)
PR14	Žst. Olomouc hl.n.-železniční muzeum	Existuje záměr k vybudování železničního muzea v prostorách bývalého depa. Cílem předchozího projektu je vybudovat ve stejné poloze centrální přestupový uzel IDSOK. Realizaci tohoto projektu by se zvýšila atraktivita uzlu. Jedná se o a jedinečnost u nás i v zahraničí.	Přípravný horizont	Přípravný horizont (8,7,10)

Návrh projektů

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace/ (číslo zdroje)
PR15	Modernizace zastávek a přestupových uzlů v železniční dopravě	Jednotný přístup, standardizace, parkování P+R, B+R	Přípravný horizont	Krátkodobý horizont (6,4)
PR16	Výstavba nových železničních tratí, železničních spojek atd.	Dopravní technologové navrhli úpravy konfiguraci železniční infrastruktury návrhem výstavby kolejových spojek, nových tratí v příměstské dopravě atd.	Střednědobý horizont	Dlouhodobý horizont (4,1)



Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

Výsledné – rozhodující organizační aspekty:

schopnost organizovat dopravu kdy:

- systém je řízen z jednoho místa
- systém je řízen prostřednictvím samostatného organizátora
- jsou jasně a zřetelně vymezeny pravomoci, kompetence a odpovědnosti
- organizátor současně zastupuje města, obce a vyšší územní celky a zajišťuje službu dopravní sítě včetně finančního zúčtování jednotlivých dopravců v systému.



Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

Výsledné legislativní aspekty rozvoje IDS:

- dosud neexistuje zcela jednotný právní rámec pro rozvoj a budování IDS – nebyl vydán „Zákon o veřejné dopravě“
- legislativa IDS nezakazuje, rozdílné přístupy k jednotlivým druhům dopravy
- EÚ - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici – vstoupilo v platnost 3. prosince 2009



Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

Shrnutí aspektů možných právních forem „Organizátora“

Samostatný útvar KÚ

- Nemožnost vstupu dalších subjektů – blokace vazeb vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007
- V současnosti se stává překonanou formou organizátora
- Nemožnost podnikat - (vliv v přínosech)

Příspěvková organizace

- Samostatná právnická osoba
- Plná podřízenost zřizovateli (Zastupitelstvo + Rada kraje)
- V českém prostoru využívaná zřídka
- Nemožnost vstupu dalších subjektů – blokace vazeb vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007
- Nemožnost podnikat - (vliv v přínosech)



Samostatný organizátor veřejné osobní dopravy a jeho struktura

Shrnutí aspektů možných právních forem „Organizátora“

Akciová společnost

- Umožňuje vstup dalších subjektů – měst obcí (svazku obcí) – vazeb vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007
- Není obvyklou organizační formou „Organizátora“ v tuzemsku, ani zahraničí
- Může rozvíjet vedlejší hospodářskou činnost
- Transparentnost ekonomiky – oproti s.r.o. složitější účetně hospodářské vazby

Společnost s ručením omezeným

- Umožňuje vstup dalších subjektů – měst obcí (svazku obcí) – vazeb vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1370/2007
- V českém prostoru široce uplatňovanou právní formou „Organizátora“ (uplatňovaná v tuzemsku i zahraničí takřka výhradně)
- Může rozvíjet vedlejší hospodářskou činnost
- Prokazatelná transparentní ekonomika
- Možnost efektivní a účinné kontroly



Děkuji Vám za pozornost

Ing. Kopecký František, Ph.D.

E-mail: kopecky@kpmconsult.cz
kopecky.frantisek@azd.cz