

ORGANIZAČNÍ INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ



Organizační opatření

= propojení dopravní nabídky a provozu jednotlivých dopravců resp. druhů dopravy, a to prostřednictvím **společného postupu řešení, lepší organizací a koordinací**

- Založení **koordinátora**
- Zavedení jednoho společného **tarifu** (viz přednáška Tarif a smlouvy)
- Zavedení společných **přepravních podmínek** (viz přednáška Tarif a smlouvy)
- Rozdělení **tržeb** z jízdného (viz přednáška Tarif a smlouvy)
- **Smluvní** zajištění systému (viz přednáška Tarif a smlouvy)
- Příprava **dopravního plánu**
- Zavedení jednotných **standardů kvality** služby (v příští přednášce)
- Komplexní **informování** cestujících a společný **marketing** (v příští přednášce)



Založení koordinátora

- Změna **struktury** a **legislativy** na dopravních trzích
- Přechod od **2-úrovňového** ke **3-úrovňovému** modelu organizace veřejné dopravy
- **Důvody vzniku** koordinátora
- **Kompetence** koordinátora
- **Organizační uspořádání**
- Koordinátoři **v zahraničí i v ČR**

Změna struktury a legislativy na dopravních trzích

- **Evropské nařízení č. 1370/2007** o veřejných službách v přepravě cestujících po silnici a železnice ⇒
- Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících č. **194/2010 Sb.**
 - ⇒ **výběrová řízení na dopravce** ⇒ dopravci (včetně komunálních DP) se ocitají **v konkurenčním prostředí** ⇒ komunální dopravci (DP) musejí mít srovnatelnou strukturu nákladů, aby nebyli znevýhodněni ⇒ otázka umístění **systémových činností**, které vykonávají v IDS za jiné dopravce
 - ⇒ zvýšení úlohy objednavatelů dopravy ⇒ potřeba **transparentního oddělení objednavatelů a dopravců**

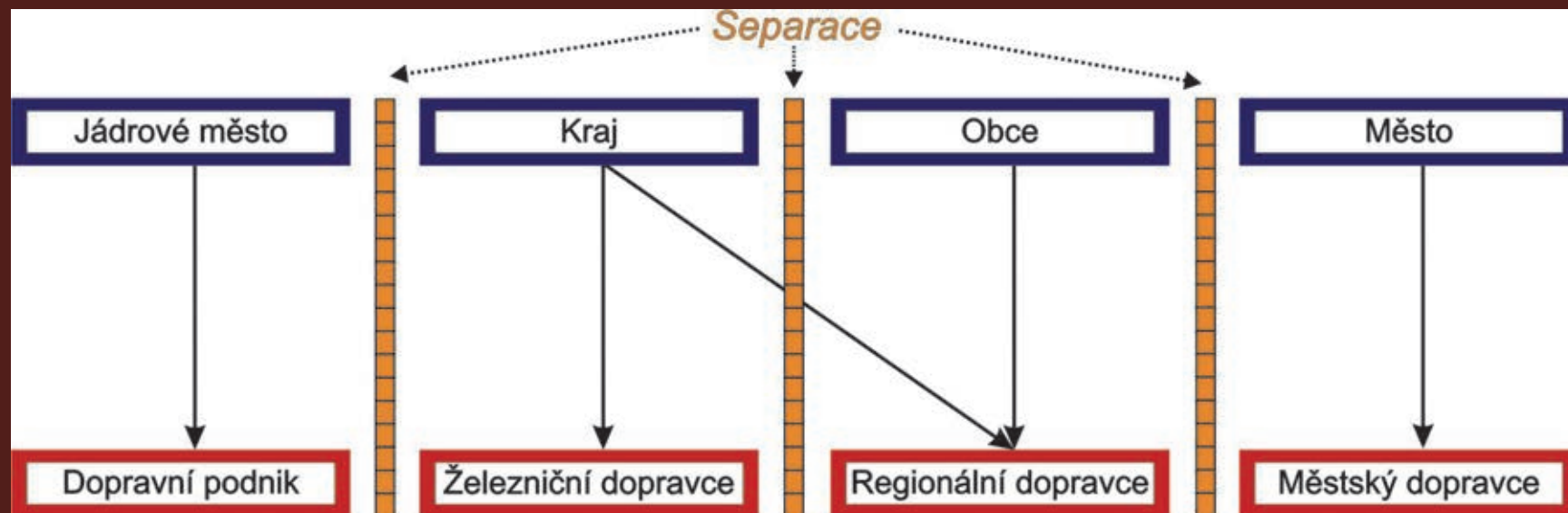
Založení koordinátora

Přechod od 2-úrovňového ke 3-úrovňovému modelu organizace veřejné dopravy

■ 2-úrovňový model

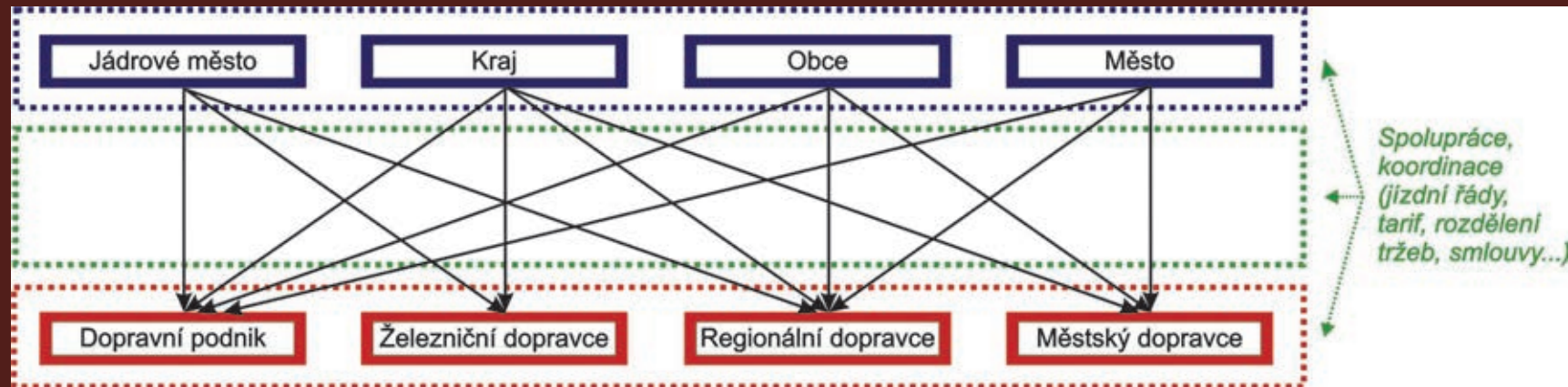
= samostatné dvoustranné smluvní vztahy **před integrací**, bez vzájemné spolupráce objednavatelů a dopravců

- Objednavatelé mají smluvní vztahy jen se „**svými**“ dopravci



Založení koordinátora

⇒ Se **vznikem IDS** objednavatelé začínají zapojovat **i ostatní dopravce** na svém území ⇒ roste **počet smluv a účastníků** smluv ⇒ vyšší počet **rozhraní** s potřebou dopravní koordinace ⇒ rozsáhlejší propojenost **vztahů**



Nároky na koordinaci IDS rostou násobně, a to při:

- zvyšujícím se počtu **druhů dopravy**
- zvětšujícím se **velikosti IDS**
- zvyšujícím se **počtu a různorodosti účastníků** (objednavatelů, dopravců...)

⇒ potřeba **vysoce odborných znalostí** pro **koordinační činnosti ve specializovaných a komplexních oblastech** (jízdní řády, tarif, rozdělení tržeb, smlouvy...), společně se znalostí **vzájemných závislostí**

3-úrovňový model IDS s koordinátorem

- Jasné **oddělení** úrovně **objednavatelů a dopravců** = **zamezení** vzniku **střetu zájmů** (výběrová řízení)



Důvody vzniku koordinátora

- transparentní oddělení objednavatelů a dopravců, **zamezení střetu zájmů** (3-úrovňový model IDS)
- mohou úspěšně fungovat jako **odborní** moderátoři a koordinátoři **mezi objednavateli a dopravci** (rostoucí nároky na koordinaci při větším počtu zapojených dopravců)
- hledají **společný cíl mezi** – někdy protichůdnými – **požadavky objednavatelů** (rostoucí nároky na koordinaci při vyšším počtu zapojených objednavatelů)
- řeší dopravní obsluhu oblasti jako **celek** (dle zásady „1 síť“)
- mohou sloužit jako „motor“ dalšího **rozvoje veřejné dopravy**
- řídí **integrační proces**, který pro každého jednotlivého dopravce nemusí automaticky znamenat okamžité zvýšení tržeb – dopravci sami by nenesli riziko rozvoje integrace



Kompetence koordinátora

- V praxi velmi různorodá situace podle místních podmínek, přesto základní kompetence platí obecně

Základní kompetence koordinátora

- návrh, stanovení a rozvoj integrovaného **tarifu** a **přepravních podmínek**
- **rozdělení tržeb** z jízdného plynoucí z integrovaného tarifu
- sestavení rámcového zadání pro **odbavovací systém**
- koordinace dopravní obsluhy včetně **jízdních řádů**
- vývoj společných **marketingových strategií**, komunikace s veřejností a **informace pro cestující** o zaintegrované oblasti a jízdních řádech



Kompetence koordinátora

- Pro dosažení **vyššího stupně integrace** však základní kompetence koordinátora nestačí ⇒ rozšířené kompetence

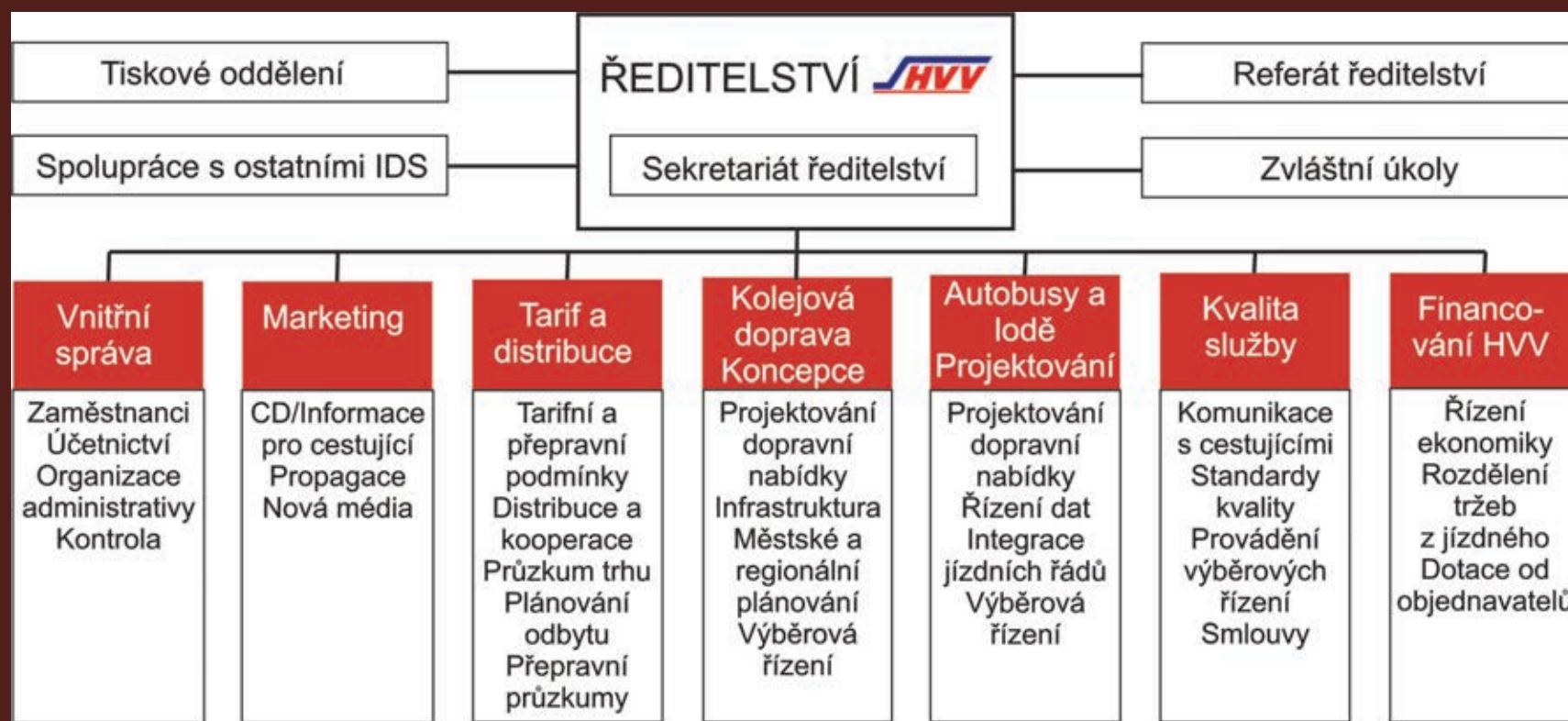
Rozšířené kompetence koordinátora

- **objednávka** regionální **železniční dopravy** v zaintegrované oblasti
- návrh **dopravních opatření, intervalů** linek, **jízdních řádů**, prokladů a návazností
- **koncepční plánování** a koncepční **rozvoj** integrovaného systému, tvorba **dopravního plánu**
- podpora zlepšování **přestupních vazeb**
- spolupráce na realizaci **preferenčních opatření**
- stanovení **standardů kvality**, vývoj a realizace řízení systému kvality, **přepravní kontrola**
- provádění **přepravních průzkumů** a **průzkumů spokojenosti** cestujících v zaintegrované oblasti
- provádění **výběrových řízení**
- **organizační zajištění** dopravní obslužnosti území zapojeného do IDS (smlouvy, finanční toky, podklady pro licence)
- spolupráce na modernizaci a vývoji **vozového parku** a jeho vybavení
- provádění **dalších činností** pro objednavatele nebo dopravce

Organizační uspořádání koordinátora

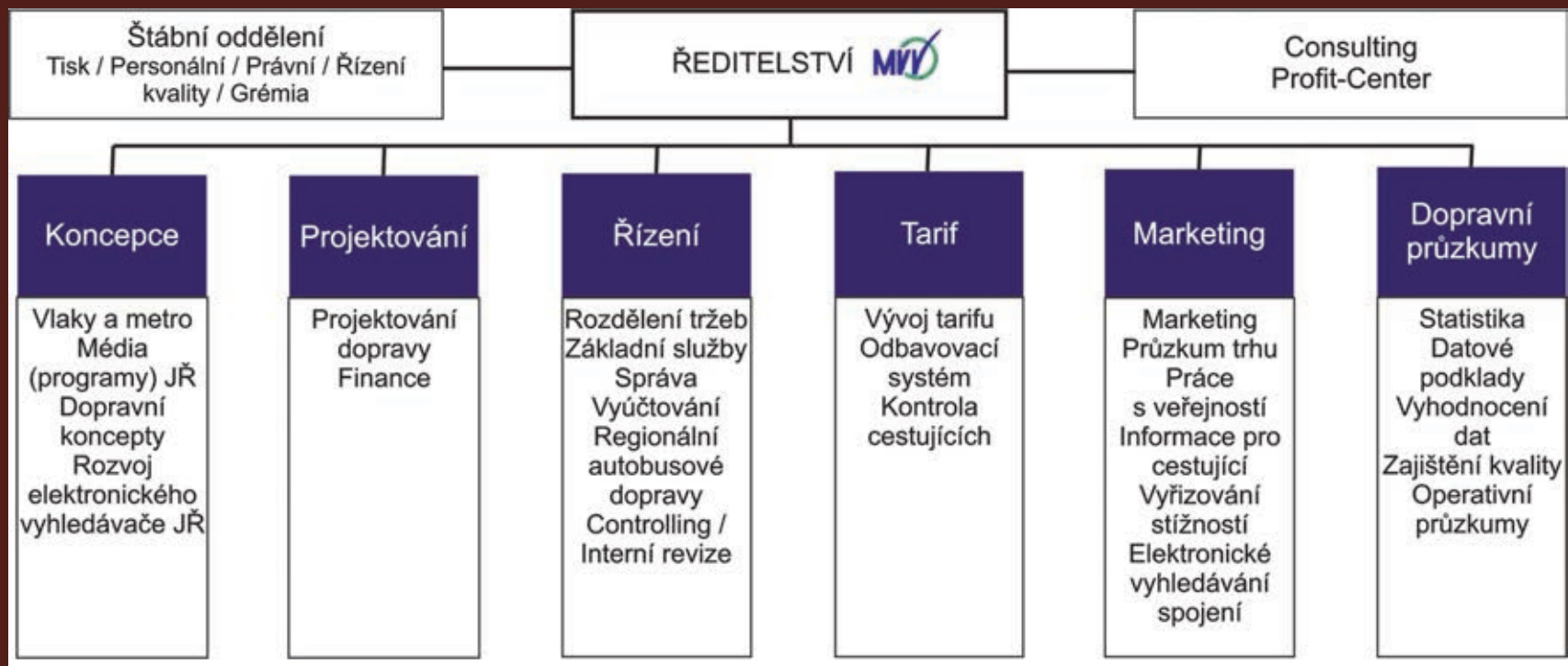
- Velmi různorodé, podle kompetencí, míry integrace atd. (základní členění u většiny podobné)

Organizační uspořádání HVV (Hamburk)



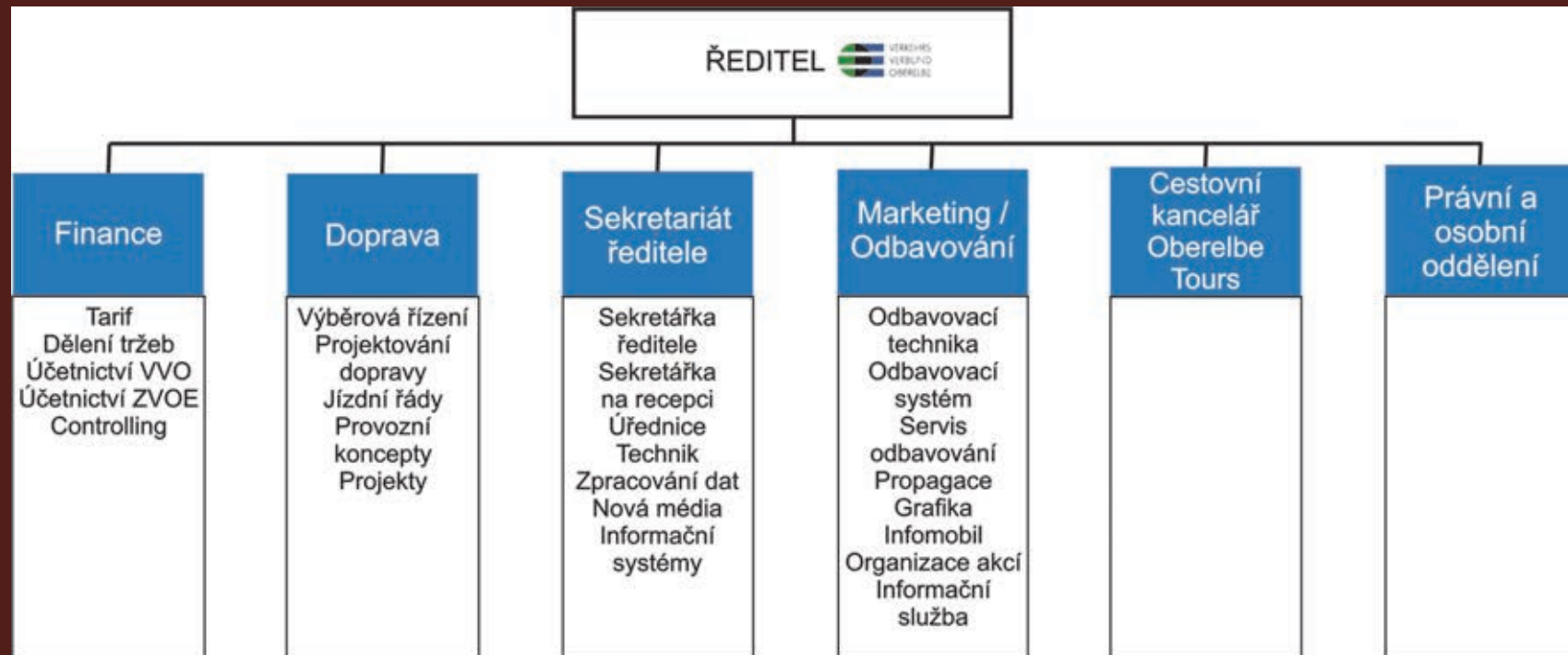
Organizační uspořádání koordinátora

Organizační uspořádání MVV (Mnichov)



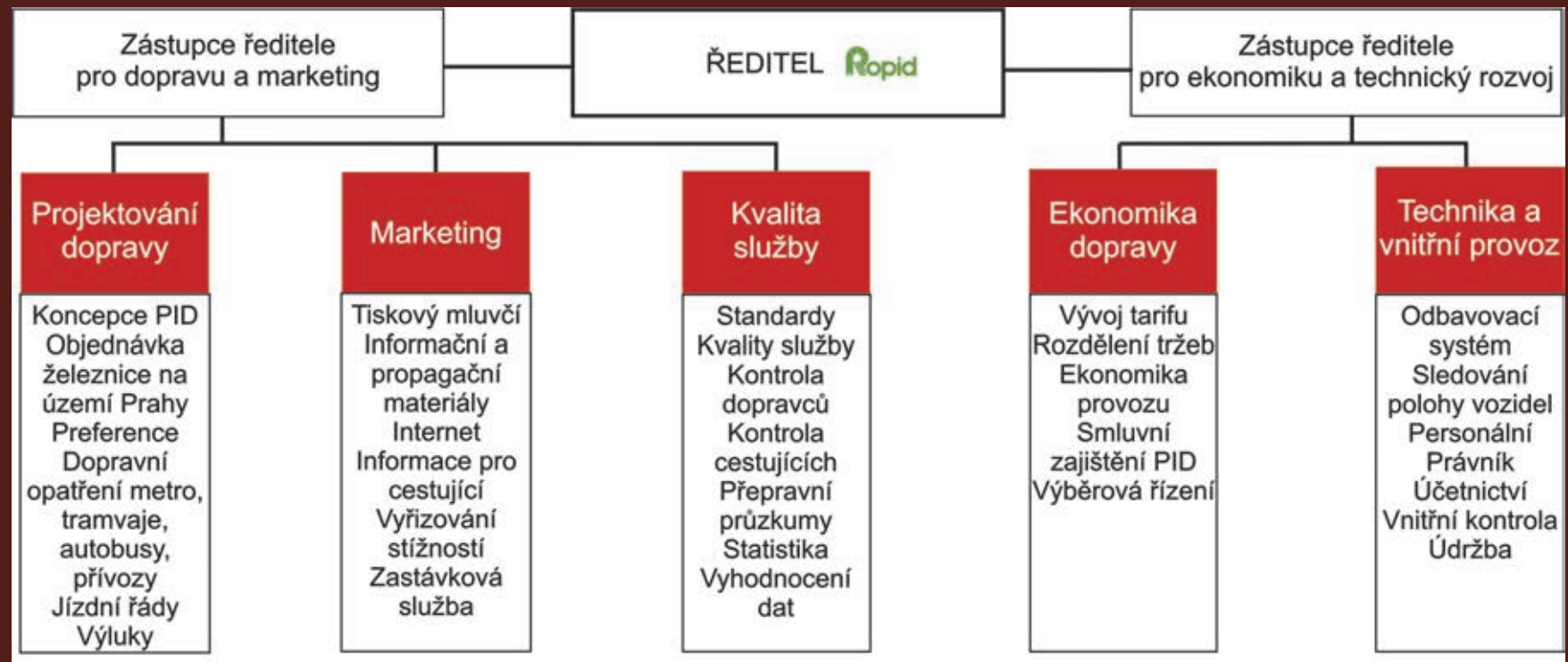
Organizační uspořádání koordinátora

Organizační uspořádání VVO (Drážďany)



Organizační uspořádání koordinátora

Organizační uspořádání ROPID (Praha)



Zahraniční koordinátoři

- ⇒ z počátku zcela nebo částečně vlastněni **dopravci**
- **1965** - Hamburk (HVV – Hamburger Verkehrsverbund)
- **1972** – Mnichov (MVG – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund)
- **1977** – Stuttgart (VVS – Verkehrsverbund Stuttgart)

- ⇒ od 90. let regionalizace veřejné dopravy v Německu, transformace koordinátorů (**vlastníci = objednavatelé**) a vznik nových, také rozvoj IDS ve Švýcarsku
- **1990** – Curych (ZVV – Zürcher Verkehrsverbund)
- **1994** – Karlsruhe (KVV – Karlsruher Verkehrsverbund)
- **1998** – Drážďany (VVO – Verkehrsverbund Oberelbe)

- v německy mluvících zemích mají koordinátoři **stejný název jako IDS** ⇒ výhodnější pro komunikaci **s veřejností**

Koordinátoři v České republice

⇒ zatím v 10 krajích

- **ROPID** – Pražská integrovaná doprava (PID)
- **KODIS** – IDS Moravskoslezského kraje (ODIS)
- **KORDIS** – IDS Jihomoravského kraje (IDS JMK)
- **(OREDO)** – integrovaná regionální doprava (IREDO)
- **KORID LK** – Integrovaná doprava Liberecka (IDOL)
- **KIDS KK** – IDS Karlovarského kraje (IDS KK)
- **KOVED ZK** – Zlínská integrovaná doprava (ZID)
- **POVED** – Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- **JKORD** – název systému zatím nestanoven
- **KIDSOK** – IDS Olomouckého kraje (IDSOK)

⇒ v ČR se názvy koordinátorů a IDS liší

Kraje bez koordinátora: Vysočina, Pardubický, Ústecký, (Středočeský)

⇒ v přípravě **IDSK** – Integrovaná doprava Středočeského kraje (spolupráce s ROPIDem na přípravě a rozvoji společného IDS pro Prahu a Středočeský kraj)

Vlastníci koordinátora v ČR:

⇒ dle zákona č. 194/2010 **nemůže být koordinátor zároveň dopravce**

Přestup mezi autobusovou linkou a přívozem v Drážďanech



Děkuji za pozornost!
