



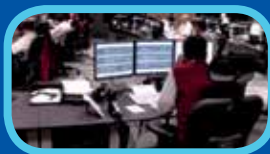
PROJEKT EPTA

D4.4

Stanoviska a směrnice
pro rozvoj veřejné dopravy

Zprávu zpracoval: UNIABDN

květen 2014



www.EPTAproject.eu

Obsah

1. ÚVOD	3
2. ÚLOHA INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY	4
3. MODEL INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO VELKÁ MĚSTA	5
4. MODEL INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO MALÁ A STŘEDNĚ VELKÁ MĚSTA	7
5. STRUKTURA INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO MALÁ A STŘEDNĚ VELKÁ MĚSTA	10
6. ZÁVĚRY	12

1. ÚVOD

EPTA (European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability – Evropský model Instituce veřejné dopravy jako vedoucí faktor udržitelnosti dopravy) je projekt evropské územní spolupráce financovaný v rámci [Interreg IVC EU Programme](#), který byl zahájen v lednu roku 2012. Mezinárodní program spolupráce INTERREG IVC, financovaný z Regionálního rozvojového fondu Evropské unie, pomáhá evropským regionům společně pracovat a sdílet zkušenosti a ověřené postupy v oblasti inovací, ekonomických znalostí, životního prostředí a krizového managementu.

Celkovým cílem projektu EPTA je transfer zkušeností, znalostí a předání ověřených postupů – příkladů dobré praxe o institucích veřejné dopravy. Projekt EPTA se zaměřil především na malá venkovská území a středně velké městské oblasti, kde uvažují o zřízení instituce veřejné dopravy. Cílem je zvyšování udržitelnosti veřejné dopravy při zaměření na aspekty životního prostředí, aspekty energetické a ekonomické, cestou identifikace odpovídajících “modelů” instituce veřejné dopravy jako účinného nástroje jejího řízení. Evropská unie stanovila politické cíle k dosažení udržitelnějšího dopravního systému. (Evropská komise, 2011) Komplexní dosažení a vyhovění nárokům občanů na dopravu vyžaduje jasnější vizi a efektivní a koordinovaný způsob řízení. Pro politiky a místní vlády je důležité zkoordinovat kompetence mezi různými stakeholdery na různých úrovních v rámci odpovídajícího a zřetelného politického rámce.

Za účelem zvýšit udržitelnost dopravy ve velkých městských územích s jejich specifickými nároky na veřejnou dopravu, byly již v Evropě přijaty různé postupy během mnoha let cestou zřizování různých specifických institucí. Tyto instituce (Public Transport Authorities–PTAs - instituce veřejné dopravy nebo Organising Authorities – OAs – organizátor veřejné dopravy) pracují ve veřejném zájmu na zajištění dobře fungujícího integrovaného dopravního systému, který by působil na jejich území. Evropský dopravní trh začíná být otevřenější a podporuje soutěživost mnoha institucí v menších městech a venkovských územích, kde zvažují restrukturalizaci plánování dopravy a jejího poskytování do funkčních jednotek a řídicích útvarů (instituce veřejné dopravy). Podmínky pro fungování dopravy se liší v každé zemi a někdy i v

jednotlivých regionech té samé země. To je příčinou, že je těžké zpracovat jednotný transferabilní model instituce veřejné dopravy. Tato zpráva (D4.4 Position Paper & Guidelines – Stanoviska a směrnice pro rozvoj veřejné dopravy) vychází ze všech aktivit projektu EPTA a představuje kapitalizaci zkušeností získaných v projektu k vytvoření podmínek pro efektivní zřízení a management instituce veřejné dopravy v malých venkovských městech a městech střední velikosti. Cílem D4.4 je transfer relevantních výsledků projektu EPTA a jejich předložení politikům a stakeholderům. Tato zpráva představuje nástroj, který bude využit jednak jako strategický průvodce modelem instituce veřejné dopravy, ale i jako praktický průvodce s konkrétními návrhy pro zřízení instituce veřejné dopravy a/nebo její management.

Vycházejí z již zpracovaných studií, publikované literatury a zkušeností fungujících institucí veřejné dopravy v celém světě, určil projekt EPTA sedm základních pilířů (funkcí) modelu instituce veřejné dopravy: Regulace - Plánování- Zadávání veřejných zakázek - Integrace - Propagace – Organizace – Řízení (viz EPTA D3.1 ‘Funkce modelu instituce veřejné dopravy’).

S každým pilířem je spojena řada identifikovatelných úkolů. Některé úkoly se vztahují pouze k jednomu pilíři, zatímco ostatní se vážou k více než jednomu. Práce na projektu EPTA identifikovala jednotlivé pilíře a další dílčí úkoly pro instituce veřejné dopravy. Toto je prezentováno v Tab. 3.1.

Dílčí úkoly stanovené v Tab. 3.1 byly identifikovány během průběhu projektu prostřednictvím transferu zkušeností mezi projektovými partnery a místními účastníky na řadě workshopů, školicích kurzů a výměny zaměstnanců v rámci komponenty 3 projektu EPTA. Některé z těchto dílčích úkolů byly detailně prozkoumány při zpracování 8 studií proveditelnosti projektovými partnery (viz D4.1). Komplexní vyhodnocení (D4.2) zhodnotilo relevanci a význam těchto dílčích úkolů v různých operačních prostředích a v různých strukturách řízení. Tato zjištění představují základ poučení, která jsou prezentována ve zbyvajících částech této zprávy.

2. ÚLOHA INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Při zpracování Stanoviska a směrnice pro rozvoj veřejné dopravy pro instituce veřejné dopravy (také zmiňované jako organizační instituce) je třeba především zvážit definici Mezinárodní asociace veřejné dopravy (UITP) ⁱ co vlastně Instituce veřejné dopravy jsou nebo a jaké by měly mít cíle:

“Organizační instituce jsou organizace, které působí ve veřejném zájmu, aby zajistily dobře fungující, atraktivní & integrovaný dopravní systém. Vytvářejí rámec pro úspěšnou veřejnou dopravu určenou ve své ekonomické, sociální hodnotě pro občany a podnikání, s ohledem na životní prostředí.”

Zdroj: Organising Authorities Mission Statement (UITP-2009)

Jak je znázorněno v Tabulce 2.1, Instituce veřejné dopravy vytváří spojnici mezi politiky a útvary s rozhodovací pravomocí a operátory veřejné dopravy.

ⁱ UITP (L'Union internationale des transports publics) is the organisation for public transport authorities and operators, policy decision-makers, scientific institutes and the public transport supply and service industry.

- Instituce veřejné dopravy zajišťuje rámec pro organizaci a koordinaci různých možností mobility na stanoveném území s cílem zajistit poskytování efektivní, pohodlné přepravy veřejnou dopravou a to na vysoké úrovni.
- ať je operátor veřejná instituce nebo privátní, úkolem Instituce veřejné dopravy je zastávat zájem veřejnosti a zajistit, aby různé druhy dopravy byly dobře integrovány, byly dosažitelné a dobře přístupné a tyto cíle organizovat způsobem, který je v souladu se strategickými cíli a úkoly určenými politiky.
- Tyto strategické cíle se mohou vztahovat k veřejné dopravě a její dostupnosti, ale také mohou mít návaznost na strategii v návazných odvětvích jako je životní prostředí, využívání pozemků, sociální inkluze, parkování a plánování dopravy.
- Dopravní instituce má stanoven většinou omezený rozpočet, se kterým toto lze dosáhnout.

V praxi jsou to vládní úředníci (ať již na národní, regionální nebo místní úrovni) kdo zajišťuje strategické cíle a jejich plnění. Rozsah, do kterého může být Instituce veřejné dopravy zapojena na strategické úrovni a/nebo na operační úrovni se liší s ohledem na místní okolnosti, ale je velmi ovlivněna velikostí města/území, které obsluhuje. Toto je vysvětleno v následující části.

Tabulka 2.1: Úroveň odpovědnosti při poskytování dopravních služeb



Zdroj: Markets in Motion, UITP (2005)

3. MODEL INSTITUTE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO VELKÁ MĚSTA

Nyní je zcela zřejmé, že pro velká města a metropolitní území je existence Institute veřejné dopravy přínosem a typicky následuje decentralizovanou organizační strukturu, která je provozována určenou statutární agenturou. Předcházející studie zpracované EMTA (2003), Finn a Nelson (2004) a UITP (2011) identifikovaly hlavní aktivity a zodpovědnosti v poskytování dopravních služeb pro veřejnost. Tyto studie byly dále rozvedeny v projektu EPTA pro formulaci 7 základních pilířů: Regulace - Plánování - Zadávání veřejných zakázek - Integrace - Propagace - Organizace - Řízení (viz EPTA D3.1 'Funkce modelu Institute veřejné dopravy').

Projekt EPTA rozšířil těchto 7 pilířů na identifikaci vyššího počtu klíčových funkcí nebo dílčích úkolů přidružených k těmto 7 hlavním pilířům. To je zobrazeno v Tabulce 3.1 kde vnitřní řetězec znázorňuje pilíře projektu EPTA obklopené druhým řetězcem ukazujícím klíčové dílčí úkoly nebo funkce, kterých se Institute veřejné dopravy může aktivně účastnit. Některé z těchto dílčích úkolů spadají pod více než jeden pilíř. Dílčí úkoly obsažené v Tabulce 3.1 kombinují úkoly a odpovědnost všech tří aktérů zastoupených v Tabulce 2.1; jmenovitě politiky, dopravní instituce a operátory. V praxi jsou to vládní úředníci, (ať na národní, regionální nebo lokální úrovni) kdo zajišťuje strategické cíle a jejich plnění.

Tabulka 3.1: Model plně funkční instituce veřejné dopravy



Jako důsledek celé řady požadovaných dopravních služeb ve velkých metropolitních územích, instituce veřejné dopravy ve velkých městech hraje aktivní úlohu ve všech dílčích úkolech jmenovaných ve vnějším řetězci Tabulky 3.1. Rozsah jejich zapojení se liší dle dílčích úkolů a dle lokálních podmínek. Metropolitní instituce veřejné dopravy je hlavním zodpovědným útvarem za všechny úkoly týkající se vyhlášení veřejných zakázek, uzavírání smluv, managementu smluv, propagace a integrace pilířů. Jedinou výjimkou je k tomu dodávka služeb, která je z velké míry doménou operátorů, jakkoliv instituce veřejné dopravy sama někdy působí jako operátor určitých služeb. „European Metropolitan Transport

Authorities position paper“ - Stanovisko evropských metropolitních dopravních institucí ⁱⁱ, a nedávno zpracované závěry z realizace projektu CAPRICEⁱⁱⁱ (‘CAPital Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency’ – hlavní regiony integrující společnou dopravu pro větší energetickou efektivitu) zdůrazňují význam integrace dopravních sítí a koordinace s politikou územního plánování a městského rozvoje. Tyto dílčí úkoly přidružené k plánování a regulaci pilířů v Tabulce 3.1 se stále více stávají součástí úlohy instituce veřejné dopravy ve velkých metropolitních městech.

ⁱⁱ http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf

ⁱⁱⁱ <http://www.caprice-project.info/spip.php?rubrique1>

Příklad velké metropolitní instituce veřejné dopravy: Londýn

Transport for London (TfL), Instituce veřejné dopravy pro “Greater London area”, je zapojena do všech dílčích úkolů identifikovaných v Tabulce 3.1. Jejím úkolem je implementovat dopravní strategii primátora Londýna a řídit dopravní služby v Londýně, za které nese primátor výhradní odpovědnost.

TfL řídí londýnské autobusy, londýnskou podzemní dráhu (LU), železnici (the Docklands Light Railway (DLR)), londýnskou nadzemní dopravu a londýnské tramvaje. Výběrové řízení bylo vypsáno na 700 autobusových linek, kde byly určeny do detailu podmínky pro poskytování služeb, tj. obslužnost jednotlivých linek, výše jízdného, frekvence. Smlouvy jsou uzavírány na základě hrubých nákladů, který vyžadují pracovní síly, které monitorují provoz a přebírají vymáhání jízdného prostřednictvím inspektorů. Nedodávají přímo dopravní obslužnost autobusy, ale provozují podzemní dráhu, nadzemní dopravu a železniční a tramvajovou dopravu v Londýně.

TfL vyvinulo bezdotykovou kartu (the Oyster card) pro platby ve všech dopravních prostředcích pod správou TfL. Každý týden se uskuteční cca 57 milionů cest při využití Oyster card a jsou využívány více než 85% cestujícími v autobusech.

TfL také působí jako instituce pro dopravu na dálnicích a dopravních cestách na území „Greater London“ s následující zodpovědností:

- Plná zodpovědnost za dopravu na silniční síti Londýna – 580km hlavních ulic v hlavním městě. Představuje to 5% londýnských ulic, kterými však projíždí více než 30% celkové dopravy.
- Strategická zodpovědnost za koordinaci a zajištění plynulé dopravy (včetně chodců) na širší strategické uliční síti a dalších 500km udržovaných A silnic.
- Řídí a udržuje všech 6,000 londýnských dopravních signalizací a má operativní kontrolu nad silniční sítí prostřednictvím londýnského centra silničního dopravního řízení (London Streets Traffic Control Centre (LSTCC))
- Řídí a provozuje řešení dopravních zácp, nízkoe emisní zonu (Low Emission Zone (LEZ)) a londýnské informace (Source London schemes), právě tak jako dopravní přestupky, včetně parkování, nakládání a regulace autobusových tras.

Operační poplatky včetně jízdného a poplatků za kongesce tvoří více než 47% celkového financování a částku přibližně do £5 milionů. Zbytek příjmů je tvořen vládním grantem, který je však postupně nahrazován místním zdaněním (ve formě místních podnikatelských poplatků a daní) které TfL kontroluje.

Dopravní strategie Primátora Londýna je základním politickým nástrojem, kdy Primátor a TfL provádějí svou zodpovědnost za plánování, management a rozvoj dopravy v Londýně. Rozvoj této strategie byl delegován na TfL přestože Primátor zůstává zodpovědný za schvalování dokumentů.

Výše uvedené popisuje rozsah úkolů, za které je odpovědná instituce veřejné dopravy ve velké metropolitní oblasti. Každopádně, tato úroveň vyžaduje značné zdroje so se týče financování a zaměstnanců. TfL zaměstnává více než 20,000 zaměstnanců a každý rok požaduje přes £5 milionů grantu ještě k příjmům generovaným poskytováním sužeb veřejné dopravy.

4. MODEL INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO MALÁ A STŘEDNĚ VELKÁ MĚSTA

Zatímco model popsáný v části 3 (a ilustrovaný v Tabulce 3.1) může představovat situaci typickou pro instituci veřejné dopravy ve velké metropolitní oblasti, projekt EPTA zjistil, že tato úroveň nemusí být vhodná a odpovídající pro instituci veřejné dopravy v malém venkovském nebo středně velkém městském území. Zatímco instituce veřejné dopravy v některých velkých metropolitních územích mají pravomoci přenechané jim legislativou, a to jim umožňuje stanovit si politiku specifickou pro jejich pravomoci a právo používat vlastní finance k financování služeb a aktivit, instituce veřejné dopravy v menších městech a venkovských územích takovéto pravomoci nemají. Výsledkem pak je, že jednoduše nemají vliv a odbornost na politické úrovni, ani finanční zdroje a lidskou pracovní sílu na operační úrovni. Instituce veřejné dopravy ve venkovských oblastech a středně velkých městských územích hrají aktivní roli ve všech dílčích identifikovaných v Tabulce 3.1.

Klíčovou otázkou, na kterou se EPTA pokouší odpovědět je, jaký je nejvhodnější model pro instituci veřejné dopravy a její služby v malých a středně velkých městech. Současné ekonomické tlaky a priority životního prostředí jsou katalyzátorem pro dopravní instituce všech velikostí a vedou k tomu, že tyto instituce přehodnotí strukturu managementu dopravy a jejího poskytování ve svých pravomocích a zváží vhodnost zřízení instituce veřejné dopravy. Pod tlakem nutnosti efektivního šetření je zde mnoho příkladů změn limitů institucí (rozšiřování) vedoucí ke snižování nákladů, změn směrnic na podporu soutěžitelnosti a pokračující trend pro decentralizaci různých pravomocí z centrální vlády na místní úroveň. Současně narůstá poptávka po dopravě šetrnější k životnímu prostředí, se kterou mají místní úřady historicky malou zkušenost.

V rámci projektu EPTA, stejně jako zjišťování vhodnosti různých modelů struktury institucí veřejné dopravy ve středně velkých městech a malých venkovských územích, byla prověřena proveditelnost rozdílných funkcí (relevantních pro projektové partnery) a jejich zařazení do 7 pilířů projektu EPTA, cestou zpracování 8 různých studií proveditelnosti.

Bylo zpracováno 8 studií proveditelnosti pro 8 různých míst:

- THEPTA (Řecko): Nabídkové řízení a zadávání zakázek ve službách autobusové dopravy v Soluni
- ALOT (Itálie): Podnikatelský plán pro organizátora veřejné dopravy a přidělování zakázek
- SRM (Itálie): Návrh a management smluv uzavíraných na služby ve veřejné dopravě
- BRAŠOV (Rumunsko): Struktura a role metropolitního organizátora veřejné dopravy ve městě Brašov ALMADA (Portugalsko) : Centrum mobility ve městě Almada
- ROGALAND (Norsko): Integrace a zjednodušení jízdného a systém prodeje jízdenek v Rogaland
- RAZLOG (Bulharsko): Systém sdílení kol a osobních aut
- PRAHA - SUCHDOL (ČR): Komunikace s místními partnery a veřejností

Analýza studií proveditelnosti EPTA ukázala, že navzdory různým studiím, které měly rozdílné cíle a byly zpracovány pro odlišná prostředí, se objevila řada klíčových zjištění:

1. Úroveň zapojení instituce veřejné dopravy je třeba založit na míře, ve které provozuje své služby. Zapojení instituce veřejné dopravy má vycházet ze zdrojů a ceny, která je s tím spojená. Takže, co funguje ve velkých městech, často není vhodné pro malá a středně velká města. Shrnuto, čím více obyvatelům se služby poskytují, za tím více funkcí musí instituce veřejné dopravy zodpovídat.
 2. Návrh smlouvy a její uzavření je klíčové pro instituci veřejné dopravy jakékoliv velikosti. Toto je okamžik, kdy má instituce veřejné dopravy moc ovlivnit, kdo bude provozovat služby a způsob jejich poskytování – to má vliv na kvalitu a úroveň služeb, dodávky služeb, údaje o provozu, míru integrace s dalšími operátory a dopravními prostředky. Zde jsou určeny požadavky operátora na monitorování služeb a na podporu integrace, které instituce veřejné dopravy může implementovat. Typ smlouvy může ovlivnit marketingovou strategii a přístup operátora – tj. čisté náklady, které smlouva klade na operátora, aby přilákal cestující - to vede operátory k tomu, aby poskytovali kvalitní a dobře prodávané služby - pro detailnější informace a rady týkající se implementace viz EPTA online training modul - [contract design and award](http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/).
- <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. Instituce veřejné dopravy ve velkých metropolitních územích se přiklání k tomu, aby měly v rukou přístup k monitoringu služeb a propagačním aktivitám spíše, než aby tyto úkoly přenechávaly operátorům. Města malá a střední velikosti na druhé straně nemají lidské zdroje, aby je zaměstnala na propagaci služeb a jejich monitoring a místo zaměření se na schválení a supervizi nad operátorem vede monitoring služeb a aktivit vztahujících se k integraci mezi operátory, typy dopravy a sektory. Podrobnější informace a doporučení k implementaci viz EPTA online training modul: [monitoring and incentives](#).
- <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>
4. Velká metropolitní města hrají aktivní úlohu při vytváření politiky tak, aby bylo zajištěno, že územní plánování a rozvoj města jsou integrovány s rozvojem dopravy. Jsou také nedílnou součástí plánování investic do dopravní infrastruktury, které mají dopad na jejich území (tj. letiště, železnice, silnice). V malých a středních městech instituce veřejné dopravy mají malý nebo žádný vliv na tyto záležitosti, protože plánování je prováděno na vyšší úrovni (obvykle národní nebo regionální vlády) a financováno z národního rozpočtu nebo z rozpočtu regionální vlády. Dobrá komunikace a integrace mezi institucí veřejné dopravy a těmito externími odděleními ve stadiu plánování je nezbytná. Projekt EPTA identifikoval potřebu formálnějšího mechanismu, který by silně reprezentoval místní potřeby a záměry do politiky a plánovacího procesu. Je tedy třeba, aby instituce veřejné dopravy ve středních a malých městech měly svůj hlas při plánování regionální a národní politiky, ale také pro jednotlivá města existující v rámci velkých metropolitních oblastí tak, aby mohla zasahovat do vyššího politického rozhodování a plánování, které bude mít dopady na jejich občany. Doporučení projektu EPTA je, že by měl být ustanoven Výbor pro politické a strategické plánování, který poskytne prostor pro koordinaci a spolupráci mezi místními obcemi, institucí veřejné dopravy a Metropolitní/Regionální vládou. Složení tohoto výboru se musí skládat ze zástupců instituce veřejné dopravy, politiků na národní a regionální úrovni, místních volených politiků, úředníků místní vlády právě tak, jako specializovaných skupin expertů (např. univerzity, třetího sektoru, atd.) pro poradenství a zapojení se do plánovacího a rozhodovacího procesu. Tato skupina expertů a specialistů se zapojí do procesu plánování, aby napomohla zajistit místní zájmy, a tyto budou prezentovány nestranně.
5. Výbor pro politické a strategické plánování (viz výše) může také projednávat financování a čerpání z fondů. Přijímání místních finančních strategií jako jsou místní odvody z prodeje paliva, zaměstnanecké daně a místní daně z prodeje jsou tímto způsobem mnohem hodnověrnější. Tak jsou zajištěny demokratické a v místě spočitatelné prostředky pro zvýšení financování veřejné dopravy. Přítomnost místně volených politiků ve výboru zajistí, že budou preferovány zájmy místních obyvatel. Takovéto uspořádání může vyústit v mnohem flexibilnější a místně zaměřený finanční tok, který umožní instituci veřejné dopravy lépe reagovat na potřeby svých lidí spíše, než když jsou omezeni překážkami ve financování na národní nebo regionální úrovni. Podrobnější informace a doporučení k implementaci viz EPTA online training modul: [funding](#).
- <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>
- Na základě výše uvedených zjištění a doporučení projektu EPTA, Tabulka 4.1 znázorňuje model instituce veřejné dopravy pro střední nebo malá města navržený v projektu EPTA.

Tabulka 4.1 Model Instituce veřejné dopravy pro střední nebo malá města



5. STRUKTURA INSTITUCE VEŘEJNÉ DOPRAVY PRO MALÁ A STŘEDNĚ VELKÁ MĚSTA

Zjištění projektu EPTA naznačují, že finančně efektivní struktura instituce veřejné dopravy pro střední nebo malá města je decentralizovaná agentura, která je nasmlouvaná/pověřená regionální nebo národní vládou. Primární zaměření je tedy na poskytnutí schválení a supervize nad službami a usnadnění/posílení integrace mezi operátory, druhy dopravy a službami.

Pokud je přijat model Tabulky 4.1, včetně vytvoření Výboru pro politické a strategické plánování, pak instituce veřejné dopravy může pracovat jako nezávislá organizace s následujícími výhodami:

- místní financování a financování z fondů je možné
- potřeby cestujících zůstávají v centru zájmu instituce veřejné dopravy
- zaměření na limitovaný počet funkcí umožňuje vyšší odbornost při plnění těchto funkcí, které je zpracovaná zaměstnanci tak, aby zajistila efektivní kontrolu plnění smlouvy o poskytování dopravních služeb s vysokým standardem kvality
- většina problémů při poskytování služeb a zdrojů požadovaných pro sběr dat a propagaci služeb vzniká u operátorů.

Nejvyšší výhodou výše uvedeného postupu je, že náklady na provoz instituce veřejné dopravy mohou být relativně nízké, protože náklady na zaměstnance jsou mnohem nižší než náklady požadované pro instituce veřejné dopravy ve velkém městě, kde náklady na návrh služeb, monitoring a propagaci jsou obecně mnohem vyšší. Přístup agentury také umožňuje flexibilitu při přijímání zaměstnanců, pokud je třeba je jednoduší jmenovat doplnění zaměstnanců na částečný nebo krátkodobý úvazek, když relativně malé město jmenuje zaměstnance přímo. Zřízení Výboru pro politické a strategické plánování také odstraňuje požadavek instituce veřejné dopravy na vysoký management, složený z místně volených politiků, protože již mají místo ve výboru společně se zástupci instituce veřejné dopravy, spíše než v představenstvu.

Vše, co bylo výše uvedeno, přispívá k odlehčené struktuře zaměstnanců, zatímco přetrvává znalost pracovních aktivit. To vyúsťuje v nízkonákladová řešení na zřízení instituce veřejné dopravy, což je středním požadavkem malých venkovských a středně velkých měst.

Příklady struktury instituce veřejné dopravy a jejích funkcí/úkolů jsou uvedeny níže u dvou partnerů projektu EPTA: SRM Bologna a navržená instituce veřejné dopravy pro metropolitní území města Brašov.

Příklad instituce veřejné dopravy pro středně velké město: Bologna, Itálie

SRM (Reti e Mobilità Srl) představuje agenturu, která působí jako instituce veřejné dopravy v provincii Bologna (zajišťuje dopravní obslužnost pro téměř 1 milion obyvatel v 60 obcích). Jedná se o akciovou společnost, jejíž kapitál je ve vlastnictví města a provincie Bologna. Založena byla v roce 2003, kdy bylo několik funkcí ve veřejném zájmu převedeno na SRM z místních vládních institucí působících v oblasti veřejné dopravy.

Rozpočet, ze kterého jsou financovány služby veřejné dopravy, činí ročně celkem 96M Eur, z toho je kolem 80% poskytováno z rozpočtu regionální vlády (v případě SRM se jedná o region Emilia-Romagna Region) a rozpočet je založen na parametrech jako je celkový počet km ujetých za rok, atd. Zbývající část rozpočtu pochází z místních zdrojů.

SRM spravuje celkový rozpočet a také kontroluje všechny hlavní položky nezbytné pro poskytování služeb veřejné dopravy. S tímto rozpočtem má SRM komplexní kontrolu při zadávání veřejných zakázek a uzavírání smluv a financuje místní operátory veřejné dopravy na základě smluv o službách, které byly s operátorem uzavřeny.

Management a kontrola plnění smluv jsou také úkoly, kterými je SRM pověřeno. SRM hraje určitou roli v propagaci integrace služeb, ale strategické funkce jako plánování a stanovení výše jízdného jsou ponechány místním obcím a provincii Bologna, zatímco politika/regulace je většinou určována regionální vládou.

Výsledkem je, že SRM má velmi odlehčenou strukturu zaměstnanců a zaměstnává pouze 9 pracovníků. Rozpočet na mzdy je tvořen z 0.5% z regionálního fondu na veřejnou dopravu (360,000 Eur/rok) plus kolem 400,000 Eur ročně z nájemného vztahujícímu se k dopravní infrastruktuře.

Návrh instituce veřejné dopravy pro středně velké město: Brašov, Rumunsko

Instituce veřejné dopravy pro metropolitní území Brašov byla zřízena jako reakce na neregulovaný způsob, jakým byla poskytovány služby veřejné dopravy na území města Brašova (cca 450 000 obyvatel v relativně kompaktním území). Instituce veřejné dopravy byla zřízena během realizace projektu EPTA a čerpala z příkladů dobré praxe identifikovaných jak v rámci partnerství projektu EPTA, tak i mimo něj.

Instituce veřejné dopravy pro metropolitní území města Brašov je v zásadě neziskové sdružení místních veřejných institucí. Tato struktura je v souladu s rumunským právním rámcem a umožňuje, pro začátek, místním úřadům malých obcí zapojit se do organizace systému veřejné dopravy a organizace dopravy v okolí jejich obce.

Nově ustanovené Sdružení pro trvale udržitelný rozvoj veřejné dopravy Brašov bylo zřízeno v roce 2013 a zahrnuje 15 obcí v metropolitním území společně s brašovskou metropolitní agenturou instituce veřejné dopravy. Sdružení bude činit strategická rozhodnutí týkající se politiky dopravy, regulace a plánování.

Prvotní přístup instituce veřejné dopravy Brašov je zastávat omezený počet funkcí jako je vyhlašování veřejných zakázek, uzavírání smluv a řízení s podněty k plánování a regulaci prostřednictvím Sdružení pro trvale udržitelný rozvoj dopravy Brašov. Další funkce budou do modelu Instituce veřejné dopravy integrovány s růstem organizace.

Trvalá struktura zaměstnanců instituce veřejné dopravy musí být nízká (4-8 zaměstnanců na plný úvazek). Různí specialisté mohou být najímáni na dobu určitou pro specifické úkoly.

S omezeným počtem zaměstnanců je velká část odpovědnosti za smlouvy na služby převedena na vybrané operátory. Instituce veřejné dopravy stanoví postupy pro monitoring právě tak, jako sběr monitorovacích údajů o procesu. Pro kompenzaci lidských zdrojů zaměstnaných v instituci veřejné dopravy je žádoucí využívat technologie ICT zejména pro účely monitoringu služeb.

6. ZÁVĚRY

Tato zpráva popisuje aktivity projektu EPTA a představuje kapitalizaci zkušeností získaných v projektu pro vytvoření předpokladů na zřízení a management instituce veřejné dopravy v malých a středně velkých městských územích. Cílem je transfer relevantních výsledků projektu EPTA a jejich předložení politikům, rozhodovacím útvarům a stakeholderům. Tato zpráva slouží jako nástroj používaný jednak jako strategický průvodce modelem institucí veřejné dopravy a jednak jako praktické konkrétní návrhy pro zřízení instituce veřejné dopravy nebo její management.

Směrnice pro funkce instituce veřejné dopravy

Zatímco potřeby cestujících zůstávají ve středu zájmů instituce veřejné dopravy, úroveň funkcí zajišťovaných institucí veřejné dopravy v metropolitním území není vhodná ani možná pro instituci veřejné dopravy v malém nebo středně velkém městském území. Tabulka 4.1 prezentuje model pro instituci veřejné dopravy v malém nebo středně velkém městském území. Hlavními elementy tohoto modelu jsou:

- 1) Návrh a uzavření smlouvy jsou klíčové pro instituci veřejné dopravy jakékoliv velikosti.
- 2) Následovně primárním cílem instituce veřejné dopravy je zajistit schválení a supervizi služeb a usnadnění/posílení integrace mezi operátory, způsoby dopravy a sektory.
- 3) Operátor je pověřen denními aktivitami (dodávky služeb, monitoring a propagace)
- 4) Zaměření na limitovanou řadu funkcí (ve srovnání s institucí veřejné dopravy v metropolitním území) umožňuje více odbornosti při realizaci těchto funkcí, které jsou zajišťovány zaměstnanci institucí veřejné dopravy, a tak zajišťují efektivní kontrolu plnění smlouvy na dopravní služby při vysokém standardu kvality.
- 5) Většina problémů při poskytování služeb a zdrojů požadovaných pro sběr dat a propagaci služeb vzniká u operátorů.
- 6) Integrace by měla zůstat klíčovým elementem aktivit instituce veřejné dopravy v malých a středně velkých městech.
- 7) Místní potřeby a záměry musí být zastoupeny v politickém a plánovacím procesu, tomu napomůže vytvoření Výboru pro politické a strategické plánování – umožní formální vstupy od instituce veřejné dopravy a místních stakeholderů k plánování a regulaci politických rozhodnutí.



Směrnice pro strukturu instituce veřejné dopravy

Finančně nejefektivnější struktura instituce veřejné dopravy pro malá a středně velká města se jeví struktura decentralizované agentury, která je nasmlouvaná/pověřená regionální nebo národní vládou.

Instituce veřejné dopravy může pracovat jako nezávislá organizace s následujícími výhodami:

- místní financování a financování z fondů je možné
- náklady na provoz instituce veřejné dopravy mohou být relativně nízké, kdy náklady na zaměstnance jsou mnohem nižší než náklady požadované pro instituce veřejné dopravy ve velkém městě, kde náklady na návrh služeb, monitoring a propagaci jsou obecně mnohem vyšší.
- Přístup agentury také umožňuje flexibilitu při přijímání zaměstnanců, pokud je třeba, je jednodušší jmenovat doplnění zaměstnanců na částečný nebo krátkodobý úvazek, když relativně malé město jmenuje zaměstnance přímo.
- Zřízení Výboru pro politické a strategické plánování také odstraňuje požadavek instituce veřejné dopravy na vysoký management, složený z místních volených politiků, protože již mají místo ve výboru společně se zástupci instituce veřejné dopravy, spíše než v představenstvu.

Výsledkem je pak velmi odlehčená struktura, zatímco znalost hlavních pracovních úkolů přetrvává. Rozhodnutí zřídit instituce veřejné dopravy velmi tedy málo finančně náročné – a to je podstatné pro malá a středně velká města.



EPTA (Modelul European pentru Autoritatea de Transport Public ca factor cheie către dezvoltarea durabilă a transportului) este un proiect de Cooperare Teritorială Europeană finanțat prin Programul INTERREG IVC EU desfășurat în perioada Ianuarie 2012 - Iunie 2014.



Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații aparține autorilor. Conținutul materialului nu reflectă în mod necesar opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă cu utilizarea ulterioară a informațiilor conținute în acest material.