



**Koordinátor ODIS s. r. o.**

# **Technické a provozní standardy ODIS**

**Ostrava, 7. 11. 2018**

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>1</b>
1. Terminologie.....	1
<b>I. STANDARD VYBAVENÍ ZASTÁVEK A OZNAČNÍKŮ</b> .....	<b>2</b>
1. Terminologie.....	2
2. Kategorizace zastávek.....	2
2.1 Z hlediska zastavování.....	2
2.2 Z hlediska provozu.....	2
3. Označování.....	3
4. Zastávkový označník.....	3
4.1 Zastávkový sloupek.....	3
4.2 Zastávková hlava.....	4
4.3 Informační tabule.....	6
4.4 Vzor zastávkového sloupku a hlavy.....	7
5. Dočasné označování zastávek.....	10
6. Pravidelná kontrola a údržba zastávek ODIS.....	11
6.1 Vzor zápisu o provedení kontroly vzhledu a vybavení zastávky.....	12
<b>II. STANDARD VOZIDEL ODIS</b> .....	<b>13</b>
1. Terminologie.....	13
2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS.....	14
2.1 Elektronické informační panely nebo tabule.....	15
2.2 Vnitřní elektronický vizuální informační systém.....	16
2.3 Akustický elektronický informační systém.....	19
2.4 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu.....	19
2.5 Odbavovací a prodejní zařízení.....	20
2.6 Signalizační zařízení uvnitř vozidla.....	23
2.7 Komunikace s dispečinkou.....	23
2.8 Informační vitríny.....	23
2.9 Informační piktogramy.....	24
2.10 Informační materiály.....	25
2.11 Klimatická pohoda vozidel.....	26
2.12 Vnější nátěr vozidel.....	27
2.13 Čistota a vzhled vozidel.....	27
2.14 Uspořádání sedadel.....	27
3. Doplnkové standardy vybavení vozidel.....	27
3.1 Doplnkový standard „velký autobus“ („V“).....	27
3.2 Doplnkový standard „klasický autobus“ („K“).....	28
3.3 Doplnkový standard „malý autobus“ („M“).....	28
3.4 Doplnkový standard „midibus“ („D“).....	28
3.5 Doplnkový standard „minibus“ („I“).....	28
3.6 Doplnkový standard „nizkopodlažní vozidlo“ („N“).....	28
3.7 Doplnkový standard „klimatizace“ („A“).....	29
3.8 Doplnkový standard „Wi-Fi“ („F“).....	29
3.9 Doplnkový standard „přeprava jízdních kol na přívěsném vozíku“ („C“).....	29

3.10	Doplňkový standard „přeprava jízdních kol na závěsu“ („Z“)	29
4.	Prohlášení o shodě	29
5.	Evidence vozidel provozovaných v ODIS	30
5.1	Vzhled a umístění evidenčního čísla na vozidle	30
5.2	Číselná řada oblastí, vymezení pozice A dle bodu 5.1 tohoto článku	31
<b>III.</b>	<b>STANDARD PROVOZNÍ ZÁLOHY</b>	<b>32</b>
<b>IV.</b>	<b>STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ</b>	<b>33</b>
1.	Mimořádnosti v dopravě	33
1.1	Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem	33
1.2	Mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci	33
2.	Postup v případě mimořádností v dopravě	33
3.	Garance návazností	34
4.	Řízení provozu	34
4.1	Centrální dispečink ODIS	34
4.2	Povinnosti dopravců bez vlastního dispečinku	34
4.2.1	Provozní schopnost GPRS modemu	35
4.2.2	Opoždění odjezdu spoje	35
4.2.3	Vypravení náhradního autobusového spoje	35
4.2.4	Změna územní platnosti a prodloužení časové platnosti jízdenek ODIS	35
4.2.5	Vrácení spoje do přestupního místa	36
4.2.6	Změna v trase, v času odjezdu, nevykonání spoje	36
4.2.7	Komunikace	36
<b>V.</b>	<b>STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY</b>	<b>37</b>
1.	Výluky	37
1.1	Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu	37
1.2	Drobné výluky s omezeným dopadem na dopravu	37
<b>VI.</b>	<b>STANDARD JÍZDNÍCH DOKLADŮ</b>	<b>38</b>
1.	Obsah jízdních dokladů	38
2.	Ochrana jízdních dokladů	39
<b>VII.</b>	<b>STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A DOPRAVNÍCH INFOCENTER</b>	<b>40</b>
1.	Obsah standardu	40
2.	Odbavení cestujících	40
2.1	Definice	40
3.	ODISka	40
4.	Způsoby prodeje jízdních dokladů	41
5.	Dopravní infocentra	41
6.	Prodej u řidiče nebo průvodčího	42
6.1	Standard ODIS 1	42
7.	Prodej po internetu	42
8.	Prodej dlouhodobých časových jízdenek	43
8.1	Definice dlouhodobé časové jízdenky	43
8.2	Prodej dlouhodobé časové jízdenky	43

<b>VIII. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ.....</b>	<b>44</b>
1. Přesnost a přistavování vozidel na zastávky.....	44
2. Návaznost spojů.....	44
3. Záznam o provozu vozidla.....	44
4. Povinnosti pracovníků dopravce.....	45
5. Školení zaměstnanců dopravce.....	45
6. Informační povinnosti dopravců.....	46
<b>IX. PŘEPRAVNÍ KONTROLA.....</b>	<b>46</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>47</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>47</b>



## ÚVOD

Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS (dále jen ODIS) specifikují náležitosti, které je nutné ze strany dopravce naplnit k zajištění přepravního výkonu na území ODIS.

### 1. Terminologie

- ODIS** Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS.
- KODIS** koordinátorem ODIS je na základě rozhodnutí společníků společnost Koordinátor ODIS s.r.o. se sídlem Na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava, společnost je pověřena sledováním a vyhodnocováním dodržování a plnění Technických a provozních standardů ODIS. Společnost KODIS provádí činnosti uvedené v dokumentu na základě pověření.
- Doprovce ODIS** právnická nebo fyzická osoba, která provozuje veřejnou silniční nebo drážní dopravu v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, resp. zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů a provozuje autobusové, tramvajové, trolejbusové nebo vlakové spoje na aktuálně provozovaných linkách ODIS.
- Vozidlo** vozidlem pro účely těchto standardů se rozumí vozidla provozovaná na aktuálně provozovaných linkách ODIS.

# I. STANDARD VYBAVENÍ ZASTÁVEK A OZNAČNÍKŮ

## 1. Terminologie

<b>Stanoviště</b>	zastávka se může skládat z jednoho nebo více stanovišť, každé stanoviště je označeno označníkem,
<b>Zastávka</b>	předepsaným způsobem označené a vybavené místo určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících,
<b>Označník</b>	plné označení zastávky, skládá se ze zastávkového sloupku (konstrukce), zastávkové hlavy a informační tabule,
<b>Zastávková hlava</b>	skládá se ze značky „zastávka“ a dodatkových tabulek, obvykle je umístěna na zastávkovém sloupku,
<b>Informační tabule</b>	panel umístěný na označníku zastávky obsahující jízdní řády zastavujících linek a další informace,
<b>Jízdní řád</b>	dokument stanovující časové údaje pro jízdu na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky,
<b>Výlukový jízdní řád</b>	výlukový jízdní řád stanovující časové údaje pro jízdu na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky v době výluky či objíždky,
<b>Mimořádný jízdní řád (posilový jízdní řád)</b>	dokument stanovující časové údaje pro jízdu na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky a pro spoje jedoucí mimořádně nad rámec jízdního řádu.

## 2. Kategorizace zastávek

### 2.1 Z hlediska zastavování

- stálá, kde podle jízdního řádu zastavují vozidla všech linek,
- na znamení, kde zastavují vozidla pouze na znamení nebo požádání,
- občasná, kde zastavují vozidla pouze v předem daném časovém intervalu.

### 2.2 Z hlediska provozu

Každá zastávka nebo stanoviště dle bodu 2.1 a), 2.1 b) tohoto článku je označena právě jedním označníkem v jedné úrovni.

- výchozí, což je první zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty,
- nácestná, což je zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty určená k nástupu i výstupu cestujících,
- cílová, což je poslední zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty určená k výstupu cestujících. Ve styku s cestujícími se využívá termínu konečná zastávka.

### 3. Označování

Označník musí být umístěn tak, aby u něj bylo možné vozidlem zastavit správně (hrana bočnice a podvozku vozidla rovnoběžná s nástupní hranou pokud to umožňují technické a provozní podmínky) čelem vozidla a aby střed předních dveří ležel v ose signálního pásu určeného pro osoby s omezenou schopností orientace, pokud je tímto zastávka vybavena.

Společnost KODIS eviduje správce označníků. Změnu správcovství označníků povoluje po vzájemné dohodě s dotčenými dopravci KODIS. Správcem označnicku zastávky či stanoviště obsluhované linkami městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) je zpravidla dopravce provozující MHD. Správci ostatních označníků jsou obvykle určeni ve výběrových řízeních na zajištění dopravní obslužnosti území na linkách provozovaných v rámci ODIS. V případech, kdy tomu tak není, při vzniku nové zastávky, nebo pokud zastávka přestane být obsluhována dopravcem nevybraným ve výběrovém řízení na zajištění dopravní obslužnosti území na linkách provozovaných v ODIS, se správcem označnicku stává dopravce, který má největší počet spojů na dané zastávce či stanovišti, pokud se dopravci ve spolupráci se společností KODIS nedohodnou jinak. Označníky na stanovištích zastávek se stejným názvem musí být jednotného vzhledu, pokud společnost KODIS nerozhodne po požadavku správce označnicku jinak. O vzhledu označnicků stanovišť zastávek se stejným názvem v případě více správců označnicků rozhodne společnost KODIS.

Správcem označnicku může být jak jeho vlastník, tak i jiný subjekt.

### 4. Zastávkový označník

Vzhled a vybavení zastávkového označnicku je v rámci ODIS standardizován. Všechny zastávkové označnicku instalované v rámci ODIS musí odpovídat níže uvedenému textu a vzoru uvedenému v bodě 4.4. tohoto článku. Zastávkové označnicku mohou zůstat v původním stavu a to nejdéle po dobu 3 měsíců od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti. Po uplynutí této doby musí být označnicku vybaveny minimálně informacemi dle bodů 4.2 b), 4.2 f) a 4.3 tohoto článku, a to po dobu maximálně 24 měsíců od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti. Všechny standardy musí být vyvedeny dle textu popsaného níže. Zastávkový označník může být vybaven LCD panelem určeným k zobrazování nejbližších plánovaných odjezdů jednotlivých spojů, a to nezávisle na dopravci, který spoje provozuje. Vzhled a způsob podávaných informací stanovuje společnost KODIS.

#### 4.1 Zastávkový sloupek

Zastávkový sloupek či konstrukce jsou pevně uchyceny v zemi. Jejich pevné uchycení v zemi je provedeno za pomoci standardní patky, ke které se sloupek či konstrukce uchycují. V případě nemožnosti instalace zastávkového sloupku či konstrukce, nebo v případě, kdy je jiné řešení z prostorových, resp. technických důvodů výhodnější, je možno uchytit zastávkový označník v podobě samostatné zastávkové hlavy na jiném vhodném místě, a to např. na konzoli na přístřešku, budově, sloupu

veřejného osvětlení, čekárně, apod. Zastávková hlava umístěná na jiném vhodném místě musí být doplněna o tzv. pomocný rám vyobrazený v bodě 4.4 tohoto článku na Obrázku č. 4, jež barevně odpovídá rámu zastávkové hlavy a zastávkového sloupku. Varianty jednoramenných označků jsou vyvedeny v bodě 4.4 tohoto článku na Obrázku č. 1, varianty dvouramenných označků jsou vyvedeny v bodě 4.4 tohoto článku na Obrázku č. 2.

Maximální výška sloupku či konstrukce s výjimkou zastávkového označků v podobě samostatné zastávkové hlavy umístěné na přístřešku, budově, sloupu, či jinak, pokud je toto uchycení výhodnější, činí 3,8 metru. Minimální výška sloupku či konstrukce s výjimkou zastávkového označků v podobě samostatné zastávkové hlavy uchycené výše popsaným způsobem na přístřešku, budově, sloupu, či jinak, pokud toto je toto uchycení výhodnější, činí 2,5 metru. Průměr zastávkového sloupku musí odpovídat rozpětí 5,5 - 6 cm.

Zastávkový sloupek je vyveden v barvě žluté (RAL 1028 – žlutá melounová).

## 4.2 Zastávková hlava

Součásti zastávkové hlavy jsou standardizovány jak vzhledově, tak rozměrově a jsou dány vzorem dle bodu 4.4 tohoto článku. Při osazení musí být dodržena barevnost, velikost, rozvržení a druh použitého písma. Písmo nevyžaduje licenční poplatky. Přesnou textaci dodává správcům označků společnost KODIS. Na jedné tabulce je možné uvést maximálně dva řádky textu.

Zastávková hlava se skládá z následujících částí:

a) značka

- je jednotná plocha o rozměrech 410 × 410 mm,
- je jednotná pro všechny zastávky a stanoviště v ODIS, vymezuje druh dopravy na zastávce provozované,
- je na ploše vybavena reflexní fólií a značkou IJ 4a (rozměr 410 x 410 mm),
- je ve středu volného bílého pole značky IJ 4a vybavena piktoqramem vozidla, resp. vozidel,
- v případě „zastávky na znamení“ dle bodu 2.2 b) je pod piktoqramem dle vzoru na obrázku č. 5 doplněna o červeně vyvedený text „NA ZNAMENÍ“ (bližší specifikace písma v bodě 4.4 b) tohoto článku na obrázku č. 6).

b) tabulka názvu zastávky

- slouží k uvedení názvu zastávky ve formě „obec, část obce, místo“, v zónách tarifních oblastí MĚSTO je povolena varianta „část obce, místo“, případně „místo“, pokud je tento název dostatečně vymezující.

c) tabulka stanoviště

- se umísťuje pouze v případě nutnosti rozlišení jednotlivých zastávek se stejným názvem v dopravních uzlech, stanoviště jsou označena textem „Stanoviště č. #“. Seznam dopravních uzlů s více stanovišti je součástí dokumentu seznam zastávek.



d) tabulka směru

- se umísťuje pouze v případě, kdy je vhodné rozlišit směr jízdy vozidel pro lepší orientaci cestujících.

e) tabulka vymežující hledisko zastavování

- se umísťuje pouze v případě zastávky občasné,
- v případě zastávky občasné je uveden interval provozu zastávky (např. „od 4:30 do 23:00“).

f) tabulka s čísly zastavujících linek

- obsahuje čísla linek uváděná ve formátu posledního trojčíslí licenčního čísla linky a to bez předchozích nul, oddělená mezerou, uváděná vzestupně, přičemž linky mimo ODIS se na tabulce s čísly zastavujících linek neuvádí, uvádí se pouze souhrnný text „linky mimo ODIS“,
- na zastávkách, kde následně probíhá větvení linek, mohou být čísla linek doplněna o zřetelné žlutě vyvedené šipky ve tvaru rovnoramenných trojúhelníků umístěných nad čísla linek.

g) tabulka vymežující hledisko provozu

- uveden text „Výstupní“ s čísly linek (poslední trojčíslí licenčního čísla linky bez zobrazení předchozích nul), pro něž tento text platí v případě toho, že je zastávka pro jiné linky nácestná či výchozí,
- v případě zastávky výstupní pro všechny linky uveden pouze text „Výstupní“.

Všechny povinné informace zastávkové hlavy dle bodů 4.2 a) – g) tohoto článku jsou umístěny v rámu barevně odpovídajícím zastávkovému sloupku a jsou vyvedeny oboustranně. Rám musí odpovídat počtu tabulek umístěných na zastávkové hlavě. Všechny tabulky včetně značky jsou vyvedeny z pevného materiálu o minimální tloušťce 3 mm.

Tabulky dle bodů 4.2 b) – g) tohoto článku jsou vyvedeny v barvě modré (RAL 5010 – modrá enziánová) s textem vyvedeným v bílé barvě.

Zastávková hlava je umístěna kolmo na podélnou osu zastávky pokud to technické podmínky umožňují.

Správce označníku je povinen bezplatně uvést čísla všech linek obsluhujících zastávku bez ohledu na to, který dopravce linku provozuje.

### 4.3 Informační tabule

Informační tabule obsahuje:

- a) všechny platné jízdní řády zastávku obsluhujících linek řazené pokud možno vzestupně dle jejich číselného označení ODIS po řádcích zleva doprava, jízdní řády linek mimo ODIS jsou vyvěšeny ve formátu „CIS“, výlukové jízdní řády jsou tisknuty na žlutý papír, posilové, resp. mimořádné jízdní řády na papír modrý,
- b) výňatek z tarifních podmínek pro příslušnou tarifní oblast,
- c) leták informující o službách Dopravního infocentra (dále jen „DI“) včetně telefonního čísla a dalších kontaktů (může být součástí výňatku dle bodu 4.3 b) tohoto článku),
- d) informace o plánovaných, resp. probíhajících výlukách umístěné na samostatné místo,
- e) plán sítě linek dané oblasti, MHD či výřez z plánu sítě regionálních linek (nepovinné, dle prostorových možností označníku).

Informační tabule se umísťuje zpravidla na zastávkovém sloupku či konstrukci kolmo k nástupní hraně anebo rovnoběžně s ní směrem na čekací plochu. V odůvodněných případech může být umístěna na jiném vhodném místě čekací plochy s ohledem na místní podmínky (přístup cestujících, osvětlení apod.). Pokud jsou zastávka či stanoviště vybaveny přístřeškem, může se informační tabule umístit do něj. Veškeré materiály dle bodů 4.3 a) – e) musí být vyvěšeny tak, aby horní hrana nejvýše vyvěšených materiálů byla maximálně ve výšce 180 cm.

Vzhled jízdních řádů a informačních materiálů umístěných na informační tabuli stanovuje a schvaluje společnost KODIS. Úpravy těchto materiálů správci nejsou povoleny.

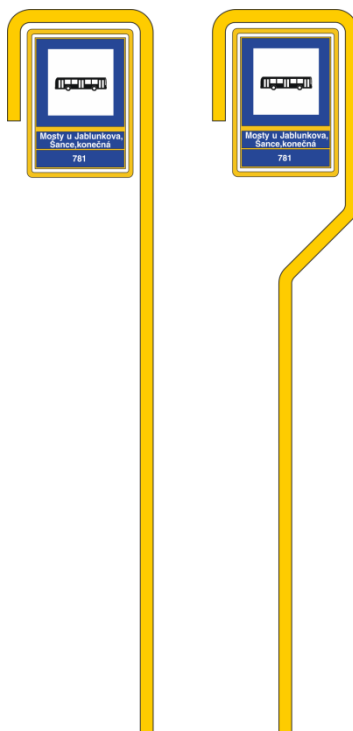
Správce označníku je povinen vyvěsit jízdní řády všech linek obsluhujících zastávku bez ohledu na to, který dopravce linku provozuje, a také všechny ostatní materiály dané bodem 4.3 tohoto článku.

Na informační tabuli musí být vhodným způsobem uveden správce označníku včetně jeho kontaktních údajů. Informace o správci označníku mohou být po domluvě s KODISEM uvedeny na letáku dle bodu 4.3 b) tohoto článku.

#### 4.4 Vzor zastávkového sloupku a hlavy

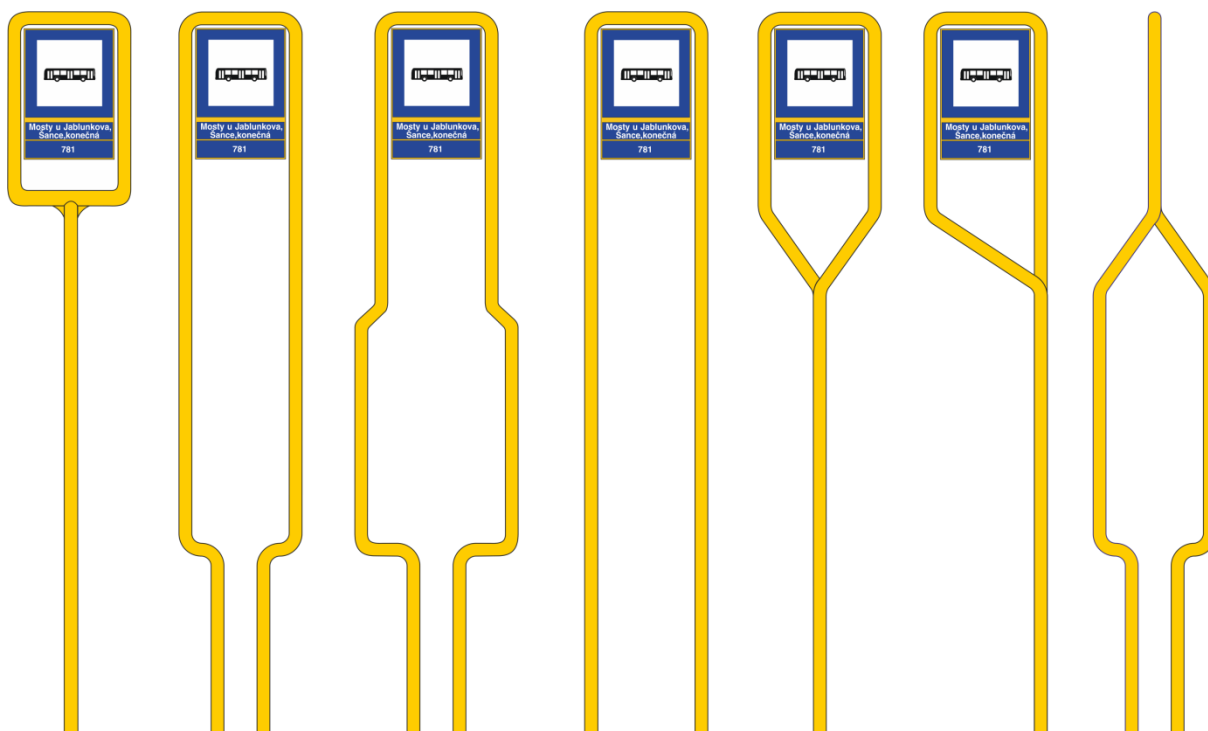
a) zastávkový sloupek - vyveden dle bodu 4.1 tohoto článku,

**Obrázek č. 1: Vzory jednoramenných zastávkových sloupků**



Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.

**Obrázek č. 2: Vzory dvouramenných zastávkových sloupků**



Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.

b) zastávková hlava - vyvedena dle bodu 4.2 tohoto článku,

**Obrázek č. 3: Vzor zastávkové hlavy**



Rám vyveden v barvě RAL 1028 – žlutá melounová. Hlava užitá v zastávkových označnicích s dvouramenným sloupkem.

**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

**Obrázek č. 4: Vzor zastávkové hlavy doplněné o tzv. pomocný rám**

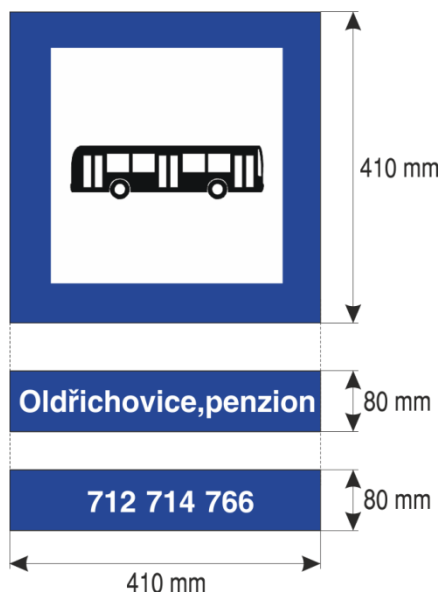


Pomocným rámem se myslí zaoblená trubka obepínající zastávkovou hlavu vyobrazenou na Obrázku č. 2.

Rám i tzv. pomocný rám vyveden v barvě RAL 1028 – žlutá melounová. Hlava užitá samostatně na konzoli na přístřešku, budově, sloupu veřejného osvětlení, apod., resp. v zastávkových označnicích s jednoramenným sloupkem.

**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

**Obrázek č. 5: Vzor značky a tabulek dle bodů 4.2 a) – g) tohoto článku**  
viditelná část



Počet a textace tabulek odpovídá potřebě dle bodů 4.2 b) – g) tohoto článku.

**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

**Obrázek č. 6: Vzor značky doplněné o text „NA ZNAMENÍ“ dle bodu 4.2 a) tohoto článku v případě užití na zastávce na znamení dle bodu 2.1 článku 2**



**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

Text „NA ZNAMENÍ“ je vyveden v barvě RAL 3020 – dopravní červená, v písmu SwitzerlandCondBlack. Výška textu je stanovena na 37 mm (udána je výška verzálek bez diakritiky).

**Obrázek č. 7: Vzory povinných fontů**

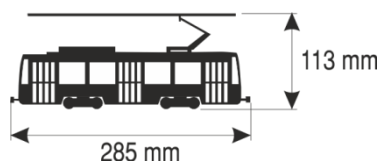
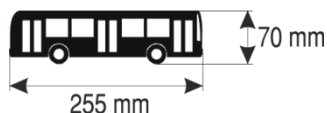
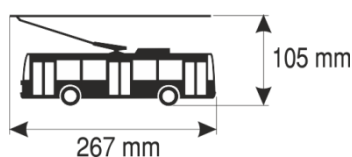
28 mm  Písmo Switzerland (tučné)

určeno pro texty a čísla zastavujících linek,  
udána je výška verzálek bez diakritiky,

28 mm  Písmo Switzerland Narrow (tučné)

určeno pro název zastávky (alternativa pro dlouhé názvy),  
udána je výška verzálek bez diakritiky.

**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

**Obrázek č. 8: Vzor piktogramu tramvaje****Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.****Obrázek č. 9: Vzor piktogramu autobusu****Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.****Obrázek č. 10: Vzor piktogramu trolejbusu****Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

## 5. Dočasné označování zastávek

Zastávka může být na nezbytnou dobu označena přenosným označníkem, který musí obsahovat všechny informace uvedené v článku 4. Hlava označníku je zjednodušená, povinné jsou pouze body 4.2 a), b), e), f) a g). Informace uvedené na informační tabuli dle bodu 4.3 musí být zachovány.

Pod pojmem nezbytná doba se rozumí doba potřebná pro vykonání činností pro odstranění překážek znemožňujících zastavování vozidel v místě pravidelné zastávky.

V případě, že dojde k dočasnému přemístění zastávky nebo k jejímu dočasnému zrušení, musí být neplatnost původního označníku zřetelně vyznačena (včetně odstranění všech tabulek dle bodů 4.2 b) – g)), přičemž na zastávkovém označníku bude vyvěšena pouze informace o dočasném přemístění zastávky nebo o jejím dočasném zrušení. V případě odstranění zastávkového sloupku dle bodu 4.1 tohoto článku musí být informace umístěny na nejbližší vhodné místo.

## 6. Pravidelná kontrola a údržba zastávek ODIS

Údržbu a obnovu označnicku konkrétní zastávky či stanoviště zabezpečuje na své náklady její správce. Pokud jsou zastávky či stanoviště vybaveny označnickem nesplňujícím standard, je správce označnicku povinen na své náklady označnick uvest do souladu se standardem daným tímto dokumentem, a to v nejkratší možné době, není-li dáno článkem 4 jinak.

Pokud je správce označnicku současně vlastníkem mobiliáře umístěného na zastávce či stanovišti (odpadkový koš, sedačky, přístřešky), je tento povinen kontrolovat, zajišťovat a udržovat stav těchto součástí.

Kontrolu označnicků dopravce provozujícího veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti provádí společnost KODIS.

Během kontroly se zjišťuje, zda zastávka splňuje standardy ODIS dané tímto dokumentem. Pokud označnick nesplňuje standardy ODIS dané tímto dokumentem, provede pracovník společnosti KODIS záznam do standardizovaného formuláře daného bodem 6.1 tohoto článku.

Za splnění standardu vzhledu a vybavení zastávky odpovídá správce označnicku zastávky. Společnost KODIS stanoví dopravci provozujícímu veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti termín nápravy stavu do souladu s tímto dokumentem.

**6.1 Vzor zápisu o provedení kontroly vzhledu a vybavení zastávky**

Číslo zápisu: Z/\_\_\_\_\_

**Zápis o provedení kontroly vzhledu a vybavení zastávky ODIS**

Název zastávky	
Číslo zastávky dle CIS	
Směr/stanoviště	

Vybavení	Popis závady
Označnick	
Značka	
Tabulky	
Jízdní řády	
Tarif	
Plán sítě (výřez), pokud je jím zastávka vybavena	

Termín nápravy	
----------------	--

Potvrzuji, že uvedené údaje jsou správné

Kontrolu provedl:	
Datum:	

Podpis: \_\_\_\_\_



## II. STANDARD VOZIDEL ODIS

Standardy vybavení vozidel stanovují povinné vybavení vozidel provozovaných na spojích zařazených do jednotlivých kategorií. Jejich označení tvoří pro účely tohoto dokumentu text „ODIS“ a číslovka.

Každý ze standardů vybavení vozidel může být rozšířen o další povinné součásti, uspořádání nebo vzhled vozidla stanovené doplňkovými standardy vybavení vozidel. Tyto standardy jsou označeny písmeny a přidávají se k označení standardů vybavení vozidel (např. standard ODIS 2NK)

### 1. Terminologie

<b>Blacklist</b>	soubor zablokovaných karet nebo SAM modulů,
<b>Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje (dále jen CS)</b>	software, který zajišťuje centrální zpracování výstupních dat ze zařízení dopravců, centrální zpracování blacklistu, whitelistu, greenlistu a jejich distribuci do zařízení dopravců, dále zajišťuje správu účtů karet cestujících a finanční vyrovnání mezi dopravci,
<b>GPRS</b>	služba umožňující přenos dat a připojení k internetu (případně jiným sítím) pro uživatele GSM,
<b>Greenlist</b>	soubor zakoupených kuponů a nabitých elektronických peněženek přes e-shop,
<b>Klaprám</b>	zařízení sloužící k jednoduchému a bezpečnému uchycení informačních materiálů,
<b>Nadzóna</b>	označení území se shodnými tarifními vlastnostmi zahrnujícího více tarifních zón,
<b>Odbavovací a prodejní zařízení</b>	zařízení sloužící k odbavení cestujících a k prodeji jízdních dokladů,
<b>ODISka</b>	mezi dopravci vzájemně uznávaná bezkontaktní čipová karta sloužící jako nosič dlouhodobých časových jízdenek uložených v její paměti a jako nosič elektronické peněženky,
<b>SAM</b>	Secure Access Module, bezpečnostní modul zajišťující komunikaci mezi odbavovacím a prodejním zařízením a ODISkou nebo jinou bezkontaktní čipovou kartou,
<b>Whitelist</b>	soubor povolených karet nebo SAM modulů.
<b>Denylist</b>	seznam zakázaných bankovních karet pro použití v dopravě
<b>Taplist</b>	seznam bankovních karet, které byly přiloženy k odbavovacímu zařízení
<b>Tokenizace</b>	zašifrování bankovního čísla karty

## 2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS

Vozidla zabezpečující dopravu na linkách ODIS musí být homologována dle platných předpisů ES a ČR. Jejich technické řešení musí splňovat parametry definované ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě řidiče a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES.

Všechna provozovaná vozidla musí být homologována výhradně pro třídy „I“, „II“, případně „A“ dle výše uvedené směrnice, tzn. musí umožňovat přepravu stojících cestujících. Současně musí splňovat požadavky Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. ze dne 9. února 2011 o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

Vozidla ODIS jsou z hlediska požadavků na jejich vybavení rozdělena do kategorií standardů.

- ODIS 1, pro vozidla určená pro linky s nástupem cestujících umožněným pouze předními dveřmi, a to s výjimkou nástupu cestujících s kočárkem či invalidním vozíkem.

Každé vozidlo včetně výbavy provozované na některé z linek ODIS musí dopravce zaevidovat u společnosti KODIS dle bodu II.5, přičemž společnost KODIS následně vydá prohlášení o shodě dle tohoto dokumentu.

Vozidlům uvedeným do provozu před započítáním provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti a vozidlům ve zkušebním provozu určeným k vyzkoušení jejich technických a provozních vlastností, která nebudou v ODIS provozována déle než dva měsíce, může společnost KODIS vydat výjimku z plnění standardů ODIS (dle Přílohy č. 3 tohoto dokumentu). Výjimka z plnění standardů ODIS nesmí znemožnit řádné odbavení cestujících ve vozidle.

V článku 2 jsou dále rozpracovány součásti standardního vybavení vozidla:

- čelní elektronický informační panel nebo tabule,
- boční elektronický informační panel nebo tabule,
- zadní elektronický informační panel nebo tabule,
- vnitřní elektronický vizuální informační systém,
- akustický elektronický informační systém,
- dveře vozidla,
- odbavovací a prodejní zařízení,
- signalizační zařízení uvnitř vozidla,
- komunikace s dispečinkou,
- informační vitríny,
- informační piktogramy,

- informační materiály,
- klimatická pohoda ve vozidle,
- vnější nátěr vozidel,
- čistota a vzhled vozidel,
- uspořádání sedadel.

## 2.1 Elektronické informační panely nebo tabule

Všechna vozidla standardu **ODIS 1** musí být vybavena v přední části vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části čelního okna přes celou jeho šíři, případně zabudovaným v karoserii vozidla, na jeho čele přes celou jeho šíři.

Přesný vzhled a obsah textu čelního elektronického informačního panelu je stanoven společností KODIS. U vozidel **ODIS 1** je standardem uvedení posledního trojčíslí licenčního čísla linky (bez zobrazení předchozích nul) a plného textu cílové zastávky ve formátu „obec, část obce, místo“. Pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“. Poslední trojčíslí licenčního čísla linky musí být vyvedeno v maximální možné velikosti tak, aby číslo vyplňovalo celou výšku elektronického panelu.

Na vyžádání společnosti KODIS musí dopravce na čelním panelu zobrazit případný doplňkový text zpřesňující trasu spoje (např. „Přes: obec, část obce, místo“), bližší určení charakteru spoje (např. „zrychlený spoj“) či pokračování jízdy vozidla po jiné lince (např. „dále do obec, část obce, místo“).

Všechna vozidla standardu **ODIS 1** musí být vybavena na boku vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části některého z bočních oken přes celou jeho šíři, a to co nejbližně nástupním dveřím. Boční elektronický informační panel může být též zabudován v karoserii vozidla nad příslušným oknem.

Přesný vzhled a obsah textu bočního elektronického informačního panelu je stanoven společností KODIS. U vozidel **ODIS 1** je standardem uvedení posledního trojčíslí licenčního čísla linky (bez zobrazení předchozích nul), plného textu cílové zastávky ve formátu „obec, část obce, místo“ v horním řádku a vybraných důležitých zastávek v trase linky ve spodním řádku ve formátu „obec, část obce, místo“. Vybrané důležité zastávky v trase linky jsou doplněny o text „Přes:“, a to buď samostatně jako samostatná fáze při postupném zobrazování jednotlivých vybraných důležitých zastávek v trase linky před první z nich, nebo jako součást běžícího textu s vybranými důležitými zastávkami v trase linky. Již projeté zastávky na trase spoje se na spodním řádku již nezobrazují. Pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“. Poslední trojčíslí licenčního čísla linky musí být vyvedeno v maximální možné velikosti tak, aby číslo vyplňovalo celou výšku elektronického panelu.

Všechna vozidla standardu **ODIS 1** musí být vybavena na zádi vozidla v případě, že tam nejsou vybavena dalším čelním elektronickým informačním panelem, funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v zadním okně přednostně vpravo při pohledu z vně vozidla. Zadní elektronický informační panel

může být též zabudován v karoserii vozidla nad příslušným oknem. Poslední trojčíslí licenčního čísla linky musí být vyvedeno v maximální možné velikosti tak, aby číslo vyplňovalo celou výšku elektronického panelu.

Standardem je uvedení posledního trojčíslí licenčního čísla linky (bez zobrazení předchozích nul).

Informace na elektronických informačních panelech nebo tabulích musí být vždy aktuální a musí odpovídat platné legislativě.

Informace na elektronických informačních panelech musí být zobrazovány v barvě žlutozelené, žluté, oranžové či bílé. V případě panelů v provedení LED se jedná o LED diody s vlnovou délkou od 560 do 590 nm, případně o LED diody svítící bílým světlem.

## 2.2 Vnitřní elektronický vizuální informační systém

Každé vozidlo standardu **ODIS 1** musí být vybaveno funkčním vnitřním elektronickým vizuálním informačním panelem. Jedná se o informační panel tvořený LCD monitorem umístěným u stropu ve středu uličky v přední části vozidla o úhlopříčce 29", poměru stran 32:9 a minimálním rozlišení 1920 × 540 bodů, na němž se zobrazují informace o čísle linky (poslední trojčíslí licenčního čísla linky bez zobrazení předchozích nul), cílové zastávce linky ve formátu „obec, část obce, místo“ (pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“), důležitých nácestných zastávek na trase linky, kde se jedná o formát „obec, část obce, místo“ (pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“). Dále jsou zobrazovány informace o následující zastávce ve formátu „obec, část obce, místo“ (pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“). V rámci vnitřního elektronického informačního systému jsou zobrazovány aktuální informace o tarifní zóně a času. Informace o tarifní zóně musí být shodné s údaji uvedenými v jízdním řádu příslušného spoje.

### Technický popis zobrazování dat na vnitřních informačních panelech ve vozidlech

Trvale zobrazované údaje čerpané z palubního systému vozidla:

- číslo linky ve formátu ODIS (posledního trojčíslí licenčního čísla linky - bez zobrazení předchozích nul),
- cílová zastávka spoje,
- čas příjezdu do cílové zastávky ve formátu h:mm s korekcí dle případného aktuálního zpoždění spoje,
- aktuální čas ve formátu h:mm:ss,
- seznam nejbližších 4 zastávek, přičemž u každé zastávky budou uvedeny
  - všechny tarifní zóny příslušející k této zastávce,
  - čas příjezdu do této zastávky ve formátu h:mm s korekcí dle případného aktuálního zpoždění spoje,
  - případná informace o zastávce na znamení.

Seznam nejbližších zastávek bude posunut vždy po odjezdu z okruhu zastávky, příp. také při vjezdu do okruhu zastávky z tranzitní tarifní zóny.

Údaje zobrazované dle potřeby (je stanoveno v zadání):



- Seznam nejvýše 6 návazných spojů stanovených linek ze stanovených stanovišť nejbližší přestupní zastávky, příp. stanovených sousedních zastávek a stanic (data mohou být skládána z několika zastávek). Seznam přestupních zastávek, s linkami a stanovišti je stanoven společností KODIS a bude zaslán po podpisu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti. Seznam návazných spojů je čerpán on-line z webové služby <http://www.mpvnet.cz/> s níže uvedeným technickým popisem. U každého z těchto spojů je uvedeno:
  - číslo linky ve formátu ODIS (posledního trojčíslí licenčního čísla linky - bez zobrazení předchozích nul), případně symbol druhu dopravy,
  - cílová zastávka spoje,
  - označení odjezdového stanoviště spoje na uvedené přestupní zastávce (u všech zastávek musí mít dopravce v CIS uvedena označení jednotlivých stanovišť),
  - časový rozdíl mezi odjezdem uvedeného spoje a příjezdem spoje, v němž se nachází informační panel, do uvedené přestupní zastávky ve formátu „x min“, příp. „<1 min“, při čemž oba časové údaje, z nichž je rozdíl vypočítáván, jsou před tím korigovány dle případných aktuálních zpoždění spojů.Zobrazovány jsou vždy spoje s nejnižšími hodnotami zde popsaného vypočteného časového rozdílu (pro cestující má význam času na přestup), přičemž jsou zobrazené spoje dle této hodnoty vždy seřazeny od nejnižší po nejvyšší. Spoje, u nichž je výsledek tohoto rozdílu záporný, nejsou zobrazovány.  
Informace z webové služby jsou po dobu jejich zobrazení na informačním panelu aktualizovány v intervalech 10 s.
- Jiné informace v textové či grafické podobě dodané předem společností KODIS či čerpané z webové služby <http://www.mpvnet.cz/>.
- Dokument „Seznam stanovišť“ zahrnující seznam stanovišť jednotlivých zastávek včetně jejich GPS polohy a dokument „Tranzitní zóny“ uvádějící seznam tranzitních zón v jednotlivých úsecích je stanoven společností KODIS a bude zaslán nejpozději 1 měsíc po podpisu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

Přesný požadovaný vzhled vnitřních informačních panelů je stanoven v Příloze č. 2 tohoto dokumentu s názvem „Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel“.

Popis webové služby <http://www.mpvnet.cz/>

Webová služba nabízí data o aktuálních odjezdech spojů ze zastávek v ODIS v datovém formátu XML. Klient zadá dotaz v podobě webové adresy <http://www.mpvnet.cz/odis/x/ZZZZZZZ/?t=true&pz=true&pocet=PPP>, kde ZZZZZZZ je až 7ciferné CIS číslo autobusové zastávky či číslo železniční zastávky a PPP je počet spojů, které požaduje vypsát (jsou vypisovány spoje s odjezdy nejvýše za 300



min). Data jsou aktuální vždy k času odeslání dotazu klienta. Pro aktualizaci dat je nutné provést nový dotaz.

Vzor XML pro dotaz <http://mpvnet.cz/odis/x/47544/?t=true&pz=true&pocet=6>:

```
<TBL cas="2016-04-29T13:48:52" ver="1.0.5962.27484" text="Ověřovací provoz.
Bez záruky.">
<t id="47544" stan="1,2" zast="Ostrava,Zábřeh,Hotel Bělský les" cizast="47544">
<o stan="1" lin="27" alias="27" spoj="52" smer="Proskovice" odj="2016-04-
29T13:50:00+02:00" sled="true" zpoz="1" np="false" t="Autobus" pz="Sámova"/>
<o stan="1" lin="31" alias="31" spoj="12" smer="Výškovice" odj="2016-04-
29T13:52:00+02:00" sled="true" zpoz="1" np="true" t="Autobus" pz="Městský
stadion"/>
<o stan="1" lin="96" alias="96" spoj="8" smer="Poliklinika" odj="2016-04-
29T13:53:00+02:00" sled="true" zpoz="0" np="false" t="Autobus" pz="Nádraží
Vítkovice"/>
<o stan="1" lin="48" alias="48" spoj="169" smer="Opavská" odj="2016-04-
29T13:55:00+02:00" sled="true" zpoz="0" np="true" t="Autobus" pz="Hrabůvka
kostel"/>
<o stan="2" lin="59" alias="59" spoj="3" smer="Mírové náměstí" odj="2016-04-
29T13:55:00+02:00" sled="true" zpoz="5" np="true" t="Autobus" pz="Kulturní
dům"/>
<o stan="2" lin="880641" alias="641" spoj="21" smer="Ostrava,ÚAN" odj="2016-
04-29T14:08:00+02:00" sled="true" zpoz="0" np="false" t="Bus" pz="Petřvald,u
Ševčíků"/>
<i stan="47544 1 2">Tramvajová doprava ve směru na Dubinu je nahrazena
autobusy, které odjíždějí z autobusové zastávky směr Zábřeh.</i>
<i stan="47544 3">Z tohoto stanoviště odjíždí náhradní autobusová doprava za
tramvajové linky směr Dubina.</i>
</t>
</TBL>
```

Struktura XML:

- TBL (cas="čas, k němuž jsou data aktuální"; ver="verze sw"; text="technická poznámka").
  - t (id="id zastávky"; stan="stanoviště nacházející se na dané zastávce"; zast="název zastávky"; cizast="číslo zastávky").
    - o – odjezd spoje (stan="označení stanoviště spoje"; lin="číslo linky"; alias="číslo linky ve formátu ODIS"; spoj="číslo spoje/vlaku"; smer="cílová zastávka spoje"; odj="odjezd spoje dle jízdního řádu"; sled="true/false zda je spoj sledován on-line"; zpoz="aktuální zpoždění spoje v minutách, záporné zpoždění převádět na 0"; np="true/false zda je na spoj vypraveno bezbariérově přístupné vozidlo"; t="druh dopravy Tramvaj/Trolejbus/Autobus (tzn. MHD)/Bus (tzn. PAD)/druh vlaku (Os/R/Sp..."; pz="poslední zastávka spoje, z níž je o spoji on-line informace"; info="obsahuje text „nejede“, pokud byl spoj provozní změnou zrušen").

- i – informační text pro cestující (stan="CIS číslo zastávky případně doplněné o označení stanovišť, pro která je text určen – oddělováno mezerami"; global="true").

Systém zobrazování informací na LCD monitoru musí nastaven tak, aby bylo možné softwarově upravovat barvy, fonty, příp. rozměry jednotlivých prvků obrazu.

Vzhled a přesný obsah informací a grafickou úpravu stanovuje a výjimky po dohodě s dopravcem uděluje společnost KODIS.

Informace na elektronických informačních panelech nebo tabulích musí být vždy aktuální.

### 2.3 Akustický elektronický informační systém

Všechna nově pořízená vozidla a všechna vozidla uvedená do provozu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti musí být vybavena funkčním akustickým elektronickým informačním systémem určeným pro hlášení zastávek a dalších dopravních informací pomocí palubního počítače.

Textace použité v hlášení je jednotná pro všechny spoje standardu **ODIS 1**. Před příjezdem do zastávky je hlášení oznámeno jednotnou znělkou, přičemž následující hlášení se skládá z vyhlášení aktuální zastávky a zastávky příští ve formátu odpovídajícím textacím na vnitřním informačním panelu. Využití systému k reklamnímu hlášení mimo oblast veřejné dopravy je povoleno pouze s předchozím souhlasem společnosti KODIS.

Akustický informační systém musí cestující informovat také o následující zastávce „na znamení“, a to vždy nejpozději po výjezdu z předchozí zastávky ve formátu: „příští zastávka, zastávka XY, zastávka je na znamení.“ Při příjezdu do zastávky je cestující informován hlášením ve formátu: „zastávka XY, zastávka je na znamení.“

Jednotnou znělkou dodá společnost KODIS dopravci provozujícímu dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

Součástí akustického elektronického informačního systému vozidel standardů **ODIS 1** je i informační systém pro nevidomé, který se skládá z vybavení vozidla přijímačem signálu z osobního vysílače nevidomého a automatického nahlášení čísla linky (poslední trojčíslí licenčního čísla linky bez předchozích nul) a směru jízdy po vyžádání nevidomým. Řidič vozidla vybaveného akustickým elektronickým informačním systémem je povinen tento systém používat.

### 2.4 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Vozidla standardu **ODIS 1** musí být vybavena takovým počtem dveří, aby byla na zastávkách zaručena rychlá výměna cestujících. U autobusů se jedná o minimální počet dvou dveří délkové kategorie do 15 metrů. S rostoucí délkou vozidla je nutné doplnit další dveře. Kloubová vozidla musí být vybavena minimálně třemi dveřmi.



Šířka dveří musí odpovídat obratu cestujících na zastávkách. U vozidel standardu **ODIS 1** je minimální šířka předních dveří u vozidel zařazených do provozu s cestujícími stanovena na 650 mm a ostatních dveří na 1200 mm. Nízkopodlažní vozidla musí být uzpůsobena pro přepravu invalidního vozíku.

Ve vozidle musí být v případě standardu **ODIS 1** vyhrazen prostor minimálně pro jeden kočárek nebo jeden vozík pro invalidy a 2 místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Prostory určené pro přepravu cestujících na invalidním vozíku musí být vybaveny i úchyty pro invalidní vozík.

Prostor dveří uvnitř vozidla nesmí být zužován vyčnívajícími sedadly.

Dveře otvírá buď řidič, nebo cestující po předchozím odblokování řidičem (poptávkové otevírání dveří). Pokud je vozidlo vybaveno poptávkovým otevíráním dveří, musí být jak uvnitř, tak vně vozidla umístěna příslušná tlačítka. Pokud je to technicky a provozně možné, musí řidič v době temperování vozidla používat poptávkové otevírání dveří, pokud je jím vozidlo vybaveno.

K nástupu cestujících slouží v případě standardu **ODIS 1** přední dveře, k výstupu pak všechny dveře. Řidič může v případě vysokých nároků cestujících na nástup výstup cestujících usměrnit.

Odchyly od stanoveného počtu a šířky dveří stejně jako výjimky v otevírání dveří stanovuje společnost KODIS.

## 2.5 Odbavovací a prodejní zařízení

Odbavovací a prodejní zařízení ve vozidlech standardů ODIS 1 musí obsahovat palubní počítač (řídící jednotku), terminál řidiče, tiskárnu jízdních dokladů a čtečku bezkontaktních čipových karet. Základní komponenty systému mohou být integrovány do libovolných celků. Zařízení musí být připraveno pro odbavení bankovními kartami a taktéž musí být schopno komunikace s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC.

Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno přečíst 2D kód níže uvedených parametrů v průměrném čase do 1000 ms od zaostření (je-li na displeji mobilního telefonu zobrazována sekvence takových 2D kódů, pak musí zaostření probíhat pouze pro první z nich, každý další 2D kód tedy musí být přečten průměrně do 1000 ms od zobrazení bez nutnosti dalšího zaostření).

Typ kódu: QR kód; Korekce: 8% (Level L); Verze: 23 (109 x 109 modulů)

Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno odbavit cestujícího pro aktuální i navazující spoje zároveň, pokud tyto spoje na sebe bezprostředně navazují a jsou zajišťovány shodným vozidlem. Odbavovací a prodejní zařízení v tomto případě odbaví cestujícího dle dokumentu „Procesy MSK“ tak, jako by byl cestující odbaven zvlášť pro každý spoj. Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno taktéž vydat jízdní doklad bez započítání tarifních kilometrů vybraného úseku dle požadavků společnosti KODIS.

Zařízení musí obsahovat minimálně 4 SAM sockety.

Čtečka terminálu musí splňovat požadavek na akceptaci a garanci bezporuchového a plynulého využití bankovních bezkontaktních platebních karet min. VISA





a Mastercard. Čtečka splňuje požadavek na certifikaci dle aktuální verze relevantních standardů PCI, Paypass 3.0.x, Visa PayWave, Visa Contactless Payment Specification verze 2.1.1. nebo vyšší.

Dále k využití bankovních platebních karet je dopravce povinen zajistit:

- Certifikovaný HW pro akceptaci EMV karet včetně všech potřebných SW licencí EMV kernelu. HW je připravený pro nahrání platební aplikace. Dopravce musí zajistit součinnost HW výrobce čtečky pro nahrávání platební aplikace a případnou další implementaci.
- Datovou konektivitu čtečky (přes palubní počítač nebo přes vlastní SIM).
- Distribuci denylistu z centrálního systému dle specifikace věty KODIS v aktuální verzi (viz příloha), do palubního počítače a jeho zpřístupnění v úložném prostoru palubního počítače pro čtečku platebních karet.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci čtečky platebních karet a palubního počítače (dokumentaci k protokolu obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS) a předávání vybraných dat definovaných KODISem do transakční věty pro odbavení bankovní karty.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci odbavovacího zařízení s revizorskou čtečkou prostřednictvím NFC rozhraní pro předávání informací o přiložených kartách (dokumentaci k formátu předávaných dat obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS).
- Servis čtečky a podporu pro vývoj.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi na fyzické zabezpečení čtečky a budování bezpečnostního povědomí všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi (Životní cyklus standardu PCI DSS jsou 3 roky) zejména na fyzické zabezpečení čtečky (PCI DSS požadavek 9.x) a budování bezpečnostního povědomí (PCI DSS požadavek 12.x) všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami (řidiči, technici, apod.)
- Zasílání dat do clearingů MSK včetně informací o přiložení bankovní karty dle specifikace věty KODS v aktuální verzi (viz příloha).
- Dopravce uzavře smlouvu o poskytnutí licence platební aplikace s dodavatelem poskytovatele služeb zprostředkování karetních transakcí pro odbavení cestujících pro KODIS.
- Dopravce předá čtečky pro nahrání klíčů v bezpečném prostředí a nahrání aplikace pro odbavení cestujících pomocí bankovní karty.

Mezi základní požadavky na zařízení patří:

- odbavení v hotovosti s následným vytištěním kontrolní jízdenky nebo ODISky dle dokumentu „Procesy MSK“,
- odbavení bankovní bezkontaktní platební kartou s následným vytištěním kontrolní jízdenky dle dokumentu „Procesy MSK“



- maximální doba odbavení ODISky, která se řídí dokumentem „Struktura BČK Moravskoslezské karty“,
- odbavení cestujících dle tarifu ODIS,
- odbavení více zón na zastávce dle dokumentu „Procesy MSK“ při použití např. hraničních zastávek nebo nadzón, minimální počet zón je stanoven na 3 zóny + 1 nadzónu pro každou zastávku,
- možnost tarifního odbavení i pro zónu, ve které není zastávka daného spoje (projížděná zóna) dle dokumentu „Procesy MSK“,
- akceptace a kontrola nahraných dlouhodobých časových jízdenek na ODISce dle dokumentu „Procesy MSK“,
- nákup dlouhodobých časových jízdenek v hotovosti nebo z elektronické peněženky na ODISce,
- nabití elektronické peněženky na ODISce,
- záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu,
- odmítnutí odbavení ODISky, která se nachází na blacklistu,
- pravidelná synchronizace dat (greenlist, blacklist, whitelist) se systémem CS minimálně 1x denně,
- uchovávání dat o prodeji a odbavení, včetně zasílání těchto dat ON-LINE pomocí GPRS nebo rychlejšího způsobu komunikace do CS.

Všechny datové toky se řídí dokumentem „Datová věta pro MSK“.

Terminologie je popsána v samostatném dokumentu „Procesy MSK“.

Výstupní data obsahují minimálně následující údaje, které jsou přesně stanoveny v dokumentu „Datová věta pro MSK“:

- číslo odbavovacího a prodejního zařízení,
- číslo řidiče,
- číslo odpočtu,
- číslo jízdenky,
- druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn),
- druh tarifu,
- druh jízdenky (dlouhodobá, krátkodobá, jednotlivá REGION nebo MĚSTO),
- výši základní sazby,
- označení přestupní jízdenky bez základní sazby,
- linka,
- spoj,
- uznané tarifní zóny na trase,

- nahrané tarifní zóny nebo nadzóny v případě prodeje dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- tarifní kilometry odpovídající zakoupenému jízdnímu dokladu,
- tarifní číslo nástupní zastávky dle číselníku CIS,
- tarifní číslo výstupní zastávky dle číselníku CIS,
- cena vč. DPH,
- DPH jízdenky,
- datum prodeje,
- čas prodeje,
- platnost dokladu v případě dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- počáteční a konečnou výši stavu elektronické peněženky,
- číslo ODISky u každé transakce spojené s ODISkou,
- storno jízdenky.

## 2.6 Signalizační zařízení uvnitř vozidla

Všechna vozidla standardu **ODIS 1** musí být vybavena signalizačním zařízením umožňujícím informovat řidiče o:

- požadavku cestujícího na výstup na zastávce na znamení dle bodu 2.2 b),
- nutnosti nouzového zastavení,
- výstupu osob s omezenou schopností pohybu či cestujícího s kočárkem apod.

Ve vozidle musí být umístěn takový počet tlačítek, aby bylo zaručeno, že v blízkosti prvních dveří bude umístěno minimálně jedno tlačítko, resp. v blízkosti dalších dveří vždy tlačítka dvě. Minimální celkový počet tlačítek je pro doplňkový standard „velký autobus“ stanoven na 9 tlačítek, pro doplňkový standard „klasický autobus“ na 6 tlačítek, pro doplňkový standard „malý autobus“ a „midibus“ na 5 tlačítek a pro doplňkový standard „minibus“ na 3 tlačítka. Tlačítka v blízkosti dveří musí být maximálně ve výšce 150 cm nad podlahou vozidla.

## 2.7 Komunikace s dispečinku

Každé vozidlo standardu **ODIS 1** musí být vybaveno palubním počítačem vybaveným modemem GPRS, který zajišťuje komunikaci mezi vozidlem a software monitorování provozu vozidel (dále jen „MPV“) provozovaným Centrálním dispečinkem ODIS (dále jen „CED“).

Postup při provozování a ovládání těchto zařízení se řídí pravidly uvedenými v kapitole článku IV. Technických a provozních standardů ODIS.

## 2.8 Informační vitríny

Každé vozidlo standardu **ODIS 1** musí být vybaveno informačními vitrínami umožňujícími umístění alespoň 4 listů formátu A3. V těchto vitrínách jsou vždy umístěny informační materiály ODIS.

Společnost KODIS obvykle zajišťuje výrobu a dodání informačních materiálů, dopravce je povinen zajistit jejich vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS.

## 2.9 Informační piktogramy

Každé vozidlo standardu **ODIS 1** musí být vybaveno následujícími jednotícími prvky:

- 1) Symboly vně vozidla, pokud je vozidlo následujícími technickými prvky nebo prvky odbavování cestujících vybaveno:
  - a) piktogram dveří určených pro nástup s kočárkem,
  - b) piktogram dveří určených pro nástup osob na vozíku pro invalidy nebo osob s omezenou schopností pohybu,
  - c) piktogram tlačítka poptávkového otevírání dveří,
  - d) piktogram tlačítka požadavku na vysunutí plošiny,
  - e) označení bezbariérového vozidla na čele,
  - f) logo ODIS (na boku vozidla dle vzoru a rozměrů dodaných společností KODIS),
  - g) logo Moravskoslezského kraje (na boku vozidla dle Přílohy č. 1 tohoto dokumentu) a to u vozidel provozovaných na základě objednávky Moravskoslezského kraje dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

Velikost piktogramů dle odstavců a) až d) je 10 x 10 cm, dle odstavce e) pak 15 x 15 cm.

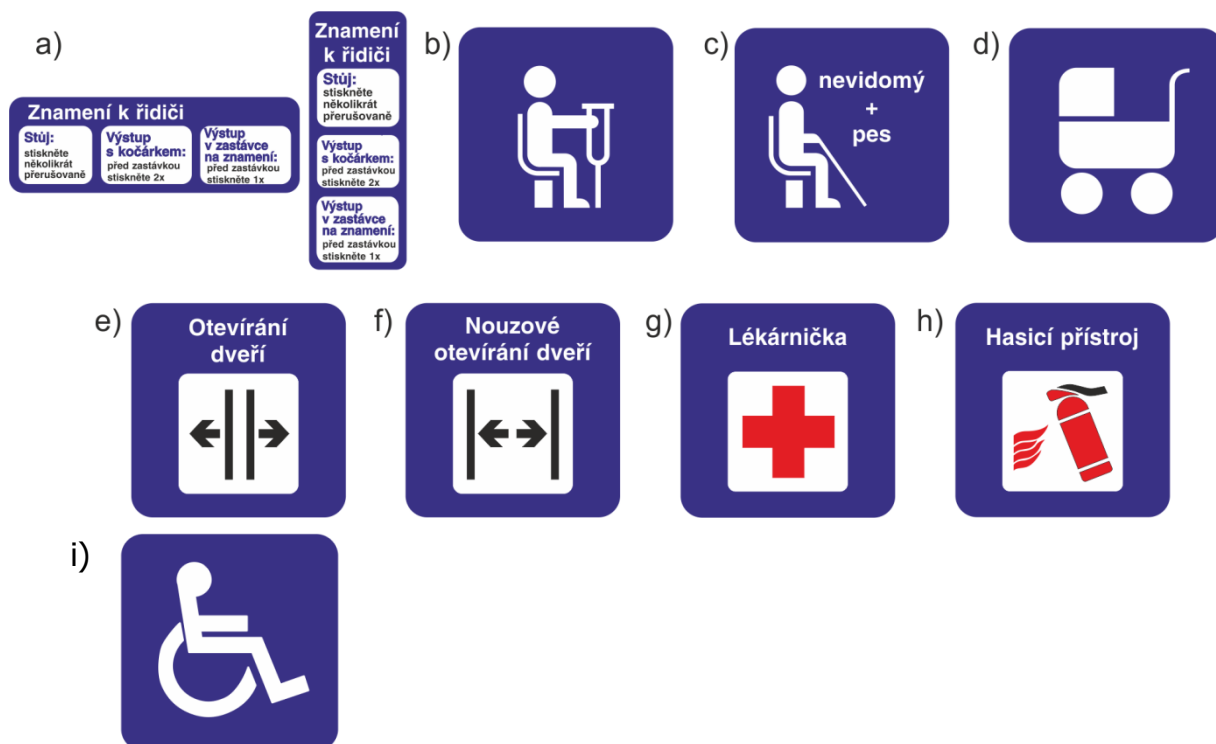
**Obrázek č. 6: Vzory symbolů vně vozidla**



- 2) Symboly uvnitř vozidla, pokud je vozidlo následujícími technickými prvky nebo prvky odbavování cestujících vybaveno:
- piktogram signalizace k řidiči,
  - piktogram sedadla pro tělesně hendikepované,
  - piktogram sedadla pro zrakově hendikepované,
  - piktogram plochy určené pro kočárek,
  - piktogram tlačítka určeného k otevření dveří,
  - piktogram nouzového otevření dveří,
  - piktogram lékárničky,
  - piktogram hasicího přístroje,
  - piktogram místa určeného pro invalidní vozík.

Velikost pictogramů dle odstavce a) je 5 x 10 cm, dle odstavců b) až i) pak 10 x 10 cm.

**Obrázek č. 7: Vzory symbolů uvnitř vozidla**



Piktogramy mohou být vyhotoveny také v kulaté verzi. Umístění a vzhled všech pictogramů stanovuje společnost KODIS pro jednotlivé druhy vozidel po domluvě s dopravci.

## 2.10 Informační materiály

Dopravce uvnitř vozidla nesmí žádné materiály vylepovat nebo jiným způsobem upevňovat na okna nebo jiné součásti vozidla. Jakékoliv informační nebo reklamní

materiály mohou být ve vozidlech standardu **ODIS 1** vyvěšovány pouze v informačních vitrínách. Informační materiály mohou být po domluvě se společností KODIS vyvěšovány také do klaprámu umístěného na okně u prostoru určeném pro přepravu kočárku, resp. invalidního vozíku, a to tehdy, pokud není možné ve vozidle umístit dostatečný počet informačních vitrín.

Každé samostatné vozidlo ODIS je vybaveno jednou sadou informačních materiálů umístovaných pouze do informačních vitrín (či klaprámu za určitých okolností) určených pro vyvěšování informačních a propagačních materiálů ODIS. Tato sada se skládá z těchto součástí:

- a) výňatek ze smluvních přepravních podmínek ODIS,
- b) výňatek z tarifu ODIS,
- c) plán sítě linek vybrané oblasti dle pokynů společnosti KODIS,
- d) aktuální informace o změnách v dopravě,
- e) další materiály dle pokynů společnosti KODIS.

Tato sada je vždy v aktuálním znění dle pokynů společnosti KODIS.

Po dohodě s dopravcem mohou být do vitrín umístěny další propagační materiály ODIS.

### 2.11 Klimatická pohoda vozidel

Technický stav vozidel standardu **ODIS 1** musí zaručovat možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů k tomu konstrukčně určených a možnost temperovat vozidlo.

Řidiči všech vozidel jsou povinni umožnit temperování vozidla v případě, že je temperování řízeno dálkově, nebo zajistit přiměřené temperování vozidla, nejpozději když vnější teplota vzduchu poklesne pod +4 °C. Pokud řidič vozidla není schopen zjistit teplotu okolního vzduchu, je povinen zahájit temperování vozidla dle svého uvážení či na žádost cestujících. U vozidel umožňujících temperování interiéru odpadním teplem, je řidič povinen toto využívat ke zvýšení tepelné pohody a snížení vlhkosti ve vozidle i v době, kdy dálkové řízení temperování vozidel neumožňuje aktivní temperování.

V době temperování vozidla je řidič vozidla povinen využívat přednostně poptávkové otevírání dveří, je-li jím vozidlo vybaveno.

Pokud je vozidlo vybaveno systémem pro chlazení prostoru cestujících, musí být toto zařízení používáno, pokud vnější teplota stoupne nad +25 °C. Teplota v interiéru vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C.

Vozidla nevybavená systémem pro chlazení prostoru pro cestující musí mít minimálně 50 % bočních oken s posuvnými ventilačními prostory vysokými minimálně 15 cm a délce přes polovinu šířky okna. Vozidla s nefunkčním systémem chlazení prostoru cestujících jsou považována za vozidla tímto systémem nevybavená.

Vozidla uvedená do provozu před započítáním provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti a vozidla ve zkušebním provozu určeným



k vyzkoušení jejich technických a provozních vlastností, která nebudou v ODIS provozována déle než dva měsíce, mohou být vybavena taktéž výklopnými okny.

## 2.12 Vnější nátěr vozidel

Dopravce, který uzavřel Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen vyčlenit vzadu a na bocích vně vozidla 3 plochy o velikosti minimálně 150 x 30 cm pro umístění samolepicích fólií dodaných společností KODIS. Výlep zajišťuje dopravce na žádost společnosti KODIS do 15 dnů od dodání samolepicí fólie společností KODIS. Vozidla musí splňovat podmínky dané Přílohou č. 1 tohoto dokumentu.

## 2.13 Čistota a vzhled vozidel

Vozidla provozovaná v ODIS musí být denně uvnitř čistá. Vně čistěna musí být dle klimatických poměrů tak, aby byla vždy zajištěna čitelnost všech povinných údajů dle norem a tohoto dokumentu a také, aby byla zajištěna čistota vnějších tlačítek poptávkového otevírání dveří. Dopravci jsou povinni vést průkaznou evidenci o prováděném čištění vozidel tak, aby mohla být prováděna kontrola pracovníky společnosti KODIS.

## 2.14 Uspořádání sedadel

Ve vozidlech nesmí být vzdálenost mezi přední stranou opírací části a zadní stranou opírací části sedadla před ním v případě sedadel směřujících stejným směrem měřená vodorovně a ve všech výškách nad podlahou mezi úrovní vrcholu sedáku a bodem ležícím 620 mm nad podlahou menší než 650 mm u vozidel třídy „I“ a „A“ a 680 mm u vozidel třídy „II“.

Vozidlo může být vybaveno taktéž policemi určenými k přepravě zavazadel umístěnými nad sedadly. Tyto police mohou být umístěny pouze v zadní části vozidla v prostoru mezi druhými dveřmi a zádí vozidla.

V případě vozidel provozovaných na spojích vedených mezi jednotlivými tarifními oblastmi MĚSTO, případně v rámci tarifní oblasti REGION nebo mezi tarifními oblastmi REGION a MĚSTO, nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého materiálu potažená látkou bez polstrování.

## 3. Doplnkové standardy vybavení vozidel

Výjimky stanovuje společnost KODIS.

### 3.1 Doplnkový standard „velký autobus“ („V“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES. Do kategorie „velký autobus“ spadají kloubové i nekloubové autobusy.

„Velký autobus“ má kapacitu minimálně 50 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 7 m<sup>2</sup>. Sklopných může být maximálně 10 % sedadel.

### 3.2 Doplnkový standard „klasický autobus“ („K“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES.

„Klasický autobus“ má kapacitu minimálně 40 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 6,5 m<sup>2</sup>. Sklopných může být maximálně 10 % sedadel.

### 3.3 Doplnkový standard „malý autobus“ („M“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES.

„Malý autobus“ má kapacitu minimálně 30 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 5,5 m<sup>2</sup>. Sklopných může být maximálně 10 % sedadel.

### 3.4 Doplnkový standard „midibus“ („D“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES.

„Midibus“ má kapacitu minimálně 25 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 4 m<sup>2</sup>. Sklopných může být maximálně 10 % sedadel.

### 3.5 Doplnkový standard „minibus“ („I“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“, „II“, případně „A“ dle Směrnice 2001/85/ES.

„Minibus“ má kapacitu minimálně 20 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 3 m<sup>2</sup>. Sklopných může být maximálně 20 % sedadel.

### 3.6 Doplnkový standard „nizkopodlažní vozidlo“ („N“)

Vozidla provozovaná ve spojích v tomto standardu jsou bezbariérová a splňují definici nízkopodlažnosti dle Směrnice 2001/85/ES. Nízkopodlažním vozidlem se rozumí vozidlo třídy „I“, „II“ nebo „A“, ve kterém nejméně 35 % plochy použitelné pro stojící cestující (nebo u kloubových vozidel v jeho přední části) tvoří jedinou plochu bez stupňů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím.

Vozidlo musí umožňovat nástup, přepravu a výstup cestujících na elektrickém invalidním vozíku nebo elektrické tříkolce pro invalidy. V každém vozidle musí být alespoň 1 místo vyhrazené pro invalidní vozík. Aspoň u jedněch dveří musí být nástup možný z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody.

Vozidlo vybavené zvedací plošinou nebo výklopnou plošinou, které neumožňuje nástup z úrovně komunikace bez nutnosti překonání schodů, tento standard nesplňuje.

Spoje vedené ve standardu „N“, jejichž provoz je cestujícím garantován, jsou v jízdním řádu označeny symbolem vozíčku.



### **3.7 Doplnkový standard „klimatizace“ („A“)**

Vozidla provozovaná ve spojích v tomto standardu jsou vybavena aktivní plnohodnotnou klimatizací, která zabezpečí udržení teploty v interiéru vozidla při běžném provozu na úrovni do 25 °C při venkovní teplotě do 33 °C. Teplota interiéru vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C. Při teplotách venkovního vzduchu nad 25 °C musí být klimatizace v provozu.

### **3.8 Doplnkový standard „Wi-Fi“ („F“)**

Vozidla provozovaná ve spojích v tomto standardu jsou vybavena takovými prvky, které umožní bezplatné bezdrátové připojení uživatelů (cestujících) pomocí Wi-Fi k síti internet. Vozidla jsou dále vybavena příslušenstvím určeným k dobíjení zařízení výše uvedených uživatelů ve formě USB portů. V případě, že je vozidlo USB porty sloužícími k dobíjení zařízení uživatelů vybaveno, musí být takových USB portů ve vozidle rovnoměrně umístěno minimálně 6.

### **3.9 Doplnkový standard „přeprava jízdních kol na přívěsném vozíku“ („C“)**

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou vybavena přívěsným vozíkem pro přepravu minimálně 20 jízdních kol. Vozík je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kola naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu (sklápění bočnic, otevírání, resp. shrnování krytů, apod.). Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu přívěsného vozíku v průběhu roku specifikuje společnost KODIS.

### **3.10 Doplnkový standard „přeprava jízdních kol na závěsu“ („Z“)**

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou v zadní části vybavena závěsem pro přepravu minimálně 5 jízdních kol. Závěs je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kolo naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu (sklápění bočnic, otevírání či shrnování krytů, apod.). Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu závěsu v průběhu roku specifikuje společnost KODIS. Za splnění legislativních podmínek pro provoz závěsu ručí dopravce. V případě nesplnění těchto podmínek je dopravce povinen nasadit na linku přívěsný vozík dle doplňkového standardu „C“.

## **4. Prohlášení o shodě**

Veškerá vozidla včetně vybavení provozovaná na linkách na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti podléhají procesu prohlášení o shodě s Technickými a provozními standardy ODIS. Tato povinnost platí pro vozidla provozovaná ve všech standardech.

Proces prohlášení o shodě především ověřuje kompatibilitu vozidla a jeho vybavení s technickými a provozními standardy, zařízeními a systémy dosud provozovanými v ODIS. Pokud není zajištěna úplná kompatibilita, nelze prohlášení o shodě vydat.



Před tím, než začne vozidlo zabezpečovat dopravu na linkách ODIS, dopravce požádá společnost KODIS o vydání prohlášení o shodě pro vozidlo a jeho vybavení. Zástupce společnosti KODIS na dohodnutém místě (obvykle v místě provozovny dopravce) prověří soulad vozidla a jeho vybavení s Technickými a provozními standardy a provede fotodokumentaci vozidla. Pokud neshledá závady, vydá do 15 dnů prohlášení o shodě vozidla s Technickými a provozními standardy ODIS.

V případě shledání závad nebo nesouladu vozidla nebo jeho vybavení s Technickými a provozními standardy nebude prohlášení o shodě dopravci vydáno. Z uvedených důvodů může být dopravci již udělené prohlášení o shodě i odebráno.

Je možné vydat hromadné prohlášení o shodě pro určitý druh vozidel a jejich vybavení. O vydání prohlášení o shodě pro své výrobky mohou požádat také výrobci. I v případě hromadného prohlášení o shodě je však prováděna kontrola dodržení Technických a provozních standardů a fotodokumentace vozidla.

Formu vydaných prohlášení o shodě stanovuje společnost KODIS.

V případě vozidel určených k nasazení do provozu na linkách ODIS na dobu kratší než 2 měsíce (obvykle zkušební vozidla) je společnost KODIS oprávněna vhodným způsobem upravit požadavky na technické vybavení těchto vozidel.

## 5. Evidence vozidel provozovaných v ODIS

Doprovci provozující spoje ve standardu **ODIS 1** jsou povinni pro potřeby správné funkčnosti CED společnost KODIS informovat o vozidlech nově zařazovaných do provozu v rámci ODIS a o vozidlech, která z provozu vyřazují.

Před nasazením vozidel na linky ODIS je dopravce povinen seznámit společnost KODIS s úplností a funkčností vybavení každého vozidla, předat společnosti KODIS v písemné nebo elektronické podobě veškeré údaje týkající se vozidla (čísla pokladny, čísla IMEI, čísla modemu, apod.). Tato povinnost platí pro vozidla provozovaná ve všech standardech. V případě změn některého z uvedených údajů je dopravce povinen okamžitě informovat společnost KODIS.

Společnost KODIS následně přidělí jednotlivým vozidlům evidenční čísla, která dopravci umístí zřetelně na svá vozidla. V případě, že již má dopravce svým vozidlům přidělena evidenční čísla, využije přednostně společnost KODIS tato upravená do potřebného formátu.

### 5.1 Vzhled a umístění evidenčního čísla na vozidle

Evidenční číslo je ve formátu AB-xxxx bez mezer, přičemž pozice A představuje číslo oblasti, pozice B číslo dopravce či provozovny v oblasti a pozice xxxx pak samotné evidenční číslo vozidla, které určí společnost KODIS. Ve většině případů se jedná o pořadové číslo vozidla se zohledněním jeho typu. Výška evidenčního čísla je stanovena na 8 cm a je vyvedeno písmem Switzerland Narrow (tučné) v modré barvě (PANTONE 280; CMYK: C-100%, M-72%, Y-0%, K-18%; RGB: R-8, G-70, B-134; RAL: 5002) v případě užití základní a náhradní barvy základního grafického prvku dle Manuálu jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje. V případě užití doplňkových barev základního grafického prvku dle Manuálu jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje se užije tato barva.



Evidenční číslo je umístěno:

- a) na předním čele vozidla v prostoru mezi levým světlometem a čelním sklem,
- b) na pravé straně vozidla nad podběhem přední nápravy,
- c) na zadním čele vozidla přibližně uprostřed volného prostoru mezi místem pro registrační značku a zadním sklem.

## 5.2 Číselná řada oblastí, vymezení pozice A dle bodu 5.1 tohoto článku

Pozice A dle bodu 5.1 .....	oblast
1.....	Ostravsko
2.....	Opavsko, Vítkovsko, Hlučínsko
3.....	Frýdecko-Míšecko
4.....	Havířovsko
5.....	Karvinsko, Orlovsko
6.....	Novojičínsko, Bílovecko
7.....	Třinecko, Jablunkovsko, Českotěšínsko
8.....	Bruntálsko, Krnovsko, Rýmařovsko



### **III. STANDARD PROVOZNÍ ZÁLOHY**

**Provozní zálohou** se rozumí vozidlo připravené vyjet na trať nejpozději 10 minut po ohlášení výpadku tak, aby na místo, odkud bude hradit, dojelo nejpozději 45 minut od svého výjezdu. K vozidlu sloužícímu jako provozní záloha nemusí být přímo přidělen řidič. Za provozní zálohu se nepovažují vozidla, která jsou ve stavu oprav.

Doprovce je povinen udržovat takovou provozní zálohu, aby byl schopen zabezpečit všechny jím provozované spoje uvedené v jízdním řádu.

## **IV. STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ**

### **1. Mimořádnosti v dopravě**

#### **1.1 Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem**

Za mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem se považují takové události, které byly způsobeny vinou na straně dopravce. Jedná se zejména o poruchu vozidla, nezpůsobilost řidiče k další jízdě, dopravní nehoda zaviněná řidičem vozidla, nefunkční odbavovací a prodejní zařízení, apod.

#### **1.2 Mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci**

Za mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci se považují takové události, které nebyly způsobeny vinou na straně dopravce (např. povětrnostní vlivy).

### **2. Postup v případě mimořádností v dopravě**

V případě výpadku v zajištění provozu spoje je dopravce povinen vykonat takové kroky, aby dopad na cestující byl co nejmenší.

V případě poruchy vozidla, kdy jeho technický stav umožňuje dojezd do cílové zastávky spoje, řidič pokračuje dále v cestě a dopravce je povinen zajistit výměnu vozidla na nejbližším vhodném místě.

Pokud technický stav vozidla neumožňuje jeho další jízdu, je v případě, že do příjezdu dalšího spoje se stejnou trasou a stejnou nebo vzdálenější cílovou zastávkou zbývá více než 20 minut, dopravce povinen zajistit přepravu vozidlem o stejné nebo vyšší kapacitě z místa předčasného ukončení jízdy spoje a zabezpečit pravidelný odjezd náhradního spoje z výchozí zastávky, a to s výjimkou situace popsané v kapitole III. tohoto dokumentu.

V případě mimořádnosti v dopravě musí řidič tuto situaci nahlásit CED, po dohodě s CED může řidič zvolit náhradní trasu. V případě neprůjezdnosti musí být trasa zvolena tak, aby se spoj vychýlil z trasy dle jízdního řádu v co nejmenší možné míře. Řidič je povinen informovat o nastalém stavu cestující.

O každé mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem a jejím řešení musí dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam měsíčně zasílat společnosti KODIS.

Na vyžádání společností KODIS je dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti do 48 hodin.

### 3. Garance návazností

Základní pravidla návazností a dispečerského řízení jsou řešena pomůckou „Garance návazností ODIS“, která je vydávána pro příslušné období platnosti jízdního řádu (zpravidla od prosince do prosince následujícího roku), a ke které jsou během platnosti jízdního řádu vydávány dodatky. Pomůcka se skládá z následujících částí:

- Část A: „Kontakty“ obsahující telefonická spojení na zodpovědné pracovníky dopravců,
- Část B: „Základní pravidla garantování návazností v jednotlivých přestupních bodech“.

Pomůcku „Garance návazností ODIS“ a její změny zasílá společnost KODIS dopravci elektronicky nebo písemně na adresu kontaktní osoby dle smlouvy. Po prokazatelném obdržení pomůcky je dopravce povinen ji respektovat. Při nedodržení pravidel v ní stanovených může být dopravce postižen dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

Dopravci jsou povinni poskytnout společnosti KODIS oběhy vozidel ve formě služebních či vozových jízdních řádů nejpozději týden před započítáním jejich platnosti při plánovaných změnách či neprodleně při změnách mimořádných.

### 4. Řízení provozu

#### 4.1 Centrální dispečink ODIS

CED je provozován společností KODIS a spolufinancován Moravskoslezským krajem. Jeho úkolem je dozorovat a podporovat bezproblémový provoz na všech linkách ODIS, zejména dohlížet na dodržování návazností mezi spoji. Pravomoci CED vůči jednotlivým dopravcům jsou stanoveny níže. CED je vybaven softwarovým systémem MPV vyhodnocujícím polohu vozidel a automaticky informujícím řidiče vozidel o případném zpoždění přípojů nebo navazujících spojů.

Všichni dopravci v ODIS musí být vybaveni správně nastavenými systémy umožňujícími sledování polohy jejich vozidel v reálném čase plně kompatibilními se systémem MPV.

#### 4.2 Povinnosti dopravců bez vlastního dispečinku

Každé vozidlo musí být vybaveno palubním počítačem s komunikačním modemem GPRS, který zajišťuje komunikaci mezi vozidlem a softwarem MPV provozovaným CED. Palubní počítač je plně kompatibilní se softwarem MPV provozovaným centrálním dispečinkem ODIS. Palubní počítač musí být schopen komunikovat s odbavovacím a prodejním zařízením. Komunikace probíhá na základě dokumentu „Technická specifikace vzájemné komunikace mezi vozidlem a dispečerským pracovištěm ODIS“.

Náklady na pořízení a provoz palubních počítačů a komunikačních modemů GPRS hradí dopravce.

Komunikace mezi CED a řidiči probíhá buď ve formě textových zpráv, zasílaných na displej palubního počítače nebo odbavovacího a prodejního zařízení



nebo prostřednictvím mobilního telefonu na speciálně zřízeném telefonním čísle dispečinku.

Zaslané zprávy z MPV do vozidla nenahrazuje povinnost řidičů přesvědčit se o příjezdu navazujících spojů. Řidičům dává především informaci o tom, zda a jak dlouho mají na zpožděné přípoje vyčkávat. Informace o přípojkách a navazujících spojích jsou uvedeny v odbavovacím a prodejním zařízení.

#### **4.2.1 Provozní schopnost GPRS modemu**

Dopravce je zodpovědný za provozní schopnost a především za správné nastavení palubního počítače a GPRS modemu.

Dopravce je povinen dodat společnosti KODIS seznam vozidel s informacemi o jejich registračních značkách, evidenčním čísle vozidla a typu vozidla. Při změně jakéhokoliv údaje je dopravce povinen:

- a) upravit databázi vzdáleně přístupem do MPV desktop,
- b) nahlásit každou změnu společnosti KODIS (CED).

Vozidlo je CED identifikováno na základě zadání čísla linky, spoje, registrační značky a čísla odbavovacího a prodejního zařízení, které musí řidič správně zadat před přistavením vozidla na výchozí zastávku.

#### **4.2.2 Opoždění odjezdu spoje**

Systém MPV automaticky vyhodnocuje a s jízdními řády porovnává aktuální polohu vozidla. Pokud systém zjistí, že v některém případě je nutné pozdržet odjezd vozidla, vyšle do vozidla textovou informaci, jak dlouho má řidič vyčkávat. Tato informace je zobrazena na displeji palubního počítače.

V případě, že je potřeba pozdržet odjezd spoje o delší dobu, než vyplývá z pomůcky „Garance návazností ODIS“, rozhodne tak dispečer CED.

Řidič je povinen rozhodnutí CED respektovat. Čekací doby jsou předem stanoveny v dokumentu „Garance návazností ODIS“.

#### **4.2.3 Vypravení náhradního autobusového spoje**

Pokud dojde k situaci, kdy dopravce není sám schopen zajistit vypravení spoje a dojde tak k jeho výpadku, je povinen tento dopravce situaci řešit s CED. CED má pravomoc rozhodnout o vypravení náhradního spoje, který je veden na náklady dopravce, jež není schopen zajistit vypravení spoje, a to dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

#### **4.2.4 Změna územní platnosti a prodloužení časové platnosti jízdenek ODIS**

V případě kalamit, krizových stavů a nedodržení návazností dle dokumentu Garance návazností ODIS dá CED pokyn dopravci, aby v souladu s Vyhláškou č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu změnil územní či časovou platnost jízdenek ODIS. Tento pokyn předá pomocí MPV řidičům.



#### **4.2.5 Vrácení spoje do přestupního místa**

V případě, že ze strany dopravce budou porušena pravidla pomůcky „Garance návazností ODIS“, tj. dojde k nevyčkání na přípojný spoj, má CED právo rozhodnout o vrácení spoje do místa nevykonaného přestupu, případně provést taková opatření, aby došlo k eliminaci komplikací tímto způsobených cestujícím.

#### **4.2.6 Změna v trase, v času odjezdu, nevykonání spoje**

V odůvodněných případech má CED právo navrhnout vykonání odjezdu po jiné trase nebo v jiném čase, případně navrhnout nevykonání spoje. O těchto případech jsou vedeny záznamy doplněné o odůvodnění rozhodnutí.

#### **4.2.7 Komunikace**

Vzhledem k tomu, že CED bude v kontaktu s řidiči, může vyplynout potřeba výměny vozu řidiče, případně operativní změny v obězích autobusu. Tento požadavek řidiče přenese CED k odpovědnému pracovníkovi dopravce. V uvedených případech komunikuje řidič přednostně s pověřeným pracovníkem dopravce.



## V. STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY

Z hlediska druhu výluk a omezení dopravy a z hlediska projednávání jsou tyto kategorizovány následujícím způsobem.

### 1. Výluky

#### 1.1 Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu

Autobusoví dopravci vyhodnotí dopady výluk nahlášených jim správcem komunikace a přesahují-li dopady možnosti řešení dané pomůckou „Garance návazností ODIS“, event. dílčími časově omezenými změnami této pomůcky, informují bez prodlení společnost KODIS.

Společnost KODIS v tomto případě ve spolupráci s autobusovými a železničními dopravci zpracuje pro výluku příslušný „Výlukový pokyn“ a předá jej všem dotčeným dopravcům, kteří tento dokument dle potřeby dále rozpracují pro své pracovníky nebo minimálně své pracovníky informují.

#### 1.2 Drobné výluky s omezeným dopadem na dopravu

Pokud jsou dopady výluky řešitelné pomůckou „Garance návazností ODIS“, případně jejími dílčími a časově omezenými úpravami a výluka se týká pouze jednoho dopravce, autobusový dopravce sdělí informaci o výluce společnosti KODIS. Případné opatření pak zpracuje výlukou dotčený autobusový dopravce ve spolupráci se společností KODIS.

Opatření vyplývající z výluky mající dopad na garantované návaznosti podléhají schválení společnosti KODIS. Nedojde-li k dohodě mezi dopravci, rozhodne sporný případ společnost KODIS.

Dále se postupuje v souladu s pomůckou „Garance návazností ODIS“, případně s jejím dočasně upraveným zněním.

V případě drobné výluky, kdy dojde k nárůstu výkonů, je dopravce povinen informovat bez prodlení společnost KODIS.

## VI. STANDARD JÍZDNÍCH DOKLADŮ

### 1. Obsah jízdních dokladů

Papírové jízdní doklady ODIS musí obsahovat údaje dle § 5 Vyhlášky č. 175/2000 Sb. O přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, dále musí obsahovat další údaje dle následující tabulky č. 2:

**Tabulka č. 1: Standard papírových jízdních dokladů**

	Jednotlivé jízdenky MĚSTO, REGION, Krátkodobé časové, 24hodinové jízdenky		Dlouhodobé časové jízdenky
	předprodej	odbavení u řidiče	
Název a logo ODIS, číslo jízdenky			
Číslo linky, řidiče, zařízení, kód jízdenky			
Datum a čas vydání			
Uznané zóny, možnosti přestupu, starý a nový zůstatek elektronické peněženky (při platbě ODISkou)			
Zakoupené zóny, platnost, starý a nový zůstatek elektronické peněženky (při platbě ODISkou)			

Zelená barva označuje chtěný požadavek uvedený v levé části tabulky.

Jednotný vzhled a obsah jízdních dokladů pro celý ODIS po konzultaci s dopravci stanoví společnost KODIS. Všechny přestupní jízdenky jsou doplněny textem „Přestupní v ODIS po celou dobu platnosti“.

**Obrázek č. 13: Vzor jednotlivé jízdenky z odbavovacího a prodejního zařízení u řidiče**

„Obchodní jméno dopravce“

Datum a čas:

Číslo řidiče:

Číslo jízdenky:

Linka / spoj:

**„Druh jízdného“**

Uznané zóny:

**Přestup do:**

Z:

DO:

Cena vč DPH:

Číslo karty:

Starý zůstatek:

Nový zůstatek:

Cestujte jednoduše v ODIS.  
[www.kodis.cz](http://www.kodis.cz)

**Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.**

Obrázek č. 14: Vzor dokladu o prodeji z odbavovacího a prodejního zařízení u řidiče

„Obchodní jméno dopravce“	
Datum a čas: „DD.MM.RRRR HH:MM“	Číslo řidiče: _____
Doklad číslo: „Číslo prodejního zařízení / číslo jízdenky“	Linka / spoj: _____
<b>„Druh jízdného“</b>	
Tarifní zóny: „Číslo uznaných tarifních zón“	
<b>Platné OD:</b>	_____
<b>Platné DO:</b>	_____
Přestupní v ODIS po celou dobu platnosti.	
Cena vč DPH: „Cena v Kč“	_____
Číslo karty: _____	_____
Starý zůstatek: _____	_____
Nový zůstatek: _____	_____
Cestujte jednoduše v ODIS. www.kodis.cz	

Zdroj: Koordinátor ODIS s.r.o.

## 2. Ochrana jízdních dokladů

Všechny jízdní doklady v ODIS vydané dopravci nebo jinou formou musí na sobě nést ochranné prvky.

Papírové pásky mohou být vyrobeny z termopapíru s dobou zachování čitelnosti všech údajů minimálně po dobu 5 let. Pásky obsahují logo ODIS, které je chráněno ochrannou známkou společnosti KODIS.

Každý dopravce je povinen předat společnosti KODIS informace o způsobu zabezpečení výše uvedených materiálů. Společnost KODIS je v případě zjištění jejich nedostatečné ochrany oprávněn omezit, popř. zakázat dopravci prodej jízdních dokladů.

Doprovce, který vydává jízdenky ODIS, musí zajistit spolehlivé ověření nároku na slevu při prodeji jízdenky, resp. při vystavování průkazů určených k dlouhodobým časovým jízdenkám pracovníky výdejen těchto jízdních dokladů.

## VII. STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A DOPRAVNÍCH INFOCENTER

### 1. Obsah standardu

Cílem standardu je stanovit pravidla pro odbavení cestujících a prodej jízdních dokladů. Stanovuje místa a způsoby prodeje jízdních dokladů a informační povinnosti míst, kde jsou doklady prodávány.

### 2. Odbavení cestujících

#### 2.1 Definice

##### Odbavovací systém

system zařízení nebo lidské kontroly zajišťující dodržování tarifních podmínek, případně odčerpání elektronických peněz z bezkontaktní čipové karty ODISka za jízdné dle územního či vzdálenostního hlediska,

##### Odbavení cestujících

způsob jakým dopravce vyřídí požadavek cestujících cestovat, tzn. způsob jakým cestující zakoupí jízdenku, způsob jakým cestující prokazuje svůj nárok na přepravu při uzavírání a uskutečňování přepravní smlouvy,

##### Odbavovací systém ODIS

souhrn odbavovacích systémů jednotlivých dopravců, systém je jednotně koordinován, řízen a rozvíjen společností KODIS.

Standardy **ODIS 1** jsou definovány v kapitole II. Standardy vozidel ODIS.

### 3. ODISka

ODISka je jediným a vzájemně uznávaným elektronickým platebním prostředkem u dopravců zajišťujících veřejnou osobní dopravu v rámci Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS.

Je to bezkontaktní čipová karta, která slouží jako nosič dlouhodobých nebo krátkodobých časových jízdenek uložených v její paměti. Dále je také pomocí ODISky možné placení jízdného z elektronické peněženky.

V rámci ODIS rozlišujeme dva základní druhy ODISky, a to Osobní ODISku, jejíž držitel je konkrétní osoba. Na takovéto ODISce je uvedeno jméno, příjmení, fotografie, datum narození držitele. Osobní ODISka je nepřenosná což znamená, že s touto může cestovat pouze její držitel, který však může zakoupit jízdenku z elektronické peněženky pro spolucestujícího, psa, zavazadla apod.

Druhým druhem je Anonymní ODISka, která neobsahuje žádná osobní data. Na takovouto ODISku je možné zakoupit pouze přenosné dlouhodobé časové jízdné nebo obyčejné jednotlivé jízdné.

Každý dopravce provozující veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen ODISku vydávat a akceptovat, a to oba její výše uvedené druhy. Její standard se řídí dokumentem „Struktura BČK Moravskoslezské karty“.

#### **4. Způsoby prodeje jízdních dokladů**

Jízdní doklady ODIS jsou prodávány následujícími způsoby:

- dopravní infocentra (DI),
- prodej u řidiče, u vlakové čety nebo v pokladně železničních stanic,
- prodej po internetu,
- externí prodejci.

#### **5. Dopravní infocentra**

Dopravní infocentra (DI) slouží k prodeji veškerého sortimentu jízdních dokladů ODIS, k vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu ODIS a k veškerým úkonům souvisejícím s bezkontaktní čipovou kartou ODISka. Ve všech DI jsou poskytovány veškeré informace o ODIS a o všech dopravcích v ODIS a jsou zde vydávány informační materiály, resp. prodávány materiály propagační.

Provozovatelem DI je společnost KODIS.

DI poskytuje také další služby, mezi které patří:

- informace o cestování v ODIS,
- vyhledávání spojení po ČR a Evropě,
- informace o změnách v dopravě,
- poskytování kompletního sortimentu informačních materiálů ODIS,
- sběrné místo pro podání podnětů od občanů (pochvaly, připomínky, stížnosti),
- poskytování informací o přepravě hendikepovaných osob,
- prodej doplňkového sortimentu a suvenýrů.

Každé DI, resp. jeho přepážka, jsou výrazně označeny piktogramy určujícími možnosti zakoupení jízdních dokladů.

Doprovce na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen si smluvně zajistit u provozovatele DI prodej jízdních dokladů jeho jménem a také zajištění všech úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou ODISka.

Výjimky v provozování DI stanovuje společnost KODIS.

## 6. Prodej u řidiče nebo průvodčího

Způsob prodeje a sortiment jízdenek u řidiče nebo průvodčího je rozdílný v jednotlivých standardech ODIS definovaných v kapitole II.

### 6.1 Standard ODIS 1

Vozidla standardu ODIS 1 musí být vybavena pokladnou odbavovacího a prodejního zařízení. Řidič pomocí něj zajišťuje prodej všech druhů jízdenek, jak jednotlivých, tak krátkodobých časových, nabití tzv. elektronické peněženky na ODISce a prodej dlouhodobých časových jízdenek na ODISku. Řidič je povinen vydat cestujícímu vždy správnou a cenově nejvýhodnější platnou jízdenku z výchozí do požadované cílové zastávky cestujícího. Je povinen zajistit, aby byla všechna zařízení ve vozidle nastavena tak, aby cestující vždy obdržel správný jízdní doklad. Uvedené platí také pro bezplatnou přepravu. Řidič není povinen vydat kontrolní doklad pro cestujícího, který se prokáže dlouhodobou časovou jízdenkou.

Řidič prodává minimálně celý sortiment 30denních dlouhodobých časových jízdenek.

Řidič je povinen být vybaven drobnými mincemi a bankovkami tak, aby mohl v každém okamžiku cestujícímu prodat jízdenku, nabít tzv. „elektronickou peněženku“ na ODISce a navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky v hodnotě 1000 Kč.

Prodej jednotlivých, krátkodobých časových jízdenek a vybraných druhů dlouhodobých časových jízdenek provádí řidič v hotovosti nebo bezhotovostně za použití elektronické peněženky na ODISce.

## 7. Prodej po internetu

Každý dopravce provozující veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen zajistit prodej jízdenek po internetu prostřednictvím e-shopu, který umožní cestujícím, po připojení k tomuto e-shopu, nakupovat odkudkoliv nové ODISky, dlouhodobé časové jízdenky, vkládat elektronické peníze na elektronickou peněženku, blokovat své ODISky při ztrátě či odcizení, a získávat přehledy o nakoupených jízdenkách. Informace o všech nákupech na e-shopech dopravců se sdružují v CS provozované společností KODIS, jako tzv. greenlist, jenž je definován v dokumentu „Datová věta pro MSK“. Stažení greenlistu zajistí dopravci do svých odbavovacích a prodejních systémů (především do odbavovacích a prodejních zařízení) minimálně jednou denně, díky čemuž se tyto informace umístí datově na ODISku.

## **8. Prodej dlouhodobých časových jízdenek**

### **8.1 Definice dlouhodobé časové jízdenky**

Dlouhodobá časová jízdenka umožňuje cestujícím v rámci své časové a územní platnosti využívat všechny linky ODIS.

Existují dvě základní formy dlouhodobé časové jízdenky:

- a) přenosná - neumožňuje z titulu svého charakteru identifikaci majitele, prodej pouze na anonymní ODISku dle bodu 3. této kapitoly,
- b) nepřenosná - prodej na Osobní ODISku dle bodu 3. této kapitoly.

### **8.2 Prodej dlouhodobé časové jízdenky**

Prodejem dlouhodobé časové jízdenky ODIS se rozumí prodávání a nahrávání elektronických kuponů na ODISku dle prokázaného a ověřeného nároku cestujícího,

Prodej elektronických kuponů dlouhodobých časových jízdenek zajišťují dopravci či provozovatelé DÍ. KODIS má právo pověřit prodejem kuponů další subjekty.

## VIII. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

### 1. Přesnost a přistavování vozidel na zastávky

Dopravce je povinen zajistit, aby všechny spoje odjely z výchozí zastávky včas. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné zastávky. Předčasný odjezd spojů ze všech zastávek není dovolen.

Dopravci provozujícímu spoj ve standardu **ODIS 1** se doporučuje zajistit přistavení vozidla na výchozí zastávku minimálně 5 minut před pravidelným odjezdem, pokud je to technicky a provozně realizovatelné. U vybraných spojů je stanovena povinná minimální doba mezi příjezdem spoje na cílovou zastávku a odjezdem spoje z výchozí zastávky vykonávaných jedním vozidlem.

V případě existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémů s dodržováním jízdního řádu je dopravce povinen informovat společnost KODIS a poskytnout součinnost při řešení problému.

### 2. Návaznost spojů

Každý řidič autobusu musí být vybaven služebním jízdním řádem platným pro daný spoj, jež vychází z pomůcky „Garance návazností ODIS“.

Dopravci jsou povinni zajistit, aby řidiči dodržovali všechny pokyny uvedené v tomto služebním jízdním řádu a v platném znění pomůcky „Garance návazností ODIS“.

### 3. Záznam o provozu vozidla

Každé vozidlo provozované na linkách ODIS musí být vybaveno záznamem o provozu vozidla, které musí obsahovat nejméně následující údaje:

- jméno řidiče,
- obchodní jméno dopravce,
- evidenční číslo vozidla,
- časy výjezdů a příjezdů do vozoven nebo garáží,
- časy příjezdů na jednotlivé cílové zastávky a odjezdy z nich,
- veškeré odchylky od jízdního řádu vyšší než 10 minut a mimořádnosti v dopravě.

Veškeré údaje je řidič povinen vyplnit pravdivě. Objednatel má možnost využít pro kontrolu záznamu o provozu vozidla společnost KODIS. Řidič je povinen na požádání předložit oprávněnému pracovníkovi objednatele či společnosti KODIS záznam o provozu vozidla ke kontrole.



## 4. Povinnosti pracovníků dopravce

Pracovníci dopravce se musí k cestujícím chovat slušně, vstřícně a citlivě a nesmějí být na cestující hrubí. Urážení ostatních účastníků silničního provozu řidičem je neakceptovatelné.

Řidič případně jiný zaměstnanec dopravce je povinen informovat cestující o všech nestandardních situacích, které během jejich přepravy nastanou, přičemž se zejména jedná o mimořádnosti v dopravě. V takovém případě je řidič povinen co nejdříve poskytnout cestujícím informaci o přibližné délce čekání, případně o způsobu jakým se situace bude řešit.

Řidič je povinen zastavit na každé „stálé“ a „občasné“ zastávce dle a umožnit výstup a nástup cestujících.

V zastávkách „na znamení“ zastavují vozidla určená k přepravě cestujících jen:

- nachází-li se na zastávce osoba (osoby);
- stojí-li v zastávce jiné vozidlo;
- dává-li cestující ve voze návěst stisknutím tlačítka signalizačního zařízení;
- stiskne-li cestující ve voze tlačítko samoobslužného otevírání dveří;
- je-li v poruše informační systém vozidla,
- požádá-li řidiče cestující o zastavení na zastávce

Zastávky „na znamení“ jsou definovány platným jízdním řádem. K zastávce „na znamení“ musí řidič přijíždět takovou rychlostí, aby dokázal vyhodnotit situaci v zastávce a v případě potřeby řádně a bezpečně zastavit. Řidič, který projíždí zastávkou „na znamení“ bez zastavení, musí dbát zvýšené opatrnosti.

Charakter zastávky „na znamení“ nemá vliv na povinnost dodržovat pravidelný odjezd ze zastávky daný schváleným jízdním řádem.

Pokud vozidlo nasazené na linku obsluhující zastávku s charakterem „na znamení“ nevyhovuje minimálně jednomu z bodů uvedených v kapitole Vybavení vozidel, musí na zastávce s charakterem „na znamení“ řidič zastavit vždy.

Řidič nesmí během pobytu ve vozidle kouřit.

## 5. Školení zaměstnanců dopravce

Všichni provozní zaměstnanci dopravce, zejména řidiči, musí být proškoleni a přezkoušeni ze znalostí ODIS.

Školení i zkoušení je možné provést i korespondenční nebo kombinovanou formou, což znamená, že zaměstnanci obdrží informační brožury a následně odpoví na přiložený test znalostí.

Doprovce je povinen vést a nejméně dva roky archivovat záznamy o proškolení a výsledcích testů svých zaměstnanců o ODIS a na vyžádání je poskytnout společnosti KODIS.

## 6. Informační povinnosti dopravců

Problematiku informování cestujících při přesunu nebo rušení zastávky řeší článek I.5 tohoto dokumentu.

Ve všech případech informování cestujících dopravcem o dočasných změnách v dopravě musí být využita grafická úprava podle vzoru určeného či schváleného jednorázově společností KODIS a informační materiál musí být průběžně kontrolován a udržován v čitelném stavu.

Po ukončení dočasné změny v dopravě je dopravce povinen zkontrolovat odstranění všech informačních materiálů týkajících se této změny a uvést označníky zastávek, případně jiné informační plochy, do stavu odpovídajícímu aktuálnímu vedení linek a jízdním řádům.

Doprovce je povinen na žádost společnosti KODIS zabezpečit informování cestujících i v případě rozsáhlejších změn.

Doprovce je povinen prostřednictvím automatizovaného systému provozovaného společností KODIS poskytovat cestujícím, případně dalším subjektům, informace o aktuální poloze svých vozidel jedoucích na linkách ODIS.

O dočasné změně vedení trasy linky nebo linek při nezměněném umístění zastávek jsou cestující dopravcem informováni pouze tehdy, pokud změna trasy způsobí nedodržení návazností, resp. výrazné zpoždění spoje. V takovém případě je dopravce povinen zajistit informování cestujících nejméně jeden den předem a to vyvěšením informací na dotčených zastávkách.

Pokud dopravce provozuje webové stránky, je povinen tyto udržovat v aktuální podobě.

Doprovce je povinen si stanovit vnitřní předpis pro vyřizování stížností. V případě nutnosti prověřit oprávněnost stížnosti cestujících je dopravce povinen dodat své vyjádření ke stížnosti do 15 dnů od vyzvání společností KODIS.

## IX. PŘEPRAVNÍ KONTROLA

Kontrolu přepravní kázně cestujících týkající se dodržování Tarifu ODIS a Smluvních přepravních podmínek ODIS a kontrolu pracovníků dopravců při prodeji jízdních dokladů provádí ve vozidlech standardu **ODIS 1** společnost KODIS.

## SEZNAM ZKRATEK

<b>CS</b>	Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje
<b>CED</b>	centrální dispečink
<b>CIS</b>	Centrální informační systém o jízdách
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>DI</b>	Dopravní infocentrum,
<b>ES</b>	Evropské společenství
<b>GPRS</b>	general packet radio service
<b>GSM</b>	globální systém pro mobilní komunikaci
<b>HW</b>	hardware
<b>IMEI</b>	international mobile equipment identity (mezinárodní identita mobilního zařízení)
<b>KODIS</b>	Koordinátor ODIS s.r.o.
<b>LCD</b>	liquid crystal display (display z tekutých krystalů)
<b>LED</b>	light-emitting diode (dioda emitující světlo)
<b>MHD</b>	městská hromadná doprava
<b>MPV</b>	monitorování provozu vozidel
<b>NAD</b>	náhradní autobusová doprava
<b>NFC</b>	Near Field Communication (modulární technologii radiové bezdrátové komunikace mezi elektronickými zařízeními na velmi krátkou vzdálenost (do 4 cm) s přiblížením přístrojů)
<b>ODIS</b>	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS
<b>QR</b>	Quick Response (kód rychlé reakce pro automatizovaný sběr dat)
<b>SW</b>	software

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Zajištění propagace objednatele

Příloha č. 2 – Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel

Příloha č. 3 – Výjimky v plnění bodů Technických a provozních standardů ODIS

Příloha č. 4 – Další požadavky na zajištění provozu na vybraných linkách

## Příloha č. 1

Zajištěním propagace objednatele (Moravskoslezského kraje) se rozumí minimálně umístění logotypu bez názvu „Moravskoslezský kraj“ včetně doplňkového textu, a základního grafického prvku (kruh) Moravskoslezského kraje, s respektováním níže uvedených specifikací, a to u všech vozidel provozovaných na základě objednávky Moravskoslezského kraje dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

### **Logotyp bez názvu „Moravskoslezský kraj“ včetně doplňkového textu**

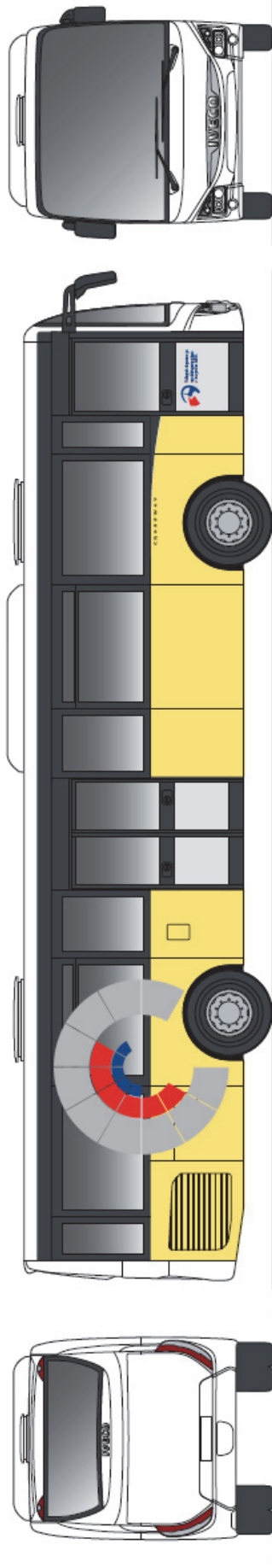
- logo bude zpracováno v souladu s Corporate design manuálem Moravskoslezského kraje (Manuál jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje),
- doplňkový text ve znění: „Veřejná doprava je spolufinancována z rozpočtu Moravskoslezského kraje“; pro doplňkový text bude použito základní písmo v souladu s kapitolou 10 Manuálu jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje,
- umístění logotypu – první dveře v přední části vozidla, viz obrázek,
- charakteristika – šířka 750 – 900 mm (folie standard), aplikace v interiéru – na vnitřní stranu skel; je umožněno přes aplikovaný text s logem nalepit folii v barvě karoserie vozidla nebo celý tento soubor vč. barvy vozidla vytisknout na samolepící folii,
- v případě předních dveří o jiné šířce než 750 – 900 mm bude logotyp zmenšen na příslušnou velikost a odsouhlasen objednatelem,
- originál logotypu kraje, písma doplňkového textu a barevnosti je uložen v digitalizované podobě na krajském úřadě Moravskoslezského kraje;
- konkrétní grafický návrh musí být před samotnou realizací (aplikací na vozidlo) odsouhlasen objednatelem (Moravskoslezským krajem).

### **Základní grafický prvek (kruh)**

- jedná se o grafický prvek, který je konkrétně popsán v kapitole 7 a 8 Manuálu jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje,
- umístění kruhu – oboustranně nad zadní nápravou vozidla, viz obrázek,
- charakteristika – průměr min. 1500 mm a max. 2300 mm (litá folie pro aplikaci v exteriéru), aplikace v exteriéru,
- v případě, že je grafický prvek umístěn na nouzovém východu vozidla, je nutné použít folii, která odpovídá platné legislativě, tedy folii s atestem 8SD,
- originál grafického prvku a barevnosti je uložen v digitalizované podobě na krajském úřadě Moravskoslezského kraje;
- konkrétní grafický návrh musí být před samotnou realizací (aplikací na vozidlo) odsouhlasen objednatelem (Moravskoslezským krajem).

Dopravce je povinen respektovat a řídit se závazným aktuálním **Manuálem jednotného vizuálního stylu Moravskoslezského kraje**, jakož i dalšími pokyny Moravskoslezského kraje

Obrázek - vzor



## Příloha č. 2

# Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel

### Standardní průběh trasy

1. Při příjezdu vozidla do výchozí zastávky spoje a nástupu cestujících je zobrazeno následující standardní schéma LCD informačního panelu:

443 Těrlicko,obecní úřad		23:31	Ostrava,Kunčice,Vratimovská		23:07:26
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
10	Haviřov,Město,střed	23:21	532	Karviná,Fryštát,aut.nádr.	<1 min 3
17	Haviřov,Město,radnice	23:18	4	NH jižní brána	1 min 2
2	Ostrava,Kunčice,Vratimovská	23:09	31	NH hlavní brána	2 min 3
X možné přestupy			4	Martinov	13 min 1
3	Ostrava,Kunčice,Frýdecká	23:08	31	NH hlavní brána	22 min 3
1			552	Orlová,Lutyně,aut.nádr.	27 min 3

Obr. 1a.

V hlavičce levé části informačního panelu je zobrazeno číslo linky ve formátu ODIS, cílová zastávka spoje, aktuálně předpokládaný čas příjezdu spoje do cílové zastávky, a případně symbol výlukové trasy. V prostoru pod hlavičkou jsou zobrazeny nejvýše 4 nejbližší nácestné zastávky spoje včetně aktuální zastávky. U všech nácestných zastávek je stejně jako u cílové zastávky uveden předpokládaný čas příjezdu, tzn. čas příjezdu dle jízdního řádu navýšený o případné aktuální zpoždění spoje. V případě výchozí zastávky spoje je čas příjezdu nahrazen časem odjezdu. Aktuální zpoždění spoje je možné získávat buď z níže uvedené webové služby MPV NET, nebo přímo z palubního systému vozidla – v tomto případě musí být hodnota zpoždění zaokrouhlována dolů na celé minuty. Po levé straně jsou číselně a graficky znázorněny tarifní zóny (1 zastávka se může nacházet nejvýše ve 4 tarifních zónách). Grafické znázornění tarifních zóny by mělo být provedeno, pokud je to v dané situaci možné, tak, aby každá tarifní zóna byla v rámci všech zobrazených zastávek znázorněna jednou barvou a v jednom sloupci (v některých případech toto není možné dodržet).

2. Vždy po vjezdu do GPS okruhu zastávky, která je na informačním panelu zobrazena ve žlutě podbarveném řádku (vyjma výchozí zastávky spoje), je u aktuální zastávky odmazán čas předpokládaného příjezdu do zastávky:

443 Těrlicko,obecní úřad		23:31	Ostrava,Kunčice,Vratimovská		23:07:26
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
10	Haviřov,Město,střed	23:21	532	Karviná,Fryštát,aut.nádr.	<1 min 3
17	Haviřov,Město,radnice	23:18	4	NH jižní brána	1 min 2
2	Ostrava,Kunčice,Vratimovská	23:09	31	NH hlavní brána	2 min 3
X možné přestupy			4	Martinov	13 min 1
3	Ostrava,Kunčice,Frýdecká		31	NH hlavní brána	22 min 3
1			552	Orlová,Lutyně,aut.nádr.	27 min 3

Obr. 1b.

3. Vždy po výjezdu z GPS okruhu zastávky, která je na informačním panelu zobrazena ve žlutě podbarveném řádku, je trasa o jednu zastávku posunuta vpřed.



4. Po výjezdu z GPS okruhu 5. zastávky od konce trasy spoje, tj. jakmile je ve žlutě podbarveném řádku zobrazena 4., 3. či 2. zastávka od konce trasy spoje, již šipka průběhu trasy neukazuje na cílovou zastávku spoje uvedenou v záhlaví, ale posouvá se postupně dolů ukazujíc na cílovou zastávku spoje uvedenou v seznamu nácestných zastávek dle následujícího vzoru:

443 Těrlicko,obecní úřad		23:31	Těrlicko,obecní úřad		23:07:26
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
	Těrlicko,obecní úřad	23:31	443	Havířov,Podlesí,aut.nádr.	<1 min 1
	Těrlicko,hřbitov	23:09	417	Těrlicko,Hradiště,U Stonávky	21 min 1
	Havířov,Bludovice,kopec	23:08	417	Havířov,Šumbark,Obránců míru	36 min 2

Obr. 2.

5. Po výjezdu z GPS okruhu 2. zastávky od konce trasy spoje, tj. jakmile je ve žlutě podbarveném řádku zobrazena poslední zastávka spoje, již šipka průběhu trasy není zobrazena.

552 Ostrava,ÚAN		7:32	Ostrava,ÚAN		7:31:15
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
	Ostrava,ÚAN	7:32	555	Bohumín,Starý Bohumín,nám.Svobody	3 min 6
			37	Studentské koleje	5 min 12
			353	Frydek-Místek,Místek,Anenská	7 min 3
			EC1234	Praha hl. n.	13 min
			000224	Zaporožje,AS	22 min 3
			R27	Krnov	27 min

Obr. 3.

V případě, že vozidlo pokračuje průběžně s cestujícími na další spoj, bude po výjezdu z GPS okruhu 2. zastávky od konce trasy stávajícího spoje následovat místo obr. 3 rovnou obr. 1a již s údaji následujícího spoje, na který vozidlo bezprostředně přejezdí.

6. Od vjezdu do GPS okruhu poslední zastávky spoje minimálně do doby zavření dveří po výstupu cestujících bude v celé levé části informačního panelu vyjma hlavičky zobrazen aktuální čas a definovaný text. Zároveň bude u cílové zastávky smazán údaj o předpokládaném času příjezdu.

552 Ostrava,ÚAN		Ostrava,ÚAN		7:31:15
		linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
Konečná zastávka, prosíme vystupte.		555	Bohumín,Starý Bohumín,nám.Svobody	3 min 6
<h1>7:31:15</h1>		37	Studentské koleje	5 min 12
		353	Frydek-Místek,Místek,Anenská	7 min 3
		EC1234	Praha hl. n.	13 min
		000224	Zaporožje,AS	22 min 3
		R27	Krnov	27 min
		Děkujeme, že využíváte služeb veřejné dopravy.		

Obr. 4.

## Další informace a stavy

- Tranzitní tarifní zóny**

Jestliže se na trase spoje nacházejí tzv. tranzitní zóny, tzn. tarifní zóny, jimiž spoj projíždí, ale nemá na jejich území žádnou zastávku a cestující v zónovém tarifu musí s touto tarifní zónou na daném spoji počítat, zobrazí se tyto zóny na informačním panelu následovně:

443 Těrlicko, obecní úřad		23:31	Ostrava, Kunčice, Vratimovská		23:07:26
linka / vlak	směr		čas na přestup	stan.	
10	Havířov, Město, radnice	23:21	532	Karviná, Fryštát, aut.nádr.	<1 min 3
17	tranzitní zóna 17		4	NH jižní brána	1 min 2
2	Ostrava, Kunčice, Vratimovská	23:09	31	NH hlavní brána	2 min 3
3	možné přestupy		4	Martinov	13 min 1
5	Ostrava, Kunčice, Frýdecká	23:08	31	NH hlavní brána	22 min 3
7			552	Orlová, Lutyně, aut.nádr.	27 min 3

Obr. 5.

Může nastat také situace s několika tranzitními zónami za sebou:

385 Nošovice, PZ Hyundai - hlavní brána		23:31	Ostrava, Hrabůvka, Benzina		23:07:26
linka / vlak	směr		čas na přestup	stan.	
50	tranzitní zóna 50		361	Kozlovice, garáž ČSAD	<1 min 3
51	tranzitní zóna 51		1	Dubina	1 min 1
18	tranzitní zóna 18		35	Hrabová zóna jih	2 min 3
3	Ostrava, Hrabůvka, Benzina	23:08	62	Sámova	13 min 3
	možné přestupy		371	Hukvaldy, hotel	22 min 3
			333	Mošnov, Airport	27 min 3

Obr. 6.

Po výjezdu z GPS okruhu zastávky nacházející se v trase spoje bezprostředně před tranzitní zónou, bude trasa na informačním panelu standardně posunuta o jeden řádek, tranzitní zóny zůstanou zobrazeny po celou dobu průjezdu spoje těmito zónami, avšak řádek se žlutým podbarvením bude posunut až na následující zastávku:

385 Nošovice, PZ Hyundai - hlavní brána		23:31			23:17:26
35	Nošovice, PZ Mobis a Dymos	23:21			
50	tranzitní zóna 50				
51	tranzitní zóna 51				
18	tranzitní zóna 18				

Obr. 7.

Po vjezdu do GPS okruhu zastávky nacházející se v trase spoje bezprostředně po tranzitní zóně, budou tranzitní zóny z informačního panelu odmazány a trasa posunuta do standardního zobrazení s aktuální zastávkou v posledním řádku (viz obr. 1).

- Zastávky na znamení**

Zastávka na znamení bude na informačním panelu označena křížkem umístěným v elipse symbolizující zastávku (viz obr. 1).



## • Návazné spoje

V pravé části informačního panelu budou zobrazovány primárně návazné spoje z vybraných zastávek. Společnost KODIS dodá seznam zastávek, u nichž budou návazné spoje zobrazovány. U každé zastávky v seznamu bude definováno, ze kterých zastávek / stanic, případně ze kterých jejich stanovišť budou návazné spoje zobrazovány (může být kombinováno více zdrojů – např. autobusová a železniční doprava – obr. 3).

Jestliže se některá ze 4 aktuálně zobrazovaných nácestných zastávek spoje nachází v seznamu zastávek s návaznostmi, bude v seznamu zastávek pod názvem nejbližší z nich zobrazen piktogram šipky s textem upozorňujícím na možné přestupy. Zároveň bude název této zastávky se stejným piktogramem šipky zobrazen v hlavičce pravé části informačního panelu. Níže bude zobrazen seznam nejvýše 6 návazných spojů z definovaných stanovišť definovaných zastávek / stanic ve formátu: Alias linky (pokud není uveden, tak celé číslo linky / vlaku), cílová zastávka, čas na přestup ve formátu „x min“, příp. „<1 min“, označení stanoviště (pokud je uvedeno), ze kterého spoj odjíždí, případně symbol vlaku (viz obr. 4). Položka „čas na přestup“ je vypočítávána následovně:

$$t_{\text{přestup}} = t_{\text{jřnáv}} + t_{\Delta\text{náv}} - t_{\text{jřakt}} - t_{\Delta\text{akt}}$$

$t_{\text{přestup}}$  – čas na přestup

$t_{\text{jřnáv}}$  – čas odjezdu návazného spoje ze zastávky s návazností dle jízdního řádu

$t_{\Delta\text{náv}}$  – aktuální zpoždění návazného spoje

$t_{\text{jřakt}}$  – čas příjezdu spoje, v němž se nachází inf. panel, ze zastávky s návazností dle jř

$t_{\Delta\text{akt}}$  – aktuální zpoždění spoje, v němž se nachází informační panel

**Pozor! Může nastat také situace, kdy aktuální spoj jede před půlnocí**

**a návazný spoj jede po půlnoci, tedy následující den. Toto je nutno zohlednit ve výpočtu.**

Zobrazované spoje jsou řazeny vzestupně dle vypočtené hodnoty času na přestup. Nejsou zobrazovány spoje, u nichž je vypočtená hodnota času na přestup menší než 0 min nebo větší než 99 min. Není zobrazován spoj, v němž se informační panel nachází. U spojů, kde je vypočtená hodnota času na přestup 0 min, je zobrazována jako „<1 min“.

## • Dodatečné informace pro cestující

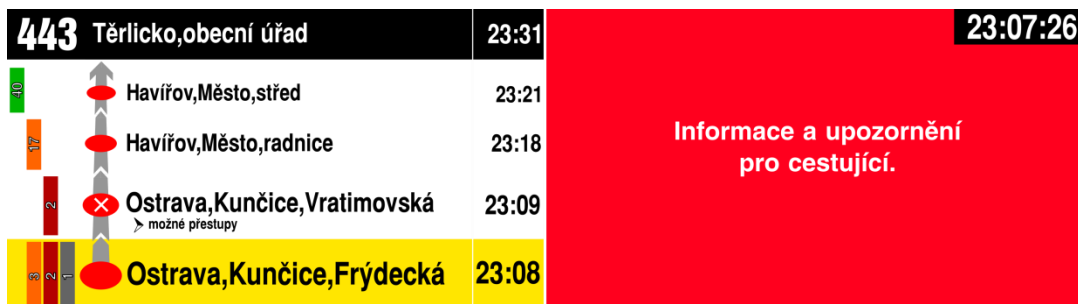
V případě, že v on-line datech webové služby <http://www.mpvnet.cz/> u zastávky, která je na informačním panelu zobrazena ve žlutě podbarveném řádku, je uveden informační text příslušející stanovišti, do kterého spoj přijíždí, je tento text zobrazen v pravé spodní části informačního panelu jako běžící se zprava doleva. Text překrývá ostatní prvky a je zobrazen po celou dobu, kdy je v levém žlutě podbarveném řádku zobrazena jemu odpovídající zastávka.

443 Těrlicko, obecní úřad		23:31	> Ostrava, Kunčice, Vratimovská		23:07:26
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
10	Havířov, Město, střed	23:21	532	Karviná, Fryštát, aut.nádr.	<1 min 3
17	Havířov, Město, radnice	23:18	4	NH jižní brána	1 min 2
2	Ostrava, Kunčice, Vratimovská	23:09	31	NH hlavní brána	2 min 3
	> možné přestupy		4	Martinov	13 min 1
3	Ostrava, Kunčice, Frýdecká	23:08	31	NH hlavní brána	22 min 3

Případný běžící informační text z dispečerského sy

Obr. 8a.

Společnost KODIS může dodat dopravci informace pro cestující v elektronické podobě (obrázky, videa), která budou v dohodnutém období přehrávána na informačních panelech ve vozidlech na dohodnutých linkách. Informace budou zobrazovány v pravé části informačního panelu v době, kdy nebudou zobrazovány žádné návazné spoje. Jestliže bude pro danou linku určeno více mediálních souborů, budou tyto přehrávány sekvenčně. Informace pro cestující bude zobrazena přes celou plochu pravé části informačního panelu. Překryta bude pouze zobrazením aktuálního času a případně běžícím informačním textem k aktuální zastávce.

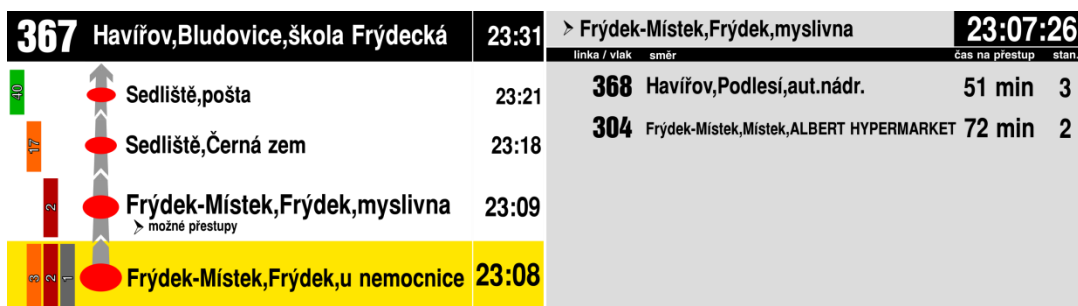

*Obr. 8b.*

*Obr. 8c.*

Jestliže není v informačním panelu nahrána žádná informace pro cestující a nejsou aktuálně zobrazovány ani žádné návaznosti, je pravá polovina informačního panelu volná (obr. 7).

- Dlouhé názvy zastávek**

Jestliže je název zastávky delší, než prostor pro jeho zobrazení v dané velikosti fontu, bude konkrétní text názvu zastávky zobrazen přiměřeně sníženou velikostí fontu tak, aby název zastávky do daného prostoru beze zbytku vešel:

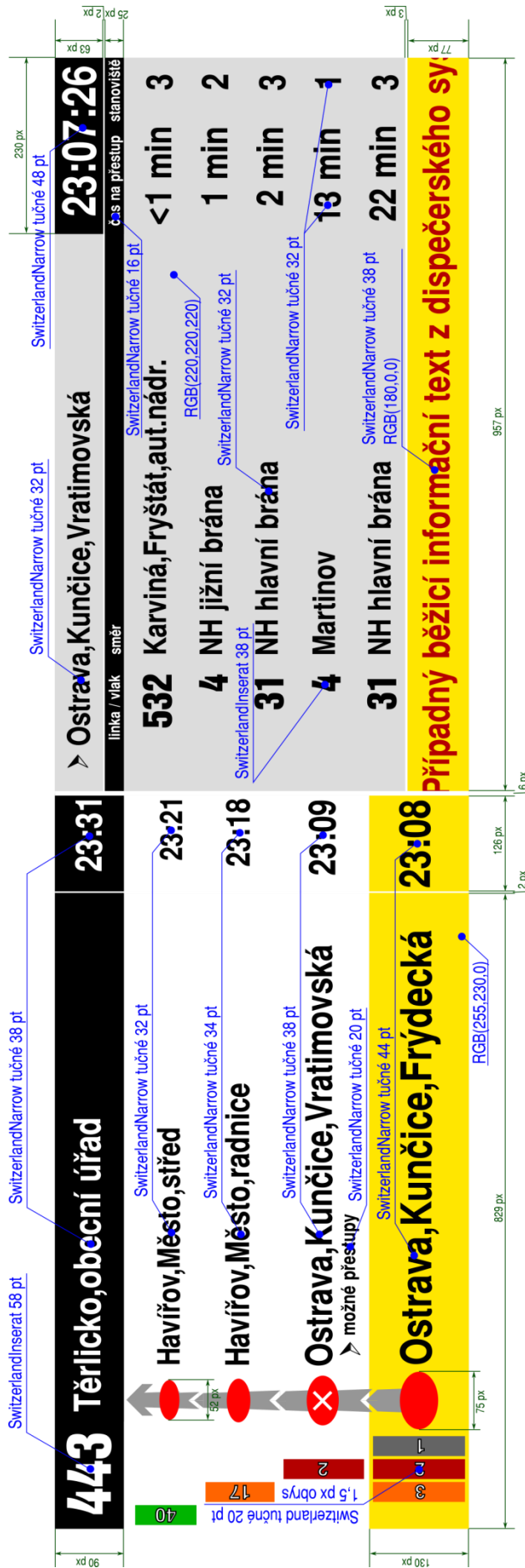

*Obr. 9.*

- **Další příklady zobrazení**

Jestliže je povolen nástup do vozidla všemi dveřmi, je číslo linky zobrazeno inverzně (svázáno s inverzním zobrazením čísla linky na vnějších informačních panelech). Zobrazení vlakových linek „S“ je provedeno symbolem „S“.

75 Hlučín,sídl.OKD		23:31	> Děhylov,žel.st.		23:07:26
			linka / vlak	směr	čas na přestup stan.
10	Hlučín,aut.nádr.	23:21	S1	Opava východ	4 min 
17	Hlučín,šterkovny	23:18	S1	Český Těšín	15 min 
2	Děhylov,žel.st. ➤ možné přestupy	23:09	S1	Opava východ	66 min 
3	Děhylov,U Potoka	23:08	S1	Český Těšín	75 min 

Obr. 10.



## Příloha č. 3

### **Výjimky v plnění bodů Technických a provozních standardů ODIS**

Výjimka lze udělit na dobu prvních dvou dopravních roků od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti. Od 3. dopravního roku je dopravce povinen dodržovat všechny body Technických a provozních standardů ODIS všemi vozidly.

Výjimka v plnění Technických a provozních standardů ODIS je udělena v případě bodů:

Kapitola II. STANDARD VOZIDEL ODIS

Článek 2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS

#### **Bod 2.1 Elektronické informační panely nebo tabule**

*Platí text bodu 2.1, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinnosti barevného provedení DOT-LED či LED.*

#### **Bod 2.4 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu**

*Platí text bodu 2.4, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinné šířky dveří.*

#### **Bod 2.6 Signalizační zařízení uvnitř vozidla**

*Platí text bodu 2.6, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinnosti celkového počtu signalizačních tlačítek.*

#### **Bod 2.9 Informační piktogramy**

*Platí text bodu 2.9, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinnosti vyvedení piktogramů dle vzorů uvedených na obrázcích č. 6 a 7. Logo ODIS a logo Moravskoslezského kraje musí být vyvedeno dle vzorů uvedených v Technických a provozních standardech ODIS.*



### **Bod 2.11 Klimatická pohoda vozidel**

*Platí text bodu 2.11, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinnosti 50% podílu otevíratelných oken. Procento podílu otevíratelných oken se snižuje na 25 %. Přípustná jsou taktéž okna s výklopnou otevíratelnou částí.*

### **Bod 2.14 Uspořádání sedadel**

*Platí text bodu 2.14, článku 2., kapitoly II. Technických a provozních standardů ODIS s výjimkou povinnosti umístění sedadel dle jejich uvedených nejmenších vzdáleností a s výjimkou zákazu umístění polic v přední části autobusu.*

Článek 3. Doplnkové standardy vybavení vozidel

### **Body 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7 a 3.8**

*Výjimka se vztahuje na celý text zmiňovaných bodů.*

## Příloha č. 4

### **Další požadavky na zajištění provozu na vybraných linkách**

Doplnění Kapitoly II. STANDARD VOZIDEL ODIS, článku 2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS, bodu:

#### 2.1 Elektronické informační tabule nebo panely

Na čelním, bočním i zadním elektronickém informačním panelu je standardem zobrazení posledního trojčíslí licenčního čísla linky (bez zobrazení předchozích nul). V případě linky, kde se poslední trojčíslí licenčního čísla linky skládá z nuly a dvojčíferného čísla, je na panelu zobrazeno pouze dvojčíferné číslo.

Číslo linky je zobrazeno inverzně, tzn., že aktivní jsou body panelu mimo samotný text čísla linky. Šířka inverzně vyvedeného rámečku je jednotná a musí umožňovat zobrazení posledního trojčíslí licenčního čísla linky. Na požádání společnosti KODIS musí být umožněno na spojích s výše uvedeným požadavkem zobrazit poslední trojčíslí licenčního čísla linky i standardně dle základního dokumentu, kterému je tento dokument přílohou č. 4, a to dle zadaných vybraných spojů linky či dle nastaveného časového intervalu, resp. vybraného úseku linky.

#### 2.4 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Nástup a výstup cestujících na vybraných linkách není usměrněn. Cestující mohou k nástupu i výstupu využívat všechny dveře vozidla. Všechny dveře vozidla musí být vybavena poptávkovým otevíráním a toto musí být aktivně používáno.

#### 2.5 Odbavovací a prodejní zařízení

Vozidla jsou nad rámec požadovaného standardu dle základního dokumentu, kterému je tento dokument přílohou č. 4, vybavena také čtečkami bezkontaktních čipových karet umístěnými u každých dveří. Všechna zařízení musí být připravena pro odbavení bankovními kartami a taktéž musí být schopno komunikace s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC. Veškeré požadavky na akceptaci a garanci bezporuchového a plynulého využití bankovních bezkontaktních platebních karet jsou shodné s požadavky uvedenými v základním dokumentu, kterému je tento dokument přílohou č. 4.

Principy odbavení cestujících na vybraných linkách se řídí platným tarifem ODIS dle dokumentů „Procesy MSK“ a „Struktura BČK Moravskoslezské karty“. Všechny datové toky se řídí dokumentem „Datová věta pro MSK“.



Odbavování cestujících probíhá systémem samostatného odbavení cestujícího pomocí bezkontaktní čipové karty ODISka či bezkontaktní bankovní karty za pomoci čteček bezkontaktních čipových karet umístěných u každých dveří vozidla dle dokumentu „Procesy MSK“ (principy popsány v kapitolách 5.2. a 5.3. dokumentu „Procesy MSK“). Čtečky slouží také pro záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu. Veškeré ostatní úkony požadované Technickými a provozními standardy ODIS v souvislosti s odbavením cestujících (odbavení v hotovosti, nákup dlouhodobých časových jízdenek v hotovosti nebo z elektronické peněženky na ODISce, nabití elektronické peněženky na ODISce) jsou prováděny odbavovacím a prodejním zařízením dle základního dokumentu, kterému je tento dokument přílohou č. 4. Zadavatel definuje, že tisk dokladu požaduje pouze u prodejního a odbavovacího zařízení dle bodu II.2.5 Technických a provozních standardů ODIS. Bezkontaktní čtečky vybaveny zařízením pro tisk dokladu být nemusí.

Vozidla vybavená výše uvedenými čtečkami bezkontaktních čipových karet umístěnými u každých dveří mohou být provozována i na ostatních linkách dle výběrového řízení na autobusového dopravce v dané oblasti. Na linkách mimo linky vybrané, na které se vztahuje tento dokument, však čtečky čipových karet umístěné u všech dveří vozidla neslouží k odbavení a odbavení cestujících probíhá dle základního dokumentu, kterému je tento dokument přílohou č. 4. Čtečky čipových karet v takovém případě slouží pouze pro zjištění informací o platných kuponech či stavu elektronické peněženky.

**Doplnění Kapitoly VIII. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ, článku 4. Povinnosti pracovníků dopravce:**

Vozidla nasazená na vybrané linky musí na zastávce otevřít všechny dveře nezávisle na použití poptávkového otevírání dveří v situaci, kdy v zastávce stojí již jiné vozidlo a vozidlo nasazené na vybrané lince odbavuje cestující současně s vozidlem či vozidly před ním.

V případě, že vozidlo odbavuje cestující jako třetí, resp. další v pořadí, musí v takovém případě opakovaně umožnit odbavování cestujících u označníku zastávky.

Přesný výčet linek a jednotlivých spojů je uveden v příloze zadávací dokumentace (část „Přehled spojů v oblasti Hlučínsko“), kde jsou spoje vybrané linky s dalšími požadavky na zajištění provozu označeny.