

Příloha č.1 Smlouvy - Provozní koncepce A



KUJCP01NFP5B

Provozní koncepce

Příloha č. 1 obsahuje rámcové jízdní řády pro tratě v rámci Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy na tratích 228 a 229.

Další informace:

- časové polohy a místa zastavování jsou orientační,
- objednatel si vyhrazuje právo po dohodě s dopravcem upravit časová omezení a strukturu nabídky, pokud nedojde k navýšení počtu vozidel či ke snížení dopravního výkonu (např. úpravy jízdních řádů v rámci možností na základě požadavků místních samospráv),
- tento podklad slouží pro výpočet potřebného počtu vozidel dle jednotlivých typů v součinnosti s přílohou č. 1b Smlouvy a stanovení oběhů vozidel dopravce.

Seznam tratí:

228 v úseku Jindřichův Hradec – hranice JČK km 17,402 (- Kamenice nad Lipou – Obrataň)

Předmětem objednávky ze strany Jihočeského kraje jsou osobní vlaky Jindřichův Hradec – hranice JČK (- Kamenice nad Lipou).

Vlaky staví na všech stanicích a zastávkách, nedohodne-li se dopravce s objednatelem jinak. Předmětem objednávky nejsou vlaky na území Kraje Vysočina.

Ve špičkách pracovních dní se jedná o hodinový interval s vazbou na linku R11 a spěšné (osobní vlaky) Jindřichův Hradec – České Budějovice (Veselí nad Lužnicí), v sedlech a večer o dvouhodinový s omezeními. O víkendech a státních svátcích bude uplatněn dvouhodinový interval v průběhu celého dne s vazbou na linku R11 v Jindřichově Hradci.

Jízdní řády vlaků na území Kraje Vysočina (Kamenice nad Lipou – Obrataň) jsou pouze orientační.

229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

Předmětem objednávky ze strany Jihočeského kraje jsou osobní vlaky v celé trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. V letním období se jedná o 6 párů vlaků ve dvouhodinovém intervalu, o víkendech a státních svátcích o 4 páry vlaků ve dvouhodinovém intervalu. Všechny vlaky vytváří přípoje k rychlíkům linky R11.

Příloha č. 2 A Smlouvy

Struktura objednaného dopravního výkonu na rok 2019

Číslo vlaku	Výchozí zastávka vlaku	Cílová zastávka vlaku	Začátek smluvního úseku	Konec smluvního úseku	Délka trasy v závazku veř. služby na území kraje v km	Výkon v závazku veřejné služby ve vkm na území kraje dle GVD za období	
						od 15.12.2019 do 31.12.2019	od 15.12.2019 do 31.12.2019
21225	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21201	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21220	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	139,216	8
21221	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	243,628	14
21203	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21204	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	156,618	9
21205	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	295,834	17
21206	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	156,618	9
21207	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21208	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	295,834	17
21209	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21210	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	295,834	17
21211	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21212	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	156,618	9
21213	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21214	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	295,834	17
21215	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21216	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	156,618	9
21217	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	156,618	9
21218	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	139,216	8
21219	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	139,216	8
21243	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Hranice Jčk	17,402	104,412	6
21222	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	139,216	8
21224	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	208,824	12
21239	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	104,412	6
21230	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	139,216	8
21232	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	139,216	8
21233	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	139,216	8
21235	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	139,216	8
21237	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	139,216	8
21238	Jindřichův Hradec	Obrataň	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	104,412	6
21240	Jindřichův Hradec	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	17,402	104,412	6
21241	Kamenice nad Lipou	Jindřichův Hradec	Hranice Jčk	Jindřichův Hradec	17,402	139,216	8
21250	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	0,000	0
21251	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	0,000	0
21252	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	560,779	17
21253	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	560,779	17
21254	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	560,779	17
21255	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	560,779	17
21256	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	560,779	17
21257	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	560,779	17
21258	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	494,805	15
21259	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	494,805	15
21260	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	32,987	0,000	0
21261	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	32,987	0,000	0
		Součet výkonů spojů ve vkm				9 835,914	

VÝKAZ PLNĚNÍ DOPRAVNÍHO VÝKONU ZA ROK

údaje ve vřkm

trati	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za rok	1. čtvrtletí				2. čtvrtletí				3. čtvrtletí				4. čtvrtletí				
		Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za					
228																		
229																		
celkem																		
z toho ve 4. čtvrtletí																		
trati	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za	Výkon v závazku veřejné služby ve vřkm na území kraje dle GVD za	Délka trasy v závazku veřejné služby na území kraje v km za														
	od 1.10. do změny JŘ		od změny JŘ do 31.12.															
228																		
229																		
celkem																		

Přehled neuskutečněných dopravních výkonů z viny dopravce za čtvrtletí

dne	vlak č.	z	do	důvod	víkm
celkem víkm					

Přehled o zpoždění vlaků za čtvrtletí

dne	vlak č.	cil.stanice	minuty

počet zpožděných vlaků:

celkem vlaků za období:

procento plnění vlaků včas:

Stanovení výše plateb

Pro kalendářní rok 2020 se stanovuje následující rozpis výše měsíčních plateb:

měsíc	částka v Kč	z toho kraj	z toho stát
leden*	3 690 812	3 065 812	625 000
únor	2 461 323	1 836 323	625 000
březen	2 461 323	1 836 323	625 000
duben	2 461 323	1 836 323	625 000
květen	2 461 323	1 836 323	625 000
červen	2 461 323	1 836 323	625 000
červenec	2 461 323	1 836 323	625 000
srpen	2 461 323	1 836 323	625 000
září	2 461 323	1 836 323	625 000
říjen	2 461 323	1 836 323	625 000
listopad	2 461 323	1 836 323	625 000
prosinec	2 461 322	1 833 322	625 000
Celková částka kompenzace za rok 2020	30 765 364	23 265 364	7 500 000

Pravidlo zaokrouhlování:

V měsících 1. – 11. tvoří měsíční platba 1/12 z celkové částky kompenzace za období platnosti jízdního řádu (zaokrouhлено dolů na celé Kč). V 12. měsíci tvoří měsíční platba rozdíl celkové částky kompenzace za období jízdního řádu a součtu měsíčních plateb za měsíce 1. – 11.

Poznámka:

Prostředky z účelové dotace státu budou vypláceny nejpozději do 10 pracovních dnů po jejich obdržení na účet Jihočeského kraje, pokud v rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o poskytnutí dotace nebude stanoveno jinak.

* Do měsíční platby za leden 2020 zahrnuta platba ve výši 1 229 489 Kč za výkony realizované od 15.12.2019 do 31.12.2019 (dle přílohy č.2 Smlouvy).

Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)

Dopravce: Jindřichohradecké místní dráhy a.s.

Objednatel: Jihočeský kraj

Období:

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/vlkm
Skutečné náklady	Trakční energie a palivo	1		
	Netrakční energie a palivo	2		
	Přímý materiál	3		
	Opravy a údržba vozidel	4		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5		
	Pronájem a leasing vozidel	6		
	Mzdové náklady	7		
	Sociální a zdravotní pojištění	8		
	Cestovné	9		
	Úhrada za použití dopravní cesty	10		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11		
	Ostatní přímé náklady	12		
	Ostatní služby	13		
	Provozní režie	14		
	Správní režie	15		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 15)		16		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	17		
	Ostatní tržby z přepravy	18		
	Ostatní výnosy	19		
Skutečné výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20		
Hodnota provozních aktiv *		21		
Čistý příjem		22		
Kompenzace (ř. 16 - ř. 20 + ř. 22)		23		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24		
Jiná dotace		25		
Uskutečněný dopravní výkon (vlkm)		26		
Ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (vlkm)		27		

* uveďte v souladu s přílohou č. 6 vyhl. 296/2010 Sb.

**Rámcové požadavky na služby poskytované dopravcem a technické
požadavky na vozidla**

Obsah

Služby poskytované Dopravcem	2
TYP 1 – moderní vozidla	3
TYP 2 – užitá stávající vozidla	4
TYP 3 – modernizovaná stávající vozidla	5

Služby poskytované Dopravcem

Dopravce musí poskytovat na palubě vlaku následující služby

1. Prodej jízdních dokladů ve vlaku personálem Dopravce (vlakvedoucí / průvodčí, případně prodejce jízdenek bez dopravních zkoušek v ucelených jednotkách, alternativně jako druhý člen vlakového doprovodu na vytížených spojích, dle uvážení Dopravce). Na vybraných spojích po předchozí dohodě Dopravce s Objednatelem možnost samoobslužného odbavení cestujících.
2. Odbavení hotovostní i bezhotovostní (bezkontaktní bankovní kartou, dle uvážení Dopravce možnost využít i zákaznické karty jiných dopravců, např. InKarta)
3. V případě mimořádné situace (např. zpoždění vlaku, nehody na trati apod.) musí být cestující informováni o příčině této mimořádnosti, pokud je tato příčina Dopravci známa, a o předpokládané době zpoždění, pokud je Dopravci známa. Pokud Dopravci tyto skutečnosti nejsou známy, Dopravce je povinen vynaložit odpovídající úsilí ke zjištění požadovaných informací.

Dopravce musí zajistit prodej jízdních dokladů

Prodej jízdenek dle Systému jednotného tarifu, na všechny vlaky dopravců v závazku veřejné služby v Jihočeském kraji, na dálkové vlaky v objednávce MD ČR provozované Dopravcem a dle tarifu IDS JK v rozsahu působnosti IDS.

Prodej jízdenek musí být zajištěn celoročně v Nové Včelnici. V letním období musí být zajištěn prodej jízdenek v Jindřichově Hradci, Nové Bystřici a Kunžaku (v červenci a srpnu bude prodej jízdenek zajištěn denně; o víkendech a státních svátcích a v období květen až září bude prodej jízdenek zajištěn dle dohody Dopravce s Objednatelem). V ostatních stanicích bude zajištěn prodej jízdenek dle dohody Dopravce s Objednatelem.

TYP 1 – moderní vozidla

Rámcové požadavky na vozidla, která budou nasazena nejpozději od začátku 5. roku plnění Smlouvy.

trati	relace	Nasazení od roku
229, 228	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice Jindřichův Hradec – Nová Včelnice (-hranice JČ kraje)	Nejpozději od začátku 5. roku plnění Smlouvy

Článek 1

Technické požadavky a požadavky na vybavení vozidel

Vozidla určená k plnění zakázky musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Nejvyšší provozní rychlost vozidla musí být alespoň 80 km/h.
2. Jde o zcela nová vozidla.
3. Ucelená nízkopodlažní jednotka s dvounápravovými podvozky obyčejného nebo Jacobsova typu s pneumatickým vypružením.
4. Vozidlo musí mít nízkopodlažní nástupní prostory, ve kterých se musí nacházet alespoň 8 sedadel (včetně sklopných sedadel).
5. Bezbariérový nástup do vozidla u nástupišť ve výšce 550 mm nad TK.
6. V každé jednotce musí být umožněna přeprava alespoň 3 dětských kočárků nebo alespoň 2 invalidních vozíků anebo alespoň 6 jízdnic kol.
7. Vozidlo musí být vybaveno klimatizací, případné nasazení vozidel bez klimatizace s polospuštěcími okny bude povoleno na základě dohody Dopravce s Objednatelem.
8. Bezbariérové WC s uzavřeným oběhem.
9. Dveře musí být centrálně uzavíratelné a blokováné v průběhu jízdy vlaku.
10. Akustický informační systém, optický IS – vnější LED panely, vnitřní LED/LCD panely, uspořádání dle dohody s Objednatelem.

Článek 2

Kapacita vozidel

Maximální kapacita jednotky musí být nejméně 80 míst k sezení, z čehož minimálně musí být 60 pevných sedadel a minimálně 6 jízdnic kol s možností zvýšení kapacity až na 30 jízdnic kol v letním období rozšířením kapacity soupravy.

TYP 2 – užitá stávající vozidla

Rámcové požadavky na vozidla, která budou nasazena v průběhu prvních čtyřech let plnění Smlouvy a dále (v 5. roce plnění Smlouvy) na vybrané výkony po dohodě Dopravce s Objednatelem. Jsou myšlena stávající vozidla, která budou postupně nasazována především v letní sezóně. Po dodání vozidel TYPu 1 budou plnit funkci záložních vozidel.

trati	relace	Nasazení od roku
229, 228	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice Jindřichův Hradec – Nová Včelnice (-hranice JČ kraje)	Od zahájení plnění Smlouvy, po dodání vozidel TYPu1 budou nasazena na vybrané výkony po dohodě Dopravce s Objednatelem

Článek 1

Technické požadavky a požadavky na vybavení vozidel

Vozidla určená k plnění zakázky musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Nejvyšší provozní rychlost vozidla musí být alespoň 50 km/h.
2. Připouští se klasická souprava s lokomotivou.
3. Zajištění nástupu osob na invalidních vozících i z míst, která nejsou vybavena nástupišti 550 mm nad TK.
4. V každém voze musí být umožněna přeprava alespoň 2 dětských kočárků anebo alespoň 1 invalidního vozíku anebo alespoň 3 jízdnic kol.
5. Připouští se polospouštěcí okna.
6. Alespoň 1 WC v samostatném voze.
7. Zajištění bezpečnosti dveří.
8. Informační systém – směrové tabule na každém samostatném voze zobrazující minimálně cílovou stanici vlaku.

Článek 2

Kapacita vozidel

Maximální kapacita soupravy musí být minimálně 45 míst k sezení s možností zvýšení kapacity na vybraných spojích po dohodě Dopravce s Objednatelem.

TYP 3 – modernizovaná stávající vozidla

Rámcové požadavky na vozidla, která budou nasazena v průběhu prvních čtyřech let plnění Smlouvy a dále (v 5. roce plnění Smlouvy) na vybrané výkony po dohodě Dopravce s Objednatelem. Jsou myšlena stávající vozidla, která budou postupně nasazována především na výkony s nízkou frekvencí cestujících. Po dodání vozidel TYPu 1 budou plnit funkci záložních vozidel.

trati	relace	Nasazení od roku
229, 228	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice Jindřichův Hradec – Nová Včelnice (-hranice JČ kraje)	Od zahájení plnění Smlouvy, po dodání vozidel TYPu1 budou nasazena na vybrané výkony po dohodě Dopravce s Objednatelem

Článek 1

Technické požadavky a požadavky na vybavení vozidel

Vozidla určená k plnění zakázky musí splňovat alespoň následující požadavky:

1. Nejvyšší provozní rychlost vozidla musí být alespoň 50 km/h.
2. Jde o vozidla s rokem modernizace 2013 a vozidla modernizovaná později.
3. Motorový vůz / ucelená trakční jednotka s dvounápravovými povozky
4. Zajištění nástupu osob na invalidních vozících i z míst, která nejsou vybavena nástupišti 550 mm nad TK.
5. V každé soupravě musí být umožněna přeprava alespoň 2 dětských kočárků anebo alespoň 1 invalidního vozíku anebo alespoň 3 jízdních kol.
6. Pripouštějí se polospuštěcí okna, alternativně klimatizace.
7. WC s uzavřeným oběhem.
8. Dveře musí být centrálně uzavíratelné a blokováné v průběhu jízdy vlaku.
9. Akustický informační systém nepovinný, optický IS – vnější LED panely, vnitřní LED/LCD panely nejpozději do konce prvního roku plnění Smlouvy, uspořádání dle dohody Dopravce s Objednatelem.

Článek 2

Kapacita vozidel

Maximální kapacita soupravy musí být nejméně 30 míst k sezení.

Provozně – marketingová koncepce

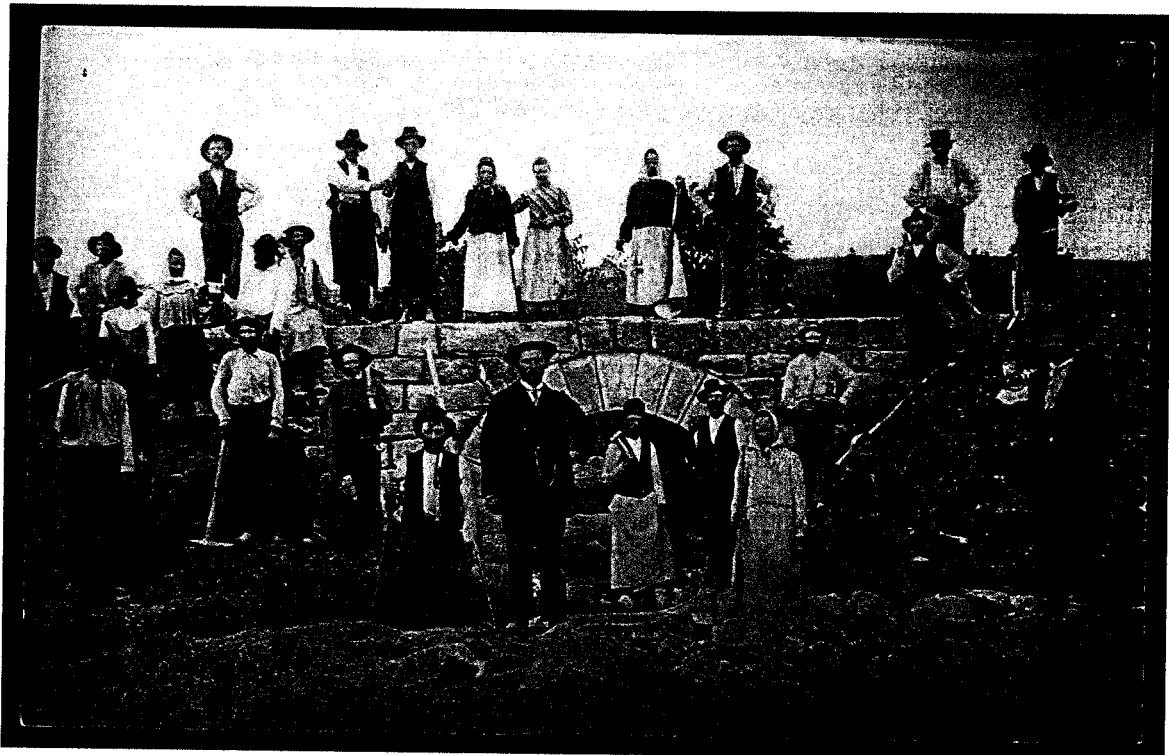
plnění veřejných služeb v přepravě cestujících
veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění
dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy

na regionálních úzkokolejných dráhách

Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

a

Jindřichův Hradec – Obrataň



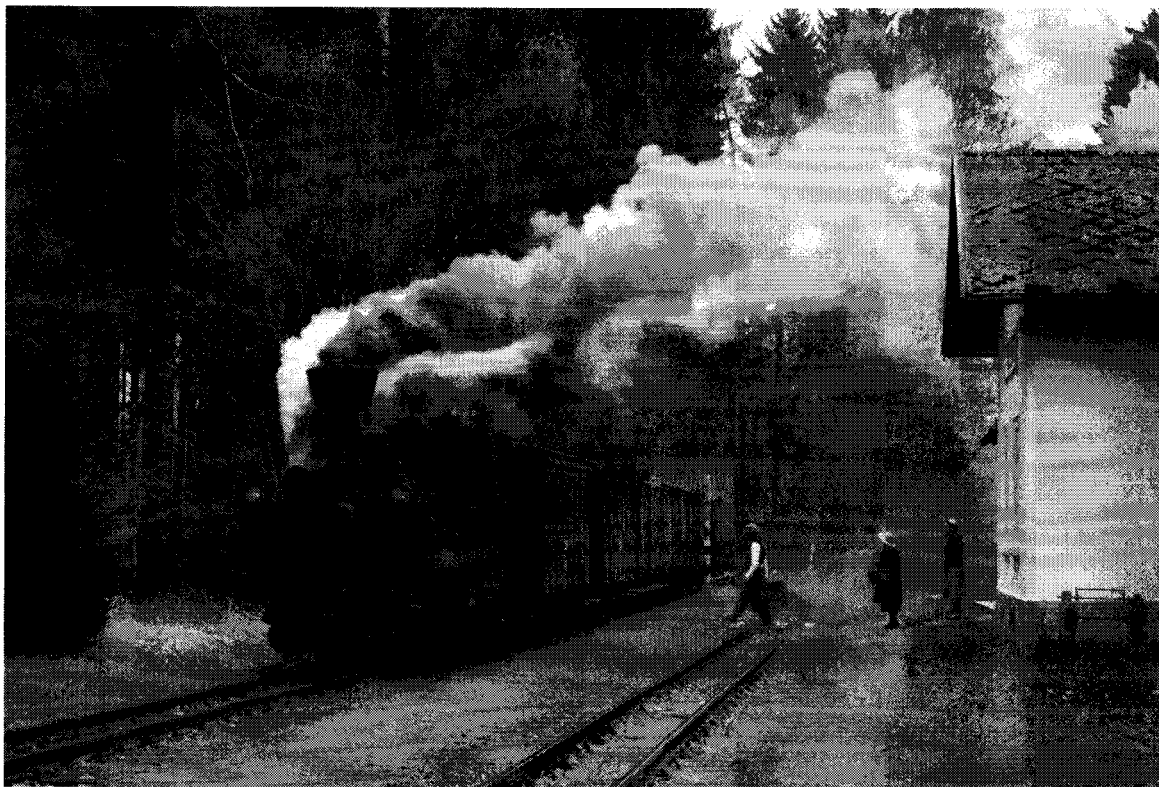
Obrázek 1: Místní sedláci z Vysočiny při budování tratě.

Obsah

1. Provozní koncepce	5
1.1. Základní charakteristika provozu na jednotlivých tratích.....	5
1.2. Úzkokolejný rozchod	6
1.3. Popis nasazených vozidel, a to v historii i v současnosti	8
1.4. Počet vozidel v současném provozu v závazku veřejné služby ve veřejné osobní dráží dopravě. Jejich základní parametry, nasazení dle jednotlivých tratí v zimním/letním období.	10
1.5. Koncept nových vozidel	11
1.6. Kapacita jednotlivých spojů	12
1.7. Jízdní řády a respektované přestupní vazby	14
1.8. Provozní ošetření vozidel	18
1.8.1. Čištění a úklid vnitřku vozidel	18
1.9. Koncepce údržby vozidel.....	19
2. Vzorové depo pro zajištění provozuschopnosti a údržbu nových.....	19
2.1. Úvod	19
2.2. Cíl	19
2.2.1. Nový vozový park – dvoučlánkové a tříčlánkové vozové jednotky	21
2.2.2. Nový vozový park – tříčlánková vozová jednotka	21
2.3. Předpoklady strategie údržby.....	21
2.4. Údržbové centrum	21
2.4.1. Umístění.....	21
2.4.2. Požadavky na umístění / předpoklady.....	21
2.5. Obecné uspořádání depa	22
2.6. Údržbová hala	23
2.6.1. Uspořádání.....	23
2.7. Hlavní údržbová hala	24
2.7.1. Přehled.....	24
2.7.2. Hala	24
2.7.3. Vybavení koleje (kolej 1)	25
2.7.4. Vybavení koleje pro korektivní údržbu / generální opravy (kolej 2)	28
3. Kancelářská budova.....	30
3.1. Uspořádání kancelářské budovy.....	30
3.2. Přízemí	30
3.3. První patro	30
3.4. Napájení.....	31
3.4.1. Hlavní napájení	31
3.4.2. Elektroinstalace.....	31

3.4.3.	Zdroje napájení	31
3.4.4.	Napájecí stojany / Pomocné zdroje	32
3.5.	Přívod stlačeného vzduchu.....	32
3.6.	Přívod vody	32
3.7.	Osvětlení.....	32
3.8.	Internetové připojení.....	33
3.9.	UPS (nepřerušitelný zdroj napájení)	33
4.	Kolejiště.....	34
4.1.	Budova s kolovým soustruhem	34
4.2.	Myčka	35
4.3.	Čisticí jáma	36
4.4.	Zařízení pro CET/pískování.....	36
4.5.	Objízdna kolej	37
4.6.	Odstavné kolejiště / Kolejiště pro čištění	37
4.7.	Opční nový vozový park.....	37
4.8.	Opční návrh kolejiště depa.....	38
5.	Systém řízení provozu	38
5.1.	Řízení provozu.....	38
5.2.	Řízení a eliminace provozních nepravidelností.....	39
5.3.	Opatření při překročení kapacity.....	39
5.4.	Přeprava jízdních kol.....	40
5.5.	Náhradní autobusová doprava	40
5.6.	Personální zajištění (organizační struktura, plánované počty pracovníků, požadavky na personál, školení, vybavení personálu, motivační programy)	41
5.7.	Odbavení cestujících.....	41
5.7.1.	Prodej jízdních dokladů.....	42
5.7.2.	Poskytování informací.....	42
5.8.	Obecné informace k zajištění kvality služeb.....	43
5.9.	Informace o jízdních řádech včetně informací o přepravě jízdních kol, osob se ztíženou schopností pohybu a orientace	43
6.	Marketingová strategie	43
6.1.	Marketingová strategie a její nástroje	43
6.2.	Marketingový plán pro naplnění cílů marketingové strategie.....	43
6.3.	Komunikace ve vztahu k cílovým skupinám v médiích vč. elektronických médií se zaměřením na sociální sítě a on-line informace	44
6.4.	Interní komunikace.....	45

6.5.	Komunikace se stakeholdery	45
6.6.	Osobní komunikace	45
6.7.	Doprovodné služby pro cestující.....	46
6.8.	Vzhled vozidel	47
6.9.	Design manuál včetně návrhu uniforem dopravce pro osoby ve styku s veřejností (rozdělit na uniformy zimní/letní pro strojvedoucí / vlakvedoucí / pokladní (celoroční/sezónní), průvodčí sezónní)	47
6.10.	Informace o dopravním spojení a aktuálním stavu dopravy vč. cizojazyčných informací 48	
6.11.	Propagační akce dopravce.....	48
6.12.	Časový harmonogram propagace a komunikace s veřejností a dalšími stakeholdery ..	48
6.13.	Propagace, informační stánky v souvislosti s významnými společenskými událostmi (např. městské slavnosti, hudební festivaly...)	48
6.14.	Tarifní řešení a možnosti tarifních výhod	49
6.15.	Spolupráce s JCCR, turistickými cíli a ubytovacími zařízeními v regionu.....	49
6.16.	Možnost podílet se na propagaci IDS JK a jízdenky JIKORD plus	49
6.17.	Informování o návazných autobusových spojích a MHD	50
6.18.	Mediální plán.....	50
6.19.	Pravidelné anketní marketingové průzkumy	50
7.	Tarifní řešení a možnosti tarifních výhod.	51
7.1.	Spolupráce s JCCR, destinačním managementem Česká Kanada, MAS Česká Kanada	51
7.2.	Spolupráce s ostatními subjekty.....	51
7.3.	Možnost podílet se na propagaci IDS JK a jízdenky JIKORD plus.....	52
7.4.	Informování o návazných autobusových spojích a MHD	52
7.5.	Nová vozidla	52



1. Provozní koncepce

1.1. Základní charakteristika provozu na jednotlivých tratích

V druhé polovině předminulého století byla železnice nejrychlejším dopravním prostředkem, synonymem pokroku. Znamenala možnost rozšíření a zlevnění průmyslové výroby, neboť po ní bylo možno levně dovážet uhlí, potřebné k provozu parních strojů v továrnách. Podle tehdejších měřítek kraj, který dosáhl zavedení železnice, vzkvétal, a proto bylo snahou pokrokovější části obyvatelstva i místních politiků zavést do chudších oblastí bez komunikací železniční spojení. Železnice měla přinést rozkvět těchto krajů.

Při rozvoji průmyslu a hospodářství vůbec sehrály v Čechách významnou úlohu i tzv. místní dráhy. S jejich výstavbou se ve větším měřítku začalo v osmdesátých letech předminulého století po vydání zákona „O poskytování výhod místním drahám“ z 25. 5. 1880, kdy už byla základní síť železničních tratí vybudována. Zákon byl novelizován 17. 6. 1887, 31. 12. 1894 a 8. 8. 1910. Zákony povolovaly koncesovat místní dráhy i s jiným rozchodem, než jednotným 1435 mm, umožňovaly některé projektové a stavební úlevy, zaručovaly finanční podporu a osvobození od daní a poplatků. Průběh vzniku úzkorozchodných tratí na Jindřichohradecku je typický pro výstavbu místních drah v rakouské části monarchie. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo zajistit dostatek finančních prostředků na stavbu, byly státní nebo zemské orgány žádány o zabezpečení dráhy zárukou (garancí). Celá stavebně-provozní koncepce vybudovaných úzkorozchodných tratí je shodná s ostatními vedlejšími tratěmi v Čechách.

Historie úzkokolejné dráhy z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice je založena Listinou o koncesi, propůjčenou Františkem Josefem Prvním, císařem Rakouským dne 18. prosince 1894, a to s ohledem na obecnou prospěšnost záměru vybudovat místní dráhu na základě žádosti Novobystřického okresního výboru. Koncesní listina byla následně uveřejněna a rozeslána 26. ledna 1895 v Zákonníku říšském pro království a země v radě říšské zastoupené.

Trat' do Nové Bystřice si dodnes zachovala původní stavební a provozní ráz. Kolejiště stanic nebyla téměř rozšiřována, staniční budovy jsou minimálně modernizovány, mosty i propustky jsou větší téměř v původním stavu. Na trati je umožněna nákladní doprava normálněrozchodnými vozy na podvalnicích (úzkorozchodných podvozcích) jako v počátcích provozu.

Kamenická trat' naproti tomu doznala v průběhu let celou řadu stavebních i provozních zásahů. Byly vybudovány přeložky tratě, zřízeny nové zastávky a na přelomu 80. a 90. let minulého století došlo i na rekonstrukci železničního svršku v celé délce, takže trat' vyhovuje intenzivním potřebám dopravní obsluhy oblasti.

Soubor úzkokolejných tratí Jindřichohradecka (Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň), včetně souboru historických vozidel starších 50 let je předmětem prohlášení za kulturní památku MK ČR.

Zatímco přeprava osob na jindřichohradeckých úzkorozchodkách zůstává v rámci dopravní obslužnosti regionu prakticky na stejné úrovni, turistická přeprava zaznamenává trvalý nárůst. Nákladní doprava doznala v průběhu let poklesu výkonů, neboť je poznamenána přesunem nákladní přepravy na silnici. Silnou stránkou jindřichohradeckých úzkorozchodek je provoz nostalgických turistických vlaků s rozsáhlým a pravidelným parním provozem.

Jindřichohradecké úzkokolejky (dále jen Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. „JHMD“, „Úzkokolejky“ nebo „Dopravce“) patří mezi významné turistické a historické fenomény Jihočeského kraje a Kraje Vysočina. Úzkokolejky se rozkládají na území Jihočeského kraje a Kraje Vysočina o celkové délce tratí bezmála 80 km.

Na tratích č. 228 (Jindřichův Hradec – Obrataň) a 229 (Jindřichův Hradec – Nová Bystřice) je provozována osobní doprava podle současné objednávky Jihočeského kraje a Kraje Vysočina. Na tratích bude od účinnosti nového grafikonu vlakové dopravy 2019/2020 (dále jen „GVD“) vedena regionální doprava ve zhruba dvouhodinovém taktu. V některých frekvencích na trati 228 je objednatel navrhováno rozlomení spoje v Kamenici nad Lipou, které ohrožuje charakter linkovosti a není pozitivně vnímáno cestující veřejností. Lze předpokládat, že tento technologický zásah do plynulosti ZDO ze strany objednavatele bude mít negativní vliv na využití spoje a způsobí částečný úbytek cestujících. Jedná se zejména o návaznost větve Obrataň – Kamenice nad Lipou a Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec. V ranních hodinách jsou trasy vlaků přizpůsobeny potřebám dojíždění do škol a školských zařízení a do zaměstnání. Regionální doprava je zpracována s ohledem na požadavky regionu a zároveň provázána na návazné tratě 224 a 225.

1.2. Úzkokolejný rozchod

O tratích s rozchodem menším než 1435 mm se mluví jako o úzkorozchodných. Mezi ně patřila rozmanitá škála drah různého určení (sloužících převážně místní přepravě surovin) s ještě rozmanitější škálou rozchodů – v Evropě v hodnotách zhruba 500 až 1100 mm.

Normalizovaným rozchodem kolejí na úzkorozchodných veřejných a lesních drahách v bývalém Rakousko-Uhersku se stal rozchod 760 mm, který pak byl převzat i v jiných státech (např. v Srbsku a Bulharsku). Hodnota 760 mm byla pravděpodobně převzata z anglické míry 2 ½ stopy (= 762 mm) a dostala se do Evropy po ukončení stavby Suezského průplavu (1869) s kolejivem tohoto rozchodu. Velké množství už nepotřebného kolejového materiálu použitého při stavbě průplavu na animálních stavebních drážkách zřejmě odkoupily některé evropské stavební firmy (převážně z Bavorska).

Mezi ně patřilo i vídeňské stavební podnikatelství Hügel & Sager, které v době zahájení okupace Bosny a Hercegoviny (29. 7. 1878) právě dokončovalo stavbu tratě Temesvár – Orsova. Z jeho železničního stavebního materiálu převezeného na lodích po řece Sávě do Bosanského Brodu byla od září 1878 urychleně stavěna úzkorozchodná dráha z Bosanského Brodu do města Zenica (190 km), po částech otevíraná během následujícího roku. Dráha sloužila k přepravě a zásobování rakousko-

uherské armády, která na základě usnesení Berlínského kongresu obsadila Bosnu a Hercegovinu. Tato trať se stala základem v Evropě ojedinělého úzkorozchodného systému a pro její rozchod se vžil název „bosenský rozchod“, ač byl původem bavorský. Během následujících třiceti let se úzkorozchodné dráhy na území Bosny a Hercegoviny rozrostly na síť o délce okolo tisíce kilometrů.

Rozchod 760 mm se stal vlastně náhodou jedním z nejrozšířenějších v Evropě. Základní milníky při zbudování tratí:

<i>Trať</i>	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	Jindřichův Hradec – Obrataň
Povolení k přípravným pracím	188.	20.09.1895
Přípravné práce a předběžný (generální) projekt	08.1885	1895 - 01.1896
Revize trasy, staniční komise	20. – 22.10.1892	07. – 09.05.1896
Garance (Záruka)	státní: 22.06.1894 č. 129 ř.z. 15.07.1919 č. 417 sb. (ČSR)	zemská: 14.07.1903 č. 149 ř.z.
Koncese užívací	18.12.1894 č. 17 ř.z.	27.12.1904 č. 168 ř.z.
Podrobný projekt (Detailní)	09. – 10.1895	05.1903 a 06.1905 a 10.1905
Politická pochůzka, staniční komise a vyvlastňovací řízení	02. – 11.12.1895, 8.5.1896, 13.01.1896 a 08.06.1897 (žst. Jindřichův Hradec), 16.10.1896 (ochranná zeď)	19. – 24.10.1903, 9. - 11.8.1904, 4.6.1906, 17.10.1906, 22.11.1910 (rozšíření žst. J. Hradec)
Stavební koncese	02.04.1896, 07.1896, 11.1896	19.01.1905, 17.10.1906 ex com.
Založení společnosti (ustavující valná hromada)		
Stavba tratě od – do	10.1896 – 01.1899	07.1905 – 10.1909
Dodání kolejiva	05. – 06.1897	
Dodání vozidel	08. – 09.1897	08. – 12.1906
Povolení k materiálnímu provozu	18.08.1897	
Zatěžovací zkoušky mostů	19.10.1897	12.12.1906
Smlouva o zajištění provozu	03.10.1897	

	<i>od</i>	<i>do</i>	<i>od</i>	<i>do</i>
Provozovatelé	31.10.1897	kkStB	11.1918	23.12.1906
	11.1918	ČSD	06.10.1938	11.1918
	19.10.1938	DRB	18.05.1945	13.07.1939
	20.05.1945	ČSD	31.12.1992	05.1945
	01.01.1993	ČD	25.01.1997	01.01.1993
	14.06.1997	JHMD	dosud	23.10.1997
Technicko-policejní zkouška trati	22.10.1897		21.12.1906	
Kolaudace (konečná)	30.11.1898		18. – 21.05.1910	
Jízda slavnostního vlaku (otevření)	31.10.1897		23.12.1906	
Zahájení veřejné nákladní dopravy				
<i>Zahájení veřejné osobní dopravy</i>	01.11.1897, vlak č. 4052		24.12.1906, vlak č. 5551	
Vlaková pošta	1897 – 50. léta		1906 – 50. léta	
Zestátnění	10.1925 (platnost již od 1.1.1925)		10.1925 (platnost již od 1.1.1925)	
Privatizace	28.02.1998 (platnost od 01.03.1998)			
Osobní doprava zastavena	od 14.05.1950 – do 30.06.1956			
	od 26.01.1997 – do 20.06.1997			
Nákladní doprava zastavena	od 20.01.1997 – do 13.06.1997			

1.3. Popis nasazených vozidel, a to v historii i v současnosti

Na provozu v závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě se dodnes podílí lokomotivy původní řady 705.9. V současnosti jde o nejstarší pravidelně provozované dieselové lokomotivy na zemi ČR.

Na úzkorozchodných tratích je dodnes, zejména v turistické sezóně, možné vidět v pravidelném provozu parní lokomotivy. Původní vozidla pro obě jindřichohradecké tratě, která dodaly rakouské a české lokomotivky a vagonky, patřila k normalizovaným typům vyráběným pro úzkorozchodné místní dráhy v provozu C.k.státních drah (KkStB). Tyto typy byly odvozeny ze starších vozidel již provozovaných na veřejných soukromých úzkorozchodných drahách v monarchii. Dlouholetým úsilím se podařilo zachovat a zrenovovat část původního historického vozového parku. Jindřichohradecké úzkokolejky tak zprostředkovávají jedinečný zážitek v podobě historického parního provozu návštěvníkům Jihočeského kraje a Kraje Vysočina.

Ve druhé polovině roku 1955 měla strojová stanice Jindřichův Hradec k dispozici tato hnací vozidla:

Počty hnacích vozidel	
turnusová potřeba	ve stavu

Parní lokomotivy	1	3	(U 47.001, 02, 04)
Motorové lokomotivy	2	6	(T 47.001 až 06)
Motorové vozy	3	5	(M 21.003, 04, 05, 08, 09)

V červenci 1958 byly dodány z ČKD SOKOLOVO národní podnik další tři stroje řady T 47.0. Z nově dodaných lokotraktorů byly T 47.011 a 12 ihned zařazeny do provozu.

Parní provoz na jindřichohradeckých tratích měl být oficiálně zrušen v říjnu 1959. Avšak na poradě v Jindřichově Hradci dne 10. prosince 1959 sdělil strojmistr strojové stanice, „že poruchovost lokotraktorů byla třikrát řešena na správě dráhy v Plzni, přes ústřední výbor KSC a do dnešního dne žádná náprava nenastala. Lokotraktory číslo jedna až šest byly prototypy a nebyly k nim vyrobeny žádné náhradní díly. Stroje 11, 12 a 15 jsou schopny provozu až na technickou vadu podvozku, která se projevuje otáčením volně nalisovaných obručí na kolech, které při výrobě nebyly zajištěny klínem. Opravu těchto podvozků provádí ČKD strojní závod Praha – Libeň. Přes zákaz ministerstva dopravy nasazujeme parní stroje, abychom mohli nákladní dopravu na trati zvládnout“.

Parní provoz definitivně skončil až na podzim 1961.

Motorové vozy řady M 21.0 vydržely v provozu až do jara 1964. V létě 1964 už řada T 47.0 ČSD zcela ovládla dopravu na jindřichohradeckých tratích.

V souvislosti s nasazením úzkorozchodných motorových lokomotiv řady T 47.0 požadovala v roce 1959 Správa Plzeňské dráhy také dodání deseti osobních vozů řady **Balm/u**.

V roce 1961 provedl Výzkumný ústav kolejových vozidel (VÚKV) průzkum typů osobních vozů na všech úzkorozchodných tratích s rozchodem 750/760 mm provozovaných ČSD. Výkresovou dokumentaci vypracoval v roce 1962 VÚKV na Smíchově a Vagónka Tatra Studénka n. p. Zhotovení předpisů k provozu a schválení dokumentace Ministerstvem dopravy proběhlo až v roce 1964.

Vozy určené pro Jindřichův Hradec byly odesílány z továrny na jaře roku 1966. Zkušební jízda s vozy 635 a 636 proběhla 17. 6. 1966 v trase Jindřichův Hradec – Kunžak a zpět. Všech deset vozů bylo převzato do provozu koncem srpna 1966.

Vozy jsou vytápěny vlastním naftovým topením a vybaveny zářivkovým osvětlením. Jsou jedinými vozidly, která nebyla do Jindřichova Hradce dodána (případně předána) s tzv. bosenským spráhlem (respektive slučitelným jako dva osobní vozy saského původu), ale s automatickými spráhlíky typu Compact. Ke sprážení „Compactu“ s bosenským spráhlem se musí užívat „mezikus“. Až do konce sedmdesátých let se soupravy osobních vlaků na kamenické trati sestavovaly ze dvou vozů řady Balm/u vzájemně sprážených „Compacty“. Na vnějších koncích soupravy byly vozy vybaveny bosenským spráhlem, odebraným ze zrušených starých vozů.

Za letité lokomotivy řady 705.9 (TU47.0) měly být vyrobeny moderní dvoumotorové dieselelektrické lokomotivy se spráhovacím ústrojím úzkého i normálního rozchodu. Řada 707.9 (TU48.0) měla být dodána v letech 1991 (prototyp) a 1993. Vzhledem k ekonomické situaci ČSD byla objednávka stornována a ČKD Praha závod lokomotivka zpracovala variantu **modernizace lokomotiv řady 705.9**. Ta byla však realizována až za JHMD.

Pro ekonomické zajištění efektivity osobní dopravy si JHMD pořídilo v letech 2005 a 2006 čtyři zánovní motorové vozy z Polska (**řada M27.0 JHMD**). V období let 2013/2014 prošly rekonstrukcí pohonu a vozové skříně. Dostaly nové motory, hydrostatický přenos na oba podvozky a různé jednotky vyžadované současnými požadavky. Podvozky byly sice repasovány, avšak jejich konstrukce neumožňuje splnit současné požadavky na jízdní vlastnosti. Konstrukčně vozy odpovídají požadavku zákazníka z 80 - desátých let minulého století, vozy svojí konstrukcí (pohonná jednotka je umístěna pod podlahou vozu) neumožňují přestavbu na nízkopodlažní. Kapacitní omezení vozů (koncepte „autobusu“ na kolejích neumožňuje plně uspokojit poptávku s silným sezonním provozem. Vozidla byla spolufinancována v rámci ROP Jihozápad a ROP Jihovýchod. Jejich nasazení do provozu je dáno

realizací projektu, udržitelností a finančními vztahy k úvěřující bance v rámci uzavřené smlouvy s objednateli.



1.4. Počet vozidel v současném provozu v závazku veřejné služby ve veřejné osobní drážní dopravě. Jejich základní parametry, nasazení dle jednotlivých tratí v zimním/letním období.

Dopravce JHMD bude pro zajištění pravidelného provozu disponovat čtyřmi diesellovými lokomotivami řady 705.9, motorovými vozy řady M27.0 (805.9) a vozy pro přepravu cestujících řady Balm/ú. V období počínající JŘ rokem 2020 je předpokládána zvýšená provozní údržba a opravy stávajícího vozového parku tak, aby byla zajištěna maximální provozuschopnost. U vozidla M27.004 předpokládáme dokončení opravy na základě způsobu vyhodnocení škodní události (střet s traktorem).

K přepravě jízdních kol a ostatních spoluzavazadel budou v sezóně využívána přípojná vozidla pro velkokapacitní přepravu či upravené osobní vozy s prostorem pro přepravu jízdních kol. Dopravce si je vědom, že cykloturistika je v Jihočeském kraji velmi rozšířená a že cykloturisté tvoří významný podíl sezónních cestujících. Obě tratě, ale zejména Jindřichův Hradec – Nová Bystřice jsou v turistické sezóně plně vytiženy požadavky na přepravu ze strany skupin cestujících. Trať Jindřichův Hradec – Kamenice nad Lipou – Obrataň je v posledních pěti letech předmětem zájmu ze strany početnějších skupin cestujících, a to zejména školních výletů a účastníků letních táborů.

Průměrný požadavek na přepravu kol v turistické sezóně je od 25 do 50 kol na spoji podle časové polohy.

Vzhledem ke stáří stávajícího vozového parku začal Dopravce ověřovat zájem Objednatele o nové moderní motorové jednotky. Dopravce v souladu se Zákonem č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek zahájil Předběžné tržní konzultace. Před zahájením zadávacího řízení se Dopravce rozhodl vést tržní konzultace se všemi potenciálními dodavateli nových úzkokolejných vozidel. Zahájení předběžných tržních konzultací bylo zveřejněno na profilu zadavatele. Technické parametry poptávaných vozidel byly stanoveny v souladu s požadavky dopravní koncepce Jihočeského kraje.

Parametry stávajících železničních vozidel:

- Lokomotivy 705.9 jsou čtyřnápravové, dvoupodvozkové lokomotivy s elektrickým přenosem výkonu, skříňově konstrukce se stanovištěm strojvedoucího na obou koncích a služebním oddílem za předním stanovištěm. Lokomotivy jsou určeny pro vozbu osobních a nákladních vlaků na tratích JHMD. K dnešnímu dni je odhadovaný počet kilometrických proběhů diesellových lokomotiv řady 705.9 (T 47) cca 3 250 000 vlkm na vozidlo.

LOKOMOTIVA 705.9

VÝROBCE A ROK VÝROBY	ČKD Praha, 1954 – 1959
VÝKON	257 kW
HMOTNOST	32 t
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST	50 km/h
TAŽNÁ SÍLA NA HÁKU	65 kN
DÉLKA PŘES SPŘÁHLA	12690 mm
PRŮMĚR KOL	750 mm
PEVNÝ ROZVOR	7000 mm
CELKOVÝ ROZVOR	8800 mm
BRZDA	DAKO
BRZDICÍ VÁHA P/R	20 t / 7 t + 7 t

- Motorové vozy řady M27.0 (805.9) jsou čtyřnápravová drážní vozidla s hydromechanickým přenosem výkonu, skříňové konstrukce se stanovištěm strojvedoucího na každém konci. Motorové vozy jsou určeny pro vozbu osobních vlaků na tratích JHMD. Po dobu udržitelnosti je požadavek ročního proběhu nejméně 50 000 vkm na vozidlo.

M27.0 (805.9)

VÝROBCE A ROK VÝROBY	23. August Werke Bucarest, Rumunsko, 1985
VÝKON	242 kW
HMOTNOST	28,6 t
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST	60 km/h
TAŽNÁ SÍLA NA HÁKU	75 kN
DÉLKA PŘES NÁRAZNÍKY	15920 mm
PRŮMĚR KOL	750 mm
ROZVOR PODVOZKU	1 700 mm
CELKOVÝ ROZVOR	10 700 mm
BRZDA	DAKO
BRZDICÍ VÁHA P/R	20 t / 7 t + 7 t



Obrázek 2 - Drážní vozidla zajišťující ZDO

1.5. Koncept nových vozidel

Stáří provozovaného vozového parku (motorové lokomotivy převážně zajišťující plnění závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě jsou vyrobeny v letech 1954 – 1957. Osobní vozy jsou z roku 1966, jedná se tedy vesměs o techniku stáří až 65 let). Stáří vozového parku vedlo dopravce k ověření zájmu objednatele o zajištění závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě novými moderními motorovými jednotkami. Objednatel a zástupci samosprávy při presentaci technických

parametrů nových vozidel podpořili dopravce v úsilí zajistit dlouhodobý provoz a tím udržitelnost Jindřichohradecký úzkokolejek radikální obnovou vozového parku.

Dopravce v souladu se Zákonem č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek zahájil **Předběžné tržní konzultace**. Před zahájením zadávacího řízení vedl dopravce tržní konzultace se všemi potenciálními dodavateli nových úzkokolejných vozidel. Zahájení předběžných tržních konzultací bylo, v souladu s legislativou, zveřejněno na profilu zadavatele. Oslovení přímou výzvou byli potenciální výrobci, kteří jsou obecně známi odborné veřejnosti. Technické parametry poptávaných vozidel byly stanoveny v souladu s požadavky dopravní koncepce Jihočeského kraje.

Základní předběžné požadavky na požadovaná železniční vozidla jsou následující:

- Maximální rychlost alespoň 80 km/h
- Částečná nízkopodlažnost vozidel
- Místa pro kočárek/invalidní vozík (alespoň 1 místo na 30 míst k sezení)
- 1 WC s uzavřeným okruhem na maximálně 120 osob
- Umožnění přepravy jízdních kol (minimálně 15 míst/120 osob)
- Vysoká pohodlná sedadla s opěrkami hlavy Zařízení na online sledování vozidel (polohy) v reálném čase
- Wi-Fi zásuvky (včetně USB) pro cestující, alespoň 1 na 2 místa k sezení
- Informační systémy – 2 boční panely na každé straně jednotky, 4 vnitřní barevné displeje/jeden vůz/jeden díl jednotky
- Akustické hlášení zastávek a dalších informací
- Klimatizace a zajištění teplotní pohody (18–25 st. C) s možností polospuštěcích oken
- Dostatečný prostor na nohy Zajištění základního občerstvení (jednoduchou formou, např. automat na nápoje/trvanlivé potraviny)
- Sklopné stolky v části u alespoň 30 % sedadel
- Minimální šířka sedadel 450 mm ve druhé třídě,
- Vozidla budou provozována na úzkorozchodné trati o rozchodu 760 mm Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň.
- Délka tratí celkem 80 km
- Počet přepravovaných osob průměrně 400.000 ročně
- Trať není elektrifikována

V průběhu předběžných tržních konzultací byli zájemci seznámeni s technickými parametry úzkokolejných tratí.

Výsledky předběžných tržních konzultací byly ze strany dodavatelů opakovaně presentovány objednateli a politické reprezentaci samosprávy.

1.6. Kapacita jednotlivých spojů

Požadavky na kapacitu jednotlivých spojů jsou rámcově projednány s objednateli při přípravě jízdního řádu na dané období. Přepravní kapacita jednotlivých spojů je ovlivněna technickými parametry vozidel. Obě dráhy mají charakter liniového dopravního systému s předvídatelným požadavkem na kapacitu přepravy v uzlových přestupních bodech. Při predikci požadavku na stanovení optimální kapacity jednotlivých spojů dopravce však musí vycházet z vlastního sčítání a dopravních odhadů, když jiná data nebyla objednateli veřejné dopravy v závazku veřejné služby dopravci nikdy zpřístupněna.

Nároky na kapacitu jednotlivých spojů jsou tvořeny zejména následujícími požadavky:

- dojížd'ka za prací
- dojížd'ka do škol
- rekreace
- k lékaři
- ostatní

Stávající systém plánování, resp. koordinace dopravních módů, které jsou vůči sobě v konkurenčním prostředí neumožňuje jiný než direktivní způsob koordinace zajištění dopravní obslužnosti daného území.

Optimalizace přepravních proudů je poznamenána nedostupností dat za relevantní období. Dopravní modely mohou vycházet pouze z dostupných dat, která jsou nepříznivě ovlivněna buď dlouhým intervalem získaných dat (sčítání obyvatelstva 1 x za 10 let), statistických údajů z ČSÚ, Dopravní sektorové strategie ze zdroje MDČR, anketního sčítání např. dojížděky do mateřských, základních a středních škol. Dále dopravní modely vycházejí ze sčítání dopravců.

Vypovídací schopnost takto sestaveného dopravního modelu je nejvíce postižena neznalostí specifických hybností, distribučních křivek pro tvorbu směrování jednotlivých druhů dopravy a parametrů logit funkce pro model dělby přepravní práce pro území ČR. Výpočetní modely byly organizátory dopravy vypočítány pouze pro účely cest do práce a do školy. Pro ostatní účely jsou parametry provedeny na základě odborného odhadu. (RAILHUC 2013). Takto predikovaný odhad nedokáže plně reflektovat zátěžové dopady, v dopravních modelech nepředvídatelné a neodhadnutelné (Usnesení Vlády ČR č. 206 ze dne 27. března 2018), tedy kampaňovitou zátěž z hlediska poptávky v rámci turistického ruchu.

Predikce intenzity přepravních proudů úzkokolejné dráhy Jindřichův Hradec – Obrataň je zatížena výkony linkových dopravců, kteří zajišťují dopravní obslužnost autobusovou dopravou v souběhu. Dopravce nemá informace o intenzitě souběžných přepravních proudů, dopravní model obsluhy zájmového území nebyl dopravci nikdy poskytnut v takové podobě, aby mohl optimalizovat dopravní obslužnost území. Odborným odhadem lze předpokládat, že doposud docházelo ke „kanibalizaci“ výkonů přepravených osob na souběžných relacích, a tak k určité „neefektivnosti“ prostředků vynakládaných na dopravní obslužnost zájmového území.

Dopravní obslužnost území úzkokolejkou plně vystihuje charakter území, kdy v mnoha případech je nemožné zajistit plnohodnotnou náhradu za veřejnou službu ve veřejné drážní dopravě na úzkokolejných tratích linkovou osobní dopravou, zejména z důvodu omezené průjezdnosti menších sídelních celků, a to z toho důvodu, že průměrný autobus, nasazený v linkové dopravě se na úzkých silnicích prostě „nevytočí“. Úvahy zajistit dopravní obslužnost zejména v linkové dopravě mikrobusem a minibusy povede k dalšímu poklesu počtu přepravených osob, a zejména v turistické sezóně k výraznému nepokrytí dopravní obslužnosti území. Obecně lze z dostupných výstupů usoudit, že linková doprava „nezachytí“, s ohledem na danou kapacitu, sezónní výkyvy v rámci turistického ruchu. Výrazným negativním faktorem je tedy nemožnost zvýšení přepravní kapacity v rámci sezonního období, anebo v rámci turistického provozu (Ing. Veronika Červinská, Vliv dopravní obslužnosti na cestovní ruch, VŠE 2019).

Soubor úzkokolejných drah tak tedy představuje jedinečný dopravní systém a jedinečný přepravní mód s historickým a technickým významem pro celé území. Oproti linkovým dopravcům je mód úzkokolejné dopravy v závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě schopen nabídnout zvýšení kapacity spoje na základě požadavku zákazníka na hromadnou přepravu skupin (skupiny důchodců, školní výlety, exkurze vysokých škol, organizované turistické skupiny). Tím se zásadně liší od linkové osobní dopravy v závazku veřejné služby, která tohoto není a nebude schopna. Sama linková veřejná doprava se nikdy nestane významným turistickým cílem území, protože zákonitě postrádá historickou přidanou hodnotu.

Kapacita jednotlivých spojů je ovlivněna technickými parametry vozidel. Nároky na kapacitu jednotlivých spojů jsou tvořeny zejména cestujícími, kteří využívají železniční dopravy do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení, ale i k uspokojení rekreačních, kulturních, společenských a turistických potřeb.

Na trati 228 Jindřichův Hradec – Obrataň budou celoročně nasazována vozidla řady M27.0 (805.9) s minimální kapacitou 38 míst, mimo M27.001, kde je minimální kapacita 32 míst z důvodu zvětšení nástupního prostoru vozidla pro přepravu kol a kočárků. Na vybraných spojích budou

nasazována vozidla řady 705.9 s minimální kapacitou 46 míst. V případě skupinové potřeby s možností posílení až na 92 míst. Tato kapacita přepravy je vyžadována zejména v turistické sezóně a o prázdninách. Od roku 2023 je azení nových výcečláňkových motorových jednotek.

Na trati 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice budou celoročně nasazována vozidla řady 705.9 s minimální kapacitou 46 míst v zimním období (od 1. října do 30. dubna) a s minimální kapacitou 92 míst v letním období (od 1. května do 30. září). Ve výjimečných případech bude nasazeno vozidlo řady M27.0 s minimální kapacitou 38 míst, mimo M27.001, viz předchozí odstavec. V případě nasazení lokomotiv 705.9 bude moci Dopravce reagovat na skutečnou frekvenci cestujících, kdy bude možné posílení připojením dalším vozem, bez nutnosti zvýšení nároku na personální zajištění, resp. zvýšení mzdových nákladů. Nasazení lokomotiv 705.9 představuje uspokojení poptávky cestujících po nostalgickém provozu. Pro uspokojení požadavku na zvýšenou přepravu cestujících společně s jízdními koly dopravce předpokládá nasazení moderní tří člankové nízkopodlažní soupravy se zvýšenou kapacitou přepravy kol.

Na základě požadavku zákazníka vždy vyvine Dopravce maximální úsilí ke zvýšení kapacity spoje. Již v současnosti cestující při požadavku na skupinovou přepravu objednávají závaznou možnost odbavení přepravy skupiny, dle smluvních podmínek. Ze strany cestujících lze do budoucna předpokládat snahu o zakoupení jízdenky prostřednictvím e shopu (zatím je toto možné pouze na spojích provozovaných komerčně v rámci parního provozu) a tak si zajistit požadovanou přepravu v konkrétním čase a úseku.

Oběhy vozidel jsou zpracovány tak, aby:

- pokryly všechny vlaky obsažené v jízdním řádu;
- poskytovaly kapacitu jednotlivých spojů;
- nabídky dostatečnou kapacitu vybraných spojů s ohledem na letní a zimní turistickou sezónu;
- byla pravidelná údržba kmenových vozidel s využitím záložních vozidel;
- bylo prováděno čištění a úklid kmenových vozidel s využitím záložních vozidel.

Technologické plánované oběhy vozidel nelze přiřadit k jednotlivým tratím, protože během dne z důvodů optimálního využití a potřebných technologických či servisních úkonů vozidla provádějí výkony v rámci sítě obou tratí.

1.7. Jízdní řády a respektované přestupní vazby

Základní přestupní vazby v drážní dopravě jsou v Jindřichově Hradci a Obratani. Význam přestupní vazby v Obratani je potlačen významem přepravních toků mezi stanicemi Včelníčka – Chvátkov – Černovice (podíl osob reálně využívajících pro dojížděku železniční dopravu a všech dojíždějících, kteří by zde mohli železniční dopravu využít je 39,2 % (Model přepravních vztahů v Kraji Vysočina se zaměřením na železniční dopravu, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Lukáš Nosek, 2016). Lomení spojů v Kamenici nad Lipou nebo v Černovicích narušuje zaběhlé přepravní vazby a zvyk. Dopravce, pro srovnání předkládá stávající jízdní řády, které jsou respektované obcemi s cílem zajistit základní dopravní obslužnost spravovaného území a jsou i pozitivně vnímány cestující veřejností.

**Rozsah objednaného dopravního výkonu v závazku veřejné služby v územním obvodu
Jihočeského kraje pro rok 2019**

Vlak	kód	Trasa	Dle jízdního řádu 2018 - 2019												jžd	Celkem vikm Jč	Odhad dle JŘ	
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12			12/2019	vikm Jč
21200	20	JH-KA	5	4	4	5	6	4	5	4	5	4	4	2	52	904,904	4	69,608
21201	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21220	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21203	70	OB-JH	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	6038,494	15	261,030
21204	130	JH-ČE	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21205	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	17	295,834
21206	10	JH-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21207	80	KA-JH	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	6038,494	15	261,030
21208	20	JH-KA	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	6038,494	15	261,030
21209	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21210	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	17	295,834
21211	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	17	295,834
21212	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	17	295,834
21213	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	17	295,834
21214	10	JH-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21215	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21216	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	14	243,628
21217	80	KA-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	6055,896	14	243,628
21222	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21221	80	KA-JH	26	24	26	24	27	25	26	27	25	26	26	12	294	5116,188	11	191,422
21224	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21223	80	KA-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21226	80	KA-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4211,284	9	156,618
21240	10	JH-OB	8	8	10	10	10	10	9	9	9	9	9	4	105	1827,210	6	104,412
21242	130	JH-ČE	9	8	10	10	10	10	9	9	9	9	9	4	106	1844,612	8	139,216
21250	50	JH-NB	0	0	0	0	0	2	31	31	1	0	0	0	65	2144,155	0	0,000
21251	110	NB-JH	0	0	0	0	0	2	31	31	1	0	0	0	65	2144,155	0	0,000
21252	50	JH-NB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21253	110	NB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21254	50	JH-NB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21255	110	NB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21256	50	JH-NB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21257	110	NB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	17	560,779
21258	50	JH-NB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	14	461,818
21259	110	NB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	11479,476	14	461,818
21260	50	JH-NB	0	0	0	0	0	2	31	31	1	0	0	0	65	2144,155	0	0,000
21261	50	JH-NB	0	0	0	0	0	2	31	31	1	0	0	0	65	2144,155	0	0,000
		Celkem	845	768	839	809	842	817	973	973	823	848	819	384	9740	216936,220	416	9265,282

1. čtvrtletí	53890,904
2. čtvrtletí	54418,696
3. čtvrtletí	63584,118
4. čtvrtletí	54307,784
226201,502	

Jčk	hrtkm
TÚ (NB)	4816,234
TÚ (OB)	558,904
M27	3499,222
Celkem	8874,359

	do GVD	od GVD		
JH - NB	100412,428	JH - NB	4288,310	
JH - OB	116523,792	JH - OB	4976,972	
Celkem	216936,220	Celkem	9265,282	
Celkem		226201,502		

229 Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a zpět

úzkorozchodná železnice

km	JiHMO, a.s. / JiHMO, a.s.	Vlak	21250	21252	21253	21254	21255	21256	21257	21258	21259	21260	21261
0	Jindřichův Hradec § 225,228	§	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25
5	Jindř. §	x	7:35	x 8:35	8:00	10:00	11:20	11:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20
6	Jindř. zastávka §	x	7:37	x 8:37	8:02	10:02	11:22	11:22	13:22	13:22	13:22	13:22	13:22
8	Blažov §	x	7:43	x 8:43	8:08	10:08	11:28	11:28	13:28	13:28	13:28	13:28	13:28
10	Malý Rámrov §	x	7:49	x 8:49	8:14	10:14	11:34	11:34	13:34	13:34	13:34	13:34	13:34
13	Štřelovice §	x	7:57	8:57	8:22	10:22	11:42	11:42	13:42	13:42	13:42	13:42	13:42
18	Kunčák-Lomy §	o	8:08	9:08	8:33	10:33	11:53	11:53	13:53	13:53	13:53	13:53	13:53
22	Kunčák-Lomy §	o	8:20	9:20	8:45	10:45	12:05	12:05	14:05	14:05	14:05	14:05	14:05
24	Senešín §	x	8:28	x10:28	9:03	11:03	12:23	12:23	14:23	14:23	14:23	14:23	14:23
27	Hůrky §	x	8:33	x10:33	9:08	11:08	12:28	12:28	14:28	14:28	14:28	14:28	14:28
30	Albáň §	x	8:40	x10:40	9:15	11:15	12:35	12:35	14:35	14:35	14:35	14:35	14:35
33	Nová Bystřice §	o	8:47	9:47	9:22	11:22	12:42	12:42	14:42	14:42	14:42	14:42	14:42

nejede 24., 25., 31.XI. § vlak je laden parní lokomotívou, platí zvláštní tarif, možnost zakoupení jídelnek na http://zizdenky.jihtm.cz
 jede 26.VI. - 1.IX. § bulhový vlak
 § příprava spojovacího předčíslem kol, do výměrání kapacity vozu nebo vlaku
 x vlak zastavuje jen na znamení nebo požádání
 § jídelny se prodávají ve vlaku

228 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět

úzkorozchodná železnice

km	JiHMO, a.s. / JiHMO, a.s.	Vlak	21200	21202	21203	21204	21205	21206	21207	21208	21209	21210	21211	21212	21213	21214	21215	21216	21217	21218
0	Jindřichův Hradec § 225,228	§	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05	3:15	4:05
3	Horní Skály §	x	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11	3:21	x 4:11
5	Dolní Radošín §	x	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14	3:24	x 4:14
7	Loučín §	x	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18	3:28	x 4:18
8	Loučín oves §	x	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20	3:30	x 4:20
10	Nekrasín §	x	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23	3:33	x 4:23
12	Nová Vělečice §	x	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27	3:37	x 4:27
16	Žďár u Kamenice nad Lipou §	x	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31	3:41	x 4:31
19	Rodinný §	x	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35	3:45	x 4:35
21	Kamenice nad Lipou §	o	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40	3:50	4:40
24	Vělečice §	x	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47	3:57	x 4:47
26	Bárešev nad Lipou §	x	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54	4:04	x 4:54
31	Chrástov §	x	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56	4:06	x 4:56
34	Dobruška §	x	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03	4:13	x 5:03
38	Cermouze u Tábora §	o	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08	4:18	x 5:08
39	Cermouze u Tábora §	o	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09	4:19	x 5:09
40	Cermouze u Tábora §	o	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14	4:24	x 5:14
40	Křez §	x	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15	4:25	x 5:15
43	Sudkův Ústí §	x	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20	4:30	x 5:20
45	Obstáň zastávka §	x	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28	4:38	x 5:28
46	Obstáň § 224	o	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25	4:35	x 5:25

nejede 23., 25., 31.XI. § jede v § a §, nejede 25., 28.XI., I. § jede v § a § od 2.VII. do 20.VIII. § příprava spojovacího předčíslem kol, do výměrání kapacity vozu nebo vlaku
 nejede 25., 28.XI., I. § jede v § a § od 2.VII. do 20.VIII. § příprava spojovacího předčíslem kol, do výměrání kapacity vozu nebo vlaku
 jede v § a § § jede v § a §, nejede 24.XI., 22.IV., 28.X. § jede v § a § od 2.VII. do 20.VIII. § příprava spojovacího předčíslem kol, do výměrání kapacity vozu nebo vlaku
 jede v § a § § jede v § a §, nejede 24., 25.XI. § jede v § a § od 2.VII. do 20.VIII. § příprava spojovacího předčíslem kol, do výměrání kapacity vozu nebo vlaku
 jede v § a § § jede v § a §, nejede 6.VII., 28.IX. § bulhový vlak
 x vlak zastavuje jen na znamení nebo požádání
 § jídelny se prodávají ve vlaku

228

Rozsah objednaného dopravního výkonu v závazku veřejné služby v územním obvodu
Kraje Vysočina pro rok 2019

Vlak	kód	Trasa	Dle jízdního řádu 2018 - 2019												Celkem vlkm Vys.	Odhad dle JŘ		
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12		jízd	12/2019	vlkm Vys
21200	20	JH-KA	5	4	4	5	6	4	5	4	4	4	2	52	148,096	4	11,392	
21200	30	KA-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6233,920	9	231,840
21201	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6923,136	9	257,472
21220	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	689,216	9	25,632
21202	30	KA-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6233,920	9	231,840
21203	70	OB-JH	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	9926,976	15	429,120
21204	130	JH-ČE	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	4395,204	9	163,458
21205	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	17	486,336
21206	10	JH-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6923,136	9	257,472
21207	80	OB-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6233,920	9	231,840
21207	80	KA-JH	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	988,256	15	42,720
21208	20	JH-KA	30	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	347	988,256	15	42,720
21208	30	KA-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6233,920	9	231,840
21209	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6923,136	9	257,472
21210	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	17	486,336
21211	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	17	486,336
21212	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	17	486,336
21213	70	OB-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	17	486,336
21214	10	JH-OB	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6923,136	9	257,472
21215	70	OB-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	6923,136	9	257,472
21216	10	JH-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	9955,584	14	400,512
21217	90	OB-KA	26	24	26	24	25	25	25	27	24	26	26	12	290	7470,400	11	283,360
21217	80	KA-JH	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	991,104	14	39,872
21222	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	689,216	9	25,632
21221	80	KA-JH	26	24	26	24	27	25	26	27	25	26	26	12	294	837,312	11	31,328
21224	20	JH-KA	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	689,216	9	25,632
21223	80	KA-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	689,216	9	25,632
21226	80	KA-JH	22	20	21	20	21	20	22	22	21	22	21	10	242	689,216	9	25,632
21240	10	JH-OB	8	8	10	10	10	10	9	9	9	9	9	4	105	3003,840	6	171,648
21241	90	OB-KA	5	4	5	6	6	5	6	4	6	5	4	2	58	1494,080	4	103,040
21242	130	JH-ČE	9	8	10	10	10	10	9	9	9	9	9	4	106	1925,172	8	145,296
21242	40	ČE-OB	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	14	348	3635,208	17	177,582
		Celkem	747	680	737	709	740	709	751	751	723	750	723	340	8360	158534,848	354	6816,608

1Q	41048,256
2Q	40945,216
3Q	42166,688
4Q	41191,296
	165351,456

Vysoč.	hrtkm
M27	5291,247
Celkem	5291,247

	do GVD		od GVD
JH - OB	158534,848	JH - OB	6816,608
Celkem		165351,456	

Modelový jízdní řád podle stavu projednání bude součástí této přílohy. Dopravce z modelového jízdního řádu přebírá časovou polohu, počty vlaků a kapacitu vlaků, a to na základě objednávky a požadavků předložených objednavatelem. Dopravce bude v součinnosti s Jihočeským krajem, resp. jeho koordinátorem veřejné dopravy, společností JIKORD s r. o., vytvářet pomůcky k zajištění přesnosti spojů a jejich návazností (např. přehled čekacích dob, přepravní proudy cestujících, vliv na další spoje a dodržení přípojí v jednotlivých uzlech, stanicích a přestupních bodech).

1.8. Provozní ošetření vozidel

Základní provozní ošetření vozidel je zajištěno u motorové trakce v depu v Jindřichově Hradci (zařízení služeb provozovatele dráhy). Dopravce předpokládá využití nového depa v Kamenici nad Lipou, a dalších zařízení služeb provozovatele dráhy.

Zbrojení motorové trakce probíhá v Jindřichově Hradci, do budoucna bude v rámci nového depa možné zbrojit i v Kamenici nad Lipou.

Zbrojení parních lokomotiv probíhá v Jindřichově Hradci, Kunžaku – Lomy, Nové Bystřici, Kamenici nad Lipou a do budoucna může probíhat i v Černovicích u Tábora. Zbrojení parních lokomotiv je nedílnou součástí parního provozu a patří k velkým atrakcím v rámci turistické sezony.

Způsob provozního ošetření vozidel

Dopravce má zřízené zázemí v areálu společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., Nádražní 203, 377 01, Jindřichův Hradec. Zázemí je určeno k odstavení železničních vozidel, kde probíhají a dle provozní potřeby budou probíhat úkony spojené s běžnou provozní údržbou (prohlídky, vybavení železničních vozidel spotřebním materiálem, úklid a čištění, doplňování paliv a maziv, aj.).

Dopravce předpokládá vybudování nového depa v Kamenici nad Lipou, které bude sloužit pro údržbové a opravné práce zejména nových železničních drážních vozidel a k vyvazovacím opravám stávajícího vozového parku, včetně parních lokomotiv, (viz kapitola Vzorové depo, bod 2).

Plánované opravy se provádějí současně s provedením provozního ošetření, periodické prohlídky či opravy, nebo se provádějí samostatně.

Neplánované opravy jsou řešeny operativně a jejich realizace a časový průběh je ovlivněn mnoha faktory, zejména technickou unikátností vozidel a aktuální dostupností náhradních dílů či kooperací.

V případě nového vozového parku Dopravce počítá se skladovou dostupností náhradních dílů a komponentů. Udržení provozuschopnosti u nových vozidel bude řešeno profylaktickou výměnou dílů v závislosti na probězích a diagnostice vozidla. Cílem Dopravce je vždy minimalizace doby odstávky vozidla a předcházet neplánovaným odstávkám vozidel. V případě výluk bude Dopravce spolupracovat s místními dodavateli za účelem mimořádného zbrojení železničních vozidel.

1.8.1. Čištění a úklid vnitřku vozidel

Čištění a úklid vozidel budou prováděny v předem stanovených pravidelných intervalech a v určených stupních. Rozsahy požadovaných úklidů ukazují následující tabulky:

Stručný popis druhu čištění	Pracovní náplň
Malý úklid v obrátové stanici	podlaha (chodba, mezi skupinami sedadel) podle potřeby zametení podlahy (v nepřítomnosti cestujících) kontrola kabiny WC sběr odpadků/papír a likvidace doplnění hygienických prostředků na WC
Základní úklid denně na všech vozidlech	podlaha (chodba, mezi skupinami sedadel) sběr odpadků/papír a likvidace odstranění znečištění na čalounění/sedadlech zametení, mokré čištění podlahy čištění kabiny WC (sedátko, záchodová mísa, dezinfekce WC, vytření podlahy) doplnění hygienických prostředků na WC doplnění nádrže čerstvé vody

Velký úklid následuje po denním čištění (střídavě obden)	odstranění znečištění na čalounění/sedadlech čištění vstupů, rukojetí, přidržovacích tyčí a tlačítek vyčištění stanovišť strojvedoucího čištění skel (dveře, okna, skleněné mezistěny) čištění ploch pro odkládání zavazadel a stěn vozu čištění okenních rámců čištění topení / ventilátorů
---	--

1.9. Koncepce údržby vozidel

Údržba vozidel je dána provozními předpisy dopravce. Převážná část údržby vozidel je prováděna vlastními opravárenskými kapacitami, tímto způsobem dochází k výrazné úspoře nákladů na údržbu (odpadá nákladná přeprava vozidel do opravárenských zařízení).

Rozsah údržby drážních vozidel je závazně stanoven vnitřním předpisem Dopravce. Rozsah běžné a plánované údržby vyplývá z údržovacího řádu výrobce vozidla a předpisu Dopravce a bude prováděna v areálu depa v Jindřichově Hradci. Postupně Dopravce plánuje přesun této činnosti do nového depa v Kamenici nad Lipou. Depo v Jindřichově Hradci bude sloužit k denním prohlídkám, bude zpřístupněno odborné veřejnosti a stane se součástí prohlídkové trasy.

Náročnější údržbové práce budou do výstavby nového depa zajištěny odborně způsobilými pracovníky Dopravce v areálu depa v Jindřichově Hradci, do budoucna v Kamenici nad Lipou, a případně jejich část bude zajištěna smluvně odborně způsobilými externími dodavateli.

V případě mimořádné údržby a v případě nedostatků na vozidlech budou tyto nedostatky řešeny nasazením záložních vozidel.

2. Vzorové depo pro zajištění provozuschopnosti a údržbu nových vozidel

Dopravce v předběžných tržních konzultacích řešil otázku zajištění provozuschopnosti a údržby nových vozidel po dobu předpokládané životnosti vozidel, tedy v délce 30 až 35 let. Požadavek na vybudování nového depa je dán technickou specifikací nových vozidel (délka, konstrukční charakteristika). Z ekonomického hlediska s ohledem na technickou charakteristiku úzkokolejného provozu je vybudování vlastního depa nejvýhodnějším řešením.

2.1. Úvod

Tento dokument poskytuje obecný pohled na přístup společnosti jednoho z výrobců úzkokolejných vozidel, společnosti Stadler, ke koncepci údržbového depa. Ve stručnosti charakterizuje přístup "best practice" k zajištění maximální provozní spolehlivosti vyrobených drážních vozidel. Firma Stadler má vynikající výsledky a pověst při efektivní údržbě vlaků, prováděné podle těchto zásad železničním podnikem, nezávislou údržbovou organizací a/nebo ve spolupráci s vnitropodnikovou servisní organizací firmy Stadler.

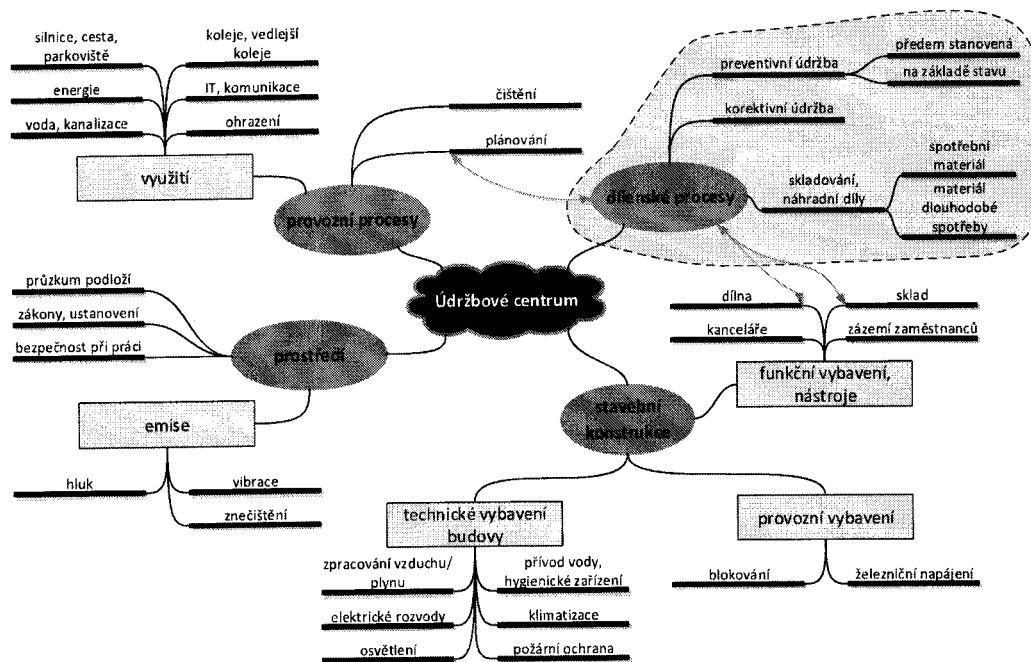
2.2. Cíl

Tento dokument popisuje minimální požadavky na depo pro veškeré běžné činnosti údržby a generální opravy pro úzkokolejná kolejová vozidla Stadler. Hlavním cílem tohoto dokumentu je vysvětlit funkčnost údržbového centra a optimální rozhraní vlaku a depa.

Provedení depa

Údržbové a opravné práce jsou prováděny v dílně speciálně vybavené pro tyto úkoly, která spolu s příslušnými kolejemi a sklady, provozním vybavením, technickým zařízením budov

a kanceláři tvoří údržbový závod. Vedle kritérií pro údržbu vozidel musí provedení a uspořádání závodu mít další prvky podstatně ovlivňující plánování a provoz závodu. Následující schéma obsahuje faktory ovlivňující provedení údržbového centra.



Obrázek 1: Rozhraní údržbového centra

Ovlivňující faktory spojené s dílenskými procesy jsou určeny především vlakem a mohou být stanoveny na základě našich zkušeností a znalostí.

2.2.1. Nový vozový park – dvoučlánkové a tříčlánkové vozové jednotky

Typ	Vozy	Pohon	Počet	Rozchod	Délka	Šířka	Výška	Vlastnosti
Motorová jednotka	2vozová	Diesel	2x	760 mm	36 m	2,5 m	4 m	Malý profil
Celkem	2							

Tabulka 1: Přehled vozového parku

2.2.2. Nový vozový park – tříčlánková vozová jednotka

Typ	Vozy	Pohon	Počet	Rozchod	Délka	Šířka	Výška	Vlastnosti
Motorová jednotka	3vozová	Diesel	1x	760 mm	45 m	2,5 m	4 m	Malý profil
Celkem	1							

Tabulka 2: Přehled opčního vozového parku

2.3. Předpoklady strategie údržby

Aby bylo možné vytvořit obecné uspořádání depa, byly stanoveny následující předpoklady:

- Každá jednotka bude přistavena na preventivní a korektivní údržbu přibližně každých 30 dní do údržbové haly
- Vyvážený údržbový režim
- Trvání smlouvy na údržbu 30–35 let, tedy po dobu předpokládané životnosti vozových jednotek

2.4. Údržbové centrum

2.4.1. Umístění

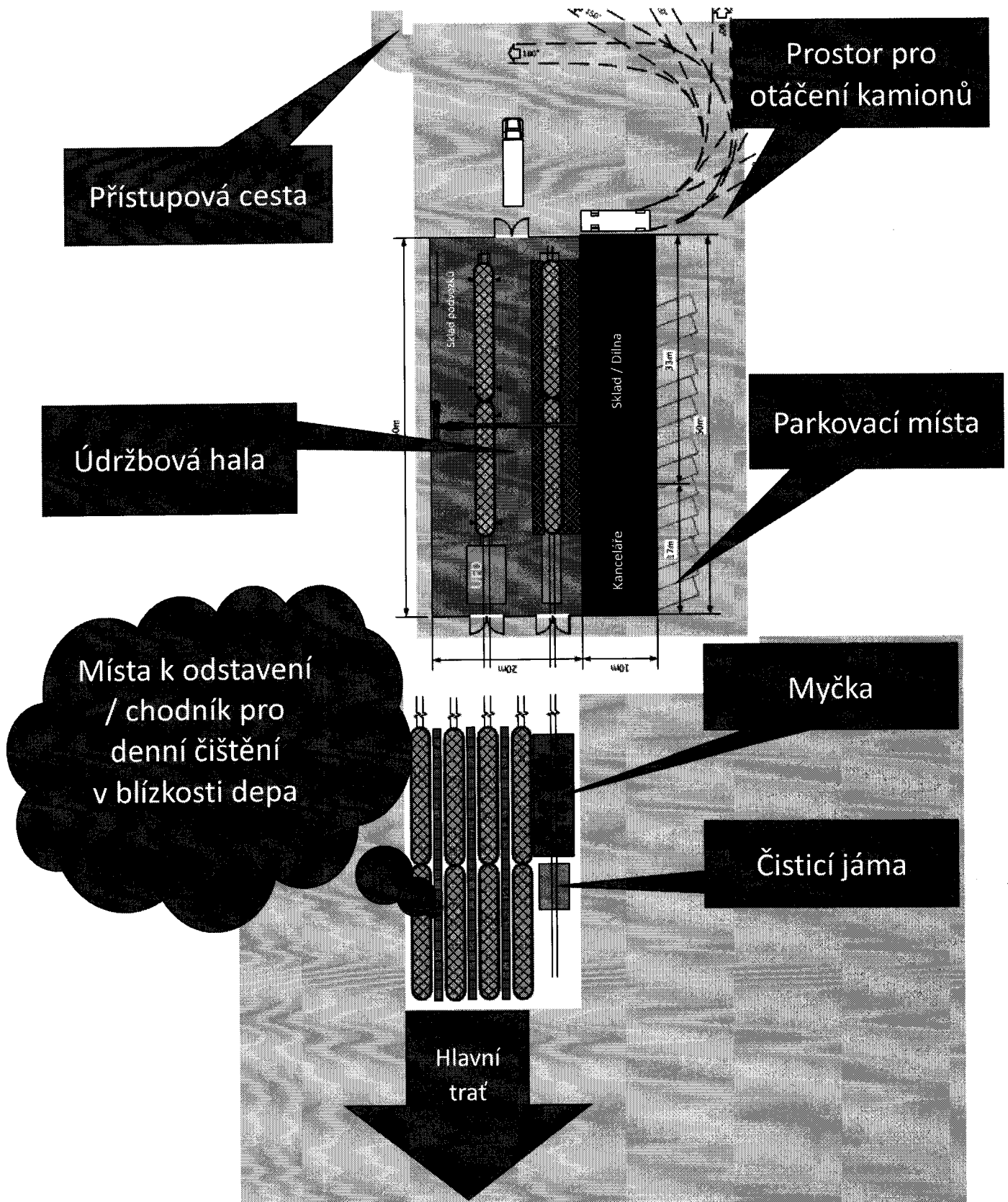
Depo pro údržbu nových vozidel bude umístěno ve stávajícím depu kolejových vozidel v Kamenici nad Lipou. Tato obecná koncepce depa musí být přizpůsobena uspořádání konečného místa.

2.4.2. Požadavky na umístění / předpoklady

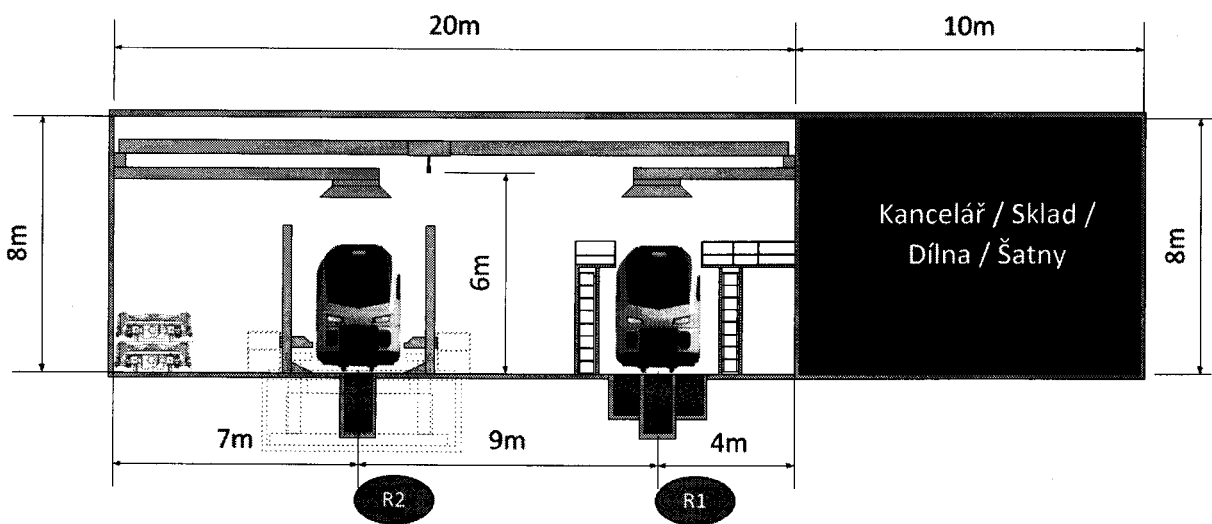
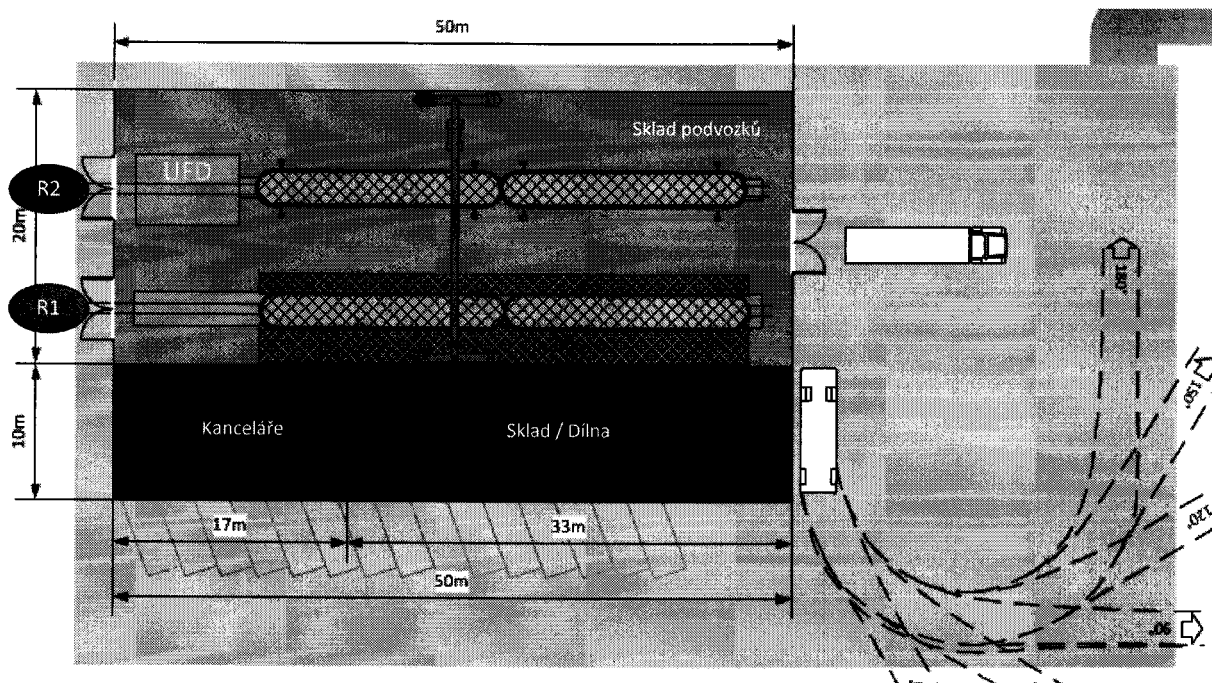
Pro aktuální koncepci depa byly stanoveny následující předpoklady:

- Připojení k hlavním železničním sítím
- Dostatečně široká přístupová cesta pro kamiony
- Možnost připojení údržbového centra k místní elektrické síti
- Možnost připojení údržbového centra k místnímu vodovodu a kanalizaci
- Možnost připojení údržbového centra k místní telefonní a internetové síti.

2.5. Obecné uspořádání depa

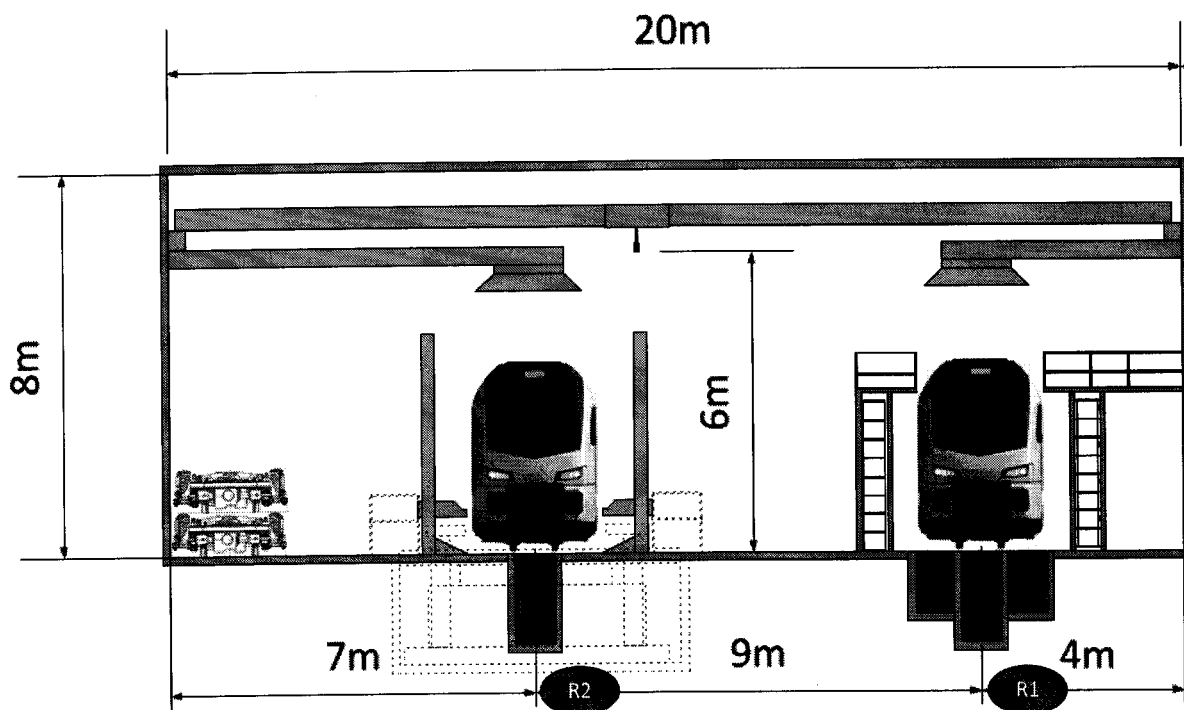


2.6. Údržbová hala
 2.6.1. Uspořádání



2.7. Hlavní údržbová hala

2.7.1. Přehled



2.7.2. Hala

Položka	Hodnota	Poznámka
Délka	Přibližně 50 m	Nejdelší jednotka + cca 10 m.
Šířka	Přibližně 20 m	Umožňující manipulaci se spalovacím motorem.
Výška	Přibližně 8 m	
Konstrukce	Hala z lehkého ocelového rámu	
Dveře	Skládací dveře	(přístup k vlaku)
Úroveň podlahy	V úrovni temene kolejnice	
Nosnost podlahy	Obecná dílenská podlaha s nosností 5 t vysokozdvizných vozíků, vyztužena v místech zvedáků u koleje 2	
Povrchová úprava podlahy	Světlá barva, odolná vůči oleji, neklouzavá	
Vytápění klimatizace	<p>/ Nutnost zajistit, aby pracovní podmínky (teplota a vlhkost vzduchu) po celý rok splňovaly místní normy, zákony a předpisy.</p> <p>Nutnost zajistit dostatečné větrání střešními větracími otvory nebo okny.</p>	
Střešní okna	Nutnost instalace střešních oken, aby bylo zajištěno maximální množství denního světla.	

Jeřáb

Nutnost instalace celošířkového portálového jeřábu pro manipulaci se střešními součástmi (a součástmi podvozkového rámu). Tento jeřáb bude rovněž sloužit k manipulaci s podvozky.

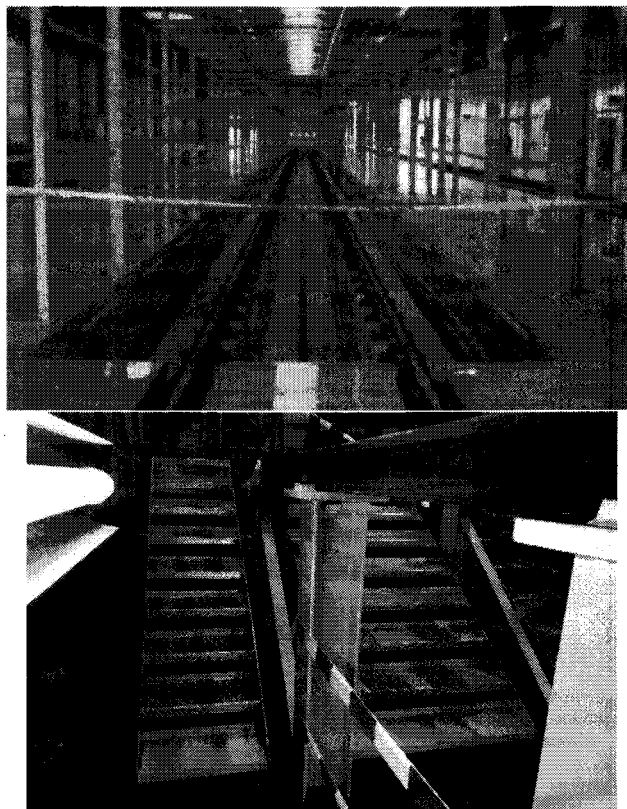


Obrázek 2: Příklad portálového jeřábu

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Celošířkový portálový jeřáb	Vrchní pojezd
Počet jeřábů	1x	
Nosnost	Přibližně 10 tun	V závislosti na konečné hmotnosti nejtěžšího podvozku
Výška háku	Přibližně 6 m nad temenem kolejnice	
Oblast jeřábu	Celá hlavní hala	Přípevnění k rámu budovy
Ovládání	Dálkové ovládání	

2.7.3. Vybavení koleje (kolej 1)

Jáma



Obrázek 3: Příklad postranní jámy a přístupových schůdků

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Postranní jáma	
Rozchod	760 mm	
Šířka	Přibližně 3,0 m	
Hloubka středové jámy	Přibližně 1,6 m pod temenem kolejnice	
Hloubka postranní jámy	Přibližně 1,2 m pod temenem kolejnice	
Délka	Přibližně 40 m	Nejdelší jednotka + cca 5 m.
Přístup	Schůdky na koncích jámy.	Podle místních zákonů (nouzové východy, požární bezpečnost)
Odtok	Jáma musí být vybavena odtokovým systémem.	Na vodu kapající z vozidel, čištění jámy atd.
Osvětlení	Přibližně 400 lux na spodek vozidla (směřující vzhůru), LED.	
Krytí	Postranní jámy musí být připraveny na instalaci mříží.	

Platforma



Obrázek 4: Příklad systému platform a pracovní stanice

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Platforma z pevného ocelového rámu, oboustranná	Přístup na střešní úroveň
Výška	Přibližně 3,2 m	
Délka	Přibližně 36 m	Nejdelší jednotka + cca 5 m.
Přístup	Nutnost zvážit přímý přístup do kanceláří a skladu.	
Pracovní stanice	Nutnost zvážit 1 pracovní stanici na střešní úrovni a 1 v úrovni vlaku.	V každé stanici prostor pro 1 pracovní stůl, 1 polici, přívod elektřiny/vzduchu, 1 umyvadlo
Osvětlení	Nutnost zajistit dostatečné osvětlení na úrovni platformy a pod platformou (přibližně 400 lux).	

Bezpečnost	Platforma musí být přístupná během nepřítomnosti vlaku. Platforma musí splňovat místní zákony a předpisy.
-------------------	---

Odsávací systém

Zkoušky spalovacího motoru vyžadují odsávací systém na obou kolejích.



Obrázek 5: Příklad výkyvného vrchního vedení

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Nástěnné	
Počet	2 odsavače na každé koleji.	

2.7.4. Vybavení koleje pro korektivní údržbu / generální opravy (kolej 2)

Jáma



Obrázek 6: Příklady středové jámy a přístupových schůdků

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Středová jáma	Mezi kolejemi
Šířka	760 mm	
Hloubka	Přibližně 1,6 m pod temenem kolejnice	
Délka	Přibližně 40 m	Nejdelší jednotka + cca 5 m.
Přístup	Schůdky na koncích jámy	
Odtok	Jáma musí být vybavena odtokovým systémem.	Na vodu kapající z vozidel, čištění jámy atd.

Zvedáky

Na koleji 2 musí být instalovány mobilní zvedáky.

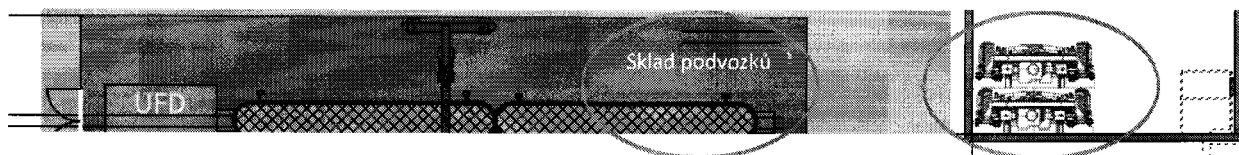


Obrázek 7: Příklady mobilních zvedáků

Položka	Hodnota	Poznámka
Typ	Mobilní zvedáky	Synchronizované
Počet	8x	4 na každý vůz nejdlejší jednotky
Nosnost	13 tun	V závislosti na maximálním zatížení na nápravu
Výška zdvihu	Přibližně 2 m	
Instalace	Kabelové kanály a podlahové boxy	

Skladování podvozků

Skladované podvozky vyžadují základní podmínky vnitřního prostředí. Vzhledem k počtu vozidel sklad podvozků včetně skladu dvojkolí musí být dostatečně velký, aby pojal zhruba 8 podvozků. Aby byla zajištěna vysoká účinnost, sklad podvozků navrhujeme umístit vedle koleje se zvedáky (kolej 2) na otevřené přístupné skladovací koleji. Pro úsporu pozemní plochy obsazené skladovanými podvozky doporučujeme podvozky skládat na sebe. S podvozky je možno manipulovat pomocí jeřábu nebo vysokozdvizného vozíku.



Obrázek 8. Umístění skladu podvozků



Obrázek 9: Příklad naskládaných podvozků

Položka	Hodnota	Poznámka
Délka	Přibližně 8 m	2x cca 3,5 m = 7 m
Kolejnice	Žlábková kolejnice (podlahová)	bez pohonu

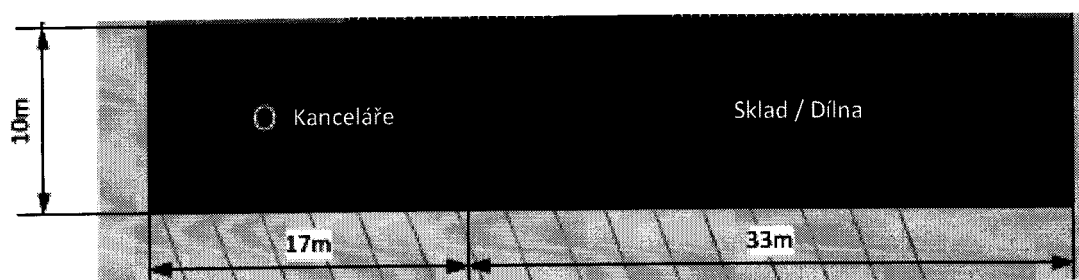
Otevřený prostor kolem koleje 2

U koleje 2 musí zůstat otevřený podlahový prostor pro otáčení vysokozdvizného vozíku při výměně spalovacího motoru a dalších součástí.

3. Kancelářská budova

Uspořádání kanceláří a skladů velmi závisí na finální strategii údržby a místních normách. Tato kapitola slouží jako hrubý přehled požadavků na kancelářskou budovu. Konečné uspořádání podlaží musí být upřesněno později.

3.1. Uspořádání kancelářské budovy



3.2. Přízemí

Přízemí obsahuje zejména provozní kanceláře, šatny a sklady.

Položka	Hodnota	Poznámka
Recepce	- Oblast vchodu / recepce	V závislosti na strategii a místních normách → cca 50 m ²
Kanceláře	- Provozní (vedoucí týmu) - (Dokumentace)	2 stoly, vč. tiskárny, plánovací nástěnky, malého zasedacího stolu → cca 20 m ²
Toalety	- Ženy / muži	cca 30 m ²
Šatny	- Ženy / muži - Skříňky - Sprchy	Pro cca 5 manuálních pracovníků: cca 30 m ²
Dílny	- Mechanická dílna - Elektrická dílna	Definováno později v případě potřeby v závislosti na strategii údržby (120 m ²) → 0 m ²
Sklady	- Hlavní sklad (regály, police) - Sklad nebezpečného zboží (oleje, tuky, barvy atd.) - Místnost pro obnovu baterií	- Hlavní sklad pro 1 vozový park: Cca 170 m ² (výška místnosti 6–7 m) - Nebezpečné zboží: Cca 15 m ² - Místnost pro baterie: Cca 15 m ² Celkem cca 200 m ²
Technické místnosti	- Technická / IT místnost - Schodiště / chodby	cca 50 m ²

Celková požadovaná podlahová plocha přízemí 500 m²

3.3. První patro

První patro obsahuje především kanceláře a zasedací místnosti.

Položka	Hodnota	Poznámka
Kanceláře	- Správce / administrátor - Kanceláře zákazníků - Místnost s tiskárnou / archiv - (rezervní kanceláře)	25 m ² 15 m ² 20 m ² (podrobné uspořádání kanceláří bude definováno později)

Zasedací místnosti	- Zasedací místnosti	1x zasedací místnost → cca 30 m ²
Jídelny	- Jídelna - Kuchyňka	Prostor pro cca 8 židlí včetně kuchyňky → cca 20 m ²
Sklady	- rozdělené malé skladovací místnosti	Pro kancelářské potřeby a čisticí potřeby → cca 10 m ²
Technické místnosti	- Schodiště - Chodby	50 m ²
Sklady	- Hlavní sklad (regály, police)	(170 m ²)

Celková požadovaná podlahová plocha 1. patra: cca 170 m²

3.4. Napájení

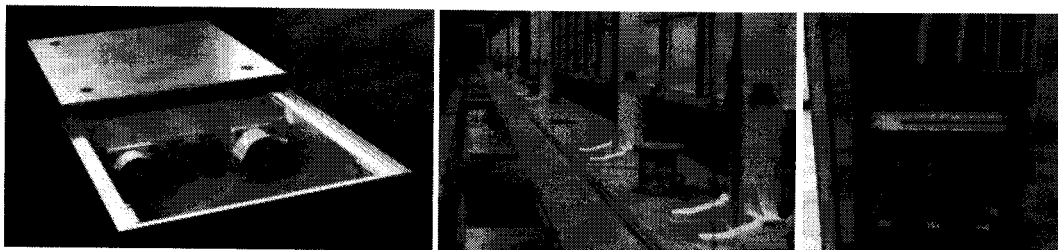
3.4.1. Hlavní napájení

Velikost a požadavky na trafostanici budou vypočteny a stanoveny dodavatelem při podrobném projektování.

Transformátor(y) pro budovy a okolní oblast budou umístěn(y) v samostatné místnosti. Dodavatel se musí dohodnout s dodavatelem elektřiny na přesném umístění transformátoru a samostatné místnosti/rozvodny. Místnost musí být navržena v souladu s požadavky dodavatele elektřiny a opatřena vhodnými přístupovými dveřmi, které budou použity během stavební fáze a v případě nutnosti výměny transformátoru v budoucnosti. Obecně musí být instalace a systémy navrženy tak, aby pracovaly při plném zatížení plus 25 % minimální volné kapacity pro budoucí růst.

3.4.2. Elektroinstalace

Zdroje napájení jsou instalovány ve vedení podél stěn nebo mezi jednotlivými kolejemi. Každé vedení musí být spojeno souvislým kabelovým kanálem, dostatečně velkým pro pozdější instalaci dalších typů zdrojů napájení.



3.4.3. Zdroje napájení

V údržbovém depu musí být instalovány obecné zdroje napájení.

Položka	Hodnota	Poznámka
Napájení	220–240 V, 16 A, 50 Hz 400 V, 16 A, 50 Hz 400 V, 32 A, 50 Hz	+ místní standardní napětí
Možnosti instalace	Napájecí distributory - nástěnné - podlažní boxy - v jámách - na platformách	
Umístění	Definováno později	Přibližně každých 20 m podél zdí, na platformách, v jámách.

3.4.4. Napájecí stojany / Pomocné zdroje

Nutnost instalovat pomocné zdroje, aby hlavní systémy vlaků mohly běžet s vypnutým spalovacím motorem. Zdroje nebudou napájet trakci vlaků. Požadavky a umístění pomocné napájecí zásuvky se mohou lišit v závislosti na provedení vlaku.



Obrázek 10: Příklad postranní pomocné zásuvky pro napájení vlaku

Položka	Hodnota	Poznámka
Napájení	3x 230/400 V+N, 63 A zpožděná, 50 Hz	
Umístění	Maximálně 10–15 m mezi napájecí přípojkou a vlakem.	Bude definováno po finálním návrhu vlaku, obvykle v jámě.
Zástrčka	CEE63A 5kolíková IP67, s řídicím kontaktem.	

3.5. Přívod stlačeného vzduchu

Napájecí čerpadla pro olej a písek a nástroje jako rázové utahovány nebo brusky jsou poháněné stlačeným vzduchem. Vlaky nevyžadují přívod stlačeného vzduchu z depa. Nutnost zajistit kompresor s dostatečnou kapacitou a vzduchojemy vhodné velikosti.

Položka	Hodnota	Poznámka
Požadavky na kompresor	ISO8573-1:2010 [4:4:3] 7 bar a 4,5–5 m ³ /min.	Podrobně definováno později.
Vzduchojemy	500–800 l	Podrobně definováno později.
Umístění	Definováno později	Přibližně každých 20 m podél zdí, na platformách, v jámách.

3.6. Přívod vody

Podél údržbové haly musí být instalovány různé standardní přívody vody s průmyslovými umyvadly umožňující drobné čištění a mytí rukou.

Položka	Hodnota	Poznámka
Tlak vody	Podle místní normy	
Umístění	Na strategických místech	Přibližně každých 20–40 m podél zdí.

3.7. Osvětlení

Instalace střešního LED osvětlení pracovní oblasti o intenzitě cca 400 lux.

Položka	Hodnota	Poznámka
Technologie	Preferované LED osvětlení	

Intenzita osvětlení	Přibližně 400 lux
Nouzové osvětlení	Nouzové osvětlení podle místních zákonů a předpisů.
Přístupnost	Světla musí být přístupná pro údržbu.

3.8. Internetové připojení

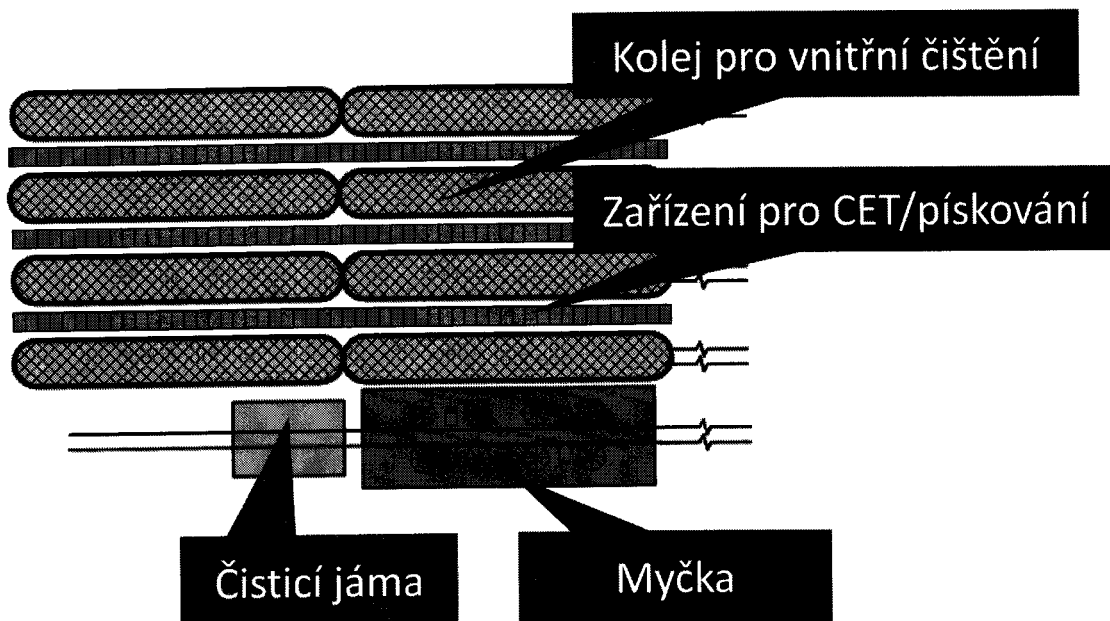
Všechny kanceláře musí být vybaveny dostatečným počtem přípojek LAN. V celé údržbové a kancelářské oblasti musí být k dispozici internetové připojení WLAN. Nutnost zajistit připojení centra k veřejné internetové síti.

Položka	Hodnota	Poznámka
Externí připojení	Min. 50 Mbit/s, synchronní Preferovaná linka MPLS Statická veřejná IP adresa	
Interní rychlost	LAN: min. 1 Gbit/s, kabely Cat 6 WLAN: min. 100 Mbit/s	
Serverová místnost	Zajištění serverové místnosti s chlazením, regálem 19", externí připojení zakončené v serverové místnosti.	
Kanceláře	Každá pracovní stanice vyžaduje min. 2 LAN porty.	

3.9. UPS (nepřerušitelný zdroj napájení)

Depo musí být vybaveno systémem UPS zajišťujícím základní funkce, jako jsou bezpečnostní instalace, elektrické dveře, datový systém atd., v případě výpadku elektřiny. Pracovní zařízení nemusí být pokryta systémem UPS. V případě výpadku elektřiny budou údržbové práce na vlcích pozastaveny.

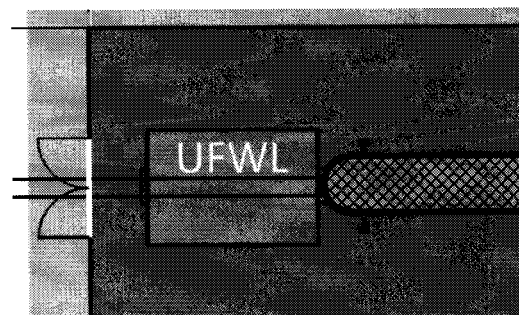
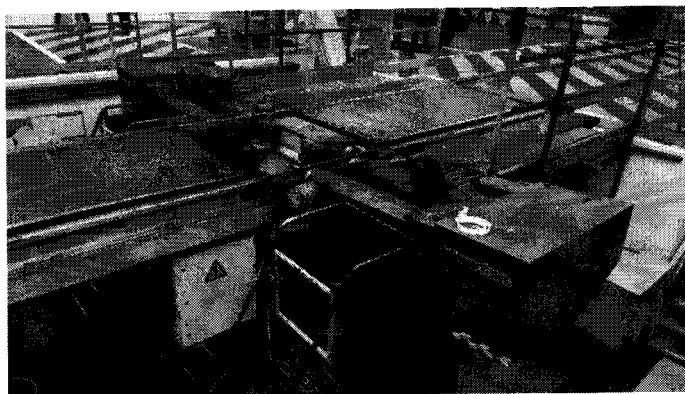
4. Kolejště



Finální uspořádání kolejště musí být definováno, jakmile je definováno umístění a strategie údržby. Doporučujeme instalovat kolej pro denní vnitřní čištění, zařízení pro CET/pískování a myčku na provozně nejvýhodnějším místě.

4.1. Budova s kolovým soustruhem

Vzhledem k atypickému vozovému parku úzkokolejných motorových jednotek, kolej s kolovým soustruhem je kombinovaná s kolejí 2 pro korektivní údržbu a generální opravy. Samostatná budova s kolovým soustruhem v tomto případě není vyžadována. Alternativním řešením je mobilní podpodlažní kolový soustruh.



Obrázek 11: Příklad podpodlažního kolového soustruhu

Podpodlažní kolový soustruh, jednonápravový, s „drtičem“	
Délka: 6 m Šířka: 6 m Hloubka: 2,3 m	V závislosti na dodavateli kolového soustruhu.
Napájení: 400 V, přibližně 100 kVA Obecné zdroje 220-240 V Připojení k síti Stlačený vzduch	V závislosti na dodavateli kolového soustruhu.
1tunový výložníkový jeřáb	Pro manipulaci s referenčním dvojkolím.
Dodávka stroje a odpadová logistika vyžaduje zpevněnou přístupovou cestu.	

4.2. Myčka

Vozidla budou projíždět myčkou (nejlépe krytou) rychlostí přibližně 2–3 km/h. Kartáče nebo cepy pevně instalované. Trolejové vedení zůstává v průběhu mytí zapnuto. Po aplikaci čisticího prostředku je nutno vyčkat, než začne účinkovat. Postranní prvky na střeše vyžadují šikmé kartáče a důrazně doporučujeme automatický přední mycí kartáč. Myčka musí být schopna mýt motorovou jednotku 2/8.

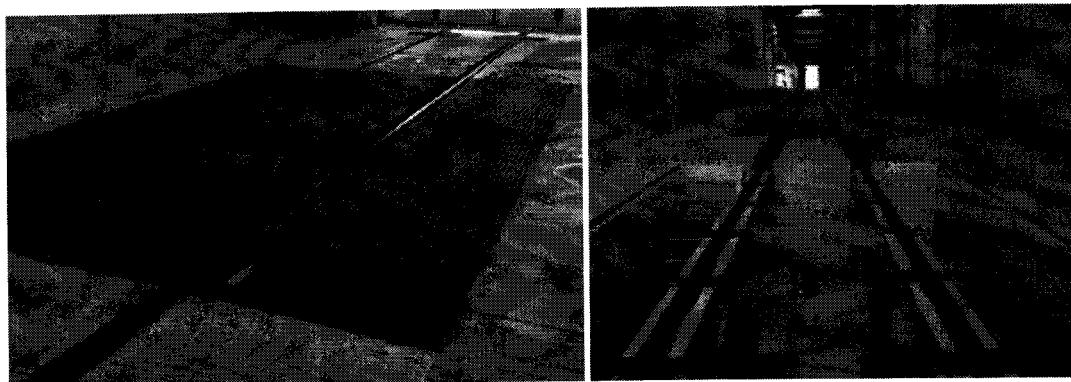


Obrázek 12: Příklady myček

Položka	Hodnota	Poznámka
Systém	Jednosměrná automatická myčka	V závislosti na uspořádání centra lze uvážit obousměrný stroj.
Myté povrchy	Strany vozidla, šikmé střešní postranní panely, předek vozidla.	
Vozidla	Vhodné pro motorovou jednotku 2/8	
Základ	Délka: 10 m Šířka: 6 m S odtokem, který stanoví dodavatel.	V závislosti na dodavateli.
Čištění odpadních vod	Oddělené nádrže, pod a nad zemí	Podle specifikace dodavatele.
Přívody	Napájení: 400 V, 220–240 V Připojení k síti Stlačený vzduch Přívod vody Nutnost zajistit přívod čisticího prostředku.	V závislosti na dodavateli kolového soustruhu.
Přístup	Pro dodávku stroje a odpadovou logistiku je doporučena zpevněná přístupová cesta.	

4.3. Čisticí jáma

Vedle myčky je nutno vybudovat čisticí jámu, která bude sloužit k čištění spodku vozidel výhradně po mimořádných událostech, např. srážky se zvířaty nebo lidmi (biologické nebezpečí).



Obrázek 13: Příklad čisticích jam

Položka	Hodnota	Poznámka
Umístění	Vedle myčky.	
Rozměry	Délka: 6 m Šířka: 4 m Hloubka: 1,6 m	
Přívody	Napájení: 400 V, 220–240 V Voda	
Osvětlení	Přibližně 400 lux	
Kanalizace	Podle místních možností a zákonů (biologické nebezpečí)	
Krytí	Je-li vyžadováno místními normami a zákony.	

4.4. Zařízení pro CET/pískování

Za předpokladu, že smlouva o údržbě bude trvat více než 35 let, doporučujeme na kolejišti depa instalovat pevný systém pro toalety s řízeným vyprazdňováním (CET) / pískování. Tímto bude zajištěn hygienický a účinný způsob vyprazdňování toalet, doplňování vody a písku.



Obrázek 14: Příklad zařízení pro CET/pískování

Položka	Hodnota	Poznámka
Systém	Systém pro toalety s řízeným vyprazdňováním (CET).	
Umístění	Kolejiště depa	V závislosti na koncepci provozu.
Pokrytí kolejí	Pokud možno oboustranný systém	
Rozměry	Délka: cca 40 m	V závislosti na uspořádání nejdelšího vlaku (uspořádání toalet).
Přívody	Napájení: 400 V Pitná voda	
Osvětlení	Vhodné venkovní osvětlení.	
Kanalizace	Podle místních možností a zákonů (biologické nebezpečí).	

4.5. Objízdna kolej

Doporučujeme objízdnu kolej pro možnost objetí stanic pro CET/pískování/čištění v době, kdy jsou používány.

4.6. Odstavné kolejiště / Kolejiště pro čištění

V závislosti na provozní strategii je nutno definovat odstavné kolejiště (včetně čištění). Může být umístěno ve stejné oblasti jako údržbová hala a umožňovalo by velmi centralizovanou a efektivní práci a snížené přejezdy naprázdno.

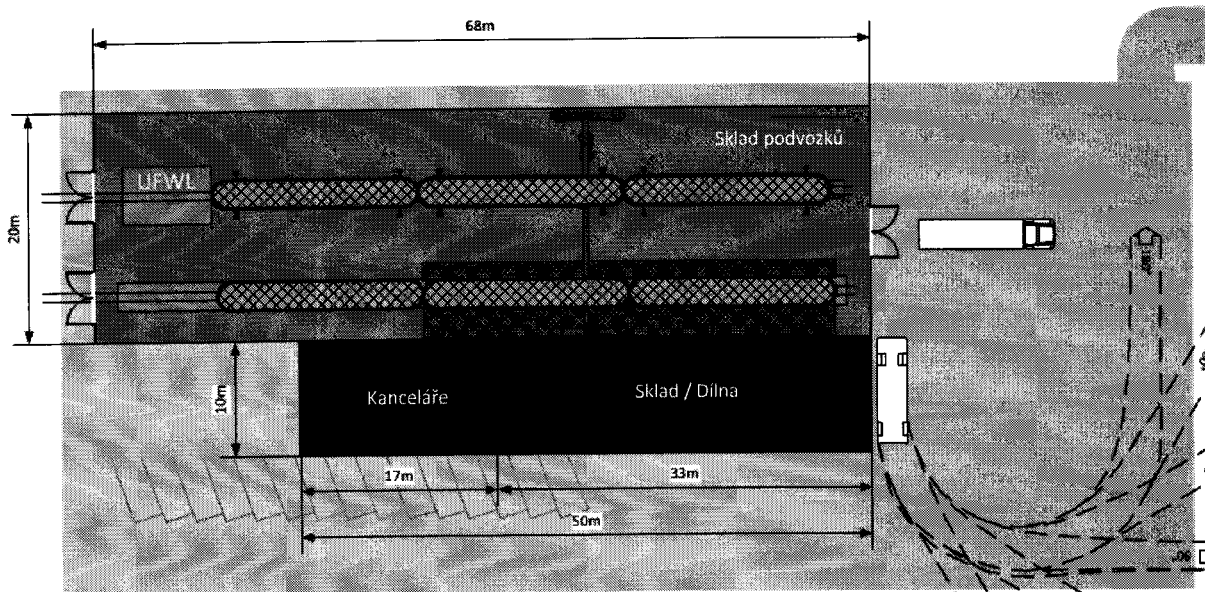
4.7. Opční nový vozový park

Opční nový vozový park se 2 vozy a délkou 54 m změní délku depa a odstavného kolejiště.

Standardní vlak: 36 m

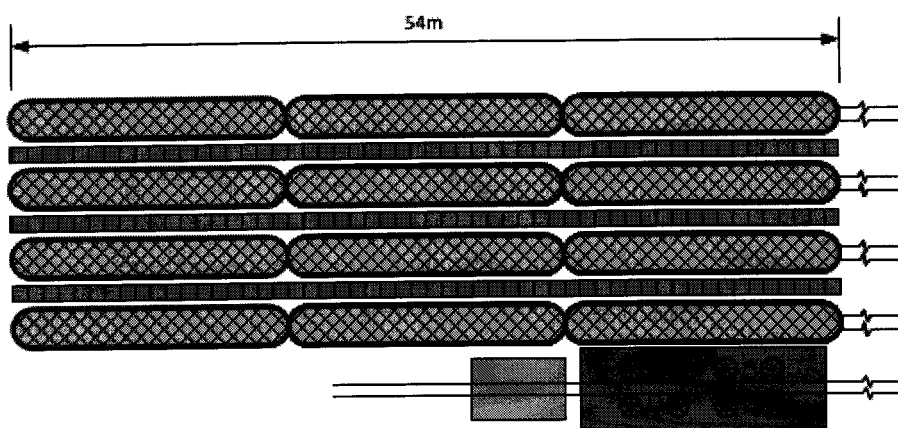
Opční vlak: 54 m

Δ d: 18 m



Obrázek 15: Možnost uspořádání depa $\Delta d = 18 m$

4.8. Opční návrh kolejiště depa



Obrázek 16: Opční kolejiště depa $\Delta d = 18 m$

5. Systém řízení provozu

5.1. Řízení provozu

Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na základě smlouvy, uzavřené se Správou železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen „SŽDC“). Organizování a řízení drážní dopravy je prováděno podle předpisu SŽDC D3 a PND3.

Dopravce má k dispozici nepřetržité dispečerské pracoviště, které v současné době plní, mimo jiné, funkci ohlašovacího pracoviště a pracoviště evidence oběhu vozidel.

Provozovatel dráhy buduje digitální rádiovou síť, v rámci, které budou přenášeny jednotlivé provozní informace na pracoviště dirigujícího dispečera. Digitální rádiová síť bude umožňovat sledování polohy vozu s možností předat polohu vozu dispečerskému pracovišti Objednatele.

5.2. Řízení a eliminace provozních nepravidelností

Provozní nepravidelnosti jsou eliminovány výkonem dispečerské činnosti operátora SŽDC. Provozovatel dráhy plánem údržby předchází neplánovaným výlukám. V případě neplánované výluky nebo MU je zajištěna náhradní doprava.

Dopravce má pro zajištění svého stávajícího provozu k dispozici nepřetržité dispečerské pracoviště. Toto dispečerské pracoviště plní v současné době pro Dopravce mimo jiné funkci ohlašovacího pracoviště, pracoviště evidence oběhu vozidel, mimořádné zadávání vlaků do systému APORT.

Dopravce má zajištěno digitální rádiové a telefonní spojení mezi jízdním personálem (strojvedoucí, vlakvedoucí) a dispečerským pracovištěm. Dále má Dopravce spojení na příslušné zaměstnance řídící provoz na infrastruktuře a zaměstnance dalších dopravců potřebné k zajištění návaznosti přípojů.

5.3. Opatření při překročení kapacity

Dopravce má snahu eliminovat překročení kapacity vlivem skupinové poptávky (školí výlety, organizované skupiny) buď uspokojením poptávky po přepravě, nebo rozložením zátěže přetíženého spoje do předcházejícího nebo následujícího spoje na základě jednání se zákazníkem. Provozovatel dráhy v současné době buduje kamerový systém, který mu umožní odhadovat předpokládané zatížení spoje sčítáním počtu cestujících na nástupišti v klíčových stanicích (Jindřichův Hradec, Kamenice nad Lipou). V případě, že dojde k přeplnění vlaků bez ohlášení a bude technologicky možné, tak Dopravce posílí vlakový spoj. Tato možnost bude na stanicích v Jindřichově Hradci a do budoucna v Kamenici nad Lipou.

Dopravce požaduje hlášení přepravy větších skupin. Za větší skupinu se považuje skupina osob o více než deset cestujících bez ohledu na jejich věk. Přepravu větších skupin cestujících je nutné ohlásit nejpozději jeden pracovní den před zamýšlením uskutečnění takové přepravy na e-mail nebo telefon Dopravce. V případě neohlášení přepravy větší skupiny osob, nemají osoby ze skupiny nárok na přednostní obsazení míst ve vlaku. Podrobné podmínky pro přepravu větších skupin jsou uvedeny ve Smluvních přepravních podmínkách (dále jen „SPPO“) na webových stránkách Dopravce.

Zajištění přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace:

Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace mají ve vozech JHMD právo na místo k sezení na sedadlech pro ně vyhrazených a označených. Pokud nebude u těchto osob jejich právo na místo k sezení zřetelně patrné, prokážou svůj nárok příslušným průkazem. Cestující si službu musí objednat nejpozději 48 hodin před jejím uskutečněním dle SPPO. Dopravce se na každý případ připravuje individuálně v předstihu. Podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace jsou uvedené v SPPO.

5.4. Přeprava jízdních kol

Dopravce posiluje kapacitu přepravy kol pořízením nových motorových jednotek, které budou konstrukčně uspořádány tak, že umožní zvýšenou kapacitu přepravy kol nízkopodlažními vozidly v režimu "hrana-hrana". Dle provedeného průzkumu je optimální počet 40 přijatých kol k přepravě na spoj. Dopravce plánuje snížit narůstající poptávku na přepravu kol zřízením půjčovny kol a elektrokol v klíčových stanicích obou drah.

Přeprava jízdních kol je v současnosti ve vozidlech řady M27 (805.9) a v osobních vozech Balm/ú umožněna formou spoluzavazadla, kdy si cestující kolo sám naloží/vyloží a během přepravy je s ním. Maximální kapacita ve vozidlech řady M 27 jsou dvě jízdní kola, není-li to z technologických důvodů nebo z důvodu bezpečnosti vyloučeno. Přeprava kol jako spoluzavazadlo je možná pouze do vyčerpání kapacity míst ve vlaku, a konečné rozhodnutí o tom, zda lze nebo nelze další kolo přijmout k přepravě, přísluší pouze vlakvedoucímu daného vlaku.

V letním období jsou na trati 229 spoje posíleny o přípojný vůz pro přepravu jízdních kol s minimální kapacitou třiceti kol. Dále dopravce disponuje dvěma cyklo Balm/ú.

Podrobnější podmínky pro přepravu jízdních kol jsou uvedeny v SPPO.

Dopravce do budoucna posílí kapacitu přepravy kol pořízením nových motorových jednotek, které budou konstrukčně uspořádány tak, že umožní uspokojit předpokládanou poptávku na přepravu kol. Tím bude posílen turistický význam úzkokolejky pro region.

5.5. Náhradní autobusová doprava

Náhradní autobusová doprava je doposud zajišťována smluvními dopravci a náhradní dopravou, zajišťovanou dopravními prostředky dopravce. Dopravce předpokládá posílit vozový park pro náhradní autobusovou dopravu dvojicí mikrobuseů, vybavených zařízeními pro přepravu hendikepovaných osob. NAD bude prezentována pod obchodní značkou dopravce.

Dopravce ke dni zahájení provozu uzavře Rámcové smlouvy o zajištění náhradní autobusové dopravy (dále jen „NAD“), příp. bude mít k dispozici možnost zajištění náhradní dopravy. Dopravce bude plnit minimální požadavky na náhradní dopravu včetně dalších zpřesňujících požadavků:

- používat bezpečná, zákonným způsobem pojištěná, čistá a uklizená, pro provoz NAD způsobilá a dle příslušných předpisů schválená vozidla, jež budou schopna přepravovat cestující, kočárky a jízdní kola (variantně lyže);
- přistavit řádně a včas do výchozího stanoviště NAD dohodnutý počet vozidel NAD;
- dodržet stanovené trasy NAD a obsloužit všechna stanoviště NAD;
- viditelně označit vozidla, jež Dopravce pro náhradní dopravy použije nápisem „Výluka Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., - Náhradní autobusová doprava“ a názvem tratě (nebo úseku tratě), na kterém jsou aktuálně nahrazovány vlakové spoje prostřednictvím náhradní dopravy;
- zajistit součinnost vlastním personálem při organizaci NAD, zejména pak při podávání základních informací o NAD cestující veřejnosti (např. z jakého důvodu je náhradní doprava nasazena a po jakou dobu apod.) nebo při provádění kontroly bezpečného nástupu a výstupu cestujících apod.);
- odchylkách od pravidelného provozu bude Dopravce informovat cestující i Objednatele smluvně dohodnutým způsobem prostřednictvím dostupných informačních zdrojů.

U předem oznámených výluk na trati, kdy je kapacita velmi omezena, nebo provoz zcela zastaven, Dopravce zajišťuje pro své vlaky v předstihu náhradní autobusovou dopravu. Kapacita náhradní dopravy se určuje podle běžného obsazení vlaků.

5.6. Personální zajištění (organizační struktura, plánované počty pracovníků, požadavky na personál, školení, vybavení personálu, motivační programy)

Dopravce disponuje stabilizovaným řídicím managementem s příslušným odborným vzděláním. Plánované počty řídicích a provozních pracovníků jsou stanoveny na základě provozních požadavků a oběhů vozidel dle výkonů. Pracovníci procházejí pravidelnými školeními a zdravotní prohlídkou. Personál je vybaven pracovními i didaktickými pomůckami. Bude realizováno zlepšení pracovních podmínek, v souladu s vyhláškou č. 296/2010 Sb.

Organizační struktura Dopravce je stanovena Organizačním řádem společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.

Přehled provozních pracovníků Dopravce

- provozní ředitelka;
- vedoucí provozu;
- vedoucí oprav;
- mistři oprav kolejových vozidel;
- elektromechanici a mechanici kolejových vozidel;
- topič – olejář;
- strojvedoucí;
- vlakvedoucí;
- sezónní průvodci vozů;
- staniční zaměstnanci;
- uklízečky.

Požadavky na palubní personál

- odborná připravenost (orientace v jízdních řádech, znalost tarifů, znalost návaznosti služeb);
- kultivovaný způsob jednání s orientací na zákazníka;
- dobrá komunikace, vyjadřování, znalost mateřského jazyka, příp. dalšího jazyka;
- trpělivost při řešení přání zákazníků;
- odolnost vůči stresu;
- kooperace a bezproblémové vycházení s ostatními kolegy
- loajalita, zájem o práci

Motivační programy

- příspěvek na penzijní (životní) připojištění;
- úrazové připojištění;
- příspěvek na stravné;
- finanční odměny.

5.7. Odbavení cestujících

Dopravce zachová Edmondsonovy jízdenky v parní trakci, jako upomínkový předmět nebo jízdenku zakoupenou ve vlaku. Dopravce rozšíří e-shop a předprodej jízdenek. Odbavovací jízdenky, tarif, IDS a zvláštní produkty budou koordinovány s objednateli.

5.7.1. Prodej jízdních dokladů

Jízdenku si cestující bude moci zakoupit:

- ve vlaku Dopravce u obsluhy vlaku;
- v obsazené stanici u pokladní přepážky v Nové Včelnici, Kamenici nad Lipou a Černovicích u Tábora po celý rok;
- v obsazené stanici u pokladní přepážky v Jindřichově Hradci (informační centrum) a v Nové Bystřici každou sobotu v červnu a září;
- v obsazené stanici u pokladní přepážky v Jindřichově Hradci (informační centrum), Kunžaku – Lomech a v Nové Bystřici denně od července do srpna.

5.7.2. Poskytování informací

Dopravce poskytuje cestujícím informace následujícími způsoby:

- v pracovní dny na tel. 384 361 165 s provozní dobou od 5:00 – 17:30 hodin;
- v pracovní dny na e-mailu office@jhmd.cz s provozní dobou od 7:00 – 15:30 hodin;
- v sobotu na tel. 384 361 165 s provozní dobou od 7:30 – 14:30 hodin;
- v neděli na tel. 384 361 165 s provozní dobou od 9:00 – 18:30 hodin.

Dopravce bude dále poskytovat informace prostřednictvím aktualit na webových stránkách Dopravce.

Dopravce do budoucna předpokládá vyčlenění základní dopravní obslužnosti do samostatného subjektu s převodem práv a povinností ze smlouvy ZVS ve veřejné drážní dopravě na tento subjekt, v souladu s požadavky legislativy EU.

5.8. Obecné informace k zajištění kvality služeb

Dopravce JHMD průběžně prostřednictvím webových stránek a sociálních sítí informuje cestující o službách spojených se zajištěním smluvní dopravy (jízdní řády a jejich změny, výluky a omezení, mimořádnosti, aj.).

5.9. Informace o jízdních řádech včetně informací o přepravě jízdních kol, osob se ztíženou schopností pohybu a orientace

Dopravce informuje o odjezdech a příjezdech vlaků a jízdních řádech vyvěšením jízdního řádu ve stanicích a zastávkách Jindřichohradeckých úzkokolejek. Dále Dopravce informuje o jízdních řádech na svých webových stránkách a prostřednictvím elektronických zobrazovacích zařízení, umístěných v klíčových stanicích a zastávkách. Dopravce předpokládá v průběhu roku 2020 spustit nové webové stránky, navazující na postavení dopravce v regionu (tradiční dopravní mód úzkokolejky, význam přesahu pro turistický rozvoj regionu, prezentace spolupracujících subjektů).

Informace o předpravě kol je zajištěna na základě smluvních přepravních podmínek. Dopravce považuje sezónní přepravu kol za jeden z klíčových prvků turistického významu regionu. V této oblasti je pozice Dopravce nenahraditelná.

Dopravce spolupracuje s vysokými školami a výzkumnými subjekty na např. nízkoenergetických informačních panelech pro zajištění aktuální informace o jízdních řádech. Dopravce již v současné době disponuje informačními kiosky, které informují o jízdních řádech, poloze vlaku, tarifních podmínkách, turistických cílech v okolí a dalších službách, které je možné cestujícím nabídnout. Tyto informační kiosky dopravce realizoval v rámci výzkumných a inovativních úloh.

Dopravce zveřejňuje jízdní řády v tištěné i elektronické podobě. V elektronické podobě jsou jízdní řády zveřejňovány na webových stránkách Dopravce <http://jhmd.cz/jizdni-rad/pravidelne-motorove-vlakly>. Součástí všech jízdních řádů jsou informace o službách, poskytovaných v jednotlivých vlakových spojích, tj. Včetně informace o možnosti přepravy jízdních kol a možnosti občerstvení ve vlaku. V železničních stanicích a zastávkách jsou jízdní řády a přepravní informace zpracovány a zveřejňovány Dopravcem. Dopravce dále bude rozšiřovat informační kiosky a bude využívat inovativní technologie, které informují o jízdních řádech, poloze vlaku a dalších službách.

6. Marketingová strategie

6.1. Marketingová strategie a její nástroje

Hlavním cílem marketingové strategie Dopravce je postupné zvyšování poptávky zákazníků po cestování úzkokolejkou a vlakem, tzn. udržení stávajících cestujících a získávání cestujících nových. Za tímto účelem poskytuje dopravce služby v takové kvalitě a na takové úrovni, aby jeho cílová skupina byla co nejširší. Cílem marketingové strategie Dopravce je zároveň posílení známosti a obliby značky a vytvoření silného vztahu se zákazníky a ostatními subjekty, se kterými v rámci své činnosti dopravce spolupracuje. Dlouhodobým cílem marketingu dopravce je upevnění dosažení stavu, kdy jsou Jindřichohradecké místní dráhy veřejností i ostatními subjekty vnímány jako nedílná součást regionu.

Dalším cílem marketingové strategie dopravce pak je pravidelné informování zúčastněných stran o novinkách, pořádaných akcích a dalších službách poskytovaných Dopravcem.

6.2. Marketingový plán pro naplnění cílů marketingové strategie

Dopravce, vědom si významné role jindřichohradeckých úzkorozchodných tratí, jakožto „Brány do České Kanady“, dlouhodobě aktivně podporuje turistický ruch v regionu. Snahou Dopravce jindřichohradeckých úzkorozchodných tratí není cestující pouze přepravit z místa A do místa B, ale

zároveň je informovat o možnostech vyžití v cílové destinaci s dosahem do zájmového území, tedy oblasti České Kanady, Jihočeského kraje a Kraje Vysočina. Marketingová strategie Dopravce se tedy nezaměřuje pouze na propagaci vlastní značky, ale také na propagaci spolupracujících partnerů a ostatních subjektů v regionu.

Mezi konkrétní opatření, která dopravce provádí k naplnění cílů marketingového plánu patří:

- spolupráce s obcemi
Dopravce dlouhodobě velmi úzce spolupracuje se všemi obcemi, jejichž katastrálním vedou úzkorozchodné tratě. Se zástupci obcí je pravidelně konzultováno veškeré dění, ať jde např. o rekonstrukce zastávek a stanic, nový vozový park, změny jízdních řádů nebo možné zaměření a destinace zvláštních nostalgických jízd, pořádaných dopravcem.

Za příkladné a stěžejní lze označit zejména spolupráci s městem Jindřichův Hradec a Kamenice nad Lipou, dále s městy a obcemi Černovice u Tábora, Blažejov, Nová Včelnice, Včelnička a Obrataň.

Spolupráce je realizována formou pravidelných pracovních schůzek a jednání. Dopravce koordinuje vzájemnou propagaci a marketing při spolupráci s Informačními centry, s Jihočeskou centrálou cestovního ruchu, destinačním managementem Česká Kanada a dalšími subjekty, působícími v oblasti cestovního a turistického ruchu. V rámci spolupráce s destinačním managementem Česká Kanada je Dopravce účastníkem přeshraničního projektu „Zprostředkování přírody, kultury a vědění v rámci jednodenních výletů“. Přeshraniční spolupráce - Dopravce propaguje svou značku i region i mimo území ČR. Velmi aktivní je ve spolupráci s destinačními cíli a partnery v Rakousku, aktivně spolupracuje s partnery v Německé republice, Taiwanu, Rusku a Polsku.

V roce 2019 Dopravce zahájil, pod záštitou města Jindřichův Hradec spolupráci s partnerským městem Jindřichova Hradce, městem Neckargemünd vzájemnou výstavou fotografií s drážní tematikou.

6.3. Komunikace ve vztahu k cílovým skupinám v médiích vč. elektronických médií se zaměřením na sociální sítě a on-line informace

Cílové skupiny, jež mají být osloveny pomocí komunikačních kanálů dopravce, tvoří zákazníci, kterými jsou především cestující, a to jak cestující již využívající vlakovou dopravu, tak cestující potencionální, zvláště pak turisté navštěvující region, dále pak podnikatelé a jejich zájmová sdružení, masová média, organizátoři významných akcí, partnerské subjekty, úřady, a obyvatelé z okolí železniční dráhy a v neposlední řadě příznivci a nadšenci železniční dopravy. Některé z těchto cílových skupin se přitom vzájemně prolínají, intenzita v přístupu k jejich oslovení ze strany dopravce se liší podle tematiky např. pořádaných akcí.

Na komunikaci se zákazníky dopravce a na oblast cestovního ruchu je zaměřeno téměř výhradně obchodní oddělení dopravce. Kontakt s médii má na starosti statutární ředitel společnosti.

Dopravce postupně rozvíjí spolupráci s dalšími cílovými skupinami, zejména Vysokými školami a Výzkumnými ústavy (ČVUT, Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice, Západočeská univerzita v Plzni. VÚGK v Praze a dalšími organizacemi a profesními sdruženími.

Úzkokolejka je obecně známa, a to jak v tuzemsku, tak i v zahraničí, u odborné i laické veřejnosti. Je výrazným turistickým fenoménem regionu a jedinečnou technickou i kulturní památkou. Dopravce je členem Dopravního výboru Hospodářské komory ČR, členem Jihočeské hospodářské komory a Hospodářské komory Pelhřimov. Dopravce je členem Svazu dopravy ČR a Sdružení pro telematiku.

6.4. Interní komunikace

Z pohledu dopravce je klíčová nejen komunikace externí, ale i interní. Dopravce zaměstnává v průměru 80 zaměstnanců, v turistické sezóně počet zaměstnanců převyšuje 100 pracovníků. Je tedy zásadní, jakou informaci tito pracovníci dostanou a jakou šíří mezi členy své rodiny, známé, přátele a zákazníky dopravce při osobním kontaktu. Klíčem k úspěchu je informovaný zaměstnanec. Správná interní komunikace zvyšuje motivaci zaměstnance a usnadňuje cestu ke společnému sdílení vizí, cílů a hodnot celé společnosti. Informovanost zaměstnanců na všech úrovních je jedním z faktorů zvyšujících jejich zapojení a motivaci, což se následně projeví i při jejich komunikaci se zákazníky, či ostatními stakeholdery dopravce. Spokojení a informovaní zaměstnanci ochotně komunikují se zákazníky a jsou schopni jim zodpovědět případné dotazy.

V rámci interní komunikace využívá společnost software Office 365, který podporuje snadnou týmovou komunikaci, výměru souborů a spolupráci na projektech. Zaměstnancům jsou novinky a důležité informace sdělovány interním emailem, telefonem, při poradách a vyvěšením důležitých informací na vývěse.

6.5. Komunikace se stakeholdery

Způsob komunikace k cílovým skupinám probíhá nástroji a prostředky, které jsou zvoleny tak, aby dosáhly souladu mezi Dopravcem a cílovou skupinou. Komunikaci lze rozdělit:

- Komunikace o objednateli služeb v závazku veřejné služby ve veřejné dráží osobní dopravě – komunikace probíhá prostřednictvím vzájemně svolaných koordinačních porad a jednání, pracovních schůzek. V oblasti použití médií je kladen důraz, pokud je to možné, na společný cíl mezi činností a výstupy objednatele a Dopravce
- Komunikace s obchodními partnery – pravidelné hodnocení dodavatelско odběratelských vztahů s cílem realizace obchodních vztahů za podmínek cena/výkon
- Komunikace se zaměstnanci – probíhá na pravidelných poradách ve struktuře vertikálního vedení společnosti, je definována pravomoc a odpovědnost jednotlivých pozic. V rámci řešení problémů má každý ze zaměstnanců přímý přístup k vrcholovému managementu
- Komunikace s managementem – probíhá prostřednictvím krátkých koordinačních porad, s dělbou úkolů pro dosažení společných cílů. Management je motivován na uskutečnění strategie společnosti
- Komunikace s akcionáři-akcionáři změnou stanov byl zvolen monistický systém vnitřní struktury akciové společnosti. Správní rada sestavená valnou hromadou určuje základní zaměření obchodního vedení společnosti a jeho kontrola, statutárnímu řediteli přísluší obchodní vedení společnosti a právní zastoupení.
- Profesní a zájmová sdružení – Dopravce je členem Dopravní sekce Hospodářské komory ČR, místních podnikatelských sdružení (Hospodářská komora Jindřichův Hradec, Hospodářská komora Pelhřimov) profesních svazů (Svaz dopravy) a profesních sdružení (Sdružení pro telematiku).
- Komunikace se státem, MD ČR – Dopravce je činný při řešení problematiky v pracovních skupinách SFDI a MDČR

6.6. Osobní komunikace

Osobní komunikace probíhá zejména prostřednictvím zaměstnanců, kteří přicházejí do pravidelného styku se zákazníky, a to v:

Informačních střediscích, která jsou otevřena od června do září. Informační střediska jsou situována v Jindřichově Hradci, Kunžaku, Nové Bystřici, Nové Včelnici a Kamenici nad Lipou.

Vlakový personál přichází do pravidelného kontaktu se zákazníky a je tedy pravidelně informován o novinkách ve společnosti a je průběžně školen k podání turistických informací o okolí

tratě. Vlakový personál bude vybaven chytrými telefony s připojením k internetu tak, aby byl schopen zodpovědět i dotazy na navazující spoje.

Ostatní zaměstnanci dopravce jsou pravidelně informováni o dění ve společnosti a jsou vedeni k tomu, aby při komunikaci se zákazníky jednali vstřícně a ochotně.

Doprovodce komunikuje se zaměstnanci i obchodními partnery podle zásad etického kodexu Dopravce a v souladu se zásadami ISO 9001. all@jhmd.cz

Internetové stránky www.JHMD.cz jsou základním multimediálním komunikačním prostředkem dopravce dostupným široké veřejnosti. Cílem je poskytovat informace kvalitně, srozumitelně v přehledné struktuře a příjemném prostředí. Internetové stránky dopravce zároveň slouží k online objednávkám ubytování, rezervaci jízdenek na parní a tematické jízdy, prodeji suvenýrů a dále slouží jako vstupní brána k dalším portálům, kterými jsou zejména profily dopravce na sociálních sítích (facebook, Instagram, youtube).

Další stránky provozované dopravcem: <http://www.kolonialcoffee.cz/>, www.ahoj.fun v rámci příhraniční spolupráce.

Sociální media

Doprovodce se v současné době prezentuje na třech sociálních sítích, a to na Facebooku, YouTube a Instagramu. Obsah pro všechny tři je rozdílný a ke každé síti se přistupuje jinak, jiné jsou i cílové skupiny, jež danou sociální sítí využívají.

Facebook (<https://www.facebook.com/jhmd.cz/>)

Počet fanoušků facebookové stránky dopravce je cca 4500. Facebookové stránky jsou využívány ke sdělení novinek, propagaci akcí pořádaných dopravcem a k propagaci aktivit spolupracujících subjektů. Na facebookových stránkách dopravce zároveň zveřejňuje případné výluky nebo omezení provozu.

Instagram (https://www.instagram.com/uzkokolejka_jhmd/)

Počet sledujících 434. Instagramový účet slouží především pro zveřejňování foto momentek, ev. dalších obrazových materiálů.

YouTube (<https://www.youtube.com/user/jhmdas>)

6.7. Doprovodné služby pro cestující

Komentované prohlídky

Depo v Jindřichově Hradci – dopravce poskytuje pro zákazníky možnost využití komentované prohlídky prostor depa v Jindřichově Hradci. V průběhu prohlídky jsou zájemci seznámeni s historií jindřichohradeckých místních drah, je jim ukázáno zázemí dopravce, vozidla a mají možnost vidět zaměstnance dopravce při každodenní údržbě a oprav vozidel.

Muzeum v Nové Bystřici – dopravce v roce 2014 zřídil v Žst. Nová Bystřice Regionální úzkokolejné muzeum. V prostorách muzea mohou návštěvníci vidět autenticky zařízenou dopravní kancelář z období 1. republiky. Dále je zde instalována vlastní expozice, která ve fotografiích, dobových kartografických a písemných dokumentech i drobných artefaktech zachycuje vývoj jindřichohradeckých a gmundských úzkokolejek a úvahy o jejich vzájemném propojení.

Dále je zde k vidění tiskařský stroj na výrobu Edmonsonových lepenkových jízdenek z roku 1895, pro který je budována expozice tiskárny v Kamenici nad Lipou.

Otevírací doba muzea je v měsících červenec a srpen denně 9:00 – 13:30 14:00 – 18:50. V jiném termínu po domluvě.

Prohlídky jsou realizovány v českém, anglickém nebo německém jazyce, dle požadavku návštěvníků.

Žst. Kamenice nad Lipou - V Kamenici nad Lipou je v současné době budována historická tiskárna Edmondsonových jízdenek, zakomponovaná do staniční budovy. Po dokončení bude nově vybudováno Informační centrum a tiskárna veřejně přístupná a návštěvníci zde budou moci vidět zaměstnance dopravce při výrobě historických jízdenek.

6.8. Vzhled vozidel

Při plánovaných opravách stávajícího vozového parku kladen důraz na historickou věrohodnost vzhledu vozidel a jejich uvedení do vnějšího vzhledu v souladu s požadavky Ministerstva kultury (týká se vozidel, starších 50 let, která jsou pod památkovou ochranou. Změna vzhledu bude předložena k diskusi odborné veřejnosti tak, aby byla obecně příznivě vnímána. Při opravách bude zajištěna prezentace podílu objednatele na plnění závazku veřejné služby.

Nový vozový park bude v otázce vzhledu komunikován s objednatelem. Cílem je posílení vazby plnění závazku veřejné služby a systému úzkokolejných drah, jako významného dopravního z turistického prvku regionu. Historický a nostalgický vozový park bude v provedení, odpovídající době uvedení do provozu.

Nová vozidla budou provedena v designu plnícím marketingové cíle objednatele, regionu, obcí a dopravce.

6.9. Design manuál včetně návrhu uniforem dopravce pro osoby ve styku s veřejností (rozdělit na uniformy zimní/letní pro strojvedoucí / vlakvedoucí / pokladní (celoroční/sezónní), průvodčí sezónní)

Zaměstnanci, kteří se při výkonu služby dostávají do kontaktu s cestující veřejností, musí dodržovat dress code. Zaměstnanci jsou povinni ve směně nosit služební stejnokroj, který sestává z:

- vlakvedoucí/strojvedoucí – kalhoty, polotriko, mikina, sako, funkční bunda letní/zimní, černé boty. Pracovní oděv je přizpůsoben ročnímu období;
- pokladní – kalhoty/sukně, polotriko/košile, sako, funkční bunda, černá obuv;
- sezónní průvodci vozů – kalhoty, polotriko, mikina, funkční bunda, černé boty. Pracovní oděv je přizpůsoben ročnímu období.

Vedoucí zaměstnanci jednotlivých úseků dodržují dress code úměrně svému postavení, vykonávané práci či při styku s veřejností. Grafický manuál dress code bude konzultován s objednatelem tak, aby byl podtržen charakter a výjimečnost úzkokolejky.

Skladba pracovního oděvu je určena Regulativem pracovních pomůcek, je součástí Kolektivní smlouvy, uzavřené s odborovým svazem.

Stejnokroj Dopravce musí plnit požadavky bezpečnosti práce a musí svojí funkčností splnit očekávání zaměstnanců. Dopravce připravuje firemní layout oděvů v souvislosti se změnou obchodní značky na „Úzkokolejky Jindřichův Hradec“. Pracovní oděv by měl posílit firemní značku a firemní kulturu. Konkrétní podoba pracovního oděvu bude předložena objednateli pro okruhy pracovních profesí:

- osádka parního vlaku
- osádka nostalgické soupravy TU 705.9

- osádka závazku veřejné služby s novými vozidlovými soupravami.

6.10. Informace o dopravním spojení a aktuálním stavu dopravy vč. cizojazyčných informací

Informace o dopravním spojení budou mít cestující k dispozici na webových stránkách a dále budou na železničních zastávkách a stanicích vyvěšené tištěné jízdní řády. O aktuálním stavu dopravy budou cestující informováni prostřednictvím aktualit na webových stránkách Dopravce.

Dopravce v současné době zavádí využívání QR kódů, kde budou mít cestující možnost získat podrobnější informace během mimořádných situací. Výhodou QR kódu bude, že na internetových stránkách lze najít také cizojazyčné informace k výluce či informacím během mimořádných situací. V rámci výzkumných projektů ve spolupráci s vysokými školami dopravce pracuje na systému nízkoenergetických informačních zařízení.

6.11. Propagační akce dopravce

Dopravce realizuje ve spolupráci s partnery propagační akce, jejich účelem je nejen propagace železnice, ale i propagace konkrétní destinace v regionu a tím celého regionu. Dopravce tak nejen posiluje své postavení v regionu, ale zároveň podporuje turismus i v odlehlejších a odloučených částech regionu. Pravidelně tak probíhá např. Jízda za čokoládou, která prohlubuje vědomí návštěvníků o tradiční výrobě čokolády, která má v Černovicích dlouholetou tradici.

Dalšími pravidelně pořádanými akcemi dopravce jsou např. „Poznávání lesa“ ve spolupráci s Českými lesy, a.s., Den železnice ve spolupráci s Českými drahami, Velikonoční jízda, Mikulášská jízda, Vlakem za vysvědčení, Den dětí, Masopustní jízda do Kamenice nad Lipou, Hračkobraní v Kamenici nad Lipou, Jahodobraní v Nové Bystřici a další tradiční a oblíbené akce.

6.12. Časový harmonogram propagace a komunikace s veřejností a dalšími stakeholdery

Časový harmonogram jednotlivých akcí je koordinován se subjekty místní samosprávy a dalšími partnery tak, aby byla zajištěna různorodost a pestrost nabídky akcí v tom kterém období s cílem vzájemné spolupráce. Akce jsou termínově sladěny tak, že si vzájemně nekonkurují, naopak se doplňují. Dopravce zajišťuje dopravní obslužnost posilovými spoji podle požadavku samosprávy (Kamenický masopust, Novobystřické jahodobraní).

6.13. Propagace, informační stánky v souvislosti s významnými společenskými událostmi (např. městské slavnosti, hudební festivaly...)

Dopravce posiluje své postavení účastí a podporou regionálních akcí (Vysočinafest, Kamenické Hračkobraní, Jahodobraní v Nové Bystřici, Den železnice v Jindřichově Hradci, Masopust v Kamenici nad Lipou) tak, aby upevnil své postavení v regionu a zajistil pozitivní propagaci celého regionu.

Dopravce provádí pravidelné anketní marketingové průzkumy zajišťující skutečné potřeby cestujících a měření spokojenosti, vyhodnocuje připomínky cestujících a zaměstnanců s cílem poskytovat co nejkvalitnější služby.

U modernizovaných vozů M27.0, Dopravce využívá automatické počítání cestujících Dilax. U nových motorových jednotek bude Dopravce využívat taktéž automatické počítání cestujících.

6.14. Tarifní řešení a možnosti tarifních výhod

Dopravce má tarifní systém, který sebou přináší několik druhů jízdného a tarifních slev a výhod, jež se zaměřují na konkrétní cílové skupiny cestujících. Tarif a určené podmínky se řídí platným cenovým výměrem Ministerstva financí ČR. Podmínky, za nichž JHMD poskytují výkony veřejné regionální železniční pravidelné přepravy, se řídí, podle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu v platném znění (dále jen PŘ). Ceny jízdného, přepravného a ostatních částek, tj. poplatků za služby a výše přírážek jsou uvedeny v Tarifu Dopravce, který je ke stažení na webových stránkách <http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/motorove-vlakly>.

Ve vlacích základní dopravní obslužnosti platí obvyčejné a zvláštní jízdné. Zvláštní jízdné je poskytováno cestujícím, kteří prokážou nárok na příslušný druh zvláštního jízdného. Nárok na zvláštní jízdné mají následující skupiny cestujících:

- cestující ve věku od 6 do 18 let;
- žáci a studenti ve věku od 18 do 26 let;
- cestující starší 65 let;
- rodiče nebo soudem určení poručníci navštěvující děti umístěné v ústavech sociální péče a obdobných zařízeních;
- důchodci do 65 let, kteří pobírají starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně nebo osoby po dovršení 60 let pobírající vdovský nebo vdovecký důchod.

Podmínky přiznání zvláštního jízdného upravuje Tarif Dopravce.

6.15. Spolupráce s JCCR, turistickými cíli a ubytovacími zařízeními v regionu

Dopravce spolupracuje s Jihočeskou centrálou cestovního ruchu a krajskou příspěvkovou organizací Kraje Vysočina "Vysočina Tourism". V letošním roce se dopravce zúčastnil veletrhu Südböehmen zu Gast in Linz organizovaného JCCR, který proběhl ve dnech 16. – 18.5.2019 v rakouském městě Linz. Dopravce zde propagoval úzkokolejku jako turistický cíl, region České Kanady, destinační management Česká Kanada, kavárnu a pražírnu kávy Kolonial Cofee a pivovar z Kamenice nad Lipou. Dopravce se bude účastnit veletrhů a presentačních akcí pořádaných JCCR i v následujících letech.

Dopravce poskytuje možnost natáčení a zázemí filmovým štábům v oblasti hraného i dokumentárního filmu a využívá této příležitosti k propagaci celého regionu.

V oblasti organizace tuzemského i zahraničního cestovního ruchu spolupracuje s cestovními kancelářemi.

Dopravce je činný ve spolkové činnosti v oblasti železniční historie, zejména s důrazem na oblast úzkokolejných tratí.

6.16. Možnost podílet se na propagaci IDS JK a jízdenky JIKORD plus

Dopravce bude od účinnosti smlouvy uznávat celokrajskou jízdenku JIKORD plus. Dopravce je připraven se do budoucna aktivně zapojit do IDS JK a je schopen spolupracovat s dalšími dopravci.

Dopravce plánuje využívat reklamních ploch vně i uvnitř vozidel pro marketingové cíle, které budou definované objednavatelem. Dopravce může u současného stávajícího parku nabídnout zobrazovací displeje v motorových vozech řady M27.0 (805.9) a v osobních vozech Balm/ú může nabídnout transparentní držáky pro reklamní letáky a propagační tiskoviny.

Dopravce může dále k propagaci nabídnout plochy na železničních zastávkách a stanicích.

6.17. Informování o návazných autobusových spojích a MHD

Informování o návazných autobusových spojích a MHD zajišťují zaměstnanci v obsazených stanicích, kteří mají k dispozici vyhledávač spojení IDOS. Po celý rok se jedná o stanici Nová Včelnice, Kamenice nad Lipou a Černovice u Tábora. V období sezóny od června do srpna pak dále v Jindřichově Hradci, Kunžaku-Lomech a v Nové Bystřici. V případě potřeby je schopen tyto informace poskytnout i vlakový personál.

Do budoucna tuto informaci budou schopni poskytovat i vlakvedoucí, kteří budou vybaveni mobilními telefony/tablety s možností připojení na internet a vyhledávání spojení prostřednictvím aplikace IDOS.

6.18. Mediální plán

Společnost má zpracovaný dlouhodobý mediální plán, postavený na spolupracuje s obcemi, destinačním managementem Česká Kanada, Rádiem Česká Kanada a rádiem Faktor. Mediální plán slouží k propagaci úzkokolejek a regionů.

6.19. Pravidelné anketní marketingové průzkumy

Společnost má zpracovanou marketingovou studii od společnosti GFK. Pravidelně vyhodnocuje spokojenost zákazníků dopravním průzkumem. Má vypracovaný systém pro řešení stížností a podnětů od cestujících. U modernizovaných vozů M27.0 Dopravce využívá automatické počítání cestujících Dilax. U nových motorových jednotek bude Dopravce využívat taktéž automatické počítání cestujících.

Dopravce provádí vlastní průzkumy kvality a spokojenosti cestujících prostřednictvím vlakového personálu a vedení společnosti. Průzkumy jsou pravidelně vyhodnocovány na poradách vedení a přijatá opatření jsou aplikována prostřednictvím pokynů Dopravce, popř. během pravidelných školení zaměstnanců.

Cílem průzkumu spokojenosti je zjistit zpětnou vazbu od cestujících, identifikovat slabé a silné stránky a jaké existují bariéry cestování vlaky.

Analýza společenského dopadu činnosti společnosti JHMD

Dopravce zadal v roce 2016 jedné z nejvýznamnějších světových výzkumných a poradenských společností, společnosti GFK, zpracování analýzy o dopadu činnosti dopravce na rozvoj regionu, v němž dopravce působí.

Zpracovaná Analýza společenského dopadu činnosti dopravce mimo jiné říká:

- Jindřichohradecká úzkokolejka je dle počtu návštěvníků (turistů) nejfrekventovanější turistickou atrakcí v okresech, kterými projíždí (Jindřichův Hradec a Pelhřimov)
- Jindřichohradecká úzkokolejka je 6. nejfrekventovanější turistickou atrakcí v rámci dvou krajů – Jihočeského a Kraje Vysočina
- 4 z 5 turistů, kteří navštíví sledovanou oblast, zároveň absolvují minimálně 1 cestu Jindřichohradeckou úzkokolejkou. Pro 2/3 turistů, kteří využili při své cestě do regionu úzkokolejku, byla tato atrakce minimálně podpůrným faktorem návštěvy regionu a pro 1/4 dokonce hlavním faktorem.
- Úzkokolejka prodlužuje pobyt turistů v regionu – 57 % respondentů, kteří využili nebo mají v plánu využít úzkokolejku zůstávají v jindřichohradeckém regionu 2 a více dnů.
- Úzkokolejka je běžným dopravním prostředkem především pro cesty do práce a do škol. 1/4 cestujících ji používá denně. Více než 50 % několikrát týdně.

7. Tarifní řešení a možnosti tarifních výhod.

Společnost má stanovený pásmový tarif, vede dlouhodobé jednání o možnosti návaznosti na tarifní systém města Jindřichův Hradec. Společnost předpokládá zařazení do systému IDS Jihočeského kraje a Kraje Vysočina, uplatnění jízdenky JIKORD+. V parní trakci společnost předpokládá zvláštní tarif na parní vlaky.

Dopravce má tarifní systém, který sebou přináší několik druhů jízdného a tarifních slev a výhod, jež se zaměřují na konkrétní cílové skupiny cestujících. Tarif a určené podmínky se řídí platným cenovým výměrem Ministerstva financí ČR. Podmínky, za nichž JHMD poskytují výkony veřejné regionální železniční pravidelné přepravy, se řídí, podle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu v platném znění (dále jen PŘ). Ceny jízdného, přepravného a ostatních částek, tj. poplatků za služby a výše přírůžek jsou uvedeny v Tarifu Dopravce, který je ke stažení na webových stránkách <http://ihmd.cz/ceny-jizdenek/motorove-vlakly>.

Ve vlacích základní dopravní obslužnosti platí obvyčejné a zvláštní jízdné. Zvláštní jízdné je poskytováno cestujícím, kteří prokážou nárok na příslušný druh zvláštního jízdného. Nárok na zvláštní jízdné mají následující skupiny cestujících:

- cestující ve věku od 6 do 18 let;
- žáci a studenti ve věku od 18 do 26 let;
- cestující starší 65 let;
- rodiče nebo soudem určení poručníci navštěvující děti umístěné v ústavech sociální péče a obdobných zařízeních;
- důchodci do 65 let, kteří pobírají starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně nebo osoby po dovršení 60 let pobírající vdovský nebo vdovecký důchod.

Podmínky přiznání zvláštního jízdného upravuje Tarif Dopravce.

7.1. Spolupráce s JCCR, destinačním managementem Česká Kanada, MAS Česká Kanada

Společnost spolupracuje s JCCR Jihočeského Kraje a společností Vysočina Tourism. Společnost je partnerem Destinačního managementu Česká Kanada, spolupracuje na výzkumných projektech s VÚGK, a ČVUT. Společnost je členem Svazu dopravy, Hospodářské komory Jindřichův Hradec, Hospodářské komory Pelhřimov, je členem dopravní sekce Hospodářské komory ČR. V letošním roce se dopravce zúčastnil veletrhu Südböehmen zu Gast in Linz organizovaného JCCR, který proběhl ve dnech 16. – 18.5.2019 v rakouském městě Linz. Dopravce zde propagoval úzkokolejku jako turistický cíl, kavárnu a pražírnu kávy Kolonial Cofee a pivovar z Kamenice nad Lipou. Dopravce se bude účastnit veletrhů pořádaných JCCR i v následujících letech.

7.2. Spolupráce s ostatními subjekty

Společnost spolupracuje s městem Jindřichův Hradec, městem Kamenice nad Lipou, městem Černovice a dalšími městy. Vzájemně koordinuje svoji propagaci s propagací regionu.

7.3. Možnost podílet se na propagaci IDS JK a jízdenky JIKORD plus

Dopravce bude od účinnosti smlouvy uznávat celokrajskou jízdenku JIKORD plus. Dopravce je připraven se do budoucna aktivně zapojit do IDS JK a je připraven spolupracovat s dalšími dopravci.

Dopravce plánuje využívat reklamních ploch vně vozidel pro marketingové cíle, které budou definované objednavatelem. Dopravce může u současného stávajícího parku nabídnout zobrazovací displeje v motorových vozech řady M27.0 (805.9) a v osobních vozech Balm/ú může nabídnout transparentní držáky pro reklamní letáky a propagační tiskoviny. Dopravce může dále k propagaci nabídnout plochy na železničních zastávkách a stanicích.

7.4. Informování o návazných autobusových spojích a MHD

Informování o návazných autobusových spojích a MHD zajišťují zaměstnanci v obsazených stanicích, kteří mají k dispozici vyhledávač spojení IDOS. Po celý rok se jedná o stanici Nová Včelnice, Kamenice nad Lipou a Černovice u Tábora. V období sezóny od června do srpna pak dále v Jindřichově Hradci, Kunžaku-Lomech a v Nové Bystřici.

Do budoucna tuto informaci budou schopni poskytovat i vlakvedoucí, kteří budou vybaveni mobilními telefony/tablety s možností připojení na internet a vyhledávání spojení prostřednictvím aplikace IDOS. Dopravce se aktivně podílí na přípravě Centra mobility v Jindřichově Hradci (partnerství s městem Jindřichův Hradec a SŽDC).

7.5. Nová vozidla

Dopravce v souvislosti se zadáním závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a 1107/70 zahájil v roce 2018 předběžné tržní konzultace. Dopravce při tom vychází se skutečností, že stávající vozový park neumožňuje trvale udržitelný rozvoj drážní osobní dopravy na úzkokolejných tratích. V souladu s § 20 zákona č. 194/2010 Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů Dopravce předpokládá povinnost případného nového dopravce odkoupit vozidla, která byla nově pořízena se souhlasem objednatele ve druhé polovině doby účinnosti smlouvy o veřejných službách a sloužila k zabezpečování veřejných služeb, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy a nemohou být dopravcem využita pro zabezpečení jiných veřejných služeb. Kupní cena se stanoví jako očekávaná účetní hodnota v době převzetí vozidel a zahrne i případné finanční náklady spojené s předčasným ukončením úvěrového vztahu, leasingového nebo jiného finančního vztahu, souvisejícího s financováním pořízení těchto vozidel. Záměr a výsledky veřejných tržních konzultací byl prezentován objednateli a orgánům samosprávy a podpořen přijetím „Memoranda o spolupráci na zajištění provozu a trvale udržitelného rozvoje regionálních úzkokolejných drah Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice“.

Vzor „Průkazu ke kontrolní činnosti“

Služební průkaz je zalaminován v průhledné fólii.

Přední strana

SLUŽEBNÍ PRŮKAZ

Jikord
s.r.o.

Okružní 517/10
370 01 České Budějovice



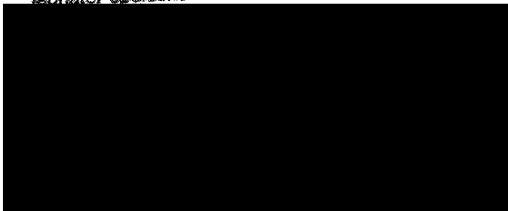
Jihočeský koordinátor dopravy

Jméno, příjmení
pracovní pozice

www.jikord.cz

Zadní strana

JIKORD s.r.o.
Mgr. Jan Aleš, DiS.
Jednatel společnosti



Příloha č. 11 Smlouvy - kontrolní protokol

JIKORD s.r.o.
Okružní 517/10 370 01 České Budějovice
IČ: 28117018

PROTOKOL číslo **Ž / 20...**

Obchodní jméno dopravce:
Adresa dopravce:
IČ:

Kontrola provedena:
dne: v čase od: do:

v dopavně:

ve vlaku: číslo: v úseku z: do:
 číslo: v úseku z: do:
 číslo: v úseku z: do:

Zjištěné závady:

kód:	popis závady:

Údaje podle potřeby rozveďte na druhé straně

Fotodokumentace připojena:
Počet snímků v příloze:

Návrh sankce:

Za závady (kód):

Kontrolu provedl: jméno: podpis: