
**Dohoda o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy
o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce
ČD, a.s. v integrovaném dopravním systému
Královéhradeckého kraje IREDO.**

Smluvní strany:

Královéhradecký kraj
Sídlo: Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové
Zastoupený: Bc. Lubomírem Francem, hejtnanem Královéhradeckého kraje
IČO: 70 88 95 46

[REDACTED]
(dále jen „objednatel“)

a

České dráhy, a.s.
Sídlo: Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15
IČ: 70994226
DIČ: CZ70994226

Zapsané v obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039
Zastoupené: Ing. Ludvíkem Urbanem, místopředsdou představenstva akciové společnosti
České dráhy a Ing. Michalem Štěpánem, členem představenstva akciové společnosti České
dráhy

Bankovní spojení: Komerční banka Praha, Václavské náměstí 42

[REDACTED]
(dále jen „dopravce“)

1. Tato dohoda se uzavírá z důvodu změny metodiky způsobu přerozdělení tržeb z elektronických a papírových jízdních dokladů dopravců zapojených v integrovaném dopravním systému IREDO. Změna metodiky přerozdělení tržeb je jedním z výstupů projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“.
2. Touto dohodou se dle ust. § 1902 z.č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „Občanský zákoník“), provádí následující změna v obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD, a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“ uzavřené dne 21. 03. 2011 (dále jen „Smlouva“) a to tak, že se nahrazuje stávající platné znění textu této Smlouvy tímto textem:

Článek I. Předmět smlouvy

1. Předmětem smlouvy je stanovení obchodních vztahů mezi objednatelem a dopravcem, který zajišťuje veřejnou hromadnou přepravu osob v integrovaném dopravním systému IREDO.
2. Účelem smlouvy je zajištění vzájemného vyrovnání dohodnutého podílu na tržbách mezi objednatelem a dopravcem na základě přílohy č.1 „Standardy finančních toků v integrovaném dopravním systému IREDO mezi KHK a ČD a.s.“, která je nedílnou součástí této smlouvy.

Článek II. Finanční vyrovnání v integrovaném dopravním systému IREDO

1. Smluvní strany se zavazují provádět vzájemné finanční vyrovnání, vyplývající z provozu systému integrované dopravy IREDO podle ustanovení a v termínech stanovených v příloze č.1 této smlouvy.

Článek III. Doba trvání závazku

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou.
2. Tato smlouva může zaniknout:
 - a) dohodou smluvních stran
 - b) výpovědí
 - c) odstoupením od smlouvy
 - d) zánikem závazku ze Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě
3. Smlouvu může vypovědět každá ze smluvních stran písemnou výpovědí. Výpovědní lhůta je tříměsíční a začíná běžet od prvního dne měsíce následujícího po kalendářním měsíci, ve kterém byla výpověď doručena druhé smluvní straně. Smlouva zaniká rovněž ukončením platnosti Smlouvy o podmínkách přepravy v integrovaném dopravním systému IREDO a zajištění činností souvisejících s jeho provozováním, uzavřené mezi společnostmi OREDO, s.r.o a ČD, a.s.

Článek IV. Závěrečná ustanovení

1. Obě smluvní strany se zavazují písemně informovat druhou smluvní stranu o všech skutečnostech, které mohou mít vliv na plnění této smlouvy (např. prohlášení konkurzu), a to do 15 kalendářních dnů od doby, kdy se s touto skutečností seznámily nebo tuto skutečnost mohly zjistit.
2. Smlouva je závazná v plném rozsahu i pro právní nástupce obou smluvních stran.
3. Smlouva může být měněna nebo doplňována pouze formou písemných, číslovaných dodatků odsouhlasených zástupci obou smluvních stran, jinak je taková změna nebo doplnění této smlouvy neplatné, přičemž pro vyloučení pochybností smluvní strany konstatují, že písemná forma není zachována při právním jednání učiněném elektronickými

nebo technickými prostředky ve smyslu ustanovení § 562 odst. 1 Občanského zákoníku. Za písemnou formu se považuje pouze forma listinná.

4. Smluvní strany konstatují, že se na tuto smlouvu nevztahuje povinnost jejího zveřejnění prostřednictvím registru smluv a to dle ust. § 3 odst. 2) písm. h) zákona č. 340/2015 Sb., o registru smluv.
5. Při ukončení této smlouvy smluvní strany vypořádají vzájemné závazky nejpozději do 60 kalendářních dnů od skončení smluvního vztahu.
6. Neplatnost nebo neúčinnost některého ustanovení této smlouvy nezakládá neplatnost nebo neúčinnost celé smlouvy.
7. Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oprávněnými zástupci obou smluvních stran.
8. Vztahy, které touto smlouvou nejsou výslovně upraveny, se řídí příslušnými ustanoveními Občanského zákoníku a předpisů souvisejících.
9. Smluvní strany prohlašují, že případné rozpory budou řešit především vzájemnou dohodou, mimosoudně.
10. Tato dohoda byla schválena radou Královéhradeckého kraje dne _____ č. usnesení _____ .
11. Tato dohoda je sepsána ve čtyřech vyhotoveních, z nichž každá smluvní strana obdrží po dvou vyhotoveních.

Přehled příloh:

Příloha č.1 - Standardy finančních toků v integrovaném dopravním systému IREDO

Za dopravce :

Místopředseda představenstva, České dráhy, a.s.

Ing. Ludvík Urban
V Praze dne

.....

Člen představenstva, České dráhy, a.s.

Ing. Michal Štěpán
V Praze dne

.....

Za objednatele :

Hejtman Královéhradeckého kraje
Bc. Lubomír Franc
V Hradci Králové dne

.....

Standardy finančních toků v integrovaném dopravním systému IREDO

mezi Královéhradeckým krajem a ČD a.s.

Standardy finančních toků v systému IDS IREDO

I. Stanovení podílu tržeb

- 1) Dopravci přiznán podíl tržeb v regionální dopravě na traťových úsecích zahrnutých do IDS IREDO v Královéhradeckém kraji.
- 2) Podíl tržeb dopravce pro období roku 2015 je stanoven dle skutečně dosažených tržeb v systému IDS IREDO za rok 2014 пониžený s ohledem na vlivy uvedené v bodu 3 tohoto článku a činí roční částku [REDACTED].
[REDACTED] V této výši podílu tržeb není zahrnut dopad přerozdělení tržeb dle článku III. této přílohy. Finanční vyrovnání roku 2015 bude provedeno v měsíci následujícím po uplynutí kalendářního měsíce, ve kterém se stane smlouva, jejíž součástí jsou tyto Standardy účinnou a to po předložení a odsouhlasení ročního vyúčtování roku 2015. Nárokované finanční vyrovnání na zaintegrovaných traťových úsecích vyplývající z vyúčtování nebude zdanitelným plněním, ale výnosem (vzhledem k ustanovením zákona o účetnictví a zákona o daních z příjmů) té smluvní strany, které byly nebo měly být v daném zdaňovacím období převedeny. Přírážky vybírané ve smyslu Smluvních přepravních podmínek IDS IREDO zůstávají dopravci, který je vybral a nezapočítávají se do finančního vyrovnání na zaintegrovaných traťových úsecích.
- 3) V případě změny rozsahu dopravních nebo přepravních výkonů na zaintegrovaných tratích, při tarifních změnách ovlivňujících výši jízdného nebo změnách přepravních podmínek dopravce, v případě jiných dalších vlivů (např. výlukové činnosti na zaintegrovaných tratích, aj.) ovlivňujících výši podílu tržeb dopravce, může dopravce nebo objednatel kdykoliv vyvolat jednání o změně výše podílu tržeb dopravce.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- 4) Dopravce provádí v rámci pravidelného měsíčního vyúčtování podílu na tržbách za přepravu osob s jízdními doklady IDS IREDO také stanovení podílu tržeb za přepravu ve vlacích dálkové dopravy kategorie rychlík, provozovaných v rámci závazku veřejné služby vůči - Ministerstvu dopravy. Stanovení podílu pro zaúčtování do tržeb dálkové a regionální dopravy je prováděno podle klíče oskm na traťových úsecích zaintegrovaných do IDS. Stanovení klíče pro příslušné roční období je prováděno podle výsledků aktuálního přepravního průzkumu využívání dokladů IDS IREDO ve spojích kategorie rychlík na území Královéhradeckého kraje. Tento průzkum se provádí nejméně jednou ročně. Výsledky průzkumu předkládá dopravce k posouzení objednatelům dálkové a regionální dopravy. V případě požadavku na změnu metodiky pro stanovení úhrady za akceptaci jízdních dokladů IDS IREDO ve vlacích dálkové dopravy může dopravce, objednatel, popř. Ministerstvo dopravy vyvolat jednání o změně způsobu metodiky výpočtu úhrady. Metodika provádění přepravního průzkumu je součástí této přílohy č.1.
- 5) Smluvní strany se dohodly, že podíl tržeb pro dopravce pro rok 2016 je stanoven dle vyhodnocení vývoje skutečně dosažených tržeb v systému IDS IREDO v roce 2015 a činí roční [REDAKCE]. Dále se smluvní strany dohodly, že souhrnná výše měsíčních finančních vyrovnání [REDAKCE]. Dále se smluvní strany dohodly, že roční vyúčtování období 2016 proběhne do 19. ledna 2017.
- 6) Pro období 2017 a dále se podíl tržeb stanoví zejména podle vyhodnocení vývoje skutečně dosažených tržeb v systému IDS IREDO za předchozí rok s ohledem na vlivy uvedené v bodě 3 tohoto článku a to nejpozději do konce února předmětného roku. Roční vyúčtování za období 2017 a dále proběhnou vždy do 19.ledna následujícího roku. Smluvní strany rovněž dohodly, že budou v průběhu roku 2016 pokračovat v jednání s cílem stanovení nového způsobu výpočtu ročního podílu na tržbách dopravce s využitím ukazatelů uvedených v bodě 3 tohoto článku.
- 7) Dále se smluvní strany dohodly, že souhrnná výše měsíčních finančních vyrovnání za příslušný rok může [REDAKCE].
- 8) V případě nedohody smluvních stran na změně roční částky podílu dopravce v termínu dle bodu 6 tohoto článku, se smluvní strany také dohodly, že pro stanovení podílu na tržbách bude vždy jako základna vzata skutečná výše dosažených tržeb v systému IDS IREDO v Královéhradeckém kraji za předchozí rok. Dopravci bude v případě meziročního růstu tržeb zvýšen podíl na tržbách pro následující období o výši inflace a to podle údajů ČSÚ za měsíc říjen uplynulého období se zohledněním míry výtěžnosti tarifu. V případě meziročního poklesu tržeb bude dopravci pro následující období analogicky snížen podíl na tržbách pro následující období o výši inflace a to podle údajů ČSÚ za měsíc říjen uplynulého období, se zohledněním míry výtěžnosti tarifu (např. podíl tržeb pro rok 2018 se stanoví jako výše skutečných tržeb roku 2017 s kladným popř. záporným zohledněním výše indexu meziroční inflace v říjnu roku 2017 a se zohledněním míry výtěžnosti tarifu).
- 9) Smluvní strany berou na vědomí, že pro udržení výtěžnosti tarifu v souvislosti s vývojem inflace budou každoročně prověřovat potřebu úpravy tarifu.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

II. Závazky dopravce

- 1) Dopravce se zavazuje zajistit uznávání a vydávání jízdních dokladů IREDO ve vlacích.
- 2) Dopravce se zavazuje informovat objednatele o změnách tarifů dopravce včetně vyčíslení předpokládaného dopadu do výnosů dopravce a to nejméně 120 dní před jejich platností.
- 3) Dopravce se zavazuje zasílat objednateli plánovaný seznam s výlukovou činností pro každý rok a to do listopadu předcházejícího roku. Tento seznam je povinen průběžně aktualizovat během aktuálního období.

III. Přerozdělení tržeb

- 1) Výběr tržeb z prodeje integrovaných jízdních dokladů IDS IREDO na prodejních místech dopravce a jejich zaúčtování provádí dopravce podle vlastních interních norem a předpisů.
- 2) Vzhledem k zákonné potřebě realizace tržeb za přepravené osoby dopravcem ve veřejné dopravě je potřeba znát velikost tržeb, která přísluší dopravci, jenž uskutečnil přepravu osob na integrovanou jízdenku, přičemž jízdné za tuto přepravu inkasoval jiný dopravce.
- 3) Tržby v IDS IREDO budou mezi zapojené dopravce děleny podle „Závazných pravidel pro výkaznictví a rozúčtování tržeb pro všechny dopravce zapojené v integrované dopravě“ (dále jen “Závazná pravidla”) – tato Závazná pravidla jsou součástí této přílohy. Výpočet dělby tržeb pro potřeby IDS IREDO provádí na základě smluvního vztahu s objednatelem společnost OREDO s.r.o.
- 4) Společnost OREDO s.r.o. je odpovědná za výpočet dělby tržeb. Dopravce i objednatel jsou oprávněni reklamovat výslednou dělbu tržeb. V tomto případě zašlou společnosti OREDO prokazatelně svůj nesouhlas s výslednou dělbou tržeb včetně podrobného odůvodnění věcné nesprávnosti.
- 5) Přerozdělení tržeb dle tohoto článku bude realizováno po plném zapojení dopravce do clearingů IDS IREDO. Toto zapojení je podmíněno uzavřením příslušných smluv mezi dopravcem a společností OREDO s.r.o. Ve vztahu k vyúčtování stanoveného měsíčního podílu tržeb ČD budou finanční dopady výsledků dělení tržeb pomocí clearingů vypořádány zpětně za jednotlivá měsíční období od 1. 1. 2015 do doby nabytí účinnosti uzavřené smlouvy o zapojení dopravce do clearingů mezi dopravcem a společností OREDO s.r.o. Výše dopadu do tržeb za období 2015 činí podle údajů společnosti OREDO s.r.o. [REDAKCE] Tato částka bude po plném zapojení dopravce do clearingů IDS uhrazena dopravci objednatelem.

IV. Vyúčtování tržeb z prodeje jízdních dokladů IDS IREDO a způsob vyrovnání podílu tržeb dopravce

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- 1) Vyúčtování tržeb z prodeje jízdních dokladů IDS IREDO a podílu tržeb dopravce se provádí měsíčně. Termín ukončení prodeje jízdních dokladů IDS IREDO pro vyúčtování tržeb za minulé období je stanoven na poslední kalendářní den příslušného měsíce.
- 2) Dopravce se zavazuje měsíčně zasílat objednateli data z jízdních dokladů dle tarifu TR10, VYDIS a IDS IREDO a to ve formátu CSV vždy do 5. pracovního dne následujícího měsíce.
- 3) Dopravce provede nejpozději do 15. dne následujícího měsíce sumarizaci údajů o prodeji jízdních dokladů IDS IREDO a jízdních dokladů dle tarifů dopravce realizovaných na tratích začleněných do IDS IREDO. Kalkulaci měsíčního vyúčtování podílu tržeb doplní dle údajů zaslanych společnosti OREDO s.r.o. Návrh měsíčního vyúčtování zašle elektronicky objednateli – odboru dopravy a silničního hospodářství.
- 4) Objednatel potvrdí správnost návrhu měsíčního vyúčtování, příp. upozorní na nesrovnalosti. Odsouhlasení měsíčního vyúčtování je podmíněno nevyužitím možnosti článku 3, odst.4 na reklamaci výsledné dělby tržeb vypracované společností Oredo s.r.o. Odsouhlasené měsíční vyúčtování bude dopravce a objednatel pouze evidovat.
- 5) Finanční vyrovnání měsíčních vyúčtování dopravce za příslušný kalendářní rok bude smluvními stranami provedeno v rámci ročního vyúčtování za příslušný kalendářní rok, nejpozději do 19.ledna následujícího roku.
- 6) Dopravce se zavazuje doplatek kraje zahrnout do výkazu nákladů a výnosů z přepravní činnosti předkládaného na základě Smlouvy o závazku veřejné služby dopravcem po ukončení každého kalendářního roku platnosti této Smlouvy.
- 7) Vzor vyúčtování IDS IREDO je uveden níže:

Vzor vyúčtování IDS IREDO

dopravce :

objednatel :

České dráhy, a.s.
Nábř. L. Svobody 1222
110 15 Praha 1
500 02

Královéhradecký kraj
Pivovarské nám.
Hradec Králové

Období :

1. Podíl tržeb ČD na zaintegrovaných traťových úsecích (Kč/měsíc - bez DPH)

1.	Podíl tržeb ČD v obvodu IDS IREDO - G	
----	---------------------------------------	--

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

2. Tržby ČD dle TR 10 a Tarifu IDS VYDIS na zaintegrovaných traťových úsecích (Kč/měsíc - bez DPH) - aktuální měsíc

2.	Tržba za jízdní doklady ČD realizované v obvodu IDS IREDO T_{r10}	
3.	Tržba za jízdní doklady VYDIS (podíl ČD) realizované v obvodu IDS IREDO T_V	
4.	Tržba za jízdní doklady IDS IREDO náležející ČD	
5.	Tržby ČD dle TR 10, Tarifu VYDIS a jízdenky IDS IREDO prodané ČD celkem - $T_{CD} = T_{r10} + T_V + T_I$	

3. Stanovení vyúčtování na zaintegrovaných traťových úsecích (Kč/měsíc - bez DPH)

6.	Tržby ČD dle TR 10 a Tarifu VYDIS a jízdenky IDS IREDO celkem T_{CD}	
7.	Bilance ČD z clearingů B_c	
8.	vyúčtování dle smlouvy za období MM / RRRR Podíl tržeb ČD - Tržby ČD-Bilance ČD z clearingů $V=G-TCD-B_c$	
9.	1% z dohodnuté roční částky podílu tržeb*	
10..	Uhradí objednatel dopravci	
11..	Uhradí dopravce objednateli	
12.	Podíl dálkové dopravy účet 6061510 zakázka 4T7007123414	
13.	Podíl regionální dopravy účet 6061510 zakázka 4T7007123407	

* tato částka se neuvádí pro roční vyúčtování IDS IREDO roku 2015

Řádky č. 9. 10. a 11. se vyplňují pouze v případě ročního vyúčtování IDS IREDO

Závazná pravidla pro výkaznictví a rozúčtování tržeb pro všechny dopravce zapojené v IREDO

Platná od 1. 1. 2015

Obsah

1. Úvod
 - 1.1. Výchozí podmínky
 - 1.2. Pojmy, zkratky
 - 1.2.1. Pojmy
 - 1.2.2. Zkratky
2. Rozúčtování papírových jízdenek
 - 2.1. Pojmy týkající se papírových jízdenek
 - 2.2. Druhy papírových jízdenek
 - 2.3. Získávání informací o papírových jízdenkách
 - 2.4. Zpracování
 - 2.4.1. Výběr vstupních dat
 - 2.4.2. Transformace papírových jízdenek do souhrnu podle linek a spojů
 - 2.4.3. Rozdělení na adresné a neadresné záznamy
 - 2.4.4. Klíčování neadresných jízdenek
 - 2.4.5. Platby mezi dopravci
 - 2.4.6. Klíčování jízdenek se způsobem započtení S na všechny spoje linky
 - 2.4.7. Klíčování údajů neadresných jízdenek na spoje
 - 2.4.8. Určení výsledků linek a spojů zpracování papírových jízdenek
 - 2.5. Číselníky
 - 2.5.1. Číselník CIS1 – typy tarifů a typy osob
 - 2.5.2. Číselník CIS2 – přiřazení zón IREDO k zastávkám
 - 2.5.3. Číselník CIS3 – klíčování jízdenek
 - 2.5.4. Číselník CIS4 – přiřazení linek dopravcům
 - 2.5.5. Číselník CIS5 – tarifní km mezi zónami
 - 2.5.6. Číselník CIS6
 - 2.5.7. Číselník CIS7 – neadresné zóny
 - 2.5.8. Číselník CIS8 – kilometry spojů
 - 2.5.9. Číselník CIS9 – kilometry linek v krajích
3. Principy zúčtování jízdenek IREDO na BČK
 - 3.1. Účel dokumentu
 - 3.2. Obecné principy rozúčtování jízdenek na BČK
 - 3.3. Územní vymezení platnosti jízdenky na BČK
 - 3.3.1. Další označení
 - 3.4. Vymezení podmínek pro přestup s jízdenkou na BČK
 - 3.5. Omezení
 - 3.6. Popis algoritmu pro rozdělení tržeb pro jízdenky na BČK
 - 3.6.1. Příklad 1 – autobus bez přestupu
 - 3.6.2. Příklad 2 – autobusy s přestupem
 - 3.6.3. Příklad 3 – vlak bez přestupu
 - 3.6.4. Příklad 4 – autobus s přestupem na vlak
 - 3.6.5. Příklad 5 – vlak s přestupem na autobus
 - 3.7. Podklady
 - 3.8. Přestupy v případě souběžných spojů

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- 3.9. Časové hledisko při určení konce a začátku cesty
 - 3.9.1. Křížení autobusového a vlakového spoje
 - 3.9.2. Autobusový a vlakový spoj, které se nepotkávají v žádné zóně
 - 3.9.3. Vlakový a autobusový spoj, které se nepotkávají v žádné zóně
 - 3.9.4. Návaznost dvou autobusových spojů
- 4. Klíčování na oblasti a způsob dotace
 - 4.1. Papírové jízdenky
 - 4.2. Jízdenky na BČK
 - 4.3. Výpočet dotace
- 5. Výstupy z clearingů – OREDO
 - 5.1. Úvod
 - 5.2. Výstupy
 - 5.2.1. Měsíční export jízdenek
 - 5.2.2. Fakturace dopravních výkonů
 - 5.2.3. Souhrnná bilance
 - 5.2.4. Podklad pro bilanci linek
 - 5.2.5. Klíčované neadresné jízdenky
 - 5.2.6. Standardní výstupy CARDS EXCHANGE
 - 5.2.7. Celková tržba dle dopravců a linek

Seznam tabulek s datovými větami

TAB 1 – Vstupní údaje o papírových jízdenkách

TAB 2 – Dopočtené vstupní údaje o papírových jízdenkách

TAB 3 – Klíčování neadresných jízdenek

TAB 4 – Výsledky linek a spojů (papírové jízdenky)

TAB 5 – Podklad pro bilanci linek (klíčování dle oblastí, papírové jízdenky)

TAB 6 – Podklad pro bilanci linek (klíčování dle oblastí, jízdenky na BČK)

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Příklad 1 – autobus bez přestupu

Obrázek 2 - Příklad 2 – autobusy s přestupem

Obrázek 3 - Příklad 3 – vlak bez přestupu

Obrázek 4 - Příklad 4 – autobus s přestupem na vlak

Obrázek 5 - Příklad 5 – vlak s přestupem na autobus

Obrázek 6 - Přestupy v případě souběžných spojů

Obrázek 7 - Přestupy v případě mijejících se spojů

Obrázek 8 - Křížení autobusového a vlakového spoje

Obrázek 9 - Spoje, které se nepotkávají v žádné zóně

Seznam výstupů

Výstup 1 – Papírové jízdenky zaúčtované v měsíci

Výstup 2 – Transakce jízdenek na BČK v měsíci (neoceněné)

Výstup 3 – Transakce jízdenek na BČK, jejichž platnost v měsíci skončila (oceněné)

Výstup 4 – Klíčované neadresné papírové jízdenky

Výstup 5 – Celková tržba dle dopravců a linek

1. Úvod

Tento dokument obsahuje popis rozúčtování jízdenek IREDO pro papírové jízdenky i jízdenky na BČK. Dále obsahuje popis výstupů ze systému CARDS EXCHANGE, určených speciálně pro OREDO a dopravce systému IREDO.

Dokument se dotýká jiných oblastí pouze v nezbytném rozsahu.

1.1. Výchozí podmínky

Vzhledem k zákonné potřebě realizace tržeb za přepravené osoby dopravcem ve veřejné dopravě je potřeba znát velikost tržeb, která přísluší dopravci, jenž uskutečnil přepravu osob na integrovanou jízdenku, přičemž jízdné za tuto přepravu inkasoval jiný dopravce. Dopravce, který inkasoval jízdné odpovídající celé délce přepravní trasy a sám uskutečnil pouze část přepravy v určitém úseku, je povinen přeúčtovat část jízdného ostatním dopravcům, kteří se podíleli na přepravě v dalších úsecích této trasy.

Dále je potřeba vzhledem k vyplňování statistických výkazů pro Ministerstvo dopravy znát počty přepravených osob¹, přepravní výkony v osobokilometrech, tržby ze žákovského jízdného a výši poskytnutých slev².

K tomu, abychom znali velikost částek, které si musí přeúčtovat jednotliví dopravci zapojení do IDS IREDO, a dále k získání přesnějších údajů pro vyplňování statistických výkazů, slouží závazná metodika, obsažená v kapitolách 2 až 5 tohoto dokumentu.

Speciální ustanovení pro České dráhy jsou řešeny v bodě 6.

1.2. Pojmy, zkratky

1.2.1. Pojmy

Zde jsou definovány pojmy platné v celém dokumentu

Linka	Číslo autobusové linky nebo vlaku dle CIS JŘ
Spoj	Číslo spoje v rámci autobusové linky, u vlaku konstanta podle dopravce (např. 1 = ČD)
Linkospoj	Kombinace linky a spoje jednoznačně určující daný spoj v rámci CIS JŘ
Zóna-typ	S=seznam zón, I=Interval zón, R=relace mezi dvěma zónami
Zóny	Pro typ S: výčet zón, pro typ I: dolní a horní mez intervalu, pro typ R: Zóna-od; Zóna-do

1.2.2. Zkratky

Zkratka	Význam
BČK	Bezkontaktní čipová karta
CARDS	Clearingový systém CARDS EXCHANGE

¹ Počty přepravených osob nejsou klíčovány a nejsou předmětem sledování podle této metodiky.

² Tak, jak je navržena tato metodika je možno sledovat slevy pouze podle typu-tarifu (viz 2.5.1)

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Zkratka	Význam
EXCHANGE	
CE02-PO	CE02-PO-CARDS-Interface
CIS JŘ	Celostátní informační systém o jízdních řádech
ČSAD	Dříve Československá státní autobusová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	Daň z přidané hodnoty
EP	Elektronická peněženka
HK	Královéhradecký kraj
IDS	Integrovaný dopravní systém
IREDO	IREDO je IDS Královéhradeckého a Pardubického kraje
JŘ	Jízdní řád
MHD	Městská hromadná doprava
OREDO	Oredo s.r.o. - Organizátor REgionální DOpravy HK a PK
PK	Pardubický kraj
PAD	Příměstská autobusová doprava
ZTP	Cestující s těžkým zdravotním postižením

2. Rozúčtování papírových jízdenek

V této kapitole je popisována metodika rozúčtování papírových jízdenek IREDO³, pokud někde není výslovně řečeno jinak. Termínem „jízdenka“ zde tedy rozumíme papírovou jízdenku IREDO. V nadpisech pro zdůraznění používáme též nezkrácený termín papírová jízdenka nebo papírová jízdenka IREDO.

2.1. Pojmy týkající se papírových jízdenek

Adresná jízdenka	Viz 2.2 a typ záznamu v tabulce TAB 2
Neadresná jízdenka	Viz 2.2 a typ záznamu v tabulce TAB 2
Způsob započtení	Viz 2.5.6
Typ tarifu	Viz 2.5.1
Typ osoby	Viz 2.5.1
Reálná linka	Viz Linka. V textu použito pro zdůraznění.
Fiktivní linka	Číslo linky, které neodpovídá žádné reálné lince. Je používáno na předprodejích v případě, že není známo, jakou reálnou linku cestující použije. Každý předprodej by měl mít svoje vlastní číslo fiktivní linky.

2.2. Druhy papírových jízdenek

Pro potřebu klíčování tržeb budeme rozlišovat následující druhy jízdenek:

- **adresné jízdenky** – tržba je jednoznačně přiřazena dopravci, který realizuje přepravu v celé trase. Tyto jízdenky nejsou součástí klíčování tržeb – tržby jsou přímo příjmem dopravce. Adresné jízdenky jsou tyto:
 - jednotlivé jízdenky autobusové se Zóna-typ = „R“, pokud počáteční i cílová zóna jsou součástí trasy spoje.

³ Tyto jízdenky se poznají podle network-id. Pokud v dalším textu zmiňujeme papírovou jízdenku, máme vždy na mysli papírovou jízdenku IREDO.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- jednotlivé jízdenky železniční se Zóna-typ = „R“, pokud počáteční i cílová zóna je součástí trasy vlaku
- **neadresné jízdenky** – kde je nutno tržbu rozdělit mezi jednotlivé dopravce realizující přepravu. Neadresné jízdenky jsou následující:
 - jednotlivé jízdenky přestupní (dále jen jednotlivé přestupní), což jsou fakticky jednotlivé jízdenky nesplňující podmínku adresnosti
 - časové jízdenky síťové (dále jen síťové)

Některé neadresné jízdenky mohou být považovány za adresné v důsledku chybějících údajů v číselnících, které řídí zpracování. Tyto výjimky jsou popsány níže.

2.3. Získávání informací o papírových jízdenkách

Data o jízdenkách jsou do CARDS EXCHANGE dodávána ve formátu, který je popsán v dokumentu CE02-PO CARDS Interface. Pro papírové jízdenky v systému IREDO jsou povinné údaje uvedené v TAB 1:

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Název (CE02-PO)	Popis	Poznámka
subject-id	Dopravce	Hromadně pro zařízení
device-id	Číslo zařízení	Hromadně pro zařízení
tx-id	Číslo transakce	
amount	Částka	Vč. DPH
when	Datum a čas transakce	
departure-id	Nástupní zastávka - číslo zastávky podle CIS JŘ; tarifní číslo zastávky	
arrival-id	Výstupní zastávka - číslo zastávky podle CIS JŘ; tarifní číslo zastávky	Jen pokud ji dopravce dodá
line	Linka podle CIS JŘ ^{4, 5, 6}	U předprodejí se jedná o fiktivní číslo linky
sequence	Spoj podle CIS JŘ ⁷	
vat	Sazba DPH	
tariff	Identifikátor tarifu (textový řetězec)	
zones	Číslo zón, kde je kupón platný, oddělená středníkem (zónový tarif)	
zone-route	Číslo nástupní a výstupní zóny oddělené středníkem (zónově relační tarif)	Právě jedna z možností zones / zone-route / zones-interval
zones-interval	Číslo počátku a konce intervalu zón oddělené středníkem, ve kterých kupón platí, nebo „**“	
person-type	Typ osoby (adult student child)	Odvodí se z tarifu
info-IDS	Individuální informace definované organizátorem IDS	číslo řidiče

TAB 1 – Vstupní údaje o papírových jízdenkách

Data o transakcích jsou dodávána průběžně, lhůta na dodání dat bude stejná jako u BČK, tedy do 11 dní s tím, že všechna data za předchozí období musejí být dodána do 9. kalendářního dne v měsíci. Data do CARDS EXCHANGE nedodaná korektně a včas, nebudou zpracována.

2.4. Zpracování

2.4.1. Výběr vstupních dat

Ze vstupních transakcí se **pro papírové jízdenky IREDO** vyberou údaje uvedené v tabulce TAB 2:

Údaj	Způsob získání (zdroj)	Poznámka
Linka ^{14 5 6}	Vstup	
Spoj ¹⁷	Vstup	
Zóny-typ ⁸	Transformovaný vstup	

⁴ Linka, na níž byla papírová jízdenka IREDO prodána (linka IREDO nebo komerční linka). U předprodejí fiktivní číslo linky. Pro fiktivní a komerční linky platí, že prostřednictvím postupů popsanych dále v této kapitole jsou tržby a osobokilometry převedeny na linky IREDO.

⁵ U železničních dopravců číslo vlaku

⁶ Pro každé předprodejní místo by mělo být stanoveno jedno fiktivní číslo linky.

⁷ U železničních dopravců zůstane pole nevyplněno

⁸ S=seznam zón, I=Interval zón, R=relace mezi dvěma zónami

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Údaj	Způsob získání (zdroj)	Poznámka
Zóny ⁹	Transformovaný vstup	
Tarif	Vstup	
Tržba (prodej) ^{10, 11}	Vstup	
Osobokilometry	Výpočet viz 2.4.2	
Typ záznamu ¹²	Výpočet viz 2.4.3	
Tržba (zaúčtováno) ^{10, 13}	Výpočet viz 2.4.3 a 2.4.4	
Doprovce	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Číslo zařízení	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Číslo transakce	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
When	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Nástupní zastávka	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Výstupní zastávka ¹⁴	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Info-IDS	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	
Person-type	Ze vstupu (pouze pro výstupní sestavy)	

TAB 2 – Dopočtené vstupní údaje o papírových jízdenkách

2.4.2. Transformace papírových jízdenek do souhrnu podle linek a spojů

Podle číselníku CIS1 se určí způsob započtení. Pokud tarif není v číselníku zadán, jízdenka je považována za jednoduchou adresnou jízdenku (viz 2.4.3) a chyba se ohlásí.

Podle způsobu započtení se stanoví osobokilometry takto:

- Pro způsob započtení S jsou osobokilometry součinem hodnot Průměrný počet jízd s jízdenkou a Průměrný počet tarifních km na jednu jízdu z odpovídající položky v číselníku CIS1. Není-li Průměrný počet jízd s jízdenkou vyplněn, použije se 1 a chyba se ohlásí. Není-li Průměrný počet tarifních km s jízdenkou vyplněn, použije se 0 a chyba se ohlásí.
- Pro způsob započtení R se osobokilometry určí podle údaje „Zóny“ s využitím číselníku CIS5, přičemž se z odpovídající položky v číselníku CIS1 použije Průměrný počet jízd s jízdenkou. Není-li Průměrný počet jízd s jízdenkou vyplněn, použije se 1 a chyba se ohlásí.
- Pro způsob započtení N jsou osobokilometry nula.

2.4.3. Rozdělení na adresné a neadresné záznamy

Záznamy se rozdělí na adresné a neadresné podle definice výše (viz 2.2). Pro toto rozdělení je potřeba platný jízdní řád (z CIS JŘ) a číselník CIS2 (viz 2.5.2)¹⁵. Dále se využívá číselník neadresných zón CIS7 (viz 2.5.7).

Poznámka: Není-li Linka1 a Spoj1 v CIS JŘ, považuje se záznam za adresný a chyba se ohlásí.

Do tabulky TAB 2 se přitom Typ záznamu doplňuje. Pro adresné záznamy se nastaví Tržba (zaúčtováno) na hodnotu Tržba (prodej).

⁹ Podle Zóny-typ S: výčet zón, I: dolní a horní mez intervalu, R: Zóna-od:Zóna-do

¹⁰ Tržby jsou s ohledem na ostatní zpracování v systému CARDS EXCHANGE s DPH.

¹¹ Údaj Tržba (prodej) není v průběhu dalšího zpracování klíčován. Příslušná hodnota se celá udržuje na Lince1 a Spoj1 v jediném záznamu (resp. v jediném součtu). Pokud se v některé tabulce vyskytuje i Linka2, Spoj2 tak jsou tyto údaje shodné s Linkou1 a Spojem1.

¹² Adresný – neadresný

¹³ Pro adresné jízdenky Tržba (prodej), pro neadresné jízdenky zůstatek tržby na lince po klíčování

¹⁴ Jen v případě, že ji dopravce dodá.

¹⁵ Jízdní řád a číselník CIS2 slouží k určení zón, kterými linkospoj projíždí.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Poznámka: V tomto stadiu jsou jízdenky se způsobem započtení S přiřazeny celé jednomu konkrétnímu spoji linky, ač patří rozpočítat na všechny spoje dané linky. To zajišťuje klíčování popsané v 2.4.6.

2.4.4. Klíčování neadresných jízdenek

2.4.4.1. Síťové jízdenky (IREDO, celokrajské) prodané na linkách IREDO

Tržby (prodej) a osobokilometry z těchto síťových jízdenek¹⁶ v TAB 2 se rozdělí tak, že linka, na které byla jízdenka prodána, dostane 50% tržby a 50% osobokilometrů a ostatní linky v CIS9 (viz 2.5.9) (podle Zóny-typ a Zóny) dostanou poměrnou část tržby a osobokilometrů (úměrně hodnotám Převáděná část tržby). Záznamy se zapíší do TAB 3.

V případě, že hodnota Zóny není v číselníku CIS9 (viz 2.5.9) nalezena nebo v něm není uveden řádek s linkou odpovídající lince, na níž byla jízdenka prodána, je signalizována chyba a jízdenka je považována za adresnou.

2.4.4.2. Síťové jízdenky (IREDO, celokrajské) prodané mimo linky IREDO¹⁷

Tržby (prodej) a osobokilometry z těchto síťových jízdenek v TAB 2 se rozdělí takto:

- 50% tržby a 50% osobokilometrů dostane dopravce, který jízdenku prodal. Tato část se na linky dopravce rozdělí úměrně hodnotám „převáděná část tržeb“, které mají jeho linky v CIS9 (viz 2.5.9).
- 50% tržby a 50% osobokilometrů dostanou všechny linky¹⁸ úměrně hodnotám „převáděná část tržeb“ v CIS9 (viz 2.5.9)

V případě, že hodnota Zóny není v číselníku CIS9 (viz 2.5.9) nalezena nebo v něm není žádná linka dopravce, který jízdenku prodal, je signalizována chyba a jízdenka je považována za adresnou.

V případě, že prodejce jízdenky není dopravcem¹⁹, tak se dělí 100% tržby a 100% osobokilometrů mezi všechny linky úměrně hodnotám „převáděná část tržeb“ v CIS9 (viz 2.5.9).

V případě, že v postupu v tomto odstavci není signalizována chyba, uloží se rozklíčované záznamy do TAB 3 s tím, že se nastaví Linka1 i Linka2 podle linky z CIS9 a Spoj1 i Spoj2 na nulu²⁰.

2.4.4.3. Ostatní jízdenky

Tržby (prodej) a osobokilometry z ostatních neadresných jízdenek v TAB 2 se podle Linky, Zóny-typ, Zóny a Typu tarifu s využitím číselníku CIS3 (viz 2.5.3) rozdělí na jednotlivé linky. Přitom se do TAB 2 zapíše hodnota Tržba (zaúčtováno) a současně se vytváří součtová tabulka TAB 3, která obsahuje údaje **za neadresné jízdenky**. Tabulka TAB 3 má následující strukturu

Údaj	Způsob získání (zdroj)	
Linka14' 5' 6	Z tabulky TAB 2	Klíč tabulky
Spoj17	Z tabulky TAB 2	Klíč tabulky
Doprovce1	Z číselníku CIS4 (viz text za tabulkou)	Klíč tabulky ²¹
Linka24' 5' 6	Klíčováním (viz text před tabulkou)	Klíč tabulky
Spoj27	Bude vyplněn až postupem v 2.4.7	Klíč tabulky

¹⁶ Síťové papírové jízdenky jsou automaticky neadresné. Jsou charakterizovány údajem Zóny-typ = „I“.

¹⁷ Tedy v předprodejích (fiktivní linky) nebo na komerčních linkách dopravců

¹⁸ Včetně linek dopravce, který síťovou jízdenku prodal.

¹⁹ Tedy neprovozuje podle číselníku CIS4 (viz 2.5.4) žádnou linku v systému IREDO.

²⁰ Hodnoty 0 jsou následně nahrazeny konkrétními čísly spojů při klíčování, které je popsáno v 2.4.6.

²¹ Tento údaj je klíčem tabulky automaticky, protože je odvozen z linky, která klíčem tabulky je.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Údaj	Způsob získání (zdroj)	
Dopravce2	Z číselníku CIS4 (viz text za tabulkou)	Klíč tabulky ²¹
Zóny-typ8	Z tabulky TAB 2	Klíč tabulky
Zóny9	Z tabulky TAB 2	Klíč tabulky
Tarif	Z tabulky TAB 2	Klíč tabulky
Tržba(prodej) ^{10, 11}	Z tabulky TAB 2	Součtováno
Osobokilometry ²²	Klíčováním (viz text před tabulkou)	Součtováno
Tržba (zaúčtováno) ^{10, 23}	Klíčováním (viz text před tabulkou)	Součtováno

TAB 3 – Klíčování neadresných jízdenek

V případě, že se příslušná kombinace Linky¹, Zóny-typ, Zóny a Typu tarifu v číselníku CIS3 nenajde, oznámí se chyba a původní rozdělovací záznam se považuje za adresný.

Pro nalezené záznamy se z číselníku CIS4 se k Lince1 i Lince2 přiřadí Dopravce1 a Dopravce2.

Pokud se číslo linky při vytváření součtového záznamu nenajde v číselníku CIS4, postupuje se takto:

- V případě Linky1 se Dopravce1 převezme z tabulky TAB 2. Výpočet pokračuje normálně.
- V případě Linky2 se původní záznam označí jako adresný a příslušný záznam se v TAB 3 nevytvoří.

V každém případě se chyba signalizuje.

2.4.5. Platby mezi dopravci

Součty tabulky TAB 3 podle Dopravce1 a Dopravce2 pak představují platby²⁴ mezi dopravci (Dopravce1 platí Dopravci2 částku Tržba (zaúčtováno)¹⁰).

Odpovídající údaje se v CARDS EXCHANGE přenesou do Bilanci, z nich pak na faktury a do Souhrnného dokladu. Tím jsou zahrnuty do finančních toků v rámci clearingů.

2.4.6. Klíčování jízdenek se způsobem započtení S na všechny spoje linky

Dosud byly jízdenky se způsobem započtení S přiřazeny celé jednomu konkrétnímu spoji linky na lince, kde byla jízdenka prodána. Lepší ovšem je, aby hodnoty byly rozpočítány na všechny spoje dané linky²⁵.

Jedná se o záznamy z tabulky TAB 3, pro něž je Linka1 = Linka2 a způsob započtení je S.

Pro tyto záznamy pro konkrétní Linku1, Dopravce1, Dopravce2, Zóny-typ a Zóny sečteme Osobokilometry a Tržba (zaúčtováno) a rozdělíme je na jednotlivé spoje podle jejich km za měsíc vypočtené z číselníku CIS8 pro Linku1. Úpravy hodnot provedeme v tabulce TAB 3. V případě potřeby chybějící záznamy pro spoje v tabulce TAB 3 vytvoříme. Pokud se v číselníku CIS8 nenalezne žádný záznam pro Linku1, klíčování neproběhne²⁶.

2.4.7. Klíčování údajů neadresných jízdenek na spoje

Tabulku TAB 3 doplníme o Spoj2 takto:

- Pokud Linka1 = Linka2 tak Spoj2 = Spoj1

²² Pro neadresné jízdenky je uváděna část osobokilometrů, která se z Linky1 přenáší na Linku2.

²³ Pro neadresné jízdenky je uváděna část tržby, která se z Linky1 přenáší na Linku2.

²⁴ Pro osobokilometry tento údaj nemá smysl.

²⁵ Podotkneme ještě, že údaje v TAB1 se tímto postupem nepřerozdělují, tudíž odpovídající identifikace záznamu odpovídají přesněji prodeji jízdenek na lince a spoji.

²⁶ Chyba je následně indikována při klíčování na oblasti a způsoby dotace (viz 4). Tam se při klíčování linka nenajde také a příslušné záznamy se označí.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- Pokud Linka1 <> Linka2 tak mohou vzniknout další záznamy v závislosti na číselníku CIS8 (viz 2.5.8). Přerozdělují se pouze součtové hodnoty v případě, že vznikají další záznamy (tj. Linka2 má v číselníku CIS8 více spojů).

Z číselníku CIS8 pro Linku2 určíme počet km celkem za měsíc a příslušné záznamy z tabulky TAB 3 rozdělíme na jednotlivé spoje uvedené v CIS8 podle jejich km za měsíc. Záznamy z tabulky TAB 3 se modifikují (a uloží do tabulky TAB 3), a pokud neexistují, tak se v tabulce TAB 3 doplní.

Pokud se v číselníku CIS8 Linka2 nenajde, dosadí se Spoj2 = 0²⁷.

2.4.8. Určení výsledků linek a spojů zpracování papírových jízdenek

Z tabulky TAB 2 se vezmou údaje pro adresné záznamy a z tabulky TAB 3 se vezmou údaje pro neadresné jízdenky a vytvoří se tabulka TAB 4 – podklad pro bilanci linek z papírových jízdenek.

Struktura TAB 4:

Údaj		
Linka4:5:6		Klíč tabulky
Spoj7		Klíč tabulky
Dopravce		
Zóny-typ8		Klíč tabulky
Zóny9		Klíč tabulky
Tarif		Klíč tabulky
Tržba (prodej) ^{10, 11}		Součet
Tržba (zaúčtováno) ^{10, 28}	Z adresných jízdenek	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na Lince	Součet
	Část z neadresných jízdenek odvedená na jiné linky	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na Linku	Součet
Osobokilometry ²⁸	Z adresných jízdenek	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na Lince	Součet
	Část z neadresných jízdenek odvedená na jiné linky	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na Linku	Součet

TAB 4 – Výsledky linek a spojů (papírové jízdenky)

Z tabulky TAB 2 se vytvoří pro adresné jízdenky součty (podle klíčů tabulky TAB 4). Součty se vytvářejí pro údaje Tržba (prodej), Tržba (zaúčtováno) (z toho z adresných jízdenek) a Osobokilometry (z toho z adresných jízdenek).

Z tabulky TAB 3 se vytvoří pro neadresné jízdenky součty (podle klíčů tabulky TAB 4) takto:

²⁷ A následně se v klíčování na oblasti (viz 4) označí chyby v Kódu oblasti a v Příznaku dotace.

²⁸ Výpočet pod tabulkou

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- Tržba (prodej) se součtuje z TAB 3 pro záznamy Linka=Linka1, Spoj=Spoj1, Dopravce = Dopravce1 a shodné ostatní klíče.
- Údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry (části z neadresných jízdenek prodaných na lince) je součet těch údajů Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry z tabulky TAB 3, pro něž Linka = Linka1 a Linka = Linka2. V tomto případě je Spoj = Spoj1 a Dopravce = Dopravce1.
- Údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry (části z neadresných jízdenek odvedená na jiné linky) je součet těch údajů Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry z tabulky TAB 3, pro něž Linka = Linka1 a Linka <> Linka2. V tomto případě je Spoj = Spoj1 a Dopravce = Dopravce1.
- Údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry (části z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na linku) je součet těch údajů Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry z tabulky TAB 3, pro něž Linka <> Linka1 a Linka = Linka2. V tomto případě je Spoj = Spoj2 a Dopravce = Dopravce2.

Při vytváření součtů se záznam s odpovídajícími klíči načítá, pokud existuje. V opačném případě se vytváří s tím, že všechny součtované hodnoty se nejprve vynulují.

Po vytvoření součtů se pro všechny záznamy dopočtou údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry (celkem) takto:

$$U_C = U_A + U_L + U_X,$$

kde

U je buď údaj Tržba (zaúčtováno) nebo údaj Osobokilometry

U_C = údaj celkem

U_A = údaj (z toho z adresných jízdenek)

U_L = údaj část z neadresných jízdenek prodaných na lince

U_X = údaj část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na linku

Tabulka TAB 4 představuje podklad pro „bilanci linek“ za papírové jízdenky, ale i tržbu na linkospoje.

2.5. Číselníky

V této kapitole jsou popsány potřebné číselníky. U každého číselníku je současně popsáno ošetření chyb. Navíc je pro každou chybu s výjimkou číselníku CIS2 tištěna zpráva o chybě.

2.5.1. Číselník CIS1 – typy tarifů a typy osob

Číselník ke každému tarifu (s případným využitím specifikace zón) přiřazuje typ tarifu a typ osoby. Číselník dále pro každý tarif určuje způsob výpočtu osob a osobokilometrů na linky a spoje.

Je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

Typy tarifu jsou definovány tímto číselníkem. V současné době se jedná o tyto jízdenky:

- Jednotlivá
- Síťová IREDO

Typy osob odpovídají požadovanému členění výstupní sestavy a jsou:

- Obyčejné (adult)
- Poloviční (child)
- ZTP (v jádru CARDS EXCHANGE není údaj sledován)
- Žáci do 15 let (pupil)
- Žáci 15-26 let (student)

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Struktura číselníku je tedy následující:

- ❖ Tarif
- ❖ Zóny-typ²⁹
- ❖ Zóny³⁰
- ❖ Typ tarifu (viz výše)
- ❖ Typ osoby (viz výše)
- ❖ Způsob započtení³¹ (R=zónově-relační tarif, S=síťová jízdenka, N=nezapočítat)
- ❖ Průměrný počet tarifních km na jednu jízdu³²
- ❖ Průměrný počet jízd s jízdenkou

Poznámka: Údaje Typ tarifu a Typ osoby v tomto číselníku jsou použity výhradně pro doplnění údajů ve výstupech pro OREDO a dopravce, nikoliv pro vlastní výpočty.

Ošetření chyb: Pokud se typ tarifu v číselníku nenajde, je typ tarifu „Jednotlivá“, typ osoby „Adult“ a způsob je započtení R a Průměrný počet jízd s jízdenkou je 1. Odpovídající jízdenka je považována za adresnou. Chyba se signalizuje.

2.5.2. Číselník CIS2 – přiřazení zón IREDO k zastávkám

Číselník přiřazuje ke každé zastávce IREDO (číslo zastávky podle CIS JŘ) číslo zóny IREDO. Zastávky, které v číselníku nejsou, se chápou jako zastávky mimo prostor IREDO.

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván se přebírá z **xml souboru tarifu**. Z něj se vyberou pouze dva údaje:

- ❖ Zastávka IREDO (číslo zastávky podle CIS JŘ)
- ❖ Číslo zóny IREDO

Ošetření chyb: Pokud se zastávka v číselníku nenajde, není zastávka považována za zastávku IREDO.

2.5.3. Číselník CIS3 – klíčování jízdenek

Číselník určuje přenos části tržby neadresné jízdenky z linky, kde byla prodána, na další linky systému IREDO. Obdobně jsou převáděny osobokilometry (viz popis v 2.4).

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

- ❖ Linka1³³
- ❖ Zóny-typ8
- ❖ Zóny9
- ❖ Linka2³⁴
- ❖ Převáděná část tržby

Číselník musí obsahovat všechny přípustné kombinace Linka1, Zóny-typ a Zóny.

Poznámka: Číselník se používá pro Zóny-typ = „R“ nebo „S“. Pravidla platná pro Zóny-typ = „I“ jsou popsána v 2.4.4.1, s čímž souvisí CIS9 – viz 2.5.9).

Ošetření chyb: Pokud se kombinace Linka1, Zóny-typ, Zóny nenajde, označí se původní záznam za adresný. Odpovídající neadresné záznamy se odstraní.

²⁹ Údaj je většinou nevyplněn, tj. jeho hodnota při určení řádku v číselníku není rozhodující.

³⁰ Údaj je vyplněn právě tam, kde je vyplněn údaj Zóny-typ (viz též poznámku 29)

³¹ Způsob započtení jízdenky pro osobokilometry.

³² Jen pro síťové jízdenky. Pro zónově relační jízdenky je popis získání odpovídajících hodnot v kapitole 2.4.

³³ Linka, na které byla tržba realizována – na této lince byla zahájena přeprava

³⁴ Linka, na kterou se přesouvá část tržby.

2.5.4. Číselník CIS4 – přiřazení linek dopravcům

Číselník se používá k převodu tržeb z linek na jednotlivé dopravce. Ke každé lince přiřadí číslo dopravce.

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

- ❖ Linka
- ❖ Číslo dopravce

Ošetření chyb: Pokud se linka nenajde, přiřadí se dopravce do záznamu podle popisu v 2.4.4 a chyba se signalizuje.

2.5.5. Číselník CIS5 – tarifní km mezi zónami

Číselník se používá k určení počtu tarifních km mezi dvěma zónami IREDO. Pro papírové jízdenky se použije k určení osobokilometrů na lince, ale využívá se i pro rozúčtování jízdenek na BČK ke stanovení poměru skutečných výkonů dopravců.

Ke každé dvojici zón IREDO přiřazuje tarifní km.

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

- ❖ ZónaOd
- ❖ ZónaDo
- ❖ Tarifní km

Ošetření chyb: Pokud se kombinace ZónaOd, ZónaDo nenajde, je počet tarifních km 0 a chyba se signalizuje.

2.5.6. Číselník CIS6

Původní číselník CIS6 byl sloučen v dokumentech připravených po 20. 8. 2012 s CIS1. Pozice CIS6 zůstává pouze kvůli konzistenci číslování číselníků.

2.5.7. Číselník CIS7 – neadresné zóny

Číselník je pouze seznamem neadresných zón. Neadresná zóna je taková, že všechny jízdenky v této zóně končící jsou automaticky považovány za neadresné.

- ❖ Zóna

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

Ošetření chyb: Není potřeba, chybu nelze rozpoznat.

2.5.8. Číselník CIS8 – kilometry spojů

Číselník se používá k určování dotovaných a nedotovaných částí spojů v jednotlivých oblastech. Ke každé lince a spoji udává počet spojů a pro každou oblast, kterou spoj projíždí, dotované a nedotované km.

- ❖ Linka
- ❖ Spoj
- ❖ Kód oblasti (za základ použit číselník ČSÚ – viz dále)
- ❖ Příslušnost IREDO (ano – ne)
- ❖ Příznak dotace (ano – ne)
- ❖ Počet spojů (měsíčně)
- ❖ Km (na jednom spoji)

Poznámka: Km za linku a spoj celkem se získají jako součet přes všechny oblasti a příznaky dotace pro danou linku a spoj.

Číselník je spravován OREDO, do CARDS EXCHANGE zadáván vždy celý ve formátu csv.

Pro úplnost připojme číselník oblastí:

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Kód oblasti	Oblast
CZ010	Hlavní město Praha
CZ020	Středočeský kraj
CZ031	Jihočeský kraj
CZ032	Plzeňský kraj
CZ041	Karlovarský kraj
CZ042	Ústecký kraj
CZ051	Liberecký kraj
CZ052	Královéhradecký kraj
CZ053	Pardubický kraj
CZ063	Kraj Vysočina
CZ064	Jihomoravský kraj
CZ071	Olomoucký kraj
CZ072	Zlínský kraj
CZ080	Moravskoslezský kraj

Do oblastí mohou být doplněny libovolné další oblasti, např. MHD. Podstatné je, že musí být dodržena poznámka výše.

Ošetření chyb: Číselník je použit ve více situacích a ošetření chyb je vždy popsáno u použití. V každém případě končí taková situace tím, že se v TAB 5 dostanou do polí Kód oblasti a Příznak dotace smlouvené fiktivní hodnoty („X“).

2.5.9. Číselník CIS9 – kilometry linek v krajích

Číselník určuje přenos části tržby síťové jízdenky z linky, kde byla prodána, na další linky systému IREDO. Obdobně jsou převáděny osobokilometry (viz popis v 2.4).

Číselník je vygenerován z číselníku CIS8 (viz 2.5.8) při každé jeho změně. Má následující strukturu

- ❖ Zóny-typ8
- ❖ Zóny9
- ❖ Linka2³⁵
- ❖ Převáděná část tržby

Číselník se vygeneruje takto:

Zóny-typ = „I“

Zóny = „100:999“ nebo „100:599“ nebo „600:999“

Linka2 – pro všechny tři hodnoty údaje Zóny uvedou se všechny linky z CIS8, pro které je převáděná část tržby podle následujícího algoritmu nenulová

Převáděná část tržby se určí takto:

- Pro Zóny = „100:999“ se pro každou linku, která má kód oblasti CZ052 nebo CZ053 nebo MHD Přelouč, sečtou km spoje za měsíc, tedy součiny Počet spojů * Km
- Pro Zóny = „100:599“ se pro každou linku, která má kód oblasti CZ052, sečtou km spoje za měsíc, tedy součiny Počet spojů * Km
- Pro Zóny = „600:999“ se pro každou linku, která má kód oblasti CZ053 nebo MHD Přelouč, sečtou km spoje za měsíc, tedy součiny Počet spojů * Km

³⁵ Linka, na kterou se přesouvá část tržby.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Ošetření chyb: K chybě může pouze v případě, že bude zaveden další interval zón. Pak bude potřeba upravit postup tvorby CIS9. Chyba se signalizuje.

3. Principy zúčtování jízdenek IREDO na BČK

3.1. Účel dokumentu

Kapitola 3 popisuje základní principy algoritmu rozúčtování přestupních jízd. Popsané postupy byly schváleny společností OREDO v průběhu řešení projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“.

Popis se vztahuje na jízdenky nahrané na BČK, ať již předplatní jízdenky nebo jízdenky jednorázové. Z hlediska rozúčtování je jednorázová jízdenka BČK považována za časovou jízdenku na BČK s krátkou platností, předplatní jízdenka na BČK je časová jízdenka s dlouhou platností. Oba typy jízdenek na BČK se rozúčtují podle stejných principů.

Dále je používán v kapitole 3 souhrnně termín „jízdenka“, kterým rozumíme jízdenku na BČK. V nadpisech pro zdůraznění používáme též nezkrácený termín jízdenka na BČK.

3.2. Obecné principy rozúčtování jízdenek na BČK

Pro každou transakci o použití jízdenky se stanoví váha podle postupů popsanych dále v této kapitole. Váha je načítána ke každé jízdence k danému dopravci. Tato váha pak definuje poměr, ve kterém je cena jízdenky rozdělována.

Na závěr denního zpracování systém ještě jednou zpracuje všechny platné jízdenky. Podle vah se snaží rozdělit poměrnou část cen jízdenky mezi jednotlivé dopravce, u kterých byla použita. Poměrná část ceny se určuje podle platnosti kupónu a části této platnosti, která se rozděluje. Např. máme-li měsíční jízdenku platnou od 1.11. - 30.11., a zpracovává se 10.11., pak se rozděluje 10/30 (10. den se rozděluje, 30 dní je jízdenka platná). Rozdělení cen podle vah mezi dopravce je zřejmé.

Aby bylo možno průběžně rozdělovat cenu za jízdenku mezi dopravce, kteří realizují dopravní výkony hrazené jízdenkou, poměrná část ceny přenášena do bilance denně. Zjistí se, jak poměrná část ceny jízdenky má být správně rozdělena a je známo rozdělení odpovídající předcházejícímu dni. Do bilance se započte pouze rozdíl těchto dvou stavů, tj. je možné, že podíl některého dopravce za nějaký den může být i záporný. Např. kupón z předchozího příkladu byl 1.11. použit u dopravce A s váhou 10, a 10.11. je použit podruhé, tentokrát u dopravce B s váhou 30. Cena kupónu je 300 Kč. Pak za prvních 9 dní dostal dopravce A 9/30 z 300 Kč, což činí 90 Kč. Ale po rozdělení desátého dne má být rozdělena částka 100 Kč v poměru 10 ku 30, takže dopravce A má dostat 25 Kč a dopravce B 75 Kč. Výsledkem je započtení -65 Kč dopravce A a 75 Kč dopravce B za desátý den.

Pokud jízdenka nemá žádné použití, pak celou cenu jízdenky obdrží prodejce jízdenky.

Výše popsany mechanismus denního rozdělování poměrné části ceny kupónu umožňuje zahrnout do měsíční závěrky i zálohy na částečně zúčtované kupóny, jejichž platnost nebyla k datu závěrky ukončena.

3.3. Územní vymezení platnosti jízdenky na BČK

Označme nejprve $TarJed(X,Y)$ funkci, která udává počet tarifních jednic mezi zónou X a Y^{36} . Funkce $TarJed$ se používá pro rozdělení ceny jízdenky mezi dopravce (tj. ke stanovení váhy).

Označme dále $Cena(X,Y)$ funkci, která udává cenu mezi zónou X a Y^{37} . Ta je odvozována z počtu tarifních jednic mezi zónami, přitom je cena stanovována zpravidla pro interval tarifních jednic.

³⁶ Toto označení podržíme dále v celém dokumentu.

³⁷ Toto označení podržíme dále v celém dokumentu.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Funkce Cena se používá výhradně ke kontrole vymezeného území. Cena je cena základního jízdného za jednotlivou jízdenku ukládanou na BČK při prodeji z elektronické peněženky.

Jízdenka ze zóny A do zóny B může být územně omezena třemi různými způsoby:

buď

- a) S ohledem na časovou platnost jízdenky se kontrola dělí na
 - a. V případě, že platnost jízdenky < 7 dní: Jízdenka ze zóny A do zóny B platí ve všech zónách X, pro něž je $Cena(A, X) \leq Cena(A, B)$
 - b. V případě, že platnost jízdenky ≥ 7 dní: Jízdenka ze zóny A do zóny B platí ve všech zónách X, pro něž je $Cena(A, X) \leq Cena(A, B)$ a $Cena(B, X) \leq Cena(A, B)$.

Toto územní omezení je použito pro jízdenky v zónově-relačním tarifu.

nebo

- b) Jízdenka platí ve všech zónách, jejichž číslo zóny je v intervalu³⁸ mezi číslem zóny A a číslem zóny B.³⁹ Toto územní omezení je použito pro síťové jízdenky.

nebo

- c) Jízdenka platí ve vyjmenovaných zónách. Toto územní omezení je použito pro zvláštní jízdenky⁴⁰.

Způsob územního omezení vyplývá z použitého tarifu.

3.3.1. Další označení

Označme $Cas1(Spoj, Zóna)$ čas, kdy *Spoj* vjede do *Zóny*⁴¹.

Označme $Cas2(Spoj, Zóna)$ čas, kdy *Spoj* vyjede ze *Zóny*⁴².

Označme $CasO(BodO)$ čas, kdy byl cestující odbaven v bodě *BodO*.

3.4. Vymezení podmínek pro přestup s jízdenkou na BČK

Použití jedné jízdenky na dvou spojích⁴³ se považuje za přestup, pokud:

- a) Cestující vystoupil z prvního spoje a nastoupil do druhého spoje ve stejné zóně.
- b) Doba mezi výstupem z prvního spoje (podle JŘ⁴⁴) a nástupem do druhého spoje (podle JŘ) je menší než pevná konstanta⁴⁵. Tato doba je nyní stanovena na 40 minut a je parametrem celého systému.

3.5. Omezení

Chybějící úseky nebudou dopočítávány. V případě, že dopravce nedodá do CARDS EXCHANGE informace o odbavení cestujícího, nedostane podíl na jízdence.

Důvodem pro tento postup je, že případné dopočty úseků podle dopravní sítě a jízdních řádů stejně postihuje jen vybrané případy⁴⁶ a nemůže být úplný.

³⁸ Máme na mysli uzavřený interval.

³⁹ Prodejní transakce ponese informaci o zóně A (odkud) a zóně B (kam).

⁴⁰ Je použito např. pro tarif „Mechoperníkovská magistrála“.

⁴¹ Tedy zastaví v první zastávce spoje v *Zóně*.

⁴² Tedy odjede z poslední zastávky spoje v *Zóně*.

⁴³ Spojem rozumíme spoj autobusový nebo vlakový (tj. jízdu konkrétním číslem vlaku).

⁴⁴ Pokud uvažujeme o časech příjezdu a odjezdu, tak v celém dokumentu myslíme časy podle JŘ přejeté ze systému CIS JŘ, i když to někde není explicitně zmíněno. Z tohoto důvodu **považujeme číslo linky a spoje za povinné údaje** v interface mezi odbavovacím systémem a clearingovým systémem CARDS EXCHANGE.

⁴⁵ Konstanta je pro celý systém stejná.

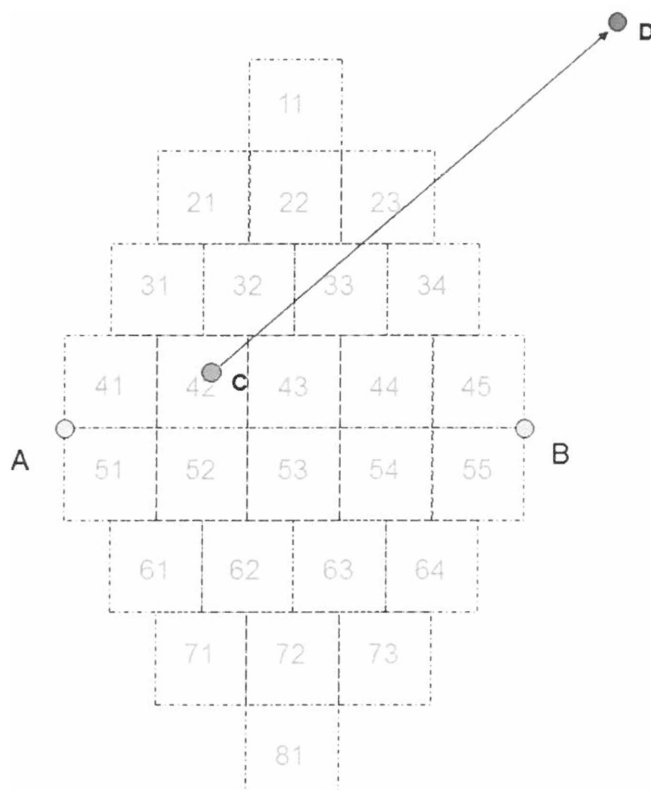
⁴⁶ Např. u síťové jízdenky nelze nijak „domyslet“ první chybějící úsek cesty.

3.6. Popis algoritmu pro rozdělení tržeb pro jízdenky na BČK

Všechny příklady v kapitole 3 jsou pro jízdenku z A do B⁴⁷. Jednotlivé zóny 11, 21-23, 31-34, 41-45, 51-55, 61-64, 71-73 a 81 jsou zahrnuty do územní platnosti jízdenky.

Zóny na obrázcích jsou označeny čtverečky s číslem. Předpokládáme, že spoje v příkladech stáží ve všech zónách⁴⁸. Předpokládáme, že časové omezení v níže uvedených příkladech nevstoupí v platnost.

3.6.1. Příklad 1 – autobus bez přestupu



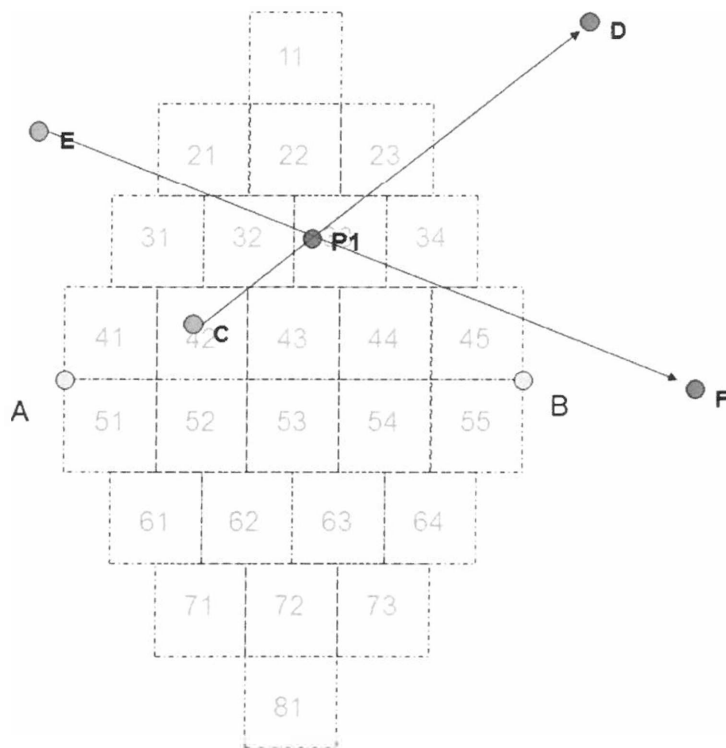
Obrázek 1 - Příklad 1 – autobus bez přestupu

Autobusový spoj z C do D. Cestující nastoupil v zóně 42. Zóna 23 je poslední, kde cestující může s ohledem na platnost jízdenky vystoupit, dopravce dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(42, 23).

⁴⁷ Zastávka A náleží do zóny 41, zastávka B do zóny 45.

⁴⁸ Při výjezdu z „placeného“ území bude samozřejmě uvažována poslední zastávka na „placeném“ území a jí příslušná zóna. Obdobně u vlaků při vjezdu na placené území.

3.6.2. Příklad 2 – autobusy s přestupem



Obrázek 2 - Příklad 2 – autobusy s přestupem

Autobusové spoje C-D a E-F. Cestující nastoupil v zóně 42 a v přestupní zóně P1 (zóna 33) nastoupil do spoje E-F⁴⁹.

Zkontroluje se, kdy spoj C-D projel podle JŘ zónou 33 a zda přestup je povolen (z časového hlediska).

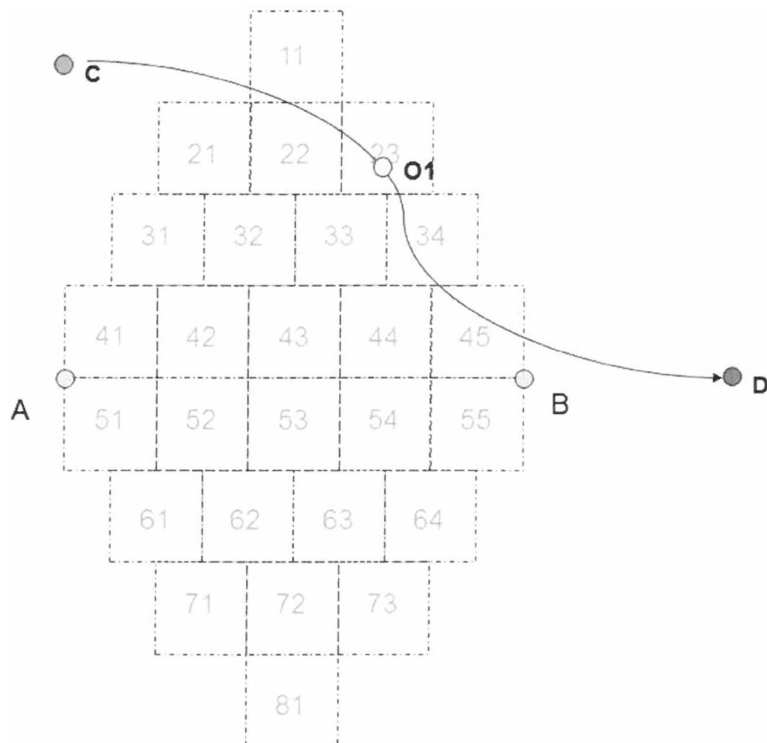
- Pokud ano, dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(42, 33),
- pokud ne, dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(42, 23)⁵⁰.

Doprovce spoje E-F dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(33, 45).

⁴⁹ Informace o spojích a místě nástupu jsou z odbavovacího systému a kontrola možnosti přestupu podle bodu 3.4 – zkontroluje se, kdy spoj z C do D projel podle JŘ zónou 33 a zda přestup je povolen.

⁵⁰ Zde samozřejmě může nastat situace, že spoj C-D dojede do zóny 23 později, než spoj E-F opustí zónu 33.

3.6.3. Příklad 3 – vlak bez přestupu

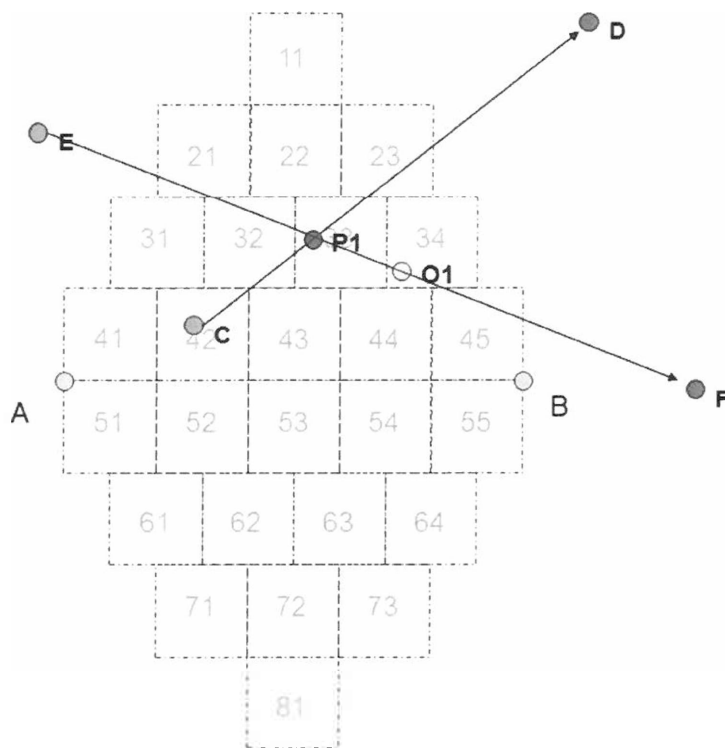


Obrázek 3 - Příklad 3 – vlak bez přestupu

Vlakový spoj C-D. Cestující nastoupil v zóně 22 a byl odbaven v bodě O1⁵¹. Dopravce spoje C-D dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(11, 45), protože neznáme přesné místo odbavení (a ani nástupu) cestujícího a CARDS EXCHANGE dostane pouze informaci, že cestující vlakovým spojem cestoval.

⁵¹ Předpokládáme, že neznáme přesné místo odbavení a CARDS EXCHANGE dostane pouze informaci, že cestující vlakovým spojem cestoval.

3.6.4. Příklad 4 – autobus s přestupem na vlak



Obrázek 4 - Příklad 4 – autobus s přestupem na vlak

Autobusový spoj C-D a vlakový spoj E-F. Cestující nastoupil v zóně 42 a přestoupil do spoje E-F⁵², v němž je odbaven v bodě O1⁵³. Nalezne se zóna⁵⁴, v níž mají spoje C-D i E-F zastávky, z toho je určena přestupní zóna 33.

Zkontroluje se, kdy spoj C-D projel podle JŘ zónou 33 a zda přestup je povolen (z časového hlediska).

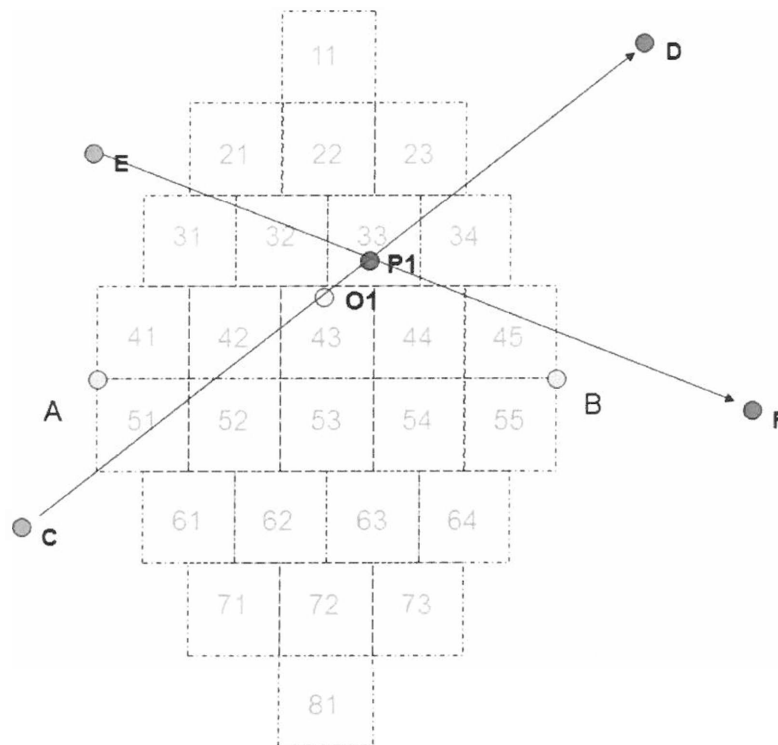
- Pokud ano, dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(42, 33) a dopravce spoje E-F dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(33, 45),
- pokud ne dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(42, 23) a dopravce spoje E-F dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(21, 45).

⁵² Informace o spojích a místě nástupu jsou z odbavovacího systému a kontrola možnosti přestupu podle bodu 3.4 – zkontroluje se, kdy spoj z C do D projel podle JŘ zónou 34 a zda přestup je povolen.

⁵³ Předpokládáme, že neznáme přesné místo odbavení a CARDS EXCHANGE dostane pouze informaci, že cestující vlakovým spojem cestoval.

⁵⁴ Zatím předpokládáme, že taková zóna je jediná.

3.6.5. Příklad 5 – vlak s přestupem na autobus



Obrázek 5 - Příklad 5 – vlak s přestupem na autobus

Vlakový spoj C-D a autobusový spoj E-F. Cestující nastoupil v zóně 42 a je odbaven v bodě O1⁵⁵. a v přestupní zóně P1 nastoupil do spoje E-F⁵⁶.

Zkontroluje se, kdy spoj C-D projel podle JŘ zónou 33 a zda přestup je povolen (z časového hlediska).

- Pokud ano, dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(51, 33) a dopravce spoje E-F dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(33, 45),
- pokud ne dostane dopravce spoje C-D z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(51, 23) a dopravce spoje E-F dostane z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(33, 45).

3.7. Podklady

- a) Tabulka zóna – zóna – tarifní jednice⁵⁷
- b) Tabulka zóna – zóna – cena^{58, 59}

⁵⁵ Předpokládáme, že neznáme přesné místo odbavení a CARDS EXCHANGE dostane pouze informaci, že cestující vlakovým spojem cestoval.

⁵⁶ Informace o spojích a místě nástupu jsou z odbavovacího systému a kontrola možnosti přestupu podle bodu 3.4 – zkontroluje se, kdy spoj z C do D projel podle JŘ zónou 33 a zda přestup je povolen.

⁵⁷ CIS5 - Viz 2.5.5

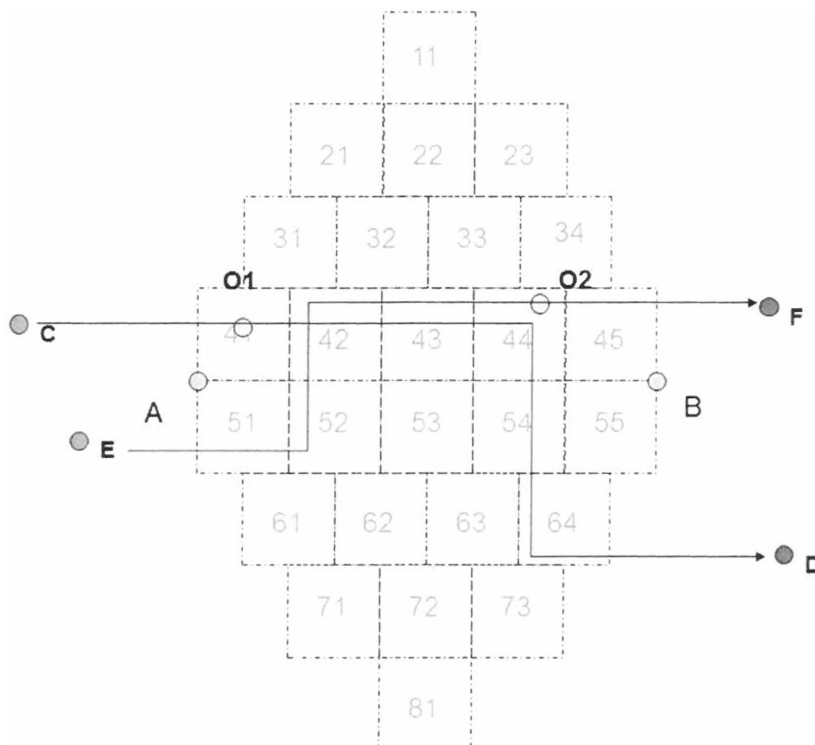
⁵⁸ Tabulka se vygeneruje z xml souboru tarifu. Z tagu <TariffZones> se pro všechny UnitCountTo (max. tarifní km) určí příslušné TariffZoneID. K TariffZoneID se v tagu <Tariffs> (v něm v části <PriceTable Payment="Cashless" TicketFormat="Card" PeriodicDOWValidity="7F">) v tagu Data najdou ceny (Price) příslušné ke každé tarifní zóně.

⁵⁹ Samozřejmě obě tabulky ad a) i b) mohou být spojeny do jediné tabulky

c) JŘ (z CIS JŘ) – Z JŘ se odvozuje s využitím CIS2 dopravní síť na úrovni zón.

3.8. Přestupy v případě souběžných spojů

Určení přestupní zóny je jednoduché v případě, mají společnou jen jednu zónu nebo když druhý spoj je odbavován při nástupu do dopravního prostředku (typicky autobus PAD). Naopak zóna přestupu z autobusu na vlak jednoznačná být nemusí.



Obrázek 6 - Přestupy v případě souběžných spojů

Na obrázku je autobusový spoj C-D a vlakový spoj E-F. Cestující do autobusu nastoupil v bodě O1. V zónách 42, 43 a 44 jedou spoje souběžně⁶⁰ a všude lze přestoupit z autobusu na vlak. Cestující je ve vlaku odbaven v bodě O2. Předpokládejme, že ve všech třech zónách jsou splněny podmínky pro přestup (viz 3.4).

Poměr cen pro rozdělení ceny jízdenky by v tomto případě byl pro dopravce spoje C-D $(\text{TarJed}(41,42)+\text{TarJed}(41,43)+\text{TarJed}(41,44))/3$, pro dopravce spoje E-F by podíl byl $(\text{TarJed}(42,45)+\text{TarJed}(43,45)+\text{TarJed}(44,45))/3$.

Obecně by se jednalo o průměr všech hodnot $\text{TarJed}(\text{NástupníZóna}, \text{PřestupníZóna})$ pro všechny možné PřestupníZóny pro dopravce prvního úseku a o průměr všech hodnot $\text{TarJed}(\text{PřestupníZóna}, \text{KoncováZóna},)$ pro všechny možné PřestupníZóny pro dopravce druhého úseku.

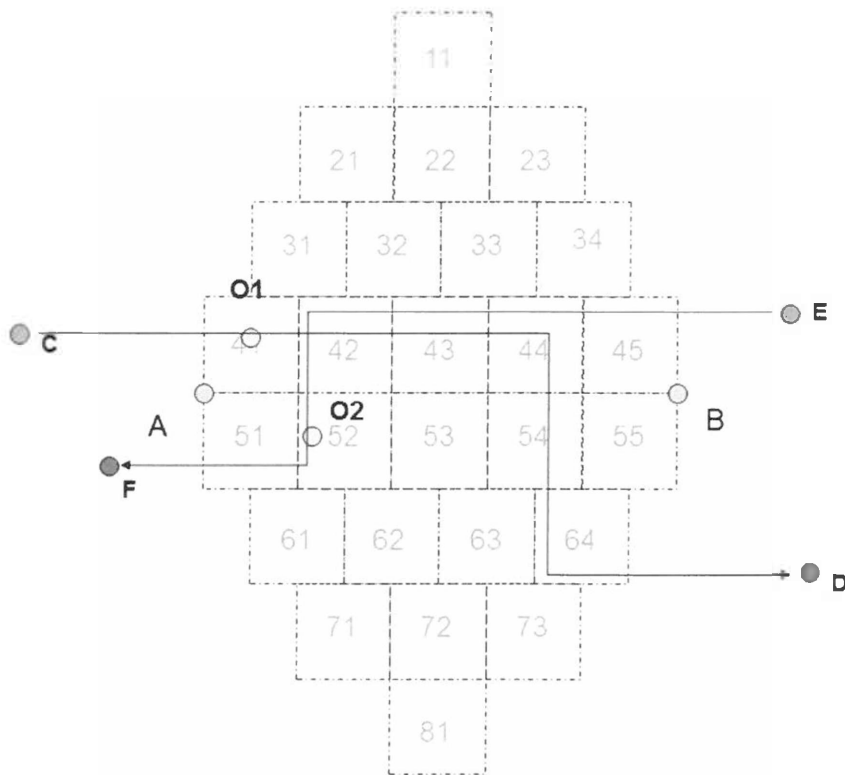
Pokud budeme uvažovat o stejné situaci v případě, že spoje jedou v zónách 42, 43 a 44 opačně⁶¹ (viz obrázek 7) a pokud jsou ve všech těchto zónách splněny podmínky pro přestup, je za přestupní zónu určena ta zóna 42, protože

⁶⁰ Tedy jedním směrem $(\text{Cas1}(S, 42) < \text{Cas1}(S, 43) < \text{Cas1}(S, 44))$ pro oba spoje S, tedy C-D i E-F)

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Cas2(E-F, Z) – Cas1(C-D, Z)

je největší pro tuto zónu ze všech tří možných zón Z (42,43 a 44).



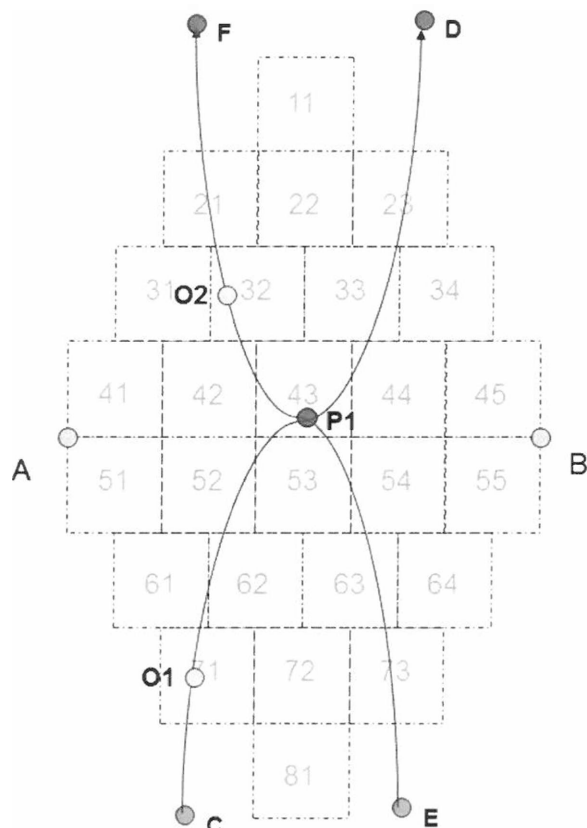
Obrázek 7 - Přestupy v případě míjejících se spojů

⁶¹ Tedy $Cas1(C-D, 42) < Cas1(C-D, 43) < Cas1(C-D, 44)$ a $Cas1(E-F, 42) > Cas1(E-F, 43) > Cas1(E-F, 44)$.

3.9. Časové hledisko při určení konce a začátku cesty

3.9.1. Křížení autobusového a vlakového spoje

Pokud není uznán přestup (např. z autobusového spoje na vlakový) může být situace komplikovanější, než je naznačeno výše.



Obrázek 8 - Křížení autobusového a vlakového spoje

Autobusový spoj C-D a vlakový spoj E-F⁶². Cestující je odbaven ve spoji C-D v bodě O1, ve spoji E-F v bodě O2. Přesto, že se dráhy obou spojů protínají v bodě P1, nejsou splněny časové podmínky přestupu⁶³. Kdyby nepadala v úvahu časová omezení, tak situace odpovídá popisu podle bodu 3.6.4.

Může ale nastat situace, kdy $Cas2(C-D, 23) > Cas1(E-F, 73)$ Pak není logické, aby dopravci spoje C-D byl započítán automaticky celý úsek 71-23 a dopravci spoje E-F byl započítán automaticky celý úsek 73-21.

Postupujeme takto:

$$1. t = Cas2(C - D, 23) - Cas1(E - F, 73)$$

$$2. t_1 = Cas2(C - D, 23) - Cas2(C - D, O1)$$

$$3. t_2 = Cas1(E - F, O2) - Cas1(E - F, 73)$$

$$4. \Delta t_1 = \frac{t \cdot t_1}{(t_1 + t_2)}$$

⁶² Předpokládáme, že spoj C-D jede první a spoj E-F druhý podle času průjezdu bodem P1.

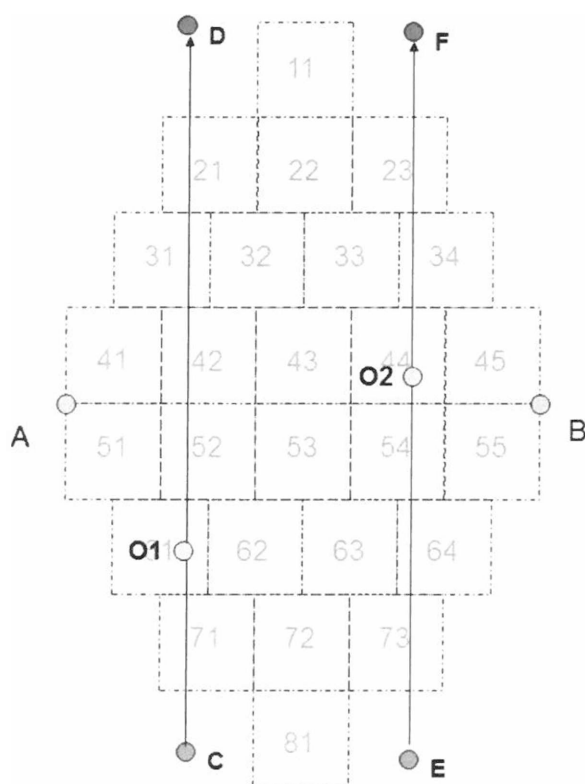
⁶³ Umístění bodu O2 na obrázku je orientační. Z odbavení ve vlaku bereme pouze přítomnost cestujícího v daném spoji, nikoliv zónu, ve které byl cestující odbaven.

$$5. \Delta t_2 = \frac{t_1 + t_2}{(t_1 + t_2)}$$

6. Najdeme zónu Z1, kterou spoj C-D „projede po zóně“ 60⁶⁴ tak, aby $Cas2(C-D, Z1) \leq Cas2(C-D, 23) - \Delta t_1$ a aby přitom rozdíl $Cas2(C-D, 23) - \Delta t_1 - Cas2(C-D, Z1)$ byl minimální.
7. Najdeme zónu Z2, kterou projede spoj E-F tak, aby $Cas1(E-F, 73) + \Delta t_2 \leq Cas1(E-F, Z2)$ a aby přitom rozdíl $Cas1(E-F, Z2) - (Cas1(E-F, 73) + \Delta t_2)$ byl minimální.

Dopravci spoje C-D je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(O1,Z1), dopravci spoje E-F je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(Z2,21).

3.9.2. Autobusový a vlakový spoj, které se nepotkávají v žádné zóně



Obrázek 9 - Spoje, které se nepotkávají v žádné zóně

Autobusový spoj C-D a vlakový spoj E-F, $CasO(O1) < CasO(O2)$.

3.9.2.1. Možnost 1

Autobusový spoj C-D vyjede ze zóny odbavení později, než vlakový spoj E-F do této zóny vjede, tedy $Cas2(C-D, O1) \geq Cas1(E-F, O2)$.

Dopravci spoje C-D je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(O1,O1), dopravci spoje E-F je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(O2,23).

⁶⁴ Najdeme tedy jednu ze zón 61, 52, 42, 31 nebo 21,

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

3.9.2.2. Možnost 2

Autobusový spoj C-D vyjede ze zóny odbavení dříve, než vlakový spoj E-F do této zóny vjede, tedy $Cas2(C-D, O1) < Cas1(E-F, O2)$.

Může přitom nastat situace, kdy $Cas2(C-D,21) > Cas1(E-F, 73)$ Pak není logické, aby dopravci spoje C-D byl započítán automaticky celý úsek 61-21 a dopravci spoje E-F byl započítán automaticky celý úsek 73-23.

Postupujeme obdobně jako v předchozím bodě 3.9.1:

$$1. t = Cas2(C - D, 21) - Cas1(E - F, 73)$$

$$2. t_1 = Cas2(C - D, 21) - Cas2(C - D, O1)$$

$$3. t_2 = Cas1(E - F, O2) - Cas1(E - F, 73)$$

$$4. \Delta t_1 = \frac{t + t_1}{(t_1 + t_2)}$$

$$5. \Delta t_2 = \frac{t + t_2}{(t_1 + t_2)}$$

6. Najdeme zónu Z1, kterou spoj C-D „projede po zóně“ 61⁶⁵ tak, aby

$Cas2(C-D, Z1) \leq Cas2(C-D,21) - \Delta t_1$ a aby přitom rozdíl

$Cas2(C-D,21) - \Delta t_1 - Cas2(C-D, Z1)$ byl minimální.

7. Najdeme zónu Z2, kterou projede spoj E-F tak, aby

$Cas1(E-F,73) + \Delta t_2 \leq Cas1(E-F,Z2)$ a aby přitom rozdíl

$Cas1(E-F,Z2) - (Cas1(E-F,73) + \Delta t_2)$ byl minimální.

Dopravci spoje C-D je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(O1,Z1), dopravci spoje E-F je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(Z2,23).

3.9.3. Vlakový a autobusový spoj, které se nepotkávají v žádné zóně

Vlakový spoj C-D a autobusový spoj E-F (viz obrázek 9). $CasO(O1)^{66} < CasO(O2)$.

Může nastat situace, kdy $Cas2(C-D,21) > CasO(O2)$. Pak není logické, aby dopravci spoje C-D byl započítán automaticky celý úsek 71-21.

Postupujeme takto:

Najdeme zónu Z1, kterou spoj C-D „projede po zóně“ 71⁶⁷ tak, aby

$Cas2(C-D, Z1) \leq CasO(O2)$ a aby přitom rozdíl

$CasO(O2) - Cas2(C-D, Z1)$ byl minimální a nezáporný.

Dopravci spoje C-D je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(71,Z1), dopravci spoje E-F je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(44,23).

3.9.4. Návaznost dvou autobusových spojů

Autobusové spoje C-D a E-F (viz obrázek 9). $CasO(O1) < CasO(O2)$.

Může nastat situace, kdy $Cas2(C-D,21) > CasO(O2)$. Pak není logické, aby dopravci spoje C-D byl započítán automaticky celý úsek 61-21.

Postupujeme takto:

Najdeme zónu Z1, kterou spoj C-D „projede po zóně“ 61⁶⁸ tak, aby

$Cas2(C-D, Z1) \leq CasO(O2)$ a aby přitom rozdíl

$CasO(O2) - Cas2(C-D, Z1)$ byl minimální.

⁶⁵ Najdeme tedy jednu ze zón 61, 52, 42, 31 nebo 21,

⁶⁶ Umístění bodu O1 na obrázku je orientační. Z odbavení ve vlaku bereme pouze přítomnost cestujícího v daném spoji, nikoliv zónu, ve které byl cestující odbaven.

⁶⁷ Najdeme tedy jednu ze zón 61, 52, 42, 31 nebo 21,

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Dopravci spoje C-D je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(61,Z1), dopravci spoje E-F je započten z jízdenky podíl odpovídající hodnotě TarJed(44,23).

4. Klíčování na oblasti a způsob dotace

4.1. Papírové jízdenky

Fakticky se jedná o výslednou součtovou tabulku zpracování papírových jízdenek, která má následující strukturu:

Údaj		Poznámka
Linka ^{69, 70}		Klíč tabulky
Spoj ⁷¹		Klíč tabulky
Dopravce		
Zóny-typ ⁷²		Klíč tabulky
Zóny ⁷³		Klíč tabulky
Tarif		Klíč tabulky
Kód oblasti		Klíč tabulky
Příznak dotace		Klíč tabulky
Tržba (prodej) ^{74, 75}		
Tržba (zaúčtováno)	Celkem	Součet
Z toho:	Z adresných jízdenek	Výpočet pod tabulkou
	Část z neadresných jízdenek prodaných na lince	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na linku	Součet
Osobokilometry	Celkem	Výpočet pod tabulkou
Z toho:	Z adresných jízdenek	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na lince	Součet
	Část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na linku	Součet

TAB 5 – Podklad pro bilanci linek (klíčování dle oblastí, papírové jízdenky)

Tabulka strukturou odpovídá tabulce TAB 4 s těmito výjimkami:

⁶⁸ Najdeme tedy jednu ze zón 61, 52, 42, 31 nebo 21,

⁶⁹ Linka, na níž byla jízdenka prodána.

⁷⁰ U železničních dopravců číslo vlaku

⁷¹ U železničních dopravců konstanta (buď „1“ nebo podle dopravce různá – podle volby OREDO)

⁷² S=seznam zón, I=Interval zón, R=relace mezi dvěma zónami

⁷³ Podle Zóny-typ S: výčet zón, I: dolní a horní mez intervalu, R: Zóna-od ; Zóna-do

⁷⁴ Neklíčováno (jen z originální papírové jízdenky na konkrétním spoji)

⁷⁵ S DPH

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- *TAB 4* neobsahuje údaje Kód oblasti a příznak dotace
- *TAB 4* neobsahuje údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry a to Celkem a Z toho za jízdenky na BČK uplatněné na lince.

Odpovídající data se do tabulky *TAB 5* převezmou z tabulky *TAB 4*.

Takto připravenou tabulku rozklíčujeme s využitím číselníku CIS8 (viz 2.5.8) na oblasti dotované a nedotované části spojů podle poměru kilometrů spojů pro příslušnou linku a spoj.

V případě nenalezení linky a spoje v CIS8 doplníme Kód oblasti i Příznak dotace hodnotou „X“.

Po rozklíčování se pro všechny záznamy dopočtou údaje Tržba (zaúčtováno) a Osobokilometry Celkem takto:

$$U_C = U_A + U_L + U_X$$

kde

U je buď údaj Tržba (zaúčtováno) nebo údaj Osobokilometry

U_C = údaj celkem

U_A = údaj (z toho z adresných jízdenek)

U_L = údaj část z neadresných jízdenek prodaných na lince

U_X = údaj část z neadresných jízdenek prodaných na jiných linkách připadající na linku

4.2. Jízdenky na BČK

Tabulka obsahuje souhrn všech transakcí za jízdy na kupóny, jejichž platnost skončila v uzavíraném měsíci. Může tedy nepřímě obsahovat i transakce za minulé měsíce.

Fakticky se jedná o výslednou součtovou tabulku zpracování jízdenek na BČK, která má následující strukturu (obdobnou *TAB 5*):

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Údaj		Poznámka
Linka ^{76, 77}		Klíč tabulky
Spoj ⁷⁸		Klíč tabulky
Dopravce		
Zóny-typ ⁷⁹		Klíč tabulky
Zóny ⁸⁰		Klíč tabulky
Tarif		Klíč tabulky
Kód oblasti		Klíč tabulky
Příznak dotace		Klíč tabulky
Tržba	Odpovídající část z tržeb za jízdenky na BČK uplatněné na lince ^{81, 82}	Součet
Osobokilometry	Osobokilometry za jízdenky na BČK uplatněné na lince odpovídají skutečným tarifním km použitým jako váha při výpočtu podílu na ceně.	Součet

TAB 6 – Podklad pro bilanci linek (klíčování dle oblastí, jízdenky na BČK)

Klíčování proběhne obdobně jako pro papírové jízdenky u TAB 5.

4.3. Výpočet dotace

Z dopočtených tabulek TAB 5 a TAB 6 lze pro záznamy s Typem osob Student a Pupil (po doplnění z CIS1) odvodit dotaci žakovského jízdného. Jedná se o třetinu z údaje Tržba (zaúčtováno)⁹ – celkem v TAB 5 a o třetinu z údaje Tržba (zaúčtováno) v TAB 6

5. Výstupy z clearingů – OREDO

5.1. Fakturace dopravních výkonů

CARDS EXCHANGE během měsíční závěrky vystaví dopravcům faktury dvojího druhu – „faktury dobíjecí a faktury vybíjecí“. Tyto faktury nebudou dopravci zasílány, ale vždy po 12. dni následujícího měsíce si za dopravce tyto faktury po přihlášení stáhnou jeho oprávnění zástupci ze stránek <https://clearing.oredocz>. Správu přístupu pro oprávněné pracovníky dopravce provádí Oredo s.r.o. na základě požadavku dopravce.

„Dobíjecí faktury“ vystavené jménem vydavatele BČK obsahují měsíční údaje o:

- dobítí vydavatelem vydaných karet
- neznámá dobítí vydavatelem vydaných karet
- dobítí kupónu na vydavatelem vydaných kartách

⁷⁶ Linka, na níž byla jízdenka použita.

⁷⁷ U železničních dopravců číslo vlaku

⁷⁸ U železničních dopravců konstanta (bud' „1“ nebo podle dopravce různá – podle volby OREDO)

⁷⁹ S=seznam zón, I=Interval zón, R=relace mezi dvěma zónami

⁸⁰ Podle Zóny-typ S: výčet zón, I: dolní a horní mez intervalu, R: Zóna-od ; Zóna-do

⁸¹ Klíčováno na oblasti podle dle CIS8 (viz Rozúčtování papírových jízdenek IREDO v platné verzi)

⁸² Tržba z BČK bude uvedena na konkrétní relace a bude se uvádět relace, která byla výpočtem zjištěna. Tržba (prodej) nebude uváděna.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

„Vybíjecí faktury“ vystavené jménem dopravce na vydavatele BČK obsahují měsíční údaje o:

- vybití vydavatelem vydaných karet /tj. plateb provedených těmito kartami/
- podíl z ceny papírových síťových jízdenek
- podíl z ceny časových kupónů

5. 2. Souhrnný doklad o vzájemném započtení clearingových transakcí

Vystavený souhrnný doklad o vzájemném započtení clearingových transakcí pro každého dopravce, je k dispozici opět na stránkách <https://clearing.oredo.cz> a představuje souhrn obou faktur popsaných v bodě 5.1.

Dále na tomto souhrnném dokladu je uvedena celková bilance, tzn. částka, která v případě záporné hodnoty je platbou dopravce clearingovému centru na účet číslo :

107-5494760247/0100, v případě kladné hodnoty znamená inkaso od clearingového centra. Pro tyto platby je stanovena 10 denní splatnost.

Z evidenčních důvodů bude zaslán dopravci na částku / celkovou bilanci / uvedenou v souhrnném dokladu organizátorem clearingů / Oredo s.r.o. / zápočet, který za dopravce po podepsání oprávněným pracovníkem OPT odešle organizátorovi clearingů zpět.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

-vzor „vybíjecí faktury“

DODAVATEL: České dráhy a.s., Generální ředitelství Nábř. L. Svobody 1222 110 15, Praha 1 DIČ: CZ70994226 IČ: 70994226	DAŇOVÝ DOKLAD FAKTURA Doklad číslo (var. symbol) Druh dodávky Konst. symbol
	ODBĚRATEL: OREDO s.r.o. Nerudova 104/63 Pražské Předměstí, Hradec Králové DIČ: CZ25981854 IČ: 25981854 Den splatnosti Forma úhrady ZÁPOČET Datum vystavení faktury DUZP
<p>- Na základě bilance za období od do dle souhrnného dokladu č. (který je nedílnou součástí tohoto dokladu) Vás žádáme o proplacení plateb provedených Vašimi kartami:</p> <p style="text-align:right">ČÁSTKA</p> <hr/> <p>- Na základě bilance za období od do dle souhrnného dokladu č. (který je nedílnou součástí tohoto dokladu) Vám fakturujeme podíl z ceny papírových síťových jízdenek:</p> <p style="text-align:right">Základ daně DPH 15%</p> <hr/> <p style="text-align:right">Částka</p> <hr/> <p>- Na základě bilance za období od do dle souhrnného dokladu č. (který je nedílnou součástí tohoto dokladu) Vám za dopravní výkony fakturujeme podíl z ceny časových kuponů vydaných na kartách Vaší společnosti:</p> <p style="text-align:right">Základ daně DPH 15%</p> <hr/> <p style="text-align:right">Částka</p> <hr/> <p>- Rekapitulace</p> <p style="text-align:right">Celkem bez DPH Základ 15% daně DPH 15%</p> <hr/> <p style="text-align:right">SALDO ZA DOKLAD</p>	
Vystavil: , telefon: 495 538 524, e-mail:	

Společnost zapsána do OR vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, č. vložky 8039

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

- Vzor souhrnného dokladu

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

IREDO

Souhrnný doklad o vzájemném započtení clearingových transakcí pro České dráhy a.s., Generální ředitelství

Zúčtované období od: Variabilní symbol:
do:

Řádek	Text	Kč
R1	Dobili jste na cizí karty:	
R2	Neznámá dobítí na cizí karty:	
R3	Akceptovali jste cizí karty:	
R4	Dobili na vaše karty:	
R5	Neznámá dobítí na vaše karty:	
R6	Akceptovali vaše karty:	
R7	Celková bilance R7 = - R1 - R2 + R3 + R4 + R5 - R6	

Detail položek

	Číslo dokladu	Dobili jste na cizí karty [Kč]	Neznámá dobítí na cizí karty [Kč]	Číslo dokladu	Akceptovali jste cizí karty [Kč]
AP Tour - dopravní spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
AUDIS BUS s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
BD Trans, spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Bustline a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
CAR-TOUR spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
CDS s.r.o. Náchod	---	0,00	0,00	---	0,00
František Pytlík - BUS VYSOČINA	---	0,00	0,00	---	0,00
GW Train Regio a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
ICOM transport a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
Jaroslav Hnát	---	0,00	0,00	---	0,00
Jindřich Melničuk	---	0,00	0,00	---	0,00
Josef Matějka - M+H Slatiňany	---	0,00	0,00	---	0,00
Josef Pinkas - Autodoprava	---	0,00	0,00	---	0,00
KAD spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Martin Transport s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Milan Fejfar	---	0,00	0,00	---	0,00
Miroslav Matocha	---	0,00	0,00	---	0,00
Miroslav Matocha ml.	---	0,00	0,00	---	0,00
OREDO s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
OSNADO spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Okresní autobusová doprava Kolín, a.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
P-transport s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Pavel Procházka	---	0,00	0,00	---	0,00
Pavčina Hnětová	---	0,00	0,00	---	0,00
Paťr Klupka	---	0,00	0,00	---	0,00
Radek Baroš	---	0,00	0,00	---	0,00
Trutnovská autobusová doprava s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Václav Seifert	---	0,00	0,00	---	0,00
ZDAR, a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
Zlatovánek spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
Celkem		=R1	=R2	=R3	

	Číslo dokladu	Dobili na vaše karty [Kč]	Neznámá dobítí na vaše karty [Kč]	Číslo dokladu	Akceptovali vaše karty [Kč]
AP Tour - dopravní spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
AUDIS BUS s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
BD Trans, spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Bustline a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
CAR-TOUR spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
CDS s.r.o. Náchod	---	0,00	0,00	---	0,00
František Pytlík - BUS VYSOČINA	---	0,00	0,00	---	0,00
GW Train Regio a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
ICOM transport a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
Jaroslav Hnát	---	0,00	0,00	---	0,00
Jindřich Melničuk	---	0,00	0,00	---	0,00
Josef Matějka - M+H Slatiňany	---	0,00	0,00	---	0,00
Josef Pinkas - Autodoprava	---	0,00	0,00	---	0,00
KAD spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Martin Transport s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Milan Fejfar	---	0,00	0,00	---	0,00
Miroslav Matocha	---	0,00	0,00	---	0,00
Miroslav Matocha ml.	---	0,00	0,00	---	0,00
OREDO s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
OSNADO spol. s r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

	Číslo dokladu	Dobříl na vaše karty [Kč]	Neznámá dobříl na vaše karty [Kč]	Číslo dokladu	Akceptovali vaše karty [Kč]
Ořezání autobusové doprava Kolín, s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
P-transport s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Pavel Prchal	---	0,00	0,00	---	0,00
Pavčina Hnětůvá	---	0,00	0,00	---	0,00
Pařiz Kloupek	---	0,00	0,00	---	0,00
Radek Banoš	---	0,00	0,00	---	0,00
Trutnovská autobusová doprava s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Václav Sedert	---	0,00	0,00	---	0,00
ZDAR, s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
Zlatovábek spol.s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ČSAD Títnov, spol. s.r.o.	---	0,00	0,00	---	0,00
ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.	---	0,00	0,00	---	0,00
Celkem		=R4	0,00	=R5	0,00

Clearingové centrum:

IREDO s.r.o.
Nerudova 104/83
500 02, Hradec Králové, Pražské předměstí

DIČ: CZ25881854 IČ: 25881854
Č. účtu KB 107-54947602470100

Metodika provádění přepravního průzkumu v regionálních a dálkových vlacích na území Královéhradeckého kraje

- Základem přepravního průzkumu je sečtení cestujících na jízdní doklady IDS IREDO obdobně jako při provádění celostátního průzkumu cestujících s tím rozdílem, že sčítací lístky jsou vyplňovány dle jízdních dokladů tj. z každého jízdního dokladu vlaková četa určí nástupní a výstupní stanici a sumář za všechny jízdní doklady doplní do sčítacího lístku (u frekvenčně silných vlaků vypomáhají vlakoví revizoři)
- Po ukončení sčítání je provedena kontrola a následně je jsou sčítací lístky zpracovány obdobně jako při zpracovávání celostátního sčítání cestujících.
- Dle obsazení cestujícími na jízdní doklady v jednotlivých úsecích a dle jednotlivých typů dnů (pondělí až neděle) je proveden výpočet celkového přepravního výkonu, realizovaného na jízdní doklady IREDO u konkrétních vlaků R v úseku jejich integrace (v ukazateli oskm). Výpočet výkonů v oskm je proveden samostatně za území jednotlivých VÚSC - krajů (vzor dle tab.1). Součtem výkonů jednotlivých vlaků za úseky tratí a jednotlivých krajů je celkový výkon v oskm za jednotlivé tratě a území krajů dle jednotlivých typů dnů (pondělí až neděle (vzor dle tab. 2).
- Agendu přepravního průzkumu zajišťuje dopravce, prostřednictvím příslušného Krajského centra osobní dopravy a jeho je metodického útvaru GŘ .

Vzory pro výpočet ukazatelů přepravního průzkumu IREDO

1) Přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO

2) Celkový přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO za území jednotlivých krajů

Metodika pro přidělení části výnosů z prodeje jízdních dokladů IREDO do výnosů segmentu dálkové dopravy při pravidelném měsíčním vyúčtování tržeb v oblasti IDS IREDO .

- Při měsíčním vyúčtování tržeb je pro stanovení výše podílu dálkové dopravy použito procentuální podíl dálkové dopravy za území jednotlivých krajů stanovený následujícím postupem
- Výsledný celkový přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO za období sčítání je podkladem pro výpočet výkonů za období celého měsíce. Postup výpočtu: výkon v oskm za konkrétní typ dne (pondělí až neděle) je vynásoben počtem dnů tohoto typu v daném měsíci. Výsledkem tohoto výpočtu je stanovení předpokládaného výkonu v dálkové dopravě za celý měsíc. (vzor dle tab. 3.)
- Ze všech dokladů za jízdné IREDO za období celého měsíce je vypočten výkon v oskm z jízdních dokladů za obvod celého IDS a samostatně za území jednotlivých krajů. Výkon z jízdních dokladů je porovnán s předpokládaným výkonem v dálkové dopravě za celý měsíc. Výsledkem porovnání je stanovení % podílu výkonů (vzor dle tab. 4). Tento podíl výkonů je dále použit pro přidělení části výnosů z prodeje jízdních dokladů IREDO do výnosů segmentu dálkové dopravy při pravidelném měsíčním vyúčtování tržeb v oblasti IDS IREDO.

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Vzory pro výpočet přiřazení části výnosů dálkové dopravy

3) Celkový přehled předpokládaných výkonů v dálkové dopravě s jízdenkou IREDO za území jednotlivých krajů za období celého měsíce.

4) Porovnání výkonů z jízdních dokladů IREDO a předpokládaných výkonů v dálkové dopravě za období celého měsíce včetně stanovení % podílu výkonů.

1) Přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO

			Výkony v oskm sčítání cestujících s jízdenkou IREDO							
Nuts3 - název	OJŘ - číslo	Vlak - číslo	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle	Součet
		součet za trať								
celkový součet	součet za kraj									

2) Celkový přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO za území jednotlivých krajů

uzemí kraje	Výkony v oskm sčítání cestujících s jízdenkou IREDO							
	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle	Součet
Královéhradecký								
Pardubický								
Liberecký								
Jihomoravský								
celkem								

3) Celkový přehled výkonů v oskm ze sčítání cestujících s jízdenkou IREDO za území jednotlivých krajů

uzemí kraje	Předpokládaný výkon v dálkové dopravě za období celého měsíce														
	oskm pondělí	počet dnů pondělí	oskm úterý	počet dnů úterý	oskm středa	počet dnů středa	oskm čtvrtek	počet dnů čtvrtek	oskm pátek	počet dnů pátek	oskm sobota	počet dnů sobota	oskm neděle	počet dnů neděle	celkem oskm za měsíc
Královéhradecký															
Pardubický															
Liberecký															
Jihomoravský															
celkem															

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

4) Porovnání výkonů z jízdních dokladů IREDO a předpokládaných výkonů v dálkové dopravě za období celého měsíce včetně stanovení % podílu výkonů.

Poměr výkonů v dálkové dopravě a celkových výkonů IREDO			
uzemi kraje	předpokládaný výkon v dálkové dopravě (oskm)	celkový výkon realizovaný na jízdné IREDO (oskm)	% výkonu na jízdní doklady IREDO v dálkové dopravě
Královéhradecký včetně přesahu do Libereckého kraje			
Pardubický včetně přesahu do Jihomoravského kraje kraje			
celkem			

příloha č. 1 k Dohodě o změně obsahu závazku vzniklého ze „Smlouvy o zajištění finančních toků vyplývajících z účasti dopravce ČD,a.s. v integrovaném dopravním systému Královéhradeckého kraje IREDO“.

Stanovení podílu tržeb ČD v obvodu tratí zapojených v IDS IREDO na území Královéhradeckého kraje				
Období	Výše podílu tržeb dopravce - rok	Výše podílu tržeb dopravce - měsíc	Meziroční změna výše podílu tržeb	Komentář
[Redacted content]				

Princip výpočtu měsíčního podílu tržeb ČD v obvodu tratí zapojených v IDS IREDO :

OPT Olomouc zjištěna měsíční výše tržeb ČD dle TR 10 v období 11/2010 - 10/2011 mezi tarifními body IDS IREDO.

Z těchto údajů stanoven měsíční průměr, který je podílem tržeb.

B = jednosměrné tržby z Královéhradeckého kraje včetně přesahu LK do Pardubického kraje včetně přesahů JMK,OL,SČ

D = jednosměrné tržby z Královéhradeckého kraje včetně přesahu LK do přesahu Žamberecko

E = jednosměrné tržby z přesahu Žamberecko do Královéhradeckého kraje včetně přesahu LK

F = obousměrné tržby přesahu Žamberecko mezi sebou