



Standardy kvality PID



Vlaky PID



srpen 2019



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor příměstské dopravy
odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

oddělení kvality veřejné dopravy



Obsah

1	Úvod	5
2	Terminologie	6
3	Organizační a procesní část	8
3.1	Statut standardu a oblasti řízení kvality PID	8
3.2	Platnost standardu	8
3.3	Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování	8
3.4	Výklad standardu a metodická podpora	10
3.5	Autorizace vozidla pro provoz v PID	10
3.5.1	Autorizace nově dodávaných vozidel	10
3.5.2	Autorizace stávajících vozidel	11
3.5.3	Protokol a autorizaci	11
3.5.4	Požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace	11
4	Standardy kvality pro vlaky PID	13
4.1	Provoz a jeho parametry	13
4.1.1	Nasazení vozidel na linku	13
4.1.2	Plnění odjetých kilometrů	13
4.1.3	Podíl spojů zajišťovaný bezbariérovými vozidly	13
4.1.4	Garance bezbariérových vlaků	13
4.1.5	Plnění GVD - přesnost provozu	13
4.1.6	Plnění GVD – zpožděné spoje	13
4.1.7	Přípojové vazby	14
4.1.8	Sledování vozidel pomocí GNSS	14
4.1.9	Opatření při výlukách a mimořádnostech	14
4.2	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie I)	15
4.2.1	Neobsazeno	15
4.2.2	Stáří vozidlového parku	15
4.2.3	Bezbariérovost vozidel	15
4.2.4	Vzhled vozidla	15
4.2.5	Teplotní komfort	16
4.2.6	Vybavení interiéru vozidla	16
4.2.7	Vybavení vozidla prvky informování cestujících	19
4.3	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie II)	21
4.3.1	Základní ustanovení	21
4.3.2	Stáří vozového parku	21

4.3.3	Bezbariérovost [platí pouze pro vozidla Kategorie II.A]	21
4.3.4	Vzhled vozidla	21
4.3.5	Teplotní komfort	22
4.3.6	Vybavení interiéru vozidla	22
4.3.7	Vybavení vozidla prvky informování cestujících	25
4.4	Personál	27
4.4.1	Odbavení cestujících	27
4.5	Zastávky/stanice [přístupové body]	28
4.6	Bezpečnost	30
5	Indikátory kvality	31



Standard kvality PID

Vlaky PID

Standard kvality pro vlakové linky PID

závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

platnost:

Pro všechny linky S.

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ ROPID, odbor příměstské dopravy

→ IDSK, oddělení kvality veřejné dopravy

garant.vlak@ropid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

→ ROPID, odbor příměstské dopravy

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

→ ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

→ IDSK, oddělení ekonomiky a smluvního zajištění

→ IDSK, oddělení plánování dopravy

→ IDSK, oddělení kvality veřejné dopravy

→ IDSK, oddělení technického zajištění provozu

→ IDSK, oddělení projektového řízení a rozvoje

návaznosti:

> Katalog čistoty na železnici

> Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

> Standardy kvality PID – Autobusy PID

> Standard zastávek PID (Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID)

> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů

návaznosti vázané na dobu platnosti jednoho GVD:

> Linky regionální drážní dopravy a stanice určené pro vykazování zpoždění vlaků na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

> Plán řazení vlaků na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

> Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

> Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

> Seznam stanic a zastávek, kde jsou v provozu vlaky se systémem odbavení 0/OS2 na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

> Sledované přípojové vazby mezi jednotlivými vlaky regionální dopravy na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

zveřejnění standardů (a jejich návazných příloh) a vyhodnocení jejich dodržování:




pid.cz/standarty-kvality

1 Úvod

Standardy kvality Pražské integrované dopravy (PID) stanovují jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb, které vychází v kontextu současných finančních možností Objednatele dopravy z doporučení evropské normy ČSN EN 13 816, ze zásad systému řízení kvality služby Pražské integrované dopravy i nadřazených strategických a koncepčních dokumentů Prahy, Středočeského kraje i systému PID.

Tento standard kvality PID je platný pro železniční linky PID. Prostřednictvím smlouvy je závazným dokumentem pro všechny dopravce PID a jeho dodržování je pravidelně kontrolováno a vyhodnocováno.

Tento standard se jako celek skládá z tohoto dokumentu, návazných příloh, které jsou nedílnou součástí tohoto standardu, a sady indikátorů kvality, které jsou pravidelně vyhodnocovány.

- 4.111 Nasazení vozidel na linku  číslo a název ustanovení
- U každé linky v systému PID je objednatel definován předepsaný typ vozidla. Dopravce je povinen předepsaný typ vozidla dodržet.
- > Přehled předepsaných typů vozidel pro jednotlivé linky PID  odkaz na navazující přílohu
- 4.112 Plnění odjetých kilometrů
- Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem – všechny objednané výkony jsou řádně odjety.
-  odkaz na indikátor kvality
- Indikátor kvality V1

Objednatel je oprávněn vydávat aktualizace tohoto standardu i všech jeho návazných příloh. Případné aktualizace tohoto dokumentu musí být projednány s dopravci PID. Aktualizace návazných příloh a dokumentů jsou vydávány Objednatel.

2 Terminologie

2.1	Bezbariérově přístupné vozidlo	Vozidlo umožňující přepravu všem skupinám osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vozidlo má minimálně 1 dvoukřídle dveře o šířce min. 1300 mm umožňující nástup s vozíkem pro pohybově postižené (opatřené nájezdovou rampou) nebo vybavené zvedací plošinou. U nízkopodlažních, resp. částečně nízkopodlažních je výška podlahy v prostoru těchto dveří maximálně 550–600 mm nad temenem kolejnice. Nízkopodlažními vozidly se rozumí vozidla, která svou výškou podlahové plochy umožňují úroveňový přístup dle TSI PRM z nástupišť s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice ve smyslu č. 2.3. a 4.2.2.11.2 TSI PRM bez vnitřního schodu.
2.2	DPM	Měření přímého provedení (způsob měření provedení standardů kvality formou přímého sběru dat ze statistik Dopravce nebo Objednatele dle ČSN EN 13 816).
2.3	Fiktivní zákazník (FZ)	Vyškolенý pracovník Objednatele nebo Dopravce (může být i pracovník kontroly), který sleduje a měří kvalitu provedení služby důležité pro zákazníka a jedná, jako by byl sám zákazník (cestující).
2.4	GNSS	Global Navigation Satellite System
2.5	GVD	Grafikon vlakové dopravy
2.6	Informační systém	akustická zařízení a vnější a vnitřní zobrazovací zařízení pro informování cestujících
2.7	Kapacita vozidla	Pro potřeby tohoto standardu se kapacitou vozidla rozumí počet míst k sezení
2.8	Mimořádnost	Nestandardní provozní situace, která má přímý dopad na cestující
2.9	Modernizace vozidla	Úprava vozidla, která obecně vede ke zlepšení jeho parametrů a zároveň zahrnuje obnovu nebo výměnu součástí vozidla, primárně jeho interiéru. Modernizace se mohou provádět v rámci periodických oprav vyšších stupňů nebo jako samostatný dílenský zásah. Typickými součástmi modernizace jsou obnova či výměna sedadel, podlahové krytiny, obložení stěn, obnova či doplnění informačního systému, klimatizace, Wi-Fi či zásuvek. Požadavek na provedení modernizace včetně závazných termínů její realizace stanovuje Objednatel při autorizaci vozidla. Provedení modernizace se stvrzuje při autorizaci. Výsledkem těchto úprav je Modernizované vozidlo.
2.10	MSS	Tajně provedený zákaznický test (způsob měření provedení standardů kvality pomocí fiktivního zákazníka dle ČSN EN 13 816).
2.11	Nové vozidlo	Vozidlo nově vyrobené
2.12	Odsouhlasení	Proces vzájemného potvrzení předložených parametrů či vlastností vozidla nebo dalších prvků týkajících se Standardu kvality PID, podání žádosti i udělení souhlasu stačí formou elektronické komunikace mezi zástupci Dopravce a Objednatele. Je zde predikce souhlasu: při

		nereagování do 3 pracovních dní je 3. den považován za udělení souhlasu.
2.13	Objednatel	Pro účely standardů kvality PID se rozumí ROPID (hlavní město Praha) a IDSK (Středočeský kraj).
2.14	Označení jízdenky	Vytisknutí údajů o počátku její platnosti na jízdenku označovačem jízdenek.
2.15	Provozní personál Doprovodce	Provozním personálem se rozumí vlakový doprovod a strojvedoucí
2.16	Přechodové dveře mezi vozy	Dveře sloužící pro přechod cestujících mezi vozy soupravy
2.17	Schválení	Proces obsahující kontrolu dodržení jednotlivých parametrů zástupci Objednatele, jehož výstupem je písemné potvrzení správnosti použitých parametrů, technologií nebo praktické použitelnosti. Schválení se standardně uděluje při autorizaci vozidla.
2.18	Souprava	Skupina vozidel nasazená na výkon-vlak.
2.19	Stávající vozidlo	Vozidlo již v minulosti zařazené do evidence Doprovodce
2.20	Revizor	Oprávněná osoba Doprovodce, která vykonává převážně kontrolní činnost zaměřenou na dodržování tarifní kázně a SPP na linkách se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2
2.21	Rok výroby	Pro potřeby tohoto standardu se rok výroby řeší pouze u vozidel, na nichž nebyla provedena modernizace. Rok výroby je uveden v dokumentaci vozidla nebo na originálním výrobním štítku.
2.22	TK	Temeno kolejnice
2.23	Vlak	Spoj osobní železniční dopravy jednoznačně definovaný svým číslem
2.24	Vlakový doprovod	Pracovník/pracovníci Doprovodce, kteří jsou přítomni ve vlaku za účelem odbavování a informování cestujících, příp. vykonávání dopravní služby - vlakvedoucí, průvodčí, stevardi.
2.25	Vozidlo	Železniční vozidlo sloužící k přepravě cestujících, tj. osobní železniční vůz, motorový vůz nebo v provozu nedělitelná motorová nebo elektrická jednotka.
2.26	Vůz	V případě vozů motorových a osobních železničních vozů se vozem rozumí totéž co vozidlem, v případě v provozu nedělitelné jednotky se vozem rozumí jeden článek takové jednotky
2.27	0/OS1	Systém samoobslužného odbavení cestujících, kde je cestujícím umožněno odbavení po nástupu do vozidla
2.28	0/OS2	Systém samoobslužného odbavení cestujících, kde není umožněno odbavení po nástupu do vozidla (systém metra)

3 Organizační a procesní část

>> kapitola definuje statut standardu a příslušná organizační a procesní ustanovení a postupy.

3.1 Statut standardu a oblasti řízení kvality PID

Standardy kvality PID – Vlaky PID (dále jen „tento standard“) je základní dokument definující požadovanou kvalitu železniční dopravy jako součást systému řízení kvality PID pro cestující. Tento standard pokrývá tyto tematické oblasti: **Provoz a jeho parametry, Vozidlo, jeho vzhled a vybavení, Zastávky a stanice, Personál, Bezpečnost**. Za některé z těchto oblastí je zodpovědný Dopravce, za část pak zodpovídá Objednatel, nebo také správce infrastruktury. Z pohledu tohoto standardu se k nim jeho jednotlivě části vztahují následovně

tematická oblast	zodpovědnost za ni
provoz a jeho parametry	Dopravce
vozidlo, jeho vzhled a vybavení	Dopravce
zastávky a stanice	správce infrastruktury, Objednatel, Dopravce
personál	Dopravce
bezpečnost	Dopravce

Tento standard je nedílnou součástí smlouvy o poskytování služeb v přepravě cestujících (dále jen Smlouva) uzavřené mezi Objednatelem a Dopravcem a Dopravce je povinen příslušná ustanovení v tematických oblastech, které se jej týkají, plnit.

3.2 Platnost standardu

Tento standard platí pro všechny Dopravce v systému PID a definuje ustanovení pro jednotlivé linky PID.

3.3 Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

Kontrola dodržování tohoto standardu a jeho vyhodnocování je plně v kompetenci Objednatele. V případě zjištění nedostatků je Objednatel oprávněn vyměřit Dopravci smluvní pokutu dle „Sazebníku postihů v PID – vlaky“, který je samostatnou přílohou Smlouvy.

Pravidelná hlášení o výsledcích měření, o závadách apod. probíhá mezi zúčastněnými stranami přednostně elektronicky e-mailem na vzájemně předem dohodnuté adresy. V případě potřeby akutního nahlášení závady je možné využít přímé telefonické spojení mezi dispečinkem Dopravce a dispečinkem Objednatele.

Vyhodnocení plnění jednotlivých standardů kvality se provádí čtyřikrát ročně, vždy po uplynulém čtvrtletí. Standardy kvality a vyhodnocení jejich dodržování ze strany Dopravců jsou veřejné a jsou základem pro prezentaci kvality poskytovaných služeb.

Objednatel předloží Dopravci přehled nevyhovujících stavů s udělením smluvní pokuty zjištěných Objednatelem v rámci kontrolní činnosti do 3 pracovních dnů od provedení kontroly, respektive na základě dat dodaných Dopravcem do 30 kalendářních dnů od dodání dat. Dopravce má na vyjádření se / rozporování částky dané smluvní pokuty 30 kalendářních dnů.

Objednatel fakturuje vyčíslenou částku smluvní pokuty v upravené výši v souladu se Sazebníkem postihů v PID – vlaky vždy za uplynulé čtvrtletí. Vystavená faktura se splatností 30 dní bude zaslána elektronicky na kontaktní e-mailovou adresu Dopravce uvedenou ve Smlouvě, přílohou faktury bude finální přehled nevyhovujících stavů s udělením pokuty dle jednotlivých bodů. Výčet veškerých nevyhovujících stavů Objednatel předloží Dopravci do 10 pracovních dnů od provedení kontroly. Dopravce je povinen zjištěné závady prošetřit a závěry šetření sdělit Objednateli do 30 kalendářních dnů ode dne, kdy bylo Dopravci doručeno oznámení o zjištěných závadách.

Dopravce se zavazuje pro potřeby kontroly dodržování standardů kvality Objednateli poskytovat:

1. přehled o neodjetých vlacích z důvodů na straně Dopravce. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
2. přehled odchylek v nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí, předepsaných přílohou tohoto standardu, na jednotlivých linkách. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
3. přehled o zpoždění vlaků jednotlivých linek ve stanicích určených pro vykazování zpoždění. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
4. přehled o dodržení jednotlivých přípojových vazeb definovaných v příslušné příloze tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
5. plán řazení vlaků a oběhů vozidel na vlcích regionální dopravy, které jsou předmětem Smlouvy vždy k začátku platnosti jízdního řádu a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
6. přehled provozních dob pokladen odsouhlasené Objednatel v vždy k začátku platnosti jízdního řádu (celkový přehled) a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
7. přehled případů, kdy nebyla pokladna otevřena v době, kterou udává příslušná příloha tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc.;
> Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách
8. přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem vždy k začátku platnosti jízdního řádu (celkový přehled) a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
9. přehled případů, kdy nebyl dodržen počet členů vlakového doprovodu daný příslušnou přílohou tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc.;
> Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem

10. přehled kontrol revizory na linkách s provozem vlaků kategorie 0/OS1 a 0/OS2. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
11. přehled definovaných mimořádností s dobou trvání více než 120 minut. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
12. harmonogram čištění vozidel včetně mytí vozové skříně, zbrojení vozidel a odsávání hygienických nádrží pro bezvýlukový stav provozu vždy k začátku platnosti jízdního řádu a pro provoz organizovaný podle výlukových opatření trvajících déle než 14 dní vždy k začátku platnosti těchto výlukových opatření.

3.4 Výklad standardu a metodická podpora

Výklad standardu kvality PID je oprávněn provádět výhradně Objednatel prostřednictvím garanta standardu, který rovněž poskytuje metodickou podporu při jeho uplatňování.

3.5 Autorizace vozidla pro provoz v PID

Každé vozidlo, které vstupuje do služby v systému PID, musí být autorizováno Objednatelem. Při autorizaci Objednatel ověřuje soulad podoby vozidel nasazovaných na linky PID s tímto standardem.

Proces autorizace se vztahuje též na všechna vozidla provozovaná v PID před začátkem platnosti Smlouvy, již je tento standard přílohou.

3.5.1 Autorizace nově dodávaných vozidel

Na procesu pořízení nových vozidel pro provoz v PID spolupracuje Dopravce s Objednatelem. Objednatel si vyhrazuje právo účastnit se kontrolních dnů při výrobě vozidel a v rámci nich průběžně autorizovat jednotlivé součásti nových vozidel a verifikovat tak soulad s tímto standardem.

Po dokončení výroby prvního vozidla Objednatel toto vozidlo zdokumentuje a ověří jeho soulad s ustanoveními tohoto standardu. Následně vozidlo autorizuje a vyhotoví Protokol o autorizaci. Autorizace se automaticky vztahuje na celou řadu vozidel, není-li stanoveno v Protokolu o autorizaci jinak.

3.5.2 Autorizace stávajících vozidel

Cílem autorizace stávajících vozidel je jednoznačná definice požadavků Objednatele na úpravy vozidel v kontextu jejich zařazování do kategorií a naplňování Koncepce obnovy parku železničních vozidel v PID. Tuto koncepci vytváří Objednatel. Sledována je mimo jiné maximální unifikace všech vozidel jedné řady a zároveň napříč vozidlovým parkem i unifikace zařízení, se kterými cestující přicházejí do styku – zejména ovládání dveří, poptávka na zastávku na znamení, ovládání v buňce WC apod.

> Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID

Postup autorizace stávajících vozidel je následující:

1. Dopravce požádá Objednatele o autorizaci vozidel pro provoz v PID a navrhne zařazení jednotlivých řad vozidel do kategorií podle tohoto standardu. Případně Dopravce doplní odchylky ve výbavě vozidel od ustanovení tohoto standardu pro danou kategorii.
2. Objednatel vyhotoví pro každou řadu Protokol o autorizaci. Do něj zanesе požadavky na modernizace nebo jiné drobnější úpravy vozidel včetně závazné lhůty realizace a autorizuje vozidlo ve stávající podobě.
3. Závazná lhůta realizace těchto úprav vozidel začne plynout datem schválení ceny a závazku úhrady Objednatelem, podrobnosti jsou uvedeny ve Smlouvě.
4. Na přípravě a realizaci těchto úprav vozidel spolupracuje Dopravce s Objednatelem. Objednatel si vyhrazuje právo účastnit se kontrolních dnů při realizaci těchto úprav vozidel a v rámci nich průběžně autorizovat jednotlivé nové součásti vozidel a verifikovat tak soulad s tímto standardem.
5. Po dokončení první realizace takové úpravy Objednatel upravené vozidlo zdokumentuje a ověří jeho soulad s ustanoveními tohoto standardu. Následně upravené vozidlo autorizuje a vyhotoví nový Protokol o autorizaci. Autorizace se automaticky vztahuje i na všechna následně upravovaná vozidla téže řady.

3.5.3 Protokol a autorizaci

Výsledkem autorizace je Protokol o autorizaci. Jeho přílohou je seznam vozidel, na něž se autorizace vztahuje. U těchto vozidel Dopravce závazně deklaruje, že jsou bez odlišností od vozidla, na kterém byla autorizace fyzicky provedena. Dopravce i Objednatel vedou aktuální evidenci provedených autorizací.

3.5.4 Požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Bude-li se jednat o vozidlo nové či po vyšším stupni modernizace, odpovídá Dopravce za to, že takové vozidlo odpovídá požadavkům, které se týkají zajišťování dopravní obslužnosti a povinností ve vztahu k přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace, vyjmenovaným v následujících dokumentech:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 (dále jen „**nařízení č. 1370**“).
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „**nařízení č. 1371**“).

- Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (dále jen „**TSI TAP**“).
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen „**TSI PRM**“).
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „**zákon o veřejných službách**“).
- Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „**nařízení o standardech**“)

4 Standardy kvality pro vlaky PID

>> kapitola obsahuje jednotlivá ustanovení standardu kvality pro železniční dopravu PID, na která jsou navázány příslušné pravidelně vyhodnocované indikátory kvality.

4.1 Provoz a jeho parametry

4.1.1 Nasazení vozidel na linku

Pro stanovení typu a kategorie vozidel na jednotlivých linkách a pro potřeby plánování rozvoje vozidlového parku vytváří Objednatel > **Koncepci rozvoje parku železničních vozidel PID.**

> Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID

Každému vlaku je na období platnosti každého GVD předepsáno jeho řazení > **Plánem řazení vlaků.** Dopravce je povinen řazení vlaků dodržet. Pro potřeby tohoto standardu se za dodržené řazení vlaku považují i situace, kdy je nasazena souprava jiná než předepsaná > **Plánem řazení vlaků,** avšak musí splnit obě následující podmínky:

- **kategorie** všech **vozidel** náhradní soupravy je stejná nebo vyšší než daná > **Plánem řazení vlaků,**
- **kapacita** náhradní soupravy je stejná, vyšší nebo maximálně o 5 % nižší než kapacita soupravy předepsané > **Plánem řazení vlaků.**
- **případné výjimky oproti předchozím ustanovením jsou povoleny pouze po předchozím projednání s Objednatel.**

> Plán řazení vlaků
→ [Indikátor kvality V2](#)

4.1.2 Plnění odjetých kilometrů

Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem – všechny objednané výkony jsou řádně odjety.

→ [Indikátor kvality V1](#)

4.1.3 Podíl spojů zajišťovaných bezbariérovými vozidly

Dopravce provozuje podíl výkonů bezbariérově přístupnými vozidly (viz terminologie).

→ [Indikátor kvality V3](#)

4.1.4 Garance bezbariérových vlaků

Vlaky, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro pohybově postižené, jsou zajištěny po celou dobu bezbariérově přístupným vozidlem.

→ [Indikátor kvality V4](#)

4.1.5 Plnění GVD – přesnost provozu

Provoz je zajišťován v souladu s platným GVD. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u sledované stanice nebo zastávky v rozmezí 0 až +359 s.

→ [Indikátor kvality V11](#)

4.1.6 Plnění GVD – zpožděné spoje

U spojů, které dva kalendářní měsíce po sobě nedosahují průměrné procentuální přesnosti provozu 50 %, Dopravce vyhodnotí důvody zpoždění a zašle Objednateli jejich analýzu.

→ [Indikátor kvality V11a](#)

4.1.7 Přípojové vazby

Vlaky dodržují předepsané přípojové vazby v návaznosti na předepsané čekací doby.

> Sledované přípojové vazby mezi jednotlivými vlaky regionální dopravy
→ [Indikátor kvality V12](#)

4.1.8 Sledování vozidel pomocí GNSS

Vlak je vybaven systémem sledování vozidel GNSS v jednotném a kompatibilním systému dle zadání Objednatele včetně automatického seřizování jednotného času pro odbavovací a informační systém.

→ [Indikátor kvality V23](#)

4.1.9 Opatření při výlukách a mimořádnostech

4.1.9.1 Předpokládané výluky

Při konání předpokládané výluky Dopravce zajistí dostatečné množství informačních materiálů pro cestující, včetně dostatečného množství navigačních prostředků k zastávkám náhradní dopravy apod. Tyto materiály a prostředky jsou zpracované a rozmístěné dle požadavků Objednatele, pokud je stanovil. V případě výluky většího rozsahu na vhodná místa umístí informátory, kteří budou podávat informace cestujícím a v případě potřeby se budou podílet na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku.

→ [Indikátor kvality V22](#)

4.1.9.2 Náhradní autobusová doprava

Nejvyšší prioritu má vždy zajištění odpovídající kapacity spojů náhradní autobusové dopravy. Dopravce musí učinit veškerá dostupná opatření k zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách autobusy, které splňují Standardy kvality PID – Autobusy PID. Řešení náhradní autobusové dopravy při předpokládaných výlukách projednává Dopravce s Objednatelem v souladu s >Technickými a provozními standardy na železnici.

> Standardy kvality PID – Autobusy PID
→ [Indikátor kvality V20](#)

4.1.9.3 Mimořádnosti

Při mimořádnostech, u kterých dochází k odříkání vlaků a případně jejich nahrazování náhradní autobusovou dopravou s tím, že důvodný předpoklad trvání události je více než 120 minut (např. dle předchozích zkušeností u událostí obdobného typu), je Dopravce povinen učinit maximální úsilí pro to, aby do 60 minut od nahlášení mimořádné události byli na místech s největším dopadem události pracovníci k tomu určeni. Tito pracovníci budou na vhodných místech podávat informace cestujícím a v případě potřeby se budou podílet na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku.

→ [Indikátor kvality V21](#)

4.2 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie I)

4.2.1 Neobsazeno

4.2.2 Stáří vozidlového parku

Vozidla, která slouží k přepravě cestujících, nejsou starší než 30 let od roku výroby nebo 20 let od roku modernizace. Že byla modernizace provedena, se stanovuje při autorizaci vozidla.

→ Indikátor kvality V18

4.2.3 Bezbariérovost vozidel

Vozidla Kategorie I jsou bezbariérově přístupná. Primárně se jedná o vozidla nízkopodlažní, resp. částečně nízkopodlažní. Výška podlahy těchto vozidel v místě nástupu je 550 – 600 mm nad TK; pro zajištění bezbariérové přístupnosti ve stanicích a zastávkách doposud nevybavených nástupišti s nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad TK je vozidlo vybaveno mechanickou rampou (nízkopodlažní vozidla) nebo elektrickou plošinou.

Vozidlo	Podíl bezbariérovosti
Dvoupodlažní	25 %
Jednopodlažní s kapacitou nad 100 cestujících	50 %
Jednopodlažní s kapacitou do 100 cestujících	20 %

4.2.4 Vzhled vozidla

4.2.4.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Vzhled vozidel Kategorie I je v souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID. Výjimku lze připustit v případě stávajících vozidel, jejichž vybavení jinak odpovídá požadavkům na vybavení vozidel Kategorie I daným tímto standardem. Tato vozidla se uvedou do vzhledu dle Manuálu pouze v případě opravy zahrnující obnovu rozhodujících celků (lak, interiér).

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

→ Indikátor kvality V19

4.2.4.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy, celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku, pokud se Objednatel nedohodne s Dopravcem jinak. Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umístování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

4.2.4.3 Označení logem PID a Eska

Vozidlo je označeno logem PID a logem systému Eska (dodá Objednatel) Rozmístění musí být v souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID.

4.2.4.4 Čistota vozidla

Vozidlo je při výjezdu na linku (zpravidla na začátku provozního dne) zvenku i zevnitř čisté. Dopravce podle svých možností dbá, aby byl případný nepořádek či výraznější nečistoty ve vozidlech odstraňovány i v průběhu výkonu. Dopravce zasílá Objednateli harmonogram čištění vozidel pro bezvýlukový stav provozu a pro provoz organizovaný podle výlukových opatření trvajících déle než 14 dní. Objednatel si vyhrazuje právo navrhnout Dopravci úpravu těchto pravidel.

> Katalog čistoty na železnici
→ Indikátor kvality V15

4.2.5 Teplotní komfort

Interiér je plně klimatizovaný. Garantovaná teplota v rozmezí +18 až +30 stupňů Celsia je dodržena ve všech prostorách pro cestující. Pro případ poruchy klimatizace existuje možnost nouzového větrání (minimálně jedno uzamykatelné větrací okno na každé straně oddílu uprostřed vozu, minimálně jedno uzamykatelné okno na každé straně krajního oddílu).

4.2.6 Vybavení interiéru vozidla

4.2.6.1 Uspořádání interiéru

Interiér ve druhé třídě je řešen jako velkoprostorový se základním uspořádáním sedadel 2+2 se stolkem uprostřed nebo 2+2 v řadě za sebou. Interiér v první třídě je řešen jako velkoprostorový se základním uspořádáním sedadel 2+1 se stolkem uprostřed nebo 2+1 v řadě za sebou. V první třídě má každý sedící cestující k dispozici stolec. Konkrétní řešení interiéru včetně případných odchylek u některých vozidel schvaluje Objednatel při autorizaci.

4.2.6.2 První třída

Oddíl 1. třídy s kapacitou přibližně 5 % celkové kapacity je umístěn v krajních vozech vlaku. Oddíl první třídy je požadován pouze u vozidel s kapacitou nad 100 cestujících. Řešení oddílu první třídy schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla.

4.2.6.3 Typy sedaček

Sedačky jsou celopolstrované s měkčím typem sedáku i opěradla, potažené látkou (doporučená kombinace s koženkou pro podhlavníky), výška vnitřní strany opěradel min. 70 cm a barevný vzor je schválený Objednatelem. Sedačky jsou vybavené opěrkami rukou. V prostorech pro přepravu cestujících na vozíku, kočárků a jízdních kol jsou umístěny sklopné sedačky.

4.2.6.4 Sociální zařízení

Vozidlo má WC s uzavřeným systémem, vybavené vodou, toaletním papírem, tekutým mýdlem a papírovými ručníky nebo elektrickým vysoušečem (minimálně 1 WC na kapacitu 120 cestujících, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodne na jiném počtu). Minimálně jedno WC ve vlaku je uvažováno jako uzpůsobené pro imobilní cestující, ostatní WC jsou koncipována jako klasická WC malého typu.

4.2.6.5 Oddělení prostorů pro cestující

Oddíly pro cestující jsou odděleny vhodnou přepážkou od nástupních prostorů. Vhodnou přepážkou jsou od sebe odděleny také oddíly různých vozových tříd. Konkrétní řešení podléhá schválení Objednatelem.

4.2.6.6 Zabarvení oken

Veškerá okna včetně oken v nástupních dveřích jsou tónovaná.

4.2.6.7 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční.

4.2.6.8 Vstupní dveře

Dveře jsou za jízdy blokovány. Minimální šířka dvoukřídlých dveří je 1300 mm, jednokřídlých pak 600 mm.

Dojde-li k poruše dveří (nejdou otevřít), obsluha vlaku musí neprodleně tyto dveře příslušně označit.

4.2.6.9 Poptávkové ovládání otevírání vstupních dveří do vlaku

Vstupní dveře do vozidla mají vnější i vnitřní poptávkové ovládání otvírání s možností stranově a vozově selektivního odblokování. Vnější tlačítka jsou vždy umístěna na křídlech dveří. Na dveřích umístěných v nízkopodlažní části vozidla jsou vnitřní tlačítka umístěna na křídlech dveří, jinak jsou umístěna na stěně a musí být jednoznačně viditelná. U dvoukřídlých dveří aktivace jednoho tlačítka vždy otevře obě křídla dveří.

4.2.6.10 Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek pro otevírání vstupních dveří do vlaku

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- neaktivované cestujícím: nesvítí
- po aktivaci cestujícím: svítí zeleně na obou stranách vozidla
- po zastavení: otevírají se jen dveře na straně nástupiště bez ohledu na to, na jaké straně vozidla bylo tlačítko aktivováno
- při otevřených dveřích: nesvítí
- při zavírání dveří: nesvítí nebo svítí červeně

4.2.6.11 Zvuková a optická výstraha

Vstupní dveře do vlaku musí být vybaveny zvukovou a optickou výstrahou před zavřením. Zvuková výstraha je dávana pouze v minimální nutné míře.

4.2.6.12 Další na požadavky vybavení z hlediska nevidomých a slabozrakých

Vozidla jsou vybavena systémem pro možnost signalizace nástupu a výstupu obou s omezenou schopností orientace (intercom, možnost využít vysílačky pro nevidomé VPN). Vozidlo by mělo být schopno na povel VPN otevřít druhé a předposlední dveře soupravy, včetně jejich akustické odezvy. Vozidlo musí být vybaveno hmatovými prvky pro nevidomé dle platných technických norem.

4.2.6.13 Tlačítka zastávka na znamení

Tlačítka zastávka na znamení v kontrastním hmatovém i vizuálním provedení jsou dostupná v každém prostoru pro cestující, v nástupních prostorech tlačítko pro ovládání dveří s poptávkovou volbou zároveň nahrazuje tlačítko zastávky na znamení.

4.2.6.14 Zpětná vazba tlačítka zastávky na znamení prostřednictvím informačního systému

Cestující po aktivaci tlačítka zastávky na znamení dostane zpětnou vazbu pomocí informačního systému.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.15 Vnitřní kamerový systém

Vozidlo je vybaveno vnitřním kamerovým systémem se záznamem. Kamery musí snímat prostor každých dveří, dále pochozí uličky v celé délce vozidla a prostory pro sedící cestující.

4.2.6.16 Zádržné tyče

Ve vozidle jsou umístěny zádržné tyče, které jsou v nerez provedení, případně jsou natřeny jednou kontrastní barvou.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.17 Prostor na zavazadla

Interiér vozidla je vybaven úložným prostorem na zavazadla (zpravidla nad sedačkami tam, kde je to konstrukčně možné).

4.2.6.18 Prostor pro umístění kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol

Vozidlo disponuje vyhrazenými místy pro kočárky, invalidní vozíky a jízdní kola, která jsou zpravidla soustředěna v jednom prostoru ve vlaku/vozidle. Řešení těchto vyhrazených míst a jejich počet a umístění ve vlaku/vozidle schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla. Tyto prostory jsou dostatečně odlišeny od ostatního prostoru a jsou označeny takovými symboly, aby bylo zřejmé, pro koho jsou přednostně určeny. Zároveň je informace o těchto prostorech vyobrazena na nejbližších nástupních dveřích. Podoba a umístění těchto prvků řeší příslušné přílohy.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.19 Wi-Fi

Ve vozidle je dostupné Wi-Fi připojení k internetu s dostatečnou silou signálu a garancí dostatečné rychlosti a poskytovaného objemu dat. Kvalita Wi-Fi připojení bude posouzena Objednatel při autorizaci vozidla. Nebude-li autorizace provedena na všech vozidlech dané řady, zavazuje se Dopravce, že Wi-Fi připojení bude poskytováno ve všech vozidlech dané řady stejně jako v tom konkrétním vozidle, jež bylo autorizováno. Objednatel si, v návaznosti na technologický vývoj, vyhrazuje možnost v průběhu trvání kontraktu vytvořit požadavek na zlepšení parametrů Wi-Fi připojení.

4.2.6.20 Zásuvky

Vozidlo je vybaveno zásuvkami s připojením na 230 V pro cestující [jedna zásuvka na dvě sedačky, v 1. třídě zásuvka pro každé sedadlo]. Umístění zásuvek schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla.

4.2.6.21 Odpadkové koše

Velkoobjemové odpadkové koše jsou umístěny v nástupním prostoru nebo v každém oddílu pro cestující, malé odpadkové koše jsou umístěné v prostoru sedaček a neomezují prostor pro nohy.

4.2.6.22 Odbavovací zařízení

Všechna odbavovací zařízení, která mají být na daném vlaku v provozu, jsou po celou dobu v provozu a funkční.

Vozidla provozovaná na vlacích **se systémem odbavení 0/OS1** jsou vybavena automatem na jízdenky (případně odchylky schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla). Všechny nově instalované automaty podléhají schválení Objednatel, a to včetně možných způsobů plateb v těchto automatech. Vozidla jsou rovněž vybavena označovači jízdenek PID. Umístění automatů i označovačů a počet ve vozidle schvaluje Objednatel.

Vozidla provozovaná na vlacích **se systémem odbavení 0/OS2** nejsou vybavena označovači jízdenek PID ani automatem. Nachází-li se ve vozidle označovač jízdenek PID nebo automat, pak je po dobu jízdy na vlaku s tímto systémem odbavení 0/OS2 toto zařízení vypnuté. Jedná se o odbavení typu metro určené pro linky s velkým obratem cestujících, nástup do vlaku je možný pouze s již platnou jízdenkou.

→ [Indikátor kvality V6](#)

4.2.7 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

Podobu a funkci informačních prvků a systémů schvaluje Objednatel.

4.2.7.1 Informace ve vozidle

Informace ve vozidle (vně i uvnitř) jsou kompletní, aktuální, čitelné a oficiální. V každém vozidle jsou **následující informační prvky**:

- a) přední a zadní strana soupravy (platí pouze u jednotek, u klasických souprav vedených lokomotivou bez řídicího vozu je požadován pouze přední informační panel);
- b) obě strany soupravy: minimálně jeden digitální panel na každý vůz soupravy;
- c) hlášení stanic a zastávek včetně vybraných možností přestupu;
- d) vnitřní digitální informační LCD nebo LED displeje (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD);
- e) souhrnná informace o zapojení železnice do PID formou rámečku 50×50 cm (dodá Objednatel);
- f) logo PID (ve formě samolepky o rozměrech cca 20×20 cm) umístěné na každém vozu soupravy (dodá Objednatel);
- g) logo ESKA (dodá Objednatel).

Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s pravidly zakotvenými v příloze > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

→ [Indikátor kvality V9](#)

4.2.7.2 Vnější informační panely

Pro vnější informační panely se používá technologie LED v jednobarevném provedení, v barvě oranžové. Do vozidla se umísťují tyto informační panely:

- **přední a zadní strana soupravy:** minimálně jeden řádek – zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku;
- **boční:** zobrazuje číslo linky a na dvou řádcích cílovou a rotující vybrané nácestné zastávky;

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Vizuální informační systém je vždy nastaven na celý oběh vozidla. Cílem je, aby se v obratových stanicích, kde je ihned po příjezdu vlaku umožněno cestujícím do soupravy nastupovat, informační systém okamžitě po zastavení přepnul na obratový vlak (zobrazoval jeho cílovou stanici a nácestné zastávky).

4.2.7.3 Vnitřní informační panely

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LCD s mobilním datovým připojením nebo technologie LED (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD).

Do vozidla se umísťují vždy dva panely na každý velkoprostorový oddíl, jeden panel v krajním oddíle vozu, jeden panel v nástupním prostoru (konkrétní umístění podléhá schválení Objednatel). Na displeji zobrazované údaje a jejich podoba se řídí samostatným manuálem > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.5 Klaprámy pro papírové informace

Klaprámy pro papírové informace jsou umístěny ve výšce a v úhlu umožňující čitelnost textu (min. 2x o rozměru 50x50 cm na jeden vůz (pokud se Objednatel s Dopravcem nedohodne jinak), umístění schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla), zobrazované informace:

- Souhrnná informace o zapojení železnice do PID
- Propagační účely PID či jiné změny v dopravě definované Objednatel

4.3 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie II)

4.3.1 Základní ustanovení

Kategorie II je rozdělena na tři podkategorie: II.A, II.B a II.C. Konkrétní odlišnosti v požadavcích na vybavení jsou uvedeny přímo v textu.

Je-li vozidlo vybaveno dalším zařízením pro cestující, které níže uvedené požadavky na vybavení vozidel Kategorie II neuvádějí (např. zásuvky 230 V, klimatizace), je Dopravce povinen toto zařízení udržovat funkční.

4.3.2 Stáří vozového parku

Vozidla, která slouží k přepravě cestujících, nejsou starší než 30 let od roku výroby nebo 20 let od roku modernizace. Že byla modernizace provedena, se stanovuje při autorizaci vozidla.

→ Indikátor kvality V18

4.3.3 Bezbariérovost [platí pouze pro vozidla Kategorie II.A]

4.3.3.1 Bezbariérovost vozidla

Vozidla Kategorie II.A jsou bezbariérově přístupná. Primárně se jedná o vozidla nízkopodlažní, resp. částečně nízkopodlažní. Výška podlahy těchto vozidel v místě nástupu je 550 – 600 mm nad TK; pro zajištění bezbariérové přístupnosti ve stanicích a zastávkách doposud nevybavených nástupišti s nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad TK je vozidlo vybaveno mechanickou rampou [nízkopodlažní vozidla] nebo elektrickou plošinou.

Vozidlo	Podíl bezbariérovosti
Dvoupodlažní	25 %
Jednopodlažní s kapacitou nad 100 cestujících	50 %
Jednopodlažní s kapacitou do 100 cestujících	20 %

4.3.4 Vzhled vozidla

4.3.4.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Jednotný vzhled dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID je aplikován v případě opravy zahrnující obnovu rozhodujících celků [lak, interiér].

→ Indikátor kvality V19

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy, celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku, pokud se Objednatel nedohodne s Dopravcem jinak. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umístování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.3 Označení logem PID a Eska

Vozidlo musí být označeno logem PID a logem systému Eska (dodá Objednatel). Rozmístění musí být v souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID, případně se stanovuje při autorizaci vozidla.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.4 Čistota vozidla

Vozidlo je při výjezdu na linku (zpravidla na začátku provozního dne) zvenku i zevnitř čisté. Dopravce podle svých možností dbá, aby byl případný nepořádek či výraznější nečistoty ve vozidlech odstraňovány i v průběhu výkonu. Dopravce zasílá Objednateli harmonogram čištění vozidel pro bezvýlukový stav provozu a pro provoz organizovaný podle výlukových opatření trvajících déle než 14 dní. Objednatel si vyhrazuje právo navrhnout Dopravci úpravu těchto pravidel.

→ Indikátor kvality V15
> Katalog čistoty na železnici

4.3.5 Teplotní komfort

Ve vlaku je zajištěna tepelná pohoda v rozmezí od +18 °C do +30 °C (v případě, že maximální teplota lze ovlivnit klimatizací).

4.3.6 Vybavení interiéru vozidla

4.3.6.1 Uspořádání interiéru

Interiér ve druhé třídě je řešen jako velkoprostorový se základním uspořádáním sedadel 2+2 se stolem uprostřed nebo 2+2 v řadě za sebou. Interiér v první třídě je řešen jako velkoprostorový se základním uspořádáním sedadel 2+1 se stolem uprostřed nebo 2+1 v řadě za sebou. Konkrétní řešení interiéru včetně případných odchylek u některých vozidel schvaluje Objednatel při autorizaci.

4.3.6.2 První třída

Oddíl 1. třídy s kapacitou přibližně 5 % celkové kapacity je umístěn v krajních vozech vlaku. Oddíl první třídy je požadován pouze u vozidel s počtem míst k sezení nad 100. Řešení oddílu první třídy schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla.

> Plán řazení vlaků

4.3.6.3 Typy sedaček

Sedačky jsou celopolstrované s měkčím typem sedáku i opěradla, potažené látkou (doporučená kombinace s koženkou pro podhlavníky), výška vnitřní strany opěradel min. 70 cm, barevný vzor schválený Objednatelem. Sedačky jsou vybavené opěrkami rukou. V prostorech pro přepravu cestujících na vozíku, kočárků a jízdních kol jsou umístěny sklopné sedačky.

4.3.6.4 Sociální zařízení

• Vozidla Kategorie II.A

Vozidlo má WC s uzavřeným systémem, vybavené vodou, toaletním papírem, tekutým mýdlem a papírovými ručníky nebo elektrickým vysoušečem (minimálně 1 WC na kapacitu 120 cestujících, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodne na jiném počtu). Minimálně jedno WC ve vlaku je uvažováno jako uzpůsobené pro imobilní cestující, ostatní WC jsou koncipována jako klasická WC malého typu.

- **Vozidla Kategorie II.B**

Vozidlo má WC s uzavřeným systémem, vybavené vodou, toaletním papírem, tekutým mýdlem a papírovými ručníky nebo elektrickým vysoušečem (minimálně 1 WC na kapacitu 120 cestujících, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodne na jiném počtu). Případné odchylky v řešení WC u některých vozidel schvaluje Objednatel při autorizaci.

- **Vozidla Kategorie II.C**

Vozidlo má WC s tekoucí vodou, toaletním papírem, tekutým mýdlem a papírovými ručníky nebo elektrickým vysoušečem (minimálně 1 WC na kapacitu 120 cestujících, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodne na jiném počtu).

4.3.6.5 Oddělení prostorů pro cestující

Oddíly pro cestující jsou odděleny vhodnou přepážkou od nástupních prostorů. Vhodnou přepážkou jsou od sebe odděleny také oddíly různých vozových tříd. Konkrétní řešení podléhá schválení Objednatelem.

4.3.6.6 Zabarvení oken (netýká se Kategorie II.C)

Veškerá okna včetně oken v nástupních dveřích jsou tónovaná.

4.3.6.7 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční.

4.3.6.8 Vstupní dveře

Dveře jsou za jízdy blokovány. Minimální šířka dvoukřídlých dveří je 1300 mm, jednokřídlých pak 600 mm.

Dojde-li k poruše dveří (nejdou otevřít), obsluha vlaku musí neprodleně tyto dveře příslušně označit.

Vozidla kategorií II.A a II.B mají vstupní dveře ovládané tlačítky, použití jiného systému otevírání dveří schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla. Otevírání dveří musí být vždy pro cestující srozumitelné a musí mít lehký chod.

Následující dva odstavce se týkají jen vozidel se vstupními dveřmi ovládanými tlačítky.

4.3.6.9 Poptávkové ovládání otevírání vstupních dveří do vlaku

Vstupní dveře do vozidla mají vnější i vnitřní poptávkové ovládání otvírání s možností stranově a vozově selektivního odblokování. Vnější tlačítka jsou vždy umístěna na křídlech dveří. Na dveřích umístěných v nízkopodlažní části vozidla jsou vnitřní tlačítka umístěna na křídlech dveří, jinak jsou umístěna na stěně a musí být jednoznačně viditelná. U dvoukřídlých dveří aktivace jednoho tlačítka vždy otevře obě křídla dveří.

4.3.6.10 Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek pro otevírání vstupních dveří do vlaku

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- neaktivované cestujícím: nesvítí
- po aktivaci cestujícím: svítí zeleně na obou stranách vozidla
- po zastavení: otevírají se jen dveře na straně nástupiště bez ohledu na to, na jaké straně vozidla bylo tlačítko aktivováno
- při otevřených dveřích: nesvítí
- při zavírání dveří: nesvítí nebo svítí červeně

4.3.6.11 Zvuková a optická výstraha [netýká se Kategorie II.C]

Vstupní dveře do vlaku musí být vybaveny zvukovou a optickou výstrahou před zavřením. Zvuková výstraha je dávana pouze v minimální nutné míře.

4.3.6.12 Tlačítka zastávka na znamení [netýká se Kategorie II.C a vozidel kategorií II.A a II.B, která jsou v provozu výhradně na linkách bez zastávek na znamení]

Tlačítka zastávka na znamení v kontrastním hmatovém i vizuálním provedení jsou dostupná v každém prostoru pro cestující.

4.3.6.13 Zpětná vazba tlačítka zastávky na znamení prostřednictvím informačního systému [netýká se Kategorie II.C a vozidel kategorií II.A a II.B, která jsou v provozu výhradně na linkách bez zastávek na znamení]

Cestující po aktivaci tlačítka zastávky na znamení dostane zpětnou vazbu pomocí informačního systému.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.6.14 Prostor na zavazadla

Vozidlo musí disponovat úložným prostorem na zavazadla (zpravidla nad sedačkami tam, kde je to konstrukčně možné).

4.3.6.15 Prostor pro umístění kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol

Vozidlo disponuje vyhrazenými místy pro kočárky, invalidní vozíky a jízdní kola, která jsou zpravidla soustředěna v jednom prostoru ve vlaku/vozidle. Řešení těchto vyhrazených míst a jejich počet a umístění ve vlaku/vozidle schvaluje Objednatel. Tyto prostory jsou dostatečně odlišeny od ostatního prostoru a jsou označeny takovými symboly, aby bylo zřejmé, pro koho jsou přednostně určeny. Zároveň je informace o těchto prostorách vyobrazena na nejbližších nástupních dveřích. Podoba a umístění těchto prvků řeší příslušné přílohy.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.6.16 Wi-Fi [týká se jen kategorie II.A]

Ve vozidle je dostupné Wi-Fi připojení k internetu s dostatečnou silou signálu a garancí dostatečné rychlosti a poskytovaného objemu dat. Kvalita Wi-Fi připojení bude posouzena Objednatelům při autorizaci vozidla. Nebude-li autorizace provedena na všech vozidlech dané řady, zavazuje se Dopravce, že Wi-Fi připojení bude poskytováno ve všech vozidlech dané řady stejně jako v tom konkrétním vozidle, jež bylo autorizováno. Objednatel si, v návaznosti

na technologický vývoj, vyhrazuje možnost v průběhu trvání kontraktu vytvořit požadavek na zlepšení parametrů Wi-Fi připojení.

4.3.6.17 Zásuvky (pouze kategorie II.A)

Vozidlo kategorie II.A je vybaveno zásuvkami s připojením na 230 V pro cestující (jedna zásuvka na dvě sedačky, v 1. třídě zásuvka pro každé sedadlo). Umístění zásuvek a též případné výjimky v požadavcích na vybavení některých vozidel zásuvkami schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla.

4.3.6.18 Odpadkové koše

Velkoobjemové odpadkové koše jsou umístěny v nástupním prostoru nebo v každém oddílu pro cestující, malé odpadkové koše jsou umístěné v prostoru sedaček a neomezují prostor pro nohy.

4.3.6.19 Odbavovací zařízení

Všechna odbavovací zařízení, která mají být na daném vlaku v provozu, jsou po celou dobu v provozu a funkční.

Vozidla provozovaná na vlacích **se systémem odbavení 0/OS1** jsou vybavena automatem na jízdenky (případně odchyly schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla). Všechny nově instalované automaty podléhají schválení Objednatel, a to včetně možných způsobů plateb v těchto automatech. Vozidla jsou rovněž vybavena označovači jízdenek PID. Umístění automatů i označovačů a počet ve vozidle schvaluje Objednatel.

Vozidla provozovaná na vlacích **se systémem odbavení 0/OS2** nejsou vybavena označovači jízdenek PID ani automatem. Nachází-li se ve vozidle označovač jízdenek PID nebo automat, pak je po dobu jízdy na vlaku s tímto systémem odbavení 0/OS2 toto zařízení vypnuté. Jedná se o odbavení typu metro určené pro linky s velkým obrátem cestujících, nástup do vlaku je možný pouze s již platnou jízdenkou.

→ [Indikátor kvality V6](#)

4.3.7 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

Podobu a funkci informačních prvků a systémů schvaluje Objednatel.

4.3.7.1 Informace ve vozidle

Informace ve vozidle (vně i uvnitř) jsou kompletní, aktuální a čitelné. V každém vozidle jsou **následující informační prvky**:

- a) přední a zadní strana soupravy (platí pouze u jednotek, u klasických souprav vedených lokomotivou bez řídicího vozu je požadován pouze přední informační panel); digitální panel;
- b) obě strany soupravy: minimálně jeden digitální panel na každý vůz soupravy;
- c) hlášení stanic a zastávek včetně vybraných možností přestupu;
- h) vnitřní digitální informační LCD nebo LED displej (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD);
- d) souhrnná informace o zapojení železnice do PID formou rámečku 50×50 cm (dodá Objednatel);
- e) logo PID (ve formě samolepky o rozměrech cca 20×20 cm) umístěné na každém vozu soupravy (dodá Objednatel);
- f) logo ESKA (dodá Objednatel).

Body a) až d) se netýkají Kategorie II.C.

Vozidla Kategorie II.C, nejsou-li vybavena elektronickými informačními panely, musejí být opatřena pevnými směrovkami. Každý vůz soupravy z každé strany musí být opatřen směrovkou. Směrovka je umístěna viditelně na dveřích, v okně nebo na boku vozidla. Podobu směrovek odsouhlasí Objednatel.

Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s pravidly zakotvenými v příloze > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

→ Indikátor kvality V9

4.3.7.2 Vnější informační panely (netýká se Kategorie II.C)

Pro vnější informační panely se používá technologie LED v jednobarevném provedení, v barvě oranžové. Jiné řešení musí schválit Objednatel při autorizaci vozidla. Do vozidla se umísťují tyto informační panely:

- **čelní:** minimálně jeden řádek – zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku;
- **boční:** zobrazuje číslo linky a na dvou řádcích cílovou a rotující vybrané nácestné zastávky;

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Při obnově stávajícího nebo dosazení nového vizuálního informačního systému se tento upraví tak, aby byl vždy nastaven na celý oběh vozidla. Cílem je, aby se v obratových stanicích, kde je ihned po příjezdu vlaku umožněno cestujícím do soupravy nastupovat, informační systém okamžitě po zastavení přepnul na obratový vlak (zobrazoval jeho cílovou stanici a nácestné zastávky).

4.3.7.3 Vnitřní informační panely (netýká se Kategorie II.C)

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LCD s mobilním datovým připojením nebo technologie LED (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD).

Do vozidla se umísťují vždy dva panely na každý velkoprostorový oddíl, jeden panel v krajním oddíle vozu, jeden panel v nástupním prostoru (konkrétní umístění podléhá schválení Objednatel). Na displeji zobrazované údaje a jejich podoba se řídí samostatným manuálem > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.7.4 Akustické hlášení zastávek (netýká se Kategorie II.C)

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek.

4.3.7.5 Klaprámy pro papírové informace

Klaprámy pro papírové informace jsou umístěny ve výšce a v úhlu umožňující čitelnost textu (min. 2x 50x50 na jeden vůz (pokud se Objednatel s Dopravcem nedohodne jinak), umístění schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla):

- Souhrnná informace o zapojení železnice do PID
- Propagační účely PID

4.4 Personál

4.4.1 Odbavení cestujících

4.4.1.1 Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích

Vlakový doprovod odbavuje cestující jízdními doklady dle Tarifu PID a též dle tarifu Dopravce (případně též dle národního tarifu), a to v souladu s těmito tarify. Rozsah sortimentu a způsoby plateb vydávaných jízdenek dle jednotlivých tarifů stanoví tyto tarify nebo nadřazený dokument tohoto standardu. Vlakový doprovod je řádně proškolen z Tarifu PID i všech dalších tarifů platných v daném vlaku.

Dále jsou členové vlakového doprovodu povinni kontrolovat jízdní doklady průběžně během celé jízdy vlaku.

Dopravce zajistí prodej jízdních dokladů ve vlacích se systémem odbavení 0/OS1. Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 je uveden v příslušné příloze tohoto standardu.

→ Indikátor kvality V6

4.4.1.2 Obsazením vlakovým doprovodem

Ve vlacích je stanovený počet členů vlakového doprovodu.

> Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem

→ Indikátor kvality V6a

4.4.1.3 Kontroly ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování

Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 je prováděna namátková kontrola dodržování tarifní kázně a SPP revizory Dopravce. Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS2 může být kontrola prováděna vlakovým doprovodem. Podoba systému kontrol ve vlacích 0/OS2 podléhá schválení Objednatelem.

→ Indikátor kvality V6b

4.4.1.4 Chování personálu

Provozní personál Dopravce se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky Dopravce a Objednatele). Provozní personál Dopravce nesmí během pobytu ve vlaku nebo na nástupišti kouřit. Provozní personál Dopravce je seznámen s pravidly jednání s osobami se sníženou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje. Provozní personál Dopravce ochotně a aktivně podává informace cestujícím a je jim nápomocen při případných dotazech či potížích.

→ Indikátor kvality V13

4.4.1.5 Ústrojová kázeň

Provozní personál Dopravce je po celou pracovní dobu během styku s cestující veřejností oděn v čistém stejnokroji Dopravce s viditelným označením standardním způsobem Dopravce (např. služební číslo).

→ Indikátor kvality V14

4.5 Zastávky/stanice (přístupové body)

Vzhled, uspořádání a vybavení železničních stanic a zastávek je v kompetenci příslušného správce infrastruktury. Vyjmenované záležitosti má v kompetenci Objednatel. Prodejní místa jízdních dokladů, která jsou součástí vybraných železničních stanic a zastávek, jakožto i související informační služby, jsou v kompetenci příslušného dopravce. Informace na stanici nebo zastávce jsou kompletní, aktuální, čitelné a oficiální.

4.5.1.1 Standard zastávek PID

Požadavky organizátora PID na železniční stanice a zastávky, včetně jejich uspořádání, umístění, přístupů k nim, vybavení a vzhledu, definuje Standard zastávek PID.

> Standard zastávek PID (Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID)

4.5.1.2 Bezbariérovost stanic a zastávek

Železniční stanice a zastávky v rámci systému PID musí umožnit bezbariérový přístup dle normy ČSN 73 4959 (bezbariérové trasy přístupu na nástupiště a výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, které umožňuje bezbariérový nástup do vozidla).

→ Indikátor kvality V5

4.5.1.3 Informace pro cestující v obsazených stanicích a zastávkách

Ve stanici nebo zastávce, ve které koná službu pracovník Dopravce (obsazená stanice/zastávka), jsou umístěny následující informační prvky:

- a) pořadače na kartičkové jízdní řády PID, další informační letáky PID ve formátu DL,
- b) informační nástěnka typizovaného formátu A0 pro aktuální informace PID v blízkosti prodejního místa,
- c) souhrnná informace o zapojení železnice do PID obsahující také schéma systému Eska formou rámečku 50 × 50 cm nebo samolepky umístěné v informační nástěnce dle písm. b),
- d) logo Eska ve stanicích a zastávkách zařazených do systému Esko (ve stanicích a zastávkách zařazených do PID),
- e) aktuální a platné zastávkové jízdní řády jednotlivých tratí a linek Eska umístěné v informační nástěnce dle písm. b),
- f) v uzlových přestupních stanicích nebo zastávkách informace o návaznostech a přestupech na další linky PID formou akustického hlášení nebo vylepení příslušných jízdních řádů v informační nástěnce dle písm. b).

Pořadače (dle písm. a)) a informační nástěnku A0 (dle písm. b)) dodá Dopravce. Informační materiály pro vyvěšení dle čl. 4.5.1.3 dodá Objednatel.

Pracovník Dopravce konající službu ve stanici nebo zastávce kontroluje průběžně správnost všech informací podávaných cestujícím. Zjištěné závady v rámci svých kompetencí napravuje nebo hlásí provozovateli dráhy.

4.5.1.4 Informace pro cestující ve stanicích a zastávkách v kompetenci Objednatele

V stanici nebo zastávce, ve které nekoná službu pracovník Dopravce (neobsazená stanice/zastávka), jsou umístěny následující informační prvky:

- a) informační nástěnka pro aktuální informace PID,
- b) souhrnná informace o zapojení železnice do PID obsahující také schéma systému Eska formou rámečku 50 × 50 cm nebo samolepky,
- c) logo Eska ve stanicích a zastávkách zařazených do systému Esko (ve stanicích a zastávkách zařazených do PID),
- d) aktuální a platné zastávkové jízdní řády jednotlivých tratí a linek Eska (ve stanicích a zastávkách zařazených do PID) umístěné na nástupišti nebo v blízkosti hlavního proudu cestujících na nástupiště,
- e) v uzlových přestupních stanicích nebo zastávkách informace o návaznostech a přestupech na další linky PID.

→ Indikátor kvality V10

4.5.1.5 Informace pro cestující ve stanicích a zastávkách poskytované provozovatelem dráhy

Dopravce v rámci svých možností dbá na to, aby bylo zajištěno správné informování cestujících ve stanicích a zastávkách prostřednictvím elektronických informačních tabulí a rozhlasu (jsou-li osazeny), včetně informací o výlukách a mimořádnostech. Rovněž dbá na to, aby byly ve stanicích a zastávkách vyvěšeny aktuální a platné jízdní řády. Případné závady v informování cestujících předává Dopravce v rámci svých možností provozovateli dráhy.

→ Indikátor kvality V10

4.5.1.6 Prodej jízdních dokladů ve stanicích a zastávkách

Prodejní místo je označené příslušnými piktogramy, logem systému Esko a logem PID a je otevřené v rámci své určené provozní doby. Personál prodejního místa odbavuje cestující jízdními doklady dle Tarifu PID a též dle tarifu Dopravce (případně též dle národního tarifu), a to v souladu s těmito tarify. Rozsah sortimentu vydávaných jízdenek dle jednotlivých tarifů stanoví tyto tarify nebo nadřazený dokument tohoto standardu. Zaměstnanci Dopravce poskytují relevantní informace o PID (tarif, zákl. informace o systému, možnosti návazných spojů PID). Ostatní zaměstnanci, resp. zaměstnanci smluvních prodejců Dopravce, prodávající jízdenky jsou schopni definované informace vyhledat v informačním systému elektronické pokladny. Prodejní místo umožňuje i bezkontaktní platby platebními kartami.

> Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách

→ Indikátor kvality V7, V7a

4.5.1.7 Stanice a zastávky, kde jsou v provozu vlaky 0/OS2

Stanice a zastávky na linkách, kde jsou v provozu vlaky se systémem odbavení 0/OS2 musí být vybaveny automatem (příp. automaty) na jízdenky, který/ě nabízejí při odbavení jízdní doklady PID a umožňuje/í platby bezkontaktními platebními kartami, bankovkami i mincemi. Umístění automatů schvaluje Objednatel.

> Seznam stanic a zastávek, kde jsou v provozu vlaky se systémem odbavení 0/OS2

→ Indikátor kvality V7b

4.5.1.8 Funkčnost označovačů jízdenek (odpovědnost provozovatele označovačů)

Označovač jízdenek PID na nástupištích nebo v prostorách stanice je plně funkční. Ve stanici nebo zastávce, ve které koná službu pracovník Dopravce (obsazená stanice/zastávka), správnost funkce označovačů kontroluje tento pracovník Dopravce každý provozní den.

→ Indikátor kvality V8

4.6 Bezpečnost

4.6.1.1 Ohrožení bezpečnosti cestujícího

Dopravce je povinen přijmout taková opatření, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti, zdraví či života cestujícího při provozování drážní dopravy. Dopravce aktivně spolupracuje s bezpečnostními složkami při řešení problémových situací a předchází jim (např. spoluprací s bezpečnostními agenturami či Policií v nočních vlacích). Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům, případné závady je nutno ihned odstranit.

→ Indikátor kvality V17

5 Indikátory kvality

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V1	Plnění odjetých kilometrů	Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem a provozními opatřeními projednanými mezi Dopravcem a Objednatelem – všechny objednané výkony jsou řádně odjety.	99,50 %	DPM	100 %	D	neprovedení vlaku nebo jeho části z důvodů na straně Dopravce	4× ročně	D	průběžné sledování plnění odjetých vlkm (hlášení Dopravce do 20. dne následujícího měsíce) – viz příslušná příloha tohoto standardu namátkově měření při kontrolní činnosti ukazatel: podíl provedených vlkm z počtu plánovaných vlkm (vykazuje se přehled všech neodjetých vlkm bez ohledu na důvody neodjetí, nepřijatelnou situací jsou však jen neodjeté spoje z důvodů na straně dopravce)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V2	Dodržení předepsaného řazení vlaku	Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce pravidelnou turnusovanou náležitostí předepsanou > Plánem řazení vlaků.	99,50 %	DPM	100 %	D	nedodržení předepsaného řazení vlaku dle podmínek článku 4.1.1 tohoto standardu	4× ročně	D	<p>průběžné sledování změn pravidelně nasazovaných turnusovaných náležitostí (hlášení Dopravce do 25. dne následujícího měsíce)</p> <p>namátkové měření při kontrolní činnosti</p> <p>ukazatel: procento plnění vlakových km dle předepsaných pravidelně turnusovaných náležitostí</p> <p>vzor přehledu o dodržení nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí viz příloha tohoto standardu</p> <p>výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatelem vždy uvažuje jako tento standard splňující</p>
V3	Podíl spojů zajišťovaných bezbariérovými vozidly	Dopravce zajišťuje spoje bezbariérovými vozidly či soupravami.	informativní indikátor	DPM	100 %	D		1× ročně	D	procento výkonů provedených bezbariérově přístupnými vozidly

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V4	Garance bezbariérových vlaků	Vlaky, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro pohybově postižené, jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.	99,50 %	DPM	100 %	D	nedodržení garance bezbariérově přístupných vlaků	4× ročně	D	<p>průběžné sledování změn (hlášení Dopravce o zajištění vlaku náležitostí jinou než bezbariérově přístupnou do 25. dne následujícího měsíce)</p> <p>vzor přehledu o dodržení nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí podle příslušné přílohy tohoto standardu</p> <p>namátkové měření při kontrolní činnosti</p> <p>ukazatel: procento plnění vlakových km dle předepsané turnusované náležitosti</p> <p>výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatelem vždy uvažuje jako tento standard splňující</p>

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V5	Bezbariérovost stanic a zastávek	Sledované stanice a zastávky zařazené v PID umožňují bezbariérový přístup dle normy ČSN 73 4959. Dle této normy je jako bezbariérové hodnoceno takové nástupiště, které umožňuje bezbariérový přístup a zároveň je konstruováno s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, které umožňuje bezbariérový nástup do vozidla.	informativní indikátor	DPM	100%	SŽDC	-	4× ročně	SŽDC	statistika provozovatele dráhy namátkové měření funkčnosti zařízení umožňujícího bezbariérový přístup na nástupiště při kontrolní činnosti ukazatel: procento bezbariérově přístupných stanic a zastávek

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V6	Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích	Provozní personál Dopravce zajišťuje odbavení cestujících v souladu s článkem 4.4.1.1 tohoto standardu.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	nezajištění prodeje jízdních dokladů [neochota provozního personálu Dopravce, neznalost nebo postup v rozporu s tarify platnými ve vlaku, nefunkčnost odbavovacího zařízení a nezajištění náhradního způsobu prodeje] kontrola jízdních dokladů vlakovým doprovodem není prováděna vůbec nebo průběžně nebo v celé délce vlaku přenosné odbavovací zařízení neumožňuje vydávání požadovaného sortimentu jízdenek	4× ročně	R	ukazatel: počet zjištěných závad proti definici standardu z počtu provedených kontrol sledování závad v rámci namátkové kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven)
V6a	Obsazení vlakovým personálem	Vlakový doprovod je na každém vlaku v počtu stanoveném v příloze > Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem	95 %	DPM	100 %	D	na vlaku se nenachází vlakový doprovod v počtu stanoveném přílohou > Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem	4x ročně	D	statistika Dopravce, namátkové měření při kontrolní činnosti ukazatel: procento plnění úplného počtu vlakového doprovodu na sledovaných vlacích

V6b	Kontroly ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování	<p>Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS1 zajišťují odbavení funkční automaty a funkční označovače jízdenek PID, případně strojvedoucí. Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS2 nejsou v provozu označovače jízdenek PID ani automat.</p> <p>Na všech vlacích se systémem odbavení 0/OS1 musí být namátkově prováděna kontrola tarifní kázně a dodržování SPP revizory Dopravce, přičemž na každé lince musí být v daném měsíci zkontrolováno nejméně 12 spojů v pracovní dny a 3 spoje v sobotu či neděli (je-li daná linka v tomto období provozována).</p> <p>Objednatel je v případě potřeby oprávněn určit, na jakých vlacích se má kontrola vykonávat</p> <p>Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS2 je kontrola prováděna v souladu se schválením Objednatele.</p>	95 %	DPM	100 %	D	<p>Na vlacích se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 není prováděna kontrola tarifní kázně cestujících a dodržování SPP v souladu s tímto standardem nebo je prováděna v menší četnosti, než je stanoveno nebo není prováděna na vlacích, které určil Objednatel.</p> <p>Prodejní automat ve vlaku v systému 0/OS1 neumožňuje prodej všech požadovaných jízdních dokladů, resp. neumožňuje některý ze způsobu platby daný tímto standardem.</p>	4x ročně	D	<p>Statistika Dopravce, namátková kontrola při kontrolní činnosti</p> <p>ukazatel: počet vykonaných kontrol revizory Dopravce souhlasně za každou linku s provozem vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 s výčtem vlaků, na kterých byla kontrola vykonávána, včetně počtu kontrol.</p> <p>sledování závad v rámci kontrolní činnosti [rozsah není pevně stanoven].</p>
-----	--	--	------	-----	-------	---	---	----------	---	---

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
		Kontrola revizory (příp. vlakovým personálem) je ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování prováděna v souladu s tarifem PID, tedy např. cestujícím jsou účtovány požadované přírážky k jízdnému apod.								
V7	Prodej jízdních dokladů ve stanicích a zastávkách	Prodejní místo a jeho personál splňuje podmínky popsané v části 4.5.1.6 tohoto standardu.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	nezajištění prodeje jízdních dokladů neznalost Tarifu PID nebo tarifu Dopravce nebo postup v rozporu s nimi na straně personálu Dopravce prodejní místo neumožňuje platby bezkontaktními platebními kartami	4× ročně	D	namátkové měření při kontrolní činnosti ukazatel: počet zjištěných závad proti definici standardu z počtu provedených kontrol
V7a	Obsazení prodejních míst	Prodejní místa musí být otevřena a musí prodávat všechny předepsané jízdní doklady po celou pracovní dobu, kterou udává příloha > Provozní doba pokladen v železničních stanicích	90 %	DPM	100 %	D	prodejní místa nezajišťují odbavení cestujících po celou dobu v předepsané pracovní době	4x ročně	D	statistiky Dopravce, namátková kontrola při kontrolní činnosti ukazatel: podíl stanic, zastávek nebo vozidel bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných prodejních míst

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V7b	Vybavení stanic a zastávek s provozem vlaků se systémem odbavení 0/OS2	Stanice a zastávky s provozem vlaků se systémem odbavení 0/OS2 musí být vybaveny automatem/y na jízdenky podle příslušného ustanovení tohoto standardu	95 %	DPM	100 %	D	stanice a zastávky s provozem vlaků se systémem odbavení 0/OS2 nejsou vybaveny funkčním odbavovacím zařízením předepsaným tímto standardem	4 x ročně	D	statistiky Dopravce, namátková kontrola při kontrolní činnosti ukazatel: podíl stanic a zastávek bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných stanic a zastávek
V8	Funkčnost označovačů jízdenek	Označovač jízdenek PID na nástupišti nebo v prostoru stanice nebo ve vozidle (je-li jím vozidlo vybaveno) je plně funkční.	95%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	více než 50% označovačů v obvodu stanice nebo ve vozidle nefunguje chybějící označovač ve vozidle nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů použití nesprávné barvy pásky v označovači neodstranění závady označovače do 5 dnů od nahlášení v případě, že ve stanici nebo zastávce funguje alespoň jeden označovač	4 x ročně	- R	měření fiktivním zákazníkem (viz příloha Měřicí formulář) namátkové měření při kontrolní činnosti ukazatel: podíl stanic, zastávek nebo vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných stanic nebo zastávek

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V9	Informování ve vlacích	<p>Informace ve vozidle (vně i uvnitř) jsou kompletní, aktuální a čitelné. Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s přílohou</p> <p>>Odbavovací informační zařízení ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni.</p>	90 %	MSS (FZ)	50 % vozů	R	<p>chybějící, nefunkční, nečitelné nebo aktuálně neplatné informační prvky či poskytované informace</p> <p>nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky</p> <p>chybné přepínání tarifních pásem, odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta</p>	4 × ročně	- R	<p>měření fiktivním zákazníkem - viz příloha tohoto standardu - Měřicí formulář</p> <p>ukazatel: podíl vozidel bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných vozidel</p>
V10	Informování ve stanicích a zastávkách	<p>Veškeré informace ve stanici nebo na zastávce jsou správné, kompletní, aktuální a čitelné, a to včetně těch, které zajišťuje provozovatel dráhy.</p> <p>Jízdní řády, výlukové jízdní řády a informace o výlukových opatřeních jsou vyvěšeny nejpozději dva dny před začátkem jejich platnosti.</p>	80%	MSS (FZ)	100 % stanic a zastávek	R	chybějící nebo chybně informace pro cestující	4 × ročně	- R	<p>ukazatel: podíl stanic a zastávek bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných stanic a zastávek</p> <p>rozdělení kompetencí je uvedeno v části 4.5 tohoto standardu</p>

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V11	Plnění GVD – Přesnost provozu	Provoz je zajišťován v souladu s platným GVD. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u sledované stanice nebo zastávky v rozmezí 0 až 359 s. Do hodnocení se zahrnují pouze odchylky, které vznikly z důvodů na straně Dopravce.	97 %	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	Záporná odchylka vyšší než 60 s nedosažení stanovené úrovně náročnosti z důvodů na straně Dopravce	4 x ročně	D	kontinuální měření všech vlaků v určených stanicích a zastávkách ukazatel: podíl vlaků mimo toleranci z důvodů na straně Dopravce z celkového počtu měřených, dále se sleduje i celkový podíl vlaků mimo toleranci bez ohledu na důvod vzniku vzor přehledu o zpoždění jednotlivých linek viz příslušná příloha tohoto standardu
V11a	Plnění GVD – zpožděné spoje	V případě spoje, u kterého je dva kalendářní měsíce po sobě průměrná procentuální přesnost provozu menší než 50%, Dopravce vyhodnotí důvody zpoždění a zašle jejich analýzu 1 kalendářní měsíc po zjištění této skutečnosti.	100 %	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	Dopravce v daném termínu nezašle analýzu zpoždění u daného vlaku	4 x ročně	D	Kontinuální měření všech vlaků v určených stanicích a zastávkách

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V12	Přípojové vazby	Vlakové spoje dodržují předepsané přípojové vazby (viz příloha tohoto standardu).	95%	DPM (K)	100%	R	nedodržení předepsané přípojové vazby z důvodu na straně Dopravce	4 × ročně	R	<p>kontinuální měření všech přípojových vazeb v určených stanicích a zastávkách</p> <p>ukazatel: podíl přípojových vazeb nedodržených z důvodů na straně Dopravce z celkového počtu měřených, dále se sleduje i celkový podíl nedodržených přípojových vazeb bez ohledu na důvod vzniku</p> <p>vzor přehledu o dodržení přípojových vazeb viz příloha tohoto standardu</p> <p>Dodržení přípojových vazeb mezi vlaky dvou různých dopravců sleduje a vyhodnocuje Objednatel.</p>

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V13	Chování provozního personálu Dopravce	Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Provozní personál Dopravce nesmí během pobytu ve vlaku nebo na nástupišti kouřit. Provozní personál je proškolen a seznámen s pravidly jednání se zrakově postiženými a tato pravidla dodržuje. Provozní personál Dopravce ochotně a aktivně podává informace cestujícím a je jim nápomocen při případných dotazech či potížích.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	hrubé porušení pravidel slušného chování vůči cestujícím (např. vulgární vyjadřování, urážení cestujících) bezdůvodné odmítnutí přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace kouření provozního personálu ve vozidle nebo na nástupišti personál neumí komunikovat českým nebo slovenským jazykem	4 × ročně	R	ukazatel: počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol sledování závad v rámci kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven)
V14	Ústrojová kázeň	Provozní personál Dopravce je po celou pracovní dobu během styku s cestující veřejností oděn v čistém stejnokroji Dopravce s viditelným označením standardním způsobem Dopravce (např. služební číslo)	97 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	nevhodná ústrojová kázeň, která odporuje definici stejnokroje Dopravce včetně označení	4 × ročně	R	ukazatel: počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol sledování závad v rámci kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V15	Čistota vozidel	Všechny vozy soupravy vlaku jsou na začátku provozního dne čisté – splňují pravidla části 4.2.4.4 tohoto standardu.	90 %	MSS (FZ)	50 % vozů	R	silné znečištění vozů, způsobující nečitelnost informačních prvků nebo takové hygienické podmínky, které ohrožují zdraví cestujících (silně znečištěné sedačky, zadržovací tyče, úchyty pro cestující.	4 × ročně	R	<p>ukazatel: průměr z ohodnocení jednotlivých vozidel (vnější čistota, sedačky podlaha, toalety, stěna a okna)</p> <p>každé hodnocené soupravě bude před kontrolou uděleno 100 bodů, které budou za případné závady strhávány podle přílohy > Katalog čistoty na železnici pro každý hodnocený aspekt následujícím způsobem:</p> <p>0 bodů – bez závad 5 bodů – drobné závady 10 bodů – větší závady 20 bodů – nepřipustná hrubá závada</p> <p>výsledný počet bodů odpovídá procentuálnímu ohodnocení vozidla</p>

V16	Funkčnost a komfort vozidel	<p>Klimatizace (pokud je již vozidlo vybaveno), vytápění, větrání i osvětlení vozidla je v případě potřeby plně funkční, včetně dveří a otevíratelných částí oken. Ve vlaku je zajištěna tepelná pohoda v rozmezí od +18 °C do +30 °C (horní hranice - jen v případě, že tato teplota lze ovlivnit klimatizací). Ve vlaku jsou funkční a čisté toalety vybavené toaletním papírem, mýdlem, papírovými ručníky a tekoucí vodou. Ve vozidle je funkční wifi připojení k internetu a zásuvky pro připojení drobné elektroniky [je-li jím vozidlo vybaveno]</p>	90 %	MSS (FZ)	100 % vozů	R	<p>nefunkčnost topení nebo klimatizace – teplota ve vlaku nedosahuje +18 °C nebo převyšuje +30 °C (horní hranice – jen je-li klimatizace)</p> <p>nefunkčnost toalet ve voze</p> <p>nefunkční všechny dveře na jedné straně vozu</p> <p>nefunkční obě křídla dveří sloužící jako přístup do bezbariérového oddílu</p> <p>nefunkčnost vnitřních nebo přechodových dveří mezi vozy</p> <p>nefunkční osvětlení za snížené viditelnosti</p> <p>nemožnost otevření oken</p> <p>nefunkční wifi připojení k internetu [chvilkové výpadky připojení k internetu za jízdy vlaku způsobené špatným pokrytím území signálem se tolerují]</p> <p>nefunkční zásuvky 230 V</p>	4 × ročně	R	<p>měření fiktivním zákazníkem - viz příloha Měřicí formulář</p> <p>ukazatel: podíl vozidel bez závad</p>
-----	-----------------------------	---	------	----------	------------	---	---	-----------	---	--

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V17	Rizikové situace	Cestující se ve vozidle nesetká se situací, která by mohla ohrozit jeho bezpečnost, zdraví či život. Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům, případné závady je nutno ihned odstranit.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	závažné závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících, například: vlakový personál je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky závažné technické závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících (jízda s otevřenými dveřmi, neupevněné sedačky ve voze, nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující)	4 × ročně	R	počet zjištěných rizikových situací z počtu provedených kontrol sledování závad v rámci kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven)
V18	Stáří vozidel	Vozidlo splňuje tento standard – podle kategorie, do níž je zařazeno, čl. 4.2.2. nebo 4.3.2.	80%	DPM	100 % (data vždy k posledním u dni měřeného čtvrtletí)	D	nemodernizované vozidlo je starší než 30 let modernizované vozidlo je v provozu déle než 20 let od provedené modernizace	4× ročně	D	průměrné stáří vozového parku počet nepřijatelných situací

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V19	Jednotný vzhled vozidel	Vzhled vozidel odpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, resp. pravidlům pro reklamu na vozidlech.	25% [toto číslo se bude postupně zvyšovat]	DPM	100 % [data vždy k posledním u dni měřeného čtvrtletí]	D	Vozidlo neodpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, je-li povinnou se jím řídit; vozidlo není označeno logem PID; na vozidle je aplikována neschválená reklama dle definice standardu	4× ročně	R	podíl vyhovujících vozidel podíl vozidel opatřených jednotným vzhledem PID dle přílohy > Manuál jednotného vzhledu PID – Vlaky PID
V20	Náhradní autobusová doprava (NAD)	Zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách je v souladu s pravidly uvedenými v čl. 4.2.4.4.1.9.2 tohoto standardu.	100 % výluk s provozem NAD	DPM (K)	100 %	D	Dopravce nerespektuje požadavky uvedené v čl. 4.1.9.2 tohoto standardu.	4 x ročně	D	přehled všech výluk s provozem náhradní autobusové dopravy, které nesplňují tento standard
V21	Mimořádnosti	U definovaných Mimořádností jsou maximálně po uplynutí 60 minut od jejich nahlášení přítomni určení pracovníci a na vhodném místě aktivně informují cestující a v případě potřeby se podílí na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku. Tito pracovníci jsou mezi 6. a 21. hodinou k dispozici vždy minimálně dva, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodnou jinak.	100 %	DPM (K)	100 %	D (R)	V definovaných případech nejsou k dispozici určení pracovníci, příp. aktivně neinformují cestující či se nepodílí na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku.	4 x ročně	D	přehled všech definovaných Mimořádností se skutečnou dobou trvání více než 120 minut časové rozmezí nahlášení Mimořádnosti Dopravci a časem příjezdu určených pracovníků na vhodné místo

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V22	Předpokládané výluky	Při konání předpokládané výluky Dopravce zajistí informování cestujících v souladu s článkem 4.1.9.1 tohoto standardu.	100 %	DPM, K, FZ	Kontrolní vzorek výluk	R	Dopravce nezajistí nebo neumístí informační a navigační materiály dle tohoto standardu, příp. neumístí informátory. Informátoři nepostupují dle tohoto standardu.	4 x ročně	R	pokud Dopravce nezajistí některý z definovaných požadavků, považuje se taková výluka za tento standard nesplňující
V23	Sledování vozidel pomocí GNSS	Vlak vypravený Dopravcem [jen výkony dle Smlouvy, již je tento standard přílohou] je vybaven zařízením pro sledování polohy pomocí GNSS předepsaným Objednatelem.	100 %	DPM	100 % vozů	R	zařízení pro sledování polohy pomocí GNSS předepsané Objednatelem chybí nebo nesplňuje předepsané požadavky	4 x ročně	R	

Vysvětlivky:

DPM = metoda přímého provedení [sběr dat ze záznamového zařízení, statistiky Dopravce nebo Objednatele nebo měření na vzorku]

MSS = tajně provedený zákaznický test

K = měření v rámci kontrolní činnosti

FZ = měření fiktivním zákazníkem

D = Dopravce

R = Objednatel



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor příměstské dopravy
odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů

Rytířská 10, Praha 1

www.pid.cz

Integrovaná doprava Středočeského kraje

oddělení kvality veřejné dopravy
Rytířská 10, Praha 1

www.idsk.cz

**Standardy kvality PID
Vlaky PID**

www.pid.cz



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy



Katalog čistoty na železnici

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



KATALOG ČISTOTY NA ŽELEZNICI



Tento katalog se vydává jako příloha Standardů kvality PID – Vlaky PID a slouží jako pomůcka nejen pro kontrolory Objednatele, ale také například pro vlakvedoucí a pracovníky úklidových firem či dep.

Způsob měření

Měření provádí fiktivní zákazník, který naměřené hodnoty zaznamenává do měřicího formuláře. Měření probíhá na začátku denního výkonu vozidla.

Z hlediska Standardů kvality se sledují následující aspekty:

- **Exteriér**

Čistota vozové skříně, funkčnost a čitelnost informačních prvků.

- **Interiér**

Čistota podlahy, sedaček, stěn, toalet, oken a dveří.

Měření čistoty vozidel

Každé hodnocené soupravě bude před kontrolou uděleno 100 bodů, které budou za případné závady strhávány pro každý hodnocený aspekt následujícím způsobem:

- **0 bodů** – bez závad
- **5 bodů** – drobné závady vzniklé typicky nedůsledně provedeným čištěním
- **10 bodů** – větší závady a odpudivé prvky způsobené dlouhými intervaly mezi čištěním většího rozsahu nebo evidentním neprovedením čištění
- **20 bodů** – nepřijatelná hrubá závada, která vznikla neprovedením čištění a může být přímo hygienicky závadná

Výsledný počet bodů odpovídá procentuálnímu ohodnocení soupravy.

Z hlediska čistoty se měří následující **aspekty**:

- vnější čistota
- podlaha
- sedačky
- stěny a odpadkové koše
- toalety
- okna a dveře

EXTERIÉR

Aspekt „Vnější čistota“

Vozová skříň vozidla včetně oken a dveří je čistá, udržovaná, upravená, bez poškození jejích součástí, bez neodstraněných a odpudivých prvků včetně graffiti (v rámci Standardů kvality je rozlišováno provozní znečištění a znečištění graffiti). Na skříně jsou vylepeny informační prvky (logo PID a Eska – neplatí pro nostalgické vlaky).



Každému cestujícímu se lépe nastupuje do čisté soupravy. I fakt jako čistota vozové skříně ovlivňuje pocit bezpečí a důvěryhodnost cestujícího v dopravní prostředek. Vlevo vyhovující, čisté vozidlo, vpravo stav skříně ohodnocený deseti trestnými body za znečištění v oblasti nad podvozkem vozidla.



Srovnání čistoty jednotek Regionova – vpředu jednotka silně znečištěná (10 trestných bodů), v pozadí vyhovující standardům. Výrazným problémem jsou také neodstraněné graffiti – nejenže vypadají odpudivě, v případě neprůhledných oken či dveří značně omezují výhled z vozu a negativně tak ovlivňují psychiku cestujících. Na obrázku vpravo jednotka CityElefant silně znečištěná graffiti (10 bodů).

Panuje-li počasí, kdy je technologicky nemožné graffiti se skříně vozidel odstraňovat, trestné body se neudělí. Alespoň z oken by však graffiti měly být odstraněny co nejrychleji.

Znečištění nesmí ztížit čitelnost informačních prvků umístěných na voze (tištěné a digitální směrovky, loga Eska a PID).



Vnější směrové prvky musí být za všech okolností správně a čitelné.

Znečištění nesmí zhoršit hygienické podmínky cestování (silně znečištěná madla, kliky, ovládací prvky dveří).



Špinavé dveře působí nejen zanedbaně, vzhledem k faktu, že cestující přichází do častého fyzického kontaktu s těmito částmi vozidel, hrozí i jeho zašpinění, či dokonce ohrožení základních hygienických podmínek pro cestování. Na levém obrázku jsou dveře čisté včetně ovládacích tlačítek, vpravo je patrné provozní znečištění, špinavá jsou ovládací tlačítka i okna (10 bodů).

INTERIÉR

Interiér vozidla je čistý, udržovaný, upravený, bez poškození jeho součástí, bez neodstraněných odpudivých prvků bez ohledu na roční období, s přihlédnutím k povětrnostním podmínkám a četnosti čištění.

Aspekt „Podlaha“

Podlaha v interiéru vozidel je umytá, udržovaná, bez špinavých map, podlahová krytina se neodlupuje, jsou odstraněny jemné i hrubé nečistoty, není pokreslena prvky graffiti.



Stav, který vyhovuje standardům...



... nevyhovující stav – podlaha je pokreslena graffiti (10 bodů), na podlaze zůstávají hrubé nečistoty, koberec není vyčištěný (5 bodů).



Ani v jednom případě není plnění standardu stoprocentní – v obou případech se nachází na podlaze velké množství jemných nečistot (5 bodů).



Barva podlahy by se neměla čištěním měnit. Obě fotografie svědčí o opačné situaci. Levá fotografie ukazuje špinavou podpěru sedadla a prostor kolem ní, obojí vzniklé nedostatečným a nevhodným čištěním. Pravá fotografie ukazuje, jak vypadá světle šedá podlaha po zjevném vytření velmi špinavou vodou. Za obě situace je strženo 5 bodů.

Aspekt „Sedačky“

Umyté (v případě textilních potahů vyčištěné), bez zjevných nečistot a skvrn. Sedačky nejsou prosezené či zaprášené.



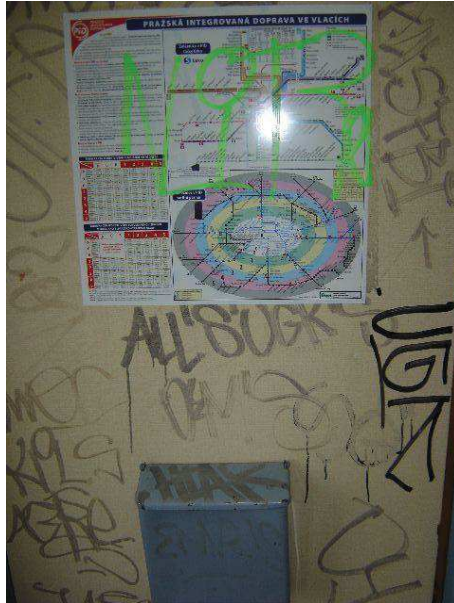
V prvním případě je standard splněn – na sedačkách nejsou žádné nečistoty, v druhém případě jsou sedačky pokreslené grafitti, jsou také prosezené, což značně snižuje kulturu cestování. V celkovém hodnocení je odečteno 10 bodů za pokreslené sedačky a 10 bodů za pokreslené stěny (viz dále).



V obou případech se stav sedaček odráží v bodovém hodnocení – v prvním případě za špinavé skvrny na sedačkách (5 bodů), v druhém případě za odpudivé grafitti na podhlavníku (5 bodů).

Aspekt „Stěny a odpadkové koše“

Stěny jsou čisté, bez usazené špíny v hůře dostupných místech, nejsou výrazněji zaprášené, nejsou na nich odpudivé prvky jako grafitti či mastnota. Z obložení stěn nevystupují ostré předměty, například šrouby.



Neodstraněné graffiti ze stěn a informačních prvků působí odpudivě a znemožňuje čitelnost informačních prvků. Za tento stav se strhává 10 bodů.

Odpadkové koše jdou otvírat bez použití velké síly, jsou vyprázdněné a čisté.



Na prvním obrázku odpadkový koš zcela chybí, na druhém je přeplněný. Oba případy vedou k jedinému – odkládání odpadků na místa, která k tomuto účelu rozhodně nejsou určena jako např. stolek, sedačky, či podlaha.



Fotografie ukazuje nevyhovující stav vzniklý nedostatečnou údržbou interiéru. Koš je na mnoha místech špinavý, navíc evidentně již delší dobu, rovněž jsou na něm špinavé pozůstatky po samolepkách [5 bodů].

Aspekt „Toalety“

Veškeré plochy buňky WC jsou čisté a udržované, bez usazené špíny či degradovaných materiálů. Všechny ovládací prvky jsou čisté. Voda při splachování i v umyvadle teče dostatečným proudem tak, aby splachování mělo svůj efekt a v umyvadle se daly umýt ruce.



V případě nefunkčních toalet může za přesně definovaných okolností následovat za nesplnění standardu sankce. V případě stavu toalety jako na prvním obrázku nemá cestující problém toto zařízení použít i při další cestě...



... stejně jako při stavu toalety jako obrázku vlevo. Při stavu WC jako na pravém obrázku, kde je znečištěná záchodová mísa a silně znečištěná podlaha si návštěvu tohoto zařízení cestující příště rozmyslí. WC na obrázku vpravo je odečteno 20 bodů.



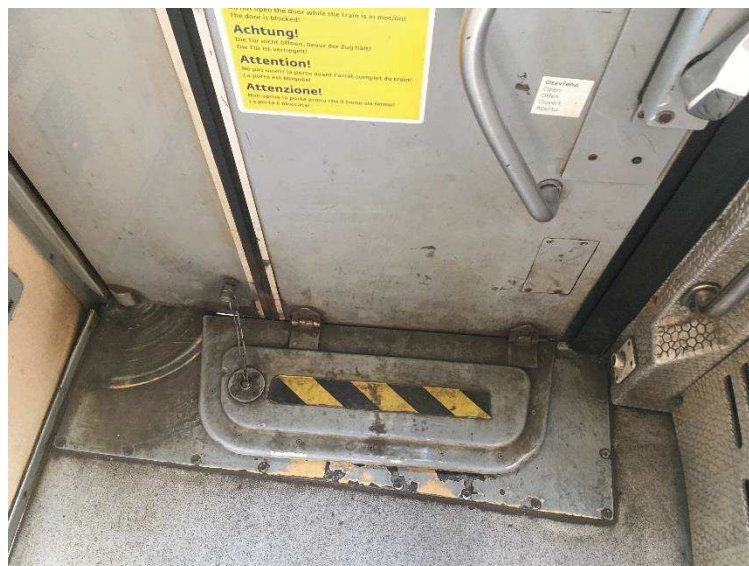
Jako nesplnění standardu je definována i absence základních hygienických pomůcek – vody, toaletního papíru a papírových ručníků. Poslední dvě jmenované však často končí v rukou nenechavců.

Aspekt „Okna a dveře“

Okna jsou čistá, na rámech oken uvnitř vozidla není usazený prach. Okna nejsou zamlžená, či poškrábaná, z vnějšku vozidla nejsou pokryta vrstvou kovového prachu, která by omezovala výhled z okna.



Na první pohled velká míra znečištění graffiti a poškrábání oken – tyto vandalské výtvary jsou však poměrně časté a zneprjemňují cestování běžným lidem. U obou případů dochází k odpočtu 20 bodů za pokreslené stěny a dveře, resp. poškrábaná okna.



Fotografie dokládá nevyhovující stav. Vstupní dveře do vlaku jsou zevnitř silně znečištěné, špína je usazená v hůře přístupných místech i kolem dveří. Celý prostor evidentně postrádá pravidelnou údržbu (10 bodů).



Říjen 2019

Zpracoval: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID), www.pid.cz

Text a foto: Ing. Miroslav Valenta

Katalog čistoty na železnici
Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy

Předpokládaná potřeba Řádných vozidel

Vozidlo	Trakce	Počet	Kapacita
EMU	€	7	min. 230



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy
Rytířská 10, Praha 1

Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID
Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy

Příloha bude doplněna na základě výsledků projektu #RebrandPID.



Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy



Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Příloha 1

Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vlacích

Verze 1.0

Poslední aktualizace 02. května 2019



234 704 560
www.pid.cz



Obsah

1. Úvod.....	2
2. Barevná paleta a fonty.....	3
3. Typy obrazovek.....	4
4. Startovací obrazovka.....	5
5. Základní obrazovka.....	6
6. Skladebné prvky.....	9
6.1. Číslo linky.....	9
6.2. Štítky.....	9
6.3. Den a datum.....	9
6.4. Čas.....	9
6.5. Stavové ikony.....	9
6.6. Konečná stanice.....	10
6.7. Konečná stanice+ doplňující text.....	10
6.8. Změna trasy.....	11
6.9. Sled zastávek.....	11
6.10. Piktogramy.....	12
6.11. Schéma nadcházejících zastávek.....	13
6.12. Příští stanice.....	14
6.13. Nástupiště nebo kolej.....	14
6.14. Zastávka na znamení.....	14
6.15. Zastavíme.....	14
6.16. Návazné linky.....	14
7. Příjezd do stanice.....	15
7.1. Informace o nástupišti.....	17
7.2. Zpoždění.....	17
7.3. Štítek „Stanice“.....	17
7.4. Název aktuální zastávky.....	18
7.5. Ostatní prvky.....	18
8. Sdělovací obrazovka.....	19
8.1. Konečná stanice.....	20
8.2. Ukončení části vlaku.....	20
8.3. Zkrácený (vložený) spoj.....	20
8.4. Informace o výluc.....	20
8.5. Trvalá změna.....	20
8.6. Jiné sdělení.....	21
8.7. Mimořádné ukončení.....	21
8.8. Mimořádný odklon.....	21
8.9. Změna čísla linky.....	21
8.10. Dělení vlaku.....	21
8.11. Zpráva z dispečinku.....	22
8.12. Informativní hlášení.....	22
9. Přestupní obrazovka – linky PID.....	23
9.1. Řádkování.....	25
9.2. Linky.....	25
9.3. Konečná zastávka.....	25
9.4. Stanoviště/nástupiště.....	25

8.5. Nízkopodlažní spoj.....	25
8.6. Odjezd.....	25
10. Přestupní obrazovka – vlaky.....	26
10.1. Řádkování.....	28
10.2. Záhlaví.....	28
10.3. Zápatí.....	28
10.4. Druh, číslo, cílová stanice, čas a nástupiště.....	28
10.5. Linka.....	28
10.6. Směr.....	28
10.7. Zpoždění.....	28
10.8. Běžící řádek.....	28
11. Vybrané provozní situace.....	29
11.1. Základní logika.....	29
11.2. Změna čísla linky.....	31
11.3. Ukončení části vlaku.....	32
11.4. Dělení vlaku.....	34
11.5. Mimořádné ukončení vlaku.....	36
11.6. Náhradní doprava.....	38
11.7. Odklon vlaku.....	40
12. Animace.....	41
12.1. Průjezd zastávkou.....	41
12.2. Zastávka na znamení.....	42
12.3. Sdělovací nebo přestupní obrazovka.....	43
12.4. Přibližování ke konečné zastávce.....	44
12.5. Avízo konečné zastávky.....	45

1. Úvod


LCD panel ve vlaku zobrazuje především trasu spoje a informace o příští stanici. Zobrazení je definováno pomocí základních typů obrazovek (základní obrazovka, příští stanice, sdělovací obrazovka a přestupní obrazovka). Výchozím zobrazením je obrazovka základní, která by se na LCD měla zobrazovat většinu času.

LCD panely zobrazují kromě trasy také číslo linky, cílovou zastávku, příští zastávku, čas, tarifní pásmo, informace o návazné dopravě (možnost přestupu na ostatní linky v systému PID nebo vlaky), údaje o zastavení vozidla v zastávce na znamení, informace o příští stanici (nástupiště, směr výstupu), informativní sdělení (předvolená či operativní), časy odjezdů ostatních linek z dané zastávky a další provozní situace.















2. Barevná paleta a fonty

Pozadí a barvy obrazovky

Pozadí A		RGB: 25-25-25
Pozadí B		RGB: 50-50-50
Pozadí C		RGB: 100-100-100
Pozadí D		RGB: 150-150-150
Zastávka		RGB: 180-180-180
Bílá		RGB: 255-255-255
Výluky		RGB: 255-170-30
Červená		RGB: 200-0-20
Červená (texty)		RGB: 220-40-40
Zelená		RGB: 210-215-15

Dopr. prostředky a piktogramy

Metro A		RGB: 0-165-98
Metro B		RGB: 248-179-34
Metro C		RGB: 207-0-61
Metro D		RGB: 0-140-190
Tramvaj		RGB: 120-2-0
Trolejbus		RGB: 128-22-111
Autobus		RGB: 255-170-30
Vlak (rychlíky)		RGB: 180-00-0
Lanovka		RGB: 201-208-34
Přívoz		RGB: 0-164-167
Noční doprava		RGB: 9-0-62
Letiště		RGB: 155-203-234

Fonty

Základním používaným fontem je font Roboto. Používá se především v řezech Light, Regular a Bold.

Velikost písma u konkrétního prvku je definována vždy v příslušné kapitole. Pro anglické texty (vyjma štítků, kde se toto pravidlo neuplatňuje) se používá velikost, která odpovídá 2/3 velikosti fontu českého textu. Zároveň se pro tyto texty používá šedá barva (pozadí D – RGB: 150-150-150) a slabší řez.

Roboto Light

Roboto Regular

Roboto Medium

Roboto Bold

Roboto Black

3. Typy obrazovek

Startovací obrazovka



Obrazovka se zobrazí při startu systému.

Základní obrazovka



Výchozí obrazovka, zobrazuje sled následujících zastávek a vybrané nácestné zastávky.

Příjezd do stanice



Obrazovka se zobrazí vždy před příjezdem do stanice/zastávky. Pokud je stanice/zastávka na znamení a projíždí se jí, obrazovka se vůbec nezobrazí.

Sdělovací obrazovka



Zobrazí se v konkrétních případech (konečná zastávka, zpráva z dispečinku, informace o výluce apod.). Po uplynutí dané lhůty (nebo po opuštění zastávky) se přepne na základní obrazovku.

Přestupní obrazovka



V mezizastávkovém úseku se přepíná ze základní obrazovky (střídají se v poměru 10 a 10 s). Po vyhlášení konkrétní zastávky se přepne zpět na základní obrazovku.

4. Startovací obrazovka



FW version: **XX.YYZZ**

SW version: **XX.YYZZ**

Obrazovka se zobrazí při startu systému. Musí obsahovat aktuální firmware a software verzi LCD.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 72 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b

5. Základní obrazovka

S7 Konečná stanice / Final station Úterý 16. 4. 2019 WiFi WC

→ BEROUN

12:38 Přes:
Via: Praha-Smíchov – Řevnice – Karlš

1 Černošice-Mokropsy
1 Černošice
B Praha-Radotín
0 Praha-Velká Chuchle

Příští stanice / Next station **Praha-Smíchov** Nástupiště / Platform 3/2

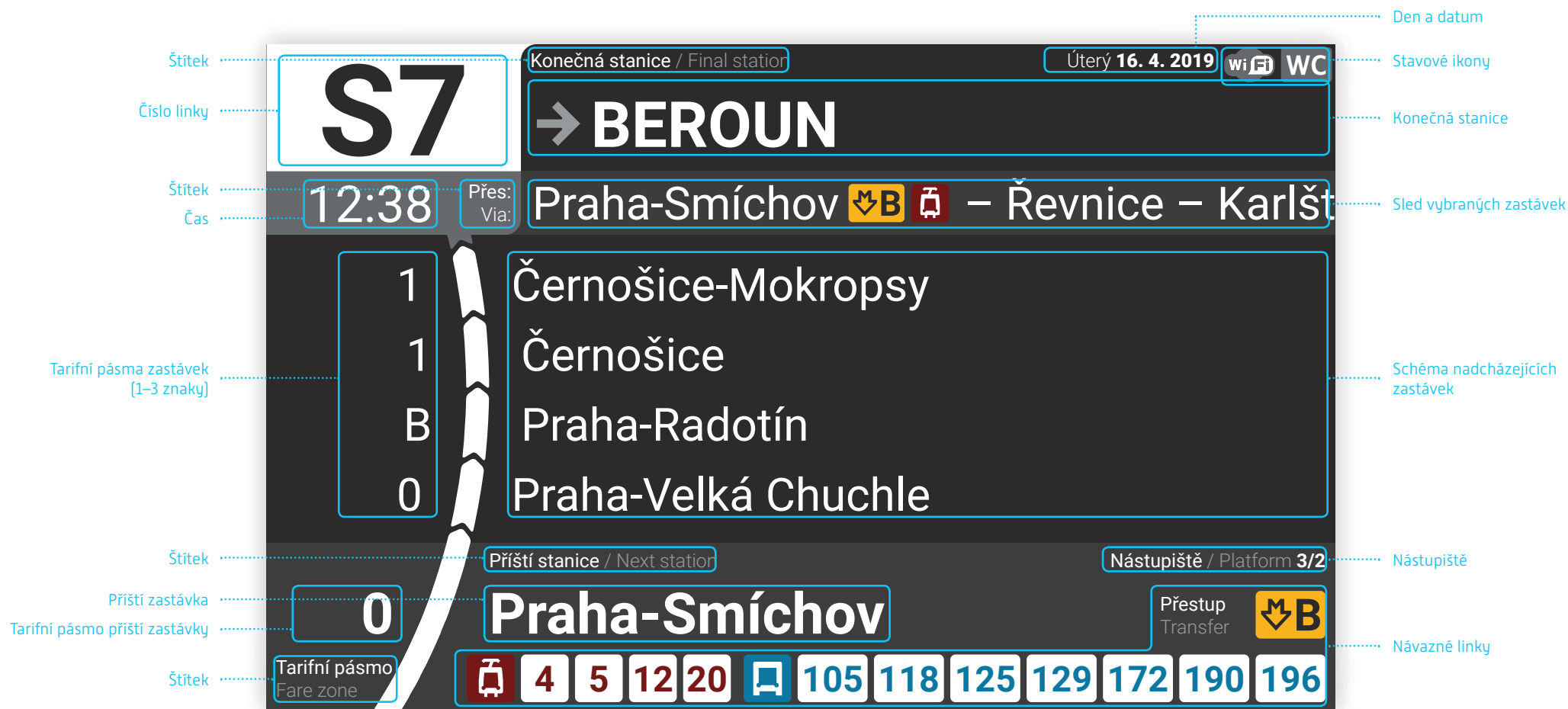
Tarifní pásmo
Fare zone **0** Přestup
Transfer

4 5 12 20 **105 118 125 129 172 190 196**

Výchozí obrazovka, zobrazuje schéma nadcházejících zastávek a vybrané nácestné zastávky. Zobrazuje se většinu času, ostatní obrazovky ji doplňují. Piktogramy a základní šablony v křivkách mohou být poskytnuty organizátorem na vyžádání.

Barevnost

- RGB: 25-25-25 (pozadí)
- RGB: 50-50-50 (pozadí – sled zastávek)
- RGB: 100-100-100 (pozadí – čas)
- RGB: 50-50-50 (pozadí – příští zastávka)
- RGB: 180-180-180 (pozadí – spoj stojí v zastávce)
- RGB: 255-255-255 (segmenty znázornění trasy)





6. Skladebné prvky

6.1. Číslo linky

Číslo linky je (kromě startovací obrazovky a změny čísla linky) na obrazovce zobrazeno vždy (na všech typech obrazovek). Při zobrazení linky ve výlukové trase je číslo linky podbarveno žlutě a schéma nadcházejících zastávek doplní piktogram změny trasy.

Rozměry pole čísla linky (š × v) jsou 400 b × 200 b.



Vlaky - linky S

- RGB: 255-255-255
- RGB: 25-25-25
Roboto Bold 200 b



Vlaky - linky R

- RGB: 255-255-255
- RGB: 180-0-0
Roboto Bold 200 b



Linka S ve výluce

- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25
Roboto Bold 200 b

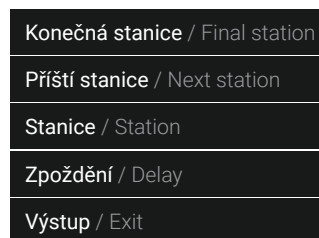


Linka R ve výluce

- RGB: 255-170-30
- RGB: 180-0-0
Roboto Bold 200 b

6.2. Štítky

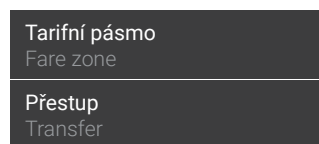
Štítky jsou umístěny u jednotlivých prvků. Popis je vždy v českém i anglickém jazyce. Barevnost vychází z barvy pozadí, na kterém jsou umístěny.



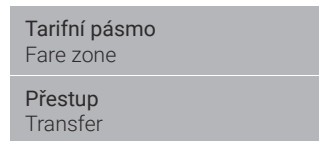
- Konečná stanice, Příští stanice, Stanice, Zpoždění, Výstup
- RGB: 25-25-25
 - RGB: 255-255-255 [český text]
Roboto Regular 30 b
 - RGB: 255-255-255 [anglický text]
Roboto Light 30 b



- Přes
- RGB: 100-100-100
 - RGB: 255-255-255 [český text]
Roboto Regular 30 b
 - RGB: 255-255-255 [anglický text]
Roboto Light 30 b



- Tarifní pásmo, Přestup
- RGB: 50-50-50
 - RGB: 255-255-255 [český text]
Roboto Regular 30 b
 - RGB: 150-150-150 [anglický text]
Roboto Light 30 b



- Tarifní pásmo (spoj stojí v zastávce)
- RGB: 180-180-180
 - RGB: 50-50-50 [český text]
Roboto Regular 30 b
 - RGB: 50-50-50 [anglický text]
Roboto Light 30 b

6.3. Den a datum

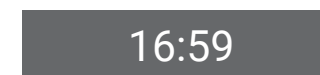
Den a datum jsou na obrazovce zobrazeny trvale v pravém horním rohu. Datum je zobrazeno ve formátu [d. m. rrrr].



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 [den]
Roboto Light 30 b
- RGB: 255-255-255 [datum]
Roboto Black 30 b

6.4. Čas

Čas je na obrazovce zobrazen na začátku řádku se sledem zastávek (pod číslem linky), a to ve formátu [h:mm] [24 hod.]. Dvojtečka bliká.



- RGB: 100-100-100
- RGB: 255-255-255
Roboto Regular 80 b

6.5. Stavové ikony

Primárně zobrazované informace jsou přítomnost a funkčnost WiFi připojení a obsazenost WC. Výška ikon je 55 b, zarovnání do pravého horního rohu obrazovky. Použití stavových ikon není povinné.



- WC a WiFi
- RGB: 100-100-100
 - RGB: 255-255-255



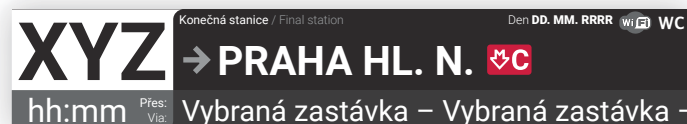
- WC obsazeno
- RGB: 200-0-20
 - RGB: 255-255-255



- WC a WiFi mimo provoz
- RGB: 100-100-100
 - RGB: 255-255-255
 - RGB: 200-0-20

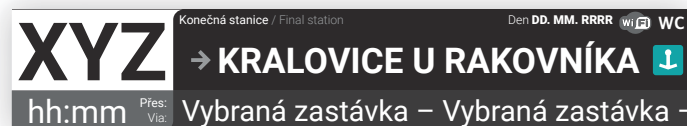
6.6. Konečná stanice

Konečná stanice je spolu s číslem linky na obrazovce zobrazena vždy. Název zastávky je vždy doplněn piktogramem návazného druhu dopravy (vyjma autobusu, tramvaje a vlaku, které lze zobrazit pouze v odůvodněných případech – např. při náhradní dopravě). Velikost fontu se přizpůsobí poli, výchozí velikost je 100 b, minimální 70 b. Pokud se text i přes zmenšení nevejde, je přípustné ho rozdělit do dvou řádků (platí pouze u velikosti 70 b). Zvláštní případ je změna čísla linky po trase (viz dále). Název konečné zastávky je vždy proveden verzálkami.

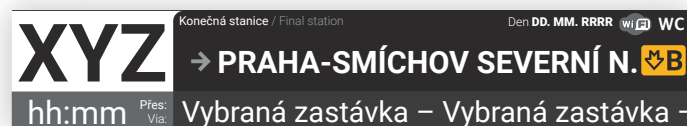


- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 100 b (verzálky)

Výška piktogramu šipky je 70 b.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 87 b (verzálky) (automaticky zmenšeno)
Výška piktogramu šipky je 50 b.

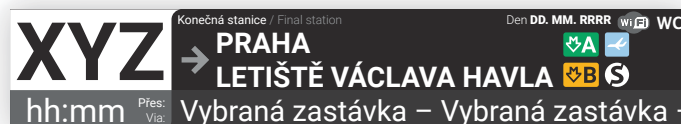


- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 76 b (verzálky) (automaticky zmenšeno)
Výška piktogramu šipky je 50 b.

Výška piktogramů je 75 b, u textu rozděleného do dvou řádků je velikost piktogramů 60 b. Mezery mezi jednotlivými piktogramy jsou 15 b.

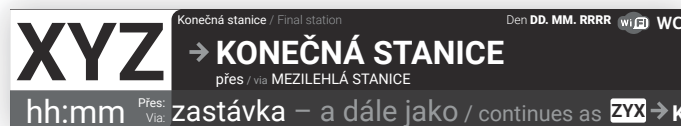
Rozměry pole cílové zastávky (š × v) jsou 1280 b × 200 b.

Pokud spoj mění číslo linky na trase (bez výstupu cestujících z vozidla), zobrazí se v druhém řádku pole pro konečnou zastávku informace o pokračování spoje dále pod jiným číslem a jeho druhá konečná. Po změně čísla linky se změní cílová zastávka a druhý řádek zmizí.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 70 b (verzálky)

Výška piktogramu šipky je 70 b, svislé zarovnání na střed nápisu konečné zastávky, výška piktogramů 60 b.



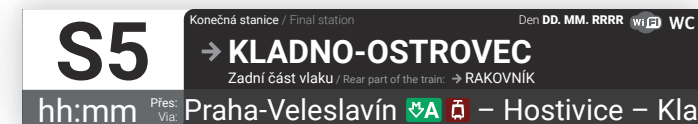
- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (verzálky)
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 27 b (anglický text)

Výška piktogramu šipky je 50 b, svislé zarovnání na střed nápisu konečné zastávky. Název konečné zastávky je proveden verzálkami.

6.7. Konečná stanice + doplňující text

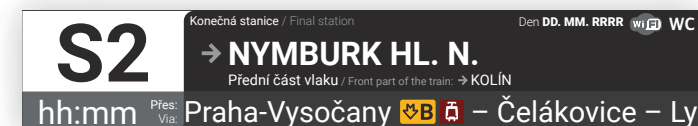
V předem stanovených případech lze zobrazit spolu s konečnou stanicí také doplňující text. Jedná se zejména případy, kdy vlak mění číslo linky na trase nebo se vlak, který je složený ze dvou souprav, rozdělí a každá část pokračuje do jiné cílové stanice nebo kdy je v určité stanici část vlaku odpojena a nepokračuje dále.

V těchto případech (bez výstupu cestujících z vozidla), se zobrazí v druhém řádku pole pro konečnou stanicí doplňující informace. Po změně čísla linky nebo po rozdělení na dva vlaky druhý řádek zmizí (a případně se i změní cílová stanice).



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 100 b (verzálky)
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 27 b (anglický text)

Výška piktogramu šipky je 50 b, svislé zarovnání na střed nápisu konečné zastávky. Název konečné zastávky je proveden verzálkami. Název konečné zastávky je proveden verzálkami.



6.8. Změna trasy

Žlutě podbarvený nápis je zobrazen při levém okraji obrazovky (vlevo od schématu nadcházejících zastávek).

- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25
[český text]
Roboto Bold 26 b
- RGB: 25-25-25
[anglický text]
Roboto Regular 19 b



změna
trasy
diversion

6.9. Sled zastávek

Výška řádku je 100 b.

Zobrazovány jsou pouze vybrané zastávky, text plynule roluje zprava doleva. Název zastávky je vždy doplněn piktogramem návazné dopravy (metro, vlak, tramvaj, lanovka, přívoz, NAD nebo letadlo), piktogramy autobusu a trolejbusu se nezobrazují.

Když se při přiblížení ke konečné zastávce, kdy se zobrazuje pouze jedna nebo dvě vybrané zastávky, nápisy vejdou do jednoho řádku, není třeba text rolovat. Text bude zarovnáán na střed a zobrazen staticky na místě.

12:38 Přes:
Via: Praha-Smíchov  – Řevnice – Karlš

- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b,
výška piktogramů 60 b

Pokud spoj mění číslo linky na trase [bez výstupu cestujících z vozidla], zobrazí se za poslední zastávkou zobrazenou v řádku sledu zastávek text „a dále jako / continues as“, číslo linky, piktogram šipky a konečná zastávka. Tento text se zobrazí až v momentě, kdy do změny čísla linky zbývá posledních 5 zastávek, a po změně čísla linky zmizí. Po změně čísla linky se v řádku sledu zastávek zobrazí vybrané nácestné zastávky nové linky. Číslo nové linky je v rámečku o rozměrech 88 × 60 b, Roboto Bold 45 b. Stejná velikost je použita i ve sledu zastávek nebo ve schématu nadcházejících linek.

hh:mm Přes:
Via: zastávka – a dále jako / continues as **ZYX** → **K**

- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b,
výška piktogramů 60 b
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 72 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 54 b (anglický text)
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b (verzálky)
[2. konečná zastávka],
výška piktogramu šipky 45 b
výška piktogramů (u 2. konečné) 60 b

Řádek může být využit také pro sdělení mimořádné informace (například mimořádného ukončení vlaku, překážky na trati, zpoždění apod.)

12:39 Přes:
Via: Tento vlak bude mimořádně ukončen ve
12:39 Přes:
Via: ukončen ve stanici PRAHA-RADOTÍN / T
12:41 Přes:
Via: -RADOTÍN / This train will be exceptionally terminated at











Celý text:

Tento vlak bude mimořádně ukončen ve stanici [NÁZEV STANICE] / This train will be exceptionally terminated at the station [NÁZEV STANICE]











- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 72 b (český text)
- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 48 b (anglický text)
název stanice je proveden verzálkami
a fezem Bold

6.10. Piktogramy

Použití jednotlivých piktogramů je vysvětleno pomocí písmen A–F (viz dále). Standardní velikost piktogramu je 75 b (u konečné zastávky a u návazných linek) a 60 b ve sledu zastávek a schématu nadcházejících linek, ostatní velikosti jsou upřesněny v konkrétních případech. Piktogramy

	Přestup na metro A ● RGB: 0-165-98 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na metro B ● RGB: 248-179-34 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na metro C ● RGB: 207-0-61 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na metro D ● RGB: 0-140-190 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na tramvaj ● RGB: 120-2-0 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na autobus ● RGB: 0-120-160 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na trolejbus ● RGB: 128-22-111 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na linky S a další vlaky ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na lanovku ● RGB: 201-208-34 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na přívoz ● RGB: 0-164-167 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●










lze v odůvodněných případech použít i jindy (např. piktogram tramvaje v poli konečné stanice, pokud tramvaj slouží jako náhradní doprava apod.). Pokud se spolu s piktogramem zastávky na znamení zobrazuje i jiný piktogram, piktogram zastávky na znamení je vždy poslední.

	Garantovaný noční přestup ○ RGB: 255-255-255 ● RGB: 9-0-62	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Letiště ● RGB: 155-203-234 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Systém PID ● RGB: 0-67-138 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Náhradní zastávka ● RGB: 255-170-30 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Přestup na náhradní dopravu ● RGB: 255-170-30 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Zastávka na znamení ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Šipka ● RGB: 150-150-150	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Linka ZTP ● RGB: 143-188-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Bezbariérové vozidlo ● RGB: 150-150-150	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Vykřičník ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●

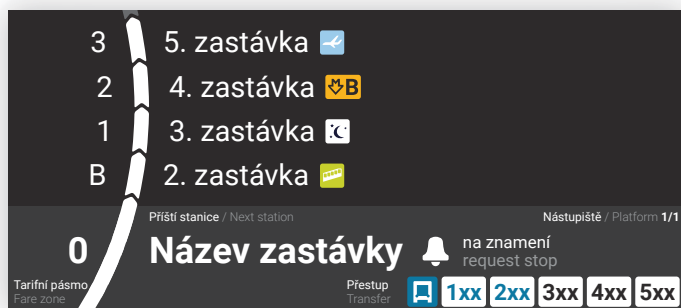
Umístění piktogramů:

● – ano, ● – odůvodněně, ● – ne

- Konečná zastávka – za názvem konečné zastávky v záhlaví obrazovky
- Sled zastávek – v běžícím řádku sledu zastávek
- Schéma nadcházejících zastávek – za názvem každé zastávky
- Přestupní obrazovka – v poli číslo linky
- Návazné linky – jako úvodní piktogram před čísly linek daného módu
- Sdělovací obrazovka – jako úvodní piktogram

	Kočárek ● RGB: 210-215-15 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Invalidní vozík ● RGB: 210-215-15 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Postupujte dále ● RGB: 210-215-15 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Zavazadlo ● RGB: 200-0-20 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Zákaz konzumace ● RGB: 200-0-20 ○ RGB: 255-255-255	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Zpoždění ● RGB: 255-170-30 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Mimořádnost na trase ● RGB: 25-25-2 ● RGB: 255-170-30	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Informace ○ RGB: 255-255-255 ● RGB: 25-25-25	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●
	Zákaz ● RGB: 200-0-20	Použití: ● ● ● ● ● ● ● ●

6.11. Schéma nadcházejících zastávek



Grafika

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 (segmenty čáry)
- RGB: 100-100-100 (poslední segment čáry)

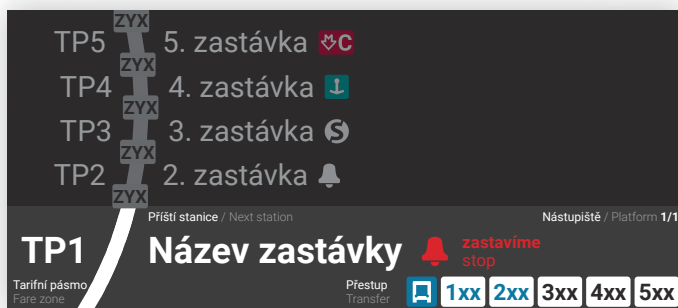
Názvy zastávek a tarifní pásma

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b

Schéma zobrazuje příští zastávku a 4 nadcházející zastávky včetně tarifního pásma, kam jsou dle jízdního řádu zařazeny. Kromě první nadcházející zastávky (příští zastávky), kde jsou navazující linky zobrazeny zvlášť, je vedle názvu zastávky vždy piktogram návazné dopravy (pokud v dané zastávce je). Maximální počet piktogramů je 3, pořadí zobrazování dle logiky zmíněné dále (vysvětleno v podkapitole „Návazné linky“).

Tarifní pásma jsou zarovnána doprava, názvy zastávek doleva.

Tarifní pásma B a 3 [TP2 a TP5] jsou zarovnána doprava, pravý okraj textového pole je 245 b od levého okraje obrazovky, pásma 1 a 2 [TP3 a TP4] 260 b od levého okraje obrazovky. Názvy 2. a 5. zastávky jsou zarovnány doleva, levý okraj textového pole je 385 b od levého okraje obrazovky, názvy 3. a 4. zastávky 400 b od levého okraje obrazovky.



Grafika

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 (segmenty čáry se současnou linkou)
- RGB: 100-100-100 (segmenty čáry s navazující linkou)

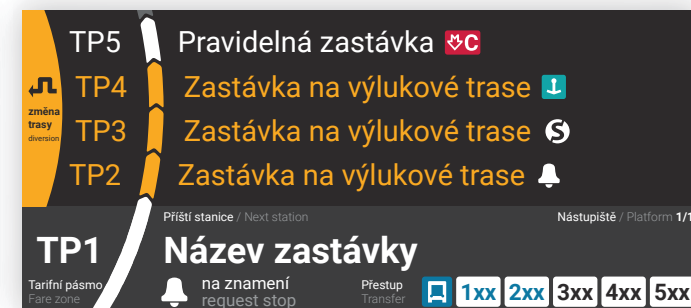
Názvy zastávek a tarifní pásma

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b (současná linka)
- RGB: 100-100-100 Roboto Regular 72 b (navazující linka)

Pokud spoj mění číslo linky na trase [bez výstupu cestujících z vozidla], je to zobrazeno ve schématu nadcházejících zastávek. Zastávky, které obsluhuje spoj již pod jiným číslem, jsou zobrazeny šedě, piktogramy jsou potlačeny na 50% průhlednosti. „Místo změny čísla linky“ je signalizováno ve schématu. Po změně čísla linky [zobrazení sdělovací obrazovky] následuje standardní barevné zobrazení.

Pokud je z důvodu výluky nutné přestoupit na náhradní dopravu, vyloučený úsek, který je obsluhován náhradní dopravou je zobrazen odlišnou barvou. „Místo změny čísla linky“ je signalizováno ve schématu.

Shodně zobrazení je použito, pokud vlak jede po odklonové trase.

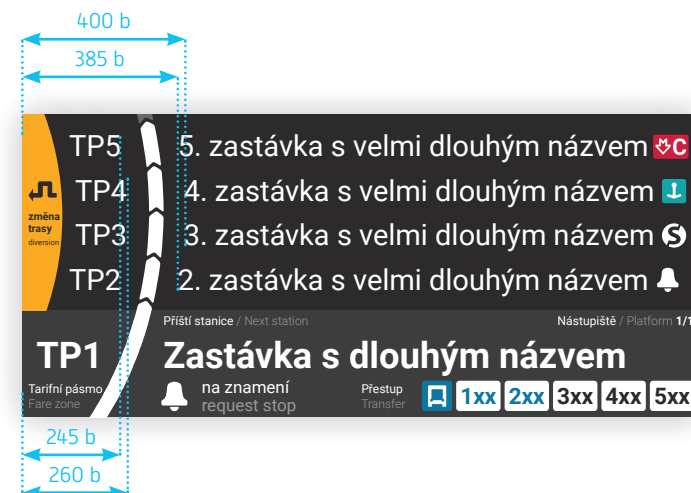


Grafika

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 (segmenty čáry – pravidelná trasa)
- RGB: 255-170-30 (segmenty čáry – odklon)

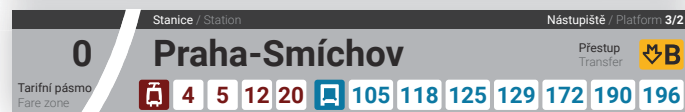
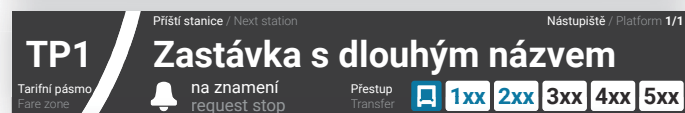
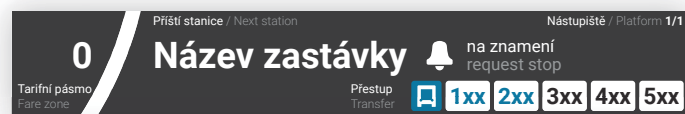
Názvy zastávek a tarifní pásma

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b (pravidelná zast.)
- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 72 b (náhradní zastávka)



6.12. Příští stanice

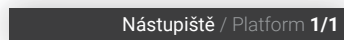
První stanice ve schématu nadcházejících zastávek (dále jen „příští stanice“) je oproti ostatním zastávkám zobrazena výrazněji. Na rozdíl od schématu nadcházejících zastávek, které může být střídáno se sdělovacími obrazovkami či s přestupní obrazovkou, příští zastávka zůstává (stejně jako číslo linky, konečná zastávka, čas a sled zastávek) stále viditelná.



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b
- RGB: 180-180-180 [spoj stojí v zastávce]
- RGB: 50-50-50 Roboto Bold 90 b (vyhlášená zastávka)

6.13. Nástupiště nebo kolej

V pravé části pole příští zastávky je zobrazeno nástupiště, kde vlak zastaví.



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 30 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 30 b (anglický text)
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 30 b (stanoviště)

6.14. Zastávka na znamení

V případě, že příští zastávka je na znamení, se ve schématu nadcházejících zastávek vedle názvu zastávky objeví piktogram zastávky na znamení (zvoneček). Pokud se spolu s piktogramem zastávky na znamení zobrazuje i jiný piktogram, piktogram zastávky na znamení je vždy poslední (tj. blíže k pravému kraji obrazovky).

U příští zastávky je navíc piktogram doplněn nápisem „na znamení / request stop“. Pokud je název zastávky příliš dlouhý, je přípustné, aby se piktogram spolu s nápisem zobrazil o řádek níže (zarovnané doleva spolu se začátkem názvu zastávky). Na rozdíl od schématu nadcházejících zastávek se piktogram „na znamení“ zobrazuje jako první (hned za názvem zastávky).



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 42 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 42 b (anglický text)

6.15. Zastavíme

Po dání znamení (stisku tlačítka cestujícím) se nápis „na znamení / request stop“ střídá s nápisem „zastavíme / stop“. Nápis se přestane zobrazovat ve chvíli vyhlášení a „podbarvení názvu“ zastávky. Animace (střídání obou názvů) je v délce 2 s : 2 s.



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 42 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 42 b (anglický text)
- RGB: 220-40-40 Roboto Bold 42 b (český text)
- RGB: 220-40-40 Roboto Regular 42 b (anglický text)

6.16. Návazné linky

U příští zastávky (první ve schématu nadcházejících zastávek) se za názvem zastávky nezobrazují piktogramy (vyjma piktogramu zastávky na znamení). Ty jsou nahrazeny právě řádkem „návazné linky“.

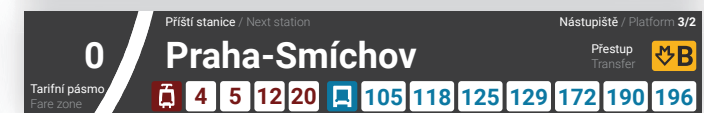
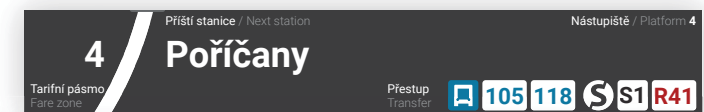
Číslo linek spolu s piktogramem dopravního prostředku se zobrazí v pravém dolním rohu obrazovky. Zobrazeny jsou všechny linky, na které je možno přestoupit v dané zastávce (tzn. odjíždí od kteréhokoliv sloupku v uzlu) a jejichž odjezd je maximálně za 30 min. od předpokládaného času příjezdu (kromě piktogramu letadla, který znázorňuje pouze přítomnost letiště). Linky jsou zobrazeny v následujícím pořadí: metro, tramvaj, trolejbus, autobus, lanovka, přívoz, letadlo, vlak.

Data se získávají z MPV. Doporučuje se on-line dotaz každých 20 s na odjezdy do 30 min.

Aktuální linka (ta, na které je vozidlo nasazeno) se nezobrazuje. Barva čísla linky (v bílém poli) odpovídá zobrazení na přestupní obrazovce (viz dále) – většinou je stejná jako barva piktogramu.

Výška piktogramů a čísel linek je 75 b. Šířka pole u čísel linek s jedním nebo dvěma znaky je také 75 b, u tří znaků je to 110 b, u čtyř znaků 145 b. Mezery mezi piktogramem a s ním souvisejícími čísly linky jsou široké 10 b. Mezera mezi různými dopravními prostředky je 20 b – viz str. 8.

Políčka se zobrazují od spodního řádku, zarovnání k pravému dolnímu okraji obrazovky. Při větším počtu linek je možné využít i řádek výše (stejný řádek, kde je název příští zastávky). Pokud se ani tak nevejdou všechny linky, po 5 s řádky stránkují zdola nahoru.



- RGB: 50-50-50
 - RGB: 255-255-255
- rozměry pole čísel linek (š × v):
- 1 nebo 2 znaky (tramvaj, trolejbus, vlak) 75 b × 75 b
 - 3 znaky 110 b × 75 b
 - 4 znaky 145 b × 75 b
- Roboto Bold 56 b (barva dle dopravního prostředku)

7. Příjezd do stanice

The image shows a digital display board for a train arrival at Praha-Smíchov station. The board is dark with white and yellow text. At the top left, it displays 'S7' in large white letters. To the right, it says 'Konečná stanice / Final station' and 'Úterý 16. 4. 2019'. There are icons for Wi-Fi and WC. Below this, it shows '→ BEROUN' in large white letters. The next line displays the time '12:38' and 'Přes: Via: Praha-Smíchov' followed by icons for a yellow 'B' with a downward arrow and a red train icon, and the route '– Řevnice – Karlšt'. Below the time, it says 'Zpoždění / Delay' and 'včas / on time' in yellow. To the right, it says 'Výstup / Exit' and 'nástupiště 1 kolej 2 platform 1 track 2' with a large white arrow pointing right. Below this, it says 'Stanice / Station' and 'Praha-Smíchov' in large white letters. At the bottom right, it says 'Přestup / Transfer' and has a yellow 'B' with a downward arrow icon. At the bottom, there is a row of icons and numbers: a red train icon, a white box with '4', a white box with '5', a white box with '12', a white box with '20', a blue box with a train icon, a white box with '105', a white box with '118', a white box with '125', a white box with '129', a white box with '172', a white box with '190', and a white box with '196'.

Obrazovka se zobrazuje vždy při příjezdu do stanice/zastávky. Obrazovka zmizí (přepne se zpět do výchozího zobrazení) ve chvíli zastavení vlaku ve stanici/zastávce nebo při zobrazení přestupní obrazovky (pouze v předem definovaných přestupních bodech).

The image shows a digital departure board for Praha-Smíchov station. The board is dark-themed with white and yellow text. It displays the following information:

- Line and Station:** S7 → BEROUN
- Date:** Úterý 16. 4. 2019
- Time:** 12:38
- Status:** včas / on time
- Route:** Praha-Smíchov – Řevnice – Karlš
- Platform:** nástupiště 1 kolej 2 (platform 1 track 2)
- Transfer Options:** Přestup / Transfer to lines 4, 5, 12, 20, 105, 118, 125, 129, 172, 190, 196.

Annotations on the left side of the board include:

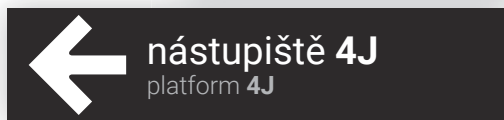
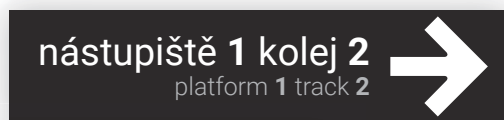
- Štítek (Label) pointing to S7
- Číslo linky (Line number) pointing to S7
- Štítek (Label) pointing to 12:38
- Čas (Time) pointing to 12:38
- Štítek (Label) pointing to Zpoždění / Delay
- Aktuální zpoždění (Actual delay) pointing to včas / on time
- Štítek „Stanice“ (Label „Station“) pointing to Stanice / Station
- Název aktuální zastávky (Name of current stop) pointing to Praha-Smíchov

Annotations on the right side of the board include:

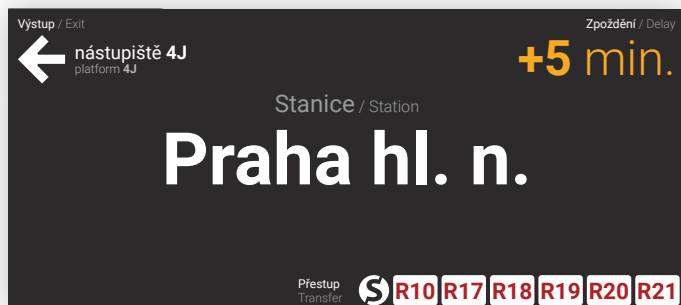
- Den a datum (Day and date) pointing to Úterý 16. 4. 2019
- Stavové ikony (Status icons) pointing to wi and WC icons
- Konečná stanice (Final station) pointing to BEROUN
- Sled vybraných zastávek (Track selected stops) pointing to Praha-Smíchov – Řevnice – Karlš
- Štítek (Label) pointing to Výstup / Exit
- Informace o nástupišti (Platform information) pointing to nástupiště 1 kolej 2
- Návazné linky (Connecting lines) pointing to the transfer options

7.1. Informace o nástupišti

Zobrazují se reálné informace o nástupišti, na které vlak přijíždí (směr, na který se vystupuje, případně číslo nástupiště nebo koleje). Podle směru výstupu je směr šipky a zarovnání textu o nástupišti buď u pravého nebo levého okraje obrazovky (dojde k prohození informací o nástupišti a o zpoždění).



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 46 b (český text)
Roboto Bold 46 b (č. nástupiště a koleje)
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 30 b (anglický text)
Roboto Bold 30 b (č. nástupiště a koleje)
- RGB: 255-255-255 (piktogram šipky, výška piktogramu 120 b)
Šipka bliká (v intervalu 1 s).



7.2. Zpoždění

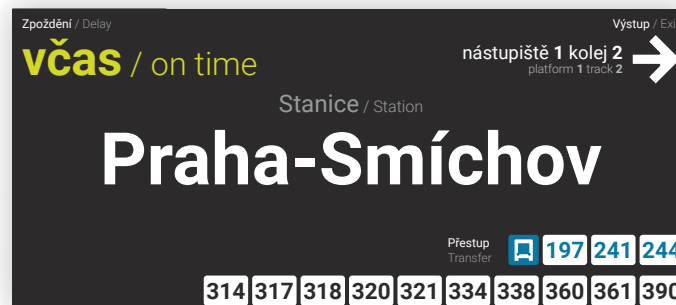
Zobrazené aktuální zpoždění se vždy vztahuje k příjezdu do stanice. Zobrazuje se v minutách ve tvaru „+[XY] min.“ Pokud vlak jede na čas, zobrazí se místo zpoždění nápis „včas / on time“. Zarovnání doprava nebo doleva je podle směru výstupu (viz předchozí kapitola).



- RGB: 50-50-50
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 120 b (český text)
Roboto Light 80 b (anglický text)

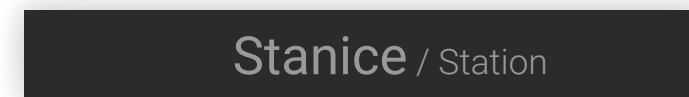


- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-170-30 Roboto Bold 120 b („+[hodnota]“)
Roboto Light 120 b („min“)

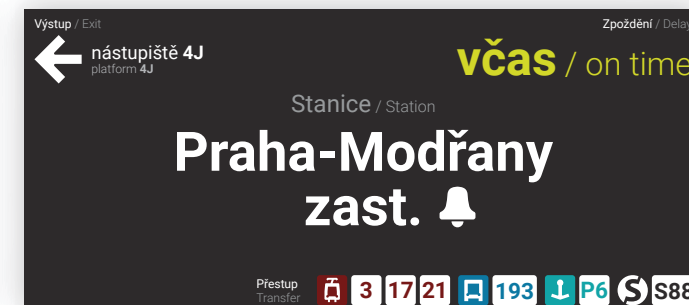


7.3. Štítek „Stanice“

Štítek pouze uvozuje název stanice na obrazovce „Příjezd do stanice“.



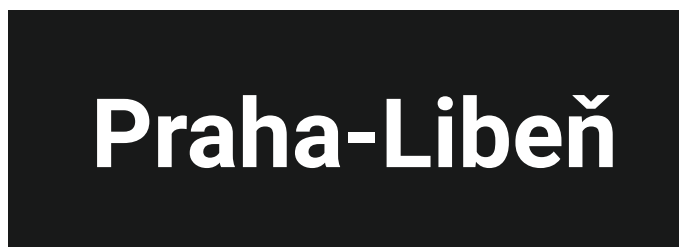
- RGB: 50-50-50
- RGB: 150-150-150 Roboto Bold 60 b (český text)
Roboto Light 40 b (anglický text)



7.4. Název aktuální zastávky

Název stanice/zastávky v tomto případě není doplněn piktogramy (přestupy jsou zobrazeny v řádku „návazné linky“) kromě piktogramu „zastávka na znamení“, který se zobrazí bez doplňujícího textu, tzn. pouze zvoneček. Tento piktogram se zobrazí pouze pokud se zastávkou projíždí (pokud cestující stiskl tlačítko a ve stanici se zastavuje, zvoneček se nezobrazuje).

Text je možné zalomit do dvou řádků. Zarovnání je vždy na střed.



RGB: 50-50-50



RGB: 255-255-255 Roboto Bold 180 b (případně menší)



RGB: 50-50-50



RGB: 255-255-255 Roboto Bold 135 b
(automaticky zmenšeno)

7.5. Ostatní prvky

Všechny ostatní prvky (číslo linky, konečná zastávka, datum, stavové ikony, čas, sled vybraných zastávek a návazné linky) se zobrazují shodně s předchozími obrazovkami.

8. Sdělovací obrazovka

S12 Konečná stanice / Final station Čtvrtek 25. 4. 2019 WiFi WC
→ **PRAHA-SMÍCHOV** **B**
přes / via POŘÍČANY

6:47 Přes: / Via: continues as **R41** → **PRAHA-SMÍCHOV**

Vlak dále pokračuje jako linka R41 směr Praha-Smíchov
The train continues as line R41 in direction Praha-Smíchov

Stanice / Station **4 Poříčany** Nástupiště / Platform **4**

Tarifní pásmo / Fare zone **4** Přestup / Transfer **105** **118** **S1** **R41**

Sdělovací obrazovka využívá prostor mezi záhlavím (číslo linky, konečná zastávka, hodiny a běžící řádek – sled zastávek) a spodním řádkem s příští zastávkou.

8.1. Konečná stanice

Běžné provozní hlášení.

Zobrazuje se po vyhlášení poslední zastávky na trase až do doby zavření dveří.

Konečná stanice, prosíme, vystupte.

Terminal station, please leave the train.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 68 b (anglický text)

8.4. Informace o výluce

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS.

Zobrazuje se po opuštění předposlední a poslední zastávky na pravidelné trase před výlukou (před sjetím z pravidelné trasy) po dobu 10 s.

Nučice – Beroun

Pro cestu směr Beroun přestupte ve stanici Nučice do autobusu náhradní dopravy – linka XS6.

Transfer to substitute bus service – line XS6 in Nučice station to travel to Beroun.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-170-30 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.2. Ukončení části vlaku

Běžný provozní stav – řídí se palubním počítačem.

Zobrazuje se po vyhlášení poslední zastávky na trase až do doby zavření dveří pouze v části soupravy, která v tomto místě končí.

Konečná stanice, prosíme, vystupte.

**Do stanice KOLÍN
pokračuje pouze přední část vlaku!**

Terminal station, please leave the train.
Only front part of the train continues to KOLÍN.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b (český text)
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 72 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 48 b (anglický text)

8.5. Trvalá změna

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS (řeší i časovou platnost informace).

Zobrazuje se ve stanovený moment – každá část obrazovky po dobu 5 s.

Změna linkového vedení BUS

Od soboty 1. září 2018 dochází ke změně linkového vedení autobusů PID v oblasti Radotína. Podrobnosti naleznete na zastávkách a na www.pid.cz.

From saturday, the 1st September 2018, several permanent changes and modifications

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.3. Zkrácený (vložený) spoj

Běžné provozní hlášení.


Využívá se především pro „vložené spoje“ v okrajových částech dne a v jinak specifických případech. Zobrazuje se po vyhlášení předposlední zastávky na trase po dobu 10 s.

Upozorňujeme cestující, že tento vlak končí jízdu ve stanici **PRAHA-RADOTÍN**.

Attention please, this train terminates at **PRAHA-RADOTÍN**.

- RGB: 25-25-25
 - RGB: 255-255-255 Roboto Regular 80 b (český text)
 - RGB: 150-150-150 Roboto Light 60 b (anglický text)
- Název konečné zastávky je proveden řezem Bold (verzálky).

Pokud se text nevejde na jednu obrazovku, po 5 s se posune směrem nahoru. Celková doba zobrazení je 10 s (u delších textů možno i více).

 Od soboty 1. září 2018 dochází k trvalé změně linkového vedení autobusů PID v oblasti Radotínska. Podrobnosti naleznete na zastávkách a na www.pid.cz.


From saturday, the 1st September 2018, several permanent changes and modifications will take place in operation of the PID system in Radotín area. Visit www.pid.cz for more information.

8.6. Jiné sdělení

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS (řeší i časovou platnost informace).

Zobrazuje se ve stanovený moment – každá část obrazovky po dobu 5 s.

Pokud se text nevejde na jednu obrazovku, po 5 s se posune směrem nahoru. Celková doba zobrazení je 10 s (u delších textů možno i více).



Zastávky na znamení od 1. 7. 2019

Od soboty 1. července 2019 budou všechny autobusové zastávky na území hl. m. Prahy **na znamení**. Na autobus není nutné mávat, **stačí stát viditelně na zastávce**. Před výstupem stiskněte s dostatečným předstihem **tláčítko STOP** nebo tlačítko pro otevření dveří. Další informace naleznete na www.nid.cz

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.9. Změna čísla linky

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS.

Zobrazuje se ve chvíli, kdy se mění číslo linky (a konečná stanice), po dobu 10 s.



Vlak dále pokračuje jako linka R41 směr Praha-Smíchov


The train continues as line R41 in direction Praha-Smíchov

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 60 b (anglický text)

8.7. Mimořádné ukončení

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS.

Zobrazuje se ve chvíli, kdy operativně dojde ke změně konečné stanice (po zadání do systému), po každé třetí zastávce (pokud jich je více než 3) a po vyhlášení předposlední zastávky na trase, po dobu 10 s.



Tento vlak bude mimořádně ukončen ve stanici PRAHA-RADOTÍN!

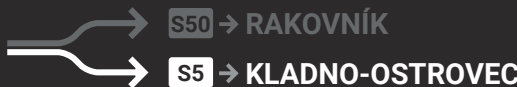
This train will be exceptionally terminated at PRAHA-RADOTÍN!

- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

8.10. Dělení vlaku

Zobrazuje se po zastavení vlaku v poslední stanici (než dojde k rozdělení) po dobu 30s.

Obrazovka v zadní části vlaku:



S50 → RAKOVNÍK
S5 → Kladno-Ostrovec

Tento vlak pokračuje dále do stanice Kladno-Ostrovec.
Pro cestu směr Rakovník přestupte do přední části vlaku!


This train continues to Kladno-Ostrovec. Transfer to the front part of the train for Rakovník!

- RGB: 25-25-25
- RGB: 100-100-100 Roboto Bold 72 b („Rakovník“)
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b („Kladno-Ostrovec“)

8.8. Mimořádný odklon

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS.

Zobrazuje se ve chvíli, kdy operativně dojde ke změně trasy, po dobu 10 s. Odklonová trasa je znázorněna ve schématu nadcházejících zastávek jinou barvou.

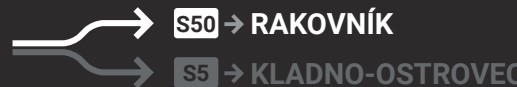


Z důvodu mimořádné události na trati pojedje tento vlak odklonem.

This train will be rerouted due to unexpected occasions.

- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Obrazovka v přední části vlaku:



S50 → RAKOVNÍK
S5 → Kladno-Ostrovec

Tento vlak pokračuje dále do stanice Rakovník.
Pro cestu směr Kladno-Ostrovec přestupte do zadní části vlaku!


This train continues to Rakovník. Transfer to the rear part of the train for Kladno-Ostrovec!



- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 54 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.11. Zpráva z dispečinku

Zpráva sestavená dispečerem v jednotném rozhraní pro OIS.


Zprávu zašle dispečink přímo do vozidla – doba zobrazení 15 s, zastávkové úseky, kde bude informace zobrazena a četnost opakování definuje dispečer v rozhraní.

 Z důvodu poruchy trolejového vedení je přerušen provoz mezi stanicemi Praha-Smíchov a Praha hl. n. Pro cestu mezi těmito stanicemi využijte metro B a C s přestupem ve stanici Florenc. Na této trase platí jízdenky PID. Jízdenky ČD jsou uznávány pokud platí pro tento úsek.

-  RGB: 200-0-20
-  RGB: 255-255-255 Roboto Regular 60 b (min. 48b)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.





Letiště – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.

 **Terminál 1**
lety do zemí mimo Schengenský prostor
flights to countries outside the Schengen Area

Odlety
Flight departures

Terminál 2
lety do zemí Schengenského prostoru / flights to Schengen Area countries


Terminál 3
pouze soukromé lety / private flights only

-  RGB: 25-25-25
-  RGB: 155-203-234 Roboto Bold 60 b (terminál)
-  RGB: 255-255-255 Roboto Bold 40 b (český text)
-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 40 b (anglický text)




8.12. Informativní hlášení

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Vyčkávání na čas odjezdu – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.


 **Vyčkáváme na přesný čas odjezdu dle jízdního řádu.**

We are waiting for the scheduled departure time.




-  RGB: 25-25-25
-  RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (český text)
-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Zastavení pro služební účely – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 15s.


 **Zastavení pro služební účely, prosíme nevystupujte!**

The train has stopped due to service reasons, please do not get off!




-  RGB: 25-25-25
-  RGB: 220-40-40 Roboto Bold 80 b (český text)
-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Vzájemný přestup (vlak) – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.


 **Vyčkáváme na vzájemný přestup.**

We are waiting for a mutual transfer.




-  RGB: 25-25-25
-  RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (český text)
-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Zpoždění – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.

 **Omlouváme se, ale vlak bude zhruba o 10 minut opožděn.**

We are sorry, the train will be about 10 minutes delayed.

-  RGB: 25-25-25
-  RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (český text)
-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

9. Přestupní obrazovka – linky PID

R41

Konečná stanice / Final station

Čtvrtek 25. 4. 2019

Wi-Fi WC

→ PRAHA-SMÍCHOV ↓B

7:26

Přes:
Via:

Praha hl. n. ↓C ♿

9 → Spojovací	B ♿	5 min.	15 → Kotlářka	A ♿	7 min.
↓C → Letňany	M1	5 min.	5 → Ústřední dílny DP	B ♿	8 min.
↓C → Háje	M2	5 min.	15 → Olšanské hřbitovy	B ♿	8 min.
R17 → Olbramovice	4S	5 min.	♿1 → Chodov	C ♿	9 min.
5 → Sídliště Barrandov	A	6 min.	S9 → Říčany	7J	9 min.
9 → Sídliště Řepy	A ♿	6 min.	26 → Divoká Šárka	A ♿	9 min.

P

Příští stanice / Next station

Nástupiště / Platform 4J

Praha hl. n.

Přestup
Transfer

↓C
♿
5
9
15
26

AE
♿1
S
S1
S2
S3
S4
S7
S8
S9
S22
S34
R9

Tarifní pásmo
Fare zone

Obrazovka se zobrazuje pouze v předem definovaných přestupních bodech nebo zastávkách – seznam těchto zastávek bude k dispozici u organizátora. Střídá se se základní obrazovkou již během cesty (mezi zastávkami) a zobrazí se také po obrazovce „Příjezd do stanice“. V odůvodněných případech lze zobrazit i několik obrazovek po sobě (v případě více návazných spojů), primárně se však zobrazuje pouze jedna. Na přestupní obrazovce jsou vypsané všechny linky, které odjíždí ze všech zastávek daného přestupního uzlu (v obou směrech) do 30 min. od předpokládaného příjezdu. Každá linka je zobrazena pouze jednou (její první spoj). Aktuální linka není zobrazena (ani v opačném směru).

Kromě výčtu odjezdů se vždy pod názvem zastávky zobrazují návazné linky, kde tudíž může být číslo linky zobrazeno duplicitně vzhledem k přestupní obrazovce.

Přestupní obrazovka využívá prostor mezi záhlavím (číslo linky, konečná zastávka, hodiny a běžící řádek – sled zastávek) a spodním řádkem s příští zastávkou.

Zobrazení je v poměru se základní obrazovkou 10 s (základní) : 15 s (přestupní obrazovka). Při příjezdu do stanice je přestupní obrazovka zobrazena až do zastavení vlaku.



8.1. Řádkování

Výška řádku s odjezdem je 75 b.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 50-50-50

8.2. Linky

Linky jsou seřazeny chronologicky, Na jedné stránce se zobrazuje pouze prvních 12 odjezdů.

Rozměry pole čísla linky [š × v] jsou 95 b × 65 b, zaoblení rohů s poloměrem 7 b.



Metro A [je využit piktogram – viz str. 12]

- RGB: 0-165-98
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]



Metro B [je využit piktogram – viz str. 12]

- RGB: 248-179-34
- RGB: 25-25-25 [Roboto Bold 70 b]



Metro C [je využit piktogram – viz str. 12]

- RGB: 207-0-61
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]



Metro D [je využit piktogram – viz str. 12]

- RGB: 0-140-190
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]



Denní tramvaj

- RGB: 255-255-255
- RGB: 120-2-0 [Roboto Bold 48 b]



Denní trolejbusová linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 128-22-111 [Roboto Bold 48 b]



Noční tramvaj

- RGB: 120-2-0
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]



Denní městská autobusová linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-120-160 [Roboto Bold 48 b]



Školní linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-120-160 [Roboto Bold 48 b]



Denní příměstská nebo regionální linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 25-25-25 [Roboto Bold 48 b]



Noční městská autobusová linka

- RGB: 0-120-160
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]



Noční příměstská nebo regionální linka

- RGB: 9-0-62
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]



Vlaky – linky S

- RGB: 255-255-255
- RGB: 25-25-25 [Roboto Bold 48 b]



Vlaky – rychlíky (linky R)

- RGB: 255-255-255
- RGB: 180-0-0 [Roboto Bold 48 b]



Lanovka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 201-208-34 [Roboto Bold 48 b]



Přívoz

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-164-167 [Roboto Bold 48 b]



Speciální autobusová linka (AE, IKEA, H1 apod.)

- RGB: 255-255-255
- RGB: 143-188-25 [Roboto Bold 48 b]



Linka náhradní dopravy

- RGB: 255-255-255
- RGB: 255-170-30 [Roboto Bold 48 b]



Linka mimo systém PID

- RGB: 255-255-255
- RGB: 150-150-150 [Roboto Bold 24 b]

8.3. Konečná zastávka

Piktogram šipky (výška 25 b) + konečná zastávka dané linky. Název zastávky nezahrnuje žádné piktogramy.

- RGB: 150-150-150 [piktogram šipky, výška 25 b]
- RGB: 255-255-255 [Roboto Regular 36 b]

8.4. Stanoviště/nástupiště

Odjezdové zastávkové stanoviště je načteno z informací z MPV.

- RGB: 150-150-150 [Roboto Regular 36 b]

8.5. Nízkopodlažní spoj

U spojů, které zajišťuje nízkopodlažní (bezbariérové) vozidlo, se zobrazí piktogram bezbariérového vozidla (invalidní vozík).

- RGB: 150-150-150 [výška piktogramu 35 b]

8.6. Odjezd

Údaj je v minutách. U zpožděného spoje se zpoždění připočítá k času odjezdu. Odjezdy spojů mající odjezd dříve než za 1 min. se nezobrazují. Obrazovka zobrazuje pouze spoje, které lze reálně stihnout (dopočet doby dojezdu do zastávky + 1 min.).

- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 36 b]

10. Přestupní obrazovka – vlaky

R41

Konečná stanice / Final station Čtvrtek 25. 4. 2019 WiFi WC

→ PRAHA-SMÍCHOV

7:26 Přes:
Via: Praha hl. n. MC Ě

Druh	Číslo	Linka	Cílová stanice	Směr	Nástupiště	Čas	Zpoždění
Os	8844	S7	BEROUN	Karlštejn	3	7:35	
Ex	353	Ex6	SCHWANDORF	Plzeň hl. n.	2	7:41	5 min.
R	891	R17	LUHAČOVICE	Pardubice hl. n.	4S	7:43	20 min.
Os	8838	S7	BEROUN	Karlštejn	3	7:47	
Os	19910	S6	BEROUN	Rudná u Prahy	3A	7:49	
R	752	R16	KLATOVY	Beroun	2	7:51	
Os	9940	S7	PRAHA-RADOTÍN	Praha-Velká Chuchle	3	7:57	
R	766	R16	PLZEŇ HL. N.	Hořovice	5J	8:10	

Příští stanice / Next station Nástupiště / Platform 4J

P Praha hl. n.

Tarifní pásmo / Fare zone Přestup / Transfer S R10 R17 R18 R19 R20 R21

Obrazovka se zobrazuje především ve stanicích, kde je větší množství vlaků (i mimo systém PID) jako doplněk k předchozí přestupní obrazovce. Zdrojem dat není ROPID ale SŽDC. Struktura zobrazených informací odpovídá struktuře zobrazované na nádražích.



Druh	Číslo	Linka	Cílová stanice	Směr	Nástupiště	Čas	Zpoždění
R	1246	R26	ČESKÉ BUDĚJOVICE	Písek	3	7:41	
Ex	356	Ex6	SCHWANDORF	Plzeň hl. n.	3	7:50	15 min.
R	981	R9	BRNO HL. N.	Praha hl. n.	2	7:54	
Os	8834	S7	BEROUN	Karlštejn	3	7:54	
Os	19958	S6	NUČICE ZAST.	Rudná u Prahy	3	7:56	
Os	8833	S7	PRAHA HL. N.		2	7:58	5 min.
Bus	768		BEROUN	náhradní doprava		8:05	

úprava: zpoždění cestujících, ve dnech 16. až 26. srpna probíhá výluka mezi stanicemi Praha-Radotín, Dobříchovice, Bero

10.1. Řádkování

Výška řádku s odjezdem je 50 b.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 50-50-50

10.2. Záhlaví

Zobrazované údaje vychází ze struktury zobrazování na informačních tabulích SŽDC.

- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b

10.3. Zápatí

Zobrazeny jsou především údaje o zdroji dat.

- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b

10.4. Druh, číslo, cílová stanice, čas a nástupiště

Vlaky jsou seřazeny chronologicky dle pravidelného odjezdu. Vlaky vyšších kategorií mají před číslem vlaku červený pruh. Texty jsou zarovnány doleva, nástupiště na střed a čas doprava.

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b
- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 36 b (náhradní doprava)
- RGB: 180-0-0

10.5. Linka

Číslo linky je jako jediné zobrazeno tučně.

- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 36 b

10.6. Směr

Nácestné stanice („směr“) se střídají po 2s.

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b

10.7. Zpoždění

Text je zarovnán doleva.

- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 36 b

10.8. Běžící řádek

Text běží zprava doleva.

- RGB: 255-170-30 Roboto Regular 36 b

11. Vybrané provozní situace

11.1. Základní logika



1. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha-Libeň).



2. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Libeň).



3. Obrazovka Příští stanice – příjezd do stanice (Praha hl. n.).



4. Přestupní obrazovka (linky PID) – příjezd do stanice (Praha hl. n.). Tato obrazovka se střídá se základní obrazovkou (2.) již během trasy.



5. Přestupní obrazovka (vlaky) – příjezd do stanice (Praha hl. n.). Tato obrazovka se střídá se základní obrazovkou (2.) již během trasy.



6. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha hl. n.). Pokud vlak stojí ve stanici delší dobu, může se střídát s přestupními obrazovkami.



7. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha hl. n.).



8. Obrazovka Příští stanice – příjezd do stanice (Praha-Smíchov).



9. Přestupní obrazovka (linky PID) – příjezd do stanice (Praha-Smíchov).



10. Přestupní obrazovka (vlaky) – příjezd do stanice (Praha-Smíchov).



11. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha-Smíchov).

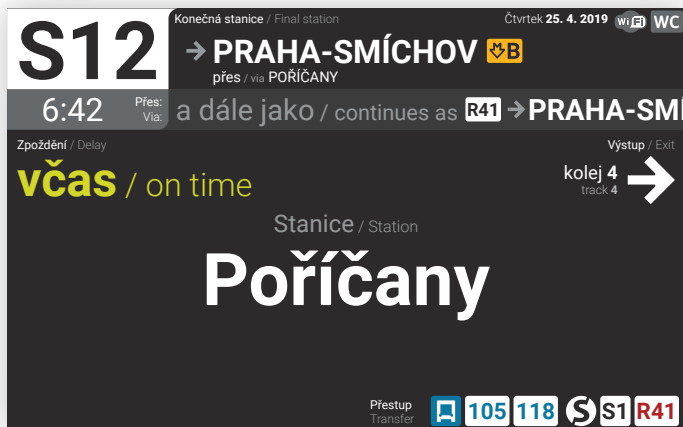


12. Sdělovací obrazovka (konečná stanice) – ve stanici (Praha-Smíchov).

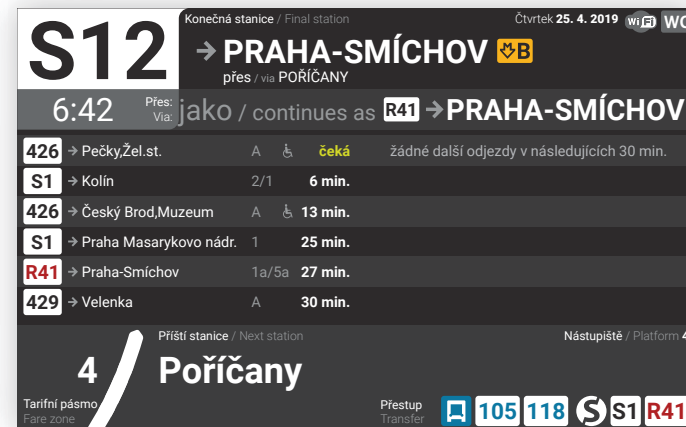
11.2. Změna čísla linky



1. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Třebestovice).



2. Obrazovka Příjezd do stanice – příjezd do stanice [Poříčany].



3. Přestupní obrazovka (linky PID) – příjezd do stanice [Poříčany].



4. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici [Poříčany].



5. Sdělovací obrazovka (změna čísla linky) – vlak stojí ve stanici [Poříčany].



6. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici [Poříčany]. V záhlaví je již nové číslo linky a její konečná stanice.

11.3. Ukončení části vlaku

S2 → **KOLÍN**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 11:51 Přes: Via: Praha-Vysočany – Čelákovice – Ly
 1 Mstětice
 1 Zeleneč
 B Praha-Horní Počernice
 0 Praha-Vysočany
 Příští stanice / Next station: Praha-Vysočany
 Nástupiště / Platform: 2/2
P Praha Masarykovo nádraží
 Tarifní pásmo / Fare zone: P
 Přestup / Transfer:

1. Přední část vlaku – Základní obrazovka – výchozí stanice (Praha Masarykovo nádraží).

S2 → **KOLÍN**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 12:42 Přes: Via: Nymburk hl. n. – Poděbrady – Velký Osek – Ly
 5 Nymburk hl. n.
 5 Kamenné Zboží
 5 Kostomlaty nad Labem
 5 Stratov
 Příští stanice / Next station: Kostomlaty nad Labem
 Nástupiště / Platform: 2
4 Ostrá
 Tarifní pásmo / Fare zone: 4
 Přestup / Transfer:

2. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Lysá nad Labem).

S2 → **KOLÍN**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 12:54 Přes: Via: Nymburk hl. n. – Poděbrady – Velký Osek – Ly
 6 Libice nad Cidlinou
 6 Poděbrady
 6 Velké Zboží
 5 Nymburk hl. n.
 Příští stanice / Next station: Nymburk hl. n.
 Nástupiště / Platform: 2
5 Kamenné Zboží
 Tarifní pásmo / Fare zone: 5
 Přestup / Transfer:

3. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Kostomlaty nad Labem).

S2 → **NYMBURK HL. N.**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 11:51 Přes: Via: Praha-Vysočany – Čelákovice – Ly
 1 Mstětice
 1 Zeleneč
 B Praha-Horní Počernice
 0 Praha-Vysočany
 Příští stanice / Next station: Praha-Vysočany
 Nástupiště / Platform: 2/2
P Praha Masarykovo nádraží
 Tarifní pásmo / Fare zone: P
 Přestup / Transfer:

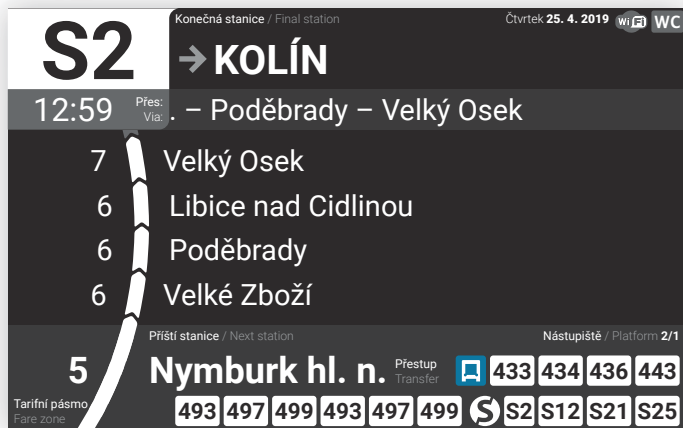
1. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – výchozí stanice (Praha Masarykovo nádraží). Konečná stanice je doplněna o informaci vztahující se k přední části vlaku.

S2 → **NYMBURK HL. N.**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 12:42 Přes: Via: Nymburk hl. n. – Poděbrady – Velký Osek – Ly
 5 Nymburk hl. n.
 5 Kamenné Zboží
 5 Kostomlaty nad Labem
 5 Stratov
 Příští stanice / Next station: Kostomlaty nad Labem
 Nástupiště / Platform: 2
4 Ostrá
 Tarifní pásmo / Fare zone: 4
 Přestup / Transfer:

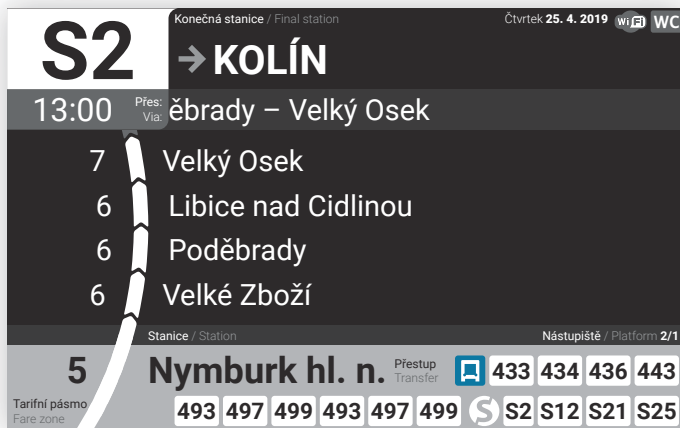
2. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Lysá nad Labem).

S2 → **NYMBURK HL. N.**
 Konečná stanice / Final station
 Čtvrtek 25. 4. 2019 Wi-Fi WC
 12:54 Přes: Via: Nymburk hl. n. – Poděbrady – Velký Osek – Ly
 6 Libice nad Cidlinou
 6 Poděbrady
 6 Velké Zboží
 5 Nymburk hl. n.
 Příští stanice / Next station: Nymburk hl. n.
 Nástupiště / Platform: 2
5 Kamenné Zboží
 Tarifní pásmo / Fare zone: 5
 Přestup / Transfer:

3. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Kostomlaty nad Labem).



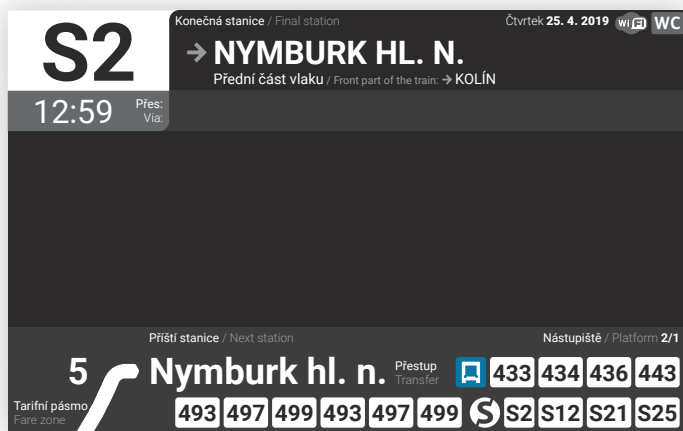
4. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu [ze stanice Kamenné Zboží].



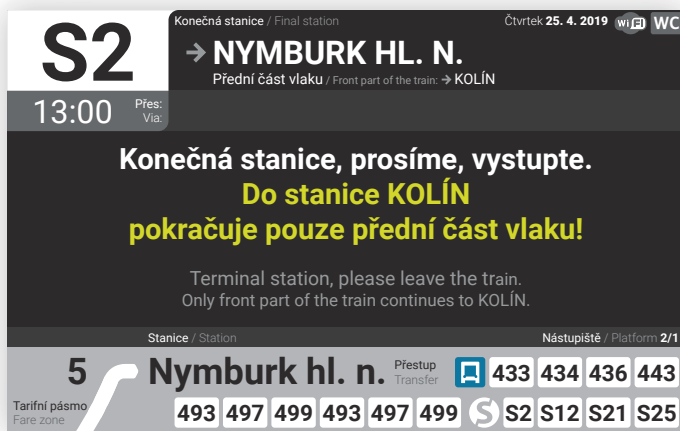
5. Přední část vlaku – Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici [Nymburk hl. n.].



6. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu [ze stanice Nymburk hl. n.].



4. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu [ze stanice Kamenné Zboží].



5. Přední část vlaku – Sdělovací obrazovka (ukončení části vlaku) – vlak stojí ve stanici [Nymburk hl. n.].

11.4. Dělení vlaku

S5 Konečná stanice / Final station: → **RAKOVNÍK**
Zadní část vlaku / Rear part of the train: → Kladno-OSTROVEC

10:33 Přes: Praha-Veleslavín – Hostivice – Kladno

1 Hostivice
B Praha-Ruzyně
B Praha-Veleslavín
0 Praha-Dejvice

Příští stanice / Next station: Praha-Bubny Vltavská
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: P
Přestup / Transfer: 3 6 14 15 S R24 R45

1. Přední část vlaku – Základní obrazovka – výchozí stanice (Praha-Bubny Vltavská).

S5 Konečná stanice / Final station: → **RAKOVNÍK**
Zadní část vlaku / Rear part of the train: → Kladno-OSTROVEC

11:13 Přes: Kladno – a dále jako / continues as S50 → RA

4 Kamenné Žehrovice
3 Kladno-Rozdělův
3 Kladno
2 Unhošť

Příští stanice / Next station: Pavlov
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: 2
Přestup / Transfer: 319

2. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Jeneč).

S5 Konečná stanice / Final station: → **RAKOVNÍK**
Zadní část vlaku / Rear part of the train: → Kladno-OSTROVEC

11:24 Přes: Kladno – a dále jako / continues as S50 → RA

5 Stochov
5 Kačice
4 Kamenné Žehrovice
3 Kladno-Rozdělův

Příští stanice / Next station: Kladno
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: 3
Přestup / Transfer: 605 614 S S45 S50 R24 R45

3. Přední část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Unhošť).

S5 Konečná stanice / Final station: → **KLADNO-OSTROVEC**
Přední část vlaku / Front part of the train: → RAKOVNÍK

10:33 Přes: Praha-Veleslavín – Hostivice – Kladno

1 Hostivice
B Praha-Ruzyně
B Praha-Veleslavín
0 Praha-Dejvice

Příští stanice / Next station: Praha-Bubny Vltavská
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: P
Přestup / Transfer: 3 6 14 15 S R24 R45

1. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – výchozí stanice (Praha-Bubny Vltavská).

S5 Konečná stanice / Final station: → **KLADNO-OSTROVEC**
Přední část vlaku / Front part of the train: → RAKOVNÍK

11:13 Přes: Kladno

3 Kladno-Ostrovce
3 Kladno město
3 Kladno
2 Unhošť

Příští stanice / Next station: Pavlov
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: 2
Přestup / Transfer: 319

2. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Jeneč).

S5 Konečná stanice / Final station: → **KLADNO-OSTROVEC**
Přední část vlaku / Front part of the train: → RAKOVNÍK

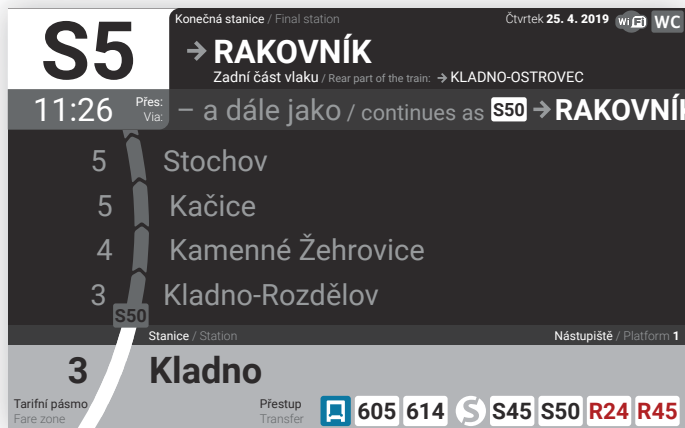
11:24 Přes: Kladno

3 Kladno-Ostrovce
3 Kladno město

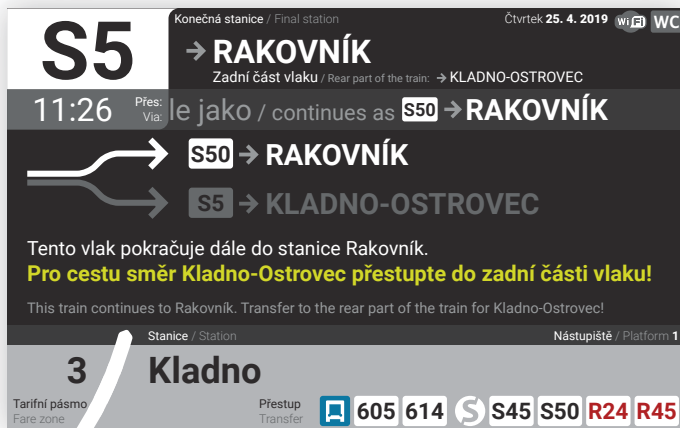
Příští stanice / Next station: Kladno
Nástupiště / Platform 1

Tarifní pásmo / Fare zone: 3
Přestup / Transfer: 605 614 S S45 S50 R24 R45

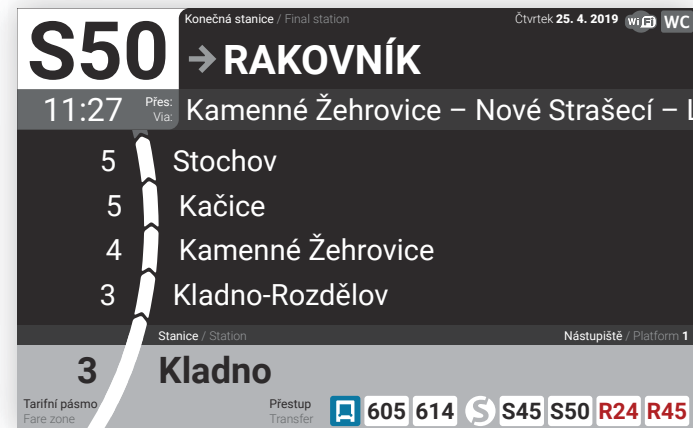
3. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Unhošť).



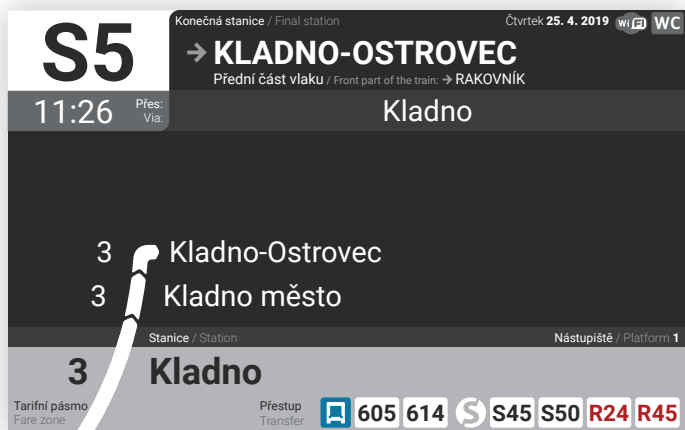
4. Přední část vlaku – Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Kladno).



5. Přední část vlaku – Sdělovací obrazovka (dělení vlaku) – vlak stojí ve stanici (Kladno).



6. Přední část vlaku – Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Kladno). Informace o zadní části vlaku se již nezobrazuje.



4. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Kladno).

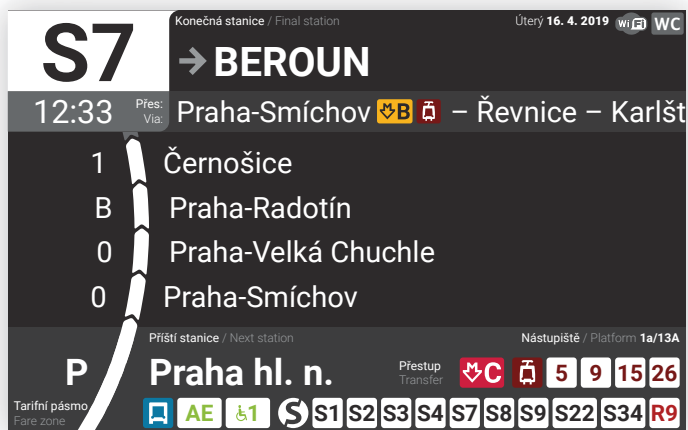


5. Zadní část vlaku – Sdělovací obrazovka (dělení vlaku) – vlak stojí ve stanici (Kladno).



6. Zadní část vlaku – Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Kladno). Informace o přední části vlaku se již nezobrazuje.

11.5. Mimořádné ukončení vlaku



1. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Libeň).



2. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha hl. n.).



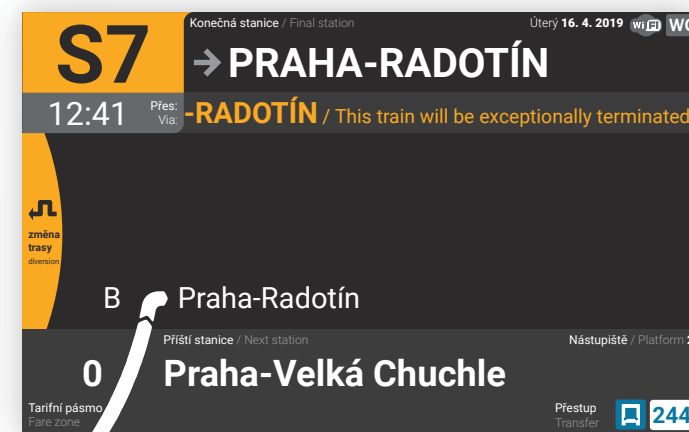
3. Sdělovací obrazovka (mimořádné ukončení) – obrazovka je zobrazena v momentě, kdy dojde ke změně konečné stanice (při zadání do systému).



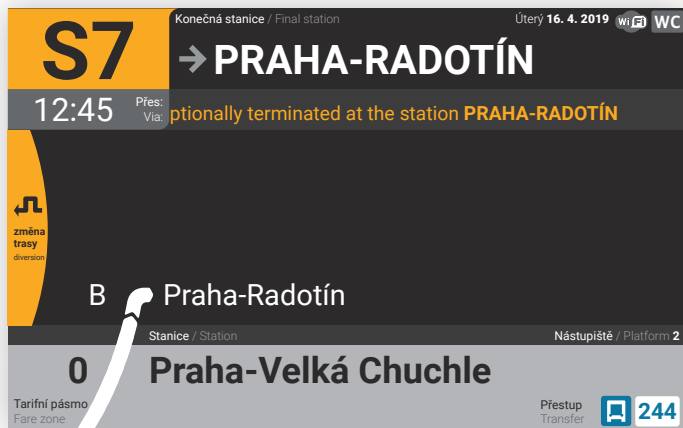
4. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha-Smíchov). Číslo linky je žlutě podbarveno a zobrazuje se informace o změně trasy.



5. Zároveň v řádku sledu zastávek běží informace o mimořádném ukončení. V tomto případě informace u mimořádnosti nahrazuje sled zastávek.



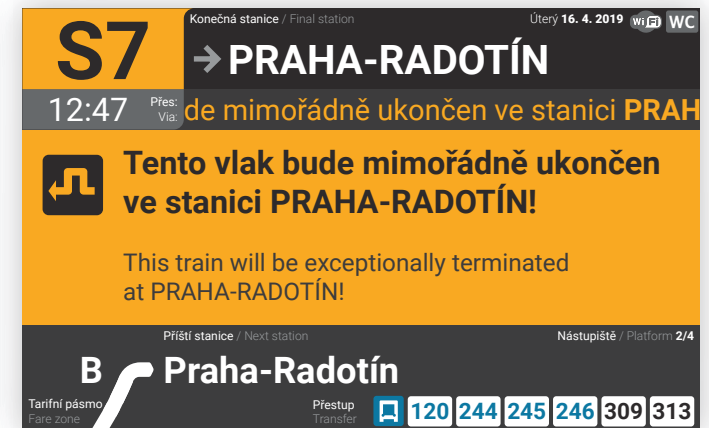
6. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Smíchov).



7. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha-Velká Chuchle).



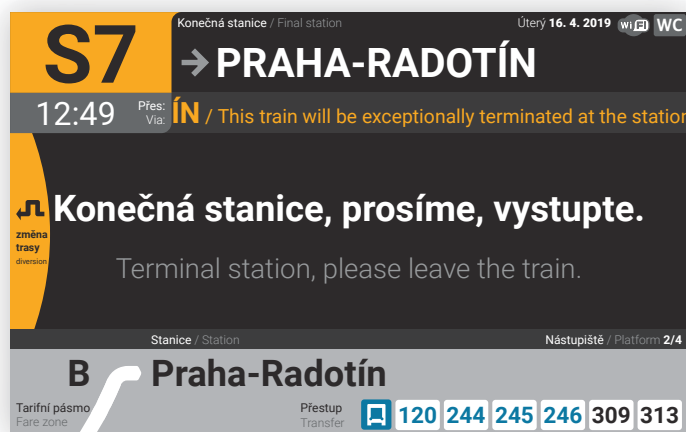
8. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Velká Chuchle).



9. Sdělovací obrazovka (mimořádné ukončení) – obrazovka je zobrazena znovu před poslední stanicí (tedy mezi stanicemi Praha-Velká Chuchle a Praha-Radotín).



10. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Praha-Radotín).



11. Sdělovací obrazovka (konečná stanice) – ve stanici (Praha-Radotín).

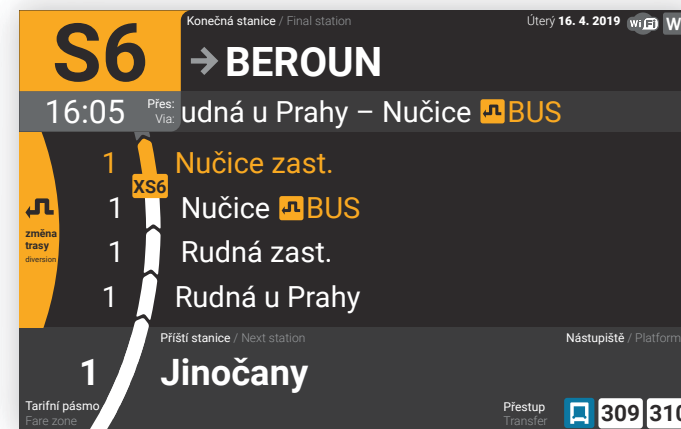
11.6. Náhradní doprava



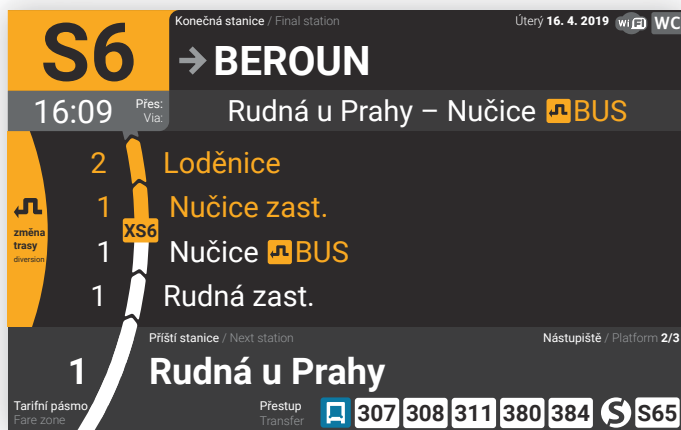
1. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Holyně). Číslo linky je žlutě podbarveno a zobrazuje se informace o změně trasy.



2. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Řeporyje).



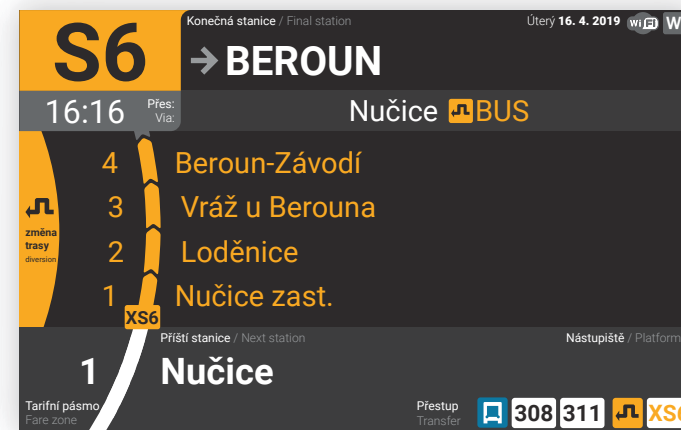
3. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Zbuzany). Vyloučený úsek, kde je náhradní doprava, je zvýrazněn jinou barvou, zároveň je pomocí piktogramu vyznačeno místo přestupu na náhradní dopravu.



4. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Jinočany). Ve stanici Nučice je za piktogramem doplněn také nápis BUS.



5. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Rudná u Prahy).



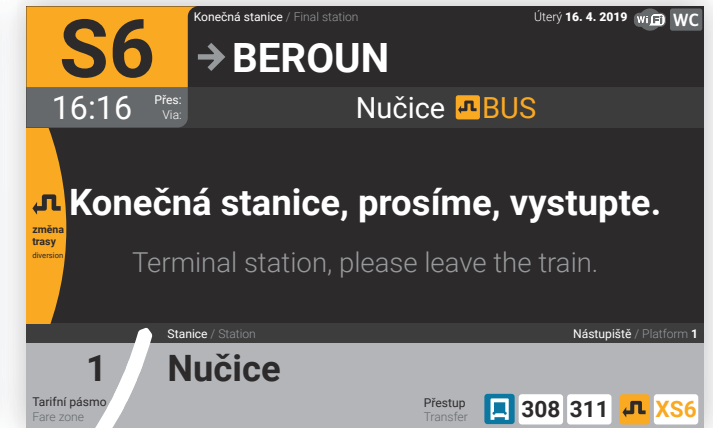
6. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Rudná zast.).



7. Sdělovací obrazovka [informace o výluce] – mezi předposlední a poslední zastávkou.



8. Základní obrazovka – vlak stojí ve stanici (Nučice).



9. Sdělovací obrazovka [konečná stanice] – ve stanici (Nučice).

10. ?

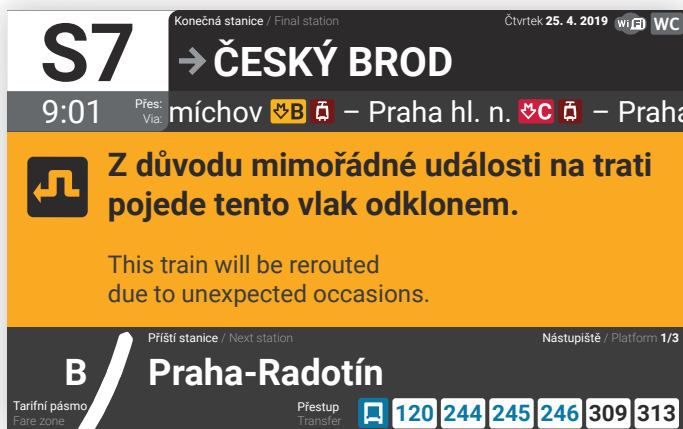
11. ?

12. ?

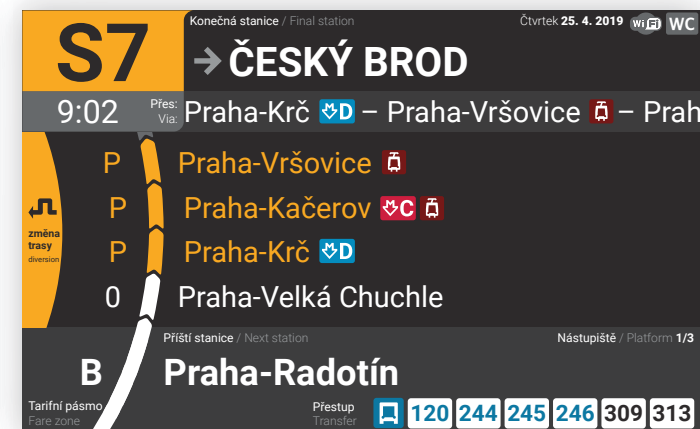
11.7. Odklon vlaku



1. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Černošice). Zobrazena je pravidelná trasa.



2. Sdělovací obrazovka (mimořádný odklon) – obrazovka je zobrazena v momentě, kdy dojde ke změně trasy (při zadání do systému).



3. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Černošice). Číslo linky je žlutě podbarveno a zobrazuje se informace o změně trasy. Odklonová trasa je zvýrazněna jinou barvou.



4. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Radotín).



5. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Velká Chuchle).



6. Základní obrazovka – po rozjezdu (ze stanice Praha-Krč). Pravidelná trasa je opět zobrazena bílou barvou.

12. Animace

12.1. Průjezd zastávkou



1. Stav před příjezdem do zastávky.



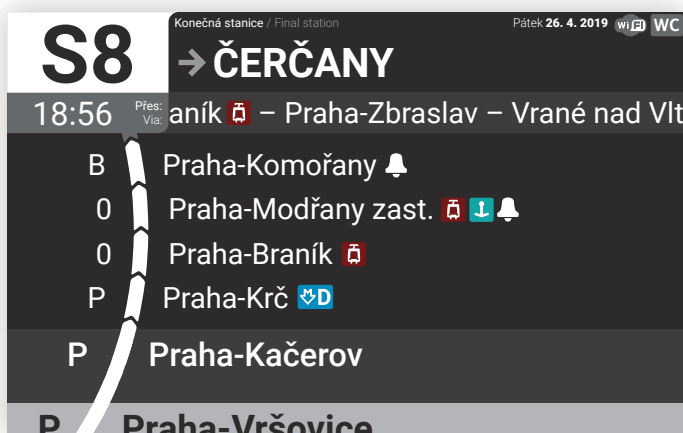
2. Vyhlášení zastávky. Rychlost animace podbarvení názvu zastávky je 1 s. Podbarvení probíhá zdola nahoru.



3. Vozidlo stojí v zastávce. Zastávka je podbarvena a font příští zastávky (včetně TP) a štitků „tarifní pásma“ a „přestup“ má jinou barvu.



4. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. Nápis „Příští zastávka“ a „Nástupiště“ mizí [1 – 2 s].



5. První zastávka zmizí na dolní hranici obrazovky, nejbližší zastávka se posune z horního okraje a zároveň se „rozsvítí“.



6. Po dokreslení animace se „rozsvítí“ návazné linky.

12.2. Zastávka na znamení



1. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. U Příští zastávky se rozsvítí vedle zvonečku nápis „na znamení“.



2. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. Po dokreslení animace se „rozsvítí“ návazné linky.



3. Hotová animace.



4. Po stisku tlačítka cestujícím se začne střídát nápis „na znamení“ s nápisem „zastavíme“. Střídají se až do vyhlášení zastávky. Animace (blikání zvonečku) je v délce 2 s : 2 s.

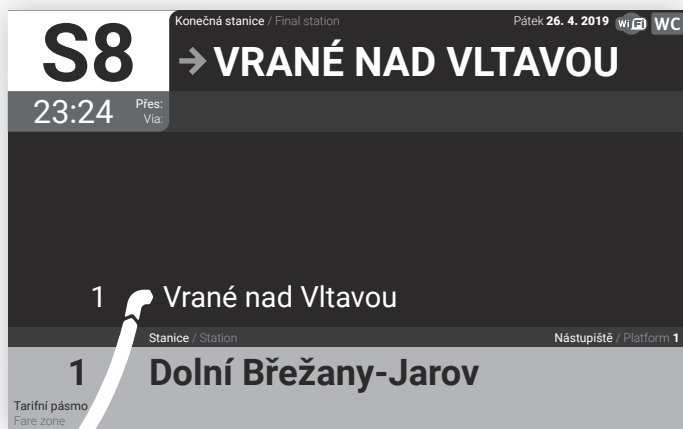


5. Po stisku tlačítka cestujícím se začne střídát nápis „na znamení“ s nápisem „zastavíme“. Střídají se až do vyhlášení zastávky. Animace (blikání zvonečku) je v délce 2 s : 2 s.



6. Vyhlášení zastávky (příjezd do stanice). Délka animace prolnutí na obrazovku Příští stanice je 2–3 s. Obrazovka zmizí při zastavení vlaku ve stanici.

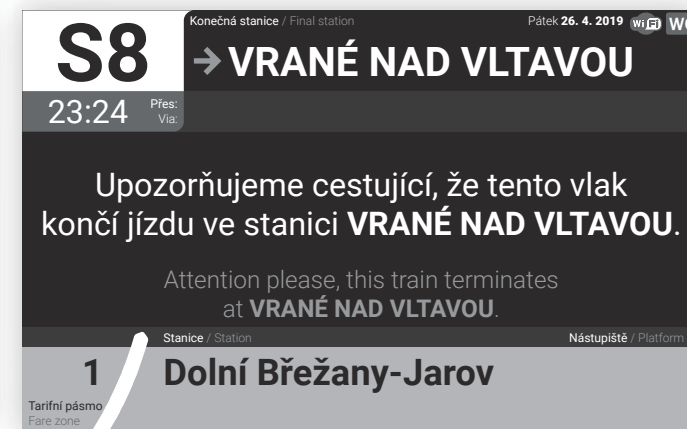
12.3. Sdělovací nebo přestupní obrazovka



1.



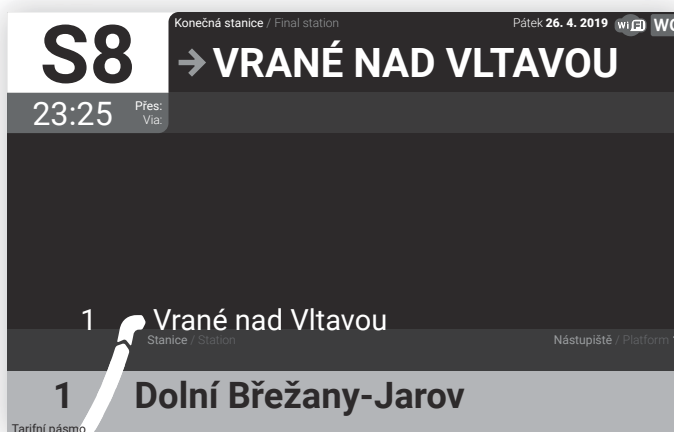
2. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



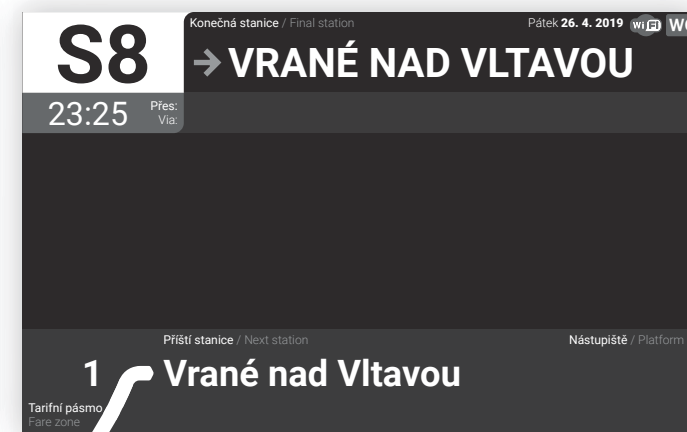
3. Délka zobrazení sdělení je 5 s.



4. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



5. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s.



6.

12.4. Přibližování ke konečné zastávce

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:35 Přes: Via: Týnec n. Sáz. – Poříčí n. Sáz.

- 4 Poříčí nad Sázavou
- 4 Poříčí nad Sázavou-Svárov
- 4 Pecerady
- 4 Týnec nad Sázavou

4 **Chrást nad Sázavou** na znamení request stop

Tarifní pásmo Fare zone

1.

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:38 Přes: Via: Týnec n. Sáz. – Poříčí n. Sáz.

- 4 Čerčany
- 4 Poříčí nad Sázavou
- 4 Poříčí nad Sázavou-Svárov
- 4 Pecerady

4 **Týnec nad Sázavou**

Přestup Transfer 339 452 453 485

Tarifní pásmo Fare zone

2.

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:43 Přes: Via: Poříčí n. Sáz.

- 4 Čerčany
- 4 Poříčí nad Sázavou
- 4 Poříčí nad Sázavou-Svárov

4 **Pecerady** na znamení request stop

Tarifní pásmo Fare zone

3.

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:48 Přes: Via: Poříčí n. Sáz.

- 4 Čerčany
- 4 Poříčí nad Sázavou

4 **Poříčí nad Sázavou-Svárov** na znamení request stop

Tarifní pásmo Fare zone

4.

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:52 Přes: Via: Poříčí n. Sáz.

- 4 Čerčany

4 **Poříčí nad Sázavou** na znamení request stop

Tarifní pásmo Fare zone

5.

S8 Konečná stanice / Final station **→ ČERČANY** Pátek 26. 4. 2019

20:56 Přes: Via:

- 4 Čerčany

Přestup Transfer

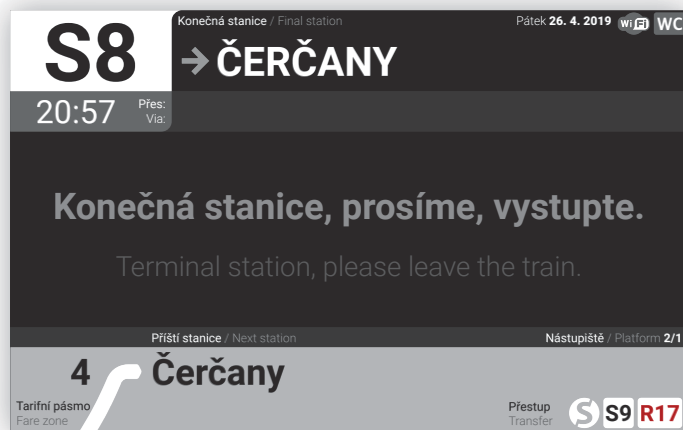
Tarifní pásmo Fare zone

6.

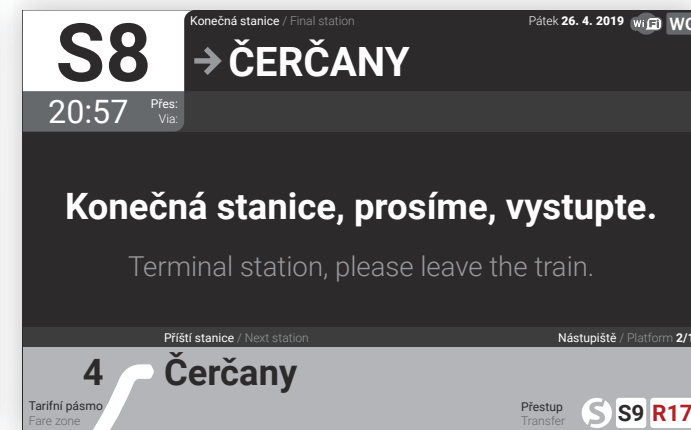
12.5. Avízo konečné zastávky



1.



2. Délka animace pronutí obrazovek je 2 – 3 s.



3. Text „konečná zastávka“ je zobrazen až do doby zavření dveří.

Poznámky:

Uvedené časy doby zobrazení jednotlivých obrazů jsou stanoveny jako pevné s tím, že je přípustná odchylka ± 1 s v závislosti na chování použité periferie.

Piktogramy a základní šablony v křivkách mohou být poskytnuty organizátorem na vyžádání.



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor marketingu & odbor technického rozvoje a projektů
Rytířská 10, Praha 1

Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle

duben 2019



Standardy kvality PID – Autobusy PID

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy

Dokument Standardy kvality PID – Autobusy PID v aktuální verzi je dostupný online na adrese pid.cz/standardy-kvality/autobusy.



Standard zastávek PID (Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID)

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopavy
odbor příměstské dopavy

Tato příloha zahrnuje kapitolu 04 Standardu zastávek PID Stanice a zastávky linek S. Celý dokument je ke stažení on-line na <http://standardzastavek.pid.cz/>.



KAPITOLA 04

04.A STANICE A ZASTÁVKY LINEK „S“

- co jsou linky „S“ a jakou roli hrají v PID

04.B KATEGORIZACE STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

- jaké kategorie stanic a zastávek linek „S“
Standard zastávek rozlišení

04.C USPOŘÁDÁNÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

- jaké je základní prostorové uspořádání veřejné části stanice
- jak by měla vypadat vazba stanice na okolí
- jaká jsou základní pravidla pro uspořádání přednádražního prostoru
- jaké funkce z hlediska cestujících plní ve stanicích v právním budova
- jaká základní pravidla je vhodné dodržovat pro řešení nástupišť a přístupů na ně

04.D INFORMAČNÍ A ORIENTAČNÍ SYSTÉMY

- jaká pravidla musejí být splněna pro snadnou orientaci ve stanicích a v jejím okolí

04.A STANICE A ZASTÁVKY LINEK „S“

Železniční linky „S“ představují atraktivní, rychlou a spolehlivou síť kolejové dopravy. Tvoří nejen páteřní síť regionálních linek veřejné dopravy, ale zajišťují i rychlá spojení v rámci pražské aglomerace.

Systém linek „S“ tvoří páteřní síť veřejné dopravy v Praze a středoečeském regionu. Postrádá doposud jasnou koncepci a ucelený systém řešení jejich stanic a zastávek, a to především z hlediska potřeb cestujících. Současný stav vychází z klasického pojetí železničních stanic, navrhovaných často podle dnes již překonaných norem (zejména TNŽ 734955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ z roku 1992). Zcela opomíjena zůstávají hlediska umístění v okolní zástavbě, vazeb na okolí a přestupních vazeb doprav jak hromadné, tak individuální.

Cílem kapitoly není konkrétní řešení jednotlivých lokalit, ale stanovení principů, podle nichž je třeba tyto stavby navrhovat tak, aby splňovaly požadavky na moderní dopravní systém městské a příměstské železnice.

Městská, příměstská a regionální železnice označovaná jako linky „S“ je železničním dopravním systémem, obsluhujícím území Prahy a Středočeského kraje. Přitom jak v Praze, tak zejména ve Středočeském kraji tvoří páteřní síť linek veřejné dopravy. Do systému jsou zahrnuty osobní vlaky a vybrané spěšné vlaky a rychlíky obsluhující z jímov území.

Pro dopravní systém linek „S“ jsou klíčové z **kladn kvalitativní aspekty PID – časová integrace** (jednotný jízdní řád provázaný s ostatními druhy veřejné dopravy), **prostorová integrace** (vytváření vhodných přestupních uzlů v území) a **tarifní integrace veřejné dopravy** (jednotný tarif PID s použitím společných jízdenek na všechny druhy veřejné dopravy). ▶ 01.A Moderní veřejná doprava

Z hlediska návrhových a realizace stanic a zastávek linek „S“ je třeba řešit 3 základní kvalitativní okruhy:



Cestující v souvislosti s využíváním linek „S“ očekává a vyžaduje vysokou kvalitu právě v těchto oblastech.

Stanice a zastávky, v nichž zastavují pouze spoje linek „S“, jsou charakteristické taktovými nebo intervalovým provozem osobních vlaků. Z toho vyplývají specifické nároky na odbavení cestujících, čekání a délku jejich pobytu v místě. Předpokladem je preference předplatních jízdních dokladů a automatizované odbavení prostřednictvím jízdenkových automatů nebo nákupu jízdních dokladů prostřednictvím elektronických aplikací. Pro tyto stanice a zastávky je typické krátkodobé čekání, vycházející z vysoké četnosti spojů a s tím související krátký celkový čas pobytu cestujících v jejich prostoru. V těchto stanicích a zastávkách mohou ojediněle zastavovat také vlaky mimo PID, ale tyto spoje tvoří ve stanicích podstatnou část spojů.

Klíčové je, že železniční stanice a zastávky typicky nemají pouze jednu funkci v území, kromě primární dopravní funkce (tarifní bod železniční dopravy, přestupní bod), mají díky koncentraci cestujících a existenci navazujících služeb (obchodní/kulturní centrum) sekundární funkci shromažďovací. V konečném důsledku pak železniční stanice či zastávka výrazně oživuje území a dochází k městotvornému efektu veřejné dopravy.



04.001 ▲ Základní a neopominutelné funkce tarifního bodu linek „S“ v území.

04.B KATEGORIZACE STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

KATEGORIZACE ŽELEZNIČNÍCH STANIC A ZASTÁVEK

Tarifní body linek „S“ jsou rozděleny do velikostních kategorií podle kritéria celkového denního obrátu cestujících následovně:

VELIKOST 1 – uzlový bod mimořádné velikosti
s obrátem > 10.000 cestujících denně

VELIKOST 2 – významný bod velké velikosti
5.000–10.000 cestujících denně

VELIKOST 3 – významný bod střední velikosti
s obrátem 1.000–5.000 cestujících denně

VELIKOST 4 – nevýznamný bod malé velikosti
s obrátem 100–1.000 cestujících denně

VELIKOST 5 – nevýznamný bod zanedbatelné velikosti
s obrátem < 100 cestujících denně

KATEGORIZACE ORGANIZÁTORA PID

Kategorizace přestupních bodů a zastávek veřejné dopravy PID, která rovněž platí i pro železniční stanice a zastávky, je součástí tohoto standardu.

► 01.C Kategorizace zastávek a tarifních bodů

VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

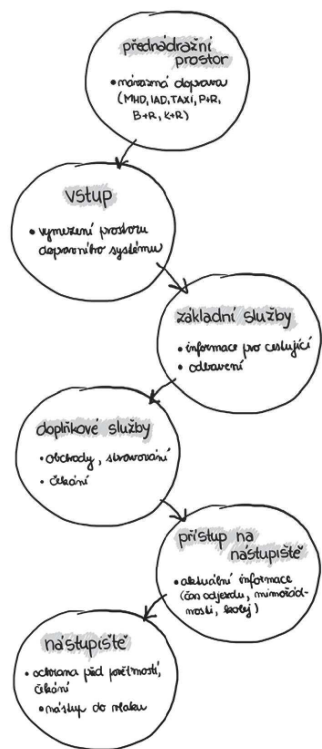
Tarifní body, v nichž kromě spojů linek „S“ pravidelně zastavuje také podstatné množství ostatních vlakových spojů mimo PID, mají větší nároky na rozsah vybavení pro cestující dálkové dopravy. V těchto stanicích se předpokládá delší pobyt cestujících vzhledem k nutnosti odbavení a čekání. U těchto bodů je zvýšený nárok na rozšířené plochy pro cestující.

►► Standardy vybavení stanic a zastávek linek „S“, doporučené na základě zkušeností z obdobných zahraničních dopravních systémů [zpracováno podle standardů DB a ÖBB].

charakter	tarifní bod „S“ tarifní bod „S+V“ poloha	pouze vlaky linek S spojů linek S a vlaky mimo PID intravilán extravilán pe bus tram metro jin B+R K+R P+R	velikost 1	velikost 2	velikost 3	velikost 4	velikost 5
přednádraží	n vazn. doprava	mimořádný přestupní uzel velký přestupní uzel malý přestupní uzel bod bez n. vazn. dopravy	■	■	■	■	■
přestupní vazby	A B C D	výužitá nevyužitá hala/vestibul infocentrum temperovaná čekárna čekárna na nástupišti WC úschovna kol (bikesharing) komerční prostory technick. z. zem.	■	■	■	■	■
budova	st. v. j. c. nov. vybaven	člověk automat	■	■	■	■	■
přístup na nástupiště	horizont. ln. vertik. ln.	centrální přechod podchod/nadchod schodiště rampa/sikmý chodník v. tah	■	■	■	■	■
nástupiště počet/délka/šířka/m	vnější oboustrann. ostrov. jazykov. rozsah zastřešení	1/2 - 1/1 1/3 - 1/2 v d. lce standardního vlaku samostatný přístřešek	■	■	■	■	■
orientační a info systém	totem - sloup prosvětlený název stanice hodiny statický infopanel digitální infopanel přehledný digit. ln. infopanel odjezdov. rozhlas interkom INFO/SOS		■	■	■	■	■
ostatní vybavení	lavičky odpadkové koše kolostavy reklamní prvky		■	■	■	■	■

04.C USPOŘÁDÁNÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

Prostorové uspořádání veřejné části stanice je sledováno v ose prioritního pohybu cestujícího a je rozděleno na následující hlavní okruhy: širší okolí stanice – přednádražní prostor – výpravní budova – horizontální a vertikální přístupové komunikace – nástupiště.



04.002 ▲ Spoj linky „S“ systému PID [linka S7, žst. Praha hl. n.]. #esko #cityelefant #prahahlavninadrazi



04.004 ▲ Samoobsluha umístěná přímo ve výpravní budově [žst. Romanshorn, Švýcarsko]. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko #romanshorn



04.006 ▲ Turistické informační centrum v rámci výpravní budovy [žst. Romanshorn, Švýcarsko]. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko #romanshorn



04.003 ▲ Přestupní vazba mezi linkami „S“ a návaznou povrchovou dopravou [žst. Dresden Mitte, Německo]. #esko #prestup #prestupnibod #bus #tramvaj #nemecko #dresden



04.005 ▲ Kávárna s přímou vazbou na přednádražní prostor i nástupiště. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko



04.007 ▲ Ostrovní nástupiště ve stanici linek „S“ s mimoúrovňovým přístupem nadchodem [žst. Strančice]. #esko #cityelefant #nadchod #strančice

ŠIRŠÍ OKOLÍ STANICE

V širším okolí (zájmovém území) stanice je kladen důraz na orientaci uživatelů dopravního systému (cestujících) a vyznačení přístupových tras ke stanici. Širší okolí stanice je vymezeno následujícími způsoby.

Širší okolí v docházkové vzdálenosti

Docházková vzdálenost je délka pěší vazby mezi zdrojem či cílem dopravy a stanicí linek „S“. Hodnoty docházek vzdálenosti stanovuje kapitola ► 01.D Umístění zastávek a přestupních bodů v území.

V tomto území se doporučuje vyznačit přístupové trasy pro pěší ve směru ke stanici linek „S“, přičemž hlavní trasy v území musí být vždy vyznačeny, a to obousměrně (ve směru cíle docházky – stanice, stanice – cíl docházky). Přístupové body samozřejmě musejí splňovat bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých. Hlavními trasami se rozumí spojnice stanice linek „S“ a významných cílů docházky v území. Významnými cíli docházky se rozumí urbanistické centrum z stavby, administrativní, školská, zdravotnická zařízení a stavby sociálních služeb, kulturní a obchodní zařízení, turistické cíle apod. Výběr označovaných významných cílů proběhne ve spolupráci s místní samosprávou. Pro směr ke stanici linek „S“ je nutné vždy použít v orientačním systému logo „S“. ►► Jednotný manuál informační grafiky PID

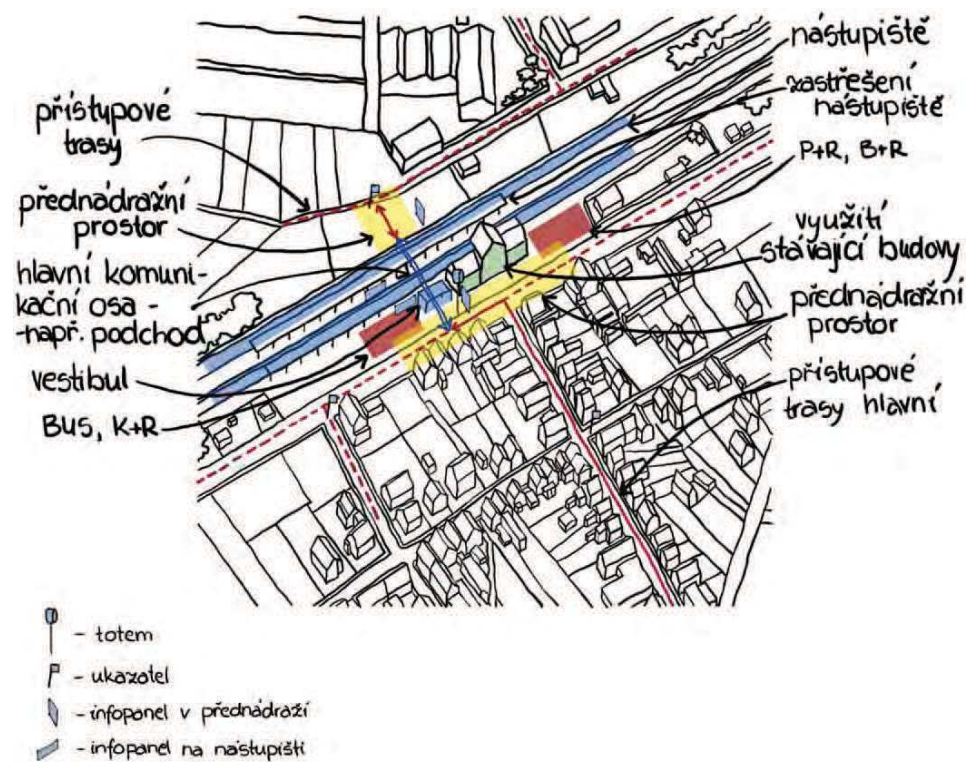
V případě, že v zájmovém území existuje stávající orientační (navigační) systém, je nutné jej využít a doplnit jej vhodným prvkem s logem „S“. Označení jako „nádraží“, „zastávka“ apod. je možno použít pouze jako doplňkový údaj existujícího orientačního systému.

Tam, kde orientační systém v území chybí, budou trasy vyznačeny orientačními prvky ve vizuálu PID. ►► Jednotný manuál informační grafiky PID V mstech, kde není tento systém použit, budou cíle vyznačeny systémem v místě používaném nebo pomocí informativních dopravních značek IS 24 „Kulturní nebo turistický cíl“, „Komunální cíl“ nebo IS 5 „Směrová tabule s jiným cílem“. Orientační systém je vhodné vybavit prvky navádějící zrakově postižené.

Širší okolí v dosahu návazné veřejné dopravy a rozhodujících směrů návazné IAD

V širším okolí budou vyznačeny směry ke stanici linek „S“ od významných přestupních uzlů návazné veřejné dopravy. Tyto směry budou vyznačeny na zastávkách veřejné dopravy ve směru stanice linek „S“ (např. doplňkovou směrovou informací na zastávkovém označniku).

Pro IAD budou vyznačeny směry příjezdu ke stanici linek „S“ v případě, že tato umožňuje příjezd IAD. Směry budou vyznačeny k parkovišti P+R u stanice linek „S“, případně s doplňkovou informací o směru ke stání K+R, pokud se jedná o výrazně rozdílné směry.



04.008 ▲ Řešení prostoru okolí železniční stanice. #schema #navigace #esko #prostupnostuzemim #nadrazi #vypravni budova #prednadrzni prostor #P+R #B+R

PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR

Přednádraží prostor je významným veřejným prostranstvím. Proto musí být vždy navrhován jako komplexní architektonické dílo, vhodně zasazené do okolního prostředí a nikoli pouze jako utilitární dopravní stavba.

Dopravní uspořádání přednádražního prostoru by mělo být, pokud to místní podmínky umožňují, řešeno jako prostor sdílený pěšimi, vozidly veřejné dopravy i automobilové dopravy (sdílený prostor).

Přednádražní prostor v sobě koncentruje návaznou dopravu. Zahrnuje přístupové trasy pro pěší a dopravní plochy pro veřejnou i individuální dopravu. Základní funkcí přednádražního prostoru je plynulý, rychlý a bezpečný přístup cestujících k vlakům a přestup mezi jednotlivými dopravními prostředky a systémy (vlak, tramvaj, autobus, taxi, osobní automobil, jízdní kolo a pěší). Zároveň je přednádraží lokálním centrem, musí tedy být živou částí sídla, v němž se soustřeďují obchody a služby celoměstského významu nesloužící jenom cestujícím.

Přednádražní prostor není jen prostranství před výpravní budovou, ale územím navazujícím na kolejistiště v místě přístupu na nástupiště. Přednádražní prostor je proto nutný i u stanic a zastávek, které nemají výpravní budovu. V přednádražním prostoru se nalézá zakončení přístupových komunikací ze širšího okolí (pěších i automobilových) a vyústění přístupové komunikace na nástupiště (podchod, nadchod, centrální přechod). Ve většině případů se v něm nachází výpravní (odbavovací) budova.

Přednádražní prostor je urbanizované území s významným podílem dopravy (soustřeďuje se v něm veškerá návazná doprava). Přesto přednádražní prostor není a nemůže být pouze dopravním prostorem. Důležitá je jeho funkce jako veřejného prostranství celoměstského významu, mající významnou úlohu v hierarchii veřejných prostranství sídla. Je v něm vstupní zemina do sídelní struktury města a spolu s výpravní budovou, která bývá jeho součástí, tvoří „bránu do města“.

V přednádražním prostoru se soustřeďují všechny nebo některé z druhů dopravy: pěší doprava (pěší přístupové a spojovací trasy, rozptylové plochy pro cestující), cyklistická doprava (cyklotrasy, stanoviště B+R, bikesharing), tranzitní a návazná veřejná doprava (bus, tram, metro), obslužná automobilová doprava (stanoviště taxi, stání K+R, parkoviště P+R).

Součástí přednádražního prostoru by měly být odpočinkové plochy, pojedené jako pobytový prostor, doplněné o vzrostlé stromy, případně vodní prvky apod. V přednádražním prostoru se však nedoporučuje situovat plochy nízké zeleně (travnaté plochy, keřové skupiny), které prostor nevhodně dělí a jsou potenciálními negativními místy (hromadění odpadků, zkracování cesty přes travnaté plochy apod.).

Uspořádání přednádražního prostoru musí umožňovat dobrou, pokud možno intuitivní orientaci cestujících v prostoru. Základní pěší trasy by měly být přímé, bezbariérové, bez vynucených ztracených spádů

a závků. Řešení přednádražního prostoru musí umožnit samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých. Při jeho řešení je nutné využít takové hmatové prvky a opatření, které budou funkční i za zhoršených klimatických podmínek. Přednádražní prostor musí u vstupu ze stanice (z výpravní budovy, z přístupové cesty na nástupiště) obsahovat dostatečně velkou rozptylovou plochu pro cestující. Pokud je přednádražní prostor také přestupním uzlem návazné veřejné dopravy, navazuje na rozptylovou plochu přístup na zastávky (nástupiště) veřejné dopravy. Pokud je stanice vybavena parkovištěm typu P+R, je vhodné ho umístit do bezprostřední blízkosti rozptylové plochy, ale nikoli přímo do ní.

Dispozice musí zajistit co nejmenší překonávanou vzdálenost pěších mezi dopravními prostředky, na niž by měl být cestujícím chráněn před povětrnostními vlivy. Z hlediska cestujících je nevhodnější uspořádání bez nutnosti překonávání výškových rozdílů. Proto je preferováno dopravní uspořádání přednádražního prostoru jako prostoru sdíleného pěšimi a vozidly veřejné dopravy, případně i individuální automobilové dopravy. Tam, kde místní podmínky neumožňují vytvoření dopravně sdíleného prostoru, je nutné minimalizovat úrovně křížení s dopravními cestami zatíženými tranzitní dopravou. Zároveň je vhodné minimalizovat křížení silných pěších proudů navzájem. Všechny pěší trasy musí být bezbariérové nebo alespoň s vyznačenou bezbariérovou alternativou, nejen kvůli tělesně postiženým, ale také kvůli lidem s dětskými kočárky, jízdními koly a těžkými zavazadly. Frekventovaná přednádraží jsou řešena i ve více výškových úrovních. V rámci přednádraží je důležité nejen půdorysné uspořádání, ale také výškové členění prostoru.

Do přednádražního prostoru je možno umístit další doplňkové funkce, jako např. obchodní, gastronomické, shromažďovací, administrativní apod. Primárně by se měly tyto provozy umísťovat ve výpravní budově, jen výjimečně mimo. Vždy je ale třeba jejich umístění řešit v souladu se základní urbanistickou a dopravní

funkcí přednádražního prostoru tak, aby je významově nepřevyšovaly. V celém prostoru je kladen důraz na intuitivní orientaci, bez nutnosti instalace náročného orientačního systému. Ten má sloužit pouze pro navigaci v širším okolí stanice a pro doplňkové informace, zejména specifikaci návazné dopravy. Tedy např. pro rozdělení jednotlivých odjezdových stání, nikoli k jejich hledání v zemi.

V uspořádání přednádražního prostoru je důležité eliminovat zbytečnou, především tranzitní, dopravu. V prostoru má být umožněn volný neomezený pohyb pěších. Z tohoto důvodu je upřednostňováno řešení přednádražního prostoru jako pěších zón, obytných zón nebo zón „30“ s využitím zklidňujících prvků a dopravních opatření. V případě, že dopravní řešení toto neumožňuje, je třeba pěší trasy navrhovat co možná nejkratší bez nutnosti překonávání „ztracených cest/závků“ k přechodům a zpět.



04.009 ▲ Přednádražní prostor sdílený pěšími a návaznou veřejnou dopravou [žst. Potsdam Hbf., Německo]. #prednadrzniprostor #velkyprestupnibod #tramvaj #bus #nemecko #potsdam



04.011 ▲ Přednádražní prostor se zastávkami návazné autobusové dopravy a parkovištěm P+R [zast. Kampen Zuid, Nizozemí]. #prednadrzniprostor #P+R #multimodalita #nizozemi #kampen



04.013 ▲ Logo systému jako orientační prvek a označení stanice [žst. Salzburg – Gnigl, Rakousko]. #prestup #prestupnibod #esko #logo #bus #rakousko #salzburg



04.015 ▲ Absence přednádražního prostoru a přehledného uspořádání prostoru [zast. Praha-Horní Měcholupy]. #taktone #esko #prednadrzniprostor #hornimecholupy



04.010 ▲ Přednádražní prostor jako kultivovaně navržené veřejné prostranství [zast. Dronten, Nizozemí]. #prednadrzniprostor #nizozemi #dronten



04.012 ▲ Logo systému použité v designu konstrukce zastřešení nástupiště [zast. Salzburg – Sam, Rakousko]. #esko #logo #rakousko #salzburg



04.014 ▲ Logo systému použité v designu konstrukce zastřešení nástupiště [zast. Salzburg – Taxham Europark, Rakousko]. #esko #logo #multimodalita #B+R #rakousko #salzburg

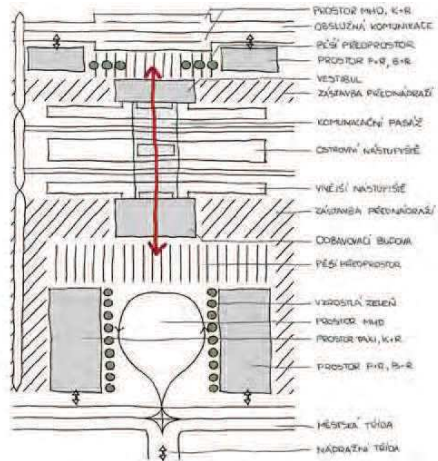


04.016 ▲ Nevhodný přístup na nástupiště v kolizi s automobilovou dopravou [zast. Praha-Horní Měcholupy]. #taktone #esko #pristupnanastupiste #hornimecholupy

U stanic sloužících zároveň jako přestupní uzly musí být přednádražní prostor vybaven informačním systémem, který poskytuje komplexní informace o všech druzích dopravy, které se v místě nacházejí. Rozsah prvků a způsob poskytování informací vychází z navigačního systému používaného v daném městě či obci. V místech, kde není tento systém použit, bude informační a orientační systém zpracován podle standardů PID a ŠZDC. ▶ Jednotný manuál informační grafiky PID

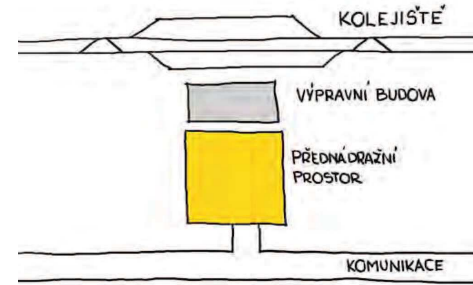
Použití pouze statických informací nebo aktivních zobrazovacích prvků musí odpovídat velikosti a významu přestupního uzlu a rozsahu všech druhů dopravy v něm zastoupených. Minimálním požadavkem je viditelné umístění informačního panelu s komplexními informacemi. Nástupiště linek „S“ jsou vybavena orientačním a informačním systémem včetně prvků pro zrakově postižené dle standardů ŠZDC.

V místech s náročnějším prostorovým uspořádáním a funkčním využitím území (např. historické centrum sídla, chráněná přírodní území a území významného krajinného rázu, rozsáhlá polyfunkční centra, nové oblasti z stavby s uceleným urbanistickým a architektonickým konceptem) je třeba přednádražní prostor řešit komplexně v souladu s nadřazenými požadavky územního plánování, ochrany a rozvoje území. Tyto požadavky musí být jasně a včas stanoveny příslušnými orgány státní správy a samosprávy, které se musí na návrhu přednádražního prostoru aktivně podílet.



04.017 ▲ Funkční schéma přednádražního prostoru. #schema #prednadrzni prostor #pristupnanastupiste #P+R #B+R #multimodalita #prostupnostuzemim #prestup #prestupnibod

Hlavový přednádražní prostor
[půdorysné uspořádání]



04.018 ▲ Funkční schéma hlavového přednádražního prostoru

Hlavový přednádražní prostor je typický u velkých uzlů s převládající návaznou dopravou. Charakteristické jsou pro něj větší rozptýlené a komunikační plochy, jejichž uspořádání je důsledněji podřízeno dopravnímu řešení.

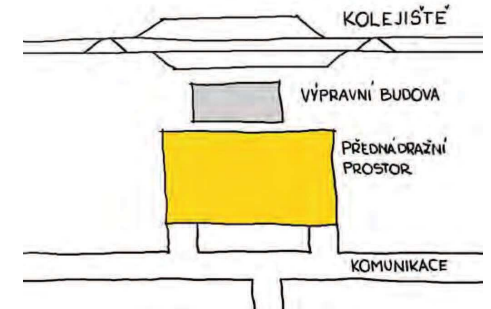
Výhody:

Uspořádání umožňuje zcela vyloučit tranzitní dopravu z přednádražního prostoru a zajistit kvalitní přístupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy. Vhodný především u zatížených přestupních uzlů s výrazným zastoupením návazné dopravy. U novostaveb umožňuje kvalitní bezproblémové řešení v území.

Nevýhody:

Vyžaduje rozsáhlé území s dlouhými přípojenými na okolní pozemní komunikace a pěší trasy. Obtížná aplikace ve stávající urbanistické struktuře.

Průjezdový přednádražní prostor s oddělením tranzitní dopravy
[půdorysné uspořádání]



04.019 ▲ Funkční schéma průjezdového přednádražního prostoru s oddělením tranzitní dopravy.

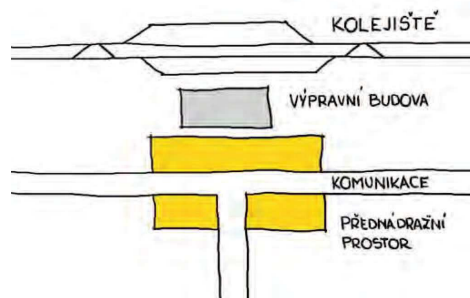
Výhody:

Prostorově méně náročné řešení. Snadná aplikace ve stávající urbanistické struktuře. U méně zatížených přestupních uzlů možnost minimalizace délek přístupních vazeb.

Nevýhody:

Nutná opatření k eliminaci nebo zklidnění průjezdné tranzitní dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších.

Průjezdny přednádražní prostor bez oddělení tranzitní dopravy [půdorysné uspořádání]



04.020 ▲ Funkční schéma průjezdného přednádražního prostoru bez oddělení tranzitní dopravy.

Průjezdny přednádražní prostor bez oddělení tranzitní dopravy je typický u menších stanic a zastávek veřejné dopravy. Důležitý je úzký vzájemný kontakt jednotlivých druhů dopravy s dobrou prostorovou i časovou návazností.

Výhody:

Prostorově nejméně náročné řešení. Snadná aplikace ve stávající urbanistické struktuře. U méně zatížených přestupních uzlů možnost minimalizace délky přestupních vazeb.

Nevýhody:

Nutná opatření k eliminaci nebo zklidnění průjezdné tranzitní dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších.

Přednádražní prostor v jedné úrovni s kolejištěm [výškové uspořádání]

Výhody:

Optimální z hlediska pěších. Bez ztracených spádů. Možnost minimalizace délky přestupních vazeb. Možnost vytvoření přestupu hrana–hrana.

Nevýhody:

Použitelné pouze u málo frekventovaných tratí s možností úrovnňového přístupu na poloostrovní nebo vnější nástupiště. Obtížné překonání celé šířky kolejiště vede k vytváření bariérového efektu.

Přednádražní prostor v jedné úrovni s mimoúrovňovým přístupem na nástupiště [výškové uspořádání]

Nejčastější řešení využíváné jak v místech s výpravní budovou, tak u zastávek bez výpravní budovy.

Výhody:

Prostorově nenáročné řešení, umožňující snadno eliminovat bariérový efekt mimoúrovňovým propojením území před a za kolejištěm.

Nevýhody:

Přístup na nástupiště se ztraceným spádem zvyšuje požadavky na kvalitu řešení mimoúrovňového přístupu na nástupiště s cílem zamezení cestujícím, aby přecházeli úrovnňově přes koleje ve snaze ušetřit ztracený spád.

Přednádražní prostor nad úrovní kolejiště [výškové uspořádání]

Řešení využívané především tam, kde terénní konfigurace a trasování tratě vedou k rozdílným výškovým úrovním. Kolejiště je pod úrovní okolního terénu – trať vedená v zářezu, podzemní vedení tratě, svahová trasa s přístupem shora.

Výhody:

Umožňuje spojení přednádražního prostoru a nástupiště bez ztracených spádů.

Nevýhody:

Zvýšené nároky na orientaci v prostoru. Zvýšené nároky na řešení kontaktního místa mezi kolejištěm a přednádražním prostorem (řešení svahu, opěrné stěny).

Přednádražní prostor pod úrovní kolejiště [výškové uspořádání]

Řešení využívané především tam, kde terénní konfigurace a trasování tratě vedou k rozdílným výškovým úrovním. Kolejiště je nad úrovní okolního terénu – trať vedená na násypu, na estakádě, svahová trasa s přístupem zdola.

Výhody:

Umožňuje spojení přednádražního prostoru a nástupiště bez ztracených spádů.

Nevýhody:

Zvýšené nároky na řešení kontaktního místa mezi kolejištěm a přednádražního prostoru (řešení svahu, opěrné stěny).

VÝPRAVNÍ BUDOVA

Tři základní funkční celky, které musí výpravní budova obsahovat (vstup, odbavení a komunikace na nástupiště), jsou doprovázeny doplňkovými, k nimž nejčastěji patří plochy terciárního sektoru (obchody, služby, stravování, ubytování apod.). Nabídka těchto služeb je často podceňována, přestože právě ta představuje rozhodující možnost konkurence individuální dopravě.

Ve výpravní budově by mělo být umístěno rovněž zázemí pro návaznou dopravu. Nemá smysl stavět budovu se zázemím pro autobusové nádraží vedle výpravní budovy, pokud lze její prostory pro tento účel využít.

Výpravní budova slouží jako zázemí pro odbavování vlaků a zázemí pro cestující. U stanic linek „S“, zejména pokud neslouží také jiné železniční dopravě, se většinou jedná o budovy železničních zastávek bez zastoupení prostor pro odbavování vlaků. Výpravní budova tvoří předěl mezi sídlem a železnicí. Ze strany kolejíště navazují na výpravní budovu nástupiště a komunikace pro přístup cestujících. Ze strany sídla navazuje na výpravní budovu přednádražní prostor. Pro cestujícího je výpravní budova prvním kontaktem se železnicí. Zároveň je výrazným veřejnou stavbou v rámci sídla. Spolu s přílehlým přednádražním prostorem tvoří „bránu do města“.

Slouží nejenom cestujícím železniční dopravy, ale všem lidem, kteří v daném místě využívají zastoupené dopravní prostředky a systémy nebo hodlají využít zde nabízených doprovodných služeb. Všechny prostory a části dispozice, sloužící veřejnosti, musí umožňovat užívání rovněž osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

Pro dispoziční řešení vlastní výpravní budovy v odbavovací části je rozhodujícím požadavkem co nejkratší a nejpohodlnější bezbariérová cesta cestujících při nástupu a vstupu.

První základní částí výpravní budovy je její vstup, krytý závětrím. Prostor je zvláště při silné frekvenci cestujících trvale otevřený. Pro jeho správné fungování je rozhodující dobrá orientace s intuitivním navedením do budovy a dostatečně velká rozptylová čekací plocha pro zvládnutí špičkové frekvence.

Na vstupní část navazuje sektor odbavení (odbavovací hala). Zde cestující získají informace a jízdní doklad. Důraz je kladen na orientační systém, způsob prodeje jízdenek (přepážky s osobním odbavením, prodejní automaty jízdenek), informační servis (informační přepážky, samoobslužné terminály), včetně aktuálních informací o příjezdu a odjezdu. Součástí dispozice výpravní budovy je zpravidla také hygienické zázemí pro cestující, včetně bezbariérového WC. Nezbytnou součástí řešení výpravní budovy jsou úpravy pro zrakově postižené.

V dispozici výpravní budovy následuje komunikační trasa a nástupiště. Pro tu je rozhodující dobrá orientace, dostatečná kapacita a bezbariérové uspořádání.

V zahraničí jsou i menší nádraží záměrně přestavována a budována jako polyfunkční objekty, využívající velkého počtu návštěvníků pro nabídku dalších aktivit. Proto je vhodné komerčně využít (pro gastronomické služby, regionální informační centra, apod.) např. původní služební prostory. Pokud je v přednádražním prostoru soustředěna návazná veřejná doprava, která zde má počátek a cíl, je vhodné do výpravní budovy umístit také provozní zázemí pro tuto dopravu (např. zázemí pro řidiče, dispečink apod.) a tím zamezit umísťování duplicitních objektů do přednádražního prostoru.

Důležitou součástí odbavovací haly je prostor pro čekání. Ten slouží všem druhům dopravy v místě zastoupených, tedy nejenom pro vlastní vlakové spoje, ale také spoje návazné, nejčastěji autobusové dopravy. Oproti kdysi zřizovaným samostatným čekárnám jsou dnes navrhovány čekací zóny, umístěné v rámci odbavovací haly a pouze částečně oddělené. Zároveň dochází k přesunu čekacích prostor přímo na nástupiště. Stanice nebo zastávka, na níž se předpokládá doba čekání delší než 15 minut, by měla být vybavena uzavřeným, temperovaným čekacím prostorem. U menších stanic a zastávek je prostor pro čekání redukován na přístřešek s menším množstvím míst pro sezení. Taková čekárna však musí vždy umožnit alespoň základní ochranu před nepříznivými klimatickými podmínkami.

Pokud cestující využívají stanici či zastávku pouze ke každodennímu dojíždění, a tudíž znají velmi dobře jeho okolí a dorazí do něj těsně před příjezdem vlaku, resp. odcházejí ihned po výstupu z vlaku, nevyžadují většinou žádné další vybavení kromě ochrany před nepříznivými povětrnostními vlivy. To se však netýká oblastí s vysokým potenciálem v rekreační přepravě, neboť náhodní cestující přicházejí do stanice průběžně v závislosti na svém hlavním programu. Zřízení informačních center poskytujících kladné informace o regionu, do-

pravním spojení a zajišťujícím i výdej jízdních dokladů je v podmínkách ČR zatím bohužel neobvyklé. Vytváření informačních dopravně-turistických center zvyšuje atraktivitu hromadné dopravy i nejbližšího okolí stanice. K tomu je nutná spolupráce dopravce, provozovatele dráhy, místní samosprávy, případně dalších zainteresovaných organizací (např. správy chráněných území).



04.021 ▲ Citlivě rekonstruovaná výpravní budova s vnějším nástupištěm. Vyčkávací prostor pro cestující je realizován v rámci přístřeší výpravní budovy. V těsné blízkosti je i kryté parkoviště B+R. Celá kompozice je vhodně doplněna prvky zeleně [žst. Münsterlingen-Scherzingen, Švýcarsko]. #esko #vypravni budova #nastupiste #B+R #svycarsko



04.023 ▲ Zdevastovaná výpravní budova bez jakýchkoli služeb pro cestující [žst. Praha-Běchovice]. #taktone #esko #vypravni budova #bechovice



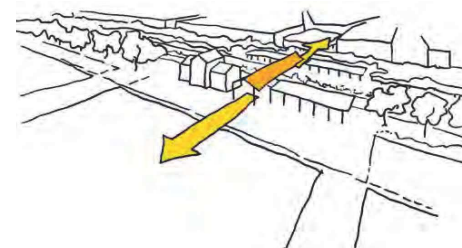
04.022 ▲ Kvalitní zastávkový přístřešek na méně frekventované zastávce [zast. Muntelier – Löwenberg, Švýcarsko]. #esko #pristresek #svycarsko



04.024 ▲ Výpravní budova a prostor přednádraží se zcela nevhodně řešenými pěšími vazbami. Přestože se jedná o stanici s provozem linek „S“, na jejich přítomnost není nikterak upozorněno [žst. Lysá nad Labem]. #taktone #esko #prednadrzni prostor #pristupnanastupiste #lysanadlabem

PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ

Přístupové cesty musí být přednostně navrhovány z obou stran kolejíste tak, aby tvořily zároveň spojnicí mezi územími přiléhajícími k oběma stranám kolejíste. Plní tak funkci významné urbanistické osy a spojnicí území.



Pro spojení přednádražního prostoru a nástupiště slouží horizontální a vertikální pěší komunikace. Přístupová komunikace musí umožňovat co nejkratší bezbariérový vstup na nástupiště. Nejčastěji je přístup na nástupiště řešen pomocí podchodu nebo nadchodu. Výhodou podchodu je překonání menší vertikální výšky – ztraceného spádu (cca 4 m pod temenem kolejnice). Naopak jeho nevýhodou je náročnější stavební řešení a nepříznivé působení stísněného podzemního prostoru na jeho uživatele. U dlouhých podchodů to může mít za následek rozvoj sociálně patologických jevů. Použití nadchodu nebo lávky vyžaduje překonání větší vertikální výšky (cca 8 m nad temenem kolejnice). Na rozdíl od podchodu je ovšem konstrukčně jednodušší a nepůsobí dojmem uzavřeného stísněného prostoru.

Nejčastěji je přístup na nástupiště řešen jako mimoúrovňový podchod nebo nadchod. Volba, zda k přístupu na nástupiště použít podchod nebo nadchod, vychází především z místních podmínek území, zejména výškového uspořádání a vzájemné polohy nástupiště a přednádraží. Pokud se nacházejí v jedné úrovni, bývá zpravidla použito podchodu, vzhledem k nutnosti překonávat menší ztracené spády při vstupu do podchodu než na nadchod. Zejména dlouhé podchody pod rozsáhlejšími kolejíšti je třeba dimenzovat v dostatečné šířce tak, aby byly uživatelsky příjemné a nevytvářely pocitově nepříjemné úzké koridory. Podchody stanic s výrazným podílem přestupní frekvence a velkým celkovým denním obrátem cestujících by měly být podle individuální situace doplněny vybaveností, kterou mohou využívat cestující v rámci přestupu mezi jednotlivými vlakovými spoji. U dlouhých podchodů je zároveň vhodné doplňovat je otvory nebo světlíky (např. v ploše nástupiště), zajišťujícími přístup přirozeného osvětlení a opticky dělicích jejich dlouhý půdorys. Výstupy z podchodů na nástupiště musí být jednoduché a přehledné. Pevná schodiště mají být v mstech s vysokou frekvencí cestujících v jednom (nahoru) nebo obou směrech doplněna eskalátory a prostředky zajišťujícími bezbariérový přístup. Přístupovou cestu na nástupiště pro zrakově postižené zajišťují vodící linie, hmatové prvky a akustické prvky orientačního systému pro veřejnost. Z hlediska uživatelského komfortu je vhodné používat spíše výtahy než pevné rampy (šikmé chodníky), které svojí délkou neúměrně prodlužují přístupové trasy na nástupiště, a jsou proto uživatelsky méně příjemné.

Tam, kde je součástí stanice samostatná výpravní budova, musí být vstup k přístupové cestě na nástupiště součástí této budovy nebo s ní být v bezprostředním kontaktu.

Je nezbytné, aby bylo kvalitně architektonicky a urbanisticky vyřešeno, zda bude přístup částečně nebo úplně zastřešen, jaká bude vazba podchod/nadchod – výpravní budova, kde bude umístěn vstup do podchodu nebo na nadchod na nástupiště apod.

Přístupová cesta na nástupiště musí být vybavena orientačním systémem, navazujícím jak na značení v přednádražním prostoru a širším okolí stanice, tak na orientační systém na nástupišti. Návrh přístupových cest na nástupiště se řídí platnou legislativou. Tam, kde je pro přístup na vnější nástupiště využito blízkého úrovněného zabezpečeného přejezdu, musí být tento doplněn o prvky orientačního systému, které jasně vymezí přístupovou trasu na nástupiště tak, aby ji cestující snadno našli a byla přehledná. Přístupové cesty musí být přednostně navrhovány z obou stran kolejí tak, aby tvořily zároveň spojnicí mezi územími přiléhajícími k oběma stranám kolejí. Přispívají tak k eliminaci bariérového efektu kolejové trasy dělicí území. Proto je třeba jejich navrhování věnovat zvýšenou pozornost, zejména v hustě zastavěném intravilánu měst a obcí. V některých případech může být funkce urbanistické osy a spojnice území významnější než samotný přístup na nástupiště. Řešení přístupových tras proto musí vždy vycházet z celkové urbanistické koncepce země, ve které má být navrhována dopravní stavba.



04.025 ▲ Přístup na nástupiště linky „S“ a související informační prvky [zast. Salzburg-Mülln-Alfstadt, Rakousko]. #esko #logo #pristupnanastupiste #rakousko #salzburg #infosystem



04.026 ▲ Přístup na nástupiště na pěší trase spojující území před ... #esko #pristupnanastupiste #nizozemi #baam



04.027 ▲ ... a za kolejí [žst. Baarn, Nizozemí]. #esko #pristupnanastupiste #nizozemi #baam



04.028 ▲ Nežřetelný přístup na nástupiště průchodem přes protihlukovou stěnu [zast. Praha-Podbaba]. #taktone #pristupnanastupiste #prothlukovastena #podbaba



04.029 ▲ Absence kvalitního orientačního systému vede k nepřístupným stavům [žst. Praha-Běchovice]. #taktone #pristupnanastupiste #navigace #bechovice #kolin

NÁSTUPIŠTĚ

V případě linek „S“ slouží nástupiště zároveň jako prostor pro krátkodobé čekání. Všechna taková nástupiště proto musí být vybavena dostatečně dimenzovanými prostory pro čekání cestujících a poskytovat cestujícím ochranu před povětrnostními vlivy i optimální kapacitu míst k sezení. Podoba zastřešení musí být navržena architektem v souladu s podobou celé zastávky.

Vnější nástupiště, která jsou od okolí oddělena protihlukovými stěnami, jsou zcela nevhodná

Použití vnějších, ostrovních nebo poloostrovních nástupišť vychází z celkové dopravní koncepce, zpracované pro příslušnou trať nebo traťový úsek.

Nástupiště linek „S“ jsou vybavena orientačním a informačním systémem podle standardů SŽDC. Prvky orientačního systému poskytují cestujícím informace o systému linek „S“ (z kladné informace, linkového vedení, tarifní podmínky, jízdní řád) v rozsahu určeném organizátorem dopravy. Dále by měly obsahovat informace o návazné dopravě, pokud se v místě nachází (rozsah a směry návazné dopravy) a okolí stanice (mapa okolí, významné cíle v dosahu).

Vzhledem k charakteru dopravy v režimu linek „S“ (taktová doprava s vysokým počtem spojů a malými intervaly návazných spojů) **slouží nástupiště zároveň jako prostor pro krátkodobé čekání. Proto musí být všechna nástupiště vybavena dostatečným počtem míst k sezení (lavičky) a prostory pro čekání (např. přístřešky, samostatně stojící čekárny), které poskytnou cestujícím ochranu před povětrnostními vlivy.**

Nástupiště frekventovaných stanic a zastávek musí být opatřena nástupištními přístřešky, které zajišťují zvýšený komfort při nástupu do vozidla a výstupu z něj. Rozsah zastřešení je závislý na frekvenci cestujících. Minimální délka zastřešené hrany nástupiště musí ve frekventovaných stanicích a zastávkách odpovídat délce standardního provozovaného vlaku (vozidla, jednotky). U nástupišť, kde výrazně převažuje počet vystupujících cestujících (více než 75 %), není nutné zřizovat zastřešení hrany nástupiště. Zastřešení jednotlivých nástupišť je možno spojit do ucelené konstrukce nastupištní halý.

Vnější nástupiště, která jsou od okolí oddělena protihlukovými stěnami, jsou zcela nevhodná. Pokud jsou takto realizována, je nezbytné v místech přístupu protihlukovou stěnu vhodně upravit (přerušit, nahradit, např. výrazně prosklenou částí, vstupním průchozím přístřeškem apod.) a hlavní přístup na nástupiště architektonicky zřetelně ztvárnit.

Nástupiště jsou vybavena orientačním a informačním systémem. Orientační systém navazuje na celkový orientační systém ve stanici, přednádrazním prostoru a širším okolí. Informační systém musí být audiovizuální, umožňující poskytování aktuálních informací o provozu (přesný čas, odjezdy vlaků, mimořádnosti). Podoba informačních prvků a zobrazovacích panelů vychází ze standardů SŽDC.



04.030 ▲ Zastřešení vnějších nástupišť [zast. München – Unterhaching, Německo]. #esko #nastupiste #zastreseninastupiste #nemecko #munchen



04.031 ▲ Zastřešení vnějšího nástupiště méně frekventované zastávky [zast. Darmstadt - TU Lichtwiese, Německo]. #esko #nastupiste #zastreseninastupiste #pristupnanastupiste #nemecko #darmstadt

..... 04.C Uspořádání stanic a zastávek linek „S“



04.032 ▲ Jednoduchá zastávka, dobře patrná v území [zast. Speyer - Nord West, Německo]. #esko #nastupiste #nemecko #speyer



04.034 ▲ Krytá čekárna na ostrovním nástupišti linek „S“ [zast. Salzburg-Mülln-Altstadt, Rakousko]. #esko #nastupiste #rakousko #salzburg



04.033 ▲ Informační systém na nástupišti, zahrnující informace o systému, jízdní řád, linkové vedení a plán okolí stanice [zast. Salzburg - Sam, Rakousko]. #esko #nastupiste #infosystem #rakousko #salzburg



04.035 ▲ Poloostrovní nástupiště použitelné na regionálních tratích je alternativou k podchodu. V místě přecházení chybí výstražné zařízení s optickou a akustickou signalizací [zst. Chotěboř]. #nastupiste #poloostrovninastupiste #chotebor



04.D INFORMAČNÍ A ORIENTAČNÍ SYSTÉMY

Kvalitní orientační systém nenahrazuje, ani nemůže nahradit, kvalitní návrh funkčního uspořádání a prostorovou intuitivní orientaci.

Vzhled a umístění jednotlivých prvků informačních a orientačních systémů v území, prostorech i stavbách stanic a zastávek linek „S“ vychází ze standardů SŽDC a informačního systému daného sídla, ve kterém se stanice/zastávka nachází. Vždy je pro danou stanici/zastávku třeba zpracovat komplexní návrh informačního a orientačního systému.

Orientační systémy nemají nahrazovat intuitivní orientaci v prostoru. Mají pouze pomocnou funkci pro snazší navigaci v prostoru a zvýšení informovanosti jeho uživatelů. Nedílnou součástí orientačních systémů jsou prvky pro orientaci zrakově postižených s akustickým vstupem.

Informační systém slouží ke sběru, zpracování a šíření informačních dat v reálném čase. Jeho hlavním cílem je poskytnout v aktuálních informacích cestujícím o spojích jednotlivých druhů dopravy, nepravidelnostech, mimořádných událostech apod. Přispívá tak ke zlepšení služeb pro cestující a ke zvyšování uživatelského komfortu dopravního systému jako celku. Nedílnou součástí informačních systémů jsou akustické definované výstupy prvků tohoto systému využitelné zrakově postiženými.

Kvalitní informační a orientační systémy jsou nedílnou součástí veřejného prostoru. Zejména v místech s výrazným podílem dopravy, jaká představují stanice a zastávky linek „S“, je jejich návrh nedílnou součástí řešení. Pro řešení stanice a zastávky linek „S“ je třeba zpracovat komplexní návrh informačního a orientačního systému, který zahrnuje tři úrovně orientace, důležité pro správné fungování těchto systémů.



04.036 ▲ Způsob označení stanic a zastávek linek „S“ samostatně stojícím pylone s logem systému [zast. Salzburg – Taxham Europark, Rakousko]. #esko #logo #orientace #rakousko #salzburg



04.037 ▲ Informační panely na nástupišti [žst. Salzburg – Hauptbahnhof, Rakousko]. #esko #infosystem #rakousko #salzburg



04.038 ▲ Špatné řešení informačního systému přispívá k negativnímu vnímání celého dopravního systému [žst. Praha-Běchovice]. #taktone #esko #logo #infosystem #bechovice

ORIENTAČNÍ SYSTÉM V ŠIRŠÍM OKOLÍ

Zajišťuje obousměrnou navigaci mezi stanicemi a zastávkami linek „S“ a v znamení zdrojů a cíli dopravy. Na této úrovni je nutná integrace s orientačním systémem (systémy) používaným v celém území sídla (města, obce, městské části). Je třeba, aby do těchto obecně používaných systémů byly doplněny prvky navigace ke stanicím a zastávkám linek „S“, včetně používaného loga. U těchto systémů se doporučuje přednostně zobrazování informačního sdělení prostřednictvím piktogramů, zajišťujících obecnou srozumitelnost.



04.039 ▲ Orientační systém v širším území [žst. Wien - Mitte, Rakousko]. #esko #logo #rakousko #wien



04.040 ▲ Orientační systém k zastávkám městské železnice jako součást značení turistických cest [Stuttgart, Německo]. #esko #navigace #nemecko #stuttgart

ORIENTAČNÍ SYSTÉM V PŘEDNÁDRAŽNÍM PROSTORU

Podporuje celkové vnímání prostoru a usnadňuje rychlé rozhodování v něm. Zajišťuje navigaci mezi jednotlivými druhy dopravy vyznačením vzájemných pěších vazeb mezi zastávkami, zejména v případech, kde tyto nejsou ve vzájemném kontaktu. Tam, kde jsou zastávky návazné dopravy v bezprostřední blízkosti a je zajištěn dobrý vizuální kontakt mezi zastávkami národní veřejné dopravy a přístupem na nástupiště, je možné prvky orientačního systému redukovat na prosté označení návazné dopravy bez vyznačování pěších vazeb. Nedílnou součástí orientačního systému v přednádražním prostoru jsou prvky pro zrakově postižené.

V přednádražním prostoru, v němž je zastoupena také návazná veřejná doprava, musí být umístěny takové prvky informačního systému, jejichž prostřednictvím získají cestující komplexní informaci o spojkách všech zastoupených druhů dopravy, včetně linek „S“. Informační systém musí umožňovat šíření informací ve vizuální podobě (digitální zobrazovací prvky) a může být doplněn o zvukový přenos informací (rozhlas). Vzhledem k požadavku na přenos informací v reálném čase je třeba, aby informační systém nebo jeho externí prvky (samostatně umístěné hodiny) umožňovaly zobrazení času. Konkrétní podoba a způsob předávání informací vychází ze standardů ŠŽDC a PID ►► Jednotný manuál informační grafiky PID, případně obdobných systémů v místě používaných.



04.041 ▲ Informační systém v přednádražním prostoru, zobrazující spoje všech druhů dopravy [žst. Horrem, Německo]. #esko #prednadrazni prostor #prestupnibod #infosystem #nemecko #horrem



04.042 ▲ Orientační systém umístěný v přednádražním prostoru [zast. Dresden - Freiburger Str., Německo]. #esko #prednadrazni prostor #navigace #nemecko #dresden

ORIENTAČNÍ SYSTÉM VE VÝPRAVNÍ BUDOVĚ, U PŘÍSTUPU NA NÁSTUPIŠTĚ A NA NÁSTUPIŠTI

Pokud je součástí stanice nebo zastávky výpravní budova, je třeba ji zahrnout do komplexního návrhu orientačního a informačního systému tak, aby průchod touto budovou byl přirozenou součástí tras pro cestující. V opačném případě se výpravní budova postupně stane nevyužívaným prostorem, což vede ke snížení celkové úrovně služeb a zhoršuje to vnímání dopravního systému jako celku.

Nedílnou součástí orientačního systému ve výpravní budově, u přístupu na nástupiště a na nástupišti jsou prvky pro zrakově postižené.

Vnitřní prostory výpravní budovy, v části sloužící cestujícím, je vhodné vybavit takovými prvky informačního systému, jejichž prostřednictvím získá cestující komplexní informaci o spojích všech zastoupených druhů dopravy, včetně dopravy n v azn .

Orientační a informační systém u přístupu na nástupiště vychází ze standardů SŽDC. Pokud přístup na nástupiště (podchod, nadchod) slouží zároveň jako pěší spojnice území na obou stranách kolejí, je nutné orientační systém v něm provázat s prvky navigace v širším území i mimo systém železniční dopravy, zejména ve směrech významných zdrojů a cílů pěší dopravy.

Nástupiště je vybaveno orientačním a informačním systémem podle standardů SŽDC. Ty jsou doplněny infostojany, poskytujícími z kladní informace o syst mu linek „S“ (z kladní informace, linkov veden, tarifn podmínky, jízdní řád) v rozsahu určeném organizátorem IDS. Dále obsahují informace o návazné dopravě, pokud se v místě nachází (rozsah a směry návazné dopravy), a okolí stanice (mapa okolí, významné cíle v dosahu).

►► Jednotný manuál informační grafiky PID



04.043 ▲ Příklad orientačního systému v rámci výpravní budovy [žst. Choťeboř]. #vypravnibudova #nastupiste #navigace #chatebor



04.045 ▲ Orientační systém na nástupišti zobrazující linkové vedení [žst. Tram-Train Rotterdam Centraal, Nizozemí]. #infosystem #nizozemi #rotterdam



04.044 ▲ Orientační a informační systém na nástupišti [žst. Salzburg Mülln-Alstadt, Rakousko] #esko #nastupiste #navigace #infosystem #rakousko #salzburg



04.046 ▲ Logo dopravního systému jako součást orientačního systému [žst. Dresden – Mitte, Německo]. #esko #logo #navigace #nemecko



Standardy kvality PID – Vzory kontrolních formulářů

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy

Vzor č. 1: Přehled o neodjetých vlkm

Datum	Vlak	Linka	Neuskutečněný úsek (odkud - kam)	Počet vlkm	Důvod neodjetí	Vina dopravce (A/N)	Opakování za GVD

Počet vlaků nejedoucích opakovaně v rámci GVD	
---	--

Přehled neuskutečněných vlkm z viny dopravce po linkách

Linka	Plánované vlkm	Neuskutečněné vlkm	Procentuálně neodjeto vlkm (%)	Započatých procent pod úrovní náročnosti	Nesplnění úrovně náročnosti opakovaně za GVD (A/N)
Celkem					

Vzor č. 2: Přehled odchylek v nasazování turnusovaných náležitostí

Datum	Vlak	Linka	Úsek s nedodrženým řazením	Počet vlkm	Odchylnka od pravidelného řazení	Nedodržení kapacity o 50 a více procent	Opakování nedodržení kapacity za GVD	Nedodržení bezbariérovosti	Opakování nedodržení bezbariérovosti za GVD

Řazení

Linka	Plánované vlkm	Počet vlkm s nedodrženým řazením	Počet procent s dodrženým řazením	Započatých procent pod úrovní náročnosti	Nesplnění úrovně náročnosti opakovaně za GVD [A/N]
Celkem					

Kapacita / bezbariérovost

Počet vlaku s nedodrženou kapacitou (2. a další opakování)	Počet vlaků s nedodrženou bezbariérovostí - 1. případ	Počet vlaků s nedodrženou bezbariérovostí - 2. a další případ

Bezbariérovost

Plánované bezbariérové vlkm za měsíc celkem	Počet vlkm s nedodrženou bezbariérovostí	Počet procent s dodrženou bezbariérovostí	Započatých procent pod úrovní náročnosti	Počet vlaků s nedodrženou bezbariérovostí

Stáří / vzhled

	Počet vozidel celkem	Počet vozidel s nedodrženým parametrem	Procent vozidel s dodrženým parametrem	Započatých procent pod úrovní náročnosti
Stáří				
Vzhled				

Vzor č. 4: Měsíční přehled o dodržení přípojových vazeb

Přestupní vazba	Počet rozhodných přípojů	Počet nezajištěných přípojů celkem	Podíl nezajištěných přípojů celkem [%]	Počet nezajištěných přípojů z viny dopravce	Podíl nezajištěných přípojů z viny dopravce	Započatých % pod úrovní náročnosti z viny dopravce	Nesplnění úrovně náročnosti z viny dopravce opakovaně za GVD (A/N)
Celkem							

Vzor č. 5: Přehled případů, kdy nebyla dodržena otevírací doba pokladen

Datum	Pokladna ve stanici	Předepsaná otevírací doba		Doba, kdy nebyla pokladna otevřena		Odchylka od předepsané otevírací doby
		od	do	od	do	

Suma předepsaných otevíracích dob pokladen za měsíc	
Suma odchylek od předepsaných otevíracích dob (každá započatá hodina)	
Procentuální odchylka	%

Započatých procent pod úrovní náročnosti	XX %	Nesplnění úrovně náročnosti opakovaně za CVD	A/N
--	------	--	-----

Vzor č. 6: Přehled případů, kdy nebyl dodržen počet členů vlakového doprovodu na vlaku

Datum	Číslo vlaku	Předepsaný počet členů vlakového doprovodu	Reálný počet členů vlakového doprovodu

Celkový počet odjetých vlaků za měsíc	
Počet vlaků, na nichž nebyl dodržen předepsaný počet členů vlakového doprovodu	

Započatých procent pod úrovní náročnosti	%	Nesplnění úrovně náročnosti opakovaně za GVD	A/N
---	---	---	-----

Vzor č. 7: Přehled kontrol revizory na linkách s provozem vlaků kategorie 0/OS1 a 0/OS2

0/OS1

Linka	Požadovaný počet kontrol	Skutečně vykonaných kontrol	Počet procent skutečně vykonaných kontrol	Započatých procent pod úrovni náročnosti	Nesplnění úrovně náročnosti opakovaně za GVD (A/N)
Celkem					

0/OS2

t.č. neobsazeno

Vzor č. 8: Stáří / vzhled vozidel

Stáří / vzhled

	Počet vozidel celkem	Počet vozidel s nedodrženým parametrem	Procent vozidel s dodrženým parametrem	Započatých procent pod úrovní náročnosti	Průměrné stáří
Stáří					
Vzhled					