



Technické a provozní standardy ODIS

OBSAH

ÚVOD 1

1.	<i>Terminologie</i>	1
I.	STANDARD VOZIDEL ODIS	2
1.	<i>Terminologie</i>	2
2.	<i>Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS</i>	4
2.1	Elektronické informační panely nebo tabule	5
2.2	Vnitřní elektronický vizuální informační systém	6
2.3	Akustický elektronický informační systém	7
2.4	Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu	8
2.5	Odbavovací a prodejní zařízení	8
2.5.1	Odbavovací terminály	8
2.5.2	Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety.....	12
2.6	Signalizační zařízení uvnitř vozidla	15
2.7	Komunikace s dispečinkou	15
2.8	Informační vitríny.....	16
2.9	Informační piktogramy	16
2.10	Informační materiály	16
2.11	Klimatická pohoda vozidel	17
2.12	Čistota a vzhled vozidel.....	18
2.13	Uspořádání interiéru vozidla	18
2.14	Wi-Fi.....	19
3.	<i>Prohlášení o shodě</i>	19
4.	<i>Evidence vozidel provozovaných v ODIS</i>	20
II.	STANDARD SLUŽEB VE STANICÍCH A NA ZASTÁVKÁCH	21
1.	<i>Pokladní přepážky</i>	21
2.	<i>Čekárny</i>	21
3.	<i>WC</i>	21
4.	<i>Úschovna zavazadel</i>	22
5.	<i>Audiovizuální systém ve stanicích a zastávkách</i>	22
6.	<i>Asistence při přepravě, nástup imobilních cestujících</i>	22
7.	<i>Další služby na zastávkách a ve stanicích</i>	23
III.	STANDARD TIŠTĚNÝCH JÍZDNÍCH DOKLADŮ	25
1.	<i>Obsah jízdních dokladů</i>	25
2.	<i>Ochrana jízdních dokladů</i>	25
IV.	POVINNOSTI PRACOVNÍKŮ DOPRAVCE	26
1.	<i>Povinnosti pracovníků dopravce</i>	26
	<i>Školení zaměstnanců dopravce</i>	26
	<i>Informační povinnosti dopravců</i>	26
V.	STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A DOPRAVNÍCH INFOCENTER	28
1.	<i>Obsah standardu</i>	28
2.	<i>Odbavení cestujících</i>	28
2.1	Definice.....	28
3.	<i>ODISka</i>	28
4.	<i>Způsoby prodeje jízdních dokladů</i>	29
5.	<i>Prodej v železničních stanicích a zastávkách</i>	29
6.	<i>Prodej u vlakové čety (dále jen obsluha)</i>	31

7.	<i>Prodej jízdenek na samoobslužných terminálech</i>	32
8.	<i>Prodej po internetu</i>	32
9.	<i>Prodej jízdenek mobilní aplikace ODISapka</i>	32
10.	<i>Prodej dlouhodobých časových jízdenek</i>	32
10.1	Definice dlouhodobé časové jízdenky	32
10.3	Prodej dlouhodobé časové jízdenky k on-line nosičům	33
VI.	KONTROLNÍ ČINNOST	34
VII.	STANDARD ÚKLIDU VOZIDEL	35
1.	<i>Úklid vnějších povrchů vozidla</i>	35
1.1	Pravidelný úklid	35
1.2	Hlubkový úklid vnějších povrchů	35
2.	<i>Úklid vnitřních prostor vozidla</i>	36
2.1	Operativní úklid	36
2.2	Pravidelný denní úklid	36
2.3	Pravidelný týdenní úklid	36
2.4	Hlubkový úklid vnitřních prostor	37
3.	<i>Evidence a kontrola úklidu vozidel</i>	37
3.1	Evidence úklidu vozidel	37
3.2	Kontrola úklidu vozidel	38
VIII.	STANDARD ÚDRŽBY VOZIDEL	39
IX.	STANDARD ORGANIZACE VÝLUK	40
X.	STANDARD OPATŘENÍ PRO SNÍŽENÍ DOPADU MIMOŘÁDNOSTÍ	42
XI.	STANDARD NASAZENÍ ZÁLOŽNÍCH VOZIDEL	44
1.	<i>Operativní záložní souprava</i>	45
XII.	STANDARD OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ PROVOZU (PŘÍPOJE VE STANICÍCH)	48
1.	<i>Dispečerský aparát Dopravce a KODIS</i>	48
1.1	Komunikace mezi dispečinky	48
1.2	Oprávnění dispečinku KODIS	48
2.	<i>Přípoje ve stanicích</i>	48
2.1	Příprava podkladů pro operativní řízení	49
2.2	Operativní řízení v praxi	49
2.3	Vyhodnocení provozu a kontrola	50
	SEZNAM ZKRATEK	51
	SEZNAM PŘÍLOH	52

ÚVOD

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

1. Terminologie

ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS.
KODIS	Koordinátorem ODIS je na základě rozhodnutí společníků společnost Koordinátor ODIS s.r.o. se sídlem 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava, společnost je pověřena sledováním a vyhodnocováním dodržování a plnění Technických a provozních standardů ODIS. Společnost KODIS provádí činnosti uvedené v dokumentu na základě pověření.
Doprovce ODIS	Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje veřejnou silniční nebo drážní dopravu v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, resp. zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů a provozuje autobusové, tramvajové, trolejbusové nebo vlakové spoje na aktuálně provozovaných linkách ODIS.
Vozidlo	Vozidlem pro účely těchto standardů se rozumí jednotlivé vozy (jednotlivé vozy jednotky, samostatné vozy nebo vozy, z nichž je složena souprava) provozované na aktuálně provozovaných linkách ODIS.

I. STANDARD VOZIDEL ODIS

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

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

1. Terminologie

Blacklist	Soubor zablokovaných karet nebo SAM modulů.
Capping	Použití platby bankovní kartou (dále jen BK), kdy skutečné zúčtování probíhá na konci dopravního dne.
Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje (dále jen CS)	Software, který zajišťuje centrální zpracování výstupních dat ze zařízení dopravců, centrální zpracování blacklistu, whitelistu, greenlistu a jejich distribuci do zařízení dopravců, dále zajišťuje správu účtů karet cestujících a finanční vyrovnání mezi dopravci.
Denylist	Seznam zakázaných BK pro použití v dopravě.
GPRS	Princip přenosu dat a připojení k internetu (případně jiným sítím) pro uživatele GSM.
Greenlist	Soubor zakoupených kuponů a nabitých elektronických peněženek přes e-shop.
Klaprák	Zařízení sloužící k jednoduchému a bezpečnému uchycení informačních materiálů dohodnutých formátů.
Nadzóna	Označení území se shodnými tarifními vlastnostmi zahrnujícího více tarifních zón.
Odbavovací a prodejní zařízení	Zařízení sloužící k odbavení cestujících a k prodeji jízdních dokladů.
ODISapka	Mobilní aplikace systému ODIS, umožňující vyhledání spojení, nákup jednotlivého jízdného a zároveň může sloužit i jako identifikátor dlouhodobé časové jízdenky (= Virtuální ODISka)
ODISka	Mezi dopravci vzájemně uznávaná bezkontaktní čipová karta sloužící jako nosič dlouhodobých časových jízdenek uložených v její paměti a jako nosič elektronické peněženky.
Retail	Standardní platba BK na obchodním terminálu.
SAM	Secure Access Module, bezpečnostní modul zajišťující komunikaci mezi odbavovacím a prodejním zařízením a ODISkou nebo jinou bezkontaktní čipovou kartou.

Taplist	Seznam BK, které byly přiloženy k odbavovacímu zařízení.
Tokenizace	Zašifrování čísla BK.
Virtuální ODISka	Identifikátor dlouhodobé časové jízdenky ve formě 2D kódu, případně komunikující prostřednictvím technologie NFC, jedinečně svázaný s mobilním telefonem a mobilní aplikací ODISapka
Vitrína	Zařízení sloužící k jednoduchému a bezpečnému uchycení informačních materiálů ODIS dohodnutých formátů.
Whitelist	Soubor kupónů na karty ODISka nebo seznam povolených karet ODISka nebo seznam SAM modulů nebo seznam údajů k Virtuální ODISce (kupóny, profily, osobní údaje, fotografie) nebo seznam údajů k BK (taplisty, kupóny, profily, osobní údaje, fotografie)
Yellowlist	Seznam jízdenek zakoupených přes samoobslužný terminál ve vlacích.

2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS

Vozidla zabezpečující dopravu na linkách ODIS musí být homologována dle platných předpisů ES a ČR.

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

- ODIS 4 pro vozidla železniční nasazovaná v pravidelném provozu.
- ODIS 5 pro vozidla železniční nasazovaná jako vozidla záložní: Záloha 1 – plnohodnotná.
- ODIS 6 pro vozidla železniční nasazovaná jako vozidla záložní: Záloha 2 – mimořádná.

Základní technické parametry vozidel jsou stanoveny v příloze č. 1 tohoto dokumentu.

Každé vozidlo včetně výbavy provozované na některé z linek ODIS musí dopravce zaevidovat u společnosti KODIS dle bodu I.3, přičemž společnost KODIS následně vydá prohlášení o shodě dle tohoto dokumentu.

Vozidlům uvedeným do provozu před započítáním provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na železniční dopravce nebo přímého zadání železničního dopravce v dané oblasti může společnost KODIS vydat výjimku z plnění standardů ODIS. Výčet všech přípustných výjimek je uveden v příloze č. 14 Technických a provozních standardů ODIS. Uvedené výjimky jsou dopravci uděleny vždy, a to na základě písemné žádosti dopravce.

Vozidlům ve zkušebním provozu určeným k vyzkoušení jejich technických a provozních vlastností, která nebudou v ODIS provozována déle než dva měsíce, může společnost KODIS vydat výjimku z plnění standardů ODIS.

Výjimka z plnění standardů ODIS nesmí znemožnit řádné odbavení cestujících ve vozidle.

V článku 2 jsou dále rozpracovány součásti standardního vybavení vozidla:

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

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

2.1 Elektronické informační panely nebo tabule

Všechny soupravy standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybaveny na svých čelech funkčním elektronickým informačním panelem umístěným v prostoru čelního okna, případně zabudovaným v karoserii vozidla na jeho čele. Rozměry čelního informačního panelu jsou maximalizovány s ohledem na konstrukci vozidla, při pořízení nových vozidel či obnově informačního systému vozidla musí být parametry elektronických informačních panelů schváleny společností KODIS.

Přesný vzhled, rozlišení a obsah textu čelního elektronického informačního panelu je stanoven společností KODIS. U vozidel **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** je standardem uvedení linkového označení a plného textu cílové stanice či zastávky. Text cílové stanice musí být na panelu uveden staticky (nemůže rolovat). Dopravce musí předat společnosti KODIS rozlišení jednotlivých panelů užitých na jednotlivých vozidel pro stanovení optimální verze zkráceného názvu pro jeho zobrazení. KODIS při návrhu zkráceného názvu primárně posoudí zkratky uvedené v příručce SR70, následně ve specifických případech a s přihlédnutím k lokálním podmínkám stanoví alternativní podobu zkrácení. Linkové označení a název cílové stanice musí být vyvedeny v maximální možné velikosti tak, aby vyplňovalo celou výšku elektronického panelu.

Na vyžádání společnosti KODIS musí dopravce na čelním panelu zobrazit případný doplňkový text zpřesňující trasu spoje (např. „Přes: stanice/zastávka“), bližší určení charakteru spoje či pokračování jízdy vozidla po jiné lince. Pokud informační panel neumožňuje zobrazování dvou řádků textu dle platných norem, může být uvedený text zobrazován pouze po určitou dobu jako samostatná fáze místo názvu cílové stanice vlaku. Na vyžádání společnosti KODIS musí dopravce na čelním panelu zobrazit cílovou stanici či doplňkový text též v cizím jazyce (předpokládá se zobrazení ve slovenštině, polštině nebo angličtině).

Všechna vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena na boku vozidla funkčními elektronickými informačními panely umístěnými v horní části bočních oken přes celou jeho šíři (v případě dvoupodlažní jednotky v horní části oken spodního patra), či zabudovanými v karoserii vozidla. V bočnici jednoho vozu musí být umístěn minimálně 1 boční elektronický panel výše uvedeného standardu. Rozměry informačního panelu jsou maximalizovány s ohledem na konstrukci vozidla, při pořízení nových vozidel či obnově informačního systému vozidla musí být parametry elektronických informačních panelů schváleny společností KODIS.

Přesný vzhled a obsah textu bočního elektronického informačního panelu je stanoven společností KODIS. U vozidel **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** je standardem uvedení linkového označení, plného textu cílové stanice či zastávky v horním řádku a vybraných důležitých stanic či zastávek v trase linky ve spodním řádku. Vybrané důležité stanice či zastávky v trase linky jsou doplněny o text „Přes:“, a to buď samostatně jako samostatná fáze při postupném zobrazování jednotlivých vybraných důležitých stanic či zastávek v trase linky před první z nich, nebo jako součást

běžícího textu s vybranými důležitými stanicemi či zastávkami v trase linky. Již projeté stanice a zastávky v trase vlaku se na spodním řádku nezobrazují.

Dopravce musí předat společnosti KODIS rozlišení jednotlivých panelů užitých na jednotlivých vozidlech pro stanovení optimální verze zkráceného názvu pro jeho zobrazení. KODIS při návrhu zkráceného názvu primárně posoudí zkratky uvedené v příručce SR70, následně ve specifických případech a s přihlédnutím k lokálním podmínkám stanoví alternativní podobu zkrácení. Linkové označení musí být vyvedeno v maximální možné velikosti tak, aby vyplňovalo celou výšku elektronického panelu. V případě požadavků KODIS musí být na panelu zobrazován i požadovaný text, např. název vlaku, případně název konané akce. Uvedený text může být zobrazován pouze po určitou dobu jako samostatná fáze místo názvu cílové stanice vlaku. Na vyžádání společnosti KODIS musí dopravce na bočním panelu zobrazit stanice, zastávky či doplňkový text též v cizím jazyce (předpokládá se zobrazení ve slovenštině, polštině nebo angličtině). Informace na elektronických informačních panelech nebo tabulích musí být vždy aktuální a musí odpovídat platné legislativě a příslušným technickým normám.

Informace na elektronických informačních panelech musí být zobrazovány v barvě žlutozelené, žluté, oranžové či bílé. V případě panelů čistě v provedení LED se jedná o LED diody výše uvedených barev.

2.2 Vnitřní elektronický vizuální informační systém

Každé vozidlo standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybaveno funkčními vnitřními elektronickými vizuálními informačními panely zobrazujícími informace pro cestující. Jedná se o informační panely tvořené LCD monitory poměru stran:

a) 32:9,

v takovém případě zobrazuje LCD monitor v jeho levé polovině šířky 50 % celého panelu v horním řádku informace o označení linky, cílové stanici či zastávce linky, pod tímto prvním řádkem pak zobrazuje výčet následujících stanic a zastávek včetně informací o tarifní zóně příslušné stanici či zastávce a čas příjezdu do této stanice či zastávky,

v pravé části se zobrazuje aktuální čas, informace o návaznostech na železniční a autobusovou dopravu v návazných stanicích zobrazovaných dle přestupních dob stanovených společnostmi KODIS a další informace dodané KODIS ve standardních multimediálních formátech ve formátu obrázku či videa,

přes celý panel mimo horního řádku se zobrazuje po odjezdu z předchozí stanice text následující stanice po dobu 5 s, následně se střídá jako samostatná fáze s výše uvedeným základním stavem.

b) 16:9

v takovém případě zobrazuje LCD monitor shodné informace jako LCD monitor verze 32:9, avšak jeho levá a pravá obrazovka jsou zobrazovány jako samostatné fáze zobrazení.

V případě, že vlak obsluhuje zastávku „na znamení“, je tato informace indikována taktéž na vnitřním informačním panelu. Stiskne-li před příjezdem do této zastávky cestující tlačítko signalizace, je informace o zastavení na zastávce „na znamení“ indikována taktéž na vnitřním informačním panelu textem „ZASTAVÍME“ zobrazovaným u příslušné zastávky jak v levé části LCD panelu, tak společně s názvem příslušné zastávky či stanice v samostatné fázi, ve které je její název zobrazován.

Informační panely jsou umístěny tak, aby byly viditelné z každého místa kteréhokoliv oddílu vozidla.

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

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

Zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel blíže upřesňuje společnost KODIS.

2.3 Akustický elektronický informační systém

Všechna vozidla musí být vybavena funkčním akustickým elektronickým informačním systémem určeným pro hlášení stanic a zastávek a dalších dopravních informací pomocí palubního počítače nebo jiného kontroléru, mikrokontroléru nebo řídicí jednotky.

Textace použité v hlášení je jednotná pro všechny spoje standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6**. Před příjezdem do stanice či zastávky je hlášení oznámeno jednotnou znělkou, přičemž následující hlášení se skládá z vyhlášení aktuální stanice či zastávky ve formátu odpovídajícím textacím na vnitřním informačním panelu. Po odjezdu ze stanice či zastávky je hlášení oznámeno jednotnou znělkou, přičemž následující hlášení se skládá z vyhlášení textu „příští stanice“ a následující stanice či zastávky ve formátu odpovídajícím textacím na vnitřním informačním panelu. Využití systému k reklamnímu hlášení mimo oblast veřejné dopravy je povoleno pouze s předchozím souhlasem společnosti KODIS.

Akustický informační systém musí cestující informovat také o následující zastávce „na znamení“, a to vždy po výjezdu z předchozí stanice či zastávky ve formátu: „příští stanice XY, zastávka je na znamení, pro výstup stiskněte tlačítko signalizace.“ Ve chvíli, kdy cestující stiskne tlačítko signalizace, je tato informace přenesena ke strojvedoucímu, v tuto chvíli se ozve hlášení ve formátu: „příští stanice XY, zastavíme.“ Při příjezdu do zastávky je v případě nestisknutého tlačítka signalizace cestující informován hlášením ve formátu: „zastávka XY, zastávka je na znamení.“

Ve vozidlech standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být v případě mimořádností zajištěno hlášení pro cestující formou vlakového rozhlasu. V případě požadavků dispečera KODIS (prostřednictvím dispečera dopravce) je nutné zajistit informovanost cestujících ve vlaku o aktuálním dění v dopravě a s tím souvisejícími opatřeními.

Součástí akustického elektronického informačního systému vozidel standardů **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** je i informační systém pro nevidomé.

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

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena takovým počtem dveří, aby byla ve stanicích a zastávkách zaručena rychlá výměna cestujících.

Šířka dveří musí odpovídat obratu cestujících ve stanicích a zastávkách.

Dveře otevírá buď strojvedoucí, nebo cestující po předchozím odblokování (poptávkové otevírání dveří). Pokud je to technicky a provozně možné, musí být v době temperování vozidla používáno poptávkové otevírání dveří, pokud je jím vozidlo vybaveno. Po ukončení nástupu a výstupu cestujících se dveře na základě vyhodnocení situace samy zavřou.

Poptávkové otevírání dveří musí být nastaveno tak, aby se dveře vozidla otevřely ve stanici či zastávce po odblokování dveří strojvedoucím i v případě, kdy bylo tlačítko poptávkového otevírání dveří stisknuto již za jízdy vlaku.

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena centrálním zavíráním dveří. Dveře musí být za jízdy blokovány.

V provozu může být vozidlo ponecháno, nefungují-li maximálně dvoje dveře na jedné straně soupravy. Současně musí být z každého vozidla (tj. i každého vozu soupravy) umožněn výstup alespoň jedněmi dveřmi na každé straně vozidla.

V každém dveřním prostoru musí být umístěna samolepka s důležitými telefonními čísly pro nouzová volání (112, 150, 155, 156 a 158) a telefonní kontakt na infolinku ODIS.

Místa pro kočárky, jízdní kola a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou vyznačena na stěnách vozu a na podlaze v prostoru vyhrazeného místa piktogramy.

2.5 Odbavovací a prodejní zařízení

Odbavovací a prodejní zařízení ve vozidlech standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** se skládá ze dvou částí. Jedná se o:

- Odbavovací terminály umístěné vždy v nástupním prostoru vozidel kategorie **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6**.
- Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety.

2.5.1 Odbavovací terminály

Odbavovací terminály jsou umístěny vždy u každých nástupních dveří (nástupního prostoru) vozidla kategorie **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6**. Počet terminálů ve vozidle a v jednotlivých nástupních prostorech je stanoven přílohou č. 1 TPS ODIS (Základní technické parametry vozidel). Terminály jsou vybaveny čtečkou bezkontaktních čipových a bankovních karet. Základní komponenty systému mohou být integrovány do libovolných celků. Zařízení musí být připraveno pro komunikaci s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC.

Princip odbavení cestujícího s bezkontaktní čipovou kartou ODISka či bankovní kartou je následující:

1. Na obrazovce terminálu s dotykovou obrazovkou jsou v základním stavu zobrazena pole s názvem „Nástupní stanice“, kterou bude moci cestující změnit, nicméně po odbavení se opět nastaví návratově aktuální stanice. V položce „Do“ není ve výchozím stavu vyplněna žádná stanice. Cestující může cílovou stanicí vybrat rychlou volbou jedné ze 6-ti nabízených stanic, kdy se bude jednat o 6 cílových stanic, do kterých jsou z dané aktuální výchozí stanice nejčastěji prodávány jízdenky, a to nejen v rámci dané trati, či vlakového spoje, ale v rámci systému ODIS. Pokud si cestující nezvolí jednu ze 6-ti nabízených stanic, klikne do položky „Do“: vybrat stanicí a terminál nabídne písmennou klávesnici dle abecedy, kde nejdříve pod touto nabídkou bude ještě nejprve zobrazen postupný seznam následných stanic daného vlakového spoje. Pokud si cestující přeje cestovat jinam, vybere počáteční písmeno názvu stanice, případně více počátečních písmen a zobrazí se názvy stanic ODIS, odpovídající tomuto zadání. V určitých mezistaničních relacích lze alternativně využít dvě, případně i více tras, v tomto případě se objeví pomocné tlačítko „PŘES“ pro výběr nácestné stanice. Nejdříve se vždy odbavuje držitel karty, následně odbavuje spolucestující, zavazadla, psy přes další tlačítko s odpovídajícími grafickými symboly. Na základní obrazovce je také tlačítko „Předchozí volba“, kdy cestující zrychleně nadefinuje cílovou (a výchozí) stanicí, kterou použil pro odbavení předchozí cestující.
2. Při přiložení bezkontaktní čipové karty ODISka s nahranou platnou dlouhodobou časovou jízdenkou či nahranou platnou jednotlivou jízdenkou REGION dojde k zobrazení platnosti této jízdenky a úseku její platnosti. V případě platné dlouhodobé jízdenky s platnou zónou v rámci zvolené trasy je úsek za tuto zónu odečten z ceny jízdného.
3. Cestující navolí svou cílovou stanicí v poli „Cílová stanice“ a potvrdí tlačítko „Výdej“. V případě, že bude odbavován na kartu ODISka, není potřeba volit jakékoli slevové jízdné, jelikož jízdné je vydáno dle platného profilu na kartě. V případě použití BK v režimu capping taktéž cestující nevolí slevové jízdné a pouze provede TAP. V případě dokupované jízdenky pro spolucestujícího cestující provede nastavení slevy dle tarifu ODIS. Po navolení požadavku dojde k jeho potvrzení a návratu zpět na výchozí obrazovku s již navolenou „Cílovou stanicí“. Po provedení všech úkonů bude cestující vyzván k přiložení karty.
4. Při nákupu jízdného pro spolucestující cestující nejdříve odbaví sebe. Následně po navolení „Nástupní stanice“ a „Cílové stanice“ provede navolení počtu spolucestujících a potvrdí tlačítkem „Výdej“. Následně bude cestující vyzván k přiložení karty. Informace o prodeji jízdních dokladů pro spolucestující bude cestujícímu zřetelně uvedena na displeji zařízení. Informace o zakoupených jízdenkách musí být zobrazena po stisknutí tlačítka „info“, po přiložení příslušné karty.
5. Po přiložení karty dojde k zápisu jednotlivé jízdenky pro držitele karty na ODISku či k úkonům souvisejícím s odbavením BK. Po přiložení karty při nákupu jízdních dokladů pro spolucestující dojde k platbě z EP ODISky a

zápisu jízdenky do Yellowlistu nákupů, či k úkonům souvisejícím s odbavením BK.

6. V případě požadavku na tisk daňového dokladu bude v případě ODISky nebo BK v režimu capping tento doklad cestujícímu k dispozici ke stažení na www.odiska.cz. V případě použití BK v režimu retail bude daňový doklad vydán v systému Dopravce.

Ve všech případech zařízení odbavuje cestující dle platného tarifu ODIS včetně odlišného odbavení v jednotlivých tarifních oblastech. Funkce odbavovacího a prodejního zařízení mohou být implementovány do standardně používaných zařízení dopravce.

Zařízení musí obsahovat minimálně 2 SAM sockety.

Čtečka terminálu musí splňovat požadavek na akceptaci a garanci bezporuchového a plynulého využití bankovních bezkontaktních platebních karet min. VISA a Mastercard. Čtečka splňuje požadavek na certifikaci dle aktuální verze relevantních standardů PCI, Paypass 3.0.x, Visa PayWave, Visa Contactless Payment Specification verze 2.1.1. nebo vyšší.

Dále k využití bankovních platebních karet je dopravce povinen zajistit:

- Certifikovaný HW pro akceptaci EMV karet včetně všech potřebných SW licencí EMV kernelu. HW je připravený pro nahrání platební aplikace. Dopravce musí zajistit součinnost HW výrobce čtečky pro nahrávání platební aplikace a případnou další implementaci. Dopravce si musí dohodnout se smluvním zúčtovatelem platebních transakcí KODISu způsob práce s bankovní čtečkou při odbavení ODISky a BK. Náklady na případné úpravy svých systémů pro tuto integraci nese Dopravce.
- Datovou konektivitu čtečky (přes palubní počítač nebo přes vlastní SIM).
- Distribuci denylistu z centrálního systému dle specifikace datové věty KODIS v aktuální verzi (dle přílohy č. 4 tohoto dokumentu) do palubního počítače a jeho zpřístupnění v úložném prostoru palubního počítače pro čtečku platebních karet.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci čtečky platebních karet a palubního počítače (dokumentaci k protokolu obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS) a předávání vybraných dat definovaných KODISEm do transakční věty pro odbavení bankovní karty.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci odbavovacího zařízení s odbavovacím a prodejním zařízením vlakové čety prostřednictvím NFC rozhraní pro předávání informací o přiložených kartách (dokumentaci k formátu předávaných dat obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS).
- Servis čtečky a podporu pro vývoj.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi na fyzické zabezpečení čtečky a budování bezpečnostního povědomí všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami.

- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi (Životní cyklus standardu PCI DSS jsou 3 roky) zejména na fyzické zabezpečení čtečky (PCI DSS požadavek 9.x) a budování bezpečnostního povědomí (PCI DSS požadavek 12.x) všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami (řidiči, technici, apod.).
- Zasílání dat do clearingů MSK včetně informací o přiložení bankovní karty dle specifikace věty KODIS v aktuální verzi dle přílohy č. 4 tohoto dokumentu.
- Dopravce uzavře smlouvu o poskytnutí licence platební aplikace s dodavatelem poskytovatele služeb zprostředkování karetních transakcí pro odbavení cestujících pro KODIS.
- Dopravce předá čtečky pro nahrání klíčů v bezpečném prostředí a nahrání aplikace pro odbavení cestujících pomocí bankovní karty.

Mezi základní požadavky na zařízení patří:

- odbavení bankovní bezkontaktní platební kartou dle přílohy č. 3 a přílohy č. 5 tohoto dokumentu,
- maximální doba odbavení ODISky, která se řídí přílohou č. 6 tohoto dokumentu,
- maximální doba odbavení BK je stejná jako maximální doba odbavení ODISky,
- odbavení cestujících dle tarifu ODIS,
- odbavení více zón na zastávce dle přílohy č. 3 při použití např. hraničních zastávek nebo nadzón, minimální počet zón je stanoven na 3 zóny + 1 nadzónu pro každou zastávku,
- možnost tarifního odbavení i pro zónu, ve které není zastávka daného spoje (projížděná zóna) dle přílohy č. 3,
- akceptace a kontrola nahraných dlouhodobých časových jízdenek na ODISce dle přílohy č. 3,
- záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu,
- odmítnutí odbavení ODISky, která se nachází na blacklistu,
- pravidelná synchronizace dat (greenlist, blacklist, whitelist) se systémem CS minimálně 1x za hodinu,
- uchování dat o prodeji a odbavení, včetně zasílání těchto dat minimálně 1x denně pomocí GPRS nebo rychlejšího způsobu komunikace do CS,
- pravidelná synchronizace transakcí uložených v Yellowlistu ON-LINE se systémem Prodejních a odbavovacích zařízení vlakových čt.

Všechny datové toky se řídí přílohou č. 4 tohoto dokumentu.

Terminologie je popsána v příloze č. 3 tohoto dokumentu.

Výstupní data obsahují minimálně následující údaje, které jsou přesně stanoveny v příloze č. 4:

- číslo odbavovacího a prodejního zařízení,
- číslo odpočtu,
- číslo jízdenky,
- druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn),
- druh tarifu,
- druh jízdenky (dlouhodobá, krátkodobá, jednotlivá REGION nebo MĚSTO),
- výši základní sazby,
- označení přestupní jízdenky bez základní sazby,
- číslo vlaku,
- uznané tarifní zóny na trase,
- nahrané tarifní zóny nebo nadzóny v případě prodeje jednotlivé jízdenky dle tarifních oblastí,
- tarifní kilometry odpovídající zakoupenému jízdniému dokladu,
- tarifní číslo nástupní zastávky dle číselníku,
- tarifní číslo výstupní zastávky dle číselníku,
- cena vč. DPH,
- DPH jízdenky,
- datum prodeje,
- čas prodeje,
- platnost dokladu,
- počáteční a konečnou výši stavu elektronické peněženky,
- číslo ODISky u každé transakce spojené s ODISKou,

2.5.2 Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety

Každý člen vlakové čety provádějící úkony související s odbavením cestujících musí být vybaven odbavovacím a prodejním zařízením vlakové čety. Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety je vybaveno tiskárnou jízdniých dokladů a čtečkou bezkontaktních čipových a bankovních karet. Základní komponenty systému mohou být integrovány do libovolných celků. Zařízení musí být připraveno pro komunikaci s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC.

Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety musí být schopno přečíst a vyhodnotit 2D kód dle přílohy č. 3 a přílohy č. 7 a níže uvedených parametrů v průměrném čase do 1000 ms od zaostření (je-li na displeji mobilního telefonu zobrazována sekvence takových 2D kódů, pak musí zaostření probíhat pouze pro první z nich, každý další 2D kód tedy musí být přečten průměrně do 1000 ms od zobrazení bez nutnosti dalšího zaostření).

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

Dále k využití BK je dopravce povinen zajistit:

- Certifikovaný HW pro akceptaci EMV karet včetně všech potřebných SW licencí EMV kernelu. HW je připravený pro nahrání platební aplikace. Dopravce musí zajistit součinnost HW výrobce čtečky pro nahrávání platební aplikace a případnou další implementaci. Dopravce si musí dohodnout se smluvním zúčtovatelem platebních transakcí KODISu způsob práce s bankovní čtečkou při odbavení ODISky a BK. Náklady na případné úpravy svých systémů pro tuto integraci nese Dopravce.
- Datovou konektivitu čtečky (přes palubní počítač nebo přes vlastní SIM).
- Distribuci denylistu z centrálního systému dle specifikace datové věty KODIS v aktuální verzi (dle přílohy č. 3) do palubního počítače a jeho zpřístupnění v úložném prostoru palubního počítače pro čtečku platebních karet.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci čtečky platebních karet a palubního počítače (dokumentaci k protokolu obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS) a předávání vybraných dat definovaných KODISem do transakční věty pro odbavení bankovní karty.
- Implementaci komunikačního protokolu pro komunikaci odbavovacího zařízení s revizorskou čtečkou prostřednictvím NFC rozhraní pro předávání informací o přiložených kartách (dokumentaci k formátu předávaných dat obdrží dopravce po uzavření smlouvy s KODIS).
- Servis čtečky a podporu pro vývoj.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi na fyzické zabezpečení čtečky a budování bezpečnostního povědomí všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi (Životní cyklus standardu PCI DSS jsou 3 roky) zejména na fyzické zabezpečení čtečky (PCI DSS požadavek 9.x) a budování bezpečnostního povědomí (PCI DSS požadavek 12.x) všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami (řidiči, technici, apod.)
- Zasílání dat do clearingů MSK včetně informací o přiložení bankovní karty dle specifikace věty KODIS v aktuální verzi dle přílohy č. 4.
- Dopravce uzavře smlouvu o poskytnutí licence platební aplikace s dodavatelem poskytovatele služeb zprostředkování karetních transakcí pro odbavení cestujících pro KODIS.
- Dopravce předá čtečky pro nahrání klíčů v bezpečném prostředí a nahrání aplikace pro odbavení cestujících pomocí bankovní karty.

Mezi základní požadavky na zařízení patří:

- odbavení v hotovosti s následným vytištěním kontrolní jízdenky nebo ODISky dle přílohy č. 3 a přílohy č. 5,
- odbavení bankovní bezkontaktní platební kartou, a to jak v režimu capping, tak retail, s následným vytištěním kontrolní jízdenky dle přílohy č. 3 a přílohy č. 5,

- maximální doba odbavení ODISky, která se řídí přílohou č. 6,
- maximální doba odbavení BK je stejná jako maximální doba ODISky,
- odbavení cestujících dle tarifu ODIS,
- odbavení více zón na zastávce dle přílohy č. 3 při použití např. hraničních zastávek nebo nadzón, minimální počet zón je stanoven na 3 zóny + 1 nadzónu pro každou zastávku,
- možnost tarifního odbavení i pro zónu, ve které není zastávka daného spoje (projížděná zóna) dle přílohy č. 3 tohoto dokumentu,
- akceptace a kontrola nahraných dlouhodobých časových jízdenek na ODISce dle přílohy č. 3 tohoto dokumentu,
- nákup dlouhodobých časových jízdenek v hotovosti nebo z elektronické peněženky na ODISce,
- nabití elektronické peněženky na ODISce,
- záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu,
- odmítnutí odbavení ODISky, která se nachází na blacklistu,
- pravidelná synchronizace dat (greenlist, blacklist, whitelist) se systémem CS minimálně 1x za hodinu,
- uchovávání dat o prodeji a odbavení, včetně zasílání těchto dat minimálně 1x denně pomocí GPRS nebo rychlejšího způsobu komunikace do CS.
- Vyčtení platných jednotlivých jízdenek ODIS nahraných na ODISce včetně vytištění dokladu o nákupu těchto jízdních dokladů na požádání cestujících.
- Stažení whitelistů ,
- pravidelná synchronizace transakcí uložených v Yellowlistu ON-LINE se systémem Odbavovacích terminálů,
- akceptace 2D kódů, jejich kontrola se dále řídí přílohou č. 3 tohoto dokumentu.

Všechny datové toky se řídí přílohou č. 4 tohoto dokumentu.

Terminologie je popsána v příloze č. 3 tohoto dokumentu.

Výstupní data obsahují minimálně následující údaje, které jsou přesně stanoveny v příloze č. 4:

- číslo odbavovacího a prodejního zařízení,
- číslo obsluhy,
- číslo odpočtu,
- číslo jízdenky,
- druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn),
- druh tarifu,

- druh jízdenky (dlouhodobá, krátkodobá, jednotlivá REGION nebo MĚSTO),
- výši základní sazby,
- označení přestupní jízdenky bez základní sazby,
- číslo vlaku,
- uznané tarifní zóny na trase,
- nahrané tarifní zóny nebo nadzóny v případě prodeje dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- tarifní kilometry odpovídající zakoupenému jízdnímu dokladu,
- tarifní číslo nástupní zastávky dle číselníku CIS, případně dle číselníku stanic SR 70.
- tarifní číslo výstupní zastávky dle číselníku CIS, případně dle číselníku stanic SR 70.
- cena vč. DPH,
- DPH jízdenky,
- datum prodeje,
- čas prodeje,
- platnost dokladu v případě dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- počáteční a konečnou výši stavu elektronické peněženky,
- číslo ODISky u každé transakce spojené s ODISKou,
- storno jízdenky.

2.6 Signalizační zařízení uvnitř vozidla

Všechna vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena signalizačním zařízením umožňujícím informovat strojvedoucího či vlakovou četou o:

- požadavku cestujícího na výstup na zastávce na znamení dle bodů 2.2 a 2.3,
- požadavku cestujícího na vozíku pro invalidy na výstup na zastávce,
- požadavku rychlé pomoci (SOS tlačítko).

Ve vozidle musí být umístěn takový počet tlačítek, aby bylo zaručeno, že v blízkosti každých dveří se bude nacházet tlačítko pro signalizaci výstupu v zastávce na znamení. Tlačítka v blízkosti dveří musí být maximálně ve výšce 150 cm nad podlahou vozidla. Tlačítka musí být umístěna taktéž v prostoru pro sedící cestující.

V případě, že vozidla nejsou vybavena tlačítky pro požadavek cestujících na výstup na zastávce na znamení nebo je signalizace pro výstup v poruše, považují se všechny zastávky za stálé, tj. žádná není na znamení.

2.7 Komunikace s dispečinkou

Dopravce provozující vozidlo standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí zasílat prostřednictvím dohodnutých komunikačních kanálů informace o provozu vlaku do dispečinku KODIS.

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena GPS pro zasílání údajů o aktuální poloze vlaku pro upřesnění polohy vozidel v mezistaničních úsecích.

Dopravce bude zasílat kromě informací o poloze vlaku také trasu vlaku a číslo vlaku (hnacího vozidla nebo jednotky a jednotlivých vozů soupravy). Bližší specifikace je popsána v příloze č. 8 tohoto dokumentu.

Postup při provozování dohodnutých komunikačních kanálů a zasílání informací z GPS se dále řídí pravidly v příslušné kapitole článku XII. Technických a provozních standardů ODIS.

2.8 Informační vitríny

Každé vozidlo (tj. každý jednotlivý vůz soupravy) standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybaveno informačními vitrínami umožňujícími umístění alespoň 4 listů formátu A3. V těchto vitrínách jsou vždy umístěny informační materiály ODIS. Vitřinu lze realizovat také formou klaprámů výše uvedeného formátu.

Každé vozidlo (tj. každý jednotlivý vůz soupravy) standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být navíc vybaveno klaprámy určenými k vyvěšení informací o Integrovaném dopravním systému ODIS na železnici. Klaprámy musí být umístěny v každém nástupním prostoru a jsou určeny k vyvěšení materiálu o velikosti 490 x 490 mm. Zvolený formát vitrín a umístění vitrín podléhá schválení společností KODIS.

Společnost KODIS obvykle zajišťuje výrobu a dodání informačních materiálů na kontaktní adresu dopravce, dopravce je povinen zajistit jejich tisk (v případě dodání materiálu v elektronické formě) a vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS. Kontaktní adresou dopravce se pro tyto účely rozumí místo pro doručování informačních materiálů, tato adresa musí být na území Moravskoslezského kraje.

2.9 Informační piktogramy

Každé vozidlo standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybaveno následujícími jednotícími prvky:

- a) logo ODIS (na každých dveřích vozu dle vzoru a rozměrů dodaných společností KODIS),
- b) logo Moravskoslezského kraje (na boku vozidla dle vzoru a rozměrů dodaných Moravskoslezským krajem).

V případě požadavků KODIS a Moravskoslezského kraje budou vozidla vybavena dalšími jednotícími prvky, jejichž vzor a rozměry budou dodány buď KODISem, anebo Moravskoslezským krajem.

Umístění, velikost a vzhled všech piktogramů stanovuje společnost KODIS pro jednotlivé druhy vozidel po domluvě s dopravci.

2.10 Informační materiály

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

materiály mohou být ve vozidlech standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** vyvěšovány pouze v informačních vitrínách či klaprámech.

Každé vozidlo (tj. každý jednotlivý vůz soupravy) standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** je vybaveno sadou informačních materiálů umístěvaných pouze do informačních vitrín či klaprámů určených pro vyvěšování informačních a propagačních materiálů ODIS. Tato sada se skládá z těchto součástí:

- a) výňatek z tarifu ODIS,
- b) schéma sítě železniční dopravy dle pokynů společnosti KODIS,
- c) aktuální informace o změnách v dopravě,
- d) další dohodnuté materiály propagující veřejnou dopravu a ODIS.

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

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

V případě potřeby informování cestujících veřejnosti o zavedených mimořádných opatřeních je v zájmu lepší informovanosti povoleno umístit informační materiály i mimo informační vitríny k tomu určené, a to pouze na okenní výplň interiérových dveří (tj. dveří oddělujících nástupní prostor od oddílu s místy k sezení). Pokud vozidlo takovým typem dveří nedisponuje, připouští se umístění na skleněné přepážky sloužící k obdobnému účelu.

Při umístění informačních materiálů je nutné dbát na konkrétní způsob umístění a upevnění informačního materiálu, zejména s důrazem na vodorovnou pozici horního okraje informačního materiálu, umístění ve výšce očí dospělé osoby, způsob upevnění informačního materiálu k podkladu a přiměřenou ochranu před poškozením informačního materiálu při průchodu cestujících nebo posuvu dveří. Jiné, než výše uvedené umístění mimo informační vitríny není přípustné.

Společnost KODIS obvykle zajišťuje výrobu a dodání informačních materiálů na kontaktní adresu dopravce, dopravce je povinen zajistit jejich tisk (v případě dodání materiálu v elektronické formě) a vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS. Kontaktní adresou dopravce se pro tyto účely rozumí místo pro doručování informačních materiálů, tato adresa musí být na území Moravskoslezského kraje.

2.11 Klimatická pohoda vozidel

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** jsou vybavena aktivní plnohodnotnou klimatizací, která zabezpečí udržení teploty v interiéru vozidla při běžném provozu dle platné legislativy.

Technický stav vozidel standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí zaručovat možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů k tomu konstrukčně určených a možnost temperovat vozidlo. V případě vybavení vozidla klimatizační jednotkou musí být zajištěno účinné větrání prostoru cestujících v případě její poruchy či poškození. Vozidla nevybavená systémem pro chlazení prostoru pro cestující musí mít minimálně 50 % bočních oken s ventilačními prostory.

Vlakové čety jsou povinny dle konstrukce vozidla umožnit temperování vozidla v případě, že je temperování řízeno dálkově, nebo zajistit přiměřené temperování vozidla. Vlaková četa musí být vždy schopna zjistit teplotu okolního vzduchu tak, aby byla schopna udržet ve vnitřním prostoru vozidla požadovanou klimatickou pohodu dle parametrů uvedených níže v tabulce. V době temperování vozidla je strojvedoucí povinen využívat přednostně poptávkové otevírání dveří, je-li jím vozidlo vybaveno.

U vozidel vybavených aktivní plnohodnotnou klimatizací je Dopravce povinen zajistit její funkčnost a udržovat ve vnitřních prostorech vozidla tepelnou pohodu dle parametrů uvedených v následující tabulce:

Vnější teplota	Průměrná teplota ve vozidle ve výšce 1 m nad podlahou
Pod -10 °C	17 °C – 20 °C
-10 °C až -5 °C	18 °C – 21 °C
-5 °C až 0 °C	19 °C – 22 °C
0 °C až 21 °C	19 °C – 22 °C
21 °C až 27 °C	21 °C – 24 °C
27 °C až 33 °C	23 °C – 26 °C
Více než 33 °C	25 °C – 28 °C

Měření teploty bude při kontrolách prováděno kalibrovaným měřidlem, a to nejdříve po uplynutí 60 s od uzavření dveří vlaku. Měření může probíhat ve dvou měřících bodech vzdálených od sebe nejméně 2 m a současně ve výšce 1 m nad podlahou. V případě otevření jakýchkoliv dveří po dobu větší než 60 s, bude provedeno v následujícím mezizastávkovém úseku kontrolní měření teploty. Všechny hodnoty měření budou zdokumentovány.

2.12 Čistota a vzhled vozidel

Vozidla provozovaná ve standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být denně uvnitř čistá. Vně čištěna musí být dle klimatických poměrů tak, aby byla vždy zajištěna čitelnost všech povinných údajů dle norem a tohoto dokumentu a také, aby byla zajištěna čistota vnějších tlačítek poptávkového otevírání dveří. Dopravci jsou povinni vést průkaznou evidenci o prováděném čištění vozidel tak, aby mohla být prováděna kontrola pracovníky společnosti KODIS.

Standard je blíže rozpracován v kapitole VII. Standard úklidu vozidel.

2.13 Uspořádání interiéru vozidla

Sedadla vozidel standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být přednostně uspořádána tak, aby byl sedák směřován ve směru od meziokenního sloupku k oknu. Přednostně je tak vyžadováno uspořádání sedadel proti sobě, nežli za sebou. Současně je upřednostňováno uspořádání sedadel kolmo na bočnici, nežli podélně.

Vozidlo musí být vybaveno taktéž policemi určenými k přepravě zavazadel umístěnými nad sedadly. Tyto police mohou být ve vybraných případech, kdy to jinak

konstrukce vozidla neumožňuje, umístěny ve speciálním prostoru určeném pro přepravu zavazadel v blízkosti oddílu pro cestující.

Sedadla musí být polstrovaná.

V případě jízdy v noci nebo za snížených světelných podmínek je obsluha vlaku povinná zapnout osvětlení. Vůz s nefunkčním osvětlením nesmí být použit v případě, že spoj jede v nočních hodinách.

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** musí být vybavena USB porty a zásuvkami 230 V pro nabíjení drobné elektroniky. V případě, že pro vozidlo vyplývá povinnost vybavení zásuvkami USB a 230 V, je dopravce povinen tato zařízení udržívat v provozuschopném stavu.

2.14 Wi-Fi

Vozidla provozovaná ve standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** jsou vybavena takovými prvky, které umožní bezplatné bezdrátové připojení uživatelů (cestujících) pomocí Wi-Fi k síti internet.

3. Prohlášení o shodě

Veškerá vozidla, včetně vybavení, provozovaná na linkách na základě uzavřené smlouvy mezi Objednatelem a Dopravcem podléhají procesu prohlášení o shodě s Technickými a provozními standardy ODIS. Tato povinnost platí pro vozidla provozovaná ve všech standardech.

Proces prohlášení o shodě především ověřuje kompatibilitu vozidla a jeho vybavení s technickými a provozními standardy, zařízeními a systémy dosud provozovanými v ODIS. Pokud není zajištěna úplná kompatibilita, nelze prohlášení o shodě vydat. Přechodně lze vydat prohlášení o shodě na dobu určitou, a to podmíněně s ohledem na zjištěné nedostatky nemající zásadní charakter ovlivňující provoz vozidla.

V průběhu výroby vozidla až do doby vystavení průkazu způsobilosti vozidla dopravce požádá společnost KODIS o účast zástupce společnosti KODIS na kontrolních dnech za účelem prověření souladu vozidla a jeho vybavení s Technickými a provozními standardy a případného pořízení fotodokumentace vozidla. Pokud neshledá závady, vydá do 15 dnů od posledního kontrolního dne prohlášení o shodě vozidla s Technickými a provozními standardy ODIS.

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

Je možné vydat hromadné prohlášení o shodě pro určitý druh vozidel a jejich vybavení. I v případě hromadného prohlášení o shodě je však prováděna kontrola dodržení Technických a provozních standardů a fotodokumentace vozidla.

Formu vydaných prohlášení o shodě stanovuje společnost KODIS.

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

4. Evidence vozidel provozovaných v ODIS

Dopravci provozující spoje ve standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** jsou povinni pro potřeby správné funkčnosti dispečinku KODIS společnost KODIS informovat o vozidlech nově zařazovaných do provozu v rámci ODIS a o vozidlech, která z provozu vyřazují.

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

II. STANDARD SLUŽEB VE STANICÍCH A NA ZASTÁVKÁCH

1. Pokladní přepážky

Dopravce v rámci této smlouvy má za povinnost provozovat pokladní přepážky ve stanicích a zastávkách dle současného rozsahu. Níže uvedená ustanovení se týkají dále i přepážek, jejichž provoz by dopravce měl zájem provozovat na základě vlastní iniciativy. Za účelem poskytování informací, prodeje jízdních dokladů a kontaktu s cestujícími dopravce může zřídit pokladní přepážku (kontaktní místo) v jím zvolených tarifních bodech. V takovém případě je nutné písemně informovat KODIS o nové pokladní přepážce a o provozní době dané přepážky.

Každá pokladní přepážka musí být označena názvem dopravce a logem IDS ODIS a piktogramy určujícími možnosti zakoupení jízdních dokladů. Na vývěsce je nutné pokladní přepážku vybavit informacemi o provozní době, rozsahu poskytovaných služeb, možnosti placení bezkontaktní platební kartou a bezkontaktní čipovou kartou ODISka. Vývěska musí obsahovat telefonní kontakt na Dopravní infocentrum ODIS pro případ, že by byla pokladní přepážka uzavřena.

Zaměstnanec obsluhující pokladní přepážku musí dodržovat ústrojovou kázeň nošením uniformy. Za minimální uniformní standard se považuje nošení polokošile či košile s logem dopravce. Zaměstnanci dopravce na pokladní přepážce nabízí aktivně jízdné dle tarifu ODIS.

Na pokladní přepážce jsou poskytovány prodejní služby veškerého sortimentu jízdních dokladů ODIS, včetně jednotlivého jízdného. Mezi další služby patří vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu ODIS a k veškerým úkonům souvisejícím s bezkontaktní čipovou kartou ODISka. Na všech pokladních přepážkách jsou poskytovány veškeré informace o ODIS a o všech dopravcích v ODIS, jsou zde vydávány informační materiály, resp. prodávány materiály propagační a jsou zde cestujícím na požádání vydávána potvrzení o zpoždění vlaku (tzv. „zpožděnky“).

V případě plánovaného uzavření pokladny (například z důvodu odstávky vody, rekonstrukce či jiné překážky, kterou dopravce nemůže za vyvinutí maximálního úsilí ovlivnit) informuje dopravce písemně dispečink KODIS o této skutečnosti nejpozději 7 dní před uzavřením pokladny. V případě mimořádného uzavření pokladny informuje dopravce telefonicky dispečink KODIS nejpozději 2 hodiny od uzavření pokladní přepážky s následným písemným doložením této skutečnosti.

2. Čekárny

Dopravce v rámci této smlouvy nemá povinnost provozovat čekárny ve stanicích a zastávkách.

3. WC

Dopravce v rámci této smlouvy nemá povinnost provozovat WC ve stanicích a zastávkách.

4. Úschovna zavazadel

Dopravce v rámci této smlouvy nemá povinnost provozovat službu úschovy zavazadel ve stanicích a zastávkách.

5. Audiovizuální systém ve stanicích a zastávkách

Dopravce zajistí akustické hlášení vlaků ve stanicích u správce infrastruktury v následujícím minimálním rozsahu:

- linka,
- směr (tj. cílová stanice),
- čas odjezdu,
- údaje o zpoždění,
- nástupiště a číslo koleje (příp. pouze koleje – dle místních zvyklostí),
- mimořádnost, výluka.

V případě výluky bude toto hlášení rozšířeno o vyloučený úsek a informaci o trase náhradní autobusové dopravy a zastávce (případně o stanovišti) náhradní autobusové dopravy.

Dopravce zajistí vizuální zobrazení vlaků ve stanicích u správce infrastruktury v následujícím minimálním rozsahu:

- linka,
- směr (tj. cílová stanice),
- čas odjezdu,
- údaje o zpoždění,
- nástupiště a číslo koleje (příp. pouze koleje – dle místních zvyklostí),
- mimořádnost, výluka (postačuje textace doplněná akustickým hlášením).

V případě výluky bude, dle technických možností, zobrazována informace o vyloučeném úseku, případně informace o zavedení náhradní autobusové dopravy.

Dopravce bude při zajištění těchto služeb spolupracovat s provozovatelem dráhy. Pokud se i při vyvinutí přiměřeného úsilí nepodaří dopravci požadované informační plochy zajistit z důvodu negativního stanoviska správce objektu a tuto skutečnost dopravce Objednateli nebo KODIS prokáže, bude od požadavku ze strany Objednatele a KODIS upuštěno.

6. Asistence při přepravě, nástup imobilních cestujících

Dopravce bude poskytovat službu asistence při přepravě, tj. zejména osobám nevidomým, slabozrakým a matkám s kočárky. Tato služba zahrnuje asistenci při nástupu a výstupu.

Přeprava imobilního cestujícího musí být nahlášena nejpozději do 24 hodin před plánovanou přepravou pro zajištění služby nástupu nebo výstupu za pomoci zvedací plošiny.

Při přepravě imobilního cestujícího zajistí dopravce nástup za pomoci zvedací plošiny u správce infrastruktury či jiného subjektu, který plošinou disponuje za předpokladu, že vozidlo dopravce není zvedací plošinou vybaveno nebo neumožňují-li poměry v železniční stanici použití výklopné plošiny.

Povinnost zajištění přepravy imobilního cestujícího se vztahuje pouze na bezbariérově přístupné stanice a zastávky dle příslušné ČSN 73 4959.

7. Další služby na zastávkách a ve stanicích

Doprovce zajistí informovanost cestujících na zastávkách a ve stanicích formou vývěsné informace v informační vitríně či klaprámu o celkové ploše odpovídající 8x formát A3. Minimální rozměry vitrín schvaluje KODIS s ohledem na formát informačních materiálů a vývěsek. V těchto vitrínách budou základní informace následujícího charakteru:

- název dopravce,
- logo IDS ODIS,
- informace o možnosti placení ve vozidle bezkontaktní platební kartou nebo bezkontaktní čipovou kartou ODISka, (případně o možnostech placení na zastávce či v neobsazené stanici, je-li tato vybavena odbavovacím zařízením),
- telefonní kontakt na Dopravní infocentrum ODIS,
- informace o IDS ODIS,
- výňatek z tarifu ODIS,
- schéma sítě železniční dopravy dle pokynů společnosti KODIS,
- aktuální informace o změnách v dopravě,
- další dohodnuté materiály propagující veřejnou dopravu a ODIS,
- aktuální jízdní řád ODIS,
- informace o výlukách.

Doprovce bude při zajištění informačních vitrín a klapráků spolupracovat se správcí příslušných objektů. Pokud se i při vyvinutí přiměřeného úsilí nepodaří dopravci požadované informační plochy zajistit z důvodu negativního stanoviska správce objektu a tuto skutečnost dopravce Objednateli nebo KODIS prokáže, bude od požadavku ze strany Objednatele a KODIS upuštěno.

Doprovce je povinen sledovat aktuálnost uveřejněných materiálů v informačních vitrínách či klaprámech a po ukončení platnosti vývěsky tuto vývěsku do 5 dní odstranit (v případě oznámení o výluce do 72 hodin od ukončení výluky).

Při umístění informačních materiálů je nutné dbát na konkrétní způsob umístění a upevnění informačního materiálu, zejména s důrazem na vodorovnou pozici horního okraje informačního materiálu, umístění ve výšce očí dospělé osoby, způsob upevnění informačního materiálu k podkladu a přiměřenou ochranu před poškozením

informačního materiálu. Umístění mimo informační vitríny nebo klaprámy není přípustné (s výjimkou označení zastávky NAD).

Společnost KODIS obvykle zajišťuje výrobu a dodání informačních materiálů na kontaktní adresu dopravce, dopravce je povinen zajistit jejich tisk (v případě dodání materiálu v elektronické formě) a vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS. Kontaktní adresou dopravce se pro tyto účely rozumí místo pro doručování informačních materiálů, tato adresa musí být na území Moravskoslezského kraje.

III. STANDARD TIŠTĚNÝCH JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. Obsah jízdních dokladů

Tištěné jízdní doklady ODIS musí obsahovat údaje dle § 5 Vyhlášky č. 175/2000 Sb. O přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, dále musí obsahovat další údaje dle následující tabulky č. 1:

Tabulka č. 1: Standard tištěných potvrzení nebo jízdních dokladů

	Jednotlivé jízdenky MĚSTO, REGION, krátkodobé časové, 24hodinové jízdenky		Dlouhodobé časové jízdenky	
	předprodej	odbavení u vlakové čety	předprodej	odbavení u vlakové čety
Název a logo ODIS, číslo jízdenky				
Číslo linky, zaměstnane, číslo vlaku				
Zařízení, kód jízdenky				
Datum a čas vydání				
Uznané zóny, možnosti přestupu, starý a nový zůstatek elektronické peněženky (při platbě ODISKou)				
Zakoupené zóny, platnost časová a územní, starý a nový zůstatek elektronické peněženky (při platbě ODISKou)				

Zelená barva označuje chtěný požadavek uvedený v levé části tabulky.

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

V případě použití BK formou režimu capping, bude vydáváno potvrzení o jízdě, které bude obsahovat informativní cenu a nebude daňovým dokladem. Text potvrzení po konzultaci s dopravci stanoví společnost KODIS.

2. Ochrana jízdních dokladů

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

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

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

Doprovce, který vydává jízdenky ODIS, musí zajistit spolehlivé ověření nároku na slevu při prodeji jízdenky, resp. při vystavování průkazů určených k dlouhodobým časovým jízdenkám pracovníky pokladních přepážek či dopravních infocenter.

IV. POVINNOSTI PRACOVNÍKŮ DOPRAVCE

1. Povinnosti pracovníků dopravce

Pracovníci dopravce se musí k cestujícím chovat slušně, vstřícně a citlivě a nesmějí být na cestující hrubí. Vlaková četa případně jiný zaměstnanec dopravce je povinen informovat cestující o všech nestandardních situacích, které během jejich přepravy nastanou, přičemž se zejména jedná o mimořádnosti v dopravě. V takovém případě je vlaková četa povinna co nejdříve poskytnout cestujícím informaci o přibližné délce čekání, případně o způsobu, jakým se situace bude řešit.

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

- nachází-li se na zastávce osoba (osoby);
- dává-li cestující ve voze návěst stisknutím tlačítka signalizačního zařízení;
- je-li v poruše informační systém vozidla,
- požádá-li cestující vlakovou četou o zastavení na zastávce.

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

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

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

Vlaková četa a strojvedoucí nesmí během pobytu ve vozidle kouřit.

Školení zaměstnanců dopravce

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

Školení i zkoušení je možné provést i korespondenční nebo kombinovanou formou, což znamená, že zaměstnanci obdrží informační brožury a následně odpoví na přiložený test znalostí. Obsah zkušebního testu ze znalostí ODIS, rozsah testu a rozsah školení si stanoví dopravce vlastním vnitřním předpisem.

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

Informační povinnosti dopravců

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

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

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

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

V případě nedodržení návazností, resp. při výrazném zpoždění vlaku je dopravce povinen informovat cestující o této změně. V případě výlukové činnosti je dopravce povinen zajistit informování cestujících nejméně sedm dní předem, a to vyvěšením informací v dotčených stanicích a zastávkách po celé trase linky.

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

Doprovce je povinen si stanovit vnitřní předpis pro vyřizování stížností. V případě nutnosti prověřit oprávněnost stížnosti cestujících je dopravce povinen dodat své vyjádření ke stížnosti do 15 dnů od vyzvání společností KODIS. O každé doručené stížnosti je dopravce povinen KODIS informovat písemně spolu se zněním stížnosti a poté se zaslanou odpovědí.

V. STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A DOPRAVNÍCH INFOCENTER

1. Obsah standardu

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

2. Odbavení cestujících

2.1 Definice

Odbavovací systém

System zařízení nebo lidské kontroly zajišťující dodržování tarifních podmínek, případně odčerpání elektronických peněz za jízdné dle územního či vzdálenostního hlediska.

Odbavení cestujícího

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

Odbavovací systém ODIS

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

Standardy vozidel ODIS jsou definovány v kapitole I.2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS.

3. ODISka

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

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

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

Druhým druhem je Anonymní ODISka, která neobsahuje žádná osobní data. Na takovouto ODISku je možné zakoupit pouze přenosné dlouhodobé časové jízdné nebo obyčejné jednotlivé jízdné, vč. jízdného pro spolucestujícího, psa, zavazadla apod.

Každý dopravce provozující veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou v dané oblasti je povinen ODISku akceptovat, a to oba její výše uvedené druhy. Standard ODISky se řídí přílohou č. 6 tohoto dokumentu.

Doprovce je zároveň povinen akceptovat čipovou kartu ZETKA, která je vzájemně uznávaným elektronickým platebním prostředkem u dopravců zajišťujících veřejnou osobní dopravu v rámci Integrované dopravy Zlínského kraje a která je kompatibilní s kartou ODISka.

4. Způsoby prodeje jízdních dokladů

Jízdní doklady ODIS jsou prodávány následujícími způsoby:

- v dopravních infocentrech (DI),
- prodejem ve vlaku nebo v železničních stanicích a zastávkách,
- prodejem po internetu,
- prodejem v mobilní aplikaci ODISapka,
- externími prodejci.

Doprovce je povinen zajišťovat prodej jízdních dokladů ve vozidlech a v pokladnách vybraných železničních stanic a zastávek uvedených v článku II.1 TPS ODIS.

5. Prodej v železničních stanicích a zastávkách

Doprovce je povinen zajistit prodej jízdních dokladů ve vybraných železničních stanicích a zastávkách, jejichž seznam je stanoven společností KODIS. Dopravce v těchto stanicích a zastávkách zajišťuje prodej:

- celého sortimentu dlouhodobých časových, 24hodinových a 3denních jízdenek dle tarifu ODIS,
- jednotlivých jízdenek ODIS,

Ve všech případech zařízení odbavuje cestující dle platného tarifu ODIS včetně odlišného odbavení v jednotlivých tarifních oblastech.

Všechny druhy jízdného je možné uhradit v hotovosti (bankovkami i mincemi), bezhotovostně užitím elektronické peněženky ODISky nebo bezhotovostně užitím bankovní platební karty, a to jak v režimu capping, tak retail. Zařízení musí být schopno komunikace s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC.

Čtečka terminálu musí splňovat požadavek na akceptaci a garanci bezporuchového a plynulého využití bankovních bezkontaktních platebních karet min. VISA a Mastercard. Čtečka splňuje veškeré požadavky acquirerů pro práci s bankovní kartou min. VISA a Mastercard.

Všechny formáty datových toků se řídí dokumentem „Datová věta pro MSK“.

Terminologie je popsána v samostatném dokumentu „Procesy MSK“.

Doprovce musí akceptovat shodné podmínky pro odbavení cestujícího jednotlivou jízdenkou prostřednictvím bezkontaktní čipové karty ODISka či bezkontaktní platební

karty s podmínkami pro zařízení určená k prodeji a akceptaci jízdních dokladů ve vozidle dle článku 2.5 bodu 2 kapitoly I. tohoto dokumentu.

Prodej v železničních stanicích a zastávkách poskytuje také další služby, mezi které patří:

- vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu ODIS,
- změny profilů na kartách ODISka,
- vybrané úkony související s bezkontaktní čipovou kartou ODISka (vrácení jízdného, reklamace aj.),
- nabití elektronické peněženky na ODISce,
- záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu,
- odmítnutí odbavení ODISky, která se nachází na blacklistu,
- pravidelná synchronizace dat (greenlist, blacklist, whitelist) se systémem CS minimálně 1x za hodinu,
- poskytování informací o ODIS a o všech dopravcích v ODIS,
- informace o cestování v ODIS,
- vyhledávání spojení po ČR a Evropě,
- informace o změnách v dopravě,
- poskytování kompletního sortimentu informačních materiálů ODIS,
- sběrné místo pro podání podnětů od občanů (pochvaly, připomínky, stížnosti),
- poskytování informací o přepravě hendikepovaných osob,
- prodej doplňkového sortimentu a suvenýrů,
- vydávání potvrzení o zpoždění vlaku (tzv. „zpožděnky“).

Poskytování vybraných služeb je v rámci ODIS zpoplatněno, pro dopravce je v tomto ohledu závazný „Ceník produktů a služeb pro ODISku a E-shop ODIS“.

Další ustanovení vztahující se na prodejní místa a výjimky v provozování prodejních míst v železničních stanicích a zastávkách stanovuje společnost KODIS.

6. Prodej u vlakové čety (dále jen obsluha)

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** jsou vybavena odbavovacím a prodejním zařízením vlakové čety dle článku 2.5 bodu 2 kapitoly I. tohoto dokumentu.

Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety zajišťuje prodej všech druhů jízdenek. Za podmínek stanovených v aktuálně platném Tarifu ODIS a Smluvních a přepravních podmínkách ODIS i nabití tzv. elektronické peněženky na ODISce a prodej dlouhodobých časových jízdenek na ODISku. Vlaková četa je povinna vydat cestujícímu vždy správnou a cenově nejvýhodnější platnou jízdenku z výchozí do požadované cílové stanice či zastávky cestujícího. Dopravce je povinen zajistit, aby byla všechna zařízení ve vozidle nastavena tak, aby cestující vždy obdržel správný jízdní doklad. Uvedené platí také pro bezplatnou přepravu. Odbavovací a prodejní zařízení není povinno vydat kontrolní doklad pro cestujícího, který se prokáže dlouhodobou časovou jízdenkou.

Odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety prodává minimálně celý sortiment 30denních dlouhodobých časových jízdenek za podmínek stanovených v aktuálně platném Tarifu ODIS a Smluvních a přepravních podmínkách ODIS.

Vlaková četa je povinna být přiměřeně vybavena drobnými mincemi a bankovkami tak, aby mohla cestujícímu prodat jízdenku, nabít elektronickou peněženku na ODISce a navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky v hodnotě 1000 Kč. Příslušný přeplatek je možné vrátit taktéž formou poukázky.

Prodej jednotlivých a vybraných druhů dlouhodobých časových jízdenek provádí odbavovací a prodejní zařízení v hotovosti (pouze odbavovací a prodejní zařízení vlakové čety bankovkami i mincemi) nebo bezhotovostně za použití elektronické peněženky na ODISce či bezkontaktní platební karty, a to jak v režimu capping, tak retail.

V případě prodeje jízdného s přírážkou lze uhradit přírážku na odbavovacím a prodejním zařízení v hotovosti nebo bezhotovostně za použití elektronické peněženky na ODISce či bezkontaktní platební karty.

Vlaková četa vydává cestujícím jízdné bez přírážky za následujících okolností:

- Po uzavření pokladní přepážky na základě provozní doby dané přepážky.
- Při plánovaném nebo mimořádném uzavření pokladní přepážky.
- Při nemožnosti zakoupení jízdného na pokladní přepážce z důvodu technické poruchy prodejního zařízení na pokladní přepážce.
- Při přestupu z jiného vlakového nebo autobusového spoje, kdy by nebylo možné z důvodu zpoždění nebo mimořádnosti jízdní doklad zakoupit. Cestující se vlakové četě prokáže jízdním dokladem z předchozího vlaku nebo autobusu, pokud je to možné.
- Při nefunkčnosti prodejního terminálu ve vozidle.
- Pokud není vozidlo prodejním terminálem vybaveno.

7. Prodej jízdenek na samoobslužných terminálech

Vozidla standardu **ODIS 4, ODIS 5 a ODIS 6** jsou vybavena odbavovacími terminály dle článku 2.5 bodu 2 kapitoly I. tohoto dokumentu.

Prostřednictvím samoobslužných terminálů lze zakoupit jednotlivé jízdenky s úhradou ODISKou (včetně jízdenek pro spolucestující, psy a zavazadla) nebo BK (včetně režimu capping).

Samoobslužné terminály nejsou vybaveny tiskárnami dokladů, daňové doklady jsou k dispozici na E-shopu ODIS nebo v systému Dopravce.

Samoobslužné terminály zajišťují nahrávání transakcí z Greenlistu na ODISku.

8. Prodej po internetu

KODIS zajišťuje prodej jízdenek a karet ODISka po internetu. Informace o všech nákupech na E-shopu ODIS se sdružují v CS provozované společností KODIS, jako tzv. Greenlist, jenž je definován v příloze č. 4 tohoto dokumentu. Stažení Greenlistu zajistí dopravci do svých odbavovacích a prodejních systémů (především do odbavovacích a prodejních zařízení) minimálně jednou za hodinu, díky čemuž se tyto informace umístí datově na ODISku po jejím přiložení ke čtečce. Dále KODIS zajišťuje po internetu evidenci BK včetně slevových profilů a prodej dlouhodobého jízdného k těmto registrovaným BK. Informace o všech nákupech na BK na E-shopu ODIS se sdružují v CS provozované společností KODIS jako tzv. Whitelist BK, jenž je definován v příloze č. 5 tohoto dokumentu.

9. Prodej jízdenek mobilní aplikace ODISapka

KODIS zajišťuje provoz mobilní aplikace ODISapka s možností nákupu jízdenek. Kontrola zakoupených jízdenek je zajištěna prostřednictvím odbavovacích a prodejních zařízení vlakové čety dle článku 2.5 bodu 2 kapitoly I. tohoto dokumentu. Součástí mobilní aplikace ODISapka je rovněž modul Virtuální ODISka. Virtuální ODISka je identifikátorem svázaným s dlouhodobou časovou jízdenkou a zároveň může být nosičem elektronické peněženky pro úhradu jednotlivého jízdného.

10. Prodej dlouhodobých časových jízdenek

10.1 Definice dlouhodobé časové jízdenky

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

Existují dvě základní formy dlouhodobé časové jízdenky:

- a) přenosná – neumožňuje z titulu svého charakteru identifikaci majitele, prodej je umožněn pouze na anonymní ODISku,
- b) nepřenosná – prodej je umožněn na Osobní ODISku a dále je umožněn prodej k registrované BK nebo Virtuální ODISce.

10.2 Prodej dlouhodobé časové jízdenky na ODISku

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

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

10.3 Prodej dlouhodobé časové jízdenky k on-line nosičům

Prodejem dlouhodobé časové jízdenky ODIS k on-line nosičům se rozumí prodávání a přiřazování elektronických kuponů k BK nebo k Virtuální ODISce dle prokázaného a ověřeného nároku cestujícího.

Prodej elektronických kuponů dlouhodobých časových jízdenek k on-line nosičům zajišťuje KODIS, případně dopravci či provozovatelé DI. KODIS má právo pověřit prodejem kuponů další subjekty.

VI. KONTROLNÍ ČINNOST

Kontrolu týkající se dodržování Tarifu ODIS, Smluvních přepravních podmínek ODIS a kontrolu pracovníků dopravce při prodeji jízdních dokladů provádí ve vozidlech standardu **ODIS 4, ODIS 5, ODIS 6** a na pokladních přepážkách společnost KODIS.

Společnost KODIS provádí kromě výše uvedených povinností také přepravní kontrolu, tj. kontrolu jízdních dokladů cestujících.

Společnost KODIS provádí rovněž kontrolu Technických provozních standardů ODIS.

Zaměstnanec KODIS se za účelem kontroly prokazuje platným průkazem:



V případě shledání nedostatků bude dále postupováno na základě sankčních ujednání dle přílohy č. 9 tohoto dokumentu.

VII. STANDARD ÚKLIDU VOZIDEL

Standard úklidu vozidel definuje minimální požadavky na četnost a rozsah provedení úklidových prací souvisejících s provozní čistotou vozidel. Dopravce je povinen udržovat pořádek ve vozidle po celou dobu nasazení vozidla na vlakové spoje v ODIS a pravidelným úklidem předcházet dlouhodobému usazování nečistot. Tímto standardem se řídí vozidla standardu **ODIS 4**, **ODIS 5** a **ODIS 6**.

Dopravci je umožněno nastavit si vlastní systém úklidu vozidel, tento systém musí být v souladu s minimálními požadavky na četnost a provedení úklidových prací definovanými v tomto standardu.

1. Úklid vnějších povrchů vozidla

Úklid vnějších povrchů spočívá v pravidelném čištění všech povrchů vozidla dle níže stanovených zásad.

1.1 Pravidelný úklid

S ohledem na aktuální klimatické podmínky je požadováno pravidelné čištění vnějších povrchů, aby byly přes tyto plochy čitelné všechny elektronické informační panely (nebo jejich alternativa v podobě cedulí), dále je vyžadována čitelnost nápisů požadovaných zákonnými normami nebo Technickými a provozními standardy ODIS. Typicky se jedná o logo ODIS, logo Moravskoslezského kraje, název dopravce, UIC označení vozidla apod.

Důraz je kladen na čistotu tlačítek umístěných na dveřích či vozové skříni vozidla, zejména v období nepříznivých povětrnostních podmínek. Tlačítka umístěná na dveřích či vozové skříni vozidla jsou dezinfikována současně při provádění pravidelného (týdenního) úklidu vnitřních prostor. S ohledem na vývoj hygienických a epidemických opatření může být Objednatelem nebo KODISEm požadována zvýšená četnost dezinfekce dotykových ploch.

V případě poškození vozidla graffiti je stanovena lhůta 3 dnů pro jejich odstranění. Pokud je rozsah poškození vozidla rozsáhlejší (plocha převyšující 10 m² nebo komplikovaný postup odstranění poškození) lze vozidlo vyměnit za záložní a poškození odstranit posléze. Hanlivé, urážející, případně dehonestující či legislativou zakázané graffiti či vyobrazení musí být odstraněny neprodleně.

1.2 Hlubkový úklid vnějších povrchů

Hlubkový úklid vnějších povrchů (i střechy vozidla) spočívá zejména ve strojním čištění skříní vozidel v pravidelném intervalu s ohledem na aktuální klimatické podmínky. Interval mezi dvěma hlubkými čištěními vozidla nepřesáhne 30 dní, přičemž v případě čištění čelních ploch vozidla nepřesáhne 15 dní. Interval je možno prodloužit v případě, kdy vozidlo není nasazeno na vlakové spoje v ODIS, před jeho opětovným nasazením do provozu musí být proveden hlubkový úklid.

V případě poškození vnějších polepů a nápisů strojním čištěním musí být tyto prvky po provedení strojního čištění neprodleně doplněny.

2. Úklid vnitřních prostor vozidla

Úklid vnitřních prostor vozidla spočívá v pravidelném čištění všech povrchů vozidla, úklidu prostor toalet a vysypávání odpadkových košů dle níže stanovených zásad.

2.1 Operativní úklid

Operativní úklid je prováděn při obratu soupravy nebo při jízdě vlaku v případě, kdy je potřeba neprodleně odstranit znečištění s ohledem na jeho povahu (typicky se jedná o biologické znečištění, velké kusy bahna, velké kusy zmrazků, vystříkání hasicího přístroje apod.). Dopravce vynaloží veškeré rozumně požadovatelné úsilí k zajištění úklidu s ohledem na charakter znečištění.

Za operativní úklid je rovněž považováno doplnění hygienických potřeb na toaletách, vlakový personál je povinen v případě absence vícevrstvého toaletního papíru, papírových ručníků, mýdla či dezinfekce provést jejich okamžité doplnění. S výše uvedenou povinností je spojená i povinnost umístit do úložného prostoru ve vozidlech standardu **ODIS 4** a **ODIS 5** náhradní hygienické pomůcky pro případ jejich operativního doplnění vlakovým personálem.

2.2 Pravidelný denní úklid

Pravidelný denní úklid zahrnuje:

- vysypání všech košů v celé soupravě,
- úklid viditelných nečistot a pohozených odpadků, tiskovin nebo jízdenek,
- doplnění hygienických pomůcek na toaletách – vícevrstvého toaletního papíru, papírových ručníků, mýdla a dezinfekce,
- základní úklid a dezinfekci zařízení a povrchů prostor toalety

Pravidelný denní úklid se provádí zpravidla při delších obrazech v koncových stanicích a/nebo v době aktivního odstavení soupravy. Interval mezi dvěma pravidelnými denními úklidy vozidla nepřesáhne 12 provozních hodin vozidla nebo nebude překročen nájezd 300 km od posledního provedeného pravidelného denního úklidu. Obě výše uvedené podmínky musí být naplněny. Za provozní dobu vozidla je považován součet všech dob mezi zpřístupněním vozidla cestujícím a výstupem všech cestujících v koncové stanici spoje.

2.3 Pravidelný týdenní úklid

Pravidelný týdenní úklid zahrnuje:

- pravidelný denní úklid
- očištění oken, průhledných výplní dveří, průhledných stěn a přepážek
- mytí a dezinfekci klik dveří, tlačítek, madel, přídržných tyčí apod.
- očištění otíratelných ploch zařízení interiéru – stolků, loketních opěrek, opěrek hlavy
- mytí zařízení a povrchů prostor toalety
- čištění podlah
- mytí dalších zvlášť znečištěných povrchů (i odpadkových košů)

- doplnění stržených nebo poškozených informačních materiálů, piktogramů a samolepek

Pravidelný týdenní úklid se provádí zpravidla v době aktivního odstavení soupravy nebo v období odstavení soupravy pro potřeby údržby. Interval mezi dvěma pravidelnými týdenními úklidy vozidla nepřesáhne 7 (sedm) dní. Interval je možno prodloužit v případě, kdy vozidlo není nasazeno na vlakové spoje v ODIS, před jeho opětovným nasazením do provozu musí být proveden týdenní úklid.

2.4 Hlubkový úklid vnitřních prostor

Hlubkový úklid vnitřních prostor zahrnuje:

- pravidelný týdenní úklid
- mytí podlah
- mytí všech oken, okenních rámců, okenních rolet nebo záclonek (pokud je jimi vozidlo vybaveno)
- hlubkové a mokré čištění sedadel
- mytí všech polic, stěn, přepážek, informačních panelů, informačních vitrín a klaprámů a dalších povrchů ve vozidle
- mokré čištění vnitřních částí odpadkových košů

V případě požadavku na zvýšenou dezinfekci vnitřních prostor může být součástí hlubkového úklidu rovněž provedení dezinfekčního nástřiku nebo ozónového čištění. O provedení nadstandardního hlubkového čištění bude dopravce požádán Objednatelem nebo společností KODIS.

Hlubkový úklid vnitřních prostor vozidla se provádí zpravidla v době odstavení soupravy nebo v období odstavení soupravy pro potřeby údržby. Předpokládá se odstavení soupravy z provozu na maximálně 24 hodin. V případě nedostatku disponibilních jednotek standardu **ODIS 4** je možno po dobu provádění hlubkového úklidu (nejvýše na 24 hodin) nasadit na vlakové spoje vozidlo standardu **ODIS 5**, aniž by došlo k udělení sankce za nedodržení nasazení vozidla standardu **ODIS 4**. Stažení vozidla z oběhu za účelem provedení hlubkového úklidu není důvodem pro nasazení vozidla standardu **ODIS 6**. KODIS může po dohodě s dopravcem prodloužit interval hlubkového úklidu.

Interval mezi dvěma hlubkovými úklidy vozidla nepřesáhne 30 (třicet) dní. Interval je možno prodloužit v případě, kdy vozidlo není nasazeno na vlakové spoje v ODIS, před jeho opětovným nasazením do provozu musí být proveden hlubkový úklid vnitřních prostor.

3. Evidence a kontrola úklidu vozidel

3.1 Evidence úklidu vozidel

Pro účely kontroly jsou dopravcem sestaveny plány úklidu, které jsou KODISu zaslány nejpozději 14 dní před zahájením platnosti celostátní změny jízdního řádu. Plány úklidu jednoznačně definují, ve kterých turnusových dnech, mezi kterými vlakovými spoji a ve které stanici bude proveden pravidelný denní úklid, pravidelný týdenní úklid a pravidelný úklid vnějších povrchů vozidla. Pokud není znám plán

hloubkového úklidu vnějších a vnitřních povrchů, dopravce informuje e-mailem nejpozději 24 hodin před započítáním hloubkového úklidu vnějších nebo vnitřních povrchů společnost KODIS. V případě změny úklidových plánů bude dopravce neprodleně informovat KODIS a poskytne aktuální plán úklidu.

O všech stupních úklidu vozidel jsou vedeny záznamy v elektronické podobě, záznamy jsou archivovány minimálně po dobu 12 měsíců. Na požádání jsou záznamy poskytnuty společnosti KODIS ke kontrole plnění standardu pro úklid vozidel.

Pravidelný denní úklid je zaznamenáván v podobě evidence na tiskopisu, který je umístěn na stěně v prostorách toalety v příslušném vozidle (týká se vozidel standardu **ODIS 4** a **ODIS 5**). Z vyplněného záznamu musí být zřejmé datum a čas provedení pravidelného denního úklidu.

3.2 Kontrola úklidu vozidel

Objednatel a KODIS jsou oprávněni kontrolovat plnění standardu úklidu vozidel. Kontrola úklidu vozidel je prováděna zpravidla po provedení hloubkového úklidu (vnějšího i vnitřního), namátkově je kontrolována evidence pravidelného denního úklidu. Dopravce poskytne součinnost při kontrole provedení úklidu, bude včas informovat o změnách plánu úklidu a na požádání poskytne záznamy o provedení úklidu v elektronické podobě.

VIII. STANDARD ÚDRŽBY VOZIDEL

Dopravce udržuje vozidla v bezzávadném technickém stavu, dbá na dodržování platné legislativy a technických norem v oblasti údržby vozidel a správy vozidlového parku.

Při výměně součástí musejí být používány nové díly nebo při obnově opotřebených dílů musejí být tyto upraveny tak, že jsou uvedeny do nového nebo zánovního stavu. Pokud budou prvky vybavení nahrazovány pouze z částí, musí být toto realizováno takovým způsobem, aby vznikl jednotný nově vyhlížející vzhled, přičemž opticky nový/zánovní vzhled je definován následovně:

- polstrování sedáků a opěradel a příp. opěrek hlavy musí být bez skvrn, děr a škrábanců a bez záplat; jednotné barvy,
- podlahové krytiny jsou nové jednotné barvy nebo jednotného vzoru, bez nerovností, bez viditelných škrábanců, oděrek, děr nebo trhlin,
- obložení stěn a stropů a dveří nejsou zašpiněná ani flekatá, jinak zbarvená, rozškrábaná, vyboulená, natržená ani proražená,
- karoserie a postranně viditelná obložení střechy jsou bez rzi a vyboulenin; všechny montované a záklopné díly jsou v plném rozsahu na svém místě; celá karoserie je nově nalakovaná nebo velkoplošně polepená,
- všechny nátěry a velkoplošné polepy jsou ve vztahu k barevnému tónování jednotné, bez opotřebení, vyblednutí, kapek, bublinek, bez šmouh, bez graffiti, viditelných záplat a bez zašpinění barvou na sousedních jinobarevných nebo nelakovaných plochách nebo dílech,
- skleněné prvky, okenní tabulky a gumová těsnění nejsou počmáraná, rozškrábaná, prasklá, natržená a zašlá,
- v prostoru pro cestující nejsou žádné poškozené, opotřebené nebo staře působící prvky vybavení; jsou plně funkční, nepoškrábané, neoprýskané, bez vyboulenin a graffiti,
- všechny nápisy a polepy na vozidle a ve vozidle jsou úplné, bez trhlin, zašpinění, vyblednutí a změn barevnosti; souvislé nápisy musí být ohledně typu, velikosti a barvy písma jednotné a v českém jazyce, případná vícejazyčnost je ke konzultaci s objednatelem,
- nejsou zde žádné viditelné na cestujícího provizorně působící spoje např. izolepou nebo kabelovými spojkami.

Dopravce zabezpečí odstranění drobných závad při provozním ošetření soupravy. U závad vyžadujících náročnější zásah údržby nebo závad vedoucích k vyřazení soupravy z plánovaného oběhu v průběhu dne dopravce o této závadě neprodleně informuje KODIS. Při výjezdu soupravy po provedení hloubkového úklidu nebo vyššího stupně údržby, než je provozní ošetření, dopravce garantuje bezzávadný stav soupravy. KODIS může v odůvodněných případech udělit jednorázově výjimku z výše uvedených požadavků s ohledem na charakter závady a aktuální disponibilní počet vozidel.

IX. STANDARD ORGANIZACE VÝLUK

Výluky infrastruktury jsou projednávány minimálně s dvouměsíčním předstihem se správcem infrastruktury (dále jen Správce) na pravidelných výlukových poradách. Projednané výluky jsou zasílány Správcem formou zápisu z výlukové porady.

Zástupce dopravce je povinen se těchto výlukových porad zúčastnit.

Organizace výluk bude rozdělena mezi dopravce a KODIS. V prvotní fázi KODIS předá dopravci koncept výlukového opatření. Na základě předaného konceptu výlukového opatření toto opatření dopravce dopracuje ve spolupráci s KODIS a provozovatelem dráhy a vydá jej (umístí na Portál provozování dráhy, zašle zúčastněným subjektům).

Na výluku, která si vyžádá zastavení provozu na trati s nutností použití náhradní autobusové dopravy (dále NAD), vypracuje KODIS tzv. výlukový pokyn, tj. nařízení, jak má být výluka dopravcem organizovaná.

Ve výlukovém pokynu KODIS zpravidla určuje:

- rozsah výluky z hlediska počtu dní,
- rozsah výluky z hlediska časového ohraničení,
- vyloučený traťový úsek (tento bývá zpravidla delší, než je vyloučený úsek zadaný Správcem),
- oběhy souprav,
- počet autobusů NAD, resp. souhrnnou kapacitu vozidel NAD pro daný spoj,
- oběhy autobusů NAD.

Výlukový pokyn musí KODIS předat dopravci nejpozději 50 kalendářních dnů před plánovaným zahájením výluky (u nadlimitních veřejných zakázek 180 kalendářních dnů před plánovaným zahájením výluky, přičemž o skutečnosti, že se bude jednat o nadlimitní veřejnou zakázku musí být KODIS v předstihu min. 180 kalendářních dnů před zahájením výluky informován; v opačném případě zůstává v platnosti lhůta 50 kalendářních dnů bez ohledu na charakter veřejné zakázky). V případě, že KODIS zjistí v průběhu přípravy výluky objektivní dodatečné důvody, ze kterých vyplývá nutnost změny organizace výluky, tj. například nutné posílení kapacity NAD, silniční uzavírka, přesunutí zastávky NAD apod., je KODIS oprávněn dodatečně zasahovat do přípravy výluky a ve spolupráci s dopravcem upravit způsob organizace výluky. V případě, že dopravce zjistí dodatečné důvody, ze kterých objektivně vyplývá nutnost změny organizace výluky, neprodleně informuje KODIS o zjištěné skutečnosti za účelem společného projednání organizace výluky a projednání změny výlukového pokynu.

Doprovce je povinen zajistit dopravní obslužnost pomocí NAD, v případě, že to charakter výluky vyžaduje. V případě použití NAD musí být zajištěno vždy minimálně 50 % kapacity částečně nízkopodlažními vozidly pro přepravu imobilních cestujících. Vozidla NAD budou vybavena (přenosným) GPS modulem k určení polohy vozidla pro sledování dispečinkem KODIS. Dopravce informuje dispečink KODIS o nasazených vozidlech NAD (RZ vozidla, typ vozidla, jízdní řád (oběh) vozidla NAD). Dopravce zabezpečí přepravu kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol ve vozidlech náhradní

dopravy v rozsahu definovaném společností KODIS (maximálně do výše počtu standardně nabízených míst).

Prostřednictvím dohodnutých datových vět a komunikačních kanálů bude dopravce poskytovat údaje o poloze týkající se NAD napojením do dispečerského systému KODIS. Aby mohlo být prováděno vyhodnocování provozu v dispečerském systému KODIS je nutné společnosti KODIS poskytnout číselník vozidel zajišťujících NAD a tento dodá dopravce společnosti KODIS před zahájením výluky a při každé jeho změně. Napojení do dispečerského systému KODIS je nutné z důvodů zajišťování a vyhodnocování dalších návazností na ostatní druhy veřejné dopravy. Je umožněno přechodné období, po které budou údaje o poloze NAD poskytnuty dispečinku KODIS prostřednictvím přístupu do dispečinků dopravců NAD. V cílovém stavu (nejpozději však v termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2025) bude zakončena implementace přenosu informací o poloze a souvisejících informací o každém jednotlivém vozidle NAD na dispečink KODIS prostřednictvím dohodnutých datových vět a komunikačních kanálů.

Vozidla NAD zastavují na zastávkách k tomu určených. Zastávky NAD (případně jejich stanoviště) jsou stanoveny KODISem v příloze č. 10 tohoto dokumentu společně s jejich označením. Označení zastávek NAD provádí správce označnicku na přidělených zastávkách (stanovištích). V případě, že se zastávka NAD neshoduje se zastávkou městské hromadné dopravy či příměstské autobusové dopravy (zastavení je stanoveno na jiném místě než na zastávce), provádí dopravce označení zastávky NAD na nejbližším vhodném místě, vždy však po domluvě s KODISem. KODIS může určit označení dané zastávky formou přenosného zastávkového označnicku.

Doprovce zveřejní informace o výluce nejpozději 7 dní před konáním dané výluky na svých webových stránkách, v železničních stanicích a zastávkách (vždy na místech určených jako místa pro informace pro cestující), pokud byl o takové výluce informován provozovatelem dráhy minimálně 21 dní před konáním výluky.

Po ukončení výluky provede dopravce odstranění označení:

- formou přenosného zastávkového označnicku a z webových stránek neprodleně,
- formou informací ve stanicích a zastávkách nejpozději do 72 hodin od ukončení výluky.

Pokud dopravce obdrží informace, že Správce zkracuje určitou výluce o několik hodin či dní, neprodleně o této skutečnosti informuje KODIS formou e-mailu. V takovém případě platí stejná pravidla pro odstranění informací a označení o výluce.

Nedodržení obsluhy zastávek NAD, nezajištění informovanosti cestujících dle výše uvedeného a nedodržení pravidel pro odstranění informací o výluce podléhá sankčním ujednáním dle přílohy č. 9 tohoto dokumentu.

X. STANDARD OPATŘENÍ PRO SNÍŽENÍ DOPADU MIMOŘÁDNOSTÍ

Doprovce o mimořádné situaci informuje dispečink KODIS neprodleně po nahlášení mimořádné události. Ve smyslu tohoto standardu se za mimořádnou událost považuje každé narušení grafikonu s možným dopadem na jízdu vlaku vedoucím ke zpoždění vlakového spoje nad 30 minut nebo zrušení trasy vlakového spoje (nebo její části). Za mimořádnost se považuje narušení grafikonu s možným dopadem na jízdu vlaku, o kterém dopravce nemohl vědět s předstihem (tzn. jedná se o nahodilou, resp. nepředvídatelnou událost).

V případě mimořádné události na trati či z důvodů na straně dopravce a nutnosti zajištění náhradní autobusové dopravy (NAD), zajistí dopravce NAD do 60 minut od nahlášení mimořádné události. Dopravce je povinen vyvinout maximální možné úsilí při zajištění NAD a zajistit náhradní dopravu v kapacitě odpovídající minimálně 50% kapacity soupravy, přičemž za kapacitu je pro účely tohoto standardu považován počet míst k sezení (v případě náhradní dopravy i vlakové soupravy).

V případě disponibilního železničního vozidla je upřednostněno nasazení tohoto vozidla před zavedením NAD, pokud toto dovoluje charakter mimořádnosti (např. eliminace zpoždění zkrácením trasy vlaku).

Autobusy NAD budou obsluhovat zastávky NAD (případně stanoviště těchto zastávek), které jsou stanoveny KODISem v příloze č. 10 tohoto dokumentu společně s jejich označením. Odchylně od standardu výluk není nutné provádět označení na místě, které se neshoduje se zastávkou městské či příměstské autobusové dopravy (typicky prostor před nádražní budovou apod.). Za účelem minimalizace dopadu mimořádné události na cestující vypracuje KODIS scénáře použití autobusové dopravy při mimořádných událostech, které dopravci předá nejpozději 14 dní před začátkem platnosti následujícího jízdního řádu.

Dopravce neprodleně zajistí zveřejnění informací o mimořádné události na svých webových stránkách a v součinnosti se správcem infrastruktury zajistí informační hlášení o mimořádné události v železničních stanicích a zastávkách. Zaměstnanci dopravce musí v maximální možné míře poskytovat kvalifikované informace cestujícím, případně cestující odkázat na dopravní infocentra.

Dopravce průběžně informuje dispečink KODIS o vývoji řešení mimořádné události.

Po ukončení mimořádné události dopravce informuje o této skutečnosti neprodleně dispečink KODIS, své zaměstnance a formou svých webových stránek také cestující.

Nezajištění NAD po uplynutí období 60 minut od nahlášení mimořádné události podléhá sankčním ujednáním dle přílohy č. 9 tohoto dokumentu.

V případě předpokladu trvání mimořádnosti více než 4 hodin dopravce vypracuje konkrétní opatření pro danou mimořádnost společně s dispečinkem KODIS. Dispečink KODIS toto opatření následně odsouhlasí, dispečinky dopravce i KODIS mohou požadovat aktualizaci konkrétního opatření s ohledem na vývoj situace.

V případě předpokladu trvání mimořádnosti více než 3 dny se po uplynutí 72 hodin od vzniku mimořádnosti považuje tato mimořádnost za výluk a vztahují se na ni

opatření a standardy platné pro výluky. Příkladem takové mimořádnosti může být např. dlouhodobá nesjízdnost tratě.

XI. STANDARD NASAZENÍ ZÁLOŽNÍCH VOZIDEL

Standard nasazení záložních vozidel definuje postup při nasazení záložních vozidel, tj. vozidel standardu **ODIS 4**, **ODIS 5** a **ODIS 6**. Standard dále definuje záložní vozidlo a jeho disponibilitu v čase.

Zásady pro nasazení vozidel standardu **ODIS 4**, **ODIS 5** a **ODIS 6** do pravidelného oběhu:

- Ve standardním režimu jsou nasazována výhradně vozidla standardu **ODIS 4**, přičemž vozidlo standardu **ODIS 5** je připraveno na pozici záložního vozidla nebo je zapojeno do výkonu jako vozidlo standardu **ODIS 4** na jiných výkonech.
- V případě výpadku vozidla standardu **ODIS 4** je vozidlo standardu **ODIS 5** nasazeno do plánovaného oběhu (pokud je v danou chvíli k dispozici) a na pozici záložního vozidla je umístěno jiné vozidlo standardu **ODIS 5** nebo vozidlo standardu **ODIS 6** (pokud je takové vozidlo k dispozici).
- V případě, kdy dojde k odstavení vozidel standardu **ODIS 4** nebo odstavení vozidel standardů **ODIS 4** a **ODIS 5**, je možno nasadit do plánovaného oběhu vozidlo **ODIS 6** a na pozici záložního vozidla umístit další vozidlo standardu **ODIS 6**, pokud jsou vozidla standardu **ODIS 6** k dispozici.

K jednotlivým provozním scénářům nasazení vozidel standardů **ODIS 4**, **ODIS 5** a **ODIS 6** jsou vázány odpovídající sankce dle přílohy č. 10 Smlouvy.

Je definována povinnost dopravce disponovat vozidlem standardu **ODIS 5** v rozsahu alespoň 1 souprava standardu **ODIS 5** na každých započatých 10 souprav standardu **ODIS 4** vypravených v daný den do oběhu, povinnost dopravce disponovat vozidlem standardu **ODIS 6** definována není.

Kmenová souprava (ODIS 4)	Záložní souprava - pravidelná (ODIS 5)	Záložní souprava - mimořádná (ODIS 6)
810	810, 811	bez omezení, kapacita min. 45
811	811	bez omezení, kapacita min. 45
2x 811	2x 811, 811+BDtax	bez omezení, kapacita min. 45
810+BDtax	810+BDtax, 811+BDtax	bez omezení, kapacita min. 80
811+BDtax	811+BDtax	bez omezení, kapacita min. 80
2x 810+BDtax	2x 810+BDtax, 2x 811+BDtax	bez omezení, kapacita min. 80
2x 811+BDtax	2x 811+BDtax	bez omezení, kapacita min. 80
814	844, 814	nízkopodlažní, kapacita min. 80
2x 814	844, 2x 814	nízkopodlažní, kapacita min. 80
842+Bdtn	842+Bdtn, 843+943, 2x 814, 844, 842+954, BEMU140, BEMU160	bez omezení, kapacita min. 80
842+954	842+954, 814, 844, BEMU140, BEMU160	bez omezení, kapacita min. 80
2x 842+Bdtn	2x 842+Bdtn, 2x 843+943, 2x 814, 2x 842+954, 2x 844, 2xBEMU140, 2xBEMU160	bez omezení, kapacita min. 140
843+943	842+Bdtn+842, 843+943, 814, 844, 842+954, BEMU140, BEMU160	bez omezení, kapacita min. 80
2x 843+943	2x 842+Bdtn, 2x 843+943, 2x 814, 2x	bez omezení, kapacita min. 140

	842+954, 2x 844, 2xBEMU140, 2xBEMU160	
844 (DMU110)	844, 814	nízkopodlažní, kapacita min. 80
2x 844 (2x DMU110)	2x 844, 2x 814	nízkopodlažní, kapacita min. 140
BEMU140, BEMU 160	BEMU140, BEMU 160, 844	nízkopodlažní, kapacita min. 80
2x BEMU140, 2x BEMU160	BEMU140, BEMU 160, 2x 844	nízkopodlažní, kapacita min. 140
471	471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160	nízkopodlažní, kapacita min. 140
2x 471	471, 2x 471, 2x 650, 2x 650.2, 2x BEMU140, 2x BEMU160, nebo vzájemně kompatibilní kombinace 650 a BEMU	nízkopodlažní, kapacita min. 240
163+3Bdt	471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160	bez omezení, kapacita min. 140
650, 650.2	471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160	nízkopodlažní, kapacita min. 80
2x 650, 2x650.2	471, 2x 650, 2x 650.2, 2x BEMU140, 2x BEMU160, nebo vzájemně kompatibilní kombinace 650 a BEMU	nízkopodlažní, kapacita min. 140

1. Operativní záložní souprava

Záložní vozidlo je určeno pro potřeby nahrazení vozidla nasazeného na plánovaném oběhu v případě výskytu poruchy, potřeby nahrazení soupravy nebo mimořádnosti. Pro jednotlivá období provozu a oblasti je možno uvažovat se specifickým způsobem zajištění operativního záložního vozidla:

a) Záložní souprava v zázemí dopravce

Základním způsobem zajištění záložní soupravy je umístění operativní záložní soupravy v zázemí dopravce. Toto opatření je vhodné zejména pro noční dobu či oblast, ve které se nachází zázemí dopravce v jejím středu.

V zázemí dopravce se předpokládá dostatečný počet disponibilních vozidel standardu ODIS 5, případně v období s nižším rozsahem provozu (noční doba, víkend) též dostatečný počet vozidel standardu ODIS 4. Pro operativní použití soupravy je nezbytná přítomnost strojvedoucího v zázemí dopravce, přítomnost vlakvedoucího vyžadována není. Na pozici záložní soupravy v zázemí dopravce jsou přednostně nasazována nízkopodlažní vozidla odpovídající kapacity s možností změny směru jízdy bez nutnosti objížďení a možnost provozu v režimu bez vlakvedoucího. V případě potřeby je možno strojvedoucího přesunout do místa výkonu práce i po silnici, zejména se jedná o přesun do místa střídání nebo o přesun do místa odstavení soupravy. Pro operativní využití strojvedoucího je vyžadována znalost většiny hnacích vozidel a všech pojižděných tratí v dané oblasti, konkrétní rozsah znalostí je uveden níže. Pohotovost k výjezdu do 15 minut od obdržení výzvy.

Disponibilita záložní soupravy vč. strojvedoucího v zázemí dopravce:

- Bohumín: Po-Ne 20:30-5:30, 1x strojvedoucí, 1x vozidlo řady BEMU140
 - Dočasně v období stavu 0 (tj. do 12/2025, resp. 12/2026 v závislosti na termínech dodání vozidel BEMU) je akceptováno též nasazení vozidla řady 842+954 nebo 814 nebo 2x 842

- Znalost řad 810, 811, 814, 842, 471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160
- Znalost tratí linek S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S34
- Opava východ: Po-Ne 4:30-20:30, 1x strojvedoucí, 1x vozidlo řady 814
 - Znalost řad 810, 811, 814, 843, 471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160
 - Znalost tratí linek S10, S11, S12, S13, S1, S9, R61

b) Záložní souprava na stanovišti

Praktickým způsobem zajištění záložní soupravy je umístění operativní záložní soupravy na stanovišti (mimo zázemí dopravce). Toto opatření je vhodné zejména pro denní dobu či oblast, ve které se nenachází zázemí dopravce v jejím středu.

Pro operativní použití soupravy je nezbytná přítomnost strojvedoucího na stanovišti, přítomnost vlakvedoucího vyžadována není. Na pozici záložní soupravy jsou přednostně nasazována vozidla nezávislé trakce a odpovídající kapacity s možností změny směru jízdy bez nutnosti objíždění a umožňující provozu v režimu bez vlakvedoucího. V případě potřeby je možno soupravu bezpečně odstavit na stanovišti a strojvedoucího přesunout do místa výkonu práce i po silnici, zejména se jedná o přesun do místa střídání nebo o přesun do místa odstavení jiné soupravy. Pro operativní využití strojvedoucího je vyžadována znalost většiny hnacích vozidel a všech pojižděných tratí v dané oblasti, konkrétní rozsah znalostí je uveden níže. Pohotovost k výjezdu do 15 minut od obdržení výzvy.

Disponibilita záložní soupravy vč. strojvedoucího na stanovišti:

- Ostrava-Kunčice: Po-Ne 6:00-18:00, 1x strojvedoucí, 1x vozidlo řady BEMU140 nebo jiná vratná souprava nezávislé trakce o kapacitě min. 110 míst a vybavená ETCS (842+954)
 - Dočasně v období stavu 0 (tj. do 12/2025, resp. 12/2026 v závislosti na termínech dodání vozidel BEMU) je akceptováno též nasazení vozidla řady 842+954 nebo 2x 842, popř. doplněno o přípojný vůz Bdtm (souprava musí být schopna zajíždět na úseky ve výhradním provozu pod ETCS a být vratná – tj. bez nutnosti objíždění); v období 12/2023 až 12/2024 je akceptována též motorová jednotka 814 (bez povinnosti vybavení ETCS)
 - Znalost řad 810, 811, 814, 842, 844, 471, 650, 650.2, BEMU140, BEMU160
 - Znalost tratí linek S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S34, S86
 - S ohledem na produktivitu oběhů souprav se připouští pravidelné zapojení záložní soupravy v pracovní dny na lince S9 v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Kunčice na max. 1 spoji v ranní špičce

c) Záložní souprava zapojená v provozu

Pro oblast Poodří je navržena záložní souprava zapojená v provozu na linkách ODIS. S ohledem na provozní parametry jednotlivých linek je pro tratě 276, 278 a dočasně do 31.12.2024 též pro tratě 271 (v úseku Hranice na Moravě – Studénka), 279 a 325 souprava z linky S32 stanovena jako záložní. V případě vzniku mimořádnosti a potřeby využití záložní soupravy, záložní soupravy vč. strojvedoucího či pouze strojvedoucího dojde ke stažení soupravy z linky S32 a jejímu dočasnému využití na výše uvedených tratích. Na lince S32 bude po nezbytně nutnou dobu zavedena NAD. S ohledem na předpokládanou vyšší četnost zavádění NAD na lince S32 bude vypracován detailní metodický pokyn, nadstandardně označeny zastávky NAD a cestující o zavedeném opatření informováni.

O nasazení záložního vozidla rozhoduje dispečink dopravce v součinnosti s dispečinkem KODIS. O každém využití záložního vozidla je proveden záznam a tento záznam je zaslán v souhrnném měsíčním přehledu KODISu. Záložní vozidlo může být využito i v jiných provozních souborech nebo na ostatních vlakových spojích dopravce mimo ODIS, avšak toto využití podléhá schválení dispečinkem KODIS. O každém nedodržení standardu nízkopodlažnosti vlivem nasazení záložního vozidla musí být neprodleně informován dispečink KODIS.

XII. STANDARD OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ PROVOZU (PŘÍPOJE VE STANICÍCH)

1. Dispečerský aparát Dopravce a KODIS

Standard operativního řízení provozu definuje rozsah pravomocí jednotlivých dispečerských aparátů (Dopravce a KODIS) a spolupráci mezi nimi.

1.1 Komunikace mezi dispečinky

Dispečink KODIS s dispečerským aparátem dopravce komunikuje skrze datové věty, e-mail a telefonické spojení. Pro potřeby operativního zajišťování přípojných vazeb a řešení mimořádných událostí v provozu je vyžadována oboustranná odezva do 2 minut od přijetí požadavku datovou větou (notifikace) nebo požadavku na telefonický hovor.

Dopravce je povinen provozovat dispečink denně v období od 15 minut před odjezdem prvního vlaku z výchozí stanice do 15 minut po příjezdu posledního vlaku do koncové stanice.

Dispečink KODIS může být provozován v automatickém režimu, kdy pracuje s garancí návazností s pevně stanovenými maximálními čekacími dobami. V případě zpoždění vlaku je dle nastavených návazností řidiči návazného autobusového spoje odesílána zpráva s pokynem na vyčkávání. V tomto režimu není možné provést navýšení čekací doby.

1.2 Oprávnění dispečinku KODIS

Dispečink KODIS se podílí na řešení mimořádností v provozu, zajišťování přípojných vazeb mezi vlakovými a autobusovými spoji a vede evidenci mimořádných provozních stavů nebo omezení jednotlivých poskytovaných služeb.

Ve vztahu k řízení provozu je dispečink KODIS oprávněn po konzultaci s dispečerským aparátem dopravce rozhodnout o zkrácení trasy vlakového spoje, odřeknutí vlakového spoje, opoždění vlakového spoje, jízdě po odklonové trase, mimořádném zastavení / průjezdu vlaku ve stanici / zastávce a případných dalších opatřeních spojených s trasou vlaku.

Dispečink KODIS a dispečerský aparát dopravce jsou povinni se v rámci možností řídit předem zpracovanými scénáři pro eliminaci provozních nepravidelností vydanými KODISEm ve spolupráci s dopravci.

2. Přípoje ve stanicích

Standard operativního řízení provozu definuje postup, kterým se zajišťují přípoje ve stanicích. Ve smyslu tohoto standardu se za přípoje považují nejen vlaky osobní dopravy, ale i návazné a přípojné autobusové spoje.

Ze zastávky či stanice, kde je stanoveno čekání na přípoj, lze provést odjezd odchylně, tj. později od pravidelného jízdního řádu, a to v zájmu uspokojení přepravních potřeb potenciálně přestupujících cestujících. Dopravce se přitom řídí

pomůckou „Čekací doby“, kdy bez souhlasu dispečera KODIS nepřekročí stanovenou pravidelnou čekací dobu, výjimku tvoří důvody spojené s řízením provozu, které nemůže dopravce ovlivnit.

2.1 Příprava podkladů pro operativní řízení

KODIS vypracuje pro Dopravce dokument „Čekací doby“, který upravuje čekání Dopravce na přípojný spoje. Následně tento dokument postoupí Dopravci, který je povinen takové čekání na přípojný spoje projednat s provozovatelem dráhy a realizovat je dle rozhodnutí provozovatele dráhy k nejbližšímu možnému termínu změn jízdních řádů.

Dokument „Čekací doby“ vychází ze služební pomůcky správce infrastruktury „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy“, přejímá terminologii, strukturu a základní grafickou podobu. Nad rámec pomůcky správce infrastruktury jsou čekací doby rozlišeny na pravidelné a mimořádné.

V případě pravidelné čekací doby není potřeba čekání na přípoj projednávat s dispečinkem KODIS, v případě uplatnění mimořádné čekací doby je takové čekání nutno schválit dispečinkem KODIS. V odůvodněných a mimořádných případech je možno výjimečně překročit i mimořádnou čekací dobu, avšak každý jednotlivý případ musí být potvrzen dispečinkem KODIS.

2.2 Operativní řízení v praxi

V praxi je vyčkávání na přípoje (vlaky osobní dopravy, návazné autobusové spoje a přípojný autobusové spoje) řízeno níže uvedeným postupem:

Postup při zajišťování přípojů ve stanicích
1/ vlak jede včas
2/ vlak je mírně opožděn, postačuje stanovená pravidelná čekací doba
3/ vlak je opožděn, s ohledem na níže uvedené důvody je vhodné pravidelnou čekací dobu prodloužit – je kontaktován dispečink KODIS, po schválení dispečinkem KODIS se použije mimořádná čekací doba, o tomto použití se provede záznam
4/ vlak je příliš opožděn, mimořádná čekací doba by nepostačovala -> přípoj je rozvázán

Níže jsou uvedeny důvody pro použití mimořádné čekací doby:

Důvody pro použití mimořádné čekací doby
a/ významná přípojná vazba (očekává se přestup více cestujících, kteří tvoří nezanedbatelný podíl z celkového počtu cestujících využívajících návazný vlak)
b/ významný počet přestupujících – prokazatelný (hlášený) vyšší počet přestupujících cestujících
c/ vznik mimořádnosti nebo neočekávaného zpoždění těsně před příjezdem do stanice s přípojem
d/ silné narušení grafikonu – povětrnostní vlivy, mimořádné události, extrémní případy

Dopravce se zavazuje řídit dokumentem „Čekací doby“ a stanovené pravidelné čekací doby dodržovat, pokud provozovatel dráhy nestanoví jinak. V případě požadavku dispečinku KODIS na vyčkávání vlaku je dopravce povinen tomuto požadavku vyhovět, pokud tomu nebrání objektivní důvody na straně řízení provozu provozovatele dráhy.

2.3 Vyhodnocení provozu a kontrola

Vyčkávající spoje se nezahrnou do příslušných výkazů zpožděných spojů, bude-li čekání a tomu odpovídající zpoždění oproti pravidelnému jízdnímu řádu odpovídat parametrům uvedeným v příslušném dokumentu „Čekací doby“. V opačném případě, dojde-li k nedovolenému navýšení čekací doby, a toto navýšení čekací doby nebude projednáno s dispečinkem KODIS nebo dojde-li k rozvázání přípoje bez vyvinutí přiměřeného úsilí při zajišťování návaznosti, vystavuje se Dopravce hrozbě udělení sankce.

Dopravce poskytne na žádost KODIS sestavu vlaků s překročenou mimořádnou čekací dobou. Dopravce dále na žádost Objednatele nebo KODIS prověří všechny podněty k vyčkávání na přípojné autobusové a vlakové spoje.

SEZNAM ZKRATEK

BČK	Bezkontaktní čipová karta ODISka nebo bezkontaktní bankovní platební karta
BK	Bezkontaktní bankovní platební karta
CS	Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje
CED	Centrální dispečink
CIS	Centrální informační systém o jízdách řádech
ČR	Česká republika
DI	Dopravní infocentrum
ES	Evropské společenství
GPRS	General packet radio service
GSM	Globální systém pro mobilní komunikaci
HW	Hardware
IMEI	International mobile equipment identity (mezinárodní identita mobilního zařízení)
KODIS	Koordinátor ODIS s.r.o.
LCD	Liquid crystal display (display z tekutých krystalů)
LED	Light-emitting diode (dioda emitující světlo)
MHD	Městská hromadná doprava
NAD	Náhradní autobusová doprava
NFC	Near Field Communication (modulární technologii radiové bezdrátové komunikace mezi elektronickými zařízeními na velmi krátkou vzdálenost (do 4 cm) s přiblížením přístrojů)
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS
QR	Quick Response (kód rychlé reakce pro automatizovaný sběr dat)
SW	Software

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Základní technické parametry vozidel

Příloha č. 3: Procesy MSK

Příloha č. 4: Návrh datové věty pro MSK

Příloha č. 5: Platby bankovní kartou

Příloha č. 6: Struktura BČK Moravskoslezské karty

Příloha č. 7: Struktura 2D kodu pro jízdní doklady ODIS

Příloha č. 8: Komunikace s dispečinkem ODIS

Příloha č. 9: Sankce

Příloha č. 10: Zastávky náhradní autobusové dopravy (NAD)

Příloha č. 11: Greenlist MSK

Příloha č. 12: Yellowlist MSK

Příloha č. 13: Požadavky na provedení Testovacího provozu

Příloha č. 14: Výjimky z plnění bodů TPS

Příloha č. 15: Metodický pokyn k označení železničních kolejových vozidel a autobusů NAD během výluk a omezení kapacity dráhy

Příloha č. 16: Zajištění propagace objednatele

Příloha č. 17: Virtuální ODISka

Příloha č. 18: Rozsah provozu pokladních přepážek

Příloha č. 19: Automatické počítání cestujících