

Dodatek č. 19 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících

Smluvní strany:

Středočeský kraj

Sídlo: Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO: 70891095
DIČ: CZ70891095
Bankovní spojení: [REDACTED]
Číslo účtu: [REDACTED]
Dotační účet: [REDACTED]
Číslo účtu: [REDACTED]
Zastoupený organizací: **Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace**
Spisová značka: Pr 1564 vedená u Městského soudu v Praze

Sídlo: Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8 - Karlín
IČO: 05792291
Bankovní spojení: [REDACTED]
Provozní účet: [REDACTED]
Dotační účet: [REDACTED]
Zastoupená: JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem
(dále také jako „**Objednatel**“)

a

České dráhy, a.s.

Sídlo: Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15
Spisová značka: B 8039 vedená u Městského soudu v Praze
Doručovací adresa: Oblastní centrum obchodu Střed, Trocnovská 2, 130 00 Praha 3 - Žižkov
Zastoupená: Mgr. Michalem Krapincem, předsedou představenstva
Ing. Jiřím Ješetou, členem představenstva
IČO: 70994226
DIČ: CZ70994226
Bankovní spojení: [REDACTED]
Číslo účtu: [REDACTED]
(dále také jako „**Dopravce**“)

uzavírají tento

Dodatek č. 19 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti Středočeského kraje veřejnou drážní osobní dopravou uzavřené mezi Středočeským krajem, zastoupeným příspěvkovou organizací Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, a dopravcem České dráhy, a.s., na základě usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č. 080-20/2019/ZK ze dne 26. 8. 2019, ev. č. S-4318/DOP/2019

ČLÁNEK 1 ÚČEL DODATKU

1. V zájmu zvýšení kvality veřejné drážní dopravy v územním obvodu Objednatele se smluvní strany dohodly, že Dopravce pořídí nová a zánovní vozidla dle čl. 3 tohoto dodatku.
2. S ohledem na skutečnost, že jsou dle Smluvních stran naplněny podmínky podle čl. 4 odst. 4 Nařízení, tj. že Dopravce poskytne majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje Smlouva, dojde k prodloužení Smlouvy v souladu s Nařízením, neboť je to s ohledem na podmínky amortizace pořizovaného majetku nezbytné.
3. Tímto dodatkem dochází k prodloužení doby trvání vymezené části Smlouvy a s tím souvisejícím dalším úpravám zejména v oblasti:
 - a) specifikace rozsahu a místa plnění Smlouvy;
 - b) specifikace vozidel, kterými bude zajišťováno plnění Smlouvy, včetně harmonogramu jejich nasazování do provozu;
 - c) výchozího finančního modelu a výchozího modelu provozních aktiv;
 - d) standardů kvality;
 - e) sankčního mechanismu;
 - f) otevírání vnitřního trhu;
 - g) odkupu vozidel.

ČLÁNEK 2 PRODLOUŽENÍ DOBY PLNĚNÍ

1. Doba plnění Smlouvy se ve vztahu k dopravním výkonům časově a věcně vymezeným v příloze č. 1 Smlouvy ve znění dodatku č. 24 a příloze č. 3 Smlouvy ve znění tohoto Dodatku (dále jen „**Dopravní výkony 2029+**“ nebo „**Vlaky 2029+**“) v souladu s ustanovením čl. 4 odst. 4 Nařízení v návaznosti na závazek Dopravce obsažený v čl. 3 tohoto Dodatku **prodlužuje o 5 (pět) dopravních let, tj. do prosincové celostátní změny jízdních řádů roku 2034.**
2. Doba plnění Smlouvy ve vztahu k ostatním Dopravním výkonům, které nespádají pod Dopravní výkony 2029+, zůstává tímto Dodatkem nedotčena, a i nadále končí prosincovou celostátní změnou jízdních řádů roku 2029, s výjimkou výkonů dle čl. 6 odst. 4 tohoto Dodatku, u kterých bude postupováno dle tohoto ustanovení.

ČLÁNEK 3 MODERNIZACE VOZOVÉHO PARKU

1. Dopravce se zavazuje nahradit vybraná Řádná vozidla s naftovým pohonem zčásti (i) novými vozidly s naftovým pohonem umožňujícím spalování hydrogenovaného rostlinného oleje (tzv. HVO) (dále jen „**Nové motorové jednotky**“) a zčásti (ii) ojetými modernějšími vozidly s naftovým pohonem (dále jen „**Zánovní motorové jednotky**“); specifikace náhrad Řádných vozidel Novými motorovými jednotkami nebo Zánovními motorovými jednotkami je uvedena v příloze č. 3 této Smlouvy. Nové motorové jednotky a Zánovní motorové jednotky budou Dopravcem nasazeny do provozu pro plnění Dopravních výkonů dle této Smlouvy v souladu

s harmonogramem uvedeným v příloze č. 18 této Smlouvy (dále jen „**Harmonogram obnovy motorových jednotek**“).

2. Dopravce se zavazuje, že Nové motorové jednotky a Zánovní motorové jednotky budou nasazovány přednostně na Dopravní výkony, jichž se od prosincové celostátní změny jízdních řádů roku 2029 bude týkat prodloužení Smlouvy dle čl. 2 tohoto Dodatku.
3. Dopravce se zavazuje, že od prosincové celostátní změny jízdních řádů roku 2029 budou Nové motorové jednotky a Zánovní motorové jednotky provozovány výhradně v rámci Dopravních výkonů 2029+, nebude-li smluvními stranami z důležitého důvodu pro konkrétní případy dohodnuto jinak.
4. Nedojde-li k nasazení kterékoliv Nové motorové jednotky nebo Zánovní motorové jednotky včas v souladu s Harmonogramem obnovy motorových jednotek, je Dopravce povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu
 - a) v případě Nové motorové jednotky ve výši 0,3 % (tři desetiny procenta) z předpokládané pořizovací ceny příslušného vozidla dle přílohy č. 18 této Smlouvy, a to za každé vozidlo nedodané pro výkony k plnění závazku dle příloh č. 1 a č. 2 Smlouvy za každý započatý měsíc prodlení s nasazením příslušné Nové motorové jednotky dle Harmonogramu obnovy motorových jednotek;
 - b) v případě Zánovní motorové jednotky ve výši 0,3 % (tři desetiny procenta) z předpokládané pořizovací ceny příslušného vozidla dle přílohy č. 18 této Smlouvy, a to za každé vozidlo nedodané pro výkony k plnění závazku dle příloh č. 1 a č. 2 Smlouvy za každý započatý měsíc prodlení s nasazením příslušné Zánovní motorové jednotky dle Harmonogramu obnovy motorových jednotek.
5. Dosavadní ujednání smluvních stran ohledně nasazování a provozu modernizovaných Řádných vozidel nebo Nových vozidel nejsou tímto dotčena.

ČLÁNEK 4 KOMPENZACE

1. Výchozí finanční model (příloha č. 5 Smlouvy), jednotková variabilní část kompenzace (příloha č. 6 Smlouvy) a výchozí model provozních aktiv (příloha č. 7 Smlouvy) se nahrazují aktualizovanými přílohami.
2. Výchozí finanční model a výchozí model provozních aktiv obsahuje náklady na Nové motorové jednotky a Zánovní motorové jednotky v souladu s Harmonogramem obnovy motorových jednotek tak, že má-li být jednotka dodána kdykoli v průběhu příslušného kalendářního roku, obsahuje výchozí finanční model a výchozí model provozních aktiv náklady na příslušnou jednotku a provozní aktiva s ní spojená na celý kalendářní rok bez ohledu na to, kdy má být v příslušném kalendářním roce podle Harmonogramu obnovy motorových jednotek dodána. V případě, že by Nové motorové jednotky byly nasazeny dříve, bude kompenzace navýšena o 883.863,42 Kč za každou Novou motorovou jednotku a za každý celý měsíc, o který byla Nová motorová jednotka nasazena dříve, než je s ní kalkulováno ve výchozím finančním modelu a ve výchozím modelu provozních aktiv. V případě, že by Nové motorové jednotky byly nasazeny později, bude kompenzace snížena o 883.863,42 Kč za každou Novou motorovou jednotku a za každý celý měsíc, o který byla Nová motorová jednotka nasazena později, než je s ní kalkulováno ve výchozím finančním modelu a ve výchozím modelu provozních aktiv. V případě, že by Zánovní motorové jednotky byly

nasazený dříve, bude kompenzace navýšena o 515.245,58 Kč za každou Zánovní motorovou jednotku a za každý celý měsíc, o který byla Zánovní motorová jednotka nasazena dříve, než je s ní kalkulováno ve výchozím finančním modelu a ve výchozím modelu provozních aktiv. V případě, že by Zánovní motorové jednotky byly nasazený později, bude kompenzace snížena o 515.245,58 Kč za každou Zánovní motorovou jednotku a za každý celý měsíc, o který byla Zánovní motorová jednotka nasazena později, než je s ní kalkulováno ve výchozím finančním modelu a ve výchozím modelu provozních aktiv. K navýšení či snížení kompenzace dle tohoto odstavce dojde v rámci vyúčtování kompenzace za příslušný kalendářní rok.

3. Objednatel je oprávněn po dohodě s Dopravcem požadovat, aby v roce 2024 byla Nová motorová jednotka nebo Zánovní motorová jednotka nasazena do zkušebního provozu na smluvními stranami dohodnutou dobu. Smluvní strany si v takovém případě před nasazením jednotky do zkušebního provozu dojednávají podmínky zkušebního provozu, zejména plnění Standardů kvality PID, a způsob úhrady odměny. Odměna Dopravce bude hrazena Dopravci nad rámec kompenzace ve výši odpovídající ujetým vlkm a aktuální variabilní sazbě v Kč/vlkm dle Smlouvy.
4. Dopravce specifikoval plán oprav vyšších stupňů včetně finanční náročnosti v cenové hladině roku 2019. Referenční hodnoty těchto údajů jsou uvedeny v příloze č. 24 Smlouvy. V průběhu trvání Smlouvy může nastat situace, že nebude dosaženo kilometrického proběhu u vozidel v tom rozsahu, který by znamenal realizaci opravy vyššího stupně, nebo naopak k realizaci opravy vyššího stupně může dojít dříve, než bylo předpokládáno. V takovém případě dojde ke změně kompenzace, která bude vypočtena jako finanční hodnota odpovídající částce kalkulované na opravy vyššího stupně pro příslušné vozidlo. O tuto finanční hodnotu bude snížena kompenzace, pokud nebude oprava vyššího stupně v daném roce realizována a o tuto finanční hodnotu bude zároveň navýšena kompenzace v roce, v němž bude oprava vyššího stupně realizována. Obdobně v případě, kdy by oprava vyššího stupně byla realizována dříve, než byla plánována, bude v roce, v němž byla oprava vyššího stupně realizována, o tuto finanční hodnotu kompenzace navýšena a v roce, v němž byla oprava vyššího stupně plánována, bude kompenzace o tuto finanční hodnotu snížena. Navýšení nebo snížení kompenzace dle tohoto odstavce bude provedeno před posouzením nadměrné kompenzace dle Smlouvy.
5. V případě, že Dopravce obdrží dotaci na vybavení vozidel systémem ETCS, bude tato dotace zohledněna snížením kompenzace a snížením hodnoty provozních aktiv před posouzením nadměrné kompenzace dle Smlouvy. Náklady na nákup a úpravu Zánovních motorových jednotek jsou stanoveny ve výši 55.000.000,- Kč za jednu Zánovní motorovou jednotku. V případě, že skutečné náklady na pořízení nebo úpravu jednotky budou nižší, bude v příslušném roce kompenzace snížena o rozdíl mezi předpokládanými náklady pro pořízení nebo úpravu jednotek uvedenými v tomto odstavci a skutečnými náklady. Snížení budou jak odpisy vozidel, tak finanční náklady a hodnota provozních aktiv. Snížení kompenzace (nákladů a hodnoty provozních aktiv) dle tohoto odstavce bude provedeno před posouzením nadměrné kompenzace dle Smlouvy.
6. Pro vyloučení pochybností smluvní strany konstatují, že možnost změny smlouvy z hlediska úhrady kompenzace ve vazbě na faktického příjemce tržeb z osobní přepravy realizovaných Dopravcem (tzv. bruttalizace Smlouvy) ve smyslu čl. 3 odst. 5 Smlouvy není tímto Dodatkem dotčena a právo Objednatele aktivovat tuto změnu postupem předvídaným ve Smlouvě zůstává i nadále zachováno.

7. Smluvní strany se však nad rámec možnosti podle předchozího odstavce tohoto Dodatku dohodly, že podle čl. 3 odst. 5 Smlouvy budou postupovat tak, aby Dopravní výkony 2029+ byly realizovány v tzv. brutto režimu, tj. po realizaci změny kompenzace ve smyslu čl. 3 odst. 5 Smlouvy. Dodatek Smlouvy, ve kterém budou přesně specifikovány podmínky plnění Smlouvy po změně kompenzace ve smyslu čl. 3 odst. 5 Smlouvy, zejména tarifní podmínky, podmínky odbavení apod., bude uzavřen nejpozději 12 měsíců před zahájením Dopravních výkonů 2029+, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.
8. Pokud nebude před zahájením Dopravních výkonů 2029+ uzavřen dodatek Smlouvy dle předchozího odstavce tohoto Dodatku, dojde bez ohledu na neuzavření dodatku Smlouvy dle předchozího odstavce ve vztahu k Dopravním výkonům 2029+ ke změně Smlouvy z hlediska úhrady kompenzace ve vazbě na faktického příjemce tržeb z osobní přepravy realizovaných Dopravcem (tzv. bruttalizace Smlouvy) ve smyslu čl. 3 odst. 5 Smlouvy; ostatní podmínky plnění Smlouvy by v takovém případě zůstaly zachovány.
9. Smluvní strany se s účinností od 15. 12. 2024 dohodly na změně časového intervalu změny výše kompenzace podle ustanovení čl. 8 Smlouvy tak, že stávající ustanovení tohoto článku zůstávají v platnosti s tím, že úprava výše kompenzace bude namísto za období platnosti jízdního řádu prováděna za období kalendářního roku. Současně Smluvní strany respektují, že všechna ustanovení čl. 8 Smlouvy vztahující se k období jízdního řádu budou nadále považována za období kalendářního roku. V důsledku změny časového intervalu se mění Výchozí finanční model, který je s účinností od 15. 12. 2024 sestaven vždy na každý jednotlivý kalendářní rok. Pro vyloučení všech pochybností Smluvní strany sjednávají, že indexace Výchozího finančního modelu za období 15. 12. - 31. 12. 2024 bude provedena kumulovanými indexy za období počínaje rokem 2019 do roku 2022, následné kalendářní roky pak v souladu s ustanoveními čl. 8 Smlouvy.

ČLÁNEK 5 ODKUPY VOZIDEL

1. Ujednání dosavadního čl. 13 odst. 12 a 13 Smlouvy ohledně odkupu vozidel se od uzavření tohoto Dodatku uplatní pouze ve vztahu k Dopravním výkonům, které nespádají pod Dopravní výkony 2029+; pro tyto případy se pojmem „skončení této Smlouvy“ uvedeným v čl. 13 odst. 12 Smlouvy rozumí původní doba trvání Smlouvy bez zohlednění prodloužení učiněného čl. 2 tohoto Dodatku. Případné požadavky na odkup ze strany Dopravce v souladu se Smlouvou před uzavřením tohoto Dodatku zůstávají nedotčeny a jejich právní účinky jsou i nadále zachovány v původním rozsahu.
2. Ve vztahu k Dopravním výkonům 2029+ pak ohledně odkupu vozidel platí rovněž ujednání dosavadního čl. 13 odst. 12 a 13 Smlouvy; pro tyto případy se pojmem „skončení této Smlouvy“ uvedeným v čl. 13 odst. 12 Smlouvy rozumí doba trvání Smlouvy po zohlednění prodloužení učiněného čl. 2 tohoto Dodatku.

ČLÁNEK 6 RÚZNÉ

1. Oprávnění Objednatele dle čl. 14 Smlouvy spočívající v jednostranném vynětí Dopravních výkonů z předmětu plnění Smlouvy v souvislosti s otevíráním vnitřního trhu nelze použít ve vztahu k Dopravním výkonům 2029+. Oprávnění Objednatele ve vztahu k ostatním

Dopravním výkonům, které nespádají pod Dopravní výkony 2029+, zůstává tímto Dodatkem nedotčeno.

2. Smluvní strany se dohodly, že s ohledem na skutečnost, že Dopravní výkony 2029+ budou realizovány po úpravě kompenzace ve smyslu čl. 3 odst. 5 Smlouvy (tzv. bruttalizace Smlouvy), mohou být Dopravní výkony 2029+ zajišťovány bez vlakového doprovodu a bez zajištění odbavovacích míst (pokladen). Objednatel je oprávněn vlakový doprovod a zajištění odbavovacích míst (pokladen) nepožadovat (odobjednat), pokud tak stanoví alespoň 2 roky předem, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. V případě, že Objednatel bude v souladu tímto Dodatkem požadovat zajištění Dopravních výkonů 2029+ zcela nebo zčásti bez vlakového doprovodu a bez zajištění odbavovacích míst (pokladen), dojde k úpravě kompenzace dle Smlouvy tak, že budou odečteny příslušné náklady dle řádně odůvodněné kalkulace Dopravce, které budou v případě vlakového doprovodu vycházet ze sníženého rozsahu zaměstnaneckých hodin a v případě odbavovacích míst (pokladen) ze skutečných alokovaných nákladů. Smluvní strany se dohodly, že Objednatel je oprávněn požadovat v souvislosti s přípravou na zajištění Dopravních výkonů 2029+ bez vlakového doprovodu vybavení vybraných vozidel odbavovacími automaty, pokud tak stanoví alespoň 3 roky dopředu, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. V rámci požadavku na vybavení vozidel odbavovacími automaty bude projednáno, zda se bude jednat o bezhotovostní odbavovací automaty či zda budou tyto odbavovací automaty umožňovat rovněž platby v hotovosti. Objednatel je povinen požadovat vlakový doprovod v rozsahu, v jakém nebude bez tohoto vlakového doprovodu objektivně možné plnění Smlouvy v souladu s právními předpisy a předpisy Správy železnic zajistit. Obdobně je Objednatel povinen požadovat zajištění odbavovacích míst (pokladen). Dopravce prohlašuje, že kromě úseků tratí sdělených Dopravcem Objednateli před uzavřením tohoto Dodatku je možné provozovat vlaky bez vlakového doprovodu, a Dopravce zajistí vybavení vozidel tak, aby mohla být v souladu s právními předpisy a předpisy Správy železnic provozována bez vlakového doprovodu.
3. Pokud v období 2029+ nebudou hlavním městem Prahou objednány dopravní výkony na lince S6, zavazuje se tyto výkony v dostatečném předstihu objednat Objednatel dle této Smlouvy. Navýšení dopravních výkonů v důsledku povinnosti Objednatele objednat dopravní výkony na lince S6 je považováno za navýšení dopravních výkonů v souladu se Smlouvou.
4. Smluvní strany se dohodly, že dopravní výkony, které měl Objednatel v záměru soutěžit v nabídkovém řízení a ve vztahu k nimž Objednatel oznámil tento záměr Dopravci v souladu s čl. 14 Smlouvy dopisem ze dne 3. 2. 2023, č.j.: 00377/23, budou dále provozovány dle Smlouvy. Smluvní strany se zavazují za tímto účelem uzavřít dodatek ke Smlouvě, v němž vymezí podmínky zajištění těchto dopravních výkonů a jejich zahrnutí do Smlouvy (včetně finančních podmínek) Dopravcem tak, aby nedošlo k přerušení poskytování služeb v přepravě cestujících na dotčených tratích.
5. Smluvní strany se dohodly, že budou spolupracovat za účelem rozvoje ekologicky čisté železniční osobní dopravy, zejména prostřednictvím nasazení lehkých kolejových vozidel. Za účelem realizace konkrétních projektů se Smluvní strany zavazují vstoupit v jednání a v dobré víře jednat o uzavření dodatků ke Smlouvě.
6. Smluvní strany se dohodly na změně maximálního ročního limitu smluvních pokut, který nově činí 100.000.000,- Kč (sto milionů korun českých).
7. Dopravce předložil Objednateli plán oprav vyšších stupňů. Dopravce je povinen vždy do 31. 1. kalendářního roku předat Objednateli aktuální plán oprav vyšších stupňů. Na základě aktuálního kilometrického průběhu kolejových vozidel a plánu oprav vyšších stupňů může

Objednatel vyvolat jednání ohledně realizace oprav vyšších stupňů zejména v posledních 3 letech trvání Smlouvy.

8. Smluvní strany se dohodly na změně a doplnění následujících příloh Smlouvy:

- Příloha č. 2 Smlouvy se doplňuje o část Vymezení úseků drah 2029+,
- Příloha č. 3 Smlouvy se doplňuje o část Provozní koncepce Vlaky 2029+,
- Přílohy č. 5, 6, 7, 11, 12 a 13 Smlouvy se aktualizují,
- Příloha č. 18 Smlouvy se doplňuje o část Harmonogram dodávek a stav provozu vozidel Vlaky 2029+,
- doplňuje se nová příloha č. 24 Smlouvy – Plán oprav vyšších stupňů včetně finanční náročnosti.

ČLÁNEK 7

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

1. Ustanovení Smlouvy, která nejsou dotčena tímto Dodatkem, zůstávají v platnosti a nezměněna. Není-li v tomto Dodatku výslovně uvedeno jinak, mají výrazy s počátečním velkým písmenem stejný význam jako ve Smlouvě.
2. Uzavření tohoto Dodatku bylo schváleno usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 011-32/2024/ZK ze dne 25. 03. 2024. Toto právní jednání splňuje všechny podmínky stanovené v zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů.
3. Tento Dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma Smluvními stranami a účinnosti dnem jeho uveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů. Uveřejnění Dodatku v registru smluv zajistí Objednatel.
4. Tento Dodatek je vyhotoven pouze elektronicky. Každá ze Smluvních stran obdrží elektronické vyhotovení (soubor ve standardizovaném formátu PDF [Portable Document Format – Přenosný formát dokumentů]) s platností originálu opatřeného za obě Smluvní strany zaručenými elektronickými podpisy všech osob oprávněných tento Dodatek podepsat.
5. Nedílnou součástí tohoto Dodatku jsou přílohy, které se nabytím účinnosti tohoto Dodatku rovněž stávají součástí Smlouvy:

Příloha č. 2 (doplněná) Vymezení úseků drah 2029+ - veřejná

Příloha č. 3 (doplněná) Provozní koncepce Vlaky 2029+ - veřejná

Příloha č. 5 (aktualizovaná) – Výchozí finanční model - neveřejná

Příloha č. 6 (aktualizovaná) – Jednotková variabilní část kompenzace - neveřejná

Příloha č. 7 (aktualizovaná) – Výchozí model provozních aktiv – neveřejná

Příloha č. 11 (aktualizovaná) – Sazebník sankcí - veřejná

Příloha č. 12 (aktualizovaná) – Standardy kvality PID - veřejná

Příloha č. 13 (aktualizovaná) - Technické a provozní standardy na železnici - veřejná

Příloha č. 18 (doplněná) - Harmonogram dodávek a stav provozu vozidel Vlaky 2029+ - veřejná

Příloha č. 24 (nová) - Plán oprav vyšších stupňů včetně finanční náročnosti - neveřejná

Za Objednatele:

24.04.2024

Za Dopravce:

16.04.2024

16.04.2024

Středočeský kraj

zastoupený organizací Integrovaná
doprava Středočeského kraje,
příspěvková organizace
JUDr. Zdeněk Šponar
Ředitel

České dráhy, a.s.

Mgr. Michal Krapinec
Předseda
představenstva

Ing. Jiří Jeřeta
Člen
představenstva

Vymezení úseků drah 2029+**Část 1. Území Středočeského kraje**

trať číslo*	úsek od	úsek do	délka km
012	Pečky	Kouřim	16,7
014	Kolín	Ledečko	39,6
060	Poříčany	Nymburk hl.n.	15,7
061	Nymburk hl.n.	hr.VUSC 0200/0520 (Rožďalovice)	23,3
061	Nymburk město	Veleliby	3,6
064	Mladá Boleslav hl.n.	hr.VUSC 0200/0520 (Dolní Bousov)	21,7
061	Nymburk hl.n.	Mladá Boleslav hl.n.	30,0
070	Všetaty	hr.VUSC 0200/0510 (Příšovice)	53,0
074	Čelákovice	Neratovice	25,4
076	Mladá Boleslav hl.n.	Mělník	49,6
092	Neratovice	Kralupy nad Vltavou	17,9
093	Kralupy nad Vltavou	Kladno	25,1
110	Kralupy nad Vltavou	hr.VUSC 0200/0420 (Vraný)	38,9
111	Kralupy nad Vltavou	Velvary	9,7
120	Kladno	Rakovník	42,4
161	Rakovník	hr.VUSC 0200/0420 (Krty)	26,0
172	Zadní Třeboň	Lochovice	26,6
173	hr.VUSC 0100/0200 (Zbuzaby)	Beroun	19,7
174	Beroun	Rakovník	42,8
200	Zdice	Březnice	49,5
203	Březnice	hr.VUSC 0200/0310 (Slavětín u Březnice)	10,6
204	Březnice	Rožmitál pod Třemšínem	9,2
212	Čerčany	Zruč nad Sázavou	56,5
220	Benešov u Prahy	hr.VUSC 0200/0310 (Mezno)	36,8
222	Benešov u Prahy	Vlašim	22,8
223	Olbramovice	Sedlčany	16,6
230	Kolín	hr.VUSC 0200/0610 (Bratčice)	30,5
230	hr.VUSC 0610/0200 (Vlkaneč)	Vlkaneč	3,9
235	Kutná Hora Hl.n.	Zruč nad Sázavou	35,9
236	Čáslav	hr.VUSC 0200/0530 (Žleby zastávka)	10,1

Část 2. Úseky splňující podmínky notifikace č. 2018/S 207-47370 zde dne 26. 10. 2018

trať číslo*	úsek od	úsek do	délka km
061	hr.VUSC 0200/0520 (Rožďalovice)	Jičín	21,8
064	hr.VUSC 0200/0520 (Dolní Bousov)	hr.VUSC 0510/0520 (Kyje u Jičína)	25,0
064	hr.VUSC 0510/0520 (Kyje u Jičína)	Lomnice nad Popelkou	1,0
070	hr.VUSC 0200/0510 (Příšovice)	Turnov	6,0
110	hr.VUSC 0200/0420 (Vraný)	Louny	22,0
161	hr.VUSC 0200/0420 (Krty)	hr.VUSC 0410/0420 (Libkovice)	13,9
161	hr.VUSC 0410/0420 (Libkovice)	Chyše	2,4
220	hr.VUSC 0200/0310 (Mezno)	Tábor	15,2
230	hr.VUSC 0200/0610 (Bratčice)	hr.VUSC 0200/0610 (Vlkaneč)	7,8
230	hr.VUSC 0200/0610 (Vlkaneč)	Světlá nad Sázavou	16,2
236	hr.VUSC 0200/0530 (Žleby zastávka)	Třemošnice	6,9

*Číslo trati je pouze orientační údaj, jeho změna, stejně jako případná změna názvu tarifního bodu ohraničující úsek, nezakládá důvod pro aktualizaci této přílohy.

Nejsou uvedeny detailně spojovací koleje mezi jednotlivými obvody stanice s délkou do 1 km, umožňující variantní jízdy v rámci uzlových stanic, tato délka je ale přesně použita pro výpočet výkonu vlkm konkrétních vlaků.

Provozní koncepce Vlaky 2029+**1) Základní informace**

- 1) Jízdní řád - uvažován S.Q. s lokálními drobnými korekcemi bez nárůstu počtu potřebných vozidel, turnusová potřeba všech řad odpovídá GVD 2023.
- 2) Odbavení cestujících - uvažován S.Q., s dodáním nových MOPAJ a rozšířením přednostního odbavení tarifem PID ve vlacích.
- 3) Stávající vozidla - po roce 2029 se uvažuje provozem vozidla nasazených před platností tohoto dodatku Smlouvy pouze u rekonstruovaných vozidlech řady 810 (tratě 074,092,110 a 161), 814.0 a 847.
- 4) Stávající vozidla z mezikrajské spolupráce - plánován je provoz vozidel 650 (Jihočeského kraje na trati 220 a Vysočiny na trati 230) a 841 (na trati 212).
- 5) Vozidla nasazená dle tohoto dodatku Vlaky 2029+ - 841, 847 a přesun uvolněných 814.0 na tratě, kde nahradí řadu 810.

2) Plán nasazení vozidel řady 841 (RegioShuttle RS1)

Trať	Úsek	Turnusová potřeba	Termín
220	Olbramovice - Tábor	2	GVD 24/25
222+223	Vlašim - Benešov u P. - Olbramovice - Sedlčany	5	GVD 24/25
012	Pečky - Kouřim	2	2025-2026
060	Poříčany - Nymburk	2	2025-2026
061	Nymburk - Jičín	3	2025-2026
062	Nymburk - Mladá Boleslav	2	2025-2026
064	Mladá Boleslav - Sobotka	4	2025-2026
070	Všetaty - Mladá Boleslav - Turnov	3	2025-2026
222+223	Vlašim - Benešov u P. - Olbramovice - Sedlčany	1	2025-2026
235	Kutná Hora - Zruč n. Sáz.	4	2025-2026
	Záloha	6	
	vozidel celkem	34	

3) Plán nasazení vozidel řady 847 (RegioFox)

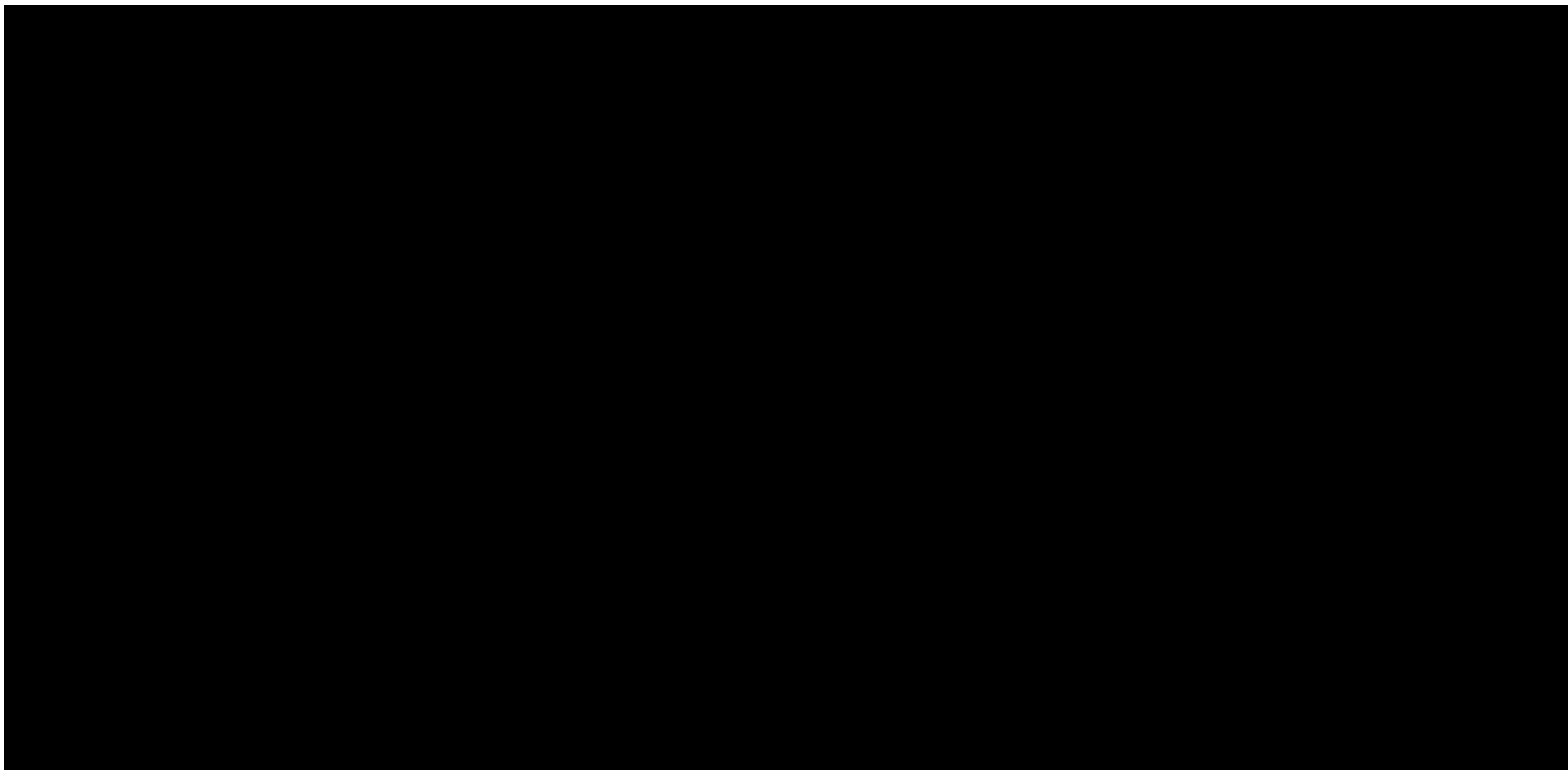
Trať	Úsek	Turnusová potřeba	Termín
093	Kralupy n. Vlt. - Kladno	2	2026-2027
110+111	Kralupy n. Vlt. - Slaný / Velvary	5	2026-2027
091+110	Praha - Kralupy n. Vlt. - Slaný (R44)	2	2026-2027
120	Rakovník - Kladno	3	2026-2027
161	Rakovník - Blatno u Jesenice	4	2026-2027
172	Zadní Třeboň - Ločovice	2	2026-2027
173	Praha - Rudná u P. - Beroun (doplňení posil)	2	2026-2027
174	Rakovník - Beroun, doplňkové výkony	1	2026-2027
200	Beroun - Březnice	2	2026-2027
	Záloha	5	2026-2027
	vozidel celkem	28	

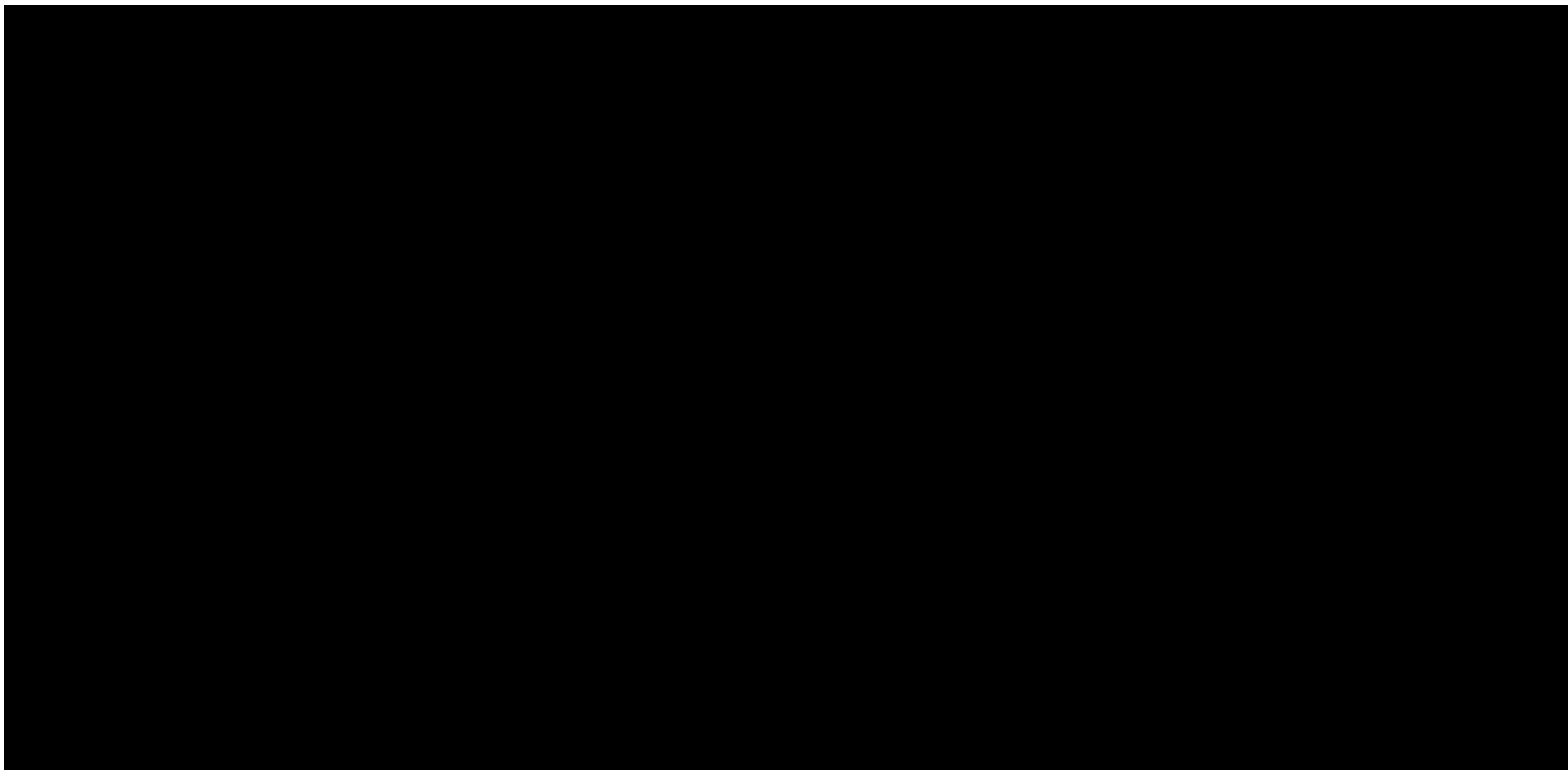
4) Plán přesunu uvolněných vozidel řady 814.0 (Regionova)

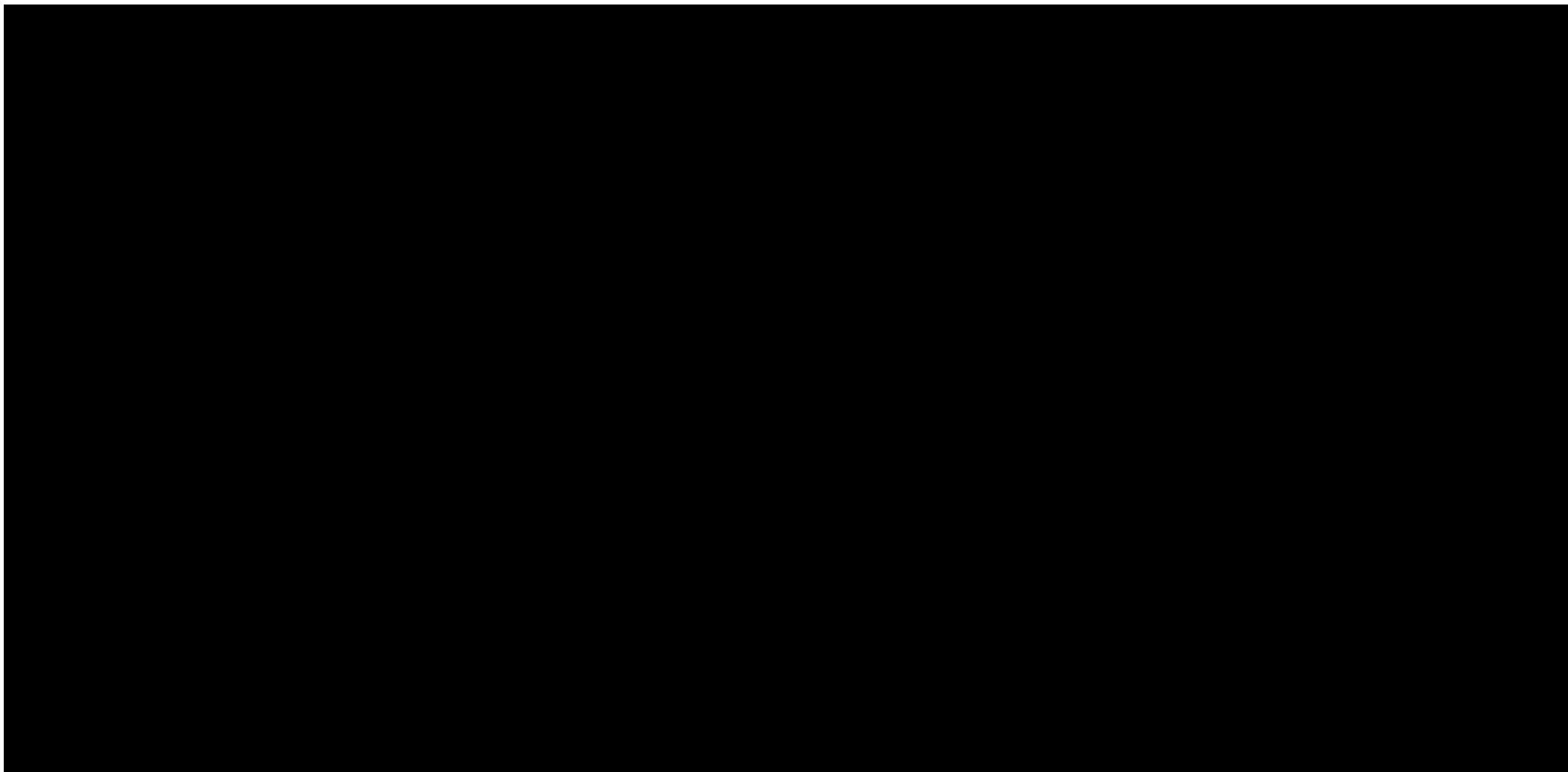
Trať	Úsek	Turnusová potřeba	Termín
060	Poříčany - Nymburk	1	2024
062	Nymburk - Mladá Boleslav	1	2024
064	Mladá Boleslav - Sobotka	1	2024
110	Kralupy n. Vlt. - Slaný	3	2024
172	Zadní Třeboň - Lochovice	2	2024
174	Rakovník - Beroun, doplňkové výkony	1	2024
235	Kutná Hora - Zruč n. Sáz.	1	2024
110+111	Kralupy n. Vlt. - Slaný / Velvary	3	2025-2026
161	Rakovník - Bečov n. Teplou	5	2025-2026
212	Čerčany - Zruč n. Sáz.	6	2025-2026
236	Čáslav - Třemošnice	2	2025-2026

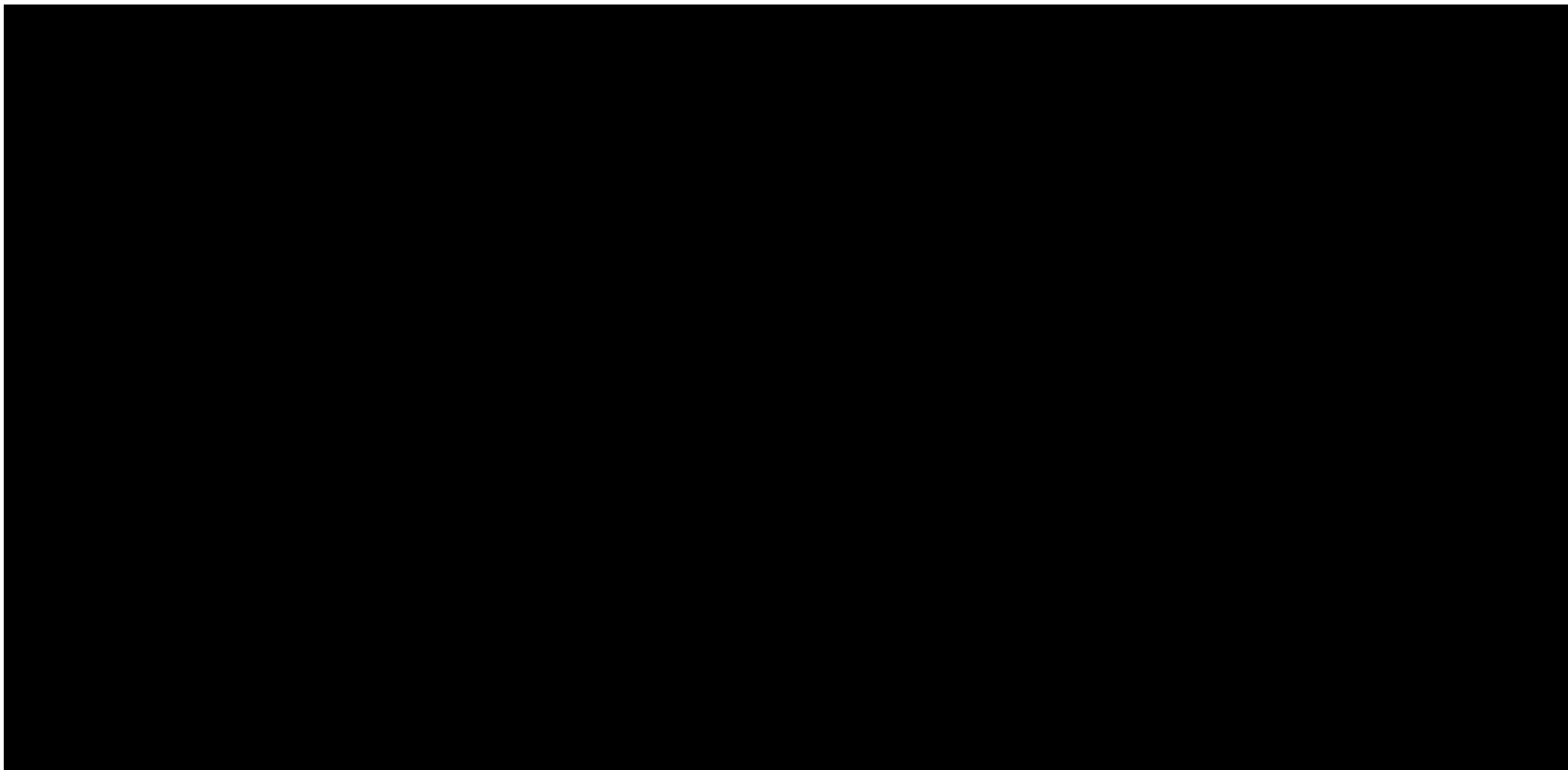
5) Orientační výkon (vlkm) základních typových souprav v období 2029+ na území Stč.kraje

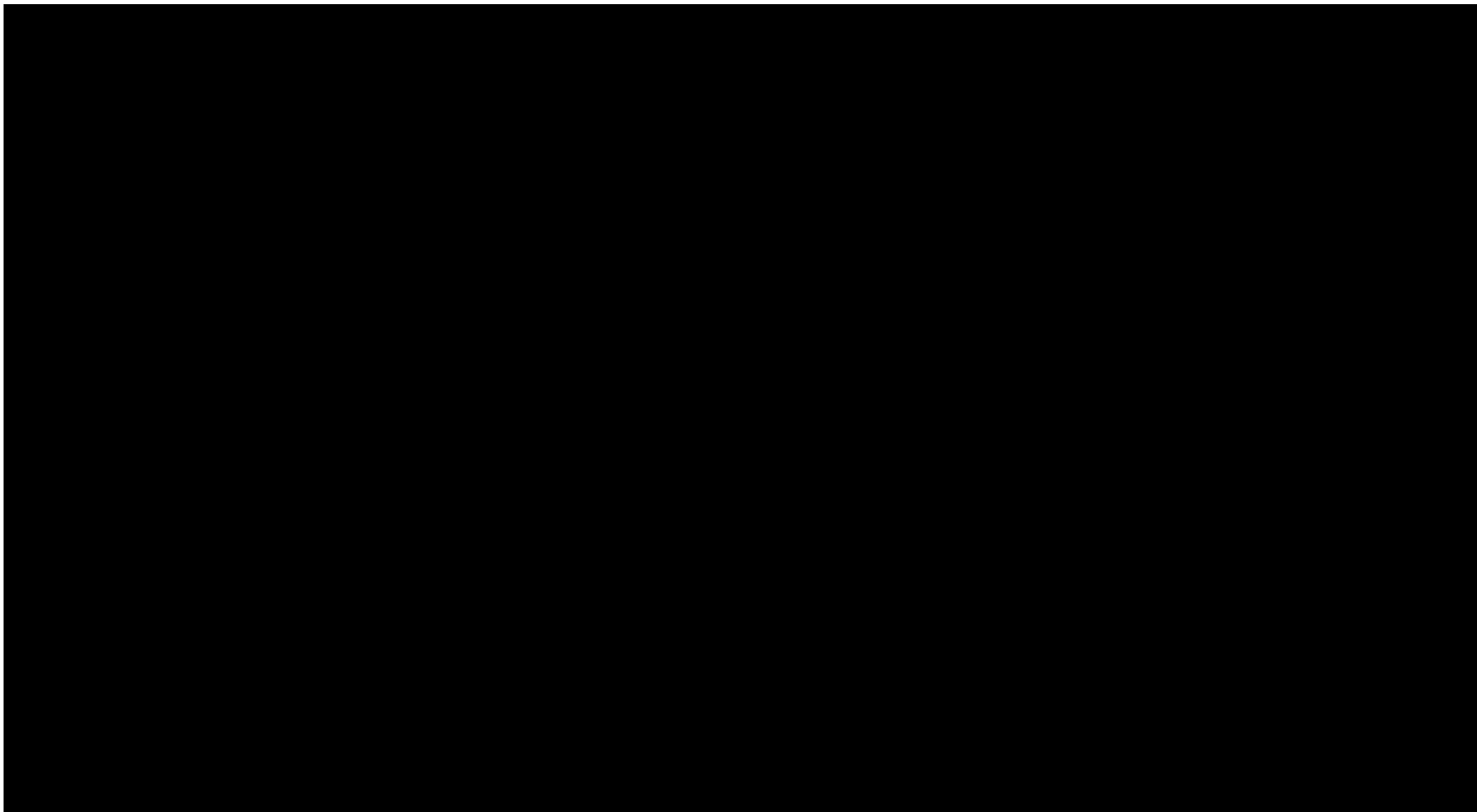
EMU 160	257 977,9
DMU 120	2 469 348,8
RS 1	2 488 205,3
814	858 889,8
810	492 521,2
2x DMU 120	279 501,0
2x RS 1	49 327,7
2x 814	19 000,2

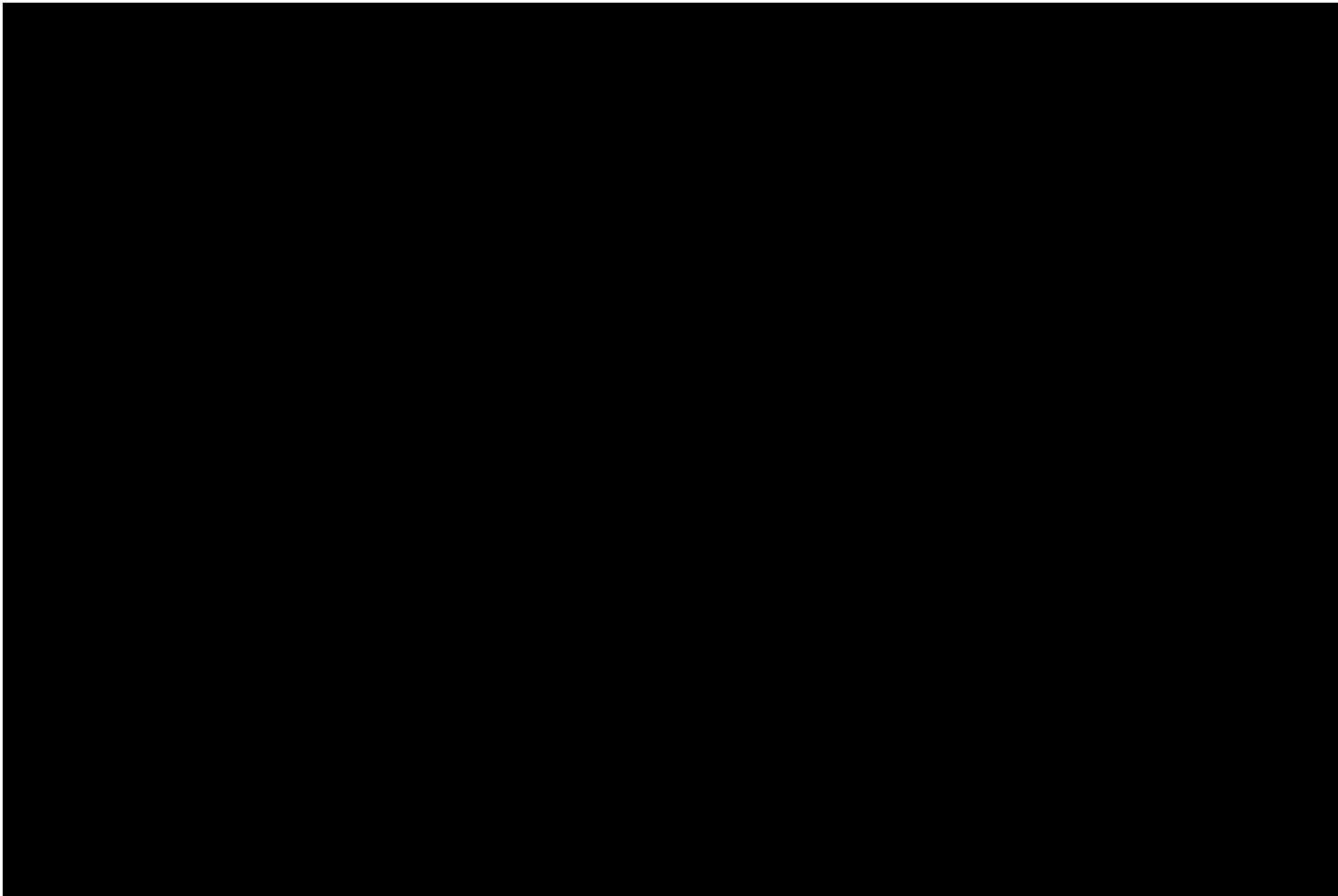


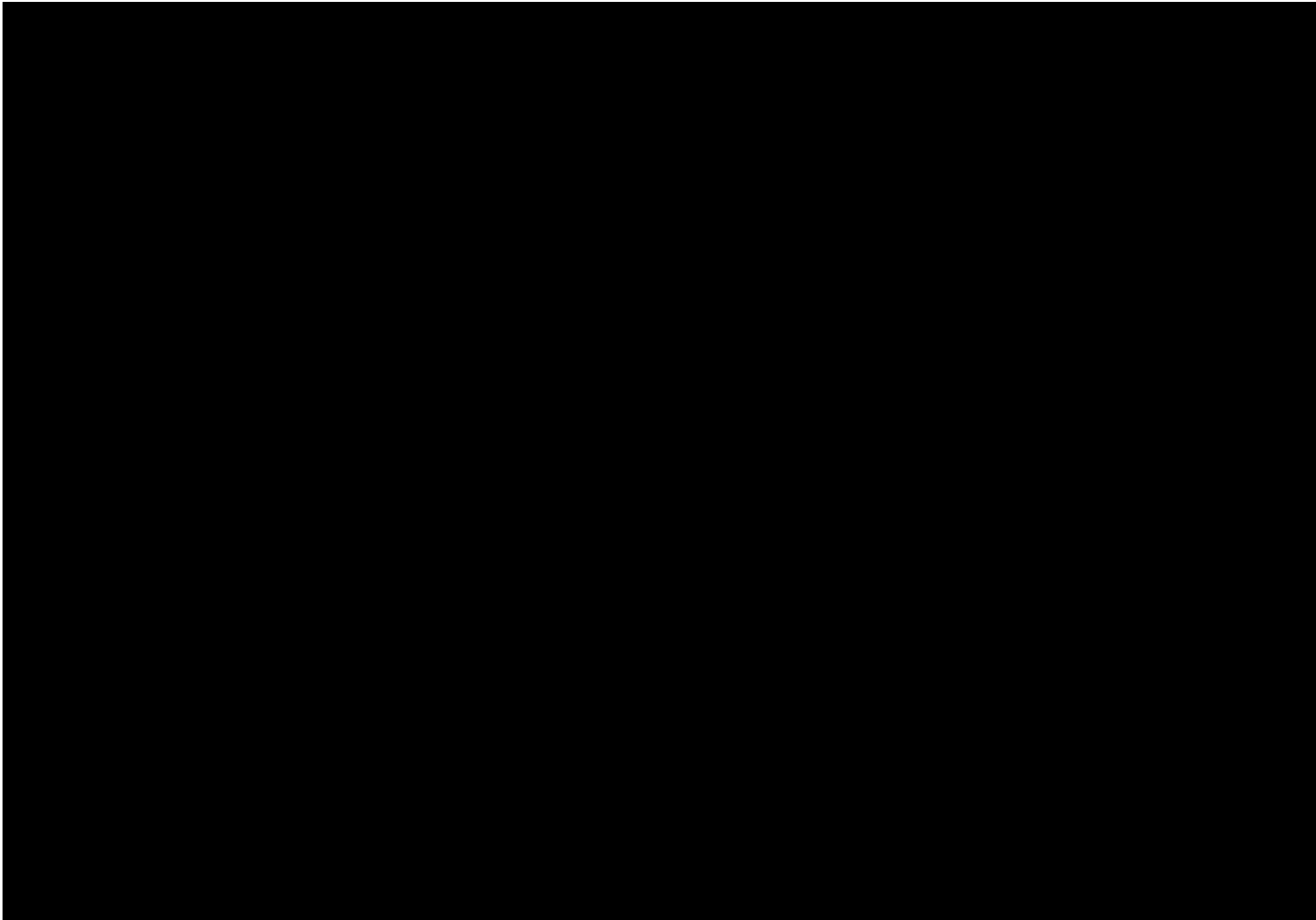


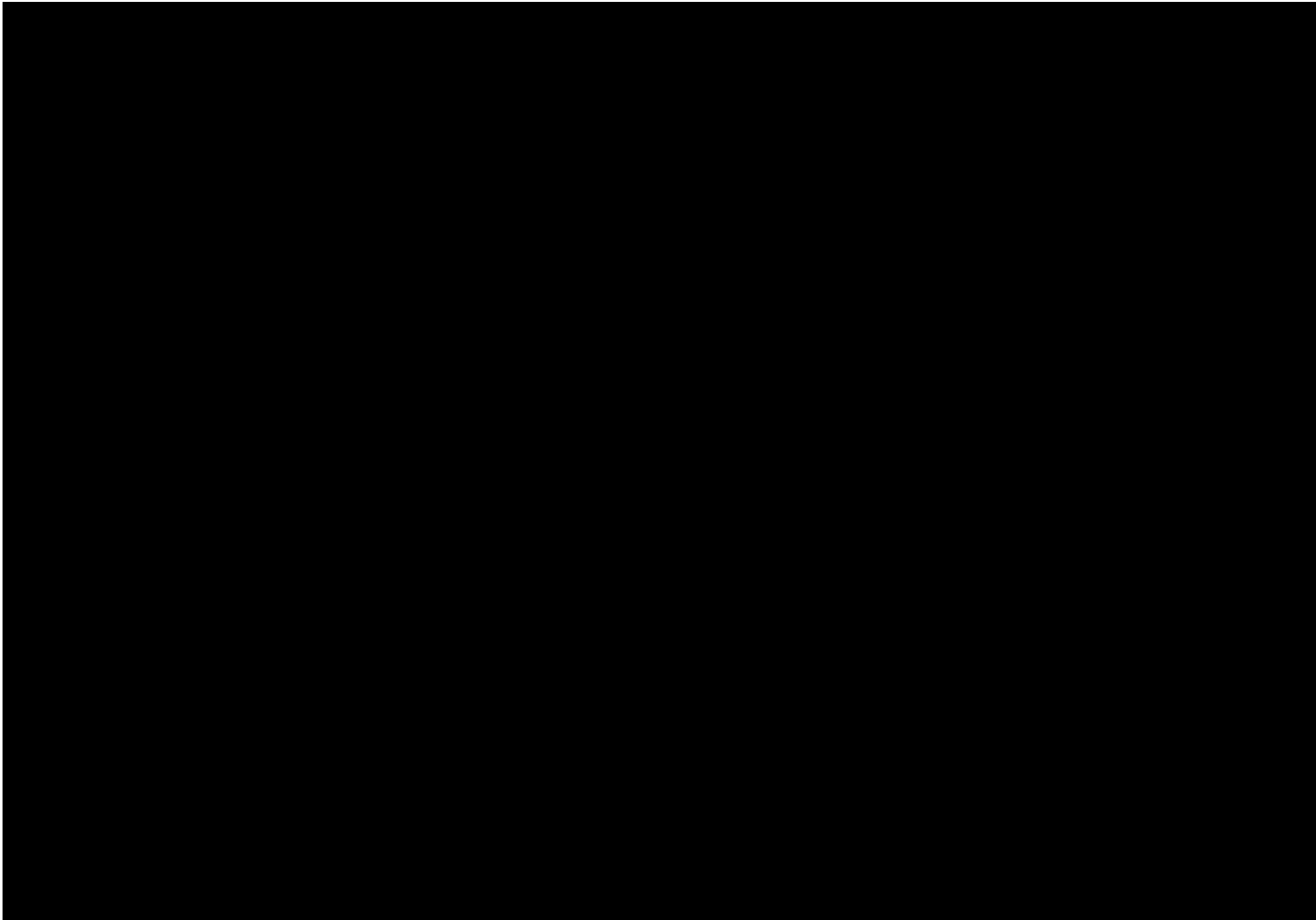


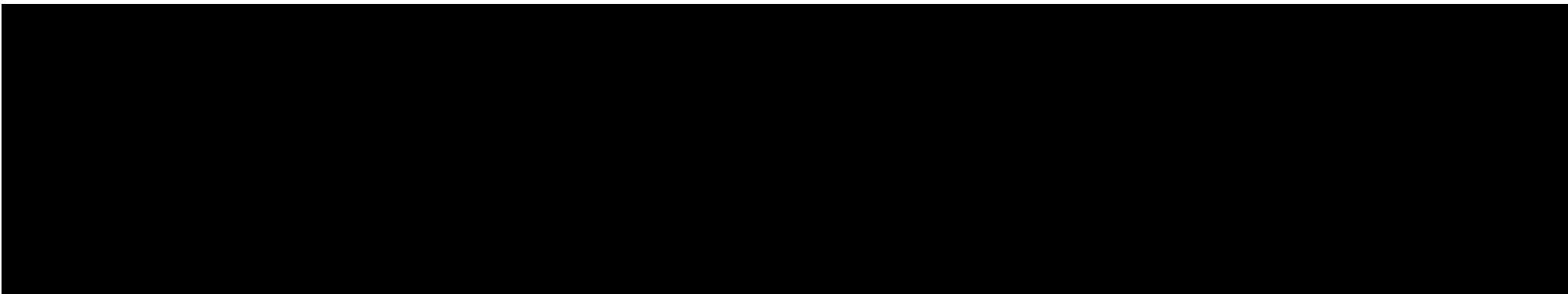














Sazebník sankcí

- Sankce za nedodržování ustanovení dokumentu
Standardy kvality PID – Vlaky PID
- Sankce za nedodržování ustanovení dokumentu
Technické a provozní standardy na železnici
- Sankce za nedodržování ustanovení dokumentů
Standardy kvality na základě „Mezikrajských smluv“
(bude dodáno po jejich uzavření)

Sankce za nedodržování ustanovení dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID

Provoz a jeho parametry

číslo sankce	věc, za kterou se sankce uděluje	1. případ	2. a další případ/GVD*	poznámka
1a)	Předčasný odjezd ze stanice nebo zastávky se zápornou odchylkou vyšší než 60 s za každou zjištěnou stanicí/zastávkou (sankce nebude uplatňována v případě mimořádného operativního řízení provozu). Vztahuje se i na náhradní autobusovou dopravu při plánovaných výlukách dle čl. 4.1.5.	500 Kč		
1b)	Nedodržení přesnosti provozu z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý zpožděný vlak ve stanicích určených pro vykazování zpoždění, pokud v kterékoliv z těchto stanic nebyla dodržena přesnost provozu z důvodů na straně Dopravce dle definice Standardu kvality V11 jednorázově za každý takový vlak a den. Sankce se uplatňuje samostatně bez ohledu na případné souběžné uplatnění sankce 1a). Vztahuje se i na náhradní autobusovou dopravu při plánovaných výlukách dle čl. 4.1.5.	500 Kč		
1c)	Nedodržení předepsaného řazení vlaků uvedeného v příslušné příloze Standardů kvality PID dle definice Standardu kvality V2. Sankce se uděluje za každý vlkm každého vlaku v jiném než předepsaném řazení. Sankce se neuplatní v případě nedodržení plnění odjetých kilometrů a neprovedení vlaku z důvodů na straně Dopravce (sankce 1g a 1h).	20 Kč		
1d)	Nezajištění kapacity vlaku předepsané jeho řazením uvedeným v příslušné příloze Standardů kvality PID dle definice Standardu kvality V2. Sankce se uděluje za každý vlkm každého vlaku, u kterého je omezena kapacita o 50 % a více v kterékoliv z vozových tříd. Zároveň je sankce uplatňována bez ohledu na souběžné uplatnění sankce 1c). Sankce se neuplatní v případě nedodržení plnění odjetých kilometrů a neprovedení vlaku z důvodů na straně Dopravce (sankce 1g a 1h).	20 Kč		

1e)	Snížení kapacity vlaku bez vědomí Objednatele způsobené znemožněním vstupu cestujícím do vozu nebo jeho části (např. uzamčení všech vstupních dveří). Udělení této sankce nevylučuje současné udělení sankce 1c) nebo 1h). Sankce se neuplatní v případě nahlášení snížené kapacity u daného vlaku Objednateli nejpozději v následující prac. den do 9 hod. Sankce se uplatňuje za každý vlak, u kterého k situaci došlo.	3000 Kč		
1f)	Na vlaku je nasazeno neautorizované vozidlo (po předchozím projednání s Objednatelem může být ve výjimečných případech udělena výjimka) nebo vozidlo neodpovídá autorizačnímu protokolu vozidla, na kterém byla fyzicky autorizace provedena. Sankce se uplatňuje za každý vlak, u kterého k situaci došlo.	1000 Kč		
1g)	Nedodržení plnění odjetých kilometrů z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý neodjetý vlkm vlaku. Sankce se neuplatňuje v případě, kdy Objednatel Dopravci daný případ předem odsouhlasil.	I. 350Kčx II. 250 Kčx III. 150 Kčx		
1h)	Neprovedení vlaku nebo jeho části z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý vlak, který z důvodů na straně Dopravce nejel v celé nebo části trasy. Sankce se uplatní ve výši dle celkové kapacity vlaku dané předepsaným řazením. Sankce se neuplatňuje v případě, kdy Objednatel Dopravci daný případ předem odsouhlasil. Zároveň je sankce uplatňována bez ohledu na souběžné uplatnění sankce 1g).	I. 6000 Kč x II. 4000 Kčx III. 2000 Kčx		
1i)	Nenasazení bezbariérově přístupného vozidla na vlak, na kterém má být nasazení takového vozidla podle jízdního řádu garantováno. Sankce se uděluje za každý vlkm každého vlaku, u kterého k uvedenému nedostatku dojde. Zároveň je sankce uplatňována bez ohledu na případné souběžné uplatnění sankce 1c). Sankce se neuplatní v případě nedodržení plnění odjetých kilometrů a neprovedení vlaku z důvodů na straně Dopravce (sankce 1g a 1h) a u náhradní autobusové dopravy.	20 Kč		
1j)	Nedodržení přípojových vazeb uvedených v příslušné příloze Standardů kvality PID z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý nedodržení přípoj z viny Dopravce dle definice Standardu kvality V12 na některé z předepsaných přípojových vazeb.	500 Kč		

1k)	Dopravce nezajistí u definovaných mimořádností pracovníky k tomu určené, příp. neučiní maximální úsilí pro jejich zajištění, dle příslušného ustanovení Standardů kvality PID a definice Standardu kvality V21. Sankce se uděluje za každou takovou mimořádnost.	500 Kč		
1l)	Vozidlo náhradní autobusové dopravy nasazené na plánované výluce nesplňuje minimální požadavky na vozidla určená k zajištění náhradní autobusové dopravy dané čl. 2.5 TPSŽ. Sankce se udělí za každý jednotlivě zjištěný nedostatek u vozidla a den.	500 Kč		
1m)	Dopravce prokazatelně neučinil veškerá dostupná opatření k zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách autobusy, které splňují plně Standardy kvality PID – Autobusy PID. Sankce se uděluje za každou takovou výlukou.	5000 Kč		
1n)	Dopravce nezajistil předem s Objednatelem projednané či Objednatelem stanovené množství informačních materiálů pro cestující, včetně s Objednatelem projednaného či Objednatelem stanoveného množství navigačních prostředků k zastávkám náhradní dopravy apod.	500 Kč		

Vozidlo, jeho vzhled a vybavení

2a)	Závady v označení vozidla vnější orientací – orientace chybí, není správná, je nefunkční nebo nečitelná. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vozidlo a den.	1500Kč		3
2b)	Závady v označení vlaku papírovými směrovkami (jen u vozidel, která nejsou vybavena elektronickými informačními panely) - směrovky chybí, jsou poškozené, nečitelné, neumístěné na definovaných místech nebo zobrazují chybné informace nebo jsou použity směrovky jiné než odsouhlasené Objednatelem. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vozidlo a den.	1500 Kč		
2c)	Závady na displejích informačního systému uvnitř vozidla (jen u vozidel, která jsou jimi vybavena) – chybí informace o tarifním pásmu, označení linky nebo informační systém není v provozu nebo zobrazuje chybné informace nebo je nečitelný. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za každou jednotlivou součást informačního systému a den.	500 Kč		3
2d)	Nehlášení zastávek pro cestující ve vozidle, špatně místně hlášené zastávky nebo hlášení špatného názvu zastávky (tato sankce je uplatňována jen v případě, že vozidlo je vybaveno rozhlasovým zařízením), chybná odezva signalizačního zařízení zastávky na znamení. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vozidlo a den.	1500Kč		3

2e)	Ve voze autorizovaném pro provoz v PID není vyvěšena souhrnná informace o zapojení železnice do PID. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	500 Kč		3
2f)	Na voze autorizovaném pro provoz v PID není umístěno logo PID a logo Eska nebo toto logo je umístěno chybně. V případě vozidel s Jednotným vzhledem vozidel PID se sankce uplatňuje pouze tehdy, je-li rozmístění log PID a Eska v rozporu s Manuálem (loga zcela nebo zčásti chybí, jsou chybně rozmístěna nebo jsou nesprávná). Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	400 Kč +		
2g)	Ve voze není zajištěna tepelná pohoda (teplota nižší než +18 °C nebo vyšší než +30 °C – horní hranice jen pro vozidla s klimatizací). Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	1500Kč		
2h)	Ve vozidle není zajištěna světelná pohoda (nefunkční vnitřní osvětlení vozidla při snížené viditelnosti). Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	1500Kč		
2i)	WC pro cestující ve vozidle vybaveném více než jednou buňkou WC je nefunkční nebo uzamčené, tj. nelze jej fyzicky použít, avšak alespoň jedna buňka WC zůstala plně funkční. Nefunkčním WC se rozumí takové, které nelze fyzicky použít, nebo chybí tekoucí voda na mytí rukou nebo splachování (vyjma vozidel s výjimkou pro plnění vodou v zimním období). Sankce se uplatňuje jednorázově za jednu buňku WC a den.	500 Kč		3
2j)	WC pro cestující ve vozidle vybaveném jen jednou buňkou WC je nefunkční nebo uzamčené, tj. nelze jej fyzicky použít, nebo chybí tekoucí voda a v soupravě vlaku není vnitřní cestou dostupné cestujícím jiné WC. Nefunkčním WC se rozumí takové, které nelze fyzicky použít, nebo chybí tekoucí voda na mytí rukou nebo splachování. Sankce se uplatňuje jednorázově za vozidlo a den. V případě dostupnosti jiné buňky WC vnitřní cestou se uplatní sankce 2i.	3000 Kč		3
2k)	WC pro cestující ve vlaku nejsou při vyjetí po provedeném provozním ošetření nebo po provedení čištění dle harmonogramu nebo na začátku jejich denního oběhu vozidla řádně vybavené, tj. toaletní papír nebo mýdlo nebo papírové ubrousky nebo je nefunkční elektrický vysoušeč. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za buňku WC a den.	500 Kč		
2l)	Vstupní dveře jsou nefunkční (nefunkční jednokřídlé dveře nebo obě křídla dvoukřídlých dveří). Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	2000 Kč		3
2m)	Dveře v interiéru vozidla nebo přechodové dveře mezi vozy jsou nefunkční, nepoužitelné nebo k jejich obsluze je nutné vyvinout nepřiměřené úsilí. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	500 Kč		3

2n)	Silné znečištění vozidla zjištěné při kontrole provedené v souladu s indikátorem kvality V15 – sankce se uplatňuje v případě, kdy je v rámci kontrolní činnosti jednotlivě strženo 20 trestných bodů v kterémkoliv z hodnocených aspektů uvedených v indikátoru kvality V15 Čistota vozidel nebo je strženo 50 a více trestných bodů v celkovém součtu. Sankce se uplatňuje jednorázově za vozidlo a den.	10 000 Kč /3000Kč		0
2o)	Připojení k Wi-Fi ve vozidle není dostupné nebo není funkční připojení k internetu (je-li jím vozidlo vybaveno). Sankce se uplatňuje v případě zjištění uvedeného nedostatku jednorázově za vůz a den. Sankce se nevztahuje na chvilkové výpadky připojení k internetu za jízdy vlaku způsobené špatným pokrytím území signálem.	500 Kč		3
2p)	Zásuvky 230 V pro cestující nejsou funkční (je-li jimi vozidlo vybaveno anebo je služba garantována JŘ). Sankce se uplatňuje jednorázově za vozidlo a den. Zároveň je sankce uplatňována bez ohledu na případné souběžné uplatnění sankce dle čísla 1c).	500 Kč		3
2q)	Dopravce na Informačním systému (pokud je jím vozidlo vybaveno) neuvádí aktuálně platné informace při Mimořádnostech dané definicí Standardu kvality V9. Sankce se uplatňuje jen u vozidel, u kterých je použit informační systém dle Manuálu jednotného vzhledu informačních prvků a byl schválen Objednatelem při autorizaci vozidla.	500 Kč		
2r)	Vlak není vybaven funkčním zařízením pro sledování polohy nebo zařízení není funkční nebo zařízení nesplňuje Objednatelem dané technické požadavky. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků za každé vozidlo a den.	200 Kč		3
2s)	Vozidlo vybavené technologií pro automatické sčítání cestujících neprovádí automatické sčítání nastupujících a vystupujících cestujících či poskytuje zjevně nesprávné údaje. Sankce se uplatňuje za každé vozidlo a den.	500 Kč		3

Personál a odbavení cestujících

3a)	Personál oprávněný kontrolovat jízdní doklady neumí komunikovat českým nebo slovenským jazykem. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků za konkrétní zaměstnance Dopravce a den.	2000 Kč		
3b)	Personál oprávněný kontrolovat jízdní doklady v podstatném rozsahu nezná Tarif PID a Smluvní přepravní podmínky nebo postupuje v rozporu s nimi. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za konkrétního zaměstnance Dopravce a den. Sankce se neuplatní v případě uplatnění sankce 3d.	2000 Kč		
3c)	Kontrola jízdních dokladů není prováděna bez objektivních důvodů (např. plnění dopravních úkonů, poskytování zásadních informací o provozu a mimořádnostech cestujícím) průběžně v celé délce vlaku nebo není prováděna vůbec nebo není zajištěn prodej jízdních dokladů. Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za konkrétního zaměstnance Dopravce nebo případ a den bez ohledu na případné souběžné uplatnění sankce 3i).	2000 Kč		

3d)	Personál Dopravce oprávněný kontrolovat jízdní doklady uzná za platný jízdní doklad odporující Tarifu PID nebo provede chybné náhradní označení dokladu PID. Sankce se uplatní za každý zjištěný případ.	1000 Kč		
3e)	Personál Dopravce nevydá platnou jízdenku po jejím uhrazení cestujícím nebo vydá jízdenku v nižší než uhrazené hodnotě. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ.	3000 Kč		
3f)	Personál Dopravce konzumuje potraviny nebo kouří ve styku s cestujícími při výkonu služby. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ.	2000 Kč		
3g)	Personál Dopravce není oděn ve stejnokroji Dopravce, případně ve stejnokroji předepsaném Objednatелеm, pokud jej předepsal, nebo není viditelně označen předepsaným způsobem. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ a den.	2000 Kč		
3h)	Prodejní místa nezajišťují odbavení cestujících po celou dobu v předepsané pracovní době. Sankce se uděluje za každé započaté procento neplnění za každý měsíc.	2000 Kč	3000 Kč	
3i)	Na vlaku se nenachází vlakový doprovod v počtu stanoveném přílohou Standardů kvality PID > Obsazení vlaku vlakovým doprovodem. Sankce se uděluje za každé započaté procento neplnění za každý měsíc.	2000 Kč	3000 Kč	
3j)	Závady na označovačích jízdenek - více než 50 % označovačů v obvodu stanice nefunguje nebo označovač tiskne nečitelné nebo nesprávné údaje, neúplné údaje nebo je v označovači použita jiná než požadovaná červená barva pásky chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách. Sankce se uděluje v případě zjištění jednoho z uvedených nedostatků.	2000 Kč		5
3k)	Označovač ve vozidle chybí nebo tiskne nečitelné nebo nesprávné údaje, neúplné údaje nebo je v označovači použita jiná než požadovaná červená barva pásky chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách. Sankce se uděluje v případě zjištění jednoho z uvedených nedostatků.	2000 Kč		5
3l)	Prodejní automat ve vlaku v systému o/oS1 není funkční nebo má omezené funkce. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ a den.	2000 Kč		5
3m)	Při nákupu jízdenky ve vlaku u personálu Dopravce není umožněn požadovaný typ platby (např. bezkontaktní platební kartou, hotově) z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ a den.	2000 Kč		
3n)	Při nákupu jízdenky u pokladny není umožněn požadovaný typ platby (např. bezkontaktní platební kartou, hotově) z důvodů na straně Dopravce. Sankce se uděluje za každý zjištěný případ a den.	2000 Kč		
3o)	Na vlacích se systémem odbavení o/oS1 a o/oS2 není prováděna kontrola tarifní kázně cestujících a dodržování SPP v souladu se Standardy kvality PID nebo je prováděna v menší četnosti, než je stanoveno nebo není prováděna na vlacích, které určil Objednatel. Sankce se uděluje za každou linku za každé započaté procento neplnění za každý měsíc.	2000 Kč		

Informace pro cestující ve stanicích a zastávkách

4a)	Informace pro cestující ve stanicích a na zastávkách, jejichž zajišťování je v souladu se Standardy kvality PID v kompetenci Dopravce, chybějí nebo jsou chybné. Sankce se uděluje za každý takový zjištěný případ.	200 Kč		
-----	---	--------	--	--

Rizikové situace

5a)	Technické závady ve výbavě a funkčnosti vozů nebo situace ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících (např. jízda s otevřenými dveřmi, rozbité nezajištěné okno, neupevněné sedačky, chybějící madla apod.). Sankce se uplatňuje v případě zjištění kteréhokoli z uvedených nedostatků jednorázově za vůz a den.	5000 Kč		
-----	---	---------	--	--

Ostatní

6a)	Každý jednotlivý případ, kdy Dopravce poskytne Objednateli nepravdivé údaje poskytované dle této smlouvy. Objednatel není oprávněn uplatnit tuto smluvní pokutu v případě, že Dopravce prokáže, že porušení této povinnosti nebylo způsobeno úmyslně. Tím není dotčeno právo objednatele uplatnit vůči dopravci smluvní pokutu podle ostatních ustanovení této smlouvy.	5000 Kč	50 000 Kč	
-----	---	---------	-----------	--

Vysvětlení poznámky:

3 Opakovanou sankci za tentýž nedostatek na témž voze/vlaku lze udělit nejdříve 3. kalendářní den od předchozího udělení (příklad: je-li sankce udělena v pondělí, lze další sankci v případě trvání téhož nedostatku udělit nejdříve ve čtvrtek).

5 Opakovanou sankci za tentýž nedostatek na témž zařízení lze udělit nejdříve po uplynutí 5 kalendářní dnů od předchozího udělení (příklad: je-li sankce udělena v pondělí, lze další sankci v případě trvání téhož nedostatku udělit nejdříve v sobotu).

* sankce dle vyšší sazby uvedené ve sloupci „**2. a další případ / GVD**“ se uděluje, pokud k nedostatku popsanému ve sloupci „**věc, za kterou se sankce uděluje**“ dojde v průběhu platnosti jednoho GVD podruhé či vícekrát; není-li uvedena sankce ve sloupci „**2. a další případ / GVD**“, počítá se za každý případ sankce uvedená ve sloupci „**1. případ**“.

o Snížená sazba se uplatní v případě prvního zjištění konkrétního nedostatku. Zvýšená sazba se uplatní v případě zjištění trvání identického nedostatku na stejném vozidle více než 5 pracovních dní od prvního zjištění tohoto nedostatku a to i opakovaně, vždy za období trvání více než 5 pracovních dní. Pakliže Dopravce prokáže, že v mezidobí nedostatek odstranil, má se za to, že se jedná o nedostatek nový a za nedostatek bude uplatněna sazba snížená.

× Sazba se odvíjí od celkové kapacity vlaku dané zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“:

- I. 201 a více míst
- II. 101 – 200 míst
- III. 0 – 100 míst

+ sankce se u vozidel s Jednotným vzhledem PID neuplatní v případě prokázaného odstranění závady do 3 kalendářních dnů od oznámení u vozidel v provedení s lakem PID a do 10 kalendářních dnů u vozidel v provedení s celopolepem PID, do 5 kalendářních dnů u ostatních vozidel.

Sankce za nedodržování ustanovení dokumentu Technické a provozní standardy na železnici

Příprava jízdního řádu

číslo sankce	věc, za kterou se sankce uděluje	1. případ	2. a další případ	opakování v rámci	poznámka
7a)	Dopravce porušil povinnosti stanovené při projednání objednávky při přidělení kapacity dráhy, nerespektoval požadavky stanovené zadávacími kartami „Trvalá změna dopravy“ atd. - za každý zjištěný případ (čl. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.6 TPSŽ)	5 000 Kč	20 000 Kč	smlouvy	
7b)	Dopravce nevystavil do provozu v požadovaných termínech požadovanou pohotovostní soupravu - za každý den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není pohotovostní souprava provozována) (čl. 1.2 TPSŽ)	25 000 Kč	50 000 Kč	grafikonu	
7c)	Dopravce nepožádá v požadovaných termínech o kapacitu dopravní cesty pro příslušný jízdní řád linky nebo jeho změny, který byl projednán oběma smluvními stranami, a nerespektuje-li Dopravce schválenou změnu jízdních řádů - za každý zjištěný případ (čl. 1.6 TPSŽ)	300 000 Kč	300 000 Kč	smlouvy	
7d)	Dopravce nepředložil včas Návrh jízdního řádu nebo nepředložil do 5 pracovních dní od převzetí jízdní řád po zpracování připomínek z projednávání Návrhu jízdního řádu - za každý zjištěný případ (čl. 1.7 TPSŽ)	1 000 Kč	1 000 Kč	smlouvy	
7e)	Dopravce nepředložil včas k připomínkám a odsouhlasení vyjmenované pomůcky GVD nebo nezpracoval projednané a schválené úpravy dle požadavků Objednatelů do těchto pomůcek GVD - za každý zjištěný případ (čl. 1.8, 1.9, 1.11 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	grafikonu	
7f)	Dopravce nezajistil on-line přístup ke stanoveným služebním pomůckám - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není zajištěn přístup) (čl. 1.12 TPSŽ)	500 Kč	500 Kč	-	
7g)	Dopravce neprodleně nepředložil ani do 5 pracovních dní od převzetí Objednateli konečný jízdní řád - za každý zjištěný případ (čl. 1.13 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	smlouvy	

Příprava dopravních opatření při výlukách

8a)	Dopravce nepředložil ve stanovených termínech výlukové plány - za každý zjištěný případ (čl. 2.1 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	grafikonu	
8b)	Dopravce nepřizval Objednatele k jednáním týkajícím se problematiky výluk, která sám pořádá nebo se jich účastní - za každý zjištěný případ (čl. 2.2.1 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	grafikonu	
8c)	Dopravce nerespektoval požadavky Objednatele k připravované výluce - za každý zjištěný případ (čl. 2.2.2 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	grafikonu	
8d)	Dopravce nepředložil do 3 pracovních dní od převzetí návrhy výlukových jízdních řádů a souvisejících služebních pomůcek (oběhy vozidel) nebo nerespektoval připomínky a požadavky Objednatele k předloženým návrhům - za každý zjištěný případ (čl. 2.2.3 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	grafikonu	

Operativní řízení provozu

9a)	Dopravce nezajistil automatizované předávání informací do KOD o předpokládaných příjezdech a odjezdech vlaků do/ze zastávek a číslech nástupišť a aktuální poloze vlaků - za každý zjištěný případ (čl. 3.2.3 TPSŽ)	100 Kč	100 Kč	-	
9b)	Dopravce nezajišťuje po stanovenou dobu provoz dispečinku dopravce - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není dispečink provozován) (čl. 3.3)	1 000 Kč	3 000 Kč	grafikonu	
9c)	Pověřený zástupce DID nedorazil na svolaný Krizový štáb PID ve stanovené lhůtě - za každý zjištěný případ (čl. 3.3 TPSŽ)	1 000 Kč	3 000 Kč	smlouvy	
9d)	Dopravce nenahlásil ve stanoveném časovém limitu událost s vlivem na kvalitu provozu - za každý zjištěný případ (čl. 3.4.1, 3.7.4 TPSŽ)	500 Kč	500 Kč	-	
9e)	Dopravce nezabezpečil přímé kontaktní telefonní číslo určené výhradně pro komunikaci KOD – DID - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není telefonní číslo provozováno) (čl. 3.4.2 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	smlouvy	
9f)	Dopravce nezajistil elektronický informační zdroj s aktuálním seznamem telefonních čísel vlakového doprovodu a strojvedoucích (o/o-S), resp. nezajistil vstup objednateli do vlastního komunikačního systému určeného pro komunikaci s obsluhou vlaku - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není telefonní seznam k dispozici) (čl. 3.4.6 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	smlouvy	
9g)	Dopravce nepředal Objednateli aktuální telefonní čísla kontaktních osob zodpovědných za řízení provozu - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy nejsou telefonní čísla k dispozici) (čl. 3.4.7 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	smlouvy	
9h)	Dopravce nezajistil na žádost Objednatele plně vybavené a provozuschopné pracoviště KOD na DID - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není pracoviště plně provozuschopné) (čl. 3.5 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	smlouvy	

9i)	Dopravce nepostupuje při řešení mimořádností podle PDŘŽ nebo neprojedná s KOD jiné možné řešení postupu v případě, že na danou mimořádnost nelze aplikovat žádný modelový scénář - za každý zjištěný případ; sankce se neuplatňuje, pokud Dopravce nic nezanedbal a přesto provozovatel drážní dopravy řešení neaplikoval zcela nebo vůbec. (čl. 3.7.1, 3.7.2, 3.7.3, 3.7.5 TPSŽ)	500 Kč	500 Kč	-	
9j)	Dopravce nezašle v dohodnutém termínu seznam mimořádností v dopravě za kalendářní den - za každý zjištěný případ (čl. 3.7.6 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	grafikonu	
9k)	Dopravce neposkytne na požádání Objednatele ve stanoveném termínu záznamy o jednotlivé mimořádnosti a jejích důvodech - za každý zjištěný případ (čl. 3.7.6, 3.13 TPSŽ)	500 Kč	1 500 Kč	grafikonu	
9l)	Dopravce využil soupravu regionální dopravy na jiných vlcích bez souhlasu KOD - za každý zjištěný případ (čl. 3.7.8 TPSŽ)	25 000 Kč	50 000 Kč	grafikonu	
9m)	Dopravce bez zdůvodnění nezajistil akceptaci požadavku na opožděný odjezd vlaku odeslaný z KOD za účelem zajištění přípoje v rámci PID - za každý zjištěný případ (čl. 3.8 TPSŽ)	100 Kč	100 Kč	-	
9n)	Dopravce neposkytuje on-line (způsobem umožňujícím dálkový přístup) informace o nasazených náležitostech na jednotlivých vlcích - za každý zjištěný případ (čl. 3.13 TPSŽ)	500 Kč	500 Kč	-	
9o)	Dopravce neposkytne ve stanoveném termínu denní přehled Nasazení hnacích vozidel v osobní dopravě využívaných v systému PID - za každý zjištěný případ a den (čl. 3.13 TPSŽ)	1 000 Kč	1 000 Kč	-	

Přepravní, směrové a marketingové průzkumy

10a)	Dopravce neuskuteční přepravní průzkum požadovaný Objednatelem nebo jej uskuteční v neodsouhlaseném termínu - za každý zjištěný případ a trať (čl. 4 TPSŽ)	2 000 Kč	10 000 Kč	grafikonu	
10b)	Dopravce neposkytne ve stanoveném termínu nebo ve stanoveném formátu výsledky přepravních průzkumů, popř. tyto výsledky obsahují zjevně nesprávné údaje - za každý zjištěný případ a trať (čl. 4 TPSŽ)	2 000 Kč	10 000 Kč	grafikonu	
10c)	Zaměstnanec Dopravce neumožní pověřenému pracovníkovi Objednatele nahlédnutí do aktuálních výsledků sčítání (sčítacího listu) nebo zjevně nepostupuje v souladu s metodickým pokynem - za každý zjištěný případ (čl. 4 TPSŽ)	2 000 Kč	2 000 Kč	-	
10d)	Dopravce neumožní ve svých prostorách a vlcích realizaci průzkumů Objednatele a neposkytne mu veškerou součinnost - za každý zjištěný případ (čl. 4 TPSŽ)	2 000 Kč	10 000 Kč	grafikonu	



Standardy kvality PID



Vlaky PID



leden 2024



Integrovaná doprava Středočeského kraje
odbor železniční dopravy





Standard kvality PID

Vlaky PID

Standard kvality pro vlakové linky PID

Závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ IDSK, odbor železniční dopravy

garant.sk@idsk.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

→ IDSK, oddělení ekonomiky a smluvního zajištění

→ IDSK, oddělení projektování dopravy VLAK

→ IDSK, oddělení kvality dopravy VLAK

→ IDSK, oddělení technického rozvoje a provozních činností

→ IDSK, oddělení infrastruktury

→ IDSK, oddělení marketingu

Návaznosti trvalé platnosti:

- > Katalog čistoty na železnici
- > Koncepte rozvoje parku železničních vozidel PID
- > Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID
- > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID
- > Standardy kvality PID – Autobusy PID
- > Standard zastávek PID (Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID)
- > Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů

Návaznosti vázané na dobu platnosti jednoho GVD:

- > Linky regionální drážní dopravy a stanice určené pro vykazování zpoždění vlaků na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje
- > Zadávací karty „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“ na území Středočeského kraje
- > Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje
- > Přehled linek / vlaků se systémem odbavení O/OS1 a O/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje
- > Seznam stanic a zastávek, kde jsou v provozu vlaky se systémem odbavení O/OS2 na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje
- > Sledované přípojové vazby mezi jednotlivými vlaky regionální dopravy na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje

Zveřejnění standardů [a jejich návazných dokumentů] a vyhodnocení jejich dodržování:

pid.cz/standardy-kvality

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Terminologie.....	6
3	Organizační a procesní část.....	8
3.1	Statut standardu a oblasti řízení kvality PID.....	8
3.2	Platnost standardu.....	8
3.3	Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování.....	8
3.4	Výklad standardu a metodická podpora.....	10
3.5	Autorizace vozidla pro provoz v PID	10
3.5.1	Autorizace nově dodávaných vozidel	10
3.5.2	Autorizace stávajících vozidel.....	11
3.5.3	Protokol a autorizaci.....	11
3.5.4	Požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace.....	11
3.6	Bezpečnost.....	12
4	Standardy kvality pro vlaky PID	13
4.1	Provoz a jeho parametry	13
4.1.1	Dodržení předepsaného řazení vlaku - nasazení vozidel na linku.....	13
4.1.2	Plnění odjetých kilometrů.....	13
4.1.3	Podíl spojů zajišťovaný bezbariérovými vozidly.....	13
4.1.4	Garance bezbariérových vlaků	14
4.1.5	Plnění GVD - přesnost provozu.....	14
4.1.6	Přípojové vazby.....	15
4.1.7	Sledování vozidel pomocí GNSS.....	15
4.1.8	Opatření při výlukách a mimořádnostech.....	15
4.2	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie I)	16
4.2.1	Neobsazeno.....	16
4.2.2	Stáří vozidlového parku.....	16
4.2.3	Bezbariérovost vozidel.....	16
4.2.4	Vzhled vozidla.....	16
4.2.5	Teplotní komfort	17
4.2.6	Vybavení interiéru vozidla.....	17
4.2.7	Vybavení vozidla prvky informování cestujících	20
4.3	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidla Kategorie II).....	22
4.3.1	Základní ustanovení	22
4.3.2	Stáří vozového parku	22

4.3.3	Bezbariérovost [platí pouze pro vozidla Kategorie II.A].....	22
4.3.4	Vzhled vozidla.....	22
4.3.5	Teplotní komfort.....	23
4.3.6	Vybavení interiéru vozidla.....	23
4.3.7	Vybavení vozidla prvky informování cestujících.....	26
4.4	Kontakt s cestujícím.....	28
4.4.1	Personál.....	28
4.4.2	Ústrojová kázeň.....	28
4.5	Odbavení cestujících ve vlaku.....	28
4.5.1	Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích s vlakovým doprovodem	28
4.5.2	Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování.....	28
5	Zastávky/stanice (přístupové body)	30
5.1.1	Standard zastávek PID.....	30
5.1.2	Bezbariérovost stanic a zastávek.....	30
5.1.3	Informace pro cestující v obsazených stanicích a zastávkách	30
5.1.4	Prodej jízdních dokladů ve stanicích a zastávkách.....	31
5.1.5	Stanice a zastávky, kde jsou v provozu vlaky 0/OS2.....	31
5.1.6	Funkčnost označovačů jízdenek (odpovědnost provozovatele označovačů).....	31
6	Standardy kvality.....	32
7	Přílohy.....	48
7.1	Vzor měřicího formuláře.....	48
7.2	Logo PID (samolepka 20x20 cm).....	49
7.3	Logo Esko.....	49
7.4	Označení prodejního místa	50

1 Úvod

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

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

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



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

2 Terminologie

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

		nereagování do 3 pracovních dní je 3. den považován za udělení souhlasu.
2.13	Objednatel	Pro účely standardů kvality PID se rozumí ROPID (hlavní město Praha) a IDSK (Středočeský kraj).
2.14	Označení jízdenky	Vytisknutí veškerých údajů dle platného Tarifu PID na jízdenku označovačem jízdenek nebo náhradní způsob označení.
2.15	Provozní personál Dopravce	Provozním personálem se rozumí vlakový doprovod a strojvedoucí
2.16	Přechodové dveře mezi vozy	Dveře sloužící pro přechod cestujících mezi vozy soupravy
2.17	Schválení	Proces obsahující kontrolu dodržení jednotlivých parametrů zástupci Objednatele, jehož výstupem je písemné potvrzení správnosti použitých parametrů, technologií nebo praktické použitelnosti. Schválení se standardně uděluje při autorizaci vozidla.
2.18	Souprava	Skupina vozidel nasazená na výkon-vlak.
2.19	Stávající vozidlo	Vozidlo již v minulosti zařazené do evidence Dopravce
2.20	Revizor	Oprávněná osoba Dopravce, která vykonává převážně kontrolní činnost zaměřenou na dodržování tarifní kázně a SPP na linkách se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2
2.21	Rok výroby	Pro potřeby tohoto standardu se rok výroby řeší pouze u vozidel, na nichž nebyla provedena modernizace. Rok výroby je uveden v dokumentaci vozidla nebo na originálním výrobním štítku.
2.22	TK	Temeno kolejnice
2.23	Vlak	Spoj osobní železniční dopravy jednoznačně definovaný svým číslem
2.24	Vlakokilometr [vlkm]	Počet kilometrů dopravního výkonu v objednávce Středočeského kraje na území Středočeského kraje s přesností na 1 desetinné místo
2.25	Vlakový doprovod	Pracovník/pracovníci Dopravce, kteří jsou přítomni ve vlaku za účelem odbavování a informování cestujících, příp. vykonávání dopravní služby - vlakvedoucí, průvodčí, stevardi a nebo jiný, touto činností na konkrétním vlaku pověřený pracovník Dopravce.
2.26	Vozidlo	Železniční vozidlo sloužící k přepravě cestujících, tj. osobní železniční vůz, motorový vůz nebo v provozu nedělitelná motorová nebo elektrická jednotka.
2.27	Vůz	V případě vozů motorových a osobních železničních vozů se vozem rozumí totéž co vozidlem, v případě v provozu nedělitelné jednotky se vozem rozumí jeden článek takové jednotky
2.28	0/OS1	Systém samoobslužného odbavení cestujících, kde je cestujícím umožněno odbavení po nástupu do vozidla

2.29	0/0S2	Systém samoobslužného odbavení cestujících, kde není umožněno odbavení po nástupu do vozidla (systém metra)
------	-------	---

3 Organizační a procesní část

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

3.1 Statut standardu a oblasti řízení kvality PID

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

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

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

3.2 Platnost standardu

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

3.3 Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

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

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

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

Objednatel předloží Dopravci přehled nevyhovujících stavů s udělením smluvní pokuty zjištěných Objednatelem v rámci kontrolní činnosti do 5 pracovních dnů od provedení kontroly, respektive na základě dat dodaných Dopravcem do 30 kalendářních dnů od dodání dat. Dopravce má na vyjádření se / rozporování částky dané smluvní pokuty 30 kalendářních dnů. V případě, že se Dopravce v tomto termínu k uděleným smluvním pokutám nevyjádří, považují se za odsouhlasené.

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

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

1. Přehled o neodjetých vlkm za jednotlivé linky a vlaky z důvodů na straně Dopravce i bez ohledu na důvod neodjetí. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc do 25. dne následujícího měsíce. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
2. Přehled odchylek v nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí a přehled zajištění vlaku náležitostí jinou než bezbariérově přístupnou, předepsaných přílohou tohoto standardu, na jednotlivých linkách a jednotlivých vlcích. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc do 25. dne následujícího měsíce. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
3. Přehled o zpoždění jednotlivých vlaků a jednotlivých linek ve stanicích určených pro vykazování zpoždění. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. V případě žádosti Objednatele pak i analýza zpoždění vybraných vlaků. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
4. Přehled o dodržení jednotlivých přípojových vazeb definovaných v příslušné příloze tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc. Vzor přehledu je přílohou tohoto standardu;
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
5. Plán řazení vlaků (formát .pdf a .csv) a oběhů vozidel na vlcích regionální dopravy, které jsou předmětem Smlouvy vždy k začátku platnosti jízdního řádu a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
6. Přehled provozních dob pokladen odsouhlasené Objednatelem vždy k začátku platnosti jízdního řádu (celkový přehled) a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
7. Přehled případů, kdy nebyla pokladna otevřena v době, kterou udává příslušná příloha tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc;
> Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách

8. Přehled linek / vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem vždy k začátku platnosti jízdního řádu (celkový přehled) a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
9. Opatření definující prioritu včasnosti jízdy vlaku na tratích 0/0-S k začátku platnosti jízdního řádu a dále během platnosti jízdního řádu všechny změny;
10. Přehled případů, kdy nebyl dodržen počet členů vlakového doprovodu daný příslušnou přílohou tohoto standardu. Dopravce přehled zasílá jednou měsíčně za každý uplynulý měsíc;
> Přehled linek / vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem
11. Harmonogram čištění vozidel včetně mytí vozové skříně, zbrojení vozidel a odsávání hygienických nádrží pro bezvýlukový stav provozu vždy k začátku platnosti jízdního řádu a pro provoz organizovaný podle výlukových opatření trvajících déle než 14 dní vždy k začátku platnosti těchto výlukových opatření,
12. Přehled stáří vozidel, přehled jednotného vzhledu vozidel odpovídajících Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID,
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů
13. Přehled podílu plánovaných bezbariérových vlkvm vždy k začátku platnosti jízdního řádu.
> Vzory vykazovaných přehledů a měřicích formulářů

3.4 Výklad standardu a metodická podpora

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

3.5 Autorizace vozidla pro provoz v PID

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

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

3.5.1 Autorizace nově dodávaných vozidel

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

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

3.5.2 Autorizace stávajících vozidel

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

> Koncepce rozvoje parku železničních vozidel PID

Postup autorizace stávajících vozidel je následující:

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

3.5.3 Protokol a autorizaci

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

3.5.4 Požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace

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

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

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

3.6 Bezpečnost

3.6.1. Ohrožení bezpečnosti cestujících

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

→ [Standard kvality V17](#)

4 Standardy kvality pro vlaky PID

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

4.1 Provoz a jeho parametry

4.1.1 Dodržení předepsaného řazení vlaku – nasazení vozidel na linku

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

> Konceptce rozvoje parku železničních vozidel PID

Každému vlaku je na období platnosti každého GVD předepsáno jeho řazení vzájemně odsouhlasenými > Zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“. Dopravce je povinen řazení vlaků dodržet. Pro potřeby tohoto standardu se za dodržené řazení vlaku považují i situace, kdy je nasazena souprava jiná než předepsaná > Zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“, avšak musí splnit obě následující podmínky:

- **kategorie** všech **vozidel** náhradní soupravy je stejná nebo vyšší než daná > zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“,
- **kapacita** náhradní soupravy je stejná, vyšší nebo maximálně o 5 % nižší než kapacita soupravy předepsané > Zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“,
- **případné výjimky oproti předchozím ustanovením jsou povoleny pouze po předchozím projednání s Objednatel.**

Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce pravidelnou turnusovanou náležitostí předepsanou > Zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“ a nedochází ke snížení kapacity vlaku bez vědomí Objednatele způsobeného znemožněním vstupu cestujícím do vozu nebo jeho části (např. uzamčení všech vstupních dveří).

Výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatel vřdy uvažuje jako tento standard splňující.

Dodržení předepsaného řazení je sledováno průběžně z hlášení Dopravce a namátkovým měřením při kontrolní činnosti.

> Zadávací karty „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“
→ Standard kvality V2

4.1.2 Plnění odjetých kilometrů

Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem a provozními opatřeními projednanými mezi Dopravcem a Objednatel – všechny objednané výkony jsou řádně odjety.

Plnění odjetých kilometrů je sledováno průběžně z hlášení Dopravce a namátkovým měřením při kontrolní činnosti.

→ Standard kvality V1

4.1.3 Podíl spojů zajišťovaný bezbariérovými vozidly

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

→ Standard kvality V3

4.1.4 Garance bezbariérových vlaků

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

Výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatelem vždy uvažuje jako tento standard splňující. Náhradní doprava však musí umožnit přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rozsahu odpovídajícím přerušené železniční dopravě a to v minimálním počtu jednoho autobusu na spoj, pokud se Dopravce nedohodne s Objednatelem jinak.

Dodržení předepsaného řazení a nasazení prostředků náhradní autobusové dopravy je sledováno průběžně z hlášení Dopravce a namátkovým měřením při kontrolní činnosti.

→ Standard kvality V4

4.1.5 Plnění GVD – přesnost provozu

Provoz je zajišťován v souladu s platným GVD. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u sledované stanice nebo zastávky v rozmezí 0 až +359 s, záporná odchylka není vyšší než 60 s.

Přesnost vlaků je kontinuálně měřena v určených stanicích a zastávkách z důvodu nepřesnosti na straně Dopravce a i bez ohledu na důvod vzniku.

Ukazatelem jsou sledované vlaky mimo toleranci z důvodů na straně Dopravce, dále se sleduje i celkový podíl vlaků mimo toleranci bez ohledu na důvod vzniku.

Nepříjemnou situací je nezajištění provozu dle definice přesnosti z důvodů na straně Dopravce.

Dopravce vyhotoví analýzu zpoždění konkrétních vlaků na žádost Objednatele.

Při nahrazení vlaku náhradní autobusovou dopravou se jako rozhodné berou údaje o posledním vozidle NAD vypraveném v rámci příslušného spoje náhradní autobusové dopravy. Definice určených stanic a zastávek pro sledování je shodná s vlakovými spoji. Při jízdě náhradní autobusové dopravy v úseku rozhodném pro měření zpoždění se pro výpočet přesnosti provozu berou údaje o jízdě vlaku nebo dle sestaveného výlukového jízdního řádu. Při organizaci náhradní autobusové dopravy na více linkách, přičemž v úseku rozhodném pro zpoždění není paralelně veden vlak, se jako rozhodné berou časové údaje nejdelší linky autobusové náhradní dopravy.

Dopravce se zavazuje při nahrazení vlaku náhradní autobusovou dopravou zajistit dodržování výlukového jízdního řádu, včetně včasného přistavení vozidla NAD.

Nepříjemnou situací je nezajištění provozu u evidovaných výluk dle definice přesnosti z důvodů na straně Dopravce.

→ Standard kvality V11

4.1.6 Přípojové vazby

Vlaky dodržují předepsané přípojové vazby v návaznosti na předepsané čekací doby. Přípojové vazby mezi vlaky a linkami jsou kontinuálně měřeny v určených stanicích a zastávkách a sledováno je nedodržení jednotlivých přípojových vazeb z viny Dopravce a i bez ohledu na důvod vzniku.

Dodržení přípojových vazeb mezi vlaky dvou různých dopravců sleduje a vyhodnocuje Objednatel.

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

4.1.7 Sledování vozidel pomocí GNSS

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

→ [Standard kvality V23](#)

4.1.8 Opatření při výlukách a mimořádnostech

4.1.8.1 Předpokládané výluky

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

→ [Standard kvality V22](#)

4.1.8.2 Náhradní autobusová doprava

Nejvyšší prioritu má vždy zajištění odpovídající kapacity spojů náhradní autobusové dopravy. Dopravce musí učinit veškerá dostupná opatření k zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách autobusy, které splňují plně požadavky na parametry a vybavení dle dokumentu Standardy kvality PID – Autobusy PID. Pokud na výluce budou nasazeny autobusy, které tyto Standardy kvality PID – Autobusy PID plně nesplňují, je dopravce povinen před zahájením výluky o této skutečnosti informovat Objednatele. Ve všech případech je nutně nasadit autobusy splňující alespoň minimální požadovaný standard daný TPSŽ. Počty a typy vozidel a řešení náhradní autobusové dopravy při předpokládaných výlukách projednává Dopravce s Objednatelem v souladu s >Technickými a provozními standardy na železnici. Provozní ukazatele (neodjetí spoje z viny Dopravce, přesnost provozu z viny Dopravce a garance bezbariérovosti) budou posuzovány z pohledu Sazebníku postihů – Vlaky PID.

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

4.1.8.3 Mimořádnosti

Při mimořádnostech, u kterých dochází k odřikání vlaků a případně jejich nahrazování náhradní autobusovou dopravou s tím, že důvodný předpoklad trvání události je více než 120 minut (např. dle předchozích zkušeností u událostí obdobného typu), je Dopravce povinen učinit maximální úsilí pro to, aby do 60 minut od nahlášení mimořádné události byli na místech s největším dopadem události pracovníci k tomu určení. Tito pracovníci

budou na vhodných místech podávat informace cestujícím a v případě potřeby se budou podílet na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku.

→ [Standard kvality V21](#)

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

4.2.1 Neobsazeno

4.2.2 Stáří vozidlového parku

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

4.2.3 Bezbariérovost vozidel

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

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

4.2.4 Vzhled vozidla

4.2.4.1 Jednotný vzhled vozidel PID

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

> [Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID](#)
→ [Standard kvality V19](#)

4.2.4.2 Reklama

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

4.2.4.3 Označení logem PID a Eska

Vozidlo je označeno logem PID a logem systému Eska (dodá Objednatel) Rozmístění stanovuje Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID pro vozidla s Jednotným vzhledem vozidel PID. Loga PID (grafická i textová) a Eska jsou součástí tohoto řešení a za správnost jejich umístění dle Manuálu odpovídá Dopravce. Pro ostatní vozidla dodá loga PID (ve formě samolepky o

rozměrech cca 20×20 cm) a Eska Objednatel (pokud se vzájemně nedohodnou jinak) a Dopravce zajistí jejich řádné umístění v souladu s udělenou autorizací, pokud tato specifikuje jejich konkrétní rozmístění, pokud nikoliv, logo PID umístí Dopravce na každé nástupní dveře a logo Eska na obě boční strany vozu. Umístění schvaluje Objednatel.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.2.4.4 Čistota vozidla

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

> Katalog čistoty na železnici

→ Standard kvality V15

4.2.5 Teplotní komfort

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

Kontrolní měření teploty Objednatelem je prováděno kalibrovaným měřidlem nejméně 1 minutu po uzavření nástupních dveří vozidla ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou v oddíle určeném pro cestující (mimo nástupní prostor).

4.2.6 Vybavení interiéru vozidla

4.2.6.1 Uspořádání interiéru

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

4.2.6.2 První třída

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

4.2.6.3 Typy sedaček

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

4.2.6.4 Sociální zařízení

Vozidlo má WC s uzavřeným systémem, vybavené vodou, toaletním papírem, tekutým mýdlem a papírovými ručníky nebo elektrickým vysoušečem (minimálně 1 WC na kapacitu 120

cestujících, pokud se Dopravce s Objednatelém nedohodne na jiném počtu). Minimálně jedno WC ve vlaku je uvažováno jako uzpůsobené pro imobilní cestující, ostatní WC jsou koncipována jako klasická WC malého typu.

4.2.6.5 Oddělení prostorů pro cestující

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

Přechodové a interiérové dveře jsou funkční, uzavíratelné a k jejich obsluze není nutné vyvinout nepřiměřené úsilí.

4.2.6.6 Zabarvení oken

Veškerá okna včetně oken v nástupních dveřích jsou tónovaná.

4.2.6.7 Osvětlení interiéru vozidla

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

4.2.6.8 Vstupní dveře

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

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

4.2.6.9 Poptávkové ovládání otevírání vstupních dveří do vlaku

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

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

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- dveře zavřené a zajištěné strojvedoucím, neaktivované cestujícím: nesvítí
- dveře zavřené a zajištěné strojvedoucím, s obslouženou předvolbou cestujícím: bliká zeleně

Po zastavení se otevírají jen dveře na nástupiště bez ohledu na to, na jaké straně vozidla bylo tlačítko aktivováno.

- otevírající se dveře po obsluze tlačítka a odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- otevírající se dveře po aktivované předvolbě a odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- dveře otevřené: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- dveře zavřené, ale odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí

- automaticky se zavírající dveře po uplynutí časového intervalu: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- zavírající se dveře na požadavek obsluhy: nesvítí

4.2.6.11 Zvuková a optická výstraha

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

4.2.6.12 Další na požadavky vybavení z hlediska nevidomých a slabozrakých

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

4.2.6.13 Tlačítka zastávka na znamení

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

4.2.6.14 Zpětná vazba tlačítka zastávky na znamení prostřednictvím informačního systému

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.15 Vnitřní kamerový systém

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

4.2.6.16 Zádržné tyče

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.17 Prostor na zavazadla

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

4.2.6.18 Prostor pro umístění kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.19 Wi-Fi

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

4.2.6.20 Zásuvky

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

4.2.6.21 Odpadkové koše

Velkoobjemové odpadkové koše jsou umístěny v nástupním prostoru nebo v každém oddílu pro cestující, malé odpadkové koše jsou umístěné v prostoru sedaček a neomezují prostor pro nohy. Vozidlo je vybaveno koši na tříděný odpad.

4.2.6.22 Odbavovací zařízení

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

→ Standard kvality V6

4.2.6.23 Automatické sčítání cestujících

Vozidlo je vybaveno technologií pro automatické sčítání cestujících v nástupních prostorech interiéru vozidla, které při otevření dveří provádí automatické a anonymní sčítání nastupujících a vystupujících cestujících a měření dalších údajů, pokud je Objednatel specifikoval.

4.2.7 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

Podobu a funkci informačních prvků a systémů schvaluje Objednatel.

4.2.7.1 Informace na i ve vozidle

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

- a) přední a zadní strana soupravy (platí pouze u jednotek, u klasických souprav vedených lokomotivou bez řídicího vozu je požadován pouze přední informační panel); digitální panel;
- b) obě strany soupravy: minimálně jeden digitální panel na každý vůz soupravy;
- c) hlášení stanic a zastávek včetně vybraných možností přestupu;
- d) vnitřní digitální informační LCD nebo LED displeje (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD);
- e) souhrnná informace o zapojení železnice do PID formou rámečku 50×50 cm nebo specifického řešení stanoveného při autorizaci vozidla, umístěná v nástupních prostorech nebo jejich blízkosti (dodá Objednatel);
- f) logo PID a ESKA v souladu se zněním článku 4.2.4.3.

Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s pravidly zakotvenými v příloze > Odbavovací a informační zařízení

ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni, a to nejpozději 10 minut po jejich vzniku. U Mimořádností (vč. zpoždění) je dopravce povinen uvádět i jejich důvod, pokud je znám.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID
→ [Standard kvality V9](#)

4.2.7.2 Vnější informační panely

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

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

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

4.2.7.3 Vnitřní informační panely

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

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.5 Klaprámy pro papírové informace

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

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

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

4.3.1 Základní ustanovení

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

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

4.3.2 Stáří vozového parku

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

4.3.3 Bezbariérovost (platí pouze pro vozidla Kategorie II.A)

4.3.3.1 Bezbariérovost vozidla

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

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

4.3.4 Vzhled vozidla

4.3.4.1 Jednotný vzhled vozidel PID

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

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.2 Reklama

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

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.3 Označení logem PID a Eska

Vozidlo musí být označeno logem PID a logem systému Eska. Rozmístění stanovuje Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID pro vozidla s Jednotným vzhledem vozidel PID. Loga

PID (grafická i textová) a Eska jsou součástí tohoto řešení a za správnost jejich umístění dle Manuálu odpovídá Dopravce. Pro ostatní vozidla dodá loga PID (ve formě samolepky o rozměrech cca 20×20 cm) a Eska Objednatel (pokud se vzájemně nedohodnou jinak) a Dopravce zajistí jejich řádné umístění v souladu s udělenou autorizací, pokud tato specifikuje jejich konkrétní rozmístění, pokud nikoliv, logo PID umístí Dopravce na každé nástupní dveře a logo Eska na obě boční strany vozu. Umístění schvaluje Objednatel.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID – Vlaky PID

4.3.4.4 Čistota vozidla

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

→ Standard kvality V15

> Katalog čistoty na železnici

4.3.5 Teplotní komfort

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

Kontrolní měření teploty Objednatel je prováděno kalibrovaným měřidlem nejméně 1 minutu po uzavření nástupních dveří vozidla ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou v oddíle určeném pro cestující (mimo nástupní prostor).

4.3.6 Vybavení interiéru vozidla

4.3.6.1 Uspořádání interiéru

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

4.3.6.2 První třída

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

> zadávací karty „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“

4.3.6.3 Typy sedaček

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

4.3.6.4 Sociální zařízení

- **Vozidla Kategorie II.A**

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

- **Vozidla Kategorie II.B**

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

- **Vozidla Kategorie II.C**

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

4.3.6.5 Oddělení prostorů pro cestující

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

Přechodové a interiérové dveře jsou funkční, uzavíratelné a k jejich obsluze není nutné vyvinout nepřiměřené úsilí.

4.3.6.6 Zabarvení oken (netýká se Kategorie II.C)

Veškerá okna včetně oken v nástupních dveřích jsou tónovaná.

4.3.6.7 Osvětlení interiéru vozidla

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

4.3.6.8 Vstupní dveře

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

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

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

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

4.3.6.9 Poptávkové ovládání otevírání vstupních dveří do vlaku

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

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

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- dveře zavřené a zajištěné strojvedoucím, neaktivované cestujícím: nesvítí
- dveře zavřené a zajištěné strojvedoucím, s obslouženou předvolbou cestujícím: bliká zeleně

Po zastavení se otevírají jen dveře na nástupiště bez ohledu na to, na jaké straně vozidla bylo tlačítko aktivováno.

- otevírající se dveře po obsluze tlačítka a odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- otevírající se dveře po aktivované předvolbě a odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- dveře otevřené: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- dveře zavřené, ale odjištěné strojvedoucím: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- automaticky se zavírající dveře po uplynutí časového intervalu: na straně nástupiště svítí zeleně, na straně bez nástupiště nesvítí
- zavírající se dveře na požadavek obsluhy: nesvítí

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

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

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

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

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

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.6.14 Prostor na zavazadla

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

4.3.6.15 Prostor pro umístění kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol

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

4.3.6.16 Wi-Fi (týká se jen kategorie II.A)

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

4.3.6.17 Zásuvky (pouze kategorie II.A)

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

4.3.6.18 Odpadkové koše

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

4.3.6.19 Odbavovací zařízení

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

→ [Standard kvality V6](#)

4.3.6.20 Automatické sčítání cestujících

Vozidlo vybavené technologií pro automatické sčítání cestujících v nástupních prostorech interiéru vozidla při otevření dveří provádí automatické a anonymní sčítání nastupujících a vystupujících cestujících a měření dalších údajů, pokud je Objednatel specifikoval. Platí pouze pro vozidla vybavená tímto systémem.

4.3.7 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

Podobu a funkci informačních prvků a systémů schvaluje Objednatel.

4.3.7.1 Informace na i ve vozidle

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

- a) přední a zadní strana soupravy (platí pouze u jednotek, u klasických souprav vedených lokomotivou bez řídicího vozu je požadován pouze přední informační panel); digitální panel;
- b) obě strany soupravy: minimálně jeden digitální panel na každý vůz soupravy;
- c) hlášení stanic a zastávek včetně vybraných možností přestupu;
- d) vnitřní digitální informační LCD nebo LED displej (u nových vozidel je povolena pouze technologie LCD);
- e) souhrnná informace o zapojení železnice do PID formou rámečku 50×50 cm nebo specifického řešení stanoveného při autorizaci vozidla, umístěná v nástupních prostorech nebo jejich blízkosti (dodá Objednatel);

f) logo PID a Eska v souladu se zněním článku 4.3.4.3.

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

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

Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s pravidly zakotvenými v příloze > Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni, a to nejpozději 10 minut po jejich vzniku. U Mimořádností (vč. zpoždění) je dopravce povinen uvádět i jejich důvod, pokud je znám.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID
→ Standard kvality V9

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

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

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

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

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

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

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

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

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

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek.

4.3.7.5 Klaprámy pro papírové informace

Klaprámy pro papírové informace jsou umístěny ve výšce a v úhlu umožňující čitelnost textu (min. 2x o rozměru 50x50 na jeden vůz nebo ve specifickém řešení stanoveném při autorizaci vozidla, umístěné v nástupních prostorech nebo jejich blízkosti (pokud se Objednatel s Dopravcem nedohodne jinak), umístění schvaluje Objednatel při autorizaci vozidla):

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

4.4 Kontakt s cestujícím

4.4.1 Personál

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

→ Indikátor kvality V13

4.4.2 Ústrojová kázeň

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

→ Standard kvality V14

4.5 Odbavení cestujících ve vlaku

4.5.1 Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích s vlakovým doprovodem

Vlakový doprovod odbavuje cestující jízdními doklady dle Tarifu PID a též dle tarifu Dopravce (případně též dle národního tarifu), a to v souladu s těmito tarify. Rozsah sortimentu a způsoby plateb vydávaných jízdenek dle jednotlivých tarifů stanoví tyto tarify nebo nadřazený dokument tohoto standardu. Vlakový doprovod je řádně proškolen z Tarifu PID i všech dalších tarifů platných v daném vlaku. Zaměstnanci Dopravce poskytují relevantní informace o PID (tarif, zákl. informace o systému, možnosti návazných vlakových spojů PID). Vlakový personál umožňuje i bezkontaktní platby platebními kartami nebrání-li tomu okolnosti mimo vliv Dopravce (např. nedostatečný signál).

Dále jsou členové vlakového doprovodu povinni kontrolovat jízdní doklady průběžně během celé jízdy vlaku v celé délce vlakové soupravy.

→ Standard kvality V6

4.5.1.1 Obsazením vlakovým doprovodem

Vlakový doprovod je na každém vlaku v počtu stanoveném v příloze > Přehled vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem.

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

→ Standard kvality V6a

4.5.2 Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování

Dopravce zajistí prodej jízdních dokladů ve vlacích se systémem odbavení 0/OS1.

Dopravce s Objednatelem projedná s ohledem na místní, provozní a technické podmínky způsob odbavení v systému 0/0-S pro konkrétní linky. Pro každou linku nebo vybrané spoje se systémem odbavení 0/0-S se stanoví způsob odbavení cestujících.

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

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

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

Kontrola revizory (příp. vlakovým personálem) je ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování prováděna v souladu s tarifem PID, tedy např. cestujícím jsou účtovány požadované přírážky k jízdě apod. Na každé lince musí být v daném měsíci zkontrolováno nejméně 12 spojů v pracovní dny a 3 spoje v sobotu či neděli (je-li daná linka v tomto období provozována). Objednatel je v případě potřeby oprávněn určit, na jakých vlacích se má kontrola vykonávat.

→ [Standard kvality V6b](#)

5 Zastávky/stanice (přístupové body)

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

5.1.1 Standard zastávek PID

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

> Standard zastávek PID [Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID]

5.1.2 Bezbariérovost stanic a zastávek

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

Ukazatelem je procento bezbariérově přístupných stanic a zastávek ze statistiky provozatele dráhy. Objednatel provádí namátkově měření funkčnosti zařízení umožňujícího bezbariérový přístup na nástupiště při kontrolní činnosti.

→ Standard kvality V5

5.1.3 Informace pro cestující v obsazených stanicích a zastávkách

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

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

Pořadače (dle písm. a)) a informační nástěnku A0 (dle písm. b)) dodá Dopravce. Informační materiály pro vyvěšení dle čl. 5.1.3 dodá Objednatel.

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

5.1.3.1 Informace pro cestující ve stanicích a zastávkách v kompetenci Objednatele

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

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

→ Standard kvality V10

5.1.3.2 Informace pro cestující ve stanicích a zastávkách poskytované provozovatelem dráhy

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

→ Indikátor kvality V10

5.1.4 Prodej jízdních dokladů ve stanicích a zastávkách

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

> Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách

→ Standard kvality V7, V7a

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

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

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

→ Standard kvality V7b

5.1.6 Funkčnost označovačů jízdenek (odpovědnost provozovatele označovačů)

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

→ Standard kvality V8

6 Standardy kvality

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V1	Plnění odjetých kilometrů	Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem a provozními opatřeními projednanými mezi Dopravcem a Objednatelem – všechny objednané výkony jsou řádně odjety.	100 %	DPM	100 %	D	Neprovedení vlaku nebo jeho části z důvodů na straně Dopravce.	4× ročně	D	Průběžné sledování plnění odjetých vlkm (hlášení Dopravce do 25. dne následujícího měsíce) – viz příslušná příloha tohoto standardu. Namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: podíl provedených vlkm z počtu plánovaných vlkm (vykazuje se přehled všech neodjetých vlkm bez ohledu na důvody neodjetí, nepříijatelnou situaci jsou však jen neodjeté spoje z důvodů na straně dopravce).

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V2	Dodržení předepsaného řazení vlaku	Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce pravidelnou turnusovanou náležitostí předepsanou > zadávacími kartami „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“ a nedochází ke snížení kapacity vlaku bez vědomí Objednatele způsobeného znemožněním vstupu cestujícím do vozu nebo jeho části (např. uzamčení všech vstupních dveří).	100 %	DPM	100 %	D	Nedodržení předepsaného řazení vlaku dle podmínek článku 4.1.1 tohoto standardu. Snížení předepsané kapacity vlaku bez vědomí Objednatele.	4× ročně	D	Průběžné sledování změn pravidelně nasazovaných turnusovaných náležitostí (hlášení Dopravce do 25. dne následujícího měsíce). Namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: plnění vlakových km dle předepsaných pravidelně turnusovaných náležitostí. Vzor přehledu o dodržení nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí viz příloha tohoto standardu. Výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatelem vždy uvažuje jako tento standard splňující.
V3	Podíl spojů zajišťovaných bezbariérovými vozidly	Dopravce zajišťuje spoje bezbariérovými vozidly či soupravami.	informativní indikátor	DPM	100 %	D		1× ročně	D	Procento výkonů provedených bezbariérově přístupnými vozidly.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V4	Garance bezbariérových vlaků	Vlaky, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro pohybově postižené, jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.	100 %	DPM	100 %	D	Nedodržení garance bezbariérově přístupných vlaků.	4× ročně	D	Průběžné sledování změn [hlášení Dopravce o zajištění vlaku náležitostí jinou než bezbariérově přístupnou do 25. dne následujícího měsíce]. Vzor přehledu o dodržení nasazování pravidelně turnusovaných náležitostí podle příslušné přílohy tohoto standardu. Namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: plnění vlakových km dle předepsané turnusované náležitosti. Výlukové řazení a náhradní doprava se po odsouhlasení Objednatelem vždy uvažuje jako tento standard splňující, náhradní doprava umožňuje přepravu OOSPO v rozsahu odpovídajícím přerušené železniční dopravě.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V5	Bezbariérovost stanic a zastávek	Sledované stanice a zastávky zařazené v PID umožňují bezbariérový přístup dle normy ČSN 73 4959. Dle této normy je jako bezbariérové hodnoceno takové nástupiště, které umožňuje bezbariérový přístup a zároveň je konstruováno s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, které umožňuje bezbariérový nástup do vozidla.	informativní indikátor	DPM	100%	SŽ	-	1× ročně	SŽ	Statistika provozovatele dráhy. Namátkové měření funkčnosti zařízení umožňujícího bezbariérový přístup na nástupiště při kontrolní činnosti. Ukazatel: procento bezbariérově přístupných stanic a zastávek.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjemné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V6	Prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích	Provozní personál Dopravce zajišťuje odbavení cestujících v souladu s článkem 4.4.1 tohoto standardu.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Nezajištění prodeje jízdních dokladů (neochota provozního personálu Dopravce, neznalost nebo postup v rozporu s tarify platnými ve vlaku, nefunkčnost odbavovacího zařízení. Kontrola jízdních dokladů vlakovým doprovodem není prováděna vůbec nebo průběžně nebo v celé délce vlaku. Přenosné odbavovací zařízení neumožňuje vydávání požadovaného sortimentu jízdenek. Není umožněna platba bezkontaktními platebními kartami.	4× ročně	R	Ukazatel: počet zjištěných závad proti definici standardu z počtu provedených kontrol. Sledování závad v rámci namátkové kontrolní činnosti [rozsah není pevně stanoven].
V6a	Obsazení vlakovým personálem	Vlakový doprovod je na každém vlaku ve stanoveném počtu. > Přehled linek / vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem	99,5 %	DPM	100 %	D	Na vlaku se nenachází vlakový doprovod ve stanoveném počtu. > Přehled linek / vlaků se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem.	4x ročně	D	Statistika Dopravce, namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: procento plnění úplného počtu vlakového doprovodu na sledovaných vlacích.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V6b	Kontroly ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování	Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS1 zajišťují odbavení funkční automaty a funkční označovače jízdenek PID, případně strojvedoucí. Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS2 nejsou v provozu označovače jízdenek PID ani automat. Na všech vlacích se systémem odbavení 0/OS1 musí být namátkově prováděna kontrola tarifní kázně a dodržování SPP revizory Dopravce. Ve vlacích se systémem odbavení 0/OS2 je kontrola prováděna v souladu se schválením Objednatele. Kontrola revizory (příp. vlakovým personálem) je ve vlacích se samoobslužným způsobem odbavování prováděna v souladu s tarifem PID, tedy např. cestujícím jsou	100 %	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Na vlacích se systémem odbavení 0/OS1 a 0/OS2 není prováděna kontrola tarifní kázně cestujících a dodržování SPP v souladu s tímto standardem. Prodejní automat ve vlaku v systému 0/OS1 neumožňuje prodej všech požadovaných jízdních dokladů, resp. neumožňuje některý ze způsobů platby daný tímto standardem.	4x ročně	R	Namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: počet zjištěných závad proti definici standardu z počtu provedených kontrol. Sledování závad v rámci kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven).

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
		úctovány požadované přírážky k jízdnému apod.								
V7	Prodej jízdních dokladů ve stanicích a zastávkách	Prodejní místo a jeho personál splňuje podmínky popsané v části 5.1.4 tohoto standardu.	100 %	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Nezajištění prodeje jízdních dokladů. Neznalost Tarifu PID nebo tarifu Dopravce nebo postup v rozporu s nimi na straně personálu Dopravce, Prodejní místo neumožňuje platby bezkontaktními platebními kartami.	4× ročně	D	Namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: počet zjištěných závad proti definici standardu z počtu provedených kontrol.
V7a	Obsazení prodejních míst	Prodejní místa musí být otevřena a musí prodávat všechny předepsané jízdní doklady po celou pracovní dobu. > Provozní doba pokladen v železničních stanicích	90 %	DPM	100 %	D	Prodejní místa nezajišťují odbavení cestujících po celou dobu v předepsané pracovní době.	4x ročně	D	Statistiky Dopravce, namátková kontrola při kontrolní činnosti. Ukazatel: podíl stanic, zastávek nebo vozidel bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných prodejních míst.
V7b	Vybavení stanic a zastávek s provozem vlaků se systémem odbavení O/OS2	Stanice a zastávky s provozem kategorie vlaků se systémem odbavení O/OS2 musí být vybaveny automatem/y na jízdenky podle příslušného ustanovení tohoto standardu.	95 %	DPM	100 %	D	Stanice a zastávky s provozem vlaků se systémem odbavení O/OS2 nejsou vybaveny funkčním odbavovacím zařízením předepsaným tímto standardem.	4 x ročně	D	Statistiky Dopravce, namátková kontrola při kontrolní činnosti. Ukazatel: podíl stanic a zastávek bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných stanic a zastávek.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V8	Funkčnost označovačů jízdenek	Označovač jízdenek PID na nástupišti nebo v prostoru stanice nebo ve vozidle (je-li jím vozidlo vybaveno) je plně funkční.	95%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Více než 50% označovačů v obvodu stanice nebo ve vozidle nefunguje. Chybějící označovač ve vozidle. Nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů. Použití nesprávné barvy pásky v označovači. Neodstranění závady označovače do 5 dnů od nahlášení v případě, že ve stanici nebo zastávce funguje alespoň jeden označovač.	4 × ročně	R	Měření fiktivním zákazníkem (viz příloha Měřicí formulář) namátkové měření při kontrolní činnosti. Ukazatel: podíl stanic, zastávek nebo vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných stanic nebo zastávek a vozidel.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V9	Informování ve vlacích	Informace ve vozidle (vně i uvnitř) jsou kompletní, aktuální a čitelné. Dopravce je povinen plně využívat všech funkcí Informačního systému a podávat aktuálně platné informace v souladu s přílohou >Odbavovací informační zařízení ve vozidlech PID, a to i při všech Mimořádnostech tak, aby byli cestující včas informováni.	90 %	MSS (FZ)	kontrolní vzorek	R	Chybějící, nefunkční, nečitelné nebo aktuálně neplatné informační prvky či poskytované informace. Nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky. Chybné přepínání tarifních pásem, odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta.	4 × ročně	R	Měření fiktivním zákazníkem – viz příloha tohoto standardu – Měřicí formulář. Ukazatel: podíl vozidel bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných vozidel.
V10	Informování ve stanicích a zastávkách	Veškeré informace ve stanici nebo na zastávce jsou správné, kompletní, aktuální a čitelné, a to včetně těch, které zajišťuje provozovatel dráhy. Jízdní řády, výlukové jízdní řády a informace o výlukových opatřeních jsou vyvěšeny nejpozději dva dny před začátkem jejich platnosti.	80 %	MSS (FZ)	100 % stanic a zastávek	R	Chybějící nebo chybné informace pro cestující.	4 × ročně	R	Ukazatel: podíl stanic a zastávek bez závad oproti definici tohoto standardu z počtu kontrolovaných stanic a zastávek. Rozdělení kompetencí je uvedeno v části 5 tohoto standardu.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V11	Plnění GVD – Přesnost provozu	Provoz je zajišťován v souladu s platným GVD. Provoz je přesný, pohybuje- li se odchylka od jízdního řádu u sledované stanice nebo zastávky v rozmezí 0 až 359 s. Do hodnocení se zahrnují pouze odchylky, které vznikly z důvodů na straně Dopravce.	100 %	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	Záporná odchylka vyšší než 60 s. Nedodržení přesnosti provozu z důvodů na straně Dopravce.	4 × ročně	D	Kontinuální měření všech vlaků v určených stanicích a zastávkách. Ukazatel: sledované vlaky mimo toleranci z důvodů na straně Dopravce, dále se sleduje i celkový podíl vlaků mimo toleranci bez ohledu na důvod vzniku. Vzor přehledu o zpoždění jednotlivých vlaků viz příslušná příloha tohoto standardu. Dopravce vyhotoví analýzu zpoždění konkrétních vlaků na žádost Objednatele.
V12	Přípojové vazby	Vlakové spoje dodržují předepsané přípojové vazby. >Sledované přípojové vazby mezi jednotlivými vlaky regionální dopravy Středočeského kraje	100%	DPM (K)	100%	D	Nedodržení předepsané přípojové vazby z důvodu na straně Dopravce.	4 × ročně	D	Kontinuální měření všech přípojových vazeb v určených stanicích a zastávkách Ukazatel: podíl přípojových vazeb nedodržенých z důvodů na straně Dopravce z celkového počtu měřených, dále se sleduje i celkový podíl nedodržенých přípojových vazeb bez ohledu na důvod vzniku. Vzor přehledu o dodržení přípojových vazeb viz příloha tohoto standardu. Dodržení přípojových vazeb mezi vlaky dvou různých dopravců sleduje a vyhodnocuje Objednatel.

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

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V15	Čistota vozidel	Všechny vozy soupravy vlaku jsou na začátku provozního dne čisté – splňují pravidla části 4.2.4.4/4.3.4.4 tohoto standardu.	90 %	MSS [FZ]	kontrolní vzorek	R	Silné znečištění vozů, způsobující nečitelnost informačních prvků nebo takové hygienické podmínky, které ohrožují zdraví cestujících [silně znečištěné sedačky, zadržovací tyče, úchyty pro cestující.	4 × ročně	R	Ukazatel: průměr z ohodnocení jednotlivých vozidel [vnější čistota, sedačky podlaha, toalety, stěna a okna]. Každé hodnocené soupravě bude před kontrolou uděleno 100 bodů, které budou za případné závady strhávány podle dokumentu >Katalog čistoty na železnici pro každý hodnocený aspekt následujícím způsobem: 0 bodů – bez závad 5 bodů – drobné závady 10 bodů – větší závady 20 bodů – nepřipustná hrubá závada. Výsledný počet bodů odpovídá procentuálnímu ohodnocení vozidla.
V16	Funkčnost a komfort vozidel	Klimatizace (pokud je jí vozidlo vybaveno), vytápění, větrání i osvětlení vozidla je v případě potřeby plně funkční, včetně dveří a otevíratelných částí oken. Ve vlaku je zajištěna tepelná pohoda v rozmezí od +18 °C do +30 °C [horní hranice – jen v případě, že tato teplota lze ovlivnit klimatizací]. Ve vlaku jsou	90 %	MSS [FZ]	kontrolní vzorek	R	Nefunkčnost topení nebo klimatizace – teplota ve vlaku nedosahuje +18 °C nebo převyšuje +30 °C [horní hranice – jen je-li klimatizace]. Nefunkčnost toalet ve voze.	4 × ročně	R	Měření fiktivním zákazníkem – viz příloha Měřicí formulář. Ukazatel: podíl vozidel bez závad.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
		funkční a čisté toalety vybavené toaletním papírem, mýdlem, papírovými ručníky a tekoucí vodou. Ve vozidle je funkční wifi připojení k internetu a zásuvky pro připojení drobné elektroniky [je-li jím vozidlo vybaveno].					Nefunkční všechny dveře na jedné straně vozu. Nefunkční obě křídla dveří sloužící jako přístup do bezbariérového oddílu. Nefunkčnost vnitřních nebo přechodových dveří mezi vozy. Nefunkční osvětlení za snížené viditelnosti. Nemožnost otevření oken u neklimatizovaných vozidel. Nefunkční wifi připojení k internetu [chvilkové výpadky připojení k internetu za jízdy vlaku způsobené špatným pokrytím území signálem se tolerují]. Nefunkční zásuvky 230 V. Nefunkční technologie automatického sčítání.			

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V17	Rizikové situace	Cestující se ve vozidle nesetká se situací, která by mohla ohrozit jeho bezpečnost, zdraví či život. Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům, případné závady je nutno ihned odstranit.	100%	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Závažné závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících, například - závažné technické závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících (jízda s otevřenými dveřmi, neupevněné sedačky ve voze, nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující).	4 × ročně	R	Počet zjištěných rizikových situací z počtu provedených kontrol. Sledování závad v rámci kontrolní činnosti (rozsah není pevně stanoven).
V18	Stáří vozidel	Vozidlo splňuje tento standard – podle kategorie, do níž je zařazeno, čl. 4.2.2. nebo 4.3.2.	80%	DPM	100 % (data vždy k posledním u dni měřeného období)	D	Nemodernizované vozidlo je starší než 30 let. Modernizované vozidlo je v provozu déle než 20 let od provedené modernizace,	1 × ročně	D	Průměrné stáří vozového parku. Počet nepříjatelných situací.
V19	Jednotný vzhled vozidel	Vzhled vozidel odpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, resp. pravidlům pro reklamu na vozidlech.	25% <i>(toto číslo se bude postupně zvyšovat)</i>	DPM	100 %	D	Vozidlo neodpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, je-li povinno se jím řídit; vozidlo není označeno logem PID; na vozidle je aplikována neschválená reklama dle definice standardu.	1× ročně	R	Počet vozidel v jednotném vzhledu vozidel . Ukazatel: podíl vozidel opatřených jednotným vzhledem PID dle přílohy z celkového počtu vozidel. > Manuál jednotného vzhledu PID – Vlaky PID

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V20	Náhradní autobusová doprava (NAD)	Zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách je v souladu s pravidly uvedenými v čl. 4.1.8 tohoto standardu a TPSŽ.	100 % výluk s provozem NAD	DPM (K, FZ)	kontrolní vzorek	R	Dopravce nerespektuje požadavky uvedené v čl. 4.1.8.2 tohoto standardu.	4 x ročně	R	
V21	Mimořádnosti	U definovaných Mimořádností jsou maximálně po uplynutí 60 minut od jejich nahlášení přítomni určení pracovníci a na vhodném místě aktivně informují cestující a v případě potřeby se podílí na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku. Tito pracovníci jsou mezi 6. a 21. hodinou k dispozici vždy minimálně dva, pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodnou jinak.	100 %	DPM (K,FZ)	kontrolní vzorek	R	V definovaných případech nejsou k dispozici určení pracovníci, příp. aktivně neinformují cestující či se nepodílí na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku.	4 x ročně	R	
V22	Předpokládané výluky	Při konání předpokládané výluky Dopravce zajistí informování cestujících v souladu s článkem 4.1.8.1 tohoto standardu.	100 %	DPM K, FZ	Kontrolní vzorek výluk	R	Dopravce nezajistí nebo neumístí informační a navigační materiály dle tohoto standardu, příp. neumístí informátory. Informátoři nepostupují dle tohoto standardu.	4 x ročně	R	Pokud Dopravce nezajistí některý z definovaných požadavků, považuje se taková výluka za tento standard nesplňující.

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelné situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah za čtvrtletí	Kdo		Frekvence	Kdo	
V23	Sledování vozidel pomocí GNSS	Vlak vypravený Dopravcem (jen výkony dle Smlouvy, již je tento standard přílohou) je vybaven zařízením pro sledování polohy pomocí GNSS předepsaným Objednatelem.	100 %	DPM	100 % vozů	R	Zařízení pro sledování polohy pomocí GNSS předepsané Objednatelem chybí nebo nesplňuje předepsané požadavky.	4 x ročně	R	

Vysvětlivky:

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

MSS = tajně provedený zákaznický test

K = měření v rámci kontrolní činnosti

FZ = měření fiktivním zákazníkem

D = Dopravce

R = Objednatel

7 Přílohy

7.1 Vzor měřicího formuláře

pid pročíslená integrovaná doprava		MĚŘICÍ FORMULÁŘ - STANDARDY KVALITY			
STANICE/ZASTÁVKA - VLAK					
Datum:		Sever jízdy:		Číslo průkazu/zapůjčky:	
Čas:		Stanice/zastávka:			
Informování ve stanici/zastávce		vyhovuje		funkčnost	
Logo Eska		ano ne		Akustické hlášení	
Platný jízdní řád SŽ		ano ne		Informační tabule	
Informační nástěnka PID		ano ne		Popis záznamů	
Ziř		ano ne			
Informace o náraznostech		ano ne			
Popis záznamů					
Kompletní popis záznamů:					
Čistota stanice/zastávky					
bodování					
Hábitapista, přestup					
Přístupové komunikace					
Odchodová hala					
Výtahy, schody, podchody					
Toalety					
Popis záznamů:					
Prodej jízdních dokladů					
vyhovuje					
Běžná provozní doba					
ano ne					
Jízdních dokladů PID					
ano ne					
Čekání na odhazování do 10 min.					
ano ne					
Čitelnost					
vyhovuje					
Informační prvky					
ano ne ano, drobné závaž					
Hlavní řady SŽ					
ano ne ano, drobné závaž					
Funkčnost označovačů					
ano ne ne					

pid pročíslená integrovaná doprava		MĚŘICÍ FORMULÁŘ - STANDARDY KVALITY			
VOZIDLO - VLAK					
Datum:		Linka:		Dopravce:	
Čas:		Číslo vlaku:		Řazení vlaku:	
Číslo průkazu/zapůjčky:					
Informování ve vlacích		vyhovuje		funkčnost	
Linková orientace		ano ne		Vnější informační displej	
vnější přední		ano ne		Hlasit. zastávek	
vnější boční		ano ne		Včetně správného hlášení	
vnější zadní		ano ne		Informace o zapojení	
Linková orientace jiné		ano ne		Bezpečnost do PID	
				Logo Eska a PID	
Kompletní popis záznamů:					
Vyjádření dopravce:					
Čistota vozidel					
bodování					
Vnější čistota					
Podlaha					
Sedačky					
Toalety					
Solný a okna					
Funkčnost vlaku					
vyhovuje					
Teplota podlaha					
Osvětlení					
Okna a dveře					
Toalety					
Otopná tělesa					
Wi-Fi					
Zásuvky 230 V					
Obsluhující personál					
vyhovuje					
Ústřední kábel					
Zajištění přejezdu a kontroly					
Rizikové situace					

7.2 Logo PID (samolepka 20 x 20 cm)



7.3 Logo Esko (samolepka 40 x 40 cm)



starý vzor



nový vzor

7.4 Označení prodejního místa (samolepka 10 x 10 cm)





Katalog čistoty na železnici

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID

Aktualizace IDSK 2023



Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.
odbor železniční dopravy



KATALOG ČISTOTY NA ŽELEZNICI



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

Způsob měření

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

Z hlediska Standardů kvality se sledují následující aspekty:

- **Exteriér**

Čistota vozové skříně, funkčnost a čitelnost informačních prvků.

- **Interiér**

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

Měření čistoty vozidel

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

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

Výsledný počet bodů odpovídá procentuálnímu ohodnocení soupravy.

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

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

ETERIÉR

Aspekt „Vnější čistota“

(čistota vozové skříně, funkčnost a čitelnost informačních prvků)

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



Stav čistoty vozidla ohodnocený 0 b. – bez závad. Každému cestujícímu se lépe nastupuje do čisté soupravy. I fakt, jako je čistota vozové skříně, ovlivňuje pocit bezpečí a důvěryhodnost cestujícího v dopravní prostředek.



Stav nástupních dveří vozidla ohodnocený 0 b. – bez závad.

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



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

Provozní znečištění vozidla



Stav čistoty vozidla ohodnocený 5 b. – drobné závady (drobné provozní znečištění).



Stav čistoty vozidla ohodnocený 10 b – větší závady (větší míra provozního znečištění).

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



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



Stav čistoty vozidla ohodnocený 20 b. – nepřijatelná hrubá závada (silné provozní znečištění vozové skříně vozidla, oken a nástupních dveří).



Znečištění vozové skříně graffiti



Stav čistoty vozidla ohodnocený 5 b. – drobné závady (jednotlivé tagy nebo nápisy graffiti).



Stav čistoty vozidla ohodnocený 10 b. – větší závady (shluk písmen nebo větší nápisy avšak nezasahující do oken a ovládacích prvků nástupních dveří)

Výrazným problémem jsou také neodstraněné graffiti – nejenže vypadají odpudivě, v případě neprůhledných oken či dveří značně omezují výhled z vozu a negativně tak ovlivňují psychiku cestujících.



Stav čistoty vozidla ohodnocený 20 b. – nepřijatelná hrubá závada (vozidlo silně znečištěné graffiti u více než u jednoho vozu v soupravě vlaku).



Stav čistoty vozidla ohodnocený 20 b. - nepřipustná hrubá závada (graffiti zasahuje do oken vozové skříňe, nástupních dveří a přes jejich ovládací prvky).

INTERIÉR

(podlaha, sedačky, toalety, stěny, okna, dveře a odpadkové koše)

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

Aspekt „Podlaha“

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



Stav podlahy ohodnocený 0 b. – bez závad.



Stav podlahy ohodnocený 5 b. – drobné závady (drobné provozní znečištění, drobné hrubé nečistoty, nevyčištěný koberec, menší graffiti a nápisy).



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



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



Stav podlahy ohodnocený 10 b. – větší závady (větší míra provozního znečištění podlahy, vytékající voda, více menších graffiti nápisů na podlaze, velké nápisy a graffiti na podlaze).

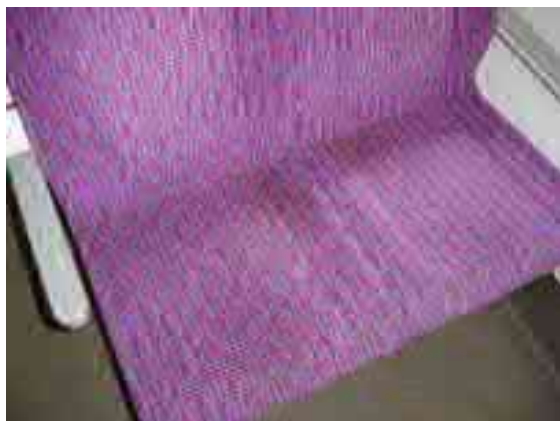
Aspekt „Podlaha“ je hodnocen s přihlédnutím k vlivům klimatických podmínek, zejména podzimního a zimního období a stav vozidla je hodnocen s přihlédnutím k harmonogramu čištění.

Aspekt „Sedačky“

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



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



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



Stav sedaček ohodnocený 10 trestnými body – větší míra provozního znečištění.



*Stav sedaček ohodnocený 10 trestnými body – větší znečištění graffiti [je znečištěno **více sedaček najednou**].*

Aspekt „Toalety“

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



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



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



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



Stav toalety ohodnocený 5 b. – drobné závady (drobné provozní znečištění kolem toaletní mísy, drobné znečištění graffiti).



Stav toalety ohodnocený 10 b. – větší závady (větší míry provozního znečištění toaletní mísy, větší míry provozního znečištění podlahy na toaletě, vyteká voda na podlaze, větší množství jednotlivých nápisů graffiti na stěnách).



Stav toalety ohodnocený 20 b. – nepřijatelné hrubé závady, kdy již dochází k ohrožení základních hygienických podmínek pro cestování (zašlé nečistoty v/na toaletní míse, znečištěné prkénko, zašlé nečistoty na podlaze kolem toaletní mísy a zašlé nečistoty na zbytku interiéru toalety, větší míra provozního znečištění toaletní mísy, silné znečištění stěn graffiti).

Aspekt „Stěny, okna, dveře a odpadkové koše“

V tomto aspektu jsou hodnoceny zbývající součásti interiéru tedy vnitřní stěny vozů, okna, nástupní a interiérové dveře a odpadkové koše.

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



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



*V případě větší míry provozního znečištění záclonek/stínítek je tento stav ohodnocen **10 body**.*



V případě neprůhledných oken (zamlžená, zarosená, plná vody) je tento stav hodnocen 10 body.

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



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



U jednotlivých graffiti nápisů je stav stěn hodnocen 5 body a v případě, že je graffiti nápisů více, je stav hodnocen 10 body. V případě **silné míry znečištění** stěn a oken graffiti **v souvislé vrstvě** je stav stěn ohodnocen **20 trestnými body**.

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



Na prvním obrázku odpadkový koš zcela chybí, na druhém je přeplněný. Oba případy vedou k jedinému – odkládání odpadků na místa, která k tomuto účelu rozhodně nejsou určena jako např. stolek, sedačky, či podlaha. Tyto skutečnosti jsou hodnoceny 10 body.



Fotografie ukazuje nevyhovující stav vzniklý nedostatečnou údržbou interiéru. Koš je na mnoha místech špinavý, navíc evidentně již delší dobu, rovněž jsou na něm špinavé pozůstatky po samolepkách (5 bodů). Znečištění odpadkových košů je hodnoceno z jejich vnější strany a jejich vyprázdnění sledováno při začátku denního výkonu, případně po vratném čištění dle harmonogramu čištění vozidel.



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



*V případě zamlžení oken nástupních nebo interiérových dveří je tento stav ohodnocen **5 body**.*



Prosinec 2023

Zpracoval: Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o. (IDSK), www.pid.cz



Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.
odbor železniční dopravy
Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8

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



Technické a provozní standards na železnici



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Integrovaná doprava Středočeského kraje



Technické a provozní standardy na železnici

závaznost:

Tyto standardy platí pro všechny dopravce PID.

platnost:

Pro všechny linky S.

Garant standardů (kontaktní osoba):

→ ROPID, odbor příměstské dopravy

→ IDSK, oddělení rozvoje infrastruktury a kvality dopravy

garant.vlak@ropid.cz

garant.sk@idsk.cz

Technické a provozní standardy pro železnici (TPSŽ)

Obsah

1	Příprava jízdního řádu	5
1.1	Základní ustanovení	5
1.2	Zadávací karty „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“	5
1.3	Nemožnost vyhovění objednavce jízdního řádu	5
1.4	Rámcový jízdní řád	5
1.5	Změna jízdního řádu na požadavek Objednatele	5
1.6	Nezahrnutí požadovaných tras do Návrhu jízdního řádu	5
1.7	Návrh jízdního řádu	6
1.8	Předání pracovních verzí služebních pomůcek Objednateli	6
1.9	Předání finálních verzí služebních pomůcek Objednateli	7
1.10	Krátkodobá úprava řazení nebo oběhů na požadavek Objednatele	7
1.11	Uvedení služeb pro cestující v Plánu řazení	7
1.12	Způsob předávání služebních pomůcek	8
1.13	Konečný jízdní řád	8
2	Příprava dopravních opatření při výlukách	9
2.1	Plány výluk	9
2.2	Postup zpracování výlukových jízdních řádů	9
2.3	Minimalizace výlukové činnosti	10
2.4	Informování cestujících	11
2.5	Minimální požadavky na vozidla k zajištění náhradní autobusové dopravy	11
3	Operativní řízení provozu	13
3.1	Základní pravidla pro zajištění návazností a pro provádění dispečerského řízení PID	13
3.2	Koordinační dispečink PID (KOD)	13
3.3	Dispečink Dopravce (DID)	13
3.4	Komunikace mezi dispečinky	14
3.5	Pracoviště KOD na DID	15
3.6	Technické vybavení vlaků a dalších systémů Dopravce	15
3.7	Postup v případě mimořádnosti v dopravě	16
3.8	Povinnost opoždění odjezdu vlaku	17

3.9	Prodloužení časové platnosti a změna zónové platnosti jízdenky PID	17
3.10	Odřeknutí vlaku, obraty vlakových náležitostí.....	17
3.11	Řešení nedostatku provozuschopných vozidel	18
3.12	Vypravení náhradní dopravy	18
3.13	Poskytované informace	18
4	Přepravní, směrové a marketingové průzkumy.....	19

Modře uvedené části textu se netýkají rozsahem provozu malých dopravců, tj. dopravců Arriva vlaky, s.r.o. a KŽC Doprava, s.r.o.

1 Příprava jízdního řádu

1.1 Základní ustanovení

Dopravce je povinen dodržovat zákonné termíny pro žádost o přidělení kapacity dráhy a projednávání jízdního řádu a veškeré návrhy v dostatečném čase před těmito termíny projednávat s Objednatelem.

1.2 Zadávací karty „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“

Specifikaci požadavků na objednávku tras pro přidělení kapacity dráhy (dále objednávka jízdního řádu) pro jednotlivé vlakové linky zpracovává Objednatel v rámci předběžné poptávky prostřednictvím zadávacích karet „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“. Zde budou specifikovány i požadavky na typ vozidel pro nasazení na lince (předpokládané řady vozidel, popř. jejich zařazení do kategorie dle Standardů kvality PID – Vlaky PID), proklady jednotlivých linek, přípojně návaznosti, požadavky na polohu spojů, popř. další provozní parametry a požadavky na kapacitu jednotlivých spojů a služby. Tyto zadávací karty Objednatel předá Dopravci nejpozději 9 měsíců před zahájením platnosti jízdního řádu. V závislosti na projednávání rozpočtu pro příslušný kalendářní rok mohou být provozní parametry linek Objednatelem následně upraveny. V případě, že Objednatel ve stanoveném termínu zadávací karty Dopravci nepředá, předpokládá se rozsah požadavků shodný jako v předchozím kalendářním roce.

Součástí objednávky tras budou rovněž požadavky Objednatele na nasazení pohotovostní soupravy, tzn. soupravy okamžitě pohotové (obsazené strojvedoucím a vlakovou četou) pro výjezd na trať dle požadavku DID, popř. KOD (uděleného prostřednictvím DID).

1.3 Nemožnost vyhovění objednávce jízdního řádu

Pokud Dopravce z jakéhokoli důvodu a v jakémkoliv stadiu sestavování jízdního řádu zjistí, že není možno vyhovět objednávce jízdního řádu, je povinen neprodleně tuto skutečnost oznámit Objednateli, aktivně s ním komunikovat a vyčkat dalších pokynů k dalšímu postupu při sestavování jízdního řádu, přičemž však zároveň pokračuje v projednávání dalších požadavků na kapacitu dráhy s provozovatelem dráhy.

1.4 Rámcový jízdní řád

Rámcový jízdní řád s platností ode dne zahájení provozu, případně objednávka jízdního řádu pro období konkrétního jízdního řádu nebo pro řádnou změnu jízdního řádu bude s dostatečným předstihem v závislosti na harmonogramu přípravy jízdního řádu zpracovaném provozovatelem dráhy předán Dopravci, který se zavazuje nejpozději v zákonných termínech předložit provozovateli dráhy žádost o přidělení kapacity dráhy a další pokyny pro konstrukci tras objednaných vlaků.

1.5 Změna jízdního řádu na požadavek Objednatele

Dopravce bere na vědomí, že jízdní řád může být v průběhu doby platnosti smlouvy z objektivních důvodů a/nebo z důvodu změny potřeb Objednatele ovlivněných objektivními skutečnostmi měněn včetně změny definovaného stanoviště pohotovostní soupravy; v případě změny je pak Dopravce povinen tyto změny jízdních řádů akceptovat pokud se s Objednatelem nedohodne jinak. Plánovanou lokalitu odstavení pohotovostní soupravy je nutné předem projednat s provozovatelem dráhy. Požadavky na tyto změny Objednatel uplatňuje formou zadávacích karet specifikovaných v čl. 1.2.

1.6 Nezahrnutí požadovaných tras do Návrhu jízdního řádu

V případě, že v Návrhu jízdního řádu ve smyslu § 34a Zákona o dráhách nebudou zahrnuty trasy vlaků dle objednávky jízdního řádu, je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu. Povinnost zaplatit smluvní pokutu Dopravce nemá, pokud:

- byla v průběhu projednávání návrhu jízdního řádu změněna trasa vlaků oproti objednavce jízdního řádu a tato změna byla odsouhlasena Objednatelem, nebo
- trasa vlaku neodpovídá objednavce jízdního řádu, ale z důvodu spočívajícího na straně provozovatele dráhy nebo Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nelze vyhovět objednavce jízdního řádu, nebo
- Dopravce neobdrží pokyny od Objednatele k dalšímu postupu při sestavování Jízdního řádu, případně realizaci těchto pokynů neumožní výše uvedené body tohoto odstavce;
- Dopravce zajistí, mimo případy viz výše, doplnění tras v požadovaných polohách aniž by vůči Objednateli uplatnil zvýšené náklady nad rámec řádné žádosti

Pokud bude Dopravce informován o tom, že není možné uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení kapacity dopravní cesty, musí o tom Objednatele bezodkladně informovat a zajistit, aby Objednatel měl možnost se účastnit příslušných jednání s provozovatelem dráhy v předmětné věci. Informace musí být Objednateli sděleny v dostatečném čase a rozsahu tak, aby Objednatel měl k dispozici dostatečný čas na reakci a vytvoření dostatečných podkladů pro rozhodování.

V případě, že Dopravce nepožádá v termínech stanovených provozovatelem dráhy o kapacitu dopravní cesty pro příslušný jízdní řád linky nebo jeho změny, který byl projednán oběma smluvními stranami a nerespektuje-li Dopravce schválenou změnu jízdních řádů, vzniká Objednateli nárok na uplatnění smluvní pokuty.

1.7 Návrh jízdního řádu

Dopravce předloží Návrh jízdního řádu vypracovaný provozovatelem dráhy Objednateli neprodleně po jeho vypracování provozovatelem dráhy (tj. cca 6 měsíců před zahájením platnosti řádného jízdního řádu). Následně se Dopravce aktivně podílí na zajištění zapracování připomínek Objednatele k tomuto Návrhu jízdního řádu provozovatelem dráhy v průběhu procesu připomínkování Návrhu jízdního řádu. Dopravce v rámci možností přizve Objednatele k účasti při jednáních k Návrhu jízdního řádu u provozovatele dráhy, pokud je při těchto jednáních nezbytná součinnost Objednatele. V případě nemožnosti zajistit účast Objednatele na těchto jednáních je Dopravce povinen Objednatele o výsledcích těchto jednání informovat. Objednatel si vyhrazuje právo vznést připomínky k výsledkům těchto jednání, které Dopravce neprodleně projedná s provozovatelem dráhy (popř. za účasti Objednatele).

Dopravce předloží Objednateli jízdní řád po zapracování připomínek z projednávání Návrhu jízdního řádu (tj. cca 3,5 měsíce před zahájením platnosti jízdního řádu). Objednatel dle tohoto jízdního řádu zajistí zpracování jízdních řádů návazných linek PID (především autobusových).

1.8 Předání pracovních verzí pomůcek GVD Objednateli

Dopravce předloží Objednateli k připomínkám pracovní verze služebních pomůcek odpovídající závazně požadavkům Objednatele na kapacitu a poskytované služby (řazení souprav) dle zadávacích karet „Specifikace rozsahu dopravy a služeb“:

- Plán řazení vlaků osobní dopravy (pro vlaky zařazené do PID),
- Oběhy vozidel vlaků osobní dopravy (pro vlaky zařazené v PID),
- Přípoje mezi vlaky osobní dopravy,
- Předpis pro operativní řízení provozu a k němu vydaná prováděcí nařízení,

- Přehled linek / vlaků se systémem odbavení o/oS1 a o/oS2 a obsazení vlaků vlakovým doprovodem na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje,
- Provozní doba pokladen v železničních stanicích a zastávkách na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje.

Tyto služební pomůcky Dopravce předloží k odsouhlasení Objednateli nejpozději 5 pracovních dní po jejich vytvoření, pokud je pracovní veze tvořena.

Dopravce je povinen při změnách služebních pomůcek předkládaných před řádnou změnou jízdního řádu a před mimořádnou změnou jízdního řádu vyznačit provedené změny a úpravy od zadávacích karet Specifikace rozsahu dopravy a služeb a aktivně s Objednatelem o těchto změnách komunikovat.

Objednatel si vymíní právo účastnit se jednání při sestavě těchto služebních pomůcek, pokud budou v průběhu připomínkovacího procesu vzneseny ze strany Objednatele k těmto materiálům připomínky.

Objednatel může vznést k předloženým služebním pomůckám připomínky:

- do 1 měsíce po jejich doručení Objednateli u služebních pomůcek předkládaných před zahájením platnosti nového jízdního řádu, v případě oběhů vozidel do 14 dní po obdržení od Dopravce
- do 5 pracovních dnů po jejich doručení Objednateli u služebních pomůcek předkládaných před řádnou změnou jízdního řádu,
- do 2 pracovních dnů po jejich doručení Objednateli u služebních pomůcek předkládaných před mimořádnou změnou jízdního řádu nebo před mimořádnou změnou služebních pomůcek,

1.9 Předání finálních verzí služebních pomůcek Objednateli

Po dokončení zpracování výše uvedených pomůcek Dopravce neprodleně předá finální verze těchto služebních pomůcek, a to v termínu nejpozději před prvním dnem jejich platnosti. Dopravce odpovídá za to, že služební pomůcky jsou vypracované závazně dle požadavků zadávacích karet Specifikace rozsahu dopravy a služeb a případných připomínek Objednatele. Obdobným způsobem bude Dopravce informovat o změnách těchto služebních pomůcek. Zpřístupnění finálních verzí je možné zpřístupněním umožňujícím dálkový přístup.

1.10 Krátkodobá úprava řazení nebo oběhů na požadavek Objednatele

V průběhu platnosti jízdního řádu je Dopravce povinen v mezích možností vozidlového parku na základě požadavku Objednatele povinen krátkodobě upravit řazení nebo oběhy vlaků a to ve smyslu zvýšení nebo snížení požadované kapacity. Toto ustanovení se použije zejména v případě posilování vlaků nebo krátkodobých omezení.

1.11 Uvedení služeb pro cestující v Plánu řazení

V plánu řazení vlaků Dopravce závazně uvede vlaky, u nichž je garantována nízkopodlažnost nebo možnost přepravy vozíčkářů, jízdních kol, klimatizace, zásuvky 220 V a WiFi,

1.12 Způsob předávání služebních pomůcek

Dopravce zajistí Objednateli aktuální a archivní (v rámci období předchozího a aktuálně platného jízdního řádu) výše uvedené služební pomůcky způsobem umožňujícím dálkový přístup (včetně všech změn těchto služebních pomůcek, a to včetně změn vyplývajících z výlukových opatření). Tyto služební pomůcky budou využívány pro účely plánování dopravy i pro účely operativního (dispečerského) řízení provozu PID.

1.13 Konečný jízdní řád

Dopravce předloží Objednateli konečný jízdní řád neprodleně poté, kdy mu bude předán provozovatelem (cca 1,5 měsíce před zahájením platnosti). Objednatel zpracuje na základě předloženého jízdního řádu rozdělení jednotlivých vlaků do linek PID a nejpozději do 2 týdnů od obdržení konečných jízdních řádů tento materiál předá Dopravci. Dopravce následně zajistí implementaci těchto informací na informační zařízení Dopravce (na vozidlech, ve stanicích) i provozovatele dráhy (ve stanicích – vizuální a akustický informační systém).

2 Příprava dopravních opatření při výlukách

2.1 Plány výluk

2.1.1 Roční plán výluk

Dopravce je povinen poskytnout Objednateli **návrh ročního plánu výluk** zaslaný Dopravci provozovatelem dráhy a **roční plán výluk** do 7 kalendářních dnů po jeho zveřejnění na Portálu provozování dráhy.

2.1.2 Měsíční plán výluk

V termínu 3 pracovních dní po zveřejnění **měsíčního plánu výluk** na Portálu provozování dráhy je Dopravce povinen předkládat Objednateli tento plán obsahující výluky s vlivem na provoz vlaků včetně výluk navazujících železničních dopravců včetně všech aktualizací.

2.1.3 Týdenní plán výluk

Dopravce má povinnost předkládat **týdenní plán výluk** pro příslušný týden vždy do čtvrtka předcházejícího týdne, nejdříve však po jejich zveřejnění na Portálu provozování dráhy.

2.1.4 Předávání plánu výluk Objednateli

Výlukové plány není zapotřebí zvlášť předkládat v případě, že Dopravce zajistí Objednateli tyto plány způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tímto nejsou dotčeny výše uvedené termíny k předložení plánů. Plány není ze strany Dopravce zapotřebí předkládat, pokud má Dopravce zjištěno, že provozovatel dráhy předkládá plány současně přímo Objednateli.

2.2 Postup zpracování výlukových jízdních řádů

2.2.1 Účast Objednatele na přípravě výlukových opatření

Dopravce včas s Objednatелеm projedná na základě výpisu z ročního plánu výluk a postupně upřesňovaných měsíčních plánů výluk harmonogram tvorby výlukových jízdních řádů.

Dopravce v rámci možností přizve Objednatele k jednání s provozovatelem dráhy týkající se problematiky výluk, následně případně i s dopravcem náhradní dopravy, pokud je při těchto jednáních nezbytná součinnost Objednatele. Dopravce je povinen Objednatele o výsledcích těchto jednání informovat, pokud se Objednatel jednání neúčastní. Objednatel si vyhrazuje právo vznést připomínky k výsledkům těchto jednání, které Dopravce neprodleně projedná s provozovatelem dráhy (popř. za účasti Objednatele).

2.2.2 Požadavky Objednatele pro připravovanou výluk

Dopravce zašle Objednateli ve lhůtách stanovených v bodě 2.2.3. návrh připravovaných opatření ke všem plánovaným výlukám, Objednatel si vyhrazuje právo na základě zaslání návrhu výlukového opatření pro Dopravce zpracovat závazné požadavky pro připravovanou výluk. Objednatel v těchto požadavcích definuje případné odřeknuté vlaky, trasy, zastávky, označení a případně i časové rozložení spojů linek náhradní dopravy, návrh jízdních řádů pro danou výluk, požadované kapacity u jednotlivých spojů (míst k sezení a případně i míst na stání), nasazení nízkopodlažních vozidel, vozidel pro přepravu vozíčkářů a vozidel pro přepravu jízdních kol, vybavení vozidel odbavovacím zařízením, zařízením pro sledování polohy včetně funkčního datového a hlasového připojení, umístění informačních prvků, umístění informátorů nebo koordinátorů, grafickou podobu a obsah informačních materiálů pro cestující (včetně výlukových jízdních řádů) apod. Nasadit je možné všechny typy vozidel dle Standardů kvality – Autobusy PID, u nichž odpovídá délka, počty dveří a kapacita odpovídá danému typu vozidla. Náhradní doprava musí vždy umožnit přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rozsahu odpovídajícím přerušené železniční dopravě a to

v minimálním počtu jednoho autobusu na spoj, pokud se Dopravce nedohodne s Objednatelům jinak. V závazných požadavcích rovněž Objednatel nastaví případné tarifní změny a způsob odbavení cestujících. Tyto požadavky mohou být Dopravci sděleny ústně na vzájemném jednání, telefonicky nebo elektronicky (e-mailem).

Dopravce následně na základě požadavků zpracovaných Objednatelům zajistí jejich projednání s provozovatelem dráhy a objednávku případné náhradní dopravy. Pro tyto účely Dopravce vždy informuje Objednatelům o záměru vypsání výběrového řízení na náhradní autobusovou dopravu. Pokud objednatel do 3 pracovních dnů od vyzvání dopravcem nedefinuje svoje požadavky, ponechává řešení výluky výhradně v kompetenci Dopravce. Případné krytí zvýšených nákladů na NAD, či nerealizovatelnost požadavků Objednatelům, Dopravce s Objednatelům projedná.

V dohodě Objednatelům a Dopravce lze využít k řešení náhradní dopravy stávající kapacitu nebo zvýšenou kapacitu existujících linek IDS proti úhradě zvýšených nákladů souvisejících s rozšířenou kapacitou dotčených linek ze strany Dopravce.

2.2.3 Postup zpracování výlukového jízdního řádu

Pokud se Dopravce nedohodne s Objednatelům jinak, předloží Dopravce výlukový jízdní řád zpracovaný Dopravcem nebo provozovatelem dráhy (se zohledněním požadavků Objednatelům).

Následující termíny jsou platné v případě, že provozovatel dráhy předá Dopravci podklady pro přípravu výluk včas. Pokud provozovatel dráhy tyto podklady předá pozdě, Dopravce neprodleně informuje Objednatelům a dohodnou další postup.

Dopravce předloží návrh výlukového nákresného jízdního řádu (pokud je zpracován) k připomínkám Objednatelům neprodleně po jeho obdržení od provozovatele dráhy (tj. 45 dní před zahájením výluky). Dopravce nejpozději v tomto termínu také předloží návrh trasy, jízdních řádů, zastávek a označení linek náhradní autobusové dopravy, pokud bude u dané výluky provozována.

Pokud Objednatel nevznese k předloženému návrhu nákresného výlukového jízdního řádu, resp. podkladům k náhradní autobusové dopravě námitky do 3 pracovních dnů, považují se za odsouhlasené. Případné připomínky Objednatelům Dopravce neprodleně uplatní u provozovatele dráhy.

Dopravce předloží návrh výlukového jízdního řádu k odsouhlasení Objednatelům nejpozději 3 týdny před zahájením plánované výluky.

Dopravce předloží návrh výlukových oběhů vozidel k odsouhlasení Objednatelům nejpozději 2 týdny před zahájením plánované výluky.

Pokud Objednatel nevznese k předloženému návrhu výlukového jízdního řádu, resp. výlukových oběhů vozidel připomínky do 4 dnů považují se tyto za odsouhlasené.

Dopravce předloží definitivní výlukový jízdní řád a definitivní výlukové oběhy vozidel nejpozději 1 týden před zahájením plánované výluky.

Objednatel je oprávněn požadovat zpracování výlukového jízdního řádu i u neplánovaných výluk s předpokládanou dobou trvání delší než 7 dní.

2.3 Minimalizace výlukové činnosti

Dopravce je povinen při jednáních s provozovatelem dráhy učinit všechny kroky k tomu, aby počet výluk konaných (byť i zčásti) v pracovní dny v časech dopravních špiček byl minimalizován. Je povinen navrhnout provozovateli dráhy alternativní postupy - např. výluky v noci, o víkendech, o prázdninách, případně v dopravních sedlech.

Dopravce vždy včas uplatní u provozovatele dráhy požadavky na kumulaci výluk se shodným či obdobným dopravním opatřením a naopak zabránění současného konání výluk, jejichž negativní dopady se umocňují.

Ve výše uvedených případech postupuje Dopravce v kooperaci s Objednatelem, a to jak při projednávání plánu výluk u provozovatele dráhy, tak i v případě řízení před ÚOHS.

2.4 Informování cestujících

Při konání předpokládané výluky je Dopravce povinen učinit maximum pro zajištění informovanosti cestujících. Toto se týká především zajištění dostatečného množství informačních materiálů pro cestující, včetně dostatečného množství navigačních prostředků k zastávkám náhradní dopravy. Tyto materiály a prostředky budou zpracovány a rozmístěny dle požadavků Objednatele, pokud je stanovil. V případě výluky většího rozsahu Dopravce dle možností na vhodná místa umístí informatory, či koordinátory, kteří budou podávat informace cestujícím a v případě potřeby se budou podílet na operativním řízení provozu dle pokynů dispečinku. Dopravce zajistí předání informací do on-line informačních systémů nejpozději 7 dní předem. Zajistí přiložení výlukového jízdního řádu, pokud je vytvořen.

2.5 Minimální požadavky na vozidla k zajištění náhradní autobusové dopravy

Pro potřeby plánované náhradní autobusové dopravy je v návaznosti na Standardy kvality PID – Vlaky PID požadováno plnění Standardů kvality – Autobusy PID. Vždy je však nutné dodržet tyto minimální parametry:

- a) vozidla jsou bezpečná, zákonným způsobem pojištěná, zvenku i zevnitř čistá a uklizená, pro provoz náhradní dopravy způsobilá a dle příslušných právních předpisů schválená. Informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy;
- b) maximální stáří vozidla je 15 let od data první registrace;
- c) vozidla musí být označena alespoň logem PID na čele vozidla o rozměrech cca 180 x 180 mm. Logo PID lze umístit dočasným způsobem (bez lepení) za čelní sklo vozidla, přičemž lze využít možnosti, aby logo PID bylo integrováno na jeden vývěsní materiál společně s evidenčním číslem a logem železničního dopravce;
- d) vozidlo musí být označeno jedinečným evidenčním číslem přiděleným vozu v souladu se systematickým členěním číselných řad. Evidenční číslo lze umístit dočasným způsobem (bez lepení) za čelní sklo vozidla, přičemž lze využít možnosti, aby evidenční číslo bylo integrováno na jeden vývěsní materiál společně s logem PID a logem železničního dopravce;
- e) ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou);
- f) osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně;

- g) ve vozidle musí být umožněno větrání interiéru (možnost otevření okenních otvorů v obdobích, kdy vůz není klimatizován);
- h) vozidlo musí být vybaveno funkčním systémem vytápění prostoru pro cestující a při poklesu venkovní teploty pod 8°C musí být zajištěno vytápění vozidla tak, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 15–20 °C nebo s ohledem na venkovní teplotu i nižší než 15°C, avšak v takovém případě vždy alespoň o 15°C vyšší než teplota venkovní. Absolutní minimální teplota ve vozidle za všech okolností je 5°C. Všechny teplotní hodnoty jsou měřeny nejdříve 30 min po odjezdu z výchozí zastávky 1. spoje výkonu;
- i) vozidlo je viditelně označeno nápisem „NÁHRADNÍ DOPRAVA“, dále úsekem, ve kterém je náhradní doprava provozována (označení linky XSxx a cílová stanice), označení dopravce a to nejméně z čelní a pravé boční strany, případně prostřednictvím vnitřních LED nebo LCD panelů vozidla. Pokud je vozidlo vybaveno akustickým hlášením zastávek, musí být toto zařízení funkční po celou dobu jízdy;
- j) vozidlo je vybaveno palubním počítačem pro ovládání informačního systému vozidla, je-li tento osazen a systémem sledování vozidel GNSS se záznamem (s preferencí kompatibility a přenosu dat do MPVNet);
- k) umožňuje-li to trasa NAD, musí být zajištěna bezbariérová přeprava pro cestující za vlaky, u kterých je tato služba poskytována, a to v minimálním počtu jednoho autobusu na spoj. Konkrétní počty a typy vozidel je třeba stanovit při přípravě jednotlivých výlukových opatření dle pravidel stanovených v dokumentu Technické a provozní standardy na železnici.

Výjimky z uvedených minimálních požadavků schvaluje Objednatel při projednávání výluky.

3 Operativní řízení provozu

3.1 Základní pravidla pro zajištění návazností a pro provádění dispečerského řízení PID

Základní pravidla návazností a dispečerského řízení PID jsou řešena dokumentem **Pravidla dispečerského řízení PID na železnici (PDŘŽ)**, který je návazným dokumentem TPSŽ. Jsou zde specifikovány povinnosti jednotlivých pracovníků dopravců a definovány postupy při výlukové činnosti, dlouhodobých omezeních v dopravě a při mimořádnostech v dopravě.

PDŘŽ zpracovává (pro každý grafikon vlakové dopravy) a upravuje Objednatel při současném dodržení ujednání uvedených ve smlouvě a v TPSŽ. Změny PDŘŽ zasílá Objednatel dotčeným dopravcům elektronickou poštou. Po prokazatelném obdržení dokumentu (tzn. potvrzení o doručení emailu na server příjemce nebo převzetí doporučené zásilky od pošty) je Dopravce podle nového znění povinen postupovat do 1 měsíce (v případě služebních jízdních řádů do 5 dnů před začátkem platnosti) od nahlášení Objednateli, pokud není dohodnuto jinak.

3.2 Koordinační dispečink PID (KOD)

3.2.1 Činnost KOD

KOD je provozován ROPID ve spolupráci s IDSK. Jeho úkolem je dozorovat a podporovat bezproblémový provoz na všech linkách PID, zejména dohlížet na dodržování návazností mezi spoji. Pravomoci KOD vůči Dopravci jsou stanoveny níže. KOD je vybaven softwarovým systémem MPVnet vyhodnocujícím polohu vozidel a automaticky informujícím řidiče vozidel, výpravčí a dispečery o případném zpoždění přípojů nebo navazujících spojů.

3.2.2 Sledování polohy vozidel

Všichni dopravci v PID musí být vybaveni správně nastavenými systémy umožňujícími sledování polohy jejich vozidel v reálném čase plně kompatibilními se systémem MPVnet. Tyto systémy musí umožňovat předávání dat o poloze, příjezdu do zastávky a odjezdu ze zastávky do KOD a přebírání pokynů z KOD k opoždění odjezdů vlaků a dalších pokynů.

3.2.3 Předávání informací Dopravcem do KOD

V případě železniční dopravy je Dopravce povinen zajistit automatizované předávání informací do KOD o předpokládaných odjezdech ze zastávek (pokud budou odlišná proti jízdnímu řádu (zejména předpokládané opoždění odjezdů) a dále čísel nástupišť (pokud mu budou známa).

3.2.4 Zpracování informací o provozu

Údaje o jízdních řádech, aktuální poloze vozidel, skutečných a předpokládaných odjezdech a příjezdech a další provozní parametry je Objednatel oprávněn bez omezení zpracovávat, uchovávat a předávat třetím stranám.

3.3 Dispečink Dopravce (DID)

Dopravce je povinen nepřetržitě zajišťovat provoz Dispečinku Dopravce (DID).

Pověřený zástupce DID s rozhodovacími pravomocemi musí být schopen v případě svolání Krizového štábu PID dorazit do sídla Objednatele do 60 minut od vyzvání.

3.4 Komunikace mezi dispečinky

3.4.1 Lhůta na hlášení problémů v provozu

Dopravce je povinen zajistit, aby DID hlásil KOD veškeré události s vlivem na kvalitu provozu zejména pak vzniklé problémy – neschopnosti jízdy, nehody, zpoždění, stejně jako obnovení provozu a to ve lhůtě do 5 minut od zjištění události (u mimořádných událostí do 15 min. od zjištění události).

3.4.2 Telefonický kontakt mezi Koordinačním dispečinkem a Dispečinkem Dopravce

Dopravce je dále povinen zabezpečit přímé kontaktní telefonní číslo určené pro komunikaci KOD - DID. Dispečeri DID jsou povinni na příchozí hovor na tomto čísle odpovědět do 5 minut a zodpovědět dotazy KOD.

3.4.3 Informace Koordinačního dispečinku s vlivem na Dopravce

KOD informuje DID o událostech s vlivem na Dopravce a konzultuje s DID realizovaná opatření. DID je povinen přenášet obousměrně tyto informace směrem k vlakovému doprovodu a strojvedoucímu a k provozovateli dráhy a realizovat opatření k minimalizaci problémů.

3.4.4 Specifické požadované pravomoci Dispečinku Dopravce

DID je povinen zabezpečit na výzvu KOD hledání případných ztracených věcí, zvířat nebo osob v konkrétních vlacích nebo stanicích. Dopravce je povinen zabezpečit, aby měl DID pravomoci rozhodnout:

- o případných alternativních způsobech dopravy a pravomoc je zajistit,
- o dočasně nezbytných úpravách tarifních podmínek a kompenzacích pro cestující dle platné legislativy a smlouvy.

Dopravce je povinen zabezpečit, aby měl DID v případě mimořádnosti pravomoci rozhodnout o nasazení pracovníků Dopravce do potřebných lokalit za účelem informování cestujících, a to i za cenu omezení provozu služeb na prodejních místech. Toto rozhodnutí je povinen konzultovat s KOD.

3.4.5 Předávání informací o mimořádnostech

DID je povinen postupovat tak, aby při řešení mimořádnosti byla vždy zajištěna výměna informací o situaci a o výhledu řešení mimořádnosti.

Dopravce je povinen podle možností zajistit a usilovat, aby v informačních systémech byly v případě mimořádné události uvedeny správné informace.

3.4.6 Pravidla pro komunikaci dispečinků s vlakovým doprovodem

Dopravce je povinen zajistit elektronický informační zdroj, který bude zajišťovat v každém okamžiku aktuální seznam telefonních čísel vlakového doprovodu (resp. strojvedoucích u vlaků o/o-S) v daném okamžiku provozovaných vlaků. Tento seznam musí být dostupný on-line pro KOD i DID pro případnou nouzovou komunikaci. Tento seznam může být nahrazen prostřednictvím komunikačního software Dopravce, pokud do něj bude mít zajištěn KOD přímý vstup.

Dopravce je povinen vybavit vlakový doprovod (resp. strojvedoucího u vlaků o/o-S) mobilním telefonem nebo jiným zařízením umožňujícím příjem textových zpráv odesílaných KOD. K zasílání těchto zpráv je možné využít případný komunikační software Dopravce, pokud do něj bude mít KOD zajištěn přímý vstup.

Na vyzvání Objednatele je Dopravce povinen seznámit vlakový doprovod (resp. strojvedoucího u vlaků o/o-S) s kontaktními telefony na KOD a seznámit je s případnými povinnostmi nastavenými v PDŘŽ ve vztahu komunikace s KOD.

3.4.7 Další pravidla komunikace s Koordinačním dispečinkem

Telefonní hovory vedené mezi KOD a Dopravcem jsou nahrávány a po dobu nejméně 1 měsíce archivovány na straně KOD. O rozhodnutích KOD se vede evidence. Dopravce je povinen předat Objednateli telefonní čísla kontaktních osob zodpovědných za řízení provozu dopravce a tyto údaje v případě jakékoliv změny aktualizovat.

3.5 Pracoviště KOD na DID

Dopravce je na žádost Objednatele povinen vytvořit předpoklady pro zřízení pracoviště KOD na DID, které budou využívat pověřeni pracovníci KOD. Jejich úkolem bude sledovat situaci na DID, přenášet informace na KOD a případně vypomáhat DID.

Pracoviště je dopravce povinen vybavit síťovým připojením, případně Wifi s dostupností systémů dopravce využívaných DID pro řízení provozu a připojením k internetu tak, aby po připojení koncového zařízení KOD bylo možno sledovat provoz systému MPVnet, drážních systémů bez možnosti do nich zasáhnout (pasivní přístup) a telefonní linkou (lze využít i telefonickou linku dle 3.4.2)

Dopravce je povinen těmto pracovníkům KOD zajistit obdobné možnosti monitorovat provoz jako pracovníkům DID. Pravomoci pracovníků KOD s pracovištěm na DID budou odpovídat pravomocím KOD uvedených v těchto TPSŽ.

3.6 Technické vybavení vlaků a dalších systémů Dopravce

Dopravce musí zajistit, aby byly do KOD předávány veškeré informace potřebné při řízení dopravy v PID a současně aby strojvedoucí přebíral požadavky na opoždění odjezdu vlaku z důvodu návazností v souladu s jízdním řádem. Dopravce je povinen zajistit předávání a přebírání následujících informací:

- 1) Informace o aktuální poloze všech vlaků přebíraná ze systémů SŽ (včetně doplňujících informací, jako jsou důvody zpoždění ve sledovaných bodech) a systémů Dopravce;
- 2) Informace o aktuální GPS poloze vlaků na určených linkách v intervalu dlouhém maximálně 30 sekund;
- 3) Informace o nízkopodlažnosti vlaku / možnosti přepravy vozíčkářů ve vlaku;
- 4) Informace o příjezdu vlaku do stanice;
- 5) Informace o odjezdu vlaku ze stanice (aktuální i předpokládané);
- 6) Koleje a případně nástupiště příjezdu / odjezdu vlaku, pokud jsou k dispozici;
- 7) Požadavek na vyčkání vlaku na navazující spoj dle jízdního řádu PID.
- 8) Informace o sestavě vlaku v reálném čase.

Výše uvedená opatření lze řešit následujícími způsoby:

- a) Dopravce zajistí předávání a přebírání dat a řízení čekání na návaznosti prostřednictvím provozovatele dráhy;
- b) Dopravce vybaví vlak zařízeními pro sledování polohy umístěnými na stanovištích strojvedoucího;
- c) Dopravce vybaví vlak vlastním zařízením či aplikací splňující výše uvedené požadavky.

V případě řešení situace dle písmene b) nebo c) musí být vždy zadán platný buď oběh vlaku, nebo číslo vlaku (dle aktuálních pokynů Objednatele). Zařízení musí umožňovat textovou komunikaci mezi KOD a vlakovým doprovodem (resp. strojvedoucím u vlaků o/o-S). Toto zařízení musí být schopno přejímat informace o čekání na přípoje.

3.7 Postup v případě mimořádnosti v dopravě

3.7.1 Postup podle Pravidel dispečerského řízení PID na železnici

V případě, že dojde k mimořádnosti v dopravě, postupuje se dle modelových scénářů uvedených v PDŘŽ. DID projedná s dalšími zainteresovanými subjekty další postup a informuje KOD o přijatých opatřeních.

3.7.2 Jiný postup

Pokud nelze na danou mimořádnou událost aplikovat žádný modelový scénář, projedná DID s KOD možná opatření a dohodnou se na dalším postupu. DID následně projedná návrh řešení s dalšími zainteresovanými subjekty, dohodne další postup a informuje KOD o přijatých opatřeních.

3.7.3 Provedení úkonů pro omezení vlivu mimořádnosti na cestující

Dopravce (DID, jeho vlakový doprovod a strojvedoucí) je povinen provést další potřebné úkony definované platnou legislativou a jinými předpisy tak, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a dopady na cestující byly minimalizovány.

3.7.4 Informování Koordinačního dispečinku o mimořádnosti

V případě mimořádnosti v dopravě je Dopravce povinen bezodkladně (tzn. do 5 minut od zjištění mimořádnosti, resp. do 15 min. při mimořádných událostech, kdy je zapotřebí prioritně provést jiné úkony) informovat KOD o situaci a dohodnout se na dalším postupu řešení. V případě změny situace je povinen jej bezodkladně (tzn. do 5 minut) informovat o této změně.

3.7.5 Zajištění náhradní autobusové dopravy Koordinačním dispečinkem

V případě, že DID v rozporu se scénářem uvedeným v PDŘŽ neodsouhlasí nasazení náhradní dopravy, je KOD oprávněn tuto dopravu zajistit sám a Objednatel má právo po Dopravci vyžadovat úhradu nákladů s tím spojených. Toto pravidlo se použije i v případě, kdy není nasazena souprava o kapacitě odpovídající Plánu řazení vlaků.

3.7.6 Vedení záznamů o mimořádnostech

O každé mimořádnosti v dopravě a jejím řešení musí Dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam nejpozději do 6:00 následujícího provozního dne zasílat v elektronické podobě Objednateli (výjimečné prodloužení lhůty lze sjednat v případě rozsáhlých mimořádných událostí – povětrnostní kalamita, krizový stav apod.).

Na vyžádání Objednatele je Dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti a jejich důvodech do 2 pracovních dnů.

3.7.7 Informování cestujících

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

3.7.8 Operativní nasazení souprav regionální dopravy

Soupravy určené k zajištění regionální dopravy (viz příloha č. 4 Smlouvy) dle Smlouvy není možné operativně (např. v případě mimořádnosti) využít k nasazení na jiných vlacích (jiných objednatelů, resp. v neobjednávané dopravě) bez souhlasu KOD.

3.8 Povinnost opoždění odjezdu vlaku

Dopravce je povinen nastavit takové postupy s provozovatelem dráhy, které umožní dodržování PDŘŽ.

3.8.1 Vznik požadavku na opoždění vlaku

Dopravce je povinen zajistit předání informace o poloze všech vlaků s vlivem na provoz PID do KOD (včetně doplňujících informací, jako jsou důvody zpoždění ve sledovaných bodech). V KOD jsou tyto informace automaticky vyhodnoceny, porovnány s jízdními řády a předpokládanými časy příjezdů a odjezdů přípojí a navazujících spojů. Pokud systém zjistí, že v některém případě je nutné pozdržet odjezd vlaku nejdéle o dobu stanovenou v jízdních řádech projednaných s Dopravcem (opatření pro čekání na přípoje mezi vlaky a busy IDS), vyšle KOD požadavek na opoždění odjezdu vlaku. Tento požadavek bude odeslán DID a dále dle pravidel dohodnutých s provozovatelem dráhy.

3.8.2 Reakce na požadavek opoždění odjezdu vlaku

Dopravce musí zajistit, aby odpovědné složky reagovaly na požadavek opoždění odjezdu odeslaný v předstihu 12 minut před pravidelným odjezdem vlaku a aby byl odjezd daného vlaku o požadavkem stanovenou dobu pozdržen. Pokud Dopravce nemůže z provozních důvodů tuto smluvní povinnost splnit, musí tuto informaci neprodleně sdělit a zdůvodnit dispečerovi KOD.

V případě, že je zapotřebí pozdržet odjezd vlaku o delší dobu, než vyplývá z jízdních řádů a PDŘŽ, dispečer KOD toto opatření navrhne DID, který rozhodne, zda jej lze akceptovat.

3.9 Prodloužení časové platnosti a změna zónové platnosti jízdenky PID

V případě kalamit, krizových stavů, mimořádností v dopravě a nedodržení návazností má KOD právo dát pokyn DID, aby zajistil uznávání prodloužené časové platnosti jednorázových jízdenek PID, případně změny zónové platnosti jednorázových i předplatních jízdenek PID, případně obdobné změny platnosti dalších tarifů uznávaných ve vlaku. Tento pokyn předá DID, jehož povinností je o něm zpravit vlakový doprovod, (resp. strojvedoucího u vlaků o/o-S).

3.10 Odřeknutí vlaku, obraty vlakových náležitostí

3.10.1 Provozní opatření navržená Koordinačním dispečinkem nebo Dispečinkem Dopravce

KOD i DID mají právo navrhnout druhému subjektu:

- odřeknutí vlaku v případech, kdy se vedení vlaku vzhledem k výši jeho zpoždění (nebo zpoždění jiného vlaku) stalo bezpředmětným. DID je povinen odřeknutí vlaku projednat s provozovatelem dráhy. V případě kladného stanoviska je Dopravce povinen žádosti KOD vyhovět;
- změnu v pravidelných obrazech souprav, vlakového doprovodu nebo strojvedoucích, v křižování nebo sledu vlaků;
- mimořádné zastavení vlaků Dopravce. DID je povinen mimořádné zastavení projednat s provozovatelem dráhy. V případě kladného stanoviska je Dopravce povinen žádosti KOD vyhovět;
- vedení vlaku po jiné trase.

V případě, že DID návrhu nevyhoví, je povinen zamítnutí věcně odůvodnit a doručit Objednateli do 5 pracovních dnů.

3.10.2 Informování cestujících

Dopravce je povinen zajistit ve svých informačních systémech a aplikacích a usilovat u provozovatele dráhy o zajištění bezprostřední aktualizace zvukových i vizuálních informací pro cestující o odřeknutí či zpoždění vlaků, případně vedení vlaku po jiné trase, apod.

3.11 Řešení nedostatku provozuschopných vozidel

V případech, kdy Dopravce není schopen zajistit dopravu dle jízdního řádu a Plánu řazení vlaků z důvodu nedostatečného počtu provozuschopných vozidel jím vlastněných nebo pronajatých, považuje se tento stav za mimořádnost v dopravě způsobenou Dopravcem.

3.12 Vypravení náhradní dopravy

Případy, kdy je Dopravce povinen vypravit náhradní dopravu nebo pohotovostní soupravu jsou stanoveny v dokumentu PDRŽ.

3.13 Dopravcem poskytované informace

Kromě aktuálních informací o poloze vlaků – viz 3.2.2 a přehledů mimořádností za kalendářní den – viz 3.7.6, Dopravce poskytuje Objednateli následující informace:

- on-line (způsobem umožňujícím dálkový přístup) informace o nasazených vozidlech na jednotlivé vlaky, včetně archivních dat.
- denně přehled Nasazení hnacích vozidel v osobní dopravě využívaných v systému PID (ve vazbě na uzavřenou smlouvu) dle stavu k okamžiku ranního vypravení – informace budou předávány vždy nejpozději do 8:30 příslušného kalendářního dne.
- v případě potřeby je Objednatel oprávněn požádat Dopravce o sdělení důvodů narušení přesnosti provozu jednotlivých vlaků, Dopravce je povinen tuto informaci poskytnout nejpozději do 2 dnů; na žádost Objednatele Dopravce vyhotoví analýzu příčin zpoždění konkrétních vlaků;
- měsíčně přehled o nasazování pohotovostní soupravy

4 Přepavní, směrové a marketingové průzkumy

Dopravce je povinen na vlastní náklady uskutečnit:

- minimálně dvakrát za kalendářní rok 12denní (čtvrtek až pondělí) přepravní průzkum, a to obvykle v měsících březen/duben a říjen/listopad;
- minimálně čtyřikrát za kalendářní rok 9denní (sobota až neděle) přepravní průzkum, a to obvykle v měsících leden, červen, červenec/srpen a prosinec (7denní po začátku GVD).

Termíny průzkumů musí být voleny mimo termíny školních prázdnin a mimo termíny státních svátků připadajících na pondělí až pátky. Dopravce navrhne Objednateli termíny přepravních průzkumů ve vazbě na celostátní sčítací kampaně, a to nejpozději do konce měsíce listopadu předchozího kalendářního roku. Přesné termíny průzkumů však budou stanoveny a odsouhlaseny Objednatelem ve vazbě na prováděné přepravní průzkumy u ostatních železničních dopravců zapojených do PID.

Dopravce v průzkumech zjišťuje následující údaje: nástup, výstup a obsazení soupravy po jednotlivých stanicích a zastávkách a další závažné skutečnosti (např. mimořádná frekvence cestujících, případně jiné mimořádnosti).

Dopravce musí vydat metodický pokyn, jak mají zaměstnanci sčítání cestujících provádět na všech provozovaných vozidlech tak, aby co nejvíce odpovídalo skutečnosti. Tento pokyn odsouhlasuje Objednatel. Zaměstnanci provádějící sčítání se musí tímto pokynem řídit a na vyžádání musí kontrolovat osobě Objednatele umožnit nahlédnutí do aktuálních výsledků sčítání (sčítacího listu).

Údaje o přepravním průzkumu je Dopravce povinen poskytnout Objednateli, a to do 45 kalendářních dnů od ukončení uskutečněného průzkumu v elektronické podobě ve formátu Microsoft Excel s údaji řazenými po vlacích (ve formátu jednotlivých dnů v průběhu sčítání a dále průměrné hodnoty za pracovní dny, soboty a neděle).

K těmto údajům Dopravce doplní sumární denní frekvence cestujících v zastávkách (nástupy / výstupy) a sumární denní přepravní proudy na linkách (nástupy / výstupy / přepravní proud dle směrů).

Dopravce je dále povinen ve svých prostorách a všech vlacích PID umožnit realizaci průzkumů organizovaných Objednatelem a poskytnout v tomto ohledu veškerou potřebnou součinnost včetně zajištění bezplatné přepravy zaměstnanců Objednatele (popř. jím pověřených firem) provádějících průzkumy ve svých spojích.

Výsledky všech výše uvedených průzkumů nejsou obchodním tajemstvím Dopravce a Objednatel je oprávněn je zveřejnit.

Údaje o přepravním průzkumu se také poskytují i ve formátu datové věty. Objednatel bere na vědomí, že datová věta je poskytována dle současných softwarových možností Dopravce. Její případná úprava, která by musela být výslovně vyžádána Objednatelem, vyvolá vícenáklady, které Objednatel uhradí. Současně Objednatel bere na vědomí, že tato datová věta je poskytována pouze pro výhradní potřebu Objednatele a výstupy není možné předat třetím stranám, resp. zveřejnit bez konkrétního souhlasu Dopravce ke každému případu. Zveřejnění je nadále možné v podobě agregovaného výstupu za linku, směr apod., jako u dat v podobě xls."

Harmonogram dodávek a stav provozu vozidel Vlaky 2029+**1) Nasazení vozidel do provozu**

Termín	640	841	847
XII.24	22	0	0
XII.25	0	9	8
XII.26	0	21	20
III.27	0	4	0
Celkem	22	34	28

2) Přehled vozidel v provozu

GVD	471	640.2	E lok	810	814.0	814.2	841	847	854	750.7	749+754	Celkem
2024	71	22	15	40	52	9	0	10	14	4	7	244
2025	71	22	12	40	52	9	9	10	14	4	7	250
2026	71	22	10	12	32	soutěž	30	38	0	soutěž	soutěž	215
2027	71	22	10	12	32	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	219
2028	71	22	10	12	32	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	219
2029	71	22	10	12	32	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	219
2030	soutěž	soutěž	soutěž	12	12	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	96
2031	soutěž	soutěž	soutěž	12	12	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	96
2032	soutěž	soutěž	soutěž	12	12	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	96
2033	soutěž	soutěž	soutěž	12	12	soutěž	34	38	0	soutěž	soutěž	96

Uváděna pouze vozidla Středočeského kraje bez zajištění vozidla ve stavu např. JČ, VY.

Konkrétní počty vozů Bdmtee275/281, Bdmteeo296 a řídících vozů 961 nejsou samostatně sledovány.

3) Vyřazování starších řad vozidel z provozu

Řídící vozy 954 a přívěsné vozy 05x budou ukončeny spolu vozy 854 v XII./25, částečně soutěží, částečně náhradou řadou 814 a 847.

Řídící vozy 961 budou ukončeny spolu s el.lokomotivami v XII./29 soutěží.

Přívěsné vozy 01x budou ukončeny k XII./25 náhradou řadou 814 a 841.

Přesný termín vyřazení je informativní, může být postupný ve vztahu k postupnému nasazování dalších vozidel.

Plán oprav vyšších stupňů včetně finanční náročnosti

