

# **Příloha č. 1 – Rámcové jízdní řády**

**(provozní soubor EMU JMK)**

**Říjen 2023**

## **Jednotky v majetku Objednatele**

- Maximální denní turnusová potřeba Jednotek daná smlouvou o provozování full-service:
  - EMU 310 (ř. 530): 28 ks (vč. Pohotovostní jednotky)
  - EMU 140 (ř. 550): 6 ks

## **Požadavek na Vlakový doprovod na Vlacích**

- Vlakový doprovod není požadován



Rámcové řazení vlaků (požadavek Objednatel bez technologického prověření):

základní řazení: 530 vždy

550 vždy

530+550 (vedení posilové jednotky) v ✨ mimo 1.VII. - 31.VIII.

530 v Ⓞ, † a 1.VII. - 31.VIII.

530 v ✨

550 v Ⓞ, †

km	vlak	Os 4091 S2	Os 4719 S2	Os 4751 S2	Os 4041 S2	Os 4701 S2	Os 4753 S2	Os 4011 S2	Os 4043 S2	Os 4703 S2	Os 4755 S2	Sp 2049 S2	Os 4755 S2	Os 4013 S2	Os 4045 S2	Os 4721 S2	Sp 2051 S2	Os 4757 S2	Os 4015 S2	Os 4047 S2	Os 4705 S2	Os 4001 S2	Os 4723 S2	Os 4003 S2	Os 4707 S2	Os 4005 S2	Os 4725 S2	Os 4007 S2	Os 4709 S2	Os 4009 S2	Os 4727 S2	Os 4741 S2	Os 4017 S2	Os 4711 S2	Os 4743 S2	Os 4019 S2	Os 4049 S2	
0,0	Letovice		3.59 ✨	4.31 ✨		4.59 ✨	5.20 ✨			5.59 ✨	6.24 ✨	6.31 ✨			6.59 ✨	7.31 ✨				7.59 ✨	8.59 ✨	9.59 ✨	10.59 ✨	11.59 ✨	12.59 ✨	13.59 ✨	14.59 ✨	15.59 ✨	16.59 ✨	17.59 ✨	18.59 ✨	19.59 ✨	20.59 ✨	21.59 ✨	22.59 ✨	23.59 ✨	24.59 ✨	25.59 ✨
2,5	Letovice zastávka		4.02	4.34		5.02	5.23			6.02	6.27	6.31 ✨			7.02	7.31 ✨				8.02	9.02	10.02	11.02	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02	20.02	21.02	22.02	23.02	24.02	25.02	
4,1	Zboněk		x 4.04	x 4.36		x 5.04	x 5.25			x 6.04	x 6.28	6.31 ✨			x 7.04	7.31 ✨				x 8.04	x 9.04	x 10.04	x 11.04	x 12.04	x 13.04	x 14.04	x 15.04	x 16.04	x 17.04	x 18.04	x 19.04	x 20.04	x 21.04	x 22.04	x 23.04	x 24.04	x 25.04	
6,9	Svitávka		4.07	4.39		5.07	5.28			6.07	6.31	6.31 ✨			7.07	7.31 ✨				8.07	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07	20.07	21.07	22.07	23.07	24.07	25.07	
9,3	Skalice nad Svitavou		4.09	4.41		5.09	5.30			6.09	6.33	6.37 ✨			7.09	7.37 ✨				8.09	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09	21.09	22.09	23.09	24.09	25.09	
14,8	Doubravice nad Svitavou		4.12	4.42		5.12	5.42	Ⓞ 5.44		6.12	6.42	6.42 ✨			7.12	7.39 ✨	7.42 ✨			8.12	9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	21.12	22.12	23.12	24.12	25.12	
18,2	Rájec-Jestřebí		4.16	4.47		5.16	5.47	Ⓞ 5.48		6.16	6.47	6.47 ✨			7.16	7.39 ✨	7.47 ✨			8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16	21.16	22.16	23.16	24.16	25.16	
20,6	Dolní Lhota		4.19	4.50		5.19	5.49	Ⓞ 5.51		6.19	6.49	6.49 ✨			7.19	7.39 ✨	7.49 ✨			8.19	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	15.19	16.19	17.19	18.19	19.19	20.19	21.19	22.19	23.19	24.19	25.19	
23,6	Blansko město		4.20	4.51	✨ 5.11	5.20	5.50	✨ 5.52	✨ 6.11	6.20	6.50	6.50 ✨	Ⓞ 6.52	✨ 7.11	7.20	7.50	7.52 ✨	Ⓞ 7.52	✨ 8.11	8.20	8.52	9.20	9.52	10.20	10.52	11.20	11.52	12.20	12.52	13.20	13.50	13.52	14.20	14.50	14.52 ✨	15.11 ✨		
24,8	Blansko		4.23	4.53		5.23	5.53	✨ 5.55	✨ 6.11	6.23	6.53	6.53 ✨	Ⓞ 6.55	✨ 7.11	7.23	7.53	7.53 ✨	Ⓞ 7.55	✨ 8.11	8.23	8.53	9.23	9.53	10.23	10.53	11.23	11.53	12.23	12.53	13.23	13.53	13.53 ✨	14.23	14.53	14.53 ✨	15.11 ✨		
31,0	Adamov zastávka		4.26	4.57	5.16	5.26	5.57	5.57	6.16	6.26	6.57	6.57 ✨	Ⓞ 6.59	✨ 7.16	7.26	7.56	7.56 ✨	Ⓞ 7.58	✨ 8.16	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26	11.56	12.26	12.56	13.26	13.56	13.56 ✨	14.26	14.56	14.56 ✨	15.16 ✨		
32,3	Adamov		4.28	4.58	5.18	5.28	5.58	5.58	6.18	6.28	6.58	6.58 ✨	Ⓞ 6.60	✨ 7.18	7.28	7.58	7.58 ✨	Ⓞ 7.60	✨ 8.18	8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	10.58	11.28	11.58	12.28	12.58	13.28	13.58	13.58 ✨	14.28	14.58	14.58 ✨	15.18 ✨		
34,9	Babice n. Svitavou		x 4.41	x 5.13		x 5.43	x 6.13			x 6.43	x 7.13	7.13 ✨	Ⓞ 7.15	✨ 7.18	7.25	7.55	7.55 ✨	Ⓞ 7.57	✨ 8.18	8.25	8.55	9.25	9.55	10.25	10.55	11.25	11.55	12.25	12.55	13.25	13.55	13.55 ✨	14.25	14.55	14.55 ✨	15.15 ✨		
39,2	Bílovice nad Svitavou		4.46	5.18	5.34	5.48	6.18	6.18	6.34	6.48	7.18	7.18 ✨	Ⓞ 7.20	✨ 7.23	7.30	8.00	8.00 ✨	Ⓞ 8.02	✨ 8.23	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	13.60	14.00	14.30	14.60	14.90	15.20	15.50	
45,2	Brno-Židenice		4.50	5.22	5.39	5.52	6.22	6.21	6.39	6.52	7.22	7.22 ✨	Ⓞ 7.24	✨ 7.27	7.34	8.04	8.04 ✨	Ⓞ 8.06	✨ 8.27	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34	12.04	12.34	13.04	13.34	13.64	14.04	14.34	14.64	14.94	15.24	15.54	
47,6	Brno hl.n.		4.51	5.23	5.39	5.53	6.24	6.24	6.39	6.53	7.24	7.24 ✨	Ⓞ 7.26	✨ 7.29	7.36	8.06	8.06 ✨	Ⓞ 8.08	✨ 8.29	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06	11.36	12.06	12.36	13.06	13.36	13.66	14.06	14.36	14.66	14.96	15.26	15.56	
56,4	Brno-Chrlice		4.54	5.26	5.43	5.56	6.27	6.27	6.43	6.56	7.27	7.27 ✨	Ⓞ 7.29	✨ 7.32	7.39	8.09	8.09 ✨	Ⓞ 8.11	✨ 8.32	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39	12.09	12.39	13.09	13.39	13.69	14.09	14.39	14.69	14.99	15.29	15.59	
63,1	Sokolnice-Telnice		4.36 ✨	5.06 ✨	5.36	6.06	6.36			7.06	7.36	7.36 ✨	Ⓞ 7.38	✨ 7.41	7.48	8.18	8.18 ✨	Ⓞ 8.20	✨ 8.41	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.18	13.48	13.78	14.08	14.38	14.68	14.98	15.28	15.58	
64,0	Újezd u Brna		4.47	5.17	5.47	6.17	6.47			7.17	7.47	7.47 ✨	Ⓞ 7.49	✨ 7.52	7.59	8.29	8.29 ✨	Ⓞ 8.31	✨ 8.52	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39	12.09	12.39	13.09	13.39	13.69	14.09	14.39	14.69	14.99	15.29	15.59		
67,4	Hostěrádky - Rešov		4.51	5.21	5.51	6.21	6.51			7.21	7.51	7.51 ✨	Ⓞ 7.53	✨ 7.56	7.63	8.33	8.33 ✨	Ⓞ 8.35	✨ 8.56	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	12.33	13.03	13.33	13.63	14.03	14.33	14.63	14.93	15.23	15.53		
69,8	Zbýšov		5.23	5.53		6.23	6.53			7.23	7.53	7.53 ✨	Ⓞ 7.55	✨ 7.58	7.65	8.35	8.35 ✨	Ⓞ 8.37	✨ 8.58	9.05	9.35	10.05	10.35	11.05	11.35	12.05	12.35	13.05	13.35	13.65	14.05	14.35	14.65	14.95	15.25	15.55		
71,8	Křenovice horní nádr.		5.25	5.55		6.25	6.55			7.25	7.55	7.55 ✨	Ⓞ 7.57	✨ 7.60	7.67	8.37	8.37 ✨	Ⓞ 8.39	✨ 9.00	9.07	9.37	10.07	10.37	11.07	11.37	12.07	12.37	13.07	13.37	13.67	14.07	14.37	14.67	14.97	15.27	15.57		
80,0	Rousínov		5.29	5.59		6.29	6.59			7.29	7.59	7.59 ✨	Ⓞ 7.61	✨ 7.64	7.71	8.41	8.41 ✨	Ⓞ 8.43	✨ 9.04	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41	12.11	12.41	13.11	13.41	13.71	14.01	14.31	14.61	14.91	15.21	15.51		
88,0	Luleč		5.32	5.62		6.32	6.62			7.32	8.02	8.02 ✨	Ⓞ 8.04	✨ 8.07	8.14	8.84	8.84 ✨	Ⓞ 8.86	✨ 9.07	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14	11.44	12.14	12.44	13.14	13.44	13.74	14.04	14.34	14.64	14.94	15.24	15.54		
94,5	Vyškov na Moravě		5.34	5.64		6.34	6.64			7.34	8.04	8.04 ✨	Ⓞ 8.06	✨ 8.09	8.16	8.86	8.86 ✨	Ⓞ 8.88	✨ 9.09	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46	13.16	13.46	13.76	14.06	14.36	14.66	14.96	15.26	15.56		
	do																																					

km	vlak	Os 4729 S2	Os 4061 S2	Sp 2053 S2	Os 4745 S2	Os 4021 S2	Os 4051 S2	Os 4713 S2	Os 4747 S2	Os 4023 S2	Os 4053 S2	Os 4731 S2	Os 4063 S2	Sp 2055 S2	Os 4749 S2	Os 4025 S2	Os 4055 S2	Os 4715 S2	Os 4759 S2	Os 4027 S2	Os 4733 S2	Os 4771 S2	Os 4717 S2	Os 4735 S2	Os 4037 S2	Os 4737 S2	Os 4739 S2
0,0	Letovice	14.59		✨ 15.31				15.59				16.59	Ⓞ 17.31				17.59			18.59	19.59	20.59	21.59	22.59	23.59	24.59	25.59
2,5	Letovice zastávka	15.02						16.02				17.02	Ⓞ 17.31				18.02			19.02	20.02	21.02	22.02	23.02	24.02	25.02	26.02
4,1	Zboněk	x15.04						x16.04				x17.04	Ⓞ 17.31				x18.04			x19.04	x20.04	x21.04	x22.04	x23.04	x24.04	x25.04	x26.04
6,9	Svitávka	15.07						16.07																			





Rámcové řazení vlaků (požadavek Objednatel bez technologického prověření):

základní řazení: 530 vždy

550 vždy

530+550 (vedení posilové jednotky) v ✖ mimo 1.VII. - 31.VIII.

530 v Ⓞ, † a 1.VII. - 31.VIII.

530 v ✖

550 v Ⓞ, †

km	vlak	O <sub>s</sub> 4944 S3	O <sub>s</sub> 4974 S3	Sp 834 R13_JMK	O <sub>s</sub> 4666 S3	O <sub>s</sub> 4946 S3	O <sub>s</sub> 4628 S3	O <sub>s</sub> 4948 S3	O <sub>s</sub> 4264 S9_JMK	O <sub>s</sub> 4976 S3	O <sub>s</sub> 4668 S3	O <sub>s</sub> 14614 S51	O <sub>s</sub> 4950 S3	O <sub>s</sub> 4616 S3	O <sub>s</sub> 4952 S3	O <sub>s</sub> 14616 S51	O <sub>s</sub> 4630 S3	O <sub>s</sub> 4956 S3	O <sub>s</sub> 4680 S3	O <sub>s</sub> 4632 S3	O <sub>s</sub> 4954 S3	O <sub>s</sub> 4644 S3	O <sub>s</sub> 4988 S3	O <sub>s</sub> 4682 S3	O <sub>s</sub> 14622 S51	O <sub>s</sub> 4670 S3	
0.0	Hodonín								18.08																		
5.4	Lužice								18.12																		
9.7	Moravská Nová Ves								18.16																		
13.0	Hrušky zastávka								18.19																		
21.2	Břeclav			17.45					18.24							19.41										22.41	
28.8	Ladná			17.51					18.33						x18.38											x22.46	
32.2	Podivín			17.52					18.40						19.48											x22.48	
36.3	Rakvice			17.56					18.41						19.49											22.49	
40.2	Zaječí			17.57					18.45						19.53											22.53	
46.3	Šakvice			18.01					18.48						19.56											22.56	
39.5	Hustopeče u Brna			17.39					18.49						19.57											22.57	
46.3	Šakvice			18.02					18.52						20.00											23.00	
46.3	Šakvice			17.45					18.39						19.06											22.06	
49.3	Popice			18.12					18.45						19.11											22.11	
52.8	Pouzdřany			18.15					18.45						19.11											22.11	
55.9	Vranovice			18.18					18.45						19.11											22.11	
61.4	Žabčice			18.21					18.51						19.12											22.12	
63.9	Hrušovany u Brna			17.54					18.54						19.12											22.12	
61.2	Židlochovice			17.40					18.54						19.12											22.12	
63.9	Hrušovany u Brna			17.43					18.57						19.13											22.12	
63.9	Hrušovany u Brna			17.44					18.58						19.14											22.12	
66.3	Vojkovic nad Svratkou			17.46					19.01						19.16											22.12	
69.7	Rajhrad			17.50					19.05						19.20											22.12	
71.6	Popovice u Rajhradu			17.52					19.07						19.22											22.12	
75.1	Modřice			17.56					19.11						19.26											22.12	
78.8	Brno-Horní Heršpice			18.02					19.17						19.32											22.12	
81.5	Brno hl.n.			18.17					19.17						19.32											22.12	
83.9	Brno-Židenice			18.21					19.21						19.32											22.12	
89.8	Brno-Lesná			18.25					19.24						19.32											22.12	
92.3	Brno-Královo Pole			18.25					19.24						19.32											22.12	
94.7	Brno-Řečkovice			18.31					19.31						19.33											22.12	
99.2	Česká			18.33					19.33						19.33											22.12	
102.4	Kuřim			18.35					19.35						19.35											22.12	
108.9	Čebín			18.38					19.38						19.38											22.12	
111.6	Hradčany			18.42					19.42						19.42											22.12	
113.8	Tišnov			18.45					19.45						19.45											22.12	
119.6	Dolní Loučky			18.51					19.51						19.51											22.12	
122.7	Říkonín			18.53					19.53						19.53											22.12	
127.7	Nihov			18.55					19.55						19.55											22.12	
133.6	Vlkov-Osová			18.55					19.55						19.55											22.12	
136.0	Osová Bítýška			18.55					19.55						19.55											22.12	
139.3	Ořechov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov			18.55					19.55						19.55											22.12	
145.4	Křižanov																										







Rámcové řazení vlaků (požadavek Objednatel bez technologického prověření):

základní řazení: 530 vždy

550 vždy

530+550 (vedení posilové jednotky) v ✖ mimo 1.VII. - 31.VIII.

530 v Ⓞ, † a 1.VII. - 31.VIII.

530 v ✖

550 v Ⓞ, †

km	vlak	Os 4617 S3	Os 4943 S3	Os 14615 S51	Os 4667 S3	Os 4983 S3	Os 4945 S3	Os 4637 S3	Os 4953 S3	Os 4619 S3	Os 4955 S3	Os 4639 S3	Os 14633 S51	Os 4957 S3	Os 4621 S3	Sp 831 R13_JMK	Os 4959 S3	Os 4641 S3	Os 4643 S3	Os 4681 R13_JMK	Os 4683 S3	Os 4985 S3
24,8	Křižanov	17.04								19.04					21.04							
30,8	Ořechov	x17.08								x19.08					x21.08							
34,1	Osová Bítýška	17.11								19.11					21.11							
36,5	Vlkov-Osová	x17.13								x19.13					x21.13							
42,4	Níhov	17.18								19.18					21.18							
47,5	Říkonín	17.22								19.22					21.22							
50,5	Dolní Loučky	x17.25								x19.25					x21.25							
56,3	Tišnov	17.29								19.29					21.29							
58,6	Hradčany	17.32	17.47		18.02	18.02		18.32	19.02	19.32		20.32			21.32			22.32	23.17			
61,2	Čebín	17.34	17.49		18.04	18.04		18.34	19.04	19.34		20.34			21.34			22.34	23.20			
67,7	Kuřim	17.37	17.52		18.07	18.07		18.37	19.07	19.37		20.37			21.37			22.37	23.22			
70,9	Česká	17.43	17.58		18.13	18.13		18.43	19.13	19.43		20.43			21.43			22.43	23.28			
75,5	Brno-Rečkovice	17.46	18.01		18.16	18.16		18.46	19.16	19.46		20.46			21.46			22.46	23.31			
77,8	Brno-Královo Pole	17.50	18.05		18.20	18.20		18.50	19.20	19.50		20.50			21.50			22.50	23.36			
80,3	Brno-Lesná	17.52	18.07		18.22	18.22		18.52	19.22	19.52		20.52			21.52			22.52	23.38			
86,2	Brno-Židenice	17.54	18.09		18.24	18.24		18.54	19.24	19.54		20.54			21.54			22.54	23.40			
88,6	Brno hl.n.	17.57	18.12		18.27	18.27		18.57	19.27	19.57		20.57			21.57			22.57	23.43			
91,4	Brno-Horní Heršpice	18.02	18.17		18.32	18.32		19.02	19.32	20.02		21.02			22.02			23.02	23.48			
95,1	Modřice	18.03	18.18		18.33	18.33		19.03	19.33	20.03		21.03			22.03			23.03	23.49			
98,5	Popovice u Rajhradu	18.07	18.22		18.37	18.37		19.07	19.37	20.07		21.07			22.07			23.07	23.52			
100,5	Rajhrad	18.10	18.26		18.39	18.39	18.56	19.10	19.39	20.10	20.39	21.10		21.39	22.10	22.35	22.39	23.10		23.05		
103,8	Vojkovice nad Svratkou	18.17	18.33		18.46	18.46	19.03	19.17	19.46	20.17	20.46	21.17		21.46	22.17		22.46	23.17		0.12		
106,3	Hrušovany u Brna	18.21	18.36		18.49	18.49	19.06	19.21	19.49	20.21	20.49	21.21		21.49	22.21		22.49	23.21		x 0.15		
106,3	Hrušovany u Brna	18.25	18.42		18.50	18.50	19.09	19.21	19.52	20.21	20.52	21.21		21.52	22.21		22.52	23.21		x 0.18		
109,0	Židlochovice	18.25	18.44		18.54	18.54	19.12	19.14	19.55	20.25	20.55	21.25		21.55	22.25		22.55	23.25		x 0.21		
106,3	Hrušovany u Brna		18.45		18.58	18.58	19.15	19.18	19.58	20.25	20.58	21.25		21.58	22.25		22.58				x 0.23	
108,8	Žabčice		18.48		19.01	19.01	19.18	19.21	20.01	21.01	22.01	23.01		24.01	25.01		26.01				0.28	0.31
114,2	Vranovice	18.26			18.55	18.55		19.26	20.26	21.26		22.26		23.26			24.26	25.26		0.24		
117,4	Pouzdřany	18.28			19.01	19.01		19.33	20.33	21.33		22.33		23.33			24.33	25.33		0.27		
120,8	Popice	18.33			19.04	19.04		19.36	20.36	21.36		22.36		23.36			24.36	25.36		0.30		
123,8	Šakvice	18.36			19.04	19.04		19.36	20.36	21.36		22.36		23.36			24.36	25.36		0.31		
123,8	Šakvice	18.39			19.09	19.09		19.45	20.45	21.45		22.45		23.45		24.45	25.45		0.34			
129,9	Zaječí	18.42			19.12	19.12		19.45	20.45	21.45		22.45		23.45		24.45	25.45		0.37			
133,8	Rakvice	18.45			19.17	19.17		19.51	20.51	21.51		22.51		23.51		24.51	25.51		0.40			
137,9	Podivín	18.45			19.09	19.09		19.45	20.45	21.45		22.45		23.45		24.45	25.45		0.43			
141,3	Ladná	18.45			19.12	19.12		19.45	20.45	21.45		22.45		23.45		24.45	25.45		0.49			
149,0	Břeclav	18.45			19.17	19.17		19.51	20.51	21.51		22.51		23.51		24.51	25.51		0.49			
157,1	Hrušky zastávka				19.03	19.03						21.49		22.55						0.41		
160,4	Moravská Nová Ves				19.06	19.06						21.52		22.59						0.45		
164,8	Lužice				19.07	19.07						21.53		23.01						0.46		
170,1	Hodonín				19.11	19.11						21.56		23.04						0.49		
					19.14	19.14						21.59		23.07						0.52		
					19.15	19.15						22.00		23.08						0.53		
					x19.18	x19.18						x22.03		x23.11						0.59		
					19.22	19.22						22.08		23.16						1.04		
																			1.09			
																			1.12			
																			1.16			
																			1.20			

pozn.: V žst. Křižanov uvažujte s obraty ob-vlak, 9 minut není dostatečných pro systémový obrat.

15 jede v ✖, nejede 1.VII. - 31.VIII.  
 25 jede v Ⓞ, †  
 27 jede v ✖, Ⓞ  
 32 jede v Ⓞ, Ⓞ

## Příloha 2 Finanční parametry

### Jednotkové ceny

Jednotková cena	Kč / ujetý jkm
Cjkm	44,60
Czkm	60 % aktuální Cjkm
Mzdové náklady personálu prodejních míst dle odst. 4.14 Smlouvy	400,00 Kč/hod.
Služby dalšího personálu dle odst. 4.15 Smlouvy	450,00 Kč/hod.

Sazba mzdových nákladů personálu prodejních míst dle odst. 4.14 Smlouvy a sazba služeb dalšího personálu dle odst. 4.15 Smlouvy bude v průběhu platnosti Smlouvy upravována obdobně jako  $C_{jkmM_R}$ , tj, v závislosti na změně průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování podle údajů „Průměrné mzdy“ Českého statistického úřadu postupem uvedeným níže.

#### A) Valorizace Jednotkové ceny Cjkm

Výše Jednotkové ceny za 1 ujetý vlakový kilometr pro rok R ( $C_{jkmR}$ ) bude ze strany Objednatele každoročně k 1. lednu roku R upravena dle následujícího vzorce:

$$C_{jkmR} = C_{jkmI_R} + C_{jkmM_R}$$

kde

$C_{jkmR}$ , představuje Jednotkovou cenu za 1 ujetý jkm upravenou podle tohoto ustanovení. Jednotková cena za 1 ujetý jkm bude následně zaokrouhlena na 2 desetinná místa;

$C_{jkmI_R}$ , představuje část Jednotkové ceny za 1 ujetý jkm upravované v závislosti na změně cen nákladových vstupů daných přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen. Tato část Jednotkové ceny se upravuje dle postupu uvedeném v bodě A.1;

$C_{jkmM_R}$ , představuje část Jednotkové ceny za 1 ujetý jkm upravované v závislosti na změně výše průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování. Tato část Nabídkové ceny se upravuje dle postupu uvedeném v bodě A.2.

#### A.1) Inlace

Výše části Jednotkové ceny  $C_{jkmI_R}$  bude ze strany Objednatele každoročně upravena s účinností od 1. 1. roku R v závislosti na míře inflace vyjádřené přírůstkem indexu spotřebitelských cen k základnímu období (bazické indexy) podle údajů „Inlace – druhy, definice, tabulky“ Českého statistického úřadu dle následujícího vzorce:

$$C_{jkmI_R} = KVI_R * 0,1 * C_{jkm}$$

Pro tento účel bude každoročně vypočten Valorizační koeficient  $KVI_R$ :

$$KVI_R = (BI_{1/R-1} + BI_{2/R-1} + \dots + BI_{12/R-1}) / (BI_{1/2023} + BI_{2/2023} + \dots + BI_{12/2023}),$$

kde

$KVI_R$  představuje Valorizační koeficient pro inflaci pro rok R vypočtený podle tohoto ustanovení. Valorizační koeficient pro inflaci  $KVI_R$  bude následně zaokrouhlen na šest desetinných míst,

$BI_{M/R}$  představuje bazický index spotřebitelských cen k základnímu období pro měsíc M a rok R dle údajů zveřejněných Českým statistickým úřadem na webové stránce „[https://www.czso.cz/csu/czso/mira\\_inflace](https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace)“ – hodnoty v tabulce bodu 4.

Prvním posuzovaným obdobím, pro které bude zjištěn bazický index spotřebitelských cen, bude období leden roku 2024 až prosinec roku 2024, tzn. prvním dnem, v němž může k navýšení části Jednotkové ceny podle tohoto odstavce dojít, je 1. 1. 2025.

## A.2) Hrubá mzda

Výše části Jednotkové ceny  $C_{jkm}M_R$  bude ze strany Objednatele každoročně upravena s účinností od 1. 1. roku R v závislosti na změně průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování podle údajů „Průměrné mzdy“ Českého statistického úřadu dle následujícího vzorce:

$$C_{jkm}M_R = KVM_R * 0,9 * C_{jkm}.$$

Pro tento účel bude každoročně vypočten Valorizační koeficient  $KVM_R$ :

$$KVM_R = (MZD_{4/R-2} + MZD_{1/R-1} + \dots + MZD_{3/R-1}) / (MZD_{1/2023} + MZD_{2/2023} + \dots + MZD_{4/2023}),$$

kde

$KVM_R$  představuje Valorizační koeficient pro mzdy pro rok R vypočtený podle tohoto ustanovení. Valorizační koeficient pro mzdy  $KVM_R$  bude následně zaokrouhlen na šest desetinných míst,

$MZD_{Q/R}$  představuje průměrnou hrubou měsíční mzdu v odvětví Doprava a skladování za Q. čtvrtletí roku R dle údajů zveřejněných Českým statistickým úřadem na webové stránce „[https://www.czso.cz/csu/czso/cri/prumerne-mzdy-Q-ctvrtleti-rok R](https://www.czso.cz/csu/czso/cri/prumerne-mzdy-Q-ctvrtleti-rok-R)“ – hodnoty v Tab. 1 Počet zaměstnanců a průměrné hrubé měsíční mzdy podle odvětví ve Q. čtvrtletí rok R (absolutně, meziroční změny) v odvětví H – Doprava a skladování.

Prvním posuzovaným obdobím, pro které kdy bude zjištěna nová úroveň průměrné hrubé měsíční mzdy, bude období říjen roku 2023 až září roku 2024. Tzn. prvním dnem, v němž dojde ke změně části Nabídkové ceny podle tohoto odstavce, je 1. 1. 2025.

**Technické a provozní standardy  
pro železnici  
(provozní soubor EMU JMK)**

**Červenec 2023**

## Obsah:

<b>1. PREAMBULE</b>	<b>4</b>
<b>2. OBECNÁ USTANOVENÍ</b>	<b>4</b>
2.1. DEFINICE	4
<b>3. STANDARD VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK</b>	<b>5</b>
3.1. JÍZDNÍ ŘÁDY IDS JMK	5
3.2. INFORMAČNÍ MATERIÁLY	5
3.3. ČEKACÍ PROSTOR A SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ	6
3.4. VIZUÁLNÍ INFORMACE	6
3.5. ZVUKOVÁ HLÁŠENÍ	6
3.6. OZNAČENÍ ZASTÁVKY NÁHRADNÍ DOPRAVY	7
<b>4. STANDARD PODOBY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ</b>	<b>8</b>
<b>5. STANDARD VYBAVENÍ A ČISTOTY VOZIDLA</b>	<b>9</b>
5.1. KONTROLA VYBAVENÍ VOZIDLA	9
5.2. VIZUÁLNÍ A FÓNICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM	10
5.3. PROPAGAČNÍ AKTIVITY DOPRAVCE	10
5.4. TEPelná POHODA CESTUJÍCÍCH, KLIMATIZACE	10
5.5. PLNĚNÍ DATOVÉ ZÁKLADNY ŘÍDÍCÍCH A INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ	10
<b>6. STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY</b>	<b>10</b>
6.1. PŘEDKLÁDÁNÍ PLÁNŮ VÝLUK A POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ	10
6.2. POSTUP ZPRACOVÁNÍ VÝLUKOVÝCH OPATŘENÍ	11
6.3. VOZIDLA ND	11
6.3.1. <i>Technický stav vozidel ND</i>	11
6.3.2. <i>Standards vozidel ND</i>	11
6.3.3. <i>Tabulka kurzového čísla vozidla</i>	12
6.3.4. <i>Přední směrový elektronický panel nebo tabule</i>	12
6.3.5. <i>Boční směrový elektronický panel nebo směrová tabule</i>	12
6.3.6. <i>Zadní elektronický panel nebo tabule</i>	12
6.3.7. <i>Označovače jízdenek</i>	13
6.3.8. <i>Elektronické odbavovací zařízení</i>	13
6.3.9. <i>Informační materiály</i>	14
6.3.10. <i>Klimatická a světelná pohoda vozidel</i>	14
6.3.11. <i>Vnější nátěr vozidel</i>	15
6.3.12. <i>Uspořádání sedadel</i>	15
6.3.13. <i>Akustický informační systém</i>	15
6.3.14. <i>Elektronický vizuální informační systém – vnitřní</i>	15
6.4. INFORMOVÁNÍ O VÝLUKÁCH	15
6.5. MINIMALIZACE VÝLUKOVÉ ČINNOSTI	15
6.6. SOUČINNOST DOPRAVCE	16
<b>7. STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ</b>	<b>17</b>
7.1. GARANCE NÁVAZNOSTÍ IDS JMK	17
7.2. CENTRÁLNÍ DISPEČINK IDS JMK	17
7.3. DISPEČER DOPRAVCE	17
7.4. POKYNY K OPERATIVNÍMU ŘÍZENÍ	19
7.5. POSTUP V PŘÍPADĚ MIMOŘÁDNOSTI V DOPRAVĚ	20
7.6. POVINNOST OPOŽDĚNÍ ODJEZDU VLAKU	21
7.7. POKYNY K OPERATIVNÍMU ŘÍZENÍ	21
7.8. PRODLOUŽENÍ ČASOVÉ PLATNOSTI A ZMĚNA ZÓNOVÉ PLATNOSTI JÍZDENKY IDS JMK	21
7.9. VÝMĚNA VOZIDLA NA TRATI	21
7.10. ŘEŠENÍ NEDOSTATKU PROVOZUSCHOPNÝCH VOZIDEL	22
7.11. VYPRÁVENÍ NEPLÁNOVANÉ NÁHRADNÍ DOPRAVY	22
7.12. SOUČINNOST DOPRAVCE	22
<b>8. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ</b>	<b>23</b>
8.1. JÍZDNÍ ŘÁD VYDÁVANÝ PROVOZOVATELEM DRÁHY	23
8.2. PLÁN ŘAZENÍ VLAKŮ	23
8.3. OBĚHY SOUPRAV	23

8.4.	OBĚHY VLAKOVÉHO DOPROVODU	24
8.5.	ZMĚNY PLÁNU ŘAZENÍ VLAKŮ, OBĚHŮ SOUPRAV A OBĚHŮ VLAKOVÉHO DOPROVODU	24
8.6.	PŘÍPOJE MEZI VLAKY	24
8.7.	INFORMAČNÍ POVINNOST DOPRAVCE	25
8.8.	SOUČINNOST DOPRAVCE	25
<b>9.</b>	<b>STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ</b>	<b>26</b>
9.1.	TARIF IDS JMK A SPP IDS JMK	26
9.2.	ROZŠIŘOVÁNÍ IDS JMK	26
9.3.	ZPŮSOB PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ	26
9.4.	JINÉ TARIFY A SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY	26
9.5.	UZNÁVÁNÍ JÍZDNÍCH DOKLADŮ	27
9.6.	PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ DOPRAVCEM	28
9.6.1.	<i>Prodej jízdních dokladů dopravcem</i>	28
9.6.2.	<i>Pravidla prodeje jízdních dokladů u Vlakového doprovodu</i>	28
9.6.3.	<i>Pravidla prodeje jízdních dokladů v prodejních místech</i>	28
9.7.	POŽADAVKY NA PRODEJNÍ, KONTROLNÍ A EVIDENČNÍ SYSTÉM DOPRAVCE	29
9.8.	PŘEPRAVNÍ KONTROLA	30
9.8.1.	<i>Přepavní kontrola vykonávaná KORDIS případně Objednatelem</i>	30
9.8.2.	<i>Přepavní kontrola vykonávaná Dopravcem</i>	31
9.8.3.	<i>Součinnost Dopravce</i>	32
9.8.4.	<i>Technické požadavky na kontrolní zařízení</i>	32
9.9.	UMOŽNĚNÍ KOMISIONÁŘSKÉHO PRODEJE	34
<b>10.</b>	<b>STANDARD VLAKOVÉHO DOPROVODU A DALŠÍCH PRACOVNÍKŮ DOPRAVCE</b>	<b>35</b>
10.1.	VLAKOVÝ DOPROVOD	35
10.2.	POVINNOSTI VLAKOVÉHO DOPROVODU	35
10.3.	POVINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ PRODEJNÍCH MÍST	37
10.4.	POVINNOSTI STROJVEDOUCÍHO	37
10.5.	POVINNOSTI ŘIDIČŮ A ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCŮ ND	38
10.6.	CHOVÁNÍ PRACOVNÍKŮ	38
10.7.	VZHLED PRACOVNÍKŮ	38
10.8.	ŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCE	39
10.9.	BEZPEČNOST CESTUJÍCÍCH	39
10.10.	REALIZAČNÍ TÝM DOPRAVCE A JEHO KOMUNIKACE S OBJEDNATELEM A KORDIS	39
<b>11.</b>	<b>STANDARD PŘEPRAVNÍCH A MARKETINGOVÝCH PRŮZKUMŮ</b>	<b>40</b>
<b>12.</b>	<b>STANDARD VZTAHU K ZÁKAZNÍKŮM</b>	<b>40</b>
12.1.	PŘEPRAVA HANDICAPOVANÝCH OSOB A HROMADNÝCH VÝPRAV	40
12.2.	PROPAGACE A PODPORA VYUŽÍVÁNÍ IDS JMK	41
12.3.	KOMPENZACE CESTUJÍCÍM	42
<b>13.</b>	<b>ÚPRAVY OBSAHU TPSŽ</b>	<b>42</b>
<b>14.</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b>	<b>42</b>

# 1. PREAMBULE

Technické a provozní standardy pro železnici definují závazné požadavky a podmínky pro provozování veřejné dopravy v závazku veřejné služby na vlakových linkách IDS JMK dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v železniční dopravě uzavřené na základě nabídkového řízení.

## 2. OBECNÁ USTANOVENÍ

### 2.1. Definice

Pokud z kontextu nevyplývá něco jiného, mají pojmy s velkým písmem použité v tomto dokumentu a jeho přílohách význam definovaný v Příloze č. 7 Smlouvy (Definice pojmů).

## **3. STANDARD VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK**

### **3.1. Jízdní řády IDS JMK**

Dopravce je povinen zajistit na vlastní náklady, aby ve všech zastávkách dle přílohy 2 TPSŽ byla na vhodném, viditelném a veřejnosti dobře přístupném místě (nejlépe v blízkosti jízdních řádů Provozovatele dráhy) umístěna minimálně 1 informační plocha (nejlépe vitrina nebo klaprám) pro vyvěšení a zveřejnění jízdních řádů s vlakovou linkou nebo vlakovými linkami IDS JMK. V případě zastávek s více nástupišti je povinen tuto informační plochu zajistit a umístit rovněž na každém nástupišti, pokud se s KORDIS nedohodne jinak. Pro každý jízdní řád s vlakovou linkou nebo vlakovými linkami je nutné počítat optimálně se čtyřmi listy A4.

V případě, že Dopravce doloží Objednateli, že Provozovatel dráhy umístění potřebných ploch neumožnil, pak je Dopravce povinen vyvolat další jednání za účasti Objednatele, případně KORDIS, Dopravce a Provozovatele dráhy, na němž bude dohodnut další postup odchylný od odstavce výše.

Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit označení ploch pro umístění jízdních řádů IDS JMK dle vzoru dodaného KORDIS a dále je povinen zajistit jejich pravidelnou obnovu a údržbu tak, aby byly funkční a čisté.

Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit, aby ve všech informačních plochách určených pro jízdní řády IDS JMK byly vyvěšeny aktuální jízdní řády vlakových linek zpracované KORDIS. Aktuální jízdní řády předává KORDIS dopravci v elektronické formě s předstihem nejpozději 3 pracovní dny před zahájením platnosti, jejich barevný tisk a vyvěšení zajišťuje Dopravce. V případě pozdějšího dodání může být vyvěšení opožděno o dobu prodloužení předání jízdních řádů ze strany KORDIS.

Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit pravidelnou obnovu zveřejněných jízdních řádů IDS JMK tak, aby byly funkční, čisté, čitelné a aktuální.

Dopravce není oprávněn do vyhrazených ploch pro jízdní řády IDS JMK umísťovat žádné materiály bez předchozího souhlasu KORDIS.

Alternativním řešením uvedené povinnosti je zastávku vybavit elektronickým zařízením umožňujícím zobrazení potřebných jízdních řádů.

### **3.2. Informační materiály**

Dopravce je povinen zajistit na vlastní náklady, aby ve všech zastávkách dle přílohy 2 TPSŽ, byla na viditelných a veřejnosti dobře přístupných místech umístěna minimálně 1 informační plocha (vitrina nebo klaprám) o velikosti A0 pro vyvěšení a zveřejnění informačních materiálů IDS JMK. V zastávkách s více nástupišti musí být minimálně 1 plocha umístěna na každém nástupišti. V zastávkách s čekárnou musí být minimálně 1 plocha umístěna ve výpravní budově. Umístění informačních ploch musí být odsouhlaseno KORDIS.

V případě, že Dopravce doloží Objednateli, že Provozovatel dráhy umístění potřebných ploch neumožnila, pak je Dopravce povinen vyvolat další jednání za účasti Objednatele, případně KORDIS, Dopravce a Provozovatele dráhy, na němž bude dohodnut další postup odchylný od odstavce výše.

Ve výpravních budovách nebo prodejních místech zastávek stanovených přílohou 2 TPSŽ je Dopravce povinen zajistit umístění aspoň jednoho zařízení určeného pro umístění minimálně 8 druhů tištěných informačních materiálů (letáčků) IDS JMK po min. 30 kusech o rozměrech 100 x 210 mm. Zařízení k umístění materiálů požaduje dopravce. Umístění a vzhled zařízení musí být odsouhlaseno KORDIS.

Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit obnovu a údržbu vitrín, klaprámů a zařízení tak, aby byly funkční a čisté.



KORDIS stanovuje rozsah umísťovaných informačných materiálov, zaisťuje jejich tisk a dodání dopravci. Aktuální informační materiály předává KORDIS dopravci v tištěné formě s předstihem nejpozději cca 3 pracovní dny před plánovaným zveřejněním. V případě pozdějšího dodání může být vyvěšení odpovídajícím způsobem opožděno.

Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit zveřejnění a obnovu informačních materiálov tak, aby byly čitelné a aktuální, letáčky v zařízeních pro jejich umístění doplňuje min. každé 3 pracovní dny, pokud nestanoví KORDIS jinak. Pokud Dopravci dojde zásoba materiálov, je povinen nejpozději do sedmi dnů informovat KORDIS.

Dopravce není oprávněn do vyhrazených ploch a zařízení umísťovat žádné materiály bez předchozího souhlasu KORDIS.

V prostoru prodejen jízdních dokladů je Dopravce povinen zajistit označení pokladen ve vzhledu dodaném či odsouhlaseném KORDIS, jehož cílem je informovat o tom, že daná prodejna prodává jízdní doklady IDS JMK.

### **3.3. Čekací prostor a sociální zařízení**

V případě, že Dopravce nepověří KORDIS k jednání s Provozovatelem dráhy v této záležitosti, je povinen po Provozovateli dráhy průběžně a rovněž kdykoli na výzvu Objednatele nebo KORDIS, požadovat, aby minimálně na zastávkách a v časech definovaných Objednatelem zajistil provoz čekacích prostor. Vstup do čekacích prostor musí být bezplatný. Čekací prostory a sociální zařízení nemusí být vybaveny obslužným personálem. Objednatel a KORDIS mají právo po Dopravci vyžadovat doložení, jak výše uvedené požadavky přenášel na Provozovatele dráhy.

### **3.4. Vizualní informace**

V případě, že Dopravce nepověří KORDIS k jednání s Provozovatelem dráhy v této záležitosti, je povinen průběžně a rovněž kdykoli na výzvu Objednatele nebo KORDIS, požadovat po Provozovateli dráhy, aby na zastávkách vybavených informačními systémy byly u příjezdů a odjezdů spojů zveřejňovány informace o čísle linky IDS JMK, nízkopodlažnosti vlaků, vlaků s přepravou vozíčkářů a další informace stanovené Objednatelem. To se týká informačních systémů instalovaných vně i uvnitř budov. Současně je Dopravce povinen požadovat, aby místo názvu Dopravce bylo uvedeno název IDS JMK a aby nebyla zobrazována čísla vlaků kategorie Os a Sp.

Objednatel a KORDIS mají právo po Dopravci vyžadovat doložení, jak výše uvedené požadavky přenášel na Provozovatele dráhy.

V případě, že v zastávkách vybavených elektronickými informačními panely (ELP) a validátory spravovanými KORDIS Dopravce zjistí nebo bude upozorněn, že jsou neprovozuschopné či poškozené je povinen o tom bezodkladně uvědomit KORDIS.

### **3.5. Zvuková hlášení**

V případě, že Dopravce nepověří KORDIS k jednání s Provozovatelem dráhy v této záležitosti, je povinen průběžně a rovněž kdykoli na výzvu Objednatele nebo KORDIS, požadovat po Provozovateli dráhy, aby v zastávkách bylo funkční zvukové hlášení o odjezdech vlaků a informace a pokyny v případě mimořádných událostí. Součástí zvukového hlášení musí být číslo linky IDS JMK. Dopravce je povinen u Provozovatele dráhy požadovat, aby místo názvu Dopravce byl hlášen název IDS JMK a dále požadovat zrušení zvukových hlášení o příjezdech vlaků a o číslech osobních a spěšných vlaků. Obsah požadovaného zvukového hlášení definuje KORDIS v souladu s platnými předpisy.

Objednatel a KORDIS mají právo po Dopravci vyžadovat doložení, jak výše uvedené

požadavky přenášel na Provozovatele dráhy.

### 3.6. Označení zastávky Náhradní dopravy

V případě, že Dopravce zajišťuje plánovanou Náhradní dopravu, je povinen vybavit každou její zastávku v místě zastavení vozidla Náhradní dopravy v obou směrech označником dle níže uvedeného vzoru, s vyznačením čísel linek Náhradní dopravy a směrů jízdy. Na zastávkách již označником vybavených se doplní oranžová tabulka (samolepka) „NÁHRADNÍ DOPRAVA ZA VLAK“ a čísla a trasy linek ND. Součástí označнику musí být i výlukové jízdní řády. Dolní hrana tabule s výlukovými jízdními řády musí být ve výšce minimálně 1 metr od země, dolní hrana označнику musí být ve výšce minimálně 2 metry od země, nedohodne-li se KORDIS s Dopravcem jinak.

Po skončení výluky je nutno výlukové jízdní řády odstranit.



Vzor označнику Náhradní dopravy (linky ND budou doplněny).

Přesné grafické řešení a obsah stanoví KORDIS. KORDIS je oprávněn výše uvedené povinnosti v návaznosti na charakter a délku výluky upravit.

## **4. STANDARD PODOBY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ**

Uspořádání a vzhled jízdních řádů IDS JMK a jízdních řádů pro další úseky Vlaků mimo IDS JMK včetně výlukových jízdních řádů (např. umístění loga, provozní označení linky, označení zón a celková grafická podoba) zveřejňovaných dle této Smlouvy na Zastávkách případně elektronicky stanovuje KORDIS. Dopravce není oprávněn jízdní řády bez souhlasu KORDIS dále zveřejňovat nebo předávat třetím stranám.

## 5. STANDARD VYBAVENÍ A ČISTOTY VOZIDLA

### 5.1. Kontrola vybavení vozidla

Dopravce je povinen zajistit, aby v pravidelných intervalech byl kontrolován soulad vozidla se stavem požadovaným Objednatelem a KORDIS. Kontrola musí proběhnout vždy před výjezdem na první vlak určený pro veřejnost v daném dni a po ukončení poslední veřejné jízdy vlaku v daném dni. Mimo to musí být zajištěná průběžná kontrola funkčnosti a stavu vozidla. Zjištěné závady je Dopravce povinen předávat dohodnutým způsobem Poskytovateli FS. Dopravce je dále povinen denně hlásit zjištěné závady v elektronicky zpracovatelné podobě KORDIS včetně informací o přijatém opatření.

Při kontrolách jsou sledovány zejména následující ukazatele:

- a) Vnější vzhled, funkčnost, stav a projevy vozidla – zda vozidlo nevykazuje poruchové stavy, není poškozeno vandalismem, příp. zda se nevyskytují jiná poškození a zda jsou umístěny všechny povinné polepy,
- b) Vnitřní vzhled, funkčnost, stav a projevy vozidla – zda vozidlo nevykazuje poruchové stavy, není poškozeno vandalismem, příp. zda se nevyskytují jiná poškození (sleduje se stav vnitřních obložení, podlah, sedadel, stolků, košů, oken, přepážek, těsnění oken a přepážek apod., pozornost je věnována rovněž nestandardním projevům – např. nestandardní zvukové projevy, vrzání obložení),
- c) Stav a vybavení WC – funkčnost, čistota, vybavení hygienickými potřebami,
- d) Kontrola stavu / naplněnosti vodní a odpadní nádrže,
- e) Funkčnost a obsah vnějšího a vnitřního informačního systému včetně kamerového systému, funkčnost WiFi, zvukového hlášení,
- f) Stav a plnopočetnost nalepených informačních materiálů ve vozidle,
- g) Stav a plnopočetnost informačních materiálů umístěných v klaprámech ve vozidle,
- h) Naplněnost stojánek na informační materiály ve vozidle,
- i) Čistota interiéru a exteriéru vozidla,
- j) Nastavení teploty v interiéru,
- k) Stav a funkčnost automatů,
- l) Vybavení vozidla AED,
- m) Vybavení vozidla provozními zásobami materiálu dodávanými Poskytovatelem FS,
- n) Další KORDIS definované parametry.

Přesné pokyny pro aktuálnost informačních materiálů definuje KORDIS.

Dopravce je povinen zajistit, aby provozní personál průběžně - minimálně na každé konečné stanici (bude-li to provozně možné) prováděl průběžný úklid, aby bylo zajištěno:

- a) odstranění hrubých nečistot (např. zvratky, zbytky jídla či nápojů, exkrementy) a odpadků (např. nápojové obaly, jízdenky), apod.;
- b) odstraňovat materiály, které nejsou dodané KORDIS;
- c) doplňování materiálů z provozních zásob dodaných Poskytovatelem FS (včetně informačních materiálů v určených zásobnících).

V případě znečištění značného rozsahu, nesnesitelného zápachu nebo jiné formy znečištění je Dopravce povinen vhodným způsobem zajistit nápravu (např. zajištění operativního úklidu Poskytovatelem FS, výměnou za Pohotovostní Jednotku apod.).

Dopravce bere na vědomí, že pověření zaměstnanci KORDIS mohou být vybaveni klíči k boxům s provozní zásobou materiálu a mohou tímto materiálem doplňovat jak box, tak místa spotřeby materiálu. Dopravce je povinen poskytnout KORDIS potřebnou součinnost.

## 5.2. Vizuální a fónický informační systém

Dopravce je povinen zajistit dodržování dokumentu „Pokyny pro obsluhu informačních systémů v jednotkách Moravia“ zpracované KORDIS před Zahájením provozu.

Dokument je zveřejněn na webových stránkách KORDIS pro dopravce a jeho změny zasílá KORDIS dotčeným dopravcům elektronickou poštou nebo písemně na adresu kontaktní osoby dle Smlouvy.

Tyto pokyny definují povinnosti strojvedoucího a dalších pracovníků dopravce a jsou zpracovány v souladu s platnou legislativou a pravidly správce železniční infrastruktury. Stanovují zejména:

- termíny pro zadání potřebných údajů do informačního systému (zejména časy pro nastavení vlaku, čísla linky a trasy, obsah informačních panelů)
- povinnosti pracovníků Dopravce při plánovaných i mimořádných událostech (zejména fónické či obrazové hlášení).

Dopravce je povinen při dodání či aktualizaci dokumentu „Pokyny pro obsluhu informačních systémů v jednotkách Moravia“ ze strany KORDIS tyto povinnosti nejpozději do 1 měsíce zpracovat do vnitřních předpisů pro zaměstnance a kontrolovat jejich dodržování.

## 5.3. Propagační aktivity Dopravce

Dopravce není oprávněn jakoukoli formou svévolně využívat vozidlo k jakékoli propagaci. Veškeré propagační aktivity probíhají prostřednictvím KORDIS.

## 5.4. Tepelná pohoda cestujících, klimatizace

Teplotu ve vozidle jsou pracovníci Dopravce povinni nastavovat v souladu s Návodem k obsluze. KORDIS je v závislosti na praktických zkušenostech z provozu oprávněn nastavit závazná pravidla pro doladění teploty ve vozidle provozním personálem Dopravce v rámci nastavitelných parametrů.

## 5.5. Plnění datové základny řídicích a informačních systémů

Potřebná provozní data pro řídicí systémy ovlivňující pohyb vozidla (např. automatické vedení vlaku) zajišťuje, do systémů nahrává a průběžně aktualizuje Dopravce. Potřebná data pro vizuální a fónický informační systém pro cestující zajišťuje, do systémů nahrává a průběžně aktualizuje KORDIS, nedohodne-li se s Dopravcem jinak.

# 6. STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY

## 6.1. Předkládání plánů výluk a poskytování informací

Dopravce je povinen na vyžádání zasílat na KORDIS informace Provozovatele dráhy týkající se výluk a omezení provozu na železničních tratích, po nichž jsou vedeny Vlaky (příp. i v navazujících úsecích), např. roční, měsíční, týdenní plány výluk, informace o nepředpokládaných výlukách, dočasných sníženích traťové rychlosti (pomalých jízdách), apod. Po vyžádání je Dopravce povinen předat požadované informace KORDIS do tří pracovních dnů.

Dopravce je povinen bezodkladně informovat KORDIS o omezeních na železniční síti (nepředpokládané výluky, mimořádné události, pomalé jízdy), které mohou způsobit zpoždění Vlaků o 5 a více minut po dobu delší, jak 24 hodin nebo odřeknutí Vlaků.

## 6.2. Postup zpracování výlukových opatření

Dopravce s KORDIS na základě ročního plánu výluk a postupně upřesňovaných měsíčních plánů výluk v dostatečném předstihu projedná harmonogram tvorby výlukových jízdních řádů.

Pokud se KORDIS s Dopravcem nedohodne jinak, zpracuje KORDIS pro Dopravce závazný Požadavek nejpozději 60 dnů před začátkem plánované výluky, je-li to objektivně možné. V průběhu procesu přípravy výlukových opatření a také během jejich platnosti je KORDIS oprávněn Požadavek upravovat.

KORDIS je oprávněn předložit Dopravci závazný Požadavek i v případě neplánované výluky, eventuálně i při mimořádnosti v dopravě, u níž se očekává doba trvání delší, jak 72 hodin. V průběhu přípravy a platnosti opatření je KORDIS oprávněn Požadavek upravovat.

Dopravce na základě Požadavku zajistí projednání potřebných opatření s Provozovatelem dráhy a příp. dalšími subjekty a zajistí jejich realizaci vč. zpracování potřebných výlukových opatření pro Provozovatele dráhy a provozní zaměstnance Dopravce. Pokud se Dopravce nedohodne s KORDIS jinak, zpracuje Dopravce také oběhy vozidel Náhradní dopravy („linkospoje“). Výlukový jízdní řád pro cestující vytváří KORDIS, případně Dopravce na základě pokynu KORDIS.

Nad rámec objednaného výkonu Vlakového doprovodu, prodejních míst a dalšího personálu je Dopravce povinen na základě Požadavku zajistit do 2 měsíců obsazení míst koordinátorů dopravy / informátorů / prodejců jízdních dokladů dle pokynů KORDIS ve stanovených lokalitách a časech, a to i dlouhodobě. Tito pracovníci se považují za pracovníky dalšího personálu a jejich činnost je hrazena dle Smlouvy obdobným mechanismem jako při objednávce dalšího personálu.

Dopravce má povinnost předložit výlukové opatření pro Provozovatele dráhy a provozní zaměstnance Dopravce, oběhy Náhradní dopravy a případně upravené Pomůcky JŘ nejpozději 28 dnů před požadovaným zahájením jejich platnosti, nedohodne-li se s KORDIS jinak.

## 6.3. Vozidla ND

### 6.3.1. Technický stav vozidel ND

Vozidla musí být v dobrém technickém stavu, uvnitř i vně čisté a musí splňovat všechny související zákonné normy.

Vozidla musí být v takovém stavu, aby cestující nebyli obtěžováni hlukem, zápachem nebo vibracemi vyššími, než je u daného typu vozidla obvyklé.

Vozidlo musí umožnit přepravu cestujících na stání.

Vozidlo musí být vybaveno nejméně dvěma dveřmi umožňujícími nástup i výstup.

Nevyžaduje se vybavení vozidla bezpečnostními pásy.

Maximální stáří vozidla není stanoveno.

### 6.3.2. Standardy vozidel ND

Pro zajištění ND mohou být využívána vozidla ve standardu ND-IDS (plná výbava pro provoz v IDS JMK) nebo ND-X (vozidlo nevybavené pro provoz v IDS JMK).

### 6.3.3. Tabulka kurzového čísla vozidla

Po obou stranách kabiny řidiče musí být umístěna tabulka kurzového čísla vozidla na tabulce o rozměrech 15 x 21 cm, případně může být v elektronické podobě. Přesný vzhled a obsah textu tabulky stanovuje individuálně KORDIS.

Kurzové číslo jednoznačně identifikuje vozidlo provozované na lince v daný den. Pravidla pro přidělování kurzových čísel jednotlivým pořadím vozidel na linkách IDS JMK stanovuje KORDIS.

V jeden okamžik nesmí pod jedním kurzovým číslem jezdit více než jedno vozidlo.

### 6.3.4. Přední směrový elektronický panel nebo tabule

Vozidla provozovaná ve standardu ND-IDS musí být vybavena v přední části vozidla osvětleným elektronickým směrovým panelem certifikovaným KORDIS umístěným v horní části čelního okna přes celou jeho šířku (případně zabudovány do karoserie v horní části čela vozidla přes celou jeho šířku). Parametry panelu jsou minimálně 140 x 19 bodů. Na panelu je zobrazeno číslo a konečná zastávka linky. Barva osvětlených bodů na panelu musí být zelená resp. žlutozelená.

Vozidla provozovaná ve standardu ND-X mohou být místo elektronického panelu vybavena čelní tabulí o rozměrech 594x210 mm s číslem linky a cílovou stanicí umístěnou na pravé straně čela vozidla. Tabule musí být vyrobena z plastu nebo kovu. V případě výluky v délce do 1 měsíce může být tabule vyrobena i z tvrdého kartonu a postačují rozměry 297x 210 mm.

Přesný vzhled, rozlišení a obsah textu elektronického panelu nebo tabule stanovuje KORDIS. Dopravce je povinen dodržovat nastavení zobrazování informací stanovené KORDIS. Žádné vozidlo nesmí být provozováno s obsahem panelu neodsouhlaseným KORDIS.

### 6.3.5. Boční směrový elektronický panel nebo směrová tabule

Vozidla provozovaná ve standardu ND-IDS musí být vybavena v boční části vozidla osvětleným elektronickým směrovým panelem certifikovaným KORDIS umístěným v horní části prvního nebo druhého okna (počítáno od přední části) na pravé straně vozidla. Parametry vnější strany panelu jsou minimálně 112 x 19 bodů. Na vnější straně panelu je zobrazeno číslo, trasa (případně orientačně významná nácestná zastávka) a konečná zastávka linky. Barva osvětlených bodů na panelu musí být zelená resp. žlutozelená.

Vozidla provozovaná ve standardu ND-X mohou být místo elektronického panelu vybavena čelní tabulí o rozměrech 594x210 mm s číslem linky a cílovou stanicí umístěnou na pravé straně vozidla za předními dveřmi. Tabule musí být vyrobena z plastu nebo kovu. V případě výluky do 3 měsíců může být tabule vyrobena i z tvrdého kartonu a postačují rozměry 297x 210 mm.

Přesný vzhled, rozlišení a obsah textu elektronického panelu nebo tabule stanovuje KORDIS. Dopravce je povinen dodržovat nastavení zobrazování informací stanovené KORDIS. Žádné vozidlo ND nesmí být provozováno s obsahem panelu nestanoveným KORDIS.

### 6.3.6. Zadní elektronický panel nebo tabule

Vozidla provozovaná ve standardu ND-IDS musí být vybavena v zadní části vozidla osvětleným elektronickým panelem certifikovaným KORDIS umístěným v horní části zadního okna na pravé straně vozidla. Parametry panelu jsou minimálně 28 x 19 bodů. Na panelu je uvedeno číslo linky. Barva osvětlených bodů na panelu musí být zelená resp. žlutozelená.

Vozidla provozovaná ve standardu ND-X mohou být místo elektronického panelu vybavena tabulí o rozměrech 297x210 mm s číslem linky umístěnou na pravé straně zadního okna

vozidla. Tabule musí být vyrobena z plastu nebo kovu. V případě výluky do 3 měsíců může být tabule vyrobena i z tvrdého kartonu.

Přesný vzhled, rozlišení a obsah textu elektronického panelu nebo tabule stanovuje KORDIS. Dopravce je povinen dodržovat nastavení zobrazování informací stanovené KORDIS. Žádné vozidlo ND nesmí být provozováno s obsahem panelu nestanoveným KORDIS.

### 6.3.7. Označovače jízdenek

Vozidla náhradní dopravy musí být vybavena minimálně jedním označovačem jízdenek certifikovaným KORDIS a propojeným s palubním počítačem.

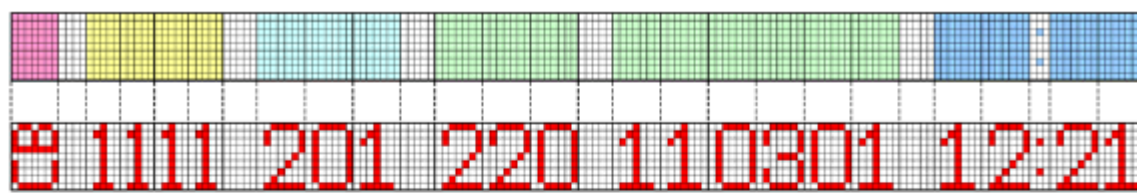
### 6.3.8. Elektronické odbavovací zařízení

#### 6.3.8.1. Vozidla ND provozovaná ve standardu ND-IDS

Vozidla provozovaná ve standardu ND-IDS musí být vybavena palubním počítačem zapůjčeným nebo pronajatým KORDIS, případně odsouhlaseným KORDIS, zapojeným dle pokynů KORDIS včetně propojení s periferiemi (LED + LCD panely, akustický informační systém, apod.). Náklady na na instalaci, zprovoznění nebo demontáž a provoz (zejména náklady na hovory a data prostřednictvím SIM karty) hradí Dopravce společnosti KORDIS.

V případě, že je toto zařízení v poruše, musí řidič ihned tento stav nahlásit oprávněnému pracovníkovi dopravce a požádat o opravu zařízení nebo výměnu vozidla. Vozidlo bez funkčního elektronického odbavovacího zařízení nesmí být na lince provozováno déle než jednu hodinu.

Vozidlo musí být vybaveno aspoň jedním validátorem jízdenek u předních dveří. Validátor musí mít nastavený aktuální čas a rozložení a velikosti písma u potisku o šířce 50 mm musí odpovídat níže uvedenému obrázku. Zobrazovat musí minimálně označení linky, označení zóny, datum, čas. V případě, že nebude propojený s palubním počítačem pro zjištění aktuální zóny a linky, zobrazí alternativní označení definované KORDIS.



DP	1	1	1	1	2	0	1	3	1	0	0	1	0	1	0	4	0	0	:	0	1	
Kód dopravce	Evidenční číslo vozidla				Číslo linky			Tarifní zóna			den	měsíc	rok	hodina	minuta							
												Datum			Čas							
	Počátek platnosti																					

Obr. Potisk ve validátoru jízdenek

Pokud není pokynem KORDIS stanoveno jinak, je řidič povinen provádět při nástupu cestujících přepravní kontrolu a prodej jízdních dokladů.

Dopravce je povinen zabezpečit, aby řidiči náhradní dopravy dodržovali požadavky na správné přihlašování do těchto systémů definované KORDIS a jejich správné ovládání.



Vozidlo musí být vybaveno trvalou signalizací otevření/zavření dveří s výstupem pro palubní počítač – to znamená, že při otevřených dveřích musí být trvale signalizace sepnutá a při uzavřených dveřích musí být signalizace trvale vypnuta, případně opačně. Pouhý impuls při otevření/zavření dveří při stisknutí tlačítka není povolen.

V případě, že KORDIS není schopen zapůjčit pro provoz ND odpovídající počet palubních počítačů, je oprávněn stanovit výjimky z jejich nasazení na vozidla ND provozovaná ve standardu ND-IDS.

#### **6.3.8.2. Vozidla ND provozovaná ve standardu ND-X**

Vozidla provozovaná ve standardu ND-X musí být, pokud Závazné požadavky na výluky toto vyžadují, vybavena odbavovacím nebo monitorovacím zařízením zapůjčeným KORDIS, případně odsouhlaseným KORDIS, zapojeným dle pokynů KORDIS. Náklady na zapůjčení a provoz (zejména náklady na hovory a data prostřednictvím SIM karty) hradí Dopravce společnosti KORDIS.

V případě, že je toto zařízení v poruše, musí řidič ihned tento stav nahlásit oprávněnému pracovníkovi dopravce a požádat o opravu zařízení nebo výměnu vozidla. Vozidlo bez funkčního elektronického odbavovacího zařízení nesmí být na lince provozováno déle než jednu hodinu.

Dopravce je povinen zabezpečit, aby řidiči náhradní dopravy dodržovali požadavky na správné přihlašování do těchto systémů definované KORDIS a jejich správné ovládání.

V případě, že KORDIS není schopen zapůjčit pro provoz ND odpovídající počet zařízení, je oprávněn stanovit výjimky z jejich nasazení na vozidla ND provozovaná ve standardu ND-X.

#### **6.3.9. Informační materiály**

Ve vozidlech provozovaných ve standardu ND-IDS není povoleno žádné informační materiály vylepovat nebo jiným způsobem upevňovat na okna nebo jiné součásti vozidla. Jakékoli informační nebo reklamní materiály mohou být ve vozidlech vyvěšeny pouze v informačních vitrínách. Toto ustanovení se nevztahuje na materiály rozdávané řidičem.

U případě výluk delších než 3 měsíce je KORDIS oprávněn požadovat vybavení vozidla sadou informačních materiálů umístěných do informačních vitrín určených pro vyvěšování informačních a propagačních materiálů IDS JMK umožňujících vyvěšení 4 ks letáků A3 naležato.

#### **6.3.10. Klimatická a světelná pohoda vozidel**

Technický stav vozidel musí zaručovat možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů k tomu konstrukčně určených a možnost temperovat vozidlo.

Řidiči jsou povinni temperovat vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod +5° C.

Dopravce je povinen udržovat topení vozidla v řádném a funkčním stavu. Vozidlo bez funkčního topení nesplňuje podmínky pro nasazení na spoje IDS JMK a musí být neprodleně vyřazeno z provozu s cestujícími.

Pokud je vozidlo vybaveno systémem pro chlazení prostoru cestujících, musí být toto zařízení zapojeno, pokud vnější teplota dosáhne minimálně 22 °C. Teplota interiéru vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C.

Vozidla nevybavená systémem pro chlazení prostoru pro cestující musí mít minimálně 3 okna s ventilačními otvory vysokými minimálně 15 cm a délce přes převážnou šířku jednoho segmentu okna. Výjimky může povolit KORDIS na období nejdéle 2 měsíců.

Při jízdě s cestujícími za snížené viditelnosti musí být používáno hlavní osvětlení prostoru pro cestující. V místech bez veřejného osvětlení lze na nezbytnou dobu vypnout hlavní osvětlení

prostoru pro cestující a použít nouzové osvětlení. Při stání v zastávce musí být opět zapnuto hlavní osvětlení.

Nevyžaduje se vybavení vozidel záclonkami.

#### 6.3.11. Vnější nátěr vozidel

Vozidla ND musí být buď na čele vozidla nebo na jeho pravém boku v přední části označena logem IDS JMK o formátu minimálně A5. Výjimky z tohoto ustanovení a vzhled loga určuje KORDIS.

Vozidla ND nesmí mít na sobě symboly či znaky jiných IDS, pokud to není odsouhlaseno KORDIS.

#### 6.3.12. Uspořádání sedadel

Sedadla ve vozidlech ND musí být alespoň v místě sedáku vyrobena z měkčeného plastu nebo být polstrována. Nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého plastu potaženého látkou.

#### 6.3.13. Akustický informační systém

Vozidla provozovaná ve standardu ND-IDS musí být vybavena KORDIS certifikovaným akustickým informačním systémem pro hlášení zastávek a dalších dopravních informací pomocí palubního počítače, toto musí být funkční a sdělovat správné a aktuální informace.

#### 6.3.14. Elektronický vizuální informační systém – vnitřní

Pokud je vozidlo náhradní dopravy vybaveno v interiéru LCD monitory, musí zobrazovat informace přebírané z palubního počítače nebo musí být tyto monitory vypnuté.

### 6.4. Informování o výlukách

Informace do médií o výlukách a změnách v dopravě poskytuje Objednatel a/nebo KORDIS, Dopravce je k tomu oprávněn výhradně s předchozím souhlasem KORDIS. Na základě zkušeností z provozu mohou být KORDIS definovány blokové výjimky z tohoto ustanovení.

Dopravce zveřejní výlukový jízdní řád pro cestující na informačních plochách nejpozději 5 pracovních dnů před zahájením výluky. Dopravce zveřejňuje jízdní řád dodaný KORDIS i v tom případě, že obsahuje i vlaky jiných dopravců nebo jiných objednatelů.

Výlukové jízdní řády včetně grafické podoby a příslušné informační materiály pro cestující, jakož i jejich distribuci zajišťuje KORDIS. Dopravce je na základě žádosti KORDIS povinen zajistit distribuci informačních materiálů Vlakovým doprovodem ve Vlacích.

Dopravce je povinen předávat provozovateli CIS (celostátní informační systém o jízdních řádech) správné informace o výlukách, dopravních opatřeních vč. označení linek Náhradní dopravy i trasy jednotlivých spojů byly shodně dostupné i v celostátním systému o jízdních řádech a příslušných aplikacích, stejně tak ve vyhledávačích včetně aplikací Dopravce, má-li dopravce takové.

Dopravce je povinen zajistit, aby veškeré informační materiály vydávané nebo jinak zveřejňované v souvislosti s výlukami jím samým nebo jeho smluvními dopravci byly předem odsouhlaseny KORDIS.

### 6.5. Minimalizace výlukové činnosti

Dopravce vždy včas uplatní u Provozovatele dráhy (po odsouhlasení KORDIS) požadavky na

kumulaci výluk se shodným či obdobným dopravním opatřením a naopak požadavky na zabránění současného konání výluk, jejichž negativní dopady se umocňují.

U výluk v úseku Brno – Blažovice Dopravce vždy včas uplatní u Provozovatele dráhy požadavky na konání výhradně v souběhu s výlukami v úseku Blažovice – Vyškov.

## **6.6. Součinnost dopravce**

Dopravce je povinen poskytnout KORDIS součinnost při přípravě Požadavku i v následném procesu tvorby výlukových opatření a také v průběhu jejich platnosti.

Dopravce má povinnost zajistit přizvání Objednatele a KORDIS k jednáním s Provozovatelem dráhy. V případě požadavku KORDIS je Dopravce povinen svolat jednání s Provozovatelem dráhy a případně i s dalšími subjekty s účastí KORDIS.

Dopravce spolupracuje při přípravě výlukových opatření s ostatními dopravci zapojenými do IDS JMK, mimo jiné pod smlouvou jiného kraje nebo pod objednávkou státu s cílem vytvoření koordinovaných dopravních opatření, zejména s cílem jednotného vedení a unikátního označení linek Náhradní dopravy.

## **7. STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ**

### **7.1. Garance návazností IDS JMK**

Základní pravidla návazností a dispečerského řízení jsou řešena dokumentem Garance návazností IDS JMK, který je přílohou 1 TPSŽ, kde jsou specifikovány povinnosti jednotlivých pracovníků dopravců a definovány postupy při výlukové činnosti, dlouhodobých omezeních v dopravě a při mimořádnostech v dopravě.

Garance návazností IDS JMK - příloha 1 TPSŽ je zpracovávána a upravována KORDIS při současném dodržení ujednání uvedených ve Smlouvě a v TPSŽ. Je zveřejněna na webových stránkách KORDIS pro dopravce a její změny zasílá KORDIS dotčeným dopravcům elektronickou poštou nebo písemně na adresu kontaktní osoby dle Smlouvy. 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 KORDIS, pokud není dohodnuto jinak.

### **7.2. Centrální dispečink IDS JMK**

CED je provozován KORDIS. Jeho úkolem je dozorovat a podporovat bezproblémový provoz na všech linkách IDS JMK, zejména dohlížet na dodržování návazností mezi spoji. Pravomoci CED vůči Dopravci jsou stanoveny níže. CED je vybaven softwarovým systémem CEDRIS vyhodnocujícím polohu vozidel a automaticky informujícím řidiče vozidel, výpravčí a dispečery o případném zpoždění přípojů nebo navazujících spojů.

Všichni dopravci v IDS JMK musí být vybaveni správně nastavenými systémy umožňujícími sledování polohy jejich vozidel v reálném čase (např. RIS, MSP, CDS) plně kompatibilními se systémem CEDRIS. Tyto systémy musí umožňovat předávání dat o poloze, příjezdu do zastávky a odjezdu ze zastávky do CED a přebírání pokynů z CED k opoždění odjezdů vlaků a dalších pokynů.

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

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

### **7.3. Dispečer Dopravce**

Dopravce musí disponovat vlastním dispečinkem (DID) pro operativní řízení provozu. DID je povinen provádět bez zbytečného odkladu operativní zásahy do provozu, které jsou potřebné pro řádný provoz Vlaků nebo pro minimalizaci negativních vlivů na cestující, a to v souladu s požadavky těchto TPSŽ.

Dopravce je povinen zajistit, aby v sídle KORDIS byl v době 15 minut před prvním odjezdem svého vlaku zařazeného do IDS JMK a dále po celou dobu provozu svých vlaků v daném dni (vlaky s odjezdem z výchozí stanice do 01:10 hodin jsou pro tyto účely považovány za vlaky předchozího provozního dne) přítomen Dispečer Dopravce – tzn. pracovník DID s plnou kompetencí komunikovat s Provozovatelem dráhy a provádět veškeré potřebné operativní zásahy do provozu související s dispečerským řízením. Tento pracovník musí mít pravomoci rozhodnout o případných operativních změnách v provozu Vlaků ve vztahu k Provozovateli dráhy i provozním zaměstnancům Dopravce, nasazení vozidel, provozního personálu

Dopravce, alternativních způsobech dopravy, objednavce náhradní dopravy, dočasně nezbytných úpravách tarifních podmínek ve Vlacích a také ve vlcích Dopravce a o kompenzacích pro cestující dle platné legislativy a Smlouvy. Dispečer Dopravce se po pracovní stránce musí věnovat výhradně operativním činnostem přímo souvisejícím s provozem Vlaků, nedohodne-li se Dopravce s KORDIS jinak. Potřebné hardwarové, softwarové a kancelářské vybavení pro pracoviště Dispečera Dopravce je povinen zajistit Dopravce.

Hlavní činnosti Dispečera Dopravce:

- komunikuje s Poskytovatelem FS ohledně disponibility Jednotek, operativních změn oběhů apod.
- na základě konzultace s CED nebo pokynu CED přijímá potřebná opatření při nepravidelnostech a mimořádnostech v dopravě (např. odříkání spojů, objednávání ad hoc tras, vystavování Pohotovostní Jednotky, zajišťování náhradní dopravy, operativní změny v nasazení vozidel a provozního personálu Dopravce, úpravy čekacích dob vlaků apod)
- zajišťuje operativní posilování spojů
- komunikuje s provozním personálem Dopravce
- komunikuje s Provozovatelem dráhy a dalšími subjekty
- přenáší obousměrně informace o mimořádnostech v dopravě ke strojvedoucím, případnému dalšímu personálu Dopravce a k Provozovateli dráhy
- řeší pátrání po ztracených věcech, zvířatech a osobách
- zpracovává denní hlášení o operativních zásazích do provozu Vlaků.

DID vč. pracoviště Dispečera Dopravce musí disponovat hardwarovým a softwarovým vybavením pro podporu operativního řízení železniční dopravy a pro rutinní datovou komunikaci vůči Provozovateli dráhy splňující náležitosti na datovou výměnu standardu TAP TSI<sup>1</sup> dle příslušné směrnice Provozovatele dráhy a pro rutinní datovou komunikaci vůči KORDIS. Pro všechny traťové úseky s provozem Vlaků musí software umožňovat on-line monitoring provozní situace, vizualizaci provozní situace v podobě grafikonu vlakové dopravy v různých úrovních podrobnosti vč. prognózy vývoje dopravní situace, vizualizaci odchylek od jízdniho řádu vč. zdůvodnění (v grafikonovém i tabulkovém zobrazení), vizualizaci omezení provozu (výluk, mimořádností v dopravě). Dopravce je povinen zabezpečit, aby v každé provozní situaci byly zobrazovány všechny zavedené vlaky (tedy všechny vlaky všech druhů a dopravců) s možností jejich filtrování uživatelem. Tato podmínka neplatí, pokud Provozovatel dráhy prokazatelně odmítne provozní data ostatních dopravců poskytovat (za odmítnutí se považuje i poskytování dat za úplatu, nedohodne-li se Dopravce s Objednatelem jinak).

Kromě provozní situace v aktuální provozní den musí být umožněno zobrazovat splněný grafikon ve zvoleném časovém úseku alespoň 30 dní zpětně. Software musí dále umožňovat zobrazení aktuálně nasazených vlakových náležitostí na Vlacích (konkrétní vozidla v jednotlivých úsecích, přímý služební telefonický kontakt strojvedoucího a vlakový doprovod) a provádění operativních úprav v jejich nasazení. Dále musí automatizovaně provádět kontrolu předání datových informací vyžadovaných Provozovatelem dráhy před odjezdem Vlaku a v průběhu jeho jízdy (např. aktivace, připravenost, složení vlaku apod.) a umožnit jejich dodatečné zadání a odeslání do systémů Provozovatele dráhy.

Za účelem rychlého řešení mimořádností v dopravě a nepravidelností v provozu musí DID vč. Dispečera Dopravce dále disponovat rozhraním umožňujícím rychlé odesílání žádostí o trasu Provozovateli dráhy s možností využití jiné zavedené trasy jako předlohy a s možností přenesením objektů (náležitostí) z jiného vlaku (tedy nikoliv pouze přístupem do webové aplikace Provozovatele dráhy).

Dopravce je povinen zajistit, aby na CED byly bezodkladně hlášeny veškeré události s vlivem

---

<sup>1</sup> Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Passenger Services

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.

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

Dispečer Dopravce zpracovává denní hlášení o operativních zásazích do provozu Vlaků, především těch s vlivem na Závazek veřejné služby, s uvedením veškerých podstatných skutečností vč. zdůvodnění (např. nejeté úseky Vlaků, vystavení Pohotovostí Jednotky, zavedení náhradní dopravy, změny v nasazení Jednotek apod.). V denním hlášení uvede Dispečer Dopravce také případně nastalé mimořádnosti v dopravě, přičemž uvede popis události, místo výskytu, čas trvání, důsledky pro provoz, přijatá opatření apod. Struktura denních hlášení podléhá souhlasu KORDIS. V průběhu plnění Zakázky může KORDIS požadovat úpravy ve struktuře a obsahu denních hlášení. Denní hlášení předává Dispečer Dopravce dohodnutým způsobem KORDIS do 12:00 následujícího dne, nedohodne-li se Dopravce s KORDIS jinak.

CED má hlavní rozhodovací pravomoc v záležitostech operativního řízení provozu Vlaků, mimo jiné v následujících oblastech:

- a) odřeknutí Vlaku v případech, kdy se vedení Vlaku vzhledem k výši jeho zpoždění (nebo zpoždění jiného vlaku) stalo bezpředmětným nebo je jeho vedení nežádoucí s ohledem na aktuální dopravní situaci,
- b) vypravení Pohotovostní Jednotky, nasazení pohotovostního strojvedoucího,
- c) mimořádné zastavení Vlaků. Dispečer Dopravce je povinen mimořádné zastavení projednat s Provozovatelem dráhy. V případě kladného stanoviska je Dopravce povinen žádosti CED vyhovět,
- d) změnu v pravidelných obrazech souprav, vlakového doprovodu nebo strojvedoucích, v křižování nebo sledu Vlaků, pokud tomu nebrání oprávněné důvody na straně Dopravce,
- e) operativní úpravy čekacích dob Vlaků na přípojné vlakové i autobusové spoje, mimořádné zajištění přestupní vazby,
- f) vedení Vlaku po jiné trase, pokud tomu nebrání oprávněné důvody na straně Dopravce,

V případě zamítnutí požadavku CED je Dopravce povinen zamítnutí písemně odůvodnit a doručit KORDIS do 5 pracovních dnů.

## 7.4. Pohotovostní Jednotka a strojvedoucí

Dopravce je ve spolupráci s Poskytovatelem FS povinen mít k dispozici Pohotovostní Jednotku (viz definice ve Smlouvě) vč. strojvedoucího, která je v režimu aktivního odstavení dislokována na místě uvedeném v příloze 1 a připravena k neprodlenému nasazení na vlacích v časovém rozsahu uvedeném v příloze 1. Strojvedoucí Pohotovostní Jednotky může být na základě požadavku KORDIS využit i samostatně. Dopravce je dále povinen mít primárně v rámci stanice Brno hl.n. k dispozici v pracovní dny od 4:00 do 0:30 a v nepracovní dny od 5:00 do 0:30 druhého pohotovostního strojvedoucího za účelem řešení operativních (neplánovaných) změn v nasazení Jednotek (přistavování, odstavování, přetahy), nepravidelností a mimořádností v dopravě s vlivem na Vlaky a zabezpečení dalších činností stanovených KORDIS. Na základě pokynu CED či DID zajišťují pohotovostní strojvedoucí také nakládku a vykládku osoby na invalidním vozíku. Dopravce není oprávněn využívat pohotovostní strojvedoucí k plánovaným pravidelným manipulacím (např. spojování Jednotek), nedohodne-li se s KORDIS jinak.

Pohotovostní Jednotka je určena nejen k řešení následků výpadků spojů a mimořádností

v dopravě, ale též k řešení nepravidelností v dopravě a mimořádných přeprav (posily, ad hoc vlaky) dle pokynů KORDIS. KORDIS může dále stanovit dočasnou změnu využití Pohotovostní Jednotky nebo místo a způsob jejího odstavení. Využití Pohotovostní Jednotky a pohotovostních strojvedoucích k jiným účelům, než zajištění provozu Vlaků není možné bez souhlasu KORDIS.

Při výskytu okolností vedoucích k vystavení Pohotovostní Jednotky je Dopravce povinen neprodleně uskutečnit veškerá potřebná opatření (předání potřebných informací Provozovateli dráhy vč. případného zaslání žádosti o trasu, informování dotčených zaměstnanců Dopravce apod.), aby mohla být Pohotovostní Jednotka neprodleně nasazena do provozu.

Pohotovostní Jednotka může být na základě požadavku KORDIS nebo s jeho souhlasem využita i na jiných vlacích. Dopravce je povinen zabezpečit, aby Pohotovostní Jednotka s provozním personálem Dopravce mohla být neprodleně vypravena i na traťové úseky, po nichž nejsou vedeny Vlaky, které jsou uvedeny v příloze 1.

## **7.5. Postup v případě mimořádnosti v dopravě**

Pod pojmem mimořádnost v dopravě se rozumí taková situace, při které dojde k nenadálému omezení v provozu drážní dopravy (nehoda, porucha infrastruktury, porucha vozidla, živelná událost apod.) s rizikem zpoždění Vlaků nad 10 minut nebo jeho odřeknutí nebo k jinému závažnému jevu (např. zásah PČR ve stanici apod.).

V případě mimořádnosti v dopravě je Dopravce povinen bezodkladně (tzn. do 5 minut od zjištění mimořádnosti v dopravě) informovat CED o situaci a dohodnout se na dalším postupu řešení, přičemž se prioritně postupuje dle pokynů uvedených v příloze 1, jsou-li pro nastalou situaci stanoveny. Po konzultaci s CED a případně též s Poskytovatelem FS provede Dispečer Dopravce potřebná opatření. V případě změny situace je Dispečer Dopravce povinen bezodkladně (tzn. do 5 minut) informovat CED o této změně.

V případě závažnějších mimořádnosti v dopravě je Dopravce povinen bezodkladně zajistit personální posilu Dispečera Dopravce, která nemusí být umístěna v sídle KORDIS a která bude spolupracovat s Dispečerem Dopravce při řešení této mimořádnosti v dopravě a jejíž kompetence a povinnosti budou stejné jako kompetence a povinnosti Dispečera Dopravce a jejíž hardwarové a softwarové vybavení umožní plnohodnotnou dispečerskou činnost. Dopravce je povinen zabezpečit rychlé fónické oboustranné spojení této posily s Dispečerem Dopravce a s CED.

Aktivaci personální posily Dispečera Dopravce provádí Dopravce dle rozsahu mimořádnosti v dopravě tak, aby vlivem zahlcení Dispečera (dispečerů) Dopravce v důsledku mimořádnosti v dopravě nedocházelo ke vzniku zpoždění Vlaků nebo náhradní dopravy, pozdnímu předávání informací k operativním opatřením Provozovateli dráhy, provozním zaměstnancům Dopravce a CED nebo pozdní realizaci nutných operativních opatření. Aktivace/neaktivace personální posily je součástí popisu mimořádnosti v dopravě v denním hlášení Dispečera Dopravce.

Pro následující oddíly platí, že v případě neplánované náhradní dopravy zajišťované záložními autobusy IDS JMK objednává výhradně CED a náhradní dopravu zajišťovanou jinými dopravními prostředky objednává výhradně Dopravce. O tom, zda bude náhradní doprava zajištěna záložním autobusem IDS JMK nebo jinými dopravními prostředky rozhoduje CED.

Při mimořádnostech v dopravě je CED oprávněn požádat o operativní úpravu v turnusech strojvedoucích, Vlakového doprovodu, případně v obězích jednotek. Dopravce je povinen takovému požadavku vyhovět, nebrání-li tomu závažné důvody, kterými jsou zejména legislativní důvody. Dopravce je povinen zajistit přepravu strojvedoucích, ev. dalšího provozního personálu náhradním způsobem (osobní automobil, TAXI, jiný vlak apod.) je-li to nutné k zajištění včasné jízdy Vlaků.

Dopravce je povinen zabezpečit školení strojvedoucích tak, aby v případě mimořádnosti

v dopravě nebo nepravidelnosti provozu mohl být Vlak veden možnými odklonovými trasami (např. přes Brno dolní nádraží, Brno jih, Brno-Maloměřice).

## **7.6. Povinnost opoždění odjezdu vlaku**

Dopravce je povinen nastavit takové postupy s Provozovatelem dráhy, které umožní dodržování Garance návazností IDS JMK - příloha 1 TPSŽ.

V CED jsou informace o poloze vlaků získané z vozidel automaticky vyhodnocovány, porovnány s jízdními řády a předpokládanými časy příjezdů a odjezdů přípojů a navazujících spojů. Pokud systém zjistí, že v některém případě je nutné pozdržet odjezd Vlaku nejdéle o dobu stanovenou v jízdních řádech, vyšle CED požadavek na opoždění odjezdu Vlaku – strojvedoucímu a Provozovateli dráhy.

Dopravce je povinen zajistit, aby se strojvedoucí při dodržení platných bezpečnostních pravidel seznamoval se zprávami odeslanými CED, zejména požadavky na opoždění vlaku odsouhlasenými příslušnými složkami.

Dopravce musí zajistit, aby strojvedoucí reagoval na požadavek opoždění odjezdu odeslaný v předstihu nejpozději 1 minuta 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 CED.

V případě, že je zapotřebí pozdržet odjezd Vlaku o delší dobu, než vyplývá z jízdních řádů a příručky Garance návazností IDS JMK - příloha 1 TPSŽ, dispečer CED ve spolupráci s Dispečerem Dopravce a Provozovatelem dráhy prověří tuto možnost.

## **7.7. Pokyny k operativnímu řízení**

Při nepravidelnostech a mimořádnostech v železniční dopravě je Dopravce povinen realizovat operativní opatření dle pokynů uvedených v příloze 1 (jsou-li pro nastalou situaci stanoveny). Eventuální odchýlný postup je možný pouze po souhlasu KORDIS.

Dopravce je povinen předávat aktuálně platné pokyny k operativnímu řízení také Provozovateli dráhy a dle možností usilovat o to, aby byly k dispozici také zaměstnancům Provozovatele dráhy řídících železniční provoz (např. uvedením v dokumentech Provozovatele dráhy týkajících se operativního řízení provozu).

## **7.8. Prodloužení časové platnosti a změna zónové platnosti jízdenky IDS JMK**

V případě kalamit, krizových stavů, mimořádností v dopravě a nedodržení návazností má CED právo dát pokyn pracovníkům Dopravce uznávat prodloužené časové platnosti jednorázových jízdenek IDS JMK, případně změny zónové platnosti jednorázových i předplatních jízdenek IDS JMK, případně obdobné změny platnosti dalších tarifů uznávaných ve Vlaku.

## **7.9. Výměna vozidla na trati**

V případě nutnosti výměny vozidla na trati nebo náhrady vozidla jiným vozidlem Dispečer Dopravce po dohodě s CED a s Poskytovatelem FS nastaví takové postupy, aby byly minimalizovány dopady na cestující.

Rovněž případné odtahy a přetahy Jednotek neschopných další jízdy vlastní silou (např. při uvážnutí na trati nebo ve stanici z důvodu poruchy) organizuje Dopravce ve spolupráci s Poskytovatelem FS tak, aby byly minimalizovány dopady na cestující. Nepřípustné je rušení či nahrazování Vlaků kvůli využití Jednotky na odtah či přetah neschopné Jednotky, vyjma situací, kdy je to nezbytně nutné např. pro obnovení provozu na jednokolejné trati nebo je tím



ve výsledku minimalizován negativní vliv na cestující.

## **7.10. Řešení nedostatku provozuschopných vozidel**

KORDIS ve spolupráci s Dopravcem a Poskytovatelem FS stanoví pro období platnosti Jízdního řádu, příp. pro dílčí období, závazné postupy pro operativní úpravy oběhového řešení a nasazení Náhradních souprav při nedostatečném počtu provozuschopných Jednotek (EMU 140 a EMU 310).

V případě, že Dopravce není schopen zajistit jízdu některého Vlaků dle Jízdního řádu a Plánu řazení Vlaků z důvodu nedostatečného počtu provozuschopných Jednotek (EMU 140, EMU 310) řeší tuto situaci prioritně dle stanovených závazných postupů, dle možností v dostatečném časovém předstihu, primárně s Poskytovatelem FS. Pokud není možné zajistit náhradní Jednotku (EMU 140, EMU 310, Náhradní soupravu), řeší Dopravce situaci s CED, ev. s KORDIS. V případě dlouhodobějšího výpadku se postupuje obdobně jako v případě výluky.

Dopravce je povinen bezodkladně vyvinout úsilí k minimalizaci negativních vlivů na cestující plynoucích z případného nedostatku provozuschopných Jednotek (tedy např. provádět nezbytné operativní úpravy oběhového řešení, zajišťovat neplánované návozy souprav atp.).

## **7.11. Vypravení neplánované náhradní dopravy**

Dopravce je povinen vypravit neplánovanou náhradní dopravu za Vlak při výskytu mimořádnosti v dopravě, neplánované výluky či nepravidelností v dopravě uvedených v příloze 1, kromě případů, kdy vypravení neplánované náhradní dopravy není účelné. Vypravení/nevypravení neplánované náhradní dopravy Dispečer Dopravce vždy konzultuje s CED, který je zároveň oprávněn vypravení neplánované náhradní dopravy za Vlak Dopravci nařídit. Neplánovaná náhradní doprava může být zajištěna zejména obdobnými dopravními prostředky a způsoby jako Náhradní doprava.

## **7.12. Součinnost Dopravce**

Dopravce je povinen zajistit pracovníkům KORDIS a Objednateli (v rozsahu maximálně 50 osob na různých pracovních stanicích při maximálně 10 otevřených instancích) stejné možnosti monitorovat provoz, vč. možnosti zobrazovat provozní situace alespoň 30 dní zpětně, jako pracovníkům DID.

Dopravce je povinen poskytnout součinnost KORDIS při řešení eventuálních problémů s včasností Vlaků a spolupracovat při návrhu a realizaci eventuálních opatření k operativnímu řízení železničního provozu.

Dopravce je povinen poskytnout součinnost KORDIS při řešení eventuálních problémů souvisejících s nedostatečným počtem provozuschopných EMU 140 a EMU 310.

V případě požadavku KORDIS je Dopravce povinen svolat jednání s Provozovatelem dráhy a případně i dalšími subjekty s účastí KORDIS.

## 8. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

### 8.1. Jízdní řád vydávaný Provozovatelem dráhy

Dopravce je povinen zabezpečit realizaci požadavků Objednatele nebo KORDIS souvisejících s Jízdním řádem vydávaným Provozovatelem dráhy a navazujícími informačními systémy. Kromě požadavků týkajících se tras Vlaků jako takových je Dopravce povinen realizovat i požadavky týkající se označení Vlaků linkou, značek v jízdním řádu, platnosti tarifů IDS, eventuálních názvů vlaků, případných doplňujících informací apod. vč. jejich změn v průběhu platnosti Jízdního řádu, a to do míry stanovené Provozovatelem dráhy.

V případě požadavku KORDIS je Dopravce povinen zabezpečit úpravu dat v Celostátním informačním systému o jízdních řádech.

Dopravce není oprávněn bez souhlasu KORDIS nad rámec zákonných povinností poskytovat data o jízdních řádech Vlaků dle této smlouvy třetím stranám.

### 8.2. Plán řazení vlaků

Dopravce je povinen předložit KORDIS návrh Plánu řazení vlaků, případně jeho změny v následujících termínech (nedohodne-li se s KORDIS jinak):

- do 15 dnů po vydání aktualizovaného návrhu Jízdního řádu;
- do 30 dnů před začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- do 15 dnů před jakoukoliv změnou Jízdního řádu nebo před změnou Plánu řazení vlaků.

Dopravce je povinen předložit KORDIS Plán řazení vlaků odsouhlasený KORDIS:

- nejpozději 15 dnů před začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- nejpozději 5 dnů před jakoukoliv změnou Jízdního řádu nebo před změnou Plánu řazení vlaků.

Dopravce je povinen dodržovat aktuálně platný Plán řazení vlaků odsouhlasený KORDIS.

### 8.3. Oběhy souprav

Oběhy souprav zpracovává Dopravce na základě požadavků plynoucích z Objednávky jízdního řádu, požadavků Poskytovatele FS, možností infrastruktury a dalších požadavků KORDIS na dopravní řešení.

Dopravce je povinen předložit KORDIS a Poskytovateli FS návrh Oběhů souprav, příp. jejich změny, v následujících termínech (nedohodne-li se s KORDIS jinak):

- pro nadcházející Jízdní řád do 31. 7. každého roku;
- do 60 dnů začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- do 15 dnů před jakoukoliv změnou Jízdního řádu nebo před změnou Oběhů souprav.

Dopravce je povinen předložit KORDIS Oběhy souprav odsouhlasené KORDIS a Poskytovatelem FS:

- nejpozději 15 dnů před začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- nejpozději 5 dnů před jakoukoli změnou Jízdního řádu nebo před změnou Oběhů souprav.

Dopravce je povinen dodržovat aktuálně platné Oběhy souprav odsouhlasené KORDIS.

## 8.4. Oběhy vlakového doprovodu

V případě, že Objednatel požaduje Vlakový doprovod zpracuje Dopravce dle požadavků předložených Objednatелеm či KORDIS Oběhy vlakového doprovodu.

Dopravce je povinen předložit KORDIS návrh Oběhů vlakového doprovodu, příp. jejich změny, v následujících termínech (nedohodne-li se s KORDIS jinak):

- do 60 dnů začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- do 15 dnů před jakoukoliv změnou Jízdního řádu nebo před změnou Oběhů vlakového doprovodu.

Dopravce je povinen předložit KORDIS Oběhy vlakového doprovodu odsouhlasené KORDIS:

- nejpozději 15 dnů před začátkem platnosti nového Jízdního řádu;
- nejpozději 5 dnů před jakoukoli změnou Jízdního řádu nebo před změnou Oběhů vlakového doprovodu.

Dopravce je dále povinen zajistit KORDIS on-line dostupný elektronický informační zdroj, ve kterém budou v každém okamžiku dostupné plánované oběhy Vlakového doprovodu a rozpis činností v jednotlivých směnách v aktuální provozní den.

Dopravce je povinen dodržovat aktuálně platné Oběhy vlakového doprovodu odsouhlasené KORDIS.

## 8.5. Změny Plánu řazení vlaků, Oběhů souprav a Oběhů vlakového doprovodu

V průběhu platnosti Jízdního řádu je Dopravce povinen v mezích možností vozidlového parku na základě požadavku Objednatel nebo KORDIS vzneseného nejpozději 7 dnů před požadovanou změnou krátkodobě upravit řazení Vlaků nebo oběhy Jednotek.

V průběhu platnosti Jízdního řádu je Dopravce povinen na základě požadavku Objednatel nebo KORDIS vzneseného nejpozději 30 dnů před požadovanou změnou upravit Plán řazení vlaků a Oběhy souprav. Tyto změny jsou konzultovány s Poskytovatelem FS.

V průběhu platnosti Jízdního řádu je Dopravce povinen v mezích možností dostupného Vlakového personálu na základě požadavku Objednatel nebo KORDIS vzneseného nejpozději 7 dnů před požadovanou změnou krátkodobě upravit nasazení Vlakového doprovodu (vč. délky směny). Případné změny v průběhu směny Vlakového doprovodu, které nemají vliv na časové vymezení směny a povinné přestávky, může KORDIS požadovat operativně.

## 8.6. Přípoje mezi vlaky

Přípoje mezi vlaky (přestupní body, návazné spoje, čekací doby Vlaků, požadavky na přestupní doby apod.) stanovuje KORDIS, který je zároveň oprávněn požadavky v průběhu platnosti Jízdního řádu měnit. Dopravce je povinen požadavky KORDIS respektovat a zabezpečit jejich realizaci ve vztahu k Provozovateli dráhy.

Dopravce je povinen předložit KORDIS návrh podkladů pro Provozovatele dráhy zpracovaný dle pokynů KORDIS v následujících termínech (nedohodne-li se s KORDIS jinak):

- nejpozději 15 dnů před termínem Provozovatele dráhy pro ukončení příjmu žádostí o trasu pro osobní dopravu do ročního Jízdního řádu;
- nejpozději 30 dnů před začátkem platnosti nového Jízdního řádu nebo změny Jízdního řádu;

Dopravce je povinen předložit KORDIS podklady pro Provozovatele dráhy odsouhlasené

KORDIS a Provozovatelem dráhy do 5 dnů před začátkem platnosti Jízdního řádu, příp. výlukového jízdního řádu nebo jakékoliv změny Jízdního řádu nebo (nedohodne-li se s KORDIS jinak).

Případné jednotlivé požadavky KORDIS na změny v přípojích mezi vlaky během platnosti Jízdního řádu realizuje Dopravce bezodkladně.

Další požadavky týkající se přípojů mezi vlaky jsou uvedeny v příloze 1.

## **8.7. Informační povinnost dopravce**

Další informační povinnosti Dopravce jsou upraveny ve Smlouvě o podmínkách přepravy.

## **8.8. Součinnost dopravce**

Dopravce je povinen v průběhu přípravy a plnění Jízdního řádu spolupracovat s KORDIS a na vyžádání poskytnout KORDIS informace týkající se platného nebo připravovaného Jízdního řádu, parametrů železniční infrastruktury, časových poloh Vlaků, staniční technologie apod.

Dopravce je povinen poskytnout Objednateli potřebnou součinnost při řešení záležitostí souvisejících s přípravou provozu a s provozem Vlaků a Jednotek.

Dopravce je povinen poskytnout KORDIS na vyžádání Oběhy souprav ve zjednodušené formě, příp. další Pomůcky JŘ i pro specifická období ovlivněná např. státními svátky, vánočními prázdninami apod.).

V případě požadavku KORDIS je Dopravce povinen svolat jednání s Provozovatelem dráhy a případně i dalšími subjekty s účastí KORDIS.

Dopravce není oprávněn realizovat nezveřejněné zastavení Vlaku pro nástup a výstup zaměstnanců Dopravce, Provozovatele dráhy nebo jiných dopravců bez souhlasu KORDIS, vyjma ojedinělých případů např. v důsledku mimořádnosti v dopravě.

## **9. STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ**

### **9.1. Tarif IDS JMK a SPP IDS JMK**

V souladu se Smlouvou je Dopravce povinen na vlastní náklady vyhlásit a dodržovat platný Tarif IDS JMK a SPP IDS JMK, včetně všech změn a aktualizací. Oba dokumenty jsou mu předány ze strany KORDIS v dohodnutém termínu, nejpozději však 30 dnů před zahájením předprodeje jízdních dokladů (případně před Zahájením provozu) a v případě, kdy změna Tarifu IDS JMK vyvolá potřebu úpravy SW nejpozději 60 dnů před zahájením předprodeje jízdních dokladů (případně před Zahájením provozu).

Dopravce je povinen nejpozději před Zahájením provozu případně před zahájením platnosti tarifů či smluvních přepravních podmínek platných ve Vlacích zajistit seznámení zaměstnanců s těmito dokumenty, v případě potřeby i Vzorníkem jízdních dokladů a se závaznými Výklady tarifů a smluvních přepravních podmínek zasílanými KORDIS.

Výklady tarifů a smluvních přepravních podmínek a Vzorník jízdních dokladů vydává KORDIS dle potřeby.

Bez souhlasu Objednatele není Dopravce oprávněn zajišťovat prodej jízdních dokladů IDS JMK svými aplikacemi ani aplikacemi třetích stran.

V případě zájmu Dopravce o prodej jízdních dokladů IDS JMK aplikací Dopravce nebo třetích stran, pak je tento prodej Dopravce povinen zajišťovat jménem a na účet KORDIS a je povinen za tímto účelem uzavřít příslušnou smlouvu s KORDIS. Náklady s prodejem jdou na vrub Dopravce.

Dopravce je povinen stanovit kontaktní osobu odpovědnou za přebírání informací o změnách tarifů a smluvních přepravních podmínek, která bude konzultovat návrhy tarifů a smluvních přepravních podmínek a která bude zodpovědná za přenesení informací o změnách k provozním pracovníkům.

### **9.2. Rozšiřování IDS JMK**

V případě, že dojde k zahrnutí dalších zastávek a oblastí do IDS JMK, rozšiřuje se do těchto zastávek platnost Tarifu IDS JMK a SPP IDS JMK. Náklady na takové rozšíření nese Objednatel. Objednatel nevylučuje možnost úhrady těchto nákladů jiným subjektem.

### **9.3. Způsob prodeje jízdních dokladů**

Objednatel má právo rozhodnout o způsobu a místech prodeje jízdních dokladů v souladu s pravidly uvedenými ve Smlouvě. Dopravce je povinen toto rozhodnutí realizovat do 9 měsíců od vznesení požadavku Objednatelem.

### **9.4. Jiné tarify a smluvní přepravní podmínky**

Objednatel má právo dopravci nařídit kromě povinných tarifů a smluvních přepravních podmínek IDS JMK a SPT vyhlášení Jiných tarifů a smluvních přepravních podmínek.

V případě, že Objednatel rozhodne o zavedení Jiného tarifu a smluvních přepravních podmínek, je Dopravce povinen včas a řádně vyhlásit a dodržovat tyto Jiné tarify a smluvní přepravní podmínky a zajistit prodej jízdních dokladů všemi Objednatelem požadovanými způsoby (např. Vlakový doprovod, prodej ve stanicích atd.). Podklady mu předá Objednatel nebo KORDIS v dohodnutém termínu se zohledněním případné potřeby technických úprav potřebného zařízení, nejpozději však 90 dnů před zahájením předprodeje dle změněných

podmínek, v případě změn již zavedených tarifů pouze 30 dnů před zahájením předprodeje dle změněných podmínek. V případě, kdy změna tarifu vyvolá potřebu úpravy SW, předá Objednatel nebo KORDIS podklady Dopravci nejpozději 60 dnů před zahájením předprodeje dle změněných podmínek.

Objednatel nenese náklady na zavedení, úpravy a provozování Jiného tarifu (včetně výroby a tisku jízdních dokladů) a smluvních přepravních podmínek:

- u vlastního tarifu a smluvních přepravních podmínek Dopravce;
- u tarifu a smluvních přepravních podmínek s celostátní působností iniciovaného Ministerstvem dopravy ČR s výjimkou podstatných změn;
- u dalších tarifů a smluvních přepravních podmínek, jejichž použití schválil Objednatel na základě iniciativy Dopravce.

V ostatních případech Objednatel nese náklady spojené se zavedením, úpravou a provozováním Jiného tarifu a současně nevylučuje možnost jejich úhrady třetí stranou.

V případě, že Dopravce bude mít zájem vyhlásit Jiný tarif a smluvní přepravní podmínky, projedná tento záměr s Objednatelem. Bez souhlasu Objednatele nesmí Dopravce Jiný tarif vyhlásit. Přesné podmínky pro využití Jiného tarifu a smluvních přepravních podmínek iniciovaných Dopravcem musí být před jejich zavedením odsouhlaseny Objednatelem a specifikovány v tarifech a smluvních přepravních podmínkách.

Pokud to charakter Jiného tarifu a smluvních přepravních podmínek vyžaduje, je Dopravce povinen uzavřít vícestrannou smlouvu o uplatňování jiných tarifů, jejímiž smluvními stranami bude též Objednatel a KORDIS a která bude řešit technické a právní aspekty uplatňování Jiného tarifu a smluvních přepravních podmínek.

Pokud budou jízdní doklady Jiného tarifu vydávat třetí strany a pokud se Dopravce s Objednatelem nedohodnou jinak, je Dopravce povinen zajistit, aby mu tyto subjekty vždy jedenkrát měsíčně předávaly přehled jimi prodaných jízdních dokladů a tento kompletní přehled je pak povinen v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy předávat KORDIS pro účely evidence a dělení tržeb.

Vzhled jízdních dokladů Jiného tarifu, jejich ochranné prvky, mechanismus kontroly jízdních dokladů a předávání dat o jejich prodeji musí být dohodnuty před zahájením platnosti Jiného tarifu.

Pokud jde o Jiný tarif neiniciovaný Objednatelem, je Dopravce vždy povinen za účelem kontroly jízdních dokladů na své náklady vybavit KORDIS, Objednatele nebo jím pověřené osoby stejnými kontrolními zařízeními, jaká pro kontrolu jízdních dokladů používají ve Vlacích pracovníci Dopravce, v počtu odpovídajícím aktuálnímu počtu pracovníků přepravní kontroly KORDIS, Objednatele nebo jím pověřené osoby.

Dopravce je povinen nejpozději do zahájení platnosti zajistit seznámení zaměstnanců s Jiným tarifem a smluvními přepravními podmínkami.

## **9.5. Uznávání jízdních dokladů**

Dopravce je povinen uznávat všechny druhy jízdních dokladů vydané dle platných tarifů a smluvních přepravních podmínek dle Smlouvy. V případě rozporů či nejasností je Dopravce oprávněn požádat KORDIS o závazný Výklad tarifu.

## 9.6. Prodej jízdních dokladů Dopravcem

### 9.6.1. Prodej jízdních dokladů dopravcem

KORDIS stanovuje požadavky na způsob a rozsah prodeje jízdních dokladů Dopravcem. Pokud tato změna nevyvolá dodatečné náklady Dopravci, je Dopravce povinen tyto požadavky akceptovat.

Dopravce je povinen jízdní doklady IDS JMK prodávat jménem KORDIS JMK a je povinen za tímto účelem uzavřít příslušnou smlouvu s KORDIS.

Dopravce jízdní doklady jiných tarifů, než IDS JMK je oprávněn prodávat i jako komisionář nebo je pořizovat prostřednictvím jiného dopravce.

Prodáváný sortiment, technické řešení, rozměry, vzhled a grafické řešení jízdních dokladů stanovuje KORDIS. Pokud tato změna nevyvolá dodatečné náklady Dopravci, je Dopravce povinen tyto požadavky akceptovat.

### 9.6.2. Pravidla prodeje jízdních dokladů u Vlakového doprovodu

V případě, že je v Jednotce přítomen Vlakový doprovod na základě požadavku Objednatele, je Dopravce povinen zajistit prodej jízdních dokladů dle Smlouvy, a současně je povinen:

- projednat a získat souhlas KORDIS s grafickým řešením, bezpečnostními prvky, použitým druhem papíru, způsobem evidence jízdních dokladů a předáváním podkladů o jejich prodeji; bezpečnostní prvky a druh papíru odpovídající standardu SJT jsou akceptovány;
- vybavit Vlakový doprovod odpovídajícím prodejním zařízením dle čl. 9.8.4;
- po dobu trvání Smlouvy zapůjčit KORDIS 2 ks ostré verze prodejního zařízení k ověřování jeho funkčnosti a správnosti dat;
- akceptovat platby bankovními kartami;
- zajistit spolehlivé ověřování nároku na slevu při prodeji jízdních dokladů;
- na vyžádání KORDIS předat vzorové tisky jízdních dokladů;
- zajišťovat další činnosti Vlakového doprovodu dle odst. 10.2 TPSŽ, zejména provádění přepravní kontroly.

Po projednání s Dopravcem a vyřešení logistiky má KORDIS právo rozhodnout o redukcí sortimentu prodáváných jízdních dokladů nebo o zavedení doplňkového prodeje předtištěných jízdních dokladů např. univerzální jízdenky IDS JMK nebo čipové peněženky.

### 9.6.3. Pravidla prodeje jízdních dokladů v prodejních místech

V případě, že Objednatel požaduje zajištění prodeje jízdních dokladů dle Smlouvy v prodejních místech, je Dopravce po celou dobu jejich provozu stanovenou přílohou 2 TPSŽ povinen:

- zajistit prodej jízdních dokladů elektronickým systémem s tiskárnou a automatickou evidencí prodeje. Systém musí umožnit tisk jízdních dokladů ve dvou formách:
  - o jako jízdní doklady určené k následnému označení ve validátorech o rozměrech 51 x 85 mm, tištěné na papír o gramáži min.100 gsm (ISO 536);
  - o jako jízdní doklady s vytištěnou platností, může být použit termotisk i klasický tisk;
- projednat a získat souhlas KORDIS s grafickým řešením, bezpečnostními prvky,

použitým druhem a rozměry papíru, způsobem evidence jízdních dokladů a předáváním podkladů o jejich prodeji; bezpečnostní prvky a druh papíru odpovídající standardu SJT jsou akceptovány

- zajistit prodej předtištěných jízdních dokladů stanovených KORDIS - např. univerzální jízdenky IDS JMK případně i čipové peněženky;
- akceptovat platby bankovními kartami;
- zajistit vystavování průkazů a slevových průkazů včetně obalů potřebných pro zakoupení jízdních dokladů;
- zajistit spolehlivé ověřování nároku na slevu při vystavování průkazek a prodeji jízdních dokladů;
- zajistit vyhledání informace o spojení v IDS JMK a po celé ČR vlaky, autobusy i městskými dopravami, pro cestování po IDS JMK je povinné využívání vyhledávače na [www.idsjmk.cz](http://www.idsjmk.cz);
- zajistit poskytování informací o Tarifu IDS JMK, SPP IDS JMK a o tarifních zvýhodněních, o Jiných tarifech a přepravních podmínkách platných ve Vlacích;
- zajistit poskytování informací o mimořádnostech v dopravě, výlukových opatřeních, včetně aktivního informování cestujících na nástupištích dle pokynu KORDIS nebo DID;
- zpracování vrátek jízdních dokladů, vrácení jízdného za nevyužité jízdní doklady, vrácení poměrné části nevyužité předplatní jízdenky, vrácení částí neprojetého jízdného v případě mimořádnosti v dopravě dle platných tarifů a smluvních přepravních podmínek, a to i když nebyl problém způsoben Dopravcem a jízdní doklad byl vydán jiným dopravcem IDS JMK;
- zajistit přijímání reklamací, podnětů a dotazů;
- zajistit vydávání duplikátů jízdních dokladů, v případě, že cestujícímu vybledne jízdní doklad vytištěný na termopapír (zejména případ předplatní jízdenky), na všech prodejních místech zajistit bezplatnou okamžitou výměnu za nový doklad a evidovanou skartaci starého dokladu;
- zajistit řešení dalších záležitostí dopravního charakteru.
- zajistit přesné a kontrolovatelné evidence pro sledování spotřeby a zásob průkazek k předplatním jízdenkám a hologramů;
- pro cesty v rámci oblasti IDS JMK přednostně nabízet jízdní doklady IDS JMK;
- na vyžádání KORDIS předat vzorové tisky jízdních dokladů;
- zajistit elektronický informační zdroj, který bude v každém okamžiku poskytovat aktuální seznam telefonních čísel provozovaných prodejních míst. Tento seznam musí být dostupný on-line pro KORDIS pro případnou nouzovou komunikaci;
- umožnit KORDIS přímo komunikovat se zaměstnanci prodejních míst – zejména v případech, kdy je třeba poskytnout cestujícím, popř. získat od cestujících informace. Telefonní hovory vedené mezi KORDIS mohou být nahrávány a archivovány u KORDIS;
- předat KORDIS telefonní čísla a emailové adresy kontaktních osob zodpovědných za řízení prodejních míst.

## 9.7. Požadavky na prodejní, kontrolní a evidenční systém Dopravce

- 1) Veškeré Dopravcem prodávané jízdní doklady musí mít přiděleno unikátní evidenční číslo a musí být automaticky evidovány. Pokud jde o jízdní doklady prodávané formou přímého



tisku, musí se evidovat minimálně druh dokladu, cena, DPH, způsob platby, unikátní evidenční číslo, místo prodeje, prodejce, datum, čas a další skutečnosti dohodnuté mezi Dopravcem a KORDIS a odsouhlasené KORDIS. U dokladů předtištěných se eviduje pouze druh, cena, DPH, místo prodeje, způsob platby, prodejce, datum, čas.

- 2) Zařízení umožňující prodej jízdenek musí být přizpůsobeno výše uvedeným požadavkům a musí být chráněno před možností neoprávněné úpravy dat ze strany personálu nebo třetích subjektů.
- 3) Dopravce je povinen veškerá svá zařízení koncipovat tak, aby umožňovala prodej a kontrolu jízdních dokladů v různých tarifech dle aktuální potřeby Objednatele.
- 4) Jízdní doklady vydávané formou přímého tisku musí být vybaveny 2D kódem umožňujícím načtení při externí kontrole. Obsahem kódu budou minimálně unikátní evidenční číslo, informace o druhu jízdenky, ceně a tarifní informace vztahující se k jízdence. Přesné požadavky, zejména obsah, velikost, druh 2D kódu, šifrování, budou dojednány mezi KORDIS a Dopravcem při zavádění systému Dopravcem.
- 5) Veškeré systémy budované Dopravcem musí umožnit paralelní správu minimálně 2 druhů elektronických kartových odbavovacích systémů dle požadavku KORDIS a dále možnost on-line a off-line kontroly jízdních dokladů vydaných ve formě QR.
- 6) Datové výstupy z prodejních systémů musí být realizovány ve formě a rozsahu dle požadavku KORDIS definovaného při zahájení přípravy těchto systémů. Zejména musí být realizovány v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy. Datové výstupy musí obsahovat i údaje o čase a místě prodeje jízdního dokladu.
- 7) Objednatel má právo na přístup k údajům o všech jízdních dokladech prodaných ve Vlacích a k údajům o elektronických akceptacích jízdních dokladů ve Vlacích. Dopravce má povinnost tyto údaje evidovat, zpracovat a ve strojově čitelné podobě předávat na výzvu Objednateli případně KORDIS. Pro každý jízdní doklad musí být předán údaj minimálně v rozsahu uvedeném v bodě 1.
- 8) Všechny jízdní doklady v IDS JMK vydávané Dopravcem musí na sobě nést ochranné prvky odsouhlasené KORDIS.
- 9) Pro zvýšení účinnosti ochrany jízdních dokladů proti zneužití Dopravce učiní taková organizační opatření, jejichž výsledkem bude přesná a kontrolovatelná evidence a sledování zásob a spotřeby kotoučků pro tisk jízdenek, jízdenek, průkazek k předplatným jízdenkám a holografických známek aj.
- 10) Dopravce je povinen předat KORDIS informace o způsobu zabezpečení výše uvedených materiálů. KORDIS je v případě zjištění jejich nedostatečné ochrany oprávněn omezit, popř. zakázat dopravci prodej jednotlivých jízdních dokladů.

Tyto požadavky musí splňovat i případný prodejce pověřený Dopravcem k prodeji jízdních dokladů dle této smlouvy.

## **9.8. Přepravní kontrola**

### **9.8.1. Přepravní kontrola vykonávaná KORDIS případně Objednatelem**

KORDIS, případně Objednatel jsou oprávněni ve Vlacích provádět přepravní kontrolu.

V takovém případě platí pro provádění přepravní kontroly následující pravidla:

Na KORDIS respektive Objednatele přechází práva, která subjektu provádějícímu přepravní kontrolu v budoucnu vzniknou v souvislosti se zjištěním osob, které porušují platné tarify a smluvní přepravní podmínky, a dále osob cestujících bez platného jízdního dokladu, jako zejména nárok na dodatečné zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému ve smyslu příslušných

zákonných ustanovení, tarifů či smluvních přepravních podmínek, případně dalších částek z tohoto plynoucích.

Tato práva vůči uvedeným cestujícím přechází na subjekt provádějící přepravní kontrolu okamžikem zjištění takového cestujícího, tedy okamžitě, kdy ve smyslu příslušných právních předpisů vzniká právo na zaplacení jízdného, přírážky k jízdnému a případně dalších částek, plynoucích z právních předpisů. Postoupení těchto práv je bezúplatné.

Případné vybrané jízdné či doplatky jízdného včetně DPH jsou příjmem Objednatele.

Vybrané smluvní postihy či další částky za porušení platných tarifů a smluvních přepravních podmínek jsou příjmem subjektu provádějícího přepravní kontrolu.

Cestující bez platného jízdního dokladu ve Vlaku se v obvodu IDS JMK považuje vždy za cestujícího bez platného jízdního dokladu IDS JMK a jsou na něj aplikovány sankce a poplatky výhradně dle SPP IDS JMK.

Při provádění přepravní kontroly nemají osoby tuto kontrolu provádějící povinnost se hlásit Vlakovému doprovodu nebo strojvedoucímu.

Osoby provádějící přepravní kontrolu mají pravomoc provádět rovněž kontrolu plnění povinností Vlakového doprovodu, případně strojvedoucího, plynoucích ze Smlouvy. Přesný postup při zjištění závady bude dohodnut s Dopravcem, v případě dostatečného zdokumentování závady např. fotografií nemá osoba provádějící přepravní kontrolu povinnost toto hlásit Vlakovému doprovodu, resp. strojvedoucímu. Při činnosti osob provádějících přepravní kontrolu nesmí dojít k ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, musí šetřit dobré jméno dopravce a vystupovat vůči cestujícímu v souladu s čl. 11 TPSŽ

#### 9.8.2. Přepravní kontrola vykonávaná Dopravcem

Přepravní kontrola vykonávaná Dopravcem je možná pouze s předchozím souhlasem Objednatele nebo KORDIS.

Pokud je na Vlaku přítomen Vlakový doprovod na základě požadavku Objednatele, je povinen realizovat přepravní kontrolu nepřetržitě po celou dobu své přítomnosti na Vlaku v celém vlaku, a to následně po uspokojení požadavků cestujících na odbavení a po skončení nezbytných technologických činností. Případně je povinen přepravní kontrolu vykonat i na upozornění - výzvu cestujících.

Dopravce je povinen na výzvu KORDIS zajistit obvykle 1x ročně proškolení všech pracovníků provádějících přepravní kontrolu pracovníky KORDIS z oblasti Tarifu a SPP IDS JMK, a to do 3 měsíců od této výzvy. KORDIS má právo rozhodnout, zda bude školení probíhat jeho pracovníky nebo jej může provést proškolený specialista Dopravce.

Jízdné či doplatky jízdného včetně DPH vybrané Dopravcem během přepravní kontroly připadající na všechny Vlaky dle Smlouvy se považují za tržby Objednatele. Dopravce je povinen zahrnout tyto tržby do měsíčního hlášení o tržbách zasílaného KORDIS ve struktuře definované KORDIS.

Přirážky a postihy udělené Dopravcem je Dopravce rovněž povinen hlásit KORDIS, zůstávají však příjmem Dopravce.

Dopravce je oprávněn pověřit výkonem přepravní kontroly jiný subjekt. V tomto případě se na něj vztahují stejná pravidla, jako kdyby přepravní kontrolu prováděl samotný Dopravce.

Cestující bez platného jízdního dokladu ve Vlaku v obvodu IDS JMK se považuje vždy za cestujícího bez platného jízdního dokladu IDS JMK a jsou na něj aplikovány sankce a poplatky výhradně dle SPP IDS JMK.

### 9.8.3. Součinnost Dopravce

Dopravce je povinen poskytnout subjektům provádějícím přepravní kontrolu potřebnou součinnost v souladu s platnými tarify, smluvními přepravními podmínkami a obecně závaznými právními předpisy.

V případě pokynu, resp. souhlasu Objednatele k zavedení jiných tarifů a smluvních přepravních podmínek vedle Tarifu IDS JMK a SPP IDS JMK je Dopravce povinen poskytnout potřebnou součinnost pro umožnění výkonu přepravní kontroly společností KORDIS, Objednatelem nebo jím pověřenou osobou.

Pro kontrolu jízdních dokladů jiného tarifu je Dopravce vždy povinen za účelem kontroly jízdních dokladů vybavit KORDIS, Objednatele nebo jím pověřenou osobou stejnými kontrolními zařízeními, jaká pro kontrolu jízdních dokladů používají ve vlacích pracovníci Dopravce, v počtu odpovídajícím aktuálnímu počtu pracovníků provádějících přepravní kontrolu u KORDIS, Objednatele nebo jím pověřené osoby. Dopravce je dále povinen zajistit proškolení všech pracovníků přepravní kontroly tak, aby mohla být přepravní kontrola vykonávána v plném rozsahu uznávaného sortimentu jízdních dokladů. V případě, že zapůjčené zařízení bude sloužit pro kontrolu jízdních dokladů jiného tarifu neiniciovaného Objednatelem je Dopravce povinen zapůjčit tato zařízení bezplatně a hradit s tím spojené veškeré další provozní náklady.

### 9.8.4. Technické požadavky na kontrolní zařízení

Vlakový doprovod vykonávající kontrolu jízdních dokladů dle Smlouvy musí být vybaven zařízením v on-line provozu (tzn. on-line v případě dostupnosti mobilní sítě) umožňující načítání dat minimálně rychlostí LTE s neomezeným datovým tarifem případně s datovým tarifem, v němž bude pro jízdní doklady IDS JMK vyčleněno minimálně 30 GB měsíčně, které umožní minimálně následující úkony:

- sledování polohy zařízení pomocí GPS, která musí umožnit automatické přiřazení zařízení do tarifní zóny;
- prodej jízdních dokladů IDS JMK v tištěné podobě, přesný rozsah sortimentu stanoví KORDIS; dopravce je povinen používat k tisku papír s potiskem a ochrannými prvky stanovenými KORDIS;
- prodej jízdních dokladů s přírazkou;
- možnost platby bankovní kartou v off-line režimu, tzn. v režimu, kdy není nutné okamžité ověření platby u banky;
- výběr samostatné přírazky k jízdnému;
- kontrolu platnosti 2D jízdenek ve formátu QR, přesná specifikace pro čtení jízdenek bude nastavena před Zahájením provozu;
- automatické on-line stahování dat o cestujících a jejich identifikátorech a k nim přiřazeným jízdním dokladům z Dopravního zúčtovacího centra (dále DZC) provozovaného KORDIS a jejich šifrované zabezpečené ukládání do paměti přístroje. Uložená data musí obsahovat minimálně: fotografie cestujících, jejich jména a příjmení, data narození, jejich identifikátory ve formě tokenů čísel čipové karty a kompletní informace o jimi pořízených jízdních dokladech. Zařízení musí garantovat plnou funkčnost kontroly elektronických jízdních dokladů z DZC s tím, že pro údaje o cestujících bude vyhrazena paměť o velikosti nejvýše 24 GB.
- načtení čísla tokenu (identifikátoru cestujícího) jak z bankovní karty tak prostřednictvím NFC čtečkou bankovních karet standardů VISA a Mastercard obsahující KORDISem definovaný algoritmus pro tokenizaci čísel karet osazený KORDIS definovaným klíčem. Tato čtečka i její SW a předání klíčů KORDIS musí být v souladu s bezpečnostními požadavky PCI DSS

a dalšími obou karetních asociací. Současně musí umožňovat dálkové přehrání klíče k tokenizačnímu algoritmu či přidání dalšího klíče tak, aby bylo možné k jedné kartě generovat více tokenů;

- načtení UID karty čtečkou karet standardu Mifare jako identifikátoru cestujícího;
- načtení UID karty a dalších údajů (zejména tokenu cestujícího) NFC čtečkou;
- načtení tokenu z EOC IDS JMK ve formě 2D kódu a zobrazení platných jízdních dokladů s možností vypnutí této funkce;
- na základě údajů ze čteček vyhledat v paměti údaje o platných jízdenkách cestujícího, zobrazit jeho barevnou fotografii a osobní údaje, automaticky vyhodnotit platnost jízdních dokladů; pokud nebude jízdní doklad nalezen v paměti, bude po manuálním potvrzení provedeno on-line ověření v DZC;
- předávat data o výsledcích kontroly pro každý token a o GPS poloze pracovníka při kontrole do DZC samostatně za každého pracovníka;
- uhradit platbu za jízdné a přírážku k jízdnému bankovní kartou standardu VISA a Mastercard;
- uhradit platbu za jízdné a přírážku k jízdnému pro příslušné UID karty se zůstatkem evidovaným centrálně v DZC a dobít tuto elektronickou peněženku;
- vyhledání spojení všemi druhy dopravy v IDS JMK a v ČR, tisk vyhledaného spojení;
- tisk potvrzení o zpoždění;
- tisk vratky;
- další tisky dohodnuté mezi KORDIS a Dopravcem;
- otevřenost systému kontrolního zařízení, aby bylo možné instalovat další kontrolní aplikace vyvinuté pro danou platformu a zařízení;
- musí umožňovat více variant tokenizace a automatické prohledávání databáze dle tokenů;
- musí umožňovat rozšíření o Jiné tarify;
- elektronickou jízdenku IDS JMK přiřazenou k bankovní kartě prostřednictvím tokenu nebo Mifare či obdobnému čipu prostřednictvím UID kódu včetně fotografie a dalších údajů o cestujícím musí být zařízení schopno zobrazit být do 2 sekund od přiložení karty / čipu ke čtečce;
- pro načtení fyzické karty, karty v mobilním zařízení prostřednictvím NFC nebo UID čipu musí postačovat jejich umístění na vzdálenost 2 cm od terminálu;
- načítání údajů potřebných ke kontrole musí být možné bez ohledu na přítomnost dalších aplikací v mobilním telefonu využitém pro NFC předání tokenu či UID karty;
- pro případ nenačtení kódu nosiče prostřednictvím čtečky musí zařízení umožnit ruční zadání kódu vystaveného k jízdence a jeho kontrolu vzhledem k interní databázi stejně jako on-line kontrolu napojením na DZC či jiná definovaná rozhraní;
- zařízení musí umožnit paralelní kontrolu jízdního dokladu z více databází – tzn. k jednomu nosiči může být vygenerováno více tokenů dle dopravního systému a zařízení zobrazí současně všechny jízdní doklady k němu přiřazené ve více systémech;
- • Dopravce je na výzvu Objednatele do 1 roku povinen zařízení upravit tak, aby byly informace o prodaných jízdních dokladech předávány on-line do DZC (pokud bude dostupný signál) a jízdní doklady byly prodávány jménem KORDIS;
- Dopravce je na výzvu Objednatele do 1 roku povinen zařízení upravit tak, aby splňovalo aktuální požadavky Objednatele na provádění přepravní kontroly a prodeje jízdních dokladů

(např. přebírání, odesílání a zobrazování dalších dat z DZC apod.);

- přesné grafické řešení, workflow a front-office zařízení pro prodej a čtení jízdních dokladů IDS JMK a jejich zobrazení personálu podléhá předchozí konzultaci s KORDIS. Dodavatel zařízení je povinen přesné řešení s KORDIS konzultovat.

Dopravce je povinen zajistit na vlastní náklady veškerý potřebný upgrade a údržbu HW a SW pro provoz výše uvedeného zařízení v rozsahu tarifů platných ve Vlacích k Zahájení provozu.

V případě požadavku Objednatele na zavedení dalších tarifů je dopravce povinen tyto tarify zpracovat i do tohoto zařízení Vlakového doprovodu.

Dopravce je při přípravě řešení kontrolního a prodejního zařízení povinen konzultovat řešení s KORDIS.

Pro účely testování správnosti prodeje a kontroly jízdních dokladů je Dopravce povinen bezúplatně zapůjčit KORDIS 2 ks pracovníky Dopravce aktuálně využívaného prodejního a kontrolního zařízení včetně kompletního SW vybavení a jeho aktualizací.

## **9.9. Umožnění komisionářského prodeje**

Dopravce je povinen umožnit prodej jízdních dokladů společností KORDIS případně dalším subjektem pověřeným Objednatelem, kteří budou vystupovat jako komisionáři, a za tím účelem s těmito subjekty mít uzavřenu příslušnou smlouvu.

# 10. STANDARD VLAKOVÉHO DOPROVODU A DALŠÍCH PRACOVNÍKŮ DOPRAVCE

## 10.1. Vlakový doprovod

V případě, že bude Vlakový doprovod Objednatelům požadován, stanoví Objednatel pro příslušné období jízdního řádu objednávku Vlakového doprovodu v Objednávce jízdního řádu.

KORDIS stanoví rámcové oběhy vlakového doprovodu. Tyto oběhy musí být Dopravcem dodrženy s výjimkou odůvodněných případů nebo na pokyn KORDIS.

Objednatel a KORDIS má právo na dočasnou dobu přesměrovat Vlakový doprovod z plánovaných Vlaků do jiné lokality nebo na jiné Vlaky se zachováním místa a času nástupu a ukončení služby a plánovaných přestávek.

Dopravce je povinen vybavit Vlakový doprovod zařízením umožňujícím hlasovou komunikaci s KORDIS.

Dopravce je povinen zajistit KORDIS on-line dostupný elektronický informační zdroj, ve kterém budou v každém okamžiku dostupné aktuální a plánované obraty Vlakového doprovodu a rozpis činností v jednotlivých směnách.

Dopravce je povinen zajistit elektronický informační zdroj, který bude KORDIS poskytovat v každém okamžiku aktuální seznam turnusů a telefonních čísel Vlakového doprovodu a strojvedoucích v daném okamžiku provozovaných Vlaků. Tento seznam musí být dostupný on-line pro CED i DID pro případnou nouzovou komunikaci.

Dopravce je povinen vybavit každého pracovníka Vlakového doprovodu osobním čipovým nosičem dodaným KORDIS umožňujícím po jeho přiložení k automatu KORDIS v Jednotce identifikaci zahájení či ukončení jízdy na daném vlaku. Dopravce je povinen předat KORDIS aktuální telefonní číslo na držitele příslušného nosiče.

V případě potřeby je CED oprávněn přímo komunikovat s Vlakovým doprovodem (v případě, kdy není vlak obsazen Vlakovým doprovodem, se strojvedoucím) – a to v případech, kdy je třeba poskytnout cestujícím, popř. získat od cestujících informace (zejména pro zajištění přestupních vazeb).

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

Objednatel či KORDIS mají právo po předchozí konzultaci s Dopravcem nastavit oficiální pojmenování funkce Vlakového doprovodu. Dopravce je pak povinen ve spojitosti s Vlaky tento pojem používat. Předběžně se předpokládá využívat pojem "průvodčí".

## 10.2. Povinnosti Vlakového doprovodu

KORDIS ve spolupráci s dopravcem zpracovává a nastavuje Závazné pokyny pro Vlakový doprovod (dále jen ZPD), který definuje zejména jeho činnosti a povinnosti. Dopravce je povinen prokazatelně Vlakový doprovod s tímto dokumentem seznámit a zajistit jeho dodržování.

Pokud není v ZPD stanoveno jinak, činnost Vlakového doprovodu nesmí být na Vlaku omezována dopravními úkony (např. signalizace odjezdu strojvedoucím). Pokud je k těmto činnostem na Vlaku nutná součinnost dalšího odborného personálu, je Dopravce povinen na vlastní náklady nasadit na Vlak další nezbytné osoby.

Vlakový doprovod má povinnost po celou dobu jízdy vlaku včetně pobytu ve stanicích

zabezpečovat zejména následující činnosti (řazeno dle pořadí důležitosti):

- provádění přepravní kontroly a odbavení cestujících;
- v případě mimořádnosti v dopravě aktivní informování cestujících ve Vlaků osobně či vozovým rozhlasem, nebo dle pokynů CED a DID informování na nástupištích;
- zajištění informačních a poradenských služeb pro cestující (např. vyhledání spojení, doporučení tarifu);
- pomoc při pořízení jízdního dokladu v automatu;
- zajištění přestupních vazeb;
- hlasová a datová komunikace s CED;
- prodej jízdních dokladů a od vyhlášení i prodej čipových peněženek IDS JMK v množství na kterém se KORDIS a Dopravce dohodnou;
- další informační a poradenské služby;
- dohled nad Vlakem, monitoring vandalizmu;
- ve stanicích dle potřeby zajištění nástupu pro dohánějící cestující;
- monitoring závad a jejich hlášení;
- prověření funkčnosti validátoru či automatu na žádost CED nebo DID;
- řešení problematiky skupin, přepravy jízdních kol a handicapovaných osob;
- provádění přepravní kontroly před nástupem do ND nebo během jízdy v ND dle výlukového pokynu KORDIS;
- provádění činností uvedených v článku 5.1.

Od termínu stanoveného KORDIS je Vlakový doprovod při nástupu do Vlaků povinen se přihlásit a po ukončení služby na Vlaků se odhlásit přiložením osobního čipového nosiče k automatu KORDIS v Jednotce.

Vlakový doprovod je oprávněn v případě potřeby (zejména vyloučení cestujícího z přepravy) opustit na vhodné stanici přidělený Vlak a upravit svůj plánovaný oběh. O takové mimořádnosti v dopravě musí být proveden záznam a Vlakový doprovod musí v takovém případě konat tak, aby se v nejkratší možné době na svůj oběh vrátil.

V případě, že se ve Vlaků nachází funkční automat na jízdenky, je Vlakový doprovod povinen udělit cestujícímu bez platného jízdního dokladu postih dle SPP IDS JMK. ZPD mohou nastavit speciální postupy pro určité kategorie cestujících.

V případě mimořádnosti v dopravě (zejména v případě poruchy Vlaků, zastavení mimo stanici), zpoždění Vlaků jak před odjezdem, tak i v průběhu jízdy Vlaků, je Vlakový doprovod povinen nejpozději do 10 minut informovat cestující o vzniklé situaci. V případě potřeby může kontaktovat strojvedoucího, CED, případně jiné dispečinky. Dále je povinen každých dalších 10 minut cestující informovat o vývoji a případně se jim snažit vyhledat jiné alternativy pro dojezd do cíle jejich cesty.

Vlakový doprovod je během jízdy povinen sledovat návazné spoje - tzn. zejména spolupracovat s CED v případě zpoždění Vlaků a dále v přestupních uzlech sledovat, zda proběhl přestup z návazných spojů a zda Vlak neujíždí dohánějícím cestujícím ze zpožděného přípoje a v případě potřeby přizpůsobit v souladu s předpisy odjezd Vlaků.

Na základě žádosti cestujícího je Vlakový doprovod povinen požádat CED o zabezpečení návaznosti spoje a cestujícímu sdělit výsledek.

Pro komunikaci Vlakového doprovodu a strojvedoucího s CED je příslušné telefonní číslo stanoveno KORDIS.

Vlakový doprovod je povinen vyloučit cestujícího z přepravy, pokud cestující přes upozornění nedodrží Přepravní řád, smluvní přepravní podmínky nebo tarif anebo nerespektuje pokyny a příkazy pověřené osoby. Zejména je vlakový doprovod povinen vykonat tento úkon tehdy, pokud je o to při splnění výše uvedených podmínek výslovně požádají ostatní cestující.

Vlakový doprovod a strojvedoucí musí plyně zvládat komunikaci s dispečery a cestujícími v českém, případně slovenském jazyce.

### 10.3. Povinnosti zaměstnanců prodejních míst

KORDIS ve spolupráci s Dopravcem zpracovává a nastavuje Závazné pokyny pro zaměstnance prodejních míst (ZPPM), který definuje postupy při ovládní zařízení pro sledování polohy a komunikaci s CED a další povinnosti zaměstnanců prodejních míst. Dopravce je povinen prokazatelně zaměstnance prodejních míst s tímto dokumentem seznámit a zajistit jeho dodržování.

Pracovníci prodejních míst, pokud jejich provoz Objednatel požaduje, mají mimo nezbytné úkony nad rámec článku 9.6.3 následující povinnosti:

- kontrola čistoty a zajištění úklidu při mimořádném znečištění čekacích prostor (např. rozlitá káva, rozházené letáky, apod.) a dohled nad čistotou a vybavením sociálních zařízení;
- kontrola aktuálnosti, úplnosti a doplňování informačních materiálů;
- poskytovat cestujícím informace o aktuální dopravní situaci a za tím účelem monitorovat doporučené webové stránky. Dopravce je povinen zajistit pracovníkům přístup k internetu s možností připojení zejména na web Provozovatele dráhy, IDS JMK a Dopravce.

### 10.4. Povinnosti strojvedoucího

KORDIS ve spolupráci s Dopravcem zpracovává a nastavuje Závazné pokyny pro strojvedoucí (ZPS), který definuje postupy při ovládní zařízení pro sledování polohy a komunikaci s CED a další povinnosti strojvedoucího. Dopravce je povinen prokazatelně strojvedoucího Vlaku s tímto dokumentem seznámit a zajistit jeho dodržování.

Tento pokyn definuje zejména:

- povinnosti při přihlašování do systému a zadávání vlaku a dalších provozních parametrů
- pravidla pro zadávání informací do informačního systému
- pravidla pro komunikaci s CED
- pravidla pro dodržení návazností
- pravidla pro komunikaci s dalším provozním personálem a kontrolními orgány
- pravidla temperování a chlazení
- pravidla osvětlení vozidla
- pravidla operativních hlasových hlášení pro cestující
- pravidla otevírání dveří na zastávkách
- pravidla zastavování na zastávkách
- povinnosti pro zajištění kontroly vozidla
- povinnost uzamčení / zpřístupnění vozidla pro cestující
- provádění činností uvedených v článku 5.1.

V případě potřeby je CED oprávněn přímo komunikovat se strojvedoucím, vždy však tak, aby nedošlo ke snížení bezpečnosti provozu.

V případě oprávněného požadavku na otevření dveří AED je strojvedoucí povinen dvířka



dálkově uvolnit a postupovat dle provozních pokynů dohodnutých mezi KORDIS a Dopravcem před Zahájením provozu.

## 10.5. Povinnosti řidičů a zaměstnanců dopravců ND

Řidiči autobusů ND jsou povinni:

- mít v souladu s pokyny KORDIS nastaven palubní počítač, případně jiné zařízení pro sledování polohy
- dodržovat časy odjezdů dle jízdního řádu
- dodržovat povinné čekání na přípoje dle jízdního řádu a pokynů elektronických zařízení
- dodržovat trasu spoje
- dodržovat pokyny KORDIS pro příslušnou výluku
- provádět důsledně přepravní kontrolu pokud je tato povinnost nastavena ve výlukovém pokynu
- respektovat pokyny CED
- kooperovat s dalšími pracovníky IDS JMK
- přistavit vozidlo nejpozději 5 minut před odjezdem, pokud není stanoveno výlukovým pokynem jinak
- komunikovat v češtině nebo slovenštině
- dodržovat další pokyny stanovené výlukovými pokyny.

## 10.6. Chování pracovníků

Pracovníci Dopravce se musí k cestujícím chovat slušně, vstřícně a asertivně, zákazníkům je povinen vykat, vyloučeny jsou hrubé a neslušné výrazy.

Všichni pracovníci Dopravce jsou povinni monitorovat a hlásit závady v provozu, zejména poškození či znečištění majetku Dopravce, Objednatele a KORDIS, zastávek a jejich vybavení, závady v informačních a odbavovacích systémech, závady na straně Provozovatele dráhy. Dopravce je povinen tato hlášení evidovat, předávat odpovědným subjektům k řešení a jedenkrát měsíčně zaslat KORDIS přehled o zjištěných skutečnostech a subjektech, jimž byla událost předána.

Za účelem poradenství, konzultací a případného prověření znalostí je zaměstnanec Dopravce povinen umožnit zaměstnanci KORDIS nebo Objednatele vybaveného kontrolním průkazem dle čl. 9 Smlouvy vstup na stanoviště strojvedoucího během pobytu Vlaku ve stanici (zastávce), na stanoviště (do oddílu) Vlakového doprovodu a do vnitřních prostor prodejních míst IDS JMK provozovaných Dopravcem a zajišťujících prodej nebo informování o Tarifu IDS JMK případně Jiných tarifech.

## 10.7. Vzhled pracovníků

Vlakový doprovod a personál zajišťující kontakt s cestujícími musí být oblečen v jednotném stejnokroji.

Stejnokroj musí být vybaven visačkou s údaji umožňujícími identifikaci zaměstnance – tzn. zejména osobním číslem. Visačka musí být při výkonu služby nošena viditelně.

Pod pojmem Stejnokroj se rozumí jednotný úbor na celou postavu složený z níže uvedených součástí:

Stejnokroj se skládá z dlouhých kalhot a košile s dlouhým rukávem. V případě vyšších venkovních teplot lze použít i krátké kalhoty, sukni a košili s krátkým rukávem nebo polokošili s límcem. Kravata není vyžadována. Kalhoty či sukni mohou být z jednobarevné tmavé látky. Stejnokroj může být doplněn sakem, čepicí a dalšími oděvními součástkami, v zimním období

pak jednotným kabátem či bundou.

Látka, barva a střih jednotlivých druhů oděvů musí být u Dopravce pro Vlaky shodná. Na košile a halenky se doporučuje umístit logo dopravce.

Dopravce je povinen KORDIS před zahájením provozu na soutěžených spojích předat popis stejnokroje a udržovat tento dokument aktuální.

V mimořádných případech po nezbytně nutnou dobu je povoleno, aby Vlakový doprovod nebyl vybaven stejnokrojem. Zejména se jedná o případy zaškolování nových zaměstnanců. V takovém případě je však povinnost Vlakového doprovodu či Dopravce předem nahlásit, na kterém turnusu či Vlaku se bude podobný pracovník vyskytovat. Takový pracovník musí být vždy vybaven visačkou a páskou na ruce.

## **10.8. Školení zaměstnanců Dopravce**

Všichni pracovníci Dopravce, kteří vykonávají činnost na Vlacích a na prodejních místech – zejména pracovníci ve styku s cestujícími – musí být alespoň jedenkrát ročně proškoleni a prozkoušeni:

- zástupcem KORDIS ze znalostí IDS JMK,
- ze znalostí Jiných tarifů.

Školení i zkoušení je možné provést i korespondenční nebo kombinovanou formou (např. zaměstnanci obdrží informační brožury a následně odpoví na přiložený test znalostí).

Dopravce je povinen vést a nejméně 2 roky archivovat záznamy o proškolení a výsledcích testů svých zaměstnanců o IDS JMK a Jiných tarifů a na požádání je poskytnout KORDIS.

## **10.9. Bezpečnost cestujících**

Dopravce je povinen sledovat a předcházet případným krizovým a konfliktním přepravám se zásahem do Vlaků a ve spolupráci s PČR a KORDIS zajišťovat opatření k zajištění bezpečnosti cestujících.

## **10.10. Realizační tým Dopravce a jeho komunikace s Objednatelům a KORDIS**

Dopravce je povinen neprodleně poskytnout Objednateli a KORDIS telefonické a emailové kontakty na členy realizačního týmu a v případě jakékoliv změny neprodleně poskytnout jejich aktualizaci.

Mezi členy realizačního týmu Dopravce patří zejména:

- osoba odpovědná za provozní ekonomiku a smluvní záležitosti (ujeté výkony, Odměny, smluvní pokuty, smluvní záležitosti apod.).
- osoba odpovědná za technologii dopravy a přepravy (problematika jízdního řádu a objednávky tras ve vztahu k Provozovateli dráhy, oběhy Jednotek, plánování směn strojvedoucích, Vlakového personálu a dalšího provozního personálu Dopravce, výluková opatření a problematiku Náhradní dopravy, krátkodobé změny v nasazení vozidel a personálu apod.)
- osoba odpovědná za záležitosti tarifu, přepravních podmínek, zveřejňování informací, výlep jízdních řádů, řešení dotazů a podnětů cestujících na pokyn KORDIS apod.

- osoba odpovědná za provoz (přejímky Jednotek mezi Dopravcem a Poskytovatelem FS, strojvedoucí, Vlakový doprovod, prodejní místa a další provozní personál Dopravce).
- osoba odpovědná za dispečink Dopravce (DID)

V rámci poskytování součinnosti jsou Dopravce a členové realizačního týmu povinni bez zbytečného odkladu věcně reagovat na písemné i telefonické požadavky Objednatele a KORDIS a komunikovat slovem i písmem v českém (případně slovenském) jazyce.

## 11. STANDARD PŘEPRAVNÍCH A MARKETINGOVÝCH PRŮZKUMŮ

Pokud je na Vlaku přítomen Vlakový doprovod na základě požadavku Objednatele a nerozhodne-li Objednatel jinak, je Dopravce na vlastní náklady povinen uskutečnit:

- minimálně dvakrát za kalendářní rok 12denní (čtvrtek až pondělí) přepravní průzkum, a to obvykle v měsících duben a říjen;
- minimálně dvakrát za kalendářní rok 9denní (sobota až neděle) přepravní průzkum, a to obvykle v měsících leden a červenec.

Přesné termíny průzkumů musí být v koordinaci s ostatními objednateli odsouhlaseny KORDIS.

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

Údaje o přepravním průzkumu je Dopravce povinen poskytnout Objednateli a KORDIS, a to do jednoho měsíce od uskutečnění průzkumu v elektronické podobě ve formátu Microsoft Excel s údaji řazenými po Vlacích v podobě primárních dat.

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 vlcích provozovaných dle této Smlouvy na území Jihomoravského kraje umožnit realizaci marketingových průzkumů zabezpečovaných KORDIS a poskytnout v tomto ohledu veškerou potřebnou součinnost včetně zajištění bezplatné přepravy ve svých Spojích.

Výsledky všech výše uvedených průzkumů a data z automatických sčítačů nejsou obchodním tajemstvím Dopravce a Objednatel případně KORDIS je oprávněn je zveřejnit.

## 12. STANDARD VZTAHU K ZÁKAZNÍKŮM

### 12.1. Přeprava handicapovaných osob a hromadných výprav

Dopravce je povinen zajistit přepravu handicapovaných osob (zejména vozíčkářů) ve Vlacích k tomu přizpůsobených včetně zajištění obsluhy plošiny ve stanicích, kde je to nutné, resp. možné. Dopravce je povinen umožnit zaměstnancům KORDIS případně dalším pověřeným osobám manipulovat s plošinou pro nástup cestujících na vozíku pro invalidy; podrobnosti dohodne před zahájením provozu dle Smlouvy KORDIS s Dopravcem.

Rezervační systém pro vozíčkáře a handicapované osoby zajišťuje KORDIS. Požadavek na přepravu vozíčkáře v případě nutnosti vyklopení plošiny předá Dopravci v dohodnutém termínu předem. Dopravce zajistí včasné předání informace Provozovateli dráhy, pokud bude nutná změna pravidelné koleje a v objednaném čase zajistí nakládku / vykládku handicapované osoby.

Pokud se Dopravce dozví z jím případně provozovaného vlastního systému pro hlášení přepravy vozíčkářů o požadavku na jejich přepravu, je povinen tento požadavek ihned předat KORDIS.

Rezervační systém pro velké skupiny zajišťuje KORDIS. KORDIS rozhodne o případné změně kapacity dotčených Vlaků a sdělí tento požadavek dopravci v předstihu aspoň 7 dní před příslušným datem.

Pokud se Dopravce dozví z jím případně provozovaného vlastního systému pro hlášení přepravy velkých skupin o požadavku na jejich přepravu, je povinen tento požadavek ihned předat KORDIS.

## **12.2. Propagace a podpora využívání IDS JMK**

Dopravce je povinen o všech svých aktivitách v oblasti marketingu ve vztahu k provozování železniční dopravy v rámci Smlouvy informovat KORDIS a realizovat je v souladu s jeho požadavky a záměry.

Dopravce je povinen na žádost KORDIS zabezpečit informování cestujících např. formou rozdávání informačních letáků ve vlacích např. Vlakovým doprovodem a případně umožnit distribuci informačních materiálů vlastními pracovníky KORDIS.

Ve všech případech informování cestujících Dopravcem o dočasných změnách v dopravě a výlukách musí být využita jednotná grafická úprava podle vzoru určeného KORDIS a informační materiál musí být průběžně kontrolován a udržován v čitelném stavu. Netýká se webu Dopravce.

Po ukončení dočasné změny v dopravě nebo při změně jízdních řádů je Dopravce povinen zkontrolovat odstranění všech informačních materiálů vázících se ke změně a uvést stanice a případné jiné informační plochy do stavu odpovídajícímu aktuálnímu vedení linek a jízdním řádům.

Dopravce je povinen stanovit kontaktní osobu odpovědnou za přebírání stížností a podnětů cestujících.

V případě nutnosti prověřit oprávněnost stížnosti cestujících je Dopravce povinen dodat své vyjádření ke stížnosti do 10 pracovních dnů od vyzvání KORDIS, na základě žádosti dopravce lze termín prodloužit o dalších 10 dnů.

Dopravce je povinen ve svých informačních materiálech týkajících se IDS JMK a dopravy v Jihomoravském kraji odkazovat vždy výhradně na jednotný informační telefon IDS JMK stanovený KORDIS (ve stavu ke dni 1. 1. 2023 tel. +420 5 4317 4317) a na informační web IDS JMK: [www.idsjmk.cz](http://www.idsjmk.cz).

V případě, že Dopravce vydává vlastní informační materiály vztahující se k provozu regionální dopravy v oblasti Jihomoravského kraje, je povinen vždy informovat o jednotném informačním telefonu a webu IDS JMK dle předchozího odstavce, logo IDS JMK musí být obsaženo ve všech těchto letácích.

Vydávání jízdních řádů linek IDS JMK zajišťuje výlučně KORDIS případně se souhlasem KORDIS i Dopravce.

Veškeré informační materiály vztahující se k dopravě v rámci IDS JMK podléhají schválení KORDIS.

V případě, že Dopravce vydává regionální či celostátní informační časopis určený k distribuci

cestujícím, je povinen na vyzvání KORDIS poskytnout plochu o velikosti 1 strany tohoto bulletinu v každém čísle regionálního časopisu a 1 strany 4x ročně v celostátním časopisu.

### **12.3. Kompenzace cestujícím**

Pokud Dopravce bude poskytovat cestujícím v tarifu nebo smluvních přepravních podmínkách platných ve Vlacích kompenzace za zpoždění či odřeknutí vlaků, za nedodržení návazností, nebo za jinou událost, je povinen stejné kompenzace poskytovat všem cestujícím ve Vlacích bez ohledu na využitý tarif.

Nad rámec výše uvedeného, v případě nezajištění dopravy z viny Dopravce - tzn. zejména při odřeknutí vlaku z důvodu poruchy či nedostatku personálu, nedodržení garantované návaznosti nebo nedostatečné kapacity vlaku z důvodu nasazení jiného než plánovaného vozidla či soupravy je Dopravce povinen zajistit pro cestující alternativní dopravu nebo kompenzovat oprávněné náklady za alternativní způsob dopravy (např. taxislužba, privátní automobil) pro každého cestujícího až do výše 500 Kč. Toto odškodné se neuplatní, pokud existovala možnost spojení v rámci IDS JMK do cílové destinace s odjezdem nejpozději 70 minut po původně plánovaném odjezdu.

## **13. ÚPRAVY OBSAHU TPSŽ**

V případě, že dojde ke změně nebo úpravě TPSŽ a takové změny nebo úpravy budou pro Dopravce znamenat nárůst nákladů, bude postupováno podle odst. 16.5 Smlouvy

V souladu s odst. 16.5 Smlouvy je KORDIS je oprávněn kdykoliv změnit nebo upravit níže vyjmenované části těchto TPSŽ:

- Bod 2
- Bod 3.4, 3.5 a 3.6
- Bod 5.1, 5.2 vč. Pokynů pro obsluhu informačních systémů v jednotkách Moravia a 5.4
- Bod 6.3 (včetně všech podbodů), 6.4 a 6.5
- Bod 7.5 (pouze seznam hlavních činností Dispečera Dopravce a seznam rozhodujících pravomocí CED)
- Bod 10.2 a Závazné pokyny pro Vlakový doprovod
- Bod 10.3 a Závazné pokyny pro zaměstnance prodejních míst
- Bod 10.4 a Závazné pokyny pro strojvedoucí
- Bod 10.5
- Příloha 1 TPSŽ – Garance návazností a její přílohy
- Příloha 2 TPSŽ – Vybavení zastávek

## **14. SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Garance návazností

Příloha 2: Vybavení zastávek

# Garance návazností IDS JMK

Jízdní řád 2024 / 25

Platí od 15. 12. 2024

**Květen 2023**



## ZÁKLADNÍ PRAVIDLA GARANCE NÁVAZNOSTÍ IDS JMK

Návaznosti v rámci IDS JMK jsou rozděleny do 2 základních skupin:

### Návaznosti mezi vlaky

Přípoje mezi vlaky, čekací doby vlaků a požadavky na přestupní doby stanovuje KORDIS JMK, který je zároveň oprávněn tyto požadavky v průběhu jízdního řádu dle potřeby měnit. KORDIS JMK určuje i přestupní body a nestandardní přípoje s kratší přestupní dobou.

Technické zpracování (podklady do pomůcky Přípoje mezi vlaky osobní dopravy, příp. plnění dat do navazujících elektronických systémů Správy železnic, s.o.) zajišťuje železniční dopravce, nedohodne-li se s KORDIS JMK jinak. Před předáním Správě železnic, s.o. je železniční dopravce povinen podklady projednat s KORDIS JMK.

V konkrétní dopravní situaci může dopravce čekací dobu zvýšit/snížit jen po souhlasu CED. CED má naopak pravomoc nařídit dopravci úpravu čekací doby.

### Návaznosti mezi vlaky a ostatními druhy dopravy

- návaznosti negarantované vychází z časových poloh jednotlivých spojů linek bez povinnosti vyčkat na přípoj. V případě výluk je řešeno dle výlukových pokynů vydávaných KORDIS JMK.
- návaznosti garantované jsou stanoveny ve služební verzi jízdních řádů jednotlivých linek tzv. inverzními přípojovými řádky, kde je uveden čas příjezdu spoje, na který má povinnost navazující spoj čekat, čekací doba v minutách a v případě potřeby ještě další specifikata k zajištění návaznosti.

Na území města Brna u jízdních řádů DPMB vychází garantované návaznosti z „Projektu organizace veřejné dopravy na území města Brna“, přílohy 2 „koncepce provázanosti linek“. Není-li zde daný případ řešen, postupuje se dle interních opatření DPMB, odsouhlasených KORDIS JMK.

Návaznosti vlak – vlak jsou řešeny interní pomůckou Správy železnic s.o. „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy“ nastavenou příslušným železničním dopravcem dle pokynů KORDIS JMK. Železniční dopravce je povinen (v mezích technických možností) připomínky KORDIS zapracovat.

### Přípojný spoje

Přípojný spoj je spoj, od kterého odjíždí návazný spoj.

Návazný spoj je spoj, který navazuje na přijíždějící přípojný spoj.

Přípojnými spoji IDS JMK jsou spoje, jejichž přípojová vazba je vyhlášena jízdním řádem příslušné linky. Služební jízdní řád je pro účely zajištění přestupních návazností doplněn (na rozdíl od jízdních řádů určených pro veřejnost) o tzv. „inverzní“ přípojové řádky.

Přestupní návaznost BUS VLAK je vyznačena NAD ŘÁDKEM odjezdů vlaků z přestupního bodu (inverzně vybarvené řádky, údaje vyznačují čas příjezdu přípojného autobusu a čekací dobu návazného vlaku).

Přestupní návaznost VLAK BUS je vyznačena POD ŘÁDKEM odjezdů vlaků z přestupního bodu (údaje vyznačují odjezd návazného autobusu).

### Čekací doba

Čekací doba je doba, po kterou navazující spoj vyčká na příjezd zpožděného přípojného spoje. Čekací doba stanovuje největší interval mezi pravidelným odjezdem návazného spoje a skutečným příjezdem zpožděného přípojného spoje, při kterém je návazný spoj ještě povinen čekat na zpožděný přípojný spoj.

Mezi skutečným příjezdem zpožděného přípojného spoje a odjezdem návazného spoje musí být dodržena přestupní doba.

Čekací doba nemusí být dodržena pokud:

- výpravčí (dispečer CDP Přerov, řidič spoje jiného dopravce) obdrží informaci, že zpoždění přípojného spoje je vyšší než je možno pokrýt čekací dobou,
- výpravčí (dispečer CDP Přerov, řidič spoje jiného dopravce) obdrží informaci, že se v přípojném spoji nenachází žádný přestupující cestující.

Nejvyšší přípustné zpoždění návazného spoje (není-li operativně nařízen opožděný odjezd návazného spoje) je dáno součtem čekací a přestupní doby.

V odůvodněných výjimečných případech může dispečer železničního dopravce rozhodnout o čekání vlaku odlišně od pomůcky „Garance návazností“.

Obdobně může Centrální dispečink IDS JMK (dále jen CED) (event. dispečink DPMB) v odůvodněných případech rozhodnout o event. prodloužení ček. doby autobusu v mezích limitovaných dalšími technologickými souvislostmi (další přípoje, obrat vozu).

### **Přestupní doba**

Přestupní doba je minimální doba nutná k bezpečnému přestupu cestujících v daném přestupním bodu. Vlaky a aut. spoje, u nichž je interval mezi příjezdem a odjezdem kratší než přestupní doba, se nepovažují za přípoje a netýkají se jich tudíž další opatření pomůcky „Garance návazností“. Přestupní doby v jednotlivých přestupních bodech IDS JMK jsou stanoveny přílohou č. 2.

### **Dispečerské řízení provozu autobusů spočívá zejména v:**

- předání informace strojvedoucím / řidičům o zpoždění přípojů, stanovení čekání či nečekání na zpožděný přípoj dle inverzních přípojových řádků. V případech uvedených v článku čekací doba možnost zkrácení či prodloužení čekací doby. Nestanoví-li dispečer jinak, postupuje strojvedoucí / řidič dle pokynů automaticky generovaných systémem CEDRIS. v případě čekání vlaku na bus má dispečer Správy železnic možnost žádost (obvykle automaticky generovanou systémem CEDRIS) o čekání vlaku ve stanoveném časovém intervalu zamítnout,
- zpoždění odjezdu spoje z důvodů zpoždění negarantovaného přípoje,
- vzájemném informování s dispečerem dopravce / řidičem při mimořádnostech v dopravě o dopravní situaci, např. při neprůjezdnosti komunikace včetně určení objízdné trasy,
- řešení technologických souvislostí provozu ve spolupráci s dispečinky dopravců.

### **Spojení mezi jednotlivými pracovníky**

Základní podmínkou pro zabezpečování řízení přestupních návazností je informace o aktuální poloze vlaku. Informace o aktuální poloze vlaku poskytuje provozovatel dráhy žel. dopravci automaticky ze svého informačního systému a ten dále dispečinku CED IDS JMK. Za včasné a správné podání informace o okamžité změně dopravní situace odpovídá výpravčí (dispečer CDP Přerov).

Komunikace při zabezpečování přestupních návazností probíhá po linii:  
výpravčí ↔ dispečer provozovatele dráhy ↔ dispečer CED (DPMB).

V případě nutnosti překročit stanovené čekací doby lze postupovat dle Prováděcího nařízení k předpisu pro operativní řízení provozu D7 část A.

Výpravčí (dispečer CDP Přerov) při zajištění přestupních návazností udílí pokyny:

- určenému zaměstnanci v ŽST, je-li aktivován,
- zaměstnancům doprovodu vlaku.



Zpráva o čekání vlaku je informace automaticky vygenerovaná systémem CEDRIS a přes dispečink provozovatele dráhy zaslána výpravčímu konkrétní stanice. Dispečink žel. dopravce obdrží automaticky generovanou zprávu na vědomí.

Výpravčí požadavek – zprávu o čekání vlaku – obdrží do Provozní aplikace řízení provozu (EDD, GTN, GRADO), ve které je vedena dopravní dokumentace (*dále jen PA-ŘP*).

Ve zprávě je uveden čas do kdy má příslušný vlak v uvedeném přestupním bodě čekat, včetně uvedení důvodu žádosti a případné vyjádření dispečera provozovatele dráhy.

Přehled přestupních bodů, odpovědných výpravčích za jednotlivé body, způsobů zajišťování přestupních návazností, přestupních dob a sledovaných návazných linek IDS JMK jsou uvedeny v příloze č. 2 „Pravidla garancí návazností v přestupních bodech“.

Komunikace mezi řidičem busu a dispečerem probíhá prostřednictvím palubního počítače. V případě poruchy palubního počítače je dopravce povinen vybavit řidiče bezodkladně mobilním telefonem a informovat CED.

V případě mimořádných změn jízdního řádu nebo oběhů vozidel jsou autodopravci povinni zaslat KORDISu platné oběhy vozidel na dotčených linkách nejpozději 5 prac. dnů před změnou.

### **Dispečerské řízení Centrálního dispečinku IDS JMK (CED)**

Od 1. 6. 2008 řídí provoz v celém IDS JMK dispečink CED s následujícími výjimkami:

- provoz v obvodu DPMB řídí dispečink DPMB,
- požadavky na řízení provozu vlaků uplatňuje CED prostřednictvím dispečinku železničního dopravce, ve vymezených případech pak komunikací přímo se strojvedoucím.

### **Dispečerské řízení žel. dopravců**

bude doplněno

### **Dispečerské řízení SŽ**

#### **1) Centrální dispečerské pracoviště Přerov:**

Tovární 3286, 750 02 Přerov

pracovní doba: nepřetržitý provoz

#### **Vedoucí dispečer**

Telefon:

Mobil:

E-mail:

#### **Vedoucí dispečer-přípravář.**

Obvod působnosti je shodný s obvodem CDP Přerov.

Telefon:

Mobil:

E-mail:

### **Provozní dispečerů**

#### **Provozní dispečer 4**

Telefon:

E-mail:

Obvod působnosti:

- Brno-Maloměřice (mimo) – Odb. Zádulka (mimo);
- Skalice nad Svitavou – Chornice (mimo);
- Nezamyslice – Holubice – Brno- Chrlice – Brno hl. n. (mimo);
- Blažovice – Holubice;
- Odb. Brno- Černovice – Odb. Brno- Černovice zhlaví Táborská (mimo);
- Veselí nad Moravou – Blažovice – Odb. Brno- Černovice – Brno hl. n. (mimo);
- Veselí nad Moravou – Sudoměřice na Moravě – Rohatec (mimo);
- Sudoměřice na Moravě – Sudoměřice na Moravě st. hr.;
- Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou st. hr.;
- Přerov (mimo) – Moravský Písek;
- Moravský Písek – Bzenec.

**Provozní dispečer 5**

Telefon:

E-mail:

Obvod působnosti:

- Břeclav (mimo) – Znojmo;
- Brno hl. n. – Jihlava;
- Brno-Horní Heršpice – Brno dolní nádraží – Brno-Maloměřice;
- Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov;
- Moravské Bránice – Oslavany;
- Znojmo – Okříšky;
- Boří les – Lednice;
- Znojmo – Šatov st. hr.;
- Moravské Budějovice – Jemnice;
- Brno hl. n. – Brno-Maloměřice – Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov;
- Žďár nad Sázavou – Tišnov;
- Křižanov – Studenec.

**Provozní dispečer 6**

Kontakty na provozního dispečera 6:

Telefon:

E-mail:

Obvod působnosti:

- Lanžhot st. hr. – Břeclav – Brno- Horní Heršpice (mimo);
  - Modřice – Brno jih – Brno- Horní Heršpice (mimo);
  - Hrušovany u Brna – Židlochovice;
  - Břeclav – Moravský Písek (mimo);
  - Břeclav – Břeclav st. hr.;
  - Šakvice – Hustopeče u Brna;
  - Zaječí – Hodonín;
  - Hodonín – Hodonín st. hr.
- 
- dálkově ovládané tratě v obvodu IDS JMK  
250 Modřice – Břeclav (mimo) – Lanžhot  
330 Břeclav (mimo) – Moravský Písek (- Přerov)

2) **dozorčí provozu žst. Brno hl.n., operátorka dispozičního výpravčího žst. Brno hl.n.**  
**dozorčí provozu žst. Břeclav.**

### 3) **výpravčí jednotlivých stanic**, kteří zajišťují návaznosti v rámci IDS JMK

Spojení výpravčích s řidiči autobusů je realizováno zásadně prostřednictvím CED, event., případně dispečinku DPMB. Vzájemné spojení řidičů autobusů vždy prostřednictvím CED, event., případně DPMB. Výjimkou z tohoto pravidla je kontaktování pohotovostního řidiče vlastní firmy, o čemž řidič vždy vyrozumí i CED (příp. DPMB).

#### **Povinnosti jednotlivých pracovníků**

##### **Povinnosti řidičů**

- a) dbát na včasnost jízdy. V případě ohrožení návazností v některé z následujících zastávek, event. ohrožení včasnosti následujícího spoje v oběhu zpožděním větším než **3 min.** informovat CED o výši zpoždění.
- b) v přestupních bodech sledovat dle jízdního řádu s inverzně vyznačenými přípojovými řádky příjezdy přípojných spojů (vlaků), na něž jeho spoj navazuje. V případech, kdy je stanovena povinnost zjistit příjezd přípojného spoje pohledem a tento spoj nepřijede včas, se dotázat po 5 minutách dispečinku. V ostatních případech se dotázat dispečinku při důvodné pochybnosti o příjezdu přípojného spoje (vlaků) - např. při mimořádně nízkém nástupu.
- c) v případě hlášeného zpoždění přípojného aut. spoje (vlaků) dodržet čekací dobu nařízenou dispečerem (automaticky generovanou textovou zprávou), pokud neobdrží od dispečera jiný pokyn (ať již nečekat nebo čekat déle);
- d) pokyn dispečera CED je (odchylně od automaticky generované zprávy) uveden: „CED: ...“ Tento pokyn má přednost před automaticky generovanou zprávou a je zaslán na vědomí dispečinku žel. dopravce.
- e) v případech, kdy je stanovena povinnost přesvědčit se o příjezdu přípojného spoje pohledem, přesvědčit se o příjezdu přípojného spoje jakož i o přestupu všech cestujících. Nepřijede-li přípojný spoj v nařízené čekací době, vyžádat si pokyny dispečera.
- f) Povinnost přesvědčit se o příjezdu přípojného busu nebo vlaku pohledem je stanovena značkou v inverzním jízdním řádu busu. Není-li značka uvedena, není povinnost stanovena.
- g) informovat dispečink vlastní firmy o opatřeních dispečinku CED, jakož i o dalších skutečnostech, majících vliv na technologické souvislosti: oběhy vozů, prac. doba, ...
- h) Spoje, u nichž je v přípojovém nebo inverzním přípojovém řádku vyznačen přípoj, na zastávce na znamení zastaví vždy. Pro ostatní spoje bez návaznosti zůstává na těchto zastávkách zachován režim zastavování na znamení.
- i) Podrobný postup řidičů autobusů DPMB při zajištění vazeb IDS JMK stanoví interní opatření DPMB odsouhlasené KORDIS JMK.

##### **Povinnosti výpravčích**

###### Činnost výpravčího při zajišťování přestupních návazností

###### **A. NÁVAZNOST VLAK - AUTOBUS**

Pro zabezpečení přestupní návaznosti vlak autobus výpravčí provádí tyto činnosti:

a) Výpravčí všech ŽST zadávají informaci 080 prostřednictvím PA-ŘP; jedná se o základní způsob pořízení informace o poloze vlaku pro zajištění přestupních návazností; v případě poruchy přenosu informací postupuje výpravčí dle opatření SŽ.

b) Výpravčí ve výchozí stanici vlaku nahlašuje formou zaslání informace 080-3 předpokládané zpoždění výchozího vlaku ve výši 4 a více minut, a to ihned, jakmile mu je

předpokládané zpoždění známo; dále nahlašuje každou změnu předpokládaného zpoždění výchozího vlaku ve výši  $\pm 4$  a více minut;

c) Výpravčí všech ŽST nahlašují formou zaslání informace 080-3 každou změnu zpoždění vlaku vzniklou při pobytu vlaku v jimi řízených stanicích ve výši  $\pm 4$  a více minut;

d) Výpravčí všech ŽST nahlašují formou zaslání informace 080-3 každou změnu zpoždění vlaku vzniklou v mezistaničním úseku sousedícím se zadní dopravou, která má vliv na rozhodnutí čekat/nečekat s návazným spojem, minimálně však změnu zpoždění ve výši  $\pm 4$  minut;

e) Na tratích Modřice – Břeclav – Lanžhot a Břeclav – Moravský Písek řízených pracovištěm CDP Přerov řídicí dispečer koná jako výpravčí dle bodů a-d.

g) Na požadavek CED (DPMB) sdělí doprovod vlaku přibližný (orientační) počet přestupujících osob.

h) Při přestupu cestujících ze zpožděného vlaku na autobus výpravčí hlásí staničním rozhlasem vhodným způsobem nutnost rychlého přestupu cestujících na autobus.

i) V případě že:

- dojde k výpadku PA-ŘP (tzn. nelze pořídit nebo předat informaci 080 ;
- dojde k výpadku přenosu informací mezi PA-ŘP a CED,

nahlašují výpravčí všech ŽST a řídicí dispečer CDP polohy vlaků telefonicky prostřednictvím provozního dispečera CDP.

j) V případě nebezpečí z prodlení je mimořádně povolena přímá komunikace výpravčí ↔ dispečer CED (DPMB). Výpravčí o provedené komunikaci informuje provozního dispečera SŽDC CDP Přerov, dispečer CED informuje dispečera žel. dopravce.

## B. NÁVAZNOST AUTOBUS - VLAK

Zabezpečení přestupní návaznosti autobus vlak se provádí následujícím způsobem:

a) Zabezpečení přestupní návaznosti autobus - vlak při zpoždění přípojného autobusu se uskutečňuje zasláním požadavku CED (obvykle automaticky generovaného systémem CEDRIS), v kterém je uveden pokyn pro pozdržení výpravy vlaku do určeného času. Požadavek je z pracoviště CED odeslán prvotně na provozního dispečera SŽ CDP Přerov, který požadavek buď anuluje (požadavek zneplatní a dohodne s CED jiný způsob řešení) nebo odsouhlasí (požadavek se přepoše výpravčímu jako zpráva o čekání vlaku do PA-ŘP, na vědomí dispečerovi žel. dopravce). Zpráva o čekání vlaku je pro výpravčího ŽST závazná. Pokud má výpravčí ŽST pochybnosti o požadavku uvedeném ve zprávě o čekání vlaku, kontaktuje provozního dispečera SŽ CDP Přerov;

b) Obdobně se postupuje u tratí dálkově ovládaných z CDP Přerov: požadavek z CED obdrží řídicí dispečer CDP Přerov.

c) Na požadavek dispečera žel. dopravce sdělí CED přibližný (orientační) počet přestupujících osob, zjištěný z jeho příkazu řidičem autobusu (je-li to technicky možné).

d) Výpravčí v případě ohlášeného zpoždění přípojného autobusového spoje dovolí odjezd návazného vlaku v době stanovené jízdním řádem pouze v těchto případech (stačí jeden z nich):

- vlak nemá stanovenou čekací dobu (N = nečeká);
- ohlášené zpoždění nelze pokrýt stanovenou čekací dobou;
- je ohlášen nulový počet přestupujících cestujících.

e) V případě že:

- dojde k výpadku PA-ŘP, kdy nelze přijmout zprávu o čekání vlaku;
- dojde k výpadku přenosu informací mezi PA-ŘP a CED,

pokyny pro výpravčího se zajišťují telefonicky po linii dispečer CED (DPMB) dispečer žel. dopravce – provozní dispečer SŽ CDP Přerov - výpravčí.

f) V případě nebezpečí z prodlení je mimořádně povolena přímá komunikace dispečer CED (DPMB) ↔ výpravčí. Výpravčí o provedené komunikaci informuje provozního dispečera SŽ CDP Přerov, dispečer CED informuje dispečera žel. dopravce.

### Povinnosti dispečera CED a DPMB

- a) **Základním způsobem řízení provozu IDS JMK je automatické řízení systémem CEDIS** pomocí přenášení informací o včasnosti jízdy busů z palubního počítače a vlaků ze systému CDS na CED a pomocí automaticky generovaných textových zpráv řidičům všech regionálních busů, dispečinku žel. dopravce a jeho prostřednictvím výpravčím.
- b) Dispečer CED může do řízení zasáhnout telefonicky nebo ručně psanou textovou zprávou. Přímé řízení dispečerem má vždy přednost před automatickým řízením. Pro odlišení od automaticky generovaných textových zpráv budou textové zprávy dispečera CED opatřeny na začátku slovem: „CED:“

Automaticky zasílané textové zprávy ze systému CEDRIS jsou pro řidiče regionálních busů závazné, pokud nejsou anulovány nebo upřesněny textovou zprávou dispečera CED (začínající „CED:“ ...) nebo telefonickým pokynem dispečera CED. Pokud má řidič busu o automaticky generované textové zprávě pochybnosti, použije volby „žádost o hovor“.

Automaticky zasílané textové zprávy ze systému CEDRIS jsou pro výpravčí a řidiče DBMB závazné, pokud nejsou anulovány dispečinkem provozovatele dráhy nebo dispečinkem DPMB. Pokud má výpravčí nebo řidič DPMB o automaticky generované textové zprávě pochybnosti, kontaktuje provozního dispečera SŽ CDP Přerov nebo dispečink DPMB.

Pokud dispečink provozovatele dráhy nebo dispečink DPMB anuluje automaticky generovanou textovou zprávu ze systému CEDRIS, kontaktuje následně dispečink CED a dohodne se s ním na dalším postupu.

- c) Povinnost dispečera vést o podstatných telefonických hlášeních stručný záznam. Dispečer DPMB a dispečer žel. dopravce vedou záznam formou stanovenou interním opatřením DPMB a žel. dopravce.
- d) Dispečer sleduje vývoj dopravní situace ve svěřené oblasti a u zpožděných spojů jejich další návaznosti tak, aby mohl včas učinit opatření k navázání přípojů nebo k zajištění včasné jízdy výchozích spojů.

### Povinnosti vlakového doprovodu

- a) Vlak. doprovod v případech, kdy je to technicky možné, ohlásí při zpoždění na žádost CED přestupní stanice přibližný údaj přestupní frekvence.
- b) Přesný postup při navazování přípojů bus / vlak na zastávkách a v neobsazených stanicích (vč. event. povinností strojvedoucích) stanoví interní pomůcka žel. dopravce.

Odpovědnost za dodržení čekací doby nařízené dispečerem a za navázání přípoje, o němž je nutno se přesvědčit pohledem, má vždy řidič přípojného autobusu.

### Obvody působnosti dispečinků CED a DPMB

#### CED

zajišťuje dispečerské řízení ve **všech zónách IDS JMK** kromě obvodu řízení dispečinku DPMB, tedy kromě zón **100, 101** (CED však v této zóně řídí návaznosti na zastávce Chrlice, žel.st. a návaznosti regionálních busů v Brně-Židenicích). CED dále neřídí vozidla DPMB v zónách **215, 310, 510 a 610**.

Provoz autobusů DPMB ve věci návazností od vlaku (na vlak) řídí CED prostřednictvím dispečinku DPMB.

Dispečink CED komunikuje s výpravčími následujících železničních stanic (v případě stanic uvedených kurzívou jen hlášení zpoždění výchozích vlaků a mimořádností):

- *Letovice*
- *Skalice nad Svitavou*
- Boskovice
- *Rájec-Jestřebí (vč. návazností na zastávce Doubravice nad Svitavou)*
- *Blansko*
- *Adamov (vč. návazností na zastávkách Adamov, zast. a Bílovice n.Svit.)*
- Brno-Chrlice
- Sokolnice-Telnice
- Křenovice hor.n.
- Nedvědice (vč. návazností v zast. Doubravník)
- *Říkonín (vč. návazností na zast. Níhov),*
- *Tišnov (vč. návazností na zast. Hradčany)*
- *Kuřim (vč. návazností na zast. Čebín)*
- Brno-Královo Pole (jen přípojové návaznosti na zastávce Česká)
- *Odb. Brno-Židenice (jen přípojové návaznosti regionálních busů)*
- Rapotice
- Zastávka u Brna (vč. návazností v železniční stanici Tetčice) od GVD 24/25 bude řízeno z RDP Brno
- Střelice (návaznost na zast. Střelice dolní) od GVD 24/25 bude řízeno z RDP Brno
- Moravské Bránice, (vč. návazností v žst. Ivančice, Moravský Krumlov - ovládaný z Mor. Bránic)
- Rakšice
- Miroslav
- *Šlapanice (návaznosti na zast. Ponětovice)*
- *Slavkov u Brna (vč. návazností na zast. Křenovice dol.n. a Křížanovice);*
- *Bučovice (vč.návazností na zast. Marefy)*
- *Nesovice (vč.návazností na zast. Brankovice)*
- *Nemotice*
- *Kyjov (vč.návazností na zast. Kyjov zast.)*
- *Bzenec*
- Strážnice
- Velká nad Veličkou
- Kobylí na Mor. (návaznosti na zast. Bořetice)
- Čejč
- Vyškov na Moravě
- Novosedly
- Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov
- Znojmo
- Šumná

Dispečink CED komunikuje s centrálním dispečerským pracovištěm SŽ v Přerově ve věci návazností IDS JMK ve stanicích dálkové řízených tratí Modřice – Břeclav – Lanžhot, Šakvice – Hustopeče u Brna, Hrušovany u Brna - Židlochovice a Přerov – Břeclav):

- Modřice
- zast. Rajhrad
- Hrušovany u Brna
- Židlochovice
- zast. Žabčice
- Vranovice
- Šakvice
- Hustopeče u Brna

- Zaječí
- Podivín
- Břeclav
- Moravská Nová Ves
- Hodonín
- Bzenec-přívoz
- Moravský Písek
- Veselí nad Moravou

Dispečink CED komunikuje s regionálním dispečerským pracovištěm SŽ v Břeclavi ve věci návazností IDS JMK ve stanicích dálkové řízené tratě Břeclav – Mikulov:

- Valtice (návaznosti na zast. Valtice-město), Mikulov na Mor.

Od GVD 2024/25 dispečink CED komunikuje s regionálním dispečerským pracovištěm SŽ v Brně ve věci návazností IDS JMK ve stanicích dálkové řízené tratě Brno – Zastávka:

- Střelice (návaznosti na zast. Střelice dolní),
- Tetčice
- Zastávka u Brna

## **DPMB**

zajišťuje dispečerské řízení v zónách **100**, **101** (kromě zastávky Chrlice, žel.st. a návazností regionálních busů na vlak v Brně-Židenicích), **215** (jen vozidla DPMB), **310** (jen vozidla DPMB), **510** (jen vozidla DPMB), **610** (jen vozidla DPMB).

Základní komunikace probíhá přes RIS.

Provoz autobusů regionálních autodopravců ve svém obvodu řídí dispečink DPMB prostřednictvím CED.

Dispečink DPMB komunikuje s výpravčími resp. dozorčími provozu následujících železničních stanic:

- Brno hl.n. (jen návaznosti ve stanovenou dobu)
- Brno-Královo Pole (jen návaznosti v Brně-Králově Poli ve stanovenou dobu)
- Brno-Slatina

## **Ztráta přípoje, vypravení náhradního autobusového spoje**

V případě, že zpoždění vlaku překročí čekací dobu autobusu, je možné vypravit náhradní autobusový spoj.

# **SPECIFICKÁ PRAVIDLA GARANCE NÁVAZNOSTÍ IDS JMK**

## **Dispečerské řízení CED**

### **Návaznosti v přestupním uzlu Brno hlavní nádraží**

Návaznosti mezi tramvajovými, autobusovými, trolejbusovými linkami a železnicí v žst. Brno hlavní nádraží se sledují v době 23:00 - 5:00 (v neděli již od 20:00, v sobotu a v neděli až do 7:00) a dále při mimořádnostech v dopravě. Návaznosti řeší operativně CED s dispečinkem DPMB. Přestupní doba je stanovena 5 min.

### **Návaznosti v přestupním bodě Otnice**

Návaznosti mezi linkami 610 a 630 v přestupním bodě Otnice v dobách, kdy následuje krátký čas na obrat autobusu linky 630 v Lovčičkách: v případě zpoždění autobusu linky 610 z přestupního uzlu Sokolnice se postupuje následujícím způsobem:

- v případech, kdy autobus linky 630 jede z Otnic do Lovčiček a hned pokračuje zpět do Otnic kde má přípoj na autobus linky 610 do Sokolnic a následně delší pobyt.

V tomto případě nevyčkává autobus linky 630 na příjezd zpožděného autobusu linky 610 déle než 2 minuty, ale pokračuje do Lovčiček. Následně jede po spoji zpět do Otnic, kde zajistí přípoj na autobus 610 směr Sokolnice, následně vezme cestující od zpožděného autobusu od Sokolnic (případně vyčká jeho příjezdu) a pokračuje zpět Lovčiček a vrátí se zpět do Otnic, kde vyčká do času dalšího odjezdu dle jízdního řádu.

- v případech, kdy autobus linky 630 jede z Otnic do Lovčiček a hned pokračuje zpět po lince 630 do Slavkova v dobách, kdy stojí v Otnicích nebo v Lovčičkách autobus BORS.

V tomto případě nevyčkává autobus linky 630 na příjezd zpožděného autobusu linky 610 déle než 2 minuty (stanoveno též v inverzním jízdním řádě), ale pokračuje do Lovčiček. Následně z Lovčiček pokračuje podle jízdního řádu do Slavkova. Autobus BORSu stojící v Otnicích resp. v Lovčičkách zajistí přípoj od zpožděného autobusu linky 610 do Lovčiček.

- v případech, kdy autobus linky 630 jede z Otnic do Lovčiček a hned pokračuje zpět po lince 630 do Slavkova v dobách, kdy nestojí v Otnicích nebo v Lovčičkách autobus BORS.

V tomto případě vyčkává autobus linky 630 na příjezd zpožděného autobusu linky 610 dle inverzního přípojového řádku. Následně z Lovčiček pokračuje se zpožděním do Slavkova a v Otnicích je pak v případě většího zpoždění rozvázán přípoj na linku 610 směr Sokolnice.

Najeté km nad rámeček stanovený jízdním řádem zašle dopravce, který má tímto opatřením způsobené nadvýkony, do 3 pracovních dnů kontaktním pracovníkům společnosti KORDIS JMK, kteří následně tyto km zahrnou do měsíčního vyúčtování příslušného dopravce.

### **Specifikum návazností v přestupním bodu Sokolnice u linek 40, 151, 610, 611 a 612**

Po příjezdu autobusu linky 74 z Brna jsou povinni řidiči všech navazujících regionálních linek ihned přistavit autobus na odjezdovou zastávku a umožnit tak plynulý přestup cestujícím. Řidiči linky 74 odjíždějící ze Sokolnic do Brna jsou povinni přistavit autobus na odjezdovou zastávku ihned po příjezdu regionálního autobusu do Sokolnic a umožnit tak plynulý přestup cestujícím.

### **Návaznosti v zastávce Hradčany, žel. st.**

V případě zpoždění vlaku linky S3 od Brna a v případě návazností stanovených inverzními přípojovými řádky linek 153, 330 a 331 v zastávce Hradčany, žel.st. předává dispečer tuto informaci řidičům s tím, že autobusy zůstanou vyčkávat na zastávce Tišnov, sídliště a na zastávku Hradčany, žel. st. pokračují teprve poté co se ze zastávky Tišnov, sídliště pohledem přesvědčí o průjezdu zpožděného vlaku směrem na Tišnov.

### **Návaznosti v přestupním bodě Níhov**

Návaznosti linky 163 od vlaků linky S3 od Brna, hlavního nádraží v případě, že na vlak čekají 2 autobusy linky 163 (každý do jednoho ze směrů)

- Autobusy linky 163 jedoucí od Tišnova přijíždí na zast. Níhov, žel. st. ve směru od Níhova na Velkou Bíteš před příjezdem vlaku. Řidič je povinen se přesvědčit o příjezdu vlaku pohledem a vyčkat přestupu cestujících dle pravidel návazností stanovenými inverzními přípojovými řádky.
- Autobusy linky 163 jedoucí od Velké Bíteše zajišťující návaznost od vlaku linky S3 přijíždí k zast. Níhov, žel. st. až po průjezdu vlaku. Na příjezd zpožděného vlaku vyčká buď v případě, že tuto informaci obdrží od dispečera nebo v případě, že autobus linky 163 směr Velká Bíteš mající povinnost přesvědčit se o příjezdu vlaku pohledem, ještě na příjezd zpožděného vlaku.



### **Návaznosti v přestupním uzlu Veverská Bítýška**

V případě, že autobusy linky 303 od Brna přijíždí do Veverské Bítýšky až v době, kdy již autobus linky 312 směr Lažánky stojí na své zastávce, zajíždí autobusy linky 303 až do prostoru nástupní zastávky tak, aby jej bezpečně viděl řidič autobusu linky 312 a přestupující cestující.

### **Návaznosti mezi linkami 167, 201 a 231 v Jedovnicích**

- Autobusy linky 201 od Brna vyčkají na zastávce Jedovnice, nám příjezdu linky 231, resp. 167 od Blanska a od Studnic, příp. od Vyškova. Teprve když mají jistotu, že jej řidiči linky 231 resp. 167 bezpečně viděli, pokračují ke garážím ČAD.  
Toto nařízení neplatí v případech:
  - v případech, kdy pokračuje ihned po spoji zpět na Brno. V těchto případech probíhá vyčkávání až na nástupní zastávce Jedovnice, nám směr Brno.
  - v případě vyšší frekvence cestujících až do zastávky Jedovnice, garáže ČAD. V těchto případech předá tuto informaci řidič dispečerovi a ten ji předá autobusům návazných linek.
- Autobusy linky 201 směr Brno vyčkají na zastávce Jedovnice, nám příjezdu linky 231 resp. 167 od Studnic příp. od Vyškova a přestupu cestujících na linky 167 a 231 od Blanska. V případě vyčkávání na autobusy od Blanska vyčkávají řidiči pouze do doby, než uvidí přijíždět autobus od Blanska. V tu chvíli mohou pokračovat v jízdě směrem na Brno. Přestup cestujících v tomto směru probíhá mezi zastávkami Jedovnice, chaloupky a Jedovnice, Újezd. Tím, že mají řidiči povinnost se vidět případně vyčkávat na zastávce Jedovnice, nám je zajištěn čas pro přechod cestujících ze zastávky Jedovnice, chaloupky na zastávku Jedovnice, Újezd.
- Autobusy linek 167 a 231 směr Blansko vyčkají na zastávce Jedovnice, nám dokud se nepřesvědčí pohledem o příjezdu linky 201 od Brna. V případě zpožděné autobusové linky 201 od Brna mohou pokračovat v jízdě již v okamžiku, kdy uvidí přijíždět autobus od Brna. Přestup cestujících v tomto směru totiž probíhá mezi zastávkami Jedovnice, Újezd a Jedovnice, Chaloupky. Tím, že mají řidiči povinnost se vidět a vyčkávat na zastávce Jedovnice, nám je zajištěn čas pro přechod cestujících ze zastávky Jedovnice, Újezd na zastávku Jedovnice, Chaloupky.
- Autobusy linky 167 a 231 směr Studnice resp. Vyškov se na zastávce Jedovnice, nám přesvědčí pohledem o příjezdu autobusu linky 201 od Brna (autobus stojí na zastávce ve směru od Brna). V případech, kdy autobus linky 201 ihned pokračuje na Brno (případy vyznačeny v jízdním řádu) přesvědčí se o příjezdu autobusu linky 201 od Brna tím, že jej vidí již stát na zastávce Jedovnice, nám směr Brno.

## **Dispečerské řízení DPMB**

### **Návaznosti v přestupním uzlu Brno, hlavní nádraží**

Návaznosti mezi tramvajovými, autobusovými, trolejbusovými linkami a železnicí v žst. Brno hlavní nádraží se sledují v době 23:00 - 5:00 (v neděli již od 20:00, v sobotu a v neděli až do 7:00) a dále při mimořádnostech v dopravě. Návaznosti řeší operativně CED. s dispečinkem DPMB. Přestupní doba je stanovena 5 min.

### **Návaznosti v přestupním bodě Brno, Královo Pole**

Návaznosti mezi tramvajovými, autobusovými, trolejbusovými linkami a železnicí v žst. Brno-Královo Pole se sledují v případě přípojů k poslednímu vlaku směr Žďár nad Sáz. a poslednímu vlaku směr Tišnov a dále při mimořádnostech v dopravě. Návaznosti řeší operativně výpravčí žst. Brno-Královo Pole s dispečinkem DPMB.

**Návaznosti v přestupním uzlu Bílovice, železniční stanice**

V případě, že autobus linky 210 získá zpoždění nad rámec čekací doby vlaku a zpoždění se pohybuje u horní hranice čekací doby autobusu linky 75, tj. v dobách 60-ti a 120 minutového intervalu 15-20 minut, zajistí dispečink **DPMB**, pokud to bude oběhově možné, prohození odjezdů autobusů linky 75 z Obřan a Bílovic. Tj. autobus stojící v Obřanech vykoná odjezd o 20 minut dříve v čase, kdy měl Obřany projíždět autobus od Bílovic, a autobus z Bílovic pojedede opožděně až v takovém čase, aby se v Obřanech dostal do času odjezdu původního autobusu z Obřan.

**Dispečerské řízení žel. dopravce****Návaznosti v přestupním bodě Brno-Královo Pole**

V ŽST Brno-Královo Pole se sledují přestupní návaznosti mezi tramvajemi, autobusy a trolejbusy na straně jedné a vlaky zařazenými v IDS JMK na straně druhé v případě přípojů k poslednímu vlaku do Žďáru nad Sázavou a k poslednímu vlaku do Tišnova a dále při mimořádnostech v dopravě. Pokyn k pozdržení výpravy vlaku obdrží výpravčí ŽST Brno-Královo Pole telefonicky po linii dispečer DPMB - dispečer žel. dopravce – provozní dispečer SŽ, CDP Přerov - výpravčí.


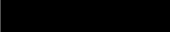
**Návaznosti v přestupním uzlu Vyškov na Moravě železniční stanice**

V případě, že řidiči autobusů navazující na vlaky linek R8, R12 a S71 v železniční stanici Vyškov na Moravě obdrží informaci o zpoždění vlaku, vykonají pozdější odjezd (dle výše zpoždění vlaku) již z výchozí zastávky Vyškov, aut. nádr. Neblokují tak zbytečně stísněný prostor u zastávky Vyškov, žel. st.

**Specifikum návaznosti v přestupních bodech Skalice nad Svitavou, Bučovice, Hrušovany nad Jevišovkou, Nesovice, Rájec-Jestřebí, Sokolnice-Telnice a Zastávka**

Zastaví-li busy u uzavřeného žel. přejezdu ve výše uvedených místech., kontaktuje řidič pomocí MSP přímo výpravčího dané žst. Výpravčí v těchto případech vyčká příjezdu busu po uvolnění přejezdu.

Zpoždění autobusu vzniklé jeho zastavením v dále uvedených ŽST před přejezdy v uvedených km oznámí řidič autobusu telefonicky přímo výpravčímu dotčené ŽST. Informaci doplní o přibližný počet osob přestupujících na vlak. Výpravčí v tomto případě vyčká s postavením vlakové cesty pro návazný vlak až po příjezdu autobusu po uvolnění PZZ a přestupu cestujících. Pokud by mělo dojít k překročení stanovené čekací doby vlaku, neprodleně kontaktuje provozního dispečera SŽ, CDP Přerov a dále se řídí jeho pokyny.

ŽST	PZS v km	Řidič volá na tel. č.
<b>Bučovice</b>	32,915 a 33,521	
<b>Hrušovany n. Jev.-Šanov</b>	0,645 a 93,162	
<b>Nesovice</b>	40,188	
<b>Rájec-Jestřebí</b>	185,390	
<b>Skalice nad Svitavou</b>	194,412	
<b>Sokolnice-Telnice</b>	16,142	
<b>Zastávka u Brna</b>	10,289	
<b>Tišnov</b>		RDP Brno  bude změna na

## Součinnost doprovodu vlaku a výpravčího při zajišťování přestupních návazností v přestupních bodech neobsazených výpravčím

### A. NÁVAZNOST VLAK AUTOBUS

Pro zabezpečení přestupní návaznosti vlak - autobus provádí výpravčí a doprovod vlaku tyto činnosti:

Při **včasně jízdě** vlaku nevyvstávají vlakovému doprovodu žádné další povinnosti nad rámec platných předpisů.

Při **zpoždění vlaku** vyvstává **povinnost strojvedoucímu** v případě, že během jízdy v mezistaničním úseku se **změní** rozdíl skutečného průběhu jízdy proti dosavadní jízdě vlaku o **4 a více minut**. Tento stav ihned ohlásí rádiovým systémem nebo mobilním telefonem výpravčímu přední dopravny. **Výpravčí informaci postoupí.**

V případě nárůstu zpoždění z důvodu mimořádné události (neschopnost hnacího vozidla, nesjízdnotratě atd.) strojvedoucí informuje obsluhu vlaku o důvodu a předpokládané době pobytu vlaku na širé trati. Obsluha vlaku o této skutečnosti informuje cestující.

Pokud je zpoždění vlaku tak vysoké, že dojde k překročení čekací doby návazného autobusu a tím jeho ujetí, informuje dispečer žel. dopravce o této skutečnosti obsluhu vlaku, která cestující upozorní na rozvázání přípoje.

Na požadavek dispečera žel. dopravce sdělí doprovod vlaku přibližný (orientační) počet přestupujících osob.

### B. NÁVAZNOST AUTOBUS VLAK

Zabezpečení přestupní návaznosti autobus vlak při zpoždění přípojného autobusu se přednostně uskutečňuje **rádiovým spojením** mezi výpravčím a strojvedoucím.

Pokud není trať rádiovým systémem vybavena, komunikuje výpravčí se strojvedoucím telefonicky s využitím **mobilního telefonu strojvedoucího**.

Ve stanicích neobsazených výpravčím a na zastávkách plní povinnosti výpravčího příslušný řídicí dispečer CDP nebo výpravčí ovládající dálkově ovládanou stanicí. V případě zastávek plní příslušné povinnosti výpravčí stanice stanovený níže.

Seznam přestupních bodů neobsazených výpravčím (v závorce uvedeno, kdo plní jeho povinnosti):

Adamov zastávka (výpravčí žst. Adamov),  
Bílovice nad Svitavou (výpravčí žst. Adamov),  
Bořetice (výpravčí žst. Kobylí na Mor.),  
Brankovice (výpravčí žst. Nesovice),  
Břeclav (řídicí dispečer CDP Přerov),  
Bzenec přívoz (řídicí dispečer CDP Přerov),  
Čebín (výpravčí žst. Kuřim),  
Česká (výpravčí žst. Brno-Královo Pole),  
Doubřavice nad Svitavou (výpravčí žst. Rájec-Jestřebí),  
Doubřavník (výpravčí žst. Nedvědice),  
Hodonín (řídicí dispečer CDP Přerov),  
Hradčany (výpravčí žst. Tišnov),  
Hrušovany u Brna (řídicí dispečer CDP Přerov),  
Hustopeče u Brna (řídicí dispečer CDP Přerov),  
Ivančice (výpravčí žst. Moravské Bránice),  
Křenovice dol.n. (výpravčí žst. Slavkov u Brna)  
Křižanovice (výpravčí žst. Slavkov u Brna),  
Kyjov zastávka (výpravčí žst. Kyjov),  
Marefy (výpravčí žst. Bučovice),

Mikulov (dispečer RDP Břeclav),  
Modřice (řídící dispečer CDP Přerov),  
Moravská Nová Ves (řídící dispečer CDP Přerov),  
Moravský Krumlov (výpravčí žst. Moravské Bránice),  
Moravský Písek (řídící dispečer CDP Přerov),  
Níhov (výpravčí žst. Říkonín),  
Podivín (řídící dispečer CDP Přerov),  
Ponětovice (výpravčí žst. Šlapanice),  
Rajhrad (řídící dispečer CDP Přerov),  
Střelice od GVD 24/25 (dispečer RDP Brno)  
Střelice dolní (výpravčí žst. Střelice, od GVD 24/25 dispečer RDP Brno),  
Šakvice (řídící dispečer CDP Přerov),  
Tetčice (výpravčí žst. Zastávka u Brna, od GVD 24/25 dispečer RDP Brno),  
Valtice město (dispečer RDP Břeclav),  
Vranovice (řídící dispečer CDP Přerov),  
Zaječí (řídící dispečer CDP Přerov),  
Zastávka u Brna od GVD 24/25 (dispečer RDP Brno)  
Žabčice (řídící dispečer CDP Přerov),  
Židlochovice (řídící dispečer CDP Přerov)

Při zpoždění přípojného autobusu k návaznému vlaku, přičemž situace se vyvíjí tak, že návazný vlak bude v přestupním bodu vyčkávat příjezdu zpožděného autobusu, nařídí příslušný výpravčí strojvedoucímu vyčkat s odjezdem vlaku na příjezd autobusu. Výpravčí stanoví nový čas odjezdu vlaku v závislosti na požadavku uvedeném ve zprávě o čekání vlaku nebo pokynu telefonickém.

Strojvedoucí informuje výpravčího o okamžiku zastavení vlaku v příslušném přestupním bodě (příp. informuje, že vlak již v tomto přestupním bodě stojí). Strojvedoucí dle možností zpraví obsluhu vlaku (obsluha vlaku na těchto zastávkách musí předpokládat dávání pokynů strojvedoucím) o důvodu a délce pobytu vlaku v přestupním bodě.

Doprovod vlaku očekává příjezd zpožděného autobusu. Po příjezdu autobusu a ukončení přestupu cestujících proběhne výprava vlaku dle předpisů žel. dopravce a SŽ.

Nepřijede-li autobus v době prodlouženého pobytu do přestupního bodu dle pokynů výpravčího nebo není-li možné ze stanoviště doprovodu vlaku zjistit příjezd autobusu, proběhne v době stanovené výpravčím výprava vlaku dle předpisů žel. dopravce a SŽ. Strojvedoucí o této situaci podá informaci výpravčímu.

#### **Vysvětlivky:**

PA-ŘP ..... informace podává výpravčí nebo CDP Přerov na CED prostřednictvím

Provozní aplikace řízení provozu

TXT ..... výpravčí obdrží požadavek CED na pozdržení výpravy vlaku prostřednictvím zprávy o čekání vlaku do Provozní aplikace řízení provozu

TLF ..... výpravčí obdrží požadavek DPMB na pozdržení výpravy vlaku telefonicky

## VÝLUKOVÁ ČINNOST A MIMOŘÁDNOSTI V DOPRAVĚ

### Plánované výluky a mimořádnosti v dopravě

Pro plánované výluky příp. mimořádnosti v dopravě rozesílá KORDIS JMK tzv. výlukový pokyn k plánované výluce či mimořádnosti kde jsou specifikovány opatření způsobená touto výlukou jako např. změna čekacích dob, úprava trasy, úprava jízdního řádu. Dále je zde např. specifikována povinnost zveřejnit výlukový leták, který je přílohou výlukového pokynu, či povinnost provozních zaměstnanců jednoho dopravce předat informace provozním zaměstnancům druhého dopravce.

### Pohotovostní soupravy IDS JMK

Pohotovostní soupravy IDS JMK jsou k dispozici v žst. Brno hl.n. v následujícím řazení a časech:

#### Pohotovostní souprava elektrická (PSE):

- zajišťuje dopravce z provozního souboru EMU JMK
- elektrická jednotka ř. 530
- k dispozici

**pracovní dny: 5:00 - 23:00;** (vč. strojvedoucího)

**nepracovní dny: 6:00 - 21:00;** (vč. strojvedoucího)

- v režimu aktivního odstavení na odstavném nádraží „S“

#### Pohotovostní souprava motorová (PSM):

- zajišťuje dopravce *bude doplněno*
- *řazení bude doplněno*
- k dispozici **denně 7:00 - 19:00** (vč. strojvedoucího)
- pohotová na odstavném nádraží „A“

Kromě výpadků spojů a mimořádností jsou PSE a PSM nasazovány do provozu při nepravidelnostech v dopravě za účelem eliminace zpoždění výchozího nebo tranzitujícího vlaku. Nasazení PSE a PSM realizuje železniční dopravce při předpokládaném zpoždění jeho vlaku na odjezdu z Brna hl.n. o 15 min či více, pokud tomu nebrání okolnosti, které dopravce není schopen ovlivnit. Při dostatečném časovém prostoru vyše železniční dopravce pohotovostní soupravu jízdu bez cestujících (Sv vlak) i do vhodné stanice, která v trase nahrazovaného vlaku předchází stanici Brno hl.n. (po konzultaci s CED).

**PSE** může být operativně nasazena na jakékoliv výkony na linkách **S2** (Letovice – Brno – Vyškov na Moravě), **S3** (Křižanov – Brno – Židlochovice / Hustopeče u Brna), **S51** (Šakvice – Břeclav), **S9** (Břeclav – Hodonín) a na základě požadavku KORDIS dále na linkách:

- S4, R11, R54 v úseku Brno hl.n. – Zastávka u Brna
- S6, R56 v úseku Brno hl.n. – Blažovice
- S9 v úseku Hodonín – Staré Město u Uherského Hradiště
- R9 v úseku Brno hl.n. – Křižanov
- R13 v úseku Brno hl.n. – Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště
- R19 v úseku Brno hl.n. – Letovice

**PSM** může být operativně nasazena na jakékoliv výkony na linkách **S4** (Brno – Náměšť nad Oslavou), **S6+R56** (Brno – Uherské Hradiště / Vlárský průsmyk), **S21** (Skalice n. S. – Boskovice), **S41** (Brno – Hrušovany n. J.-Šanov), **S61** (Bzenec – Mor. Písek) a na vlacích Sp „Pernštejn“ a Sp „Radhošť“ a na základě požadavku KORDIS i na ostatních linkách v rámci IDS JMK.

## **OBECNÁ PRAVIDLA OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ**

Při operativním řízení provozu postupuje železniční dopravce tak, aby byl minimalizován negativní vliv provozních nepravidelností na cestující a dopravní opatření realizuje dle konkrétní situace (ad hoc). Níže jsou uvedena pouze základní pravidla operativního řízení.

Pro řešení následků mimořádností, výpadků spojů a nepravidleností na vlakových linkách IDS JMK se prioritně využívají pohotovostní soupravy.

Při přerušení železniční dopravy zajistí železniční dopravce mimořádnou náhradní autobusovou dopravu. Ta je prioritně zajišťována u dopravců zapojených v IDS JMK se zázemím v daných lokalitách (pohotovostní autobusy, ev. provozní záloha držená dle Technických a provozních standardů). Pokud nejsou tito dopravci provozně schopni zajistit náhradní dopravu, je objednávána u dalších dopravců.

Náhradní autobusovou dopravu zajišťuje železniční dopravce také při předpokládaném zpoždění vlaku o více jak 30 minut, pokud situaci nelze řešit jiným způsobem (např. zastavením vlaku vyšší kategorie, nasazením PSE, PSM, vystavením mimořádných náležitostí, následným vlakem odpovídající kapacity vedeným do 30 minut, apod.).

Mimořádná náhradní autobusová doprava nemusí být zajištěna, pokud je s ohledem na vývoj situace zřejmé, že náhradní autobus pojedí až v čase následujícího (nenahrazeného) vlakového spoje nebo později a kapacita následujícího vlakového spoje je dostačující pro odvezení všech cestujících.

Pokud dojde k přerušení provozu na některém úseku tratě v uzlu Brno nebo v jeho blízkosti, řeší situaci operativně dispečink železničního dopravce a dispečink CED po dohodě s dispečinkem DPMB v duchu níže uvedených pravidel:

- a)** Při nedostatečné kapacitě náhradní dopravy využije dispečink CED dle možnosti po dohodě s dispečinkem DPMB kapacity vhodných tramvajových radiál s cílem zkrátit trasu náhradní dopravy.
- b)** Obdobně využije dispečink CED kapacitu vhodných regionálních autobusových linek, ev. přistoupí po dohodě s dispečinkem autodopraců k prodloužení vhodných spojů regionálních autobusových linek k tramvajovým radiálám, případně k posílení vybraných spojů regionálních autobusových linek.

Za účelem stabilizace provozu zajistí železniční dopravce odřeknutí zpožděného vlaku (zpravidla v části trasy) zejména v těch případech, kdy následující vlakový spoj již jede ve sledu za zpožděným vlakem a je zřejmé, že zpoždění obrátového vlaku by přesáhlo polovinu intervalu. V takovém případě bude zpožděný vlak ukončen ve vhodné stanici, aby obrátový vlak odjel z této stanice pokud možno načas. Obrátový vlak může být v dotčeném úseku:

- odřeknut bez náhrady v situaci, kdy následující vlak jede do 15 min (typicky úsek Tišnov – Kuřim nebo Rájec-Jestřebí – Blansko během špičky)
- veden pohotovostní soupravou nebo jinou soupravou z prostoje (mimořádný přestup je v této situaci přípustný)
- veden náhradní dopravou

Při odřeknutí vlaku v celé trase nebo v části trasy bez náhrady zajistí železniční dopravce, aby následující vlak obsloužil všechny stanice / zastávky jako odřeknutý vlak. O případném mimořádném zastavování následujícího vlaku informuje mj. i provozní personál přítomný

v odříkaném vlaku za účelem předání této informace cestujícím (typicky zejm. na linkách S2, S3, S4, S41).

## PRAVIDLA PRO JEDNOTLIVÉ LINKY

### Linka S3

Je-li osobní vlak z Křižanova opožděn o 15 min a více, zajistí železniční dopravce vypravení jiné jednotky z Tišnova načas (náhradní trasa za zpožděný vlak). Zpožděná jednotka ukončí jízdu ve stanici Tišnov, kde přejde na následující vlak.

Pokud je s ohledem na výši zpoždění osobního vlaku ve směru Hustopeče u Brna zřejmé, že obratový vlak z Hustopečí u Brna bude opožděn o více jak 5 minut, zajistí železniční dopravce odřeknutí zpožděného vlaku v úseku Šakvice – Hustopeče u Brna a obratového vlaku v úseku Hustopeče u Brna – Šakvice a jejich mimořádné nahrazení pohotovostním autobusem IDS JMK v odřeknutém úseku.

## MODELOVÉ SITUACE V UZLU BRNO

	<b>Brno hl. n. bez 1 průchozí koleje</b>
S2	Os 15min. intervalu ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
S3	Os 15min. intervalu ved'te provozním odklonem přes Brno dolní nádraží
Pozn.	Informátor: Brno hl.n., Brno-Židenice

	<b>Brno hl. n. bez 2 průchozích kolejí</b>
S2	Roztržení linky: Os od/do Blanska provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží Os do/od Sokolnic začínají / končí v Brně hl.n. (např. SK 701, ostré obraty). Sp provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží, zastaví v Brně-Židenicích.
S3	Os ved'te provozním odklonem přes Brno dolní nádraží
R9	R zastavte pro nástup/výstup v Brně-Židenicích.
R19	R zastavte pro nástup/výstup v Brně-Židenicích.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. Informátor: Brno hl.n., Brno-Židenice, Brno dolní n.

<b>4.</b>	<b>Brno hl. n. bez kusých kolejí (5, 9, 11, 13)</b>
S4	Os ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
S41	Os a Sp ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
R54	Sp ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
R11	R ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. Informátor: Brno hl.n., Brno dolní n.

<b>Brno hl. n. bez napětí v TV</b>	
S2	Os 15min. intervalu odřekněte, ostatní Os do/od Blanska začínají / končí v Odb Brno-Židenice (obraty souprav na záhlaví ve směru Brno hl.n. nebo v Brně-Slatině) Os do/od Sokolnic začínají / končí v Brně-Chrlicích Sp provozním odklonem z/do Brna dolního n.
S3	Os veďte provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
S4	Os 60min. intervalu veďte v úseku Střelice – Brno hl.n. PSM (soupravy elektrické trakce otáčejí ve Střelicích), za ostatní Os začínají/končí ve Střelicích
R8	R veďte provozním odklonem do/z Brna-Králova Pole (přes Odb Černovice, zhlaví Táborská), zastaví v Brně-Židenicích
R9	R začínají/končí v Brně-Králově Poli
R12	R veďte provozním odklonem do/z Brna-Králova Pole (přes Odb Černovice, zhlaví Táborská), zastaví v Brně-Židenicích
R13	R veďte provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží
R19	R veďte provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n., Brno hl.n. – Brno-Chrlice, Brno hl.n. - Střelice <b>MHD:</b> linka 2 Hlavní nádraží – Kuldova. Informátor: Brno hl.n., Brno-Židenice, Brno dolní n.

<b>Provozoschopná pouze jedna TK Brno hl.n. – Brno-Židenice</b>	
S2	Os 15min. intervalu veďte provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží
S3	Os veďte provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
S6	Os 30min. intervalu začínají / končí v Odb Brno-Židenice
R8	R začínají/končí v Brně hl.n.
R9	R veďte provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. <b>MHD:</b> linka 2 Hlavní nádraží – Kuldova. Informátor: Brno hl.n., Brno-Židenice, Brno dolní n.

<b>Brno hl. n. neprůjezdný viadukt Křenová či obě TK Brno hl. n. – Odb Brno-Židenice</b>	
S2	Os 15min. intervalu odřekněte, ostatní Os do/od Blanska začínají / končí v Odb Brno-Židenice (obraty souprav na záhlaví ve směru Brno hl.n. nebo v Brně-Slatině) Os do/od Sokolnic začínají / končí v Brně hl.n. (např. SK 701, ostré obraty). Sp provozním odklonem z/do Brna dolního n.
S3	Os veďte provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
S6	Os veďte provozním odklonem přes komárovskou spojku, ev. odříkejte.
R8	R začínají/končí v Brně hl.n.
R9	R veďte provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží.
R19	R veďte provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. <b>MHD:</b> linka 2 Hlavní nádraží – Kuldova. Informátor: Brno hl.n., Brno-Židenice, Brno dolní n.



<b>Provozuschopné pouze dvě TK Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n.</b>	
S3	Os ved'te provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. Informátor: Brno hl.n., Brno dolní n.

<b>Provozuschopná pouze jedna TK Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n.</b>	
S3	Os ved'te provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
S4	Os ved'te provozním odklonem z/do Brna dolního nádraží.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. Informátor: Brno hl.n., Brno dolní n.

<b>Brno hl. n. úplné uzavření (např. NVS)</b>	
S2	Roztržení linky: Os od/do Blanska začínají / končí v Odb Brno-Židenice (obraty souprav na záhlaví ve směru Brno hl.n. nebo v Brně-Slatině) Os do/od Sokolnic začínají / končí v Brně-Chrlicích Sp provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží, zastaví v Brně-Židenicích.
S3	Os ved'te provozním odklonem přes Brno dolní nádraží.
S4	Os a Sp začínají/končí ve Střelicích
S41	Os a Sp začínají/končí ve Střelicích
S6+ R56	Os 60min intervalu ved'te provozním odklonem do/z Odb Brno-Židenice (obraty souprav Brno-Maloměřice), ostatní Os začínají/končí ve Brně-Slatině Sp provozním odklonem do/z Odb Brno-Židenice (obraty souprav Brno-Maloměřice),
R8	R ved'te provozním odklonem do/z Brna-Králova Pole (přes Odb Černovice, zhlaví Táborská), zastaví v Brně-Židenicích
R9	R začínají/končí v Brně-Králově Poli
R11	R ved'te provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží
R12	R ved'te provozním odklonem do/z Brna-Králova Pole (přes Odb Černovice, zhlaví Táborská), zastaví v Brně-Židenicích
R13	R ved'te provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží
R19	R ved'te provozním odklonem do/z Brna dolního nádraží, ev. až do Modřic.
Pozn.	<b>ND</b> Brno hl.n. – Brno dolní n. <b>ND</b> Brno hl.n. – Brno-Chrlice <b>ND</b> Brno hl.n. – Střelice <b>ND</b> Brno hl.n. – Brno-Slatina <b>MHD:</b> linka 2 Hlavní nádraží – Kuldova. Informátor: Brno hl.n., Brno dolní n., Brno-Slatina, Brno-Židenice, Brno-Chrlice, Střelice

**Technické a provozní standardy  
pro železnici  
(provozní soubor EMU JMK)**

**Příloha 2: Vybavení zastávek**

**Srpen 2023**

# 1 PŘEHLED VYBAVENÍ ZASTÁVEK<sup>1</sup>

Zastávka	Jízdní řády dle 3.1	Informační materiály dle 3.2	Zařízení pro umístění letáčků dle 3.2	Čekací prostor dle 3.3	Vizuální informace dle 3.4	Zvuková hlášení dle 3.5	Označení náhradní dopravy dle 3.6
Brno dolní nádraží	ANO	ANO		ANO <sup>2</sup>	ANO	ANO	ANO
Brno-Židenice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Brno-Lesná	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Brno-Královo Pole	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Brno-Řečkovice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Česká	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Kuřim	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Čebín	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Hradčany	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Tišnov	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Dolní Loučky	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Říkonín	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Níhov	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Vlkov u Tišnova	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Osová Bítýška	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Ořechov	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Křižanov	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Brno-Horní Heršpice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Modřice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Popovice u Rajhradu	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Rajhrad	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Vojkovice nad Svratkou	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Hrušovany u Brna	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Židlochovice	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Žabčice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Vranovice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO

<sup>1</sup> V případě, že dojde k přidání další zastávky na Lince provozované Dopravcem, je tato zastávka automaticky zařazena do tohoto seznamu a vztahují se na ni povinnosti dle bodů TPSŽ 3.1, 3.2, 3.4 a 3.5 a 3.6.

<sup>2</sup> Aktivuje se pouze v případě provozní potřeby.

Pouzdrány	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Popice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Šakvice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Hustopeče u Brna	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zaječí	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Rakvice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Podivín	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Ladná	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Břeclav	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Hrušky zastávka	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Moravská Nová Ves	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Lužice	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Hodonín	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Březová nad Svitavou <sup>2</sup>	ANO	ANO		-	ANO	ANO	-
Moravská Chrastová <sup>2</sup>	ANO	ANO		-	ANO	ANO	-
Rozhraní <sup>2</sup>	ANO	ANO		-	ANO	ANO	-
Letovice	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	-
Letovice zastávka	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Zboněk	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Svitávka	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Skalice nad Svitavou	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Boskovice <sup>2</sup>	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	-
Doubravice nad Svitavou	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Rájec-Jestřebí	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Dolní Lhota	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Blansko město	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Blansko	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Adamov zastávka	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Adamov	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Babice nad Svitavou	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Bílovice nad Svitavou	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Brno-Chrlice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Sokolnice-Telnice	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Újezd u Brna	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Hostěrádky-Rešov	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO

Zbýšov	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Křenovice horní n.	ANO	ANO		ANO	ANO	ANO	ANO
Rousínov	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Luleč	ANO	ANO		-	ANO	ANO	ANO
Vyškov na Moravě	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

# **Sazebník smluvních pokut (provozní soubor EMU JMK)**

**Srpen 2023**

**OBSAH:**

<b>1</b>	<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>STANDARD VYBAVENÍ PRODEJNÍCH MÍST</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>STANDARD PODOBY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>STANDARD VYBAVENÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ</b>	<b>5</b>
<b>8</b>	<b>STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ</b>	<b>6</b>
<b>9</b>	<b>STANDARD PŘEPRAVNÍCH A MARKETINGOVÝCH PRŮZKUMŮ</b>	<b>7</b>
<b>10</b>	<b>STANDARD VZTAHU K ZÁKAZNÍKŮM</b>	<b>7</b>

# 1 PREAMBULE

Tento Sazebník smluvních pokut stanovuje výši smluvních pokut ukládaných za porušení Technických a provozních standardů pro železnici (dále jen „standard“). Pokud není výslovně uvedeno jinak, smluvní pokuty se ukládají za každý zjištěný případ případně dle upřesnění uvedeného ve sloupci „Nedostatek“ a lze je udělovat opakovaně.

Ve sloupci „Nedostatek“ jsou uvedena pochybení vztahující se k příslušnému článku standardu uvedenému ve sloupci „Článek standardu“. Ve sloupci „Výše smluvní pokuty“ je pak uvedena výše smluvní pokuty za uvedený nedostatek.

V případě smluvních pokut, u nichž je ve sloupci „Výše smluvní pokuty“ uvedena částka 10000 Kč a vyšší, se smluvní pokuta udělí pouze v případě, že Dopravce nezjednal nápravu ani na písemnou výzvu Objednatele nebo Pověřené osoby v přiměřené lhůtě stanovené ve výzvě.

## 2 STANDARD VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty <sup>1</sup>
2.1	Jakékoli porušení čl. 3 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných	3	5000
2.2	Neaktuální nebo nečitelné jízdní řády vlakových linek případně autobusových linek v rozporu s požadavky standardu, umístění neodsouhlasených materiálů do ploch určených pro jízdní řády IDS JMK	3.1	500
2.3	Dopravce nezajistil označení ploch pro umístění jízdních řádů, nezajistil jejich obnovu, údržbu a očistu	3.1	2000
2.4	Nevybavení zastávky zařízením pro umístění informačních materiálů IDS JMK dle požadavků standardu nebo jejich umístění v místě neodsouhlaseném KORDIS	3.2	5000
2.5	Nevybavení zastávky informační plochou (vitřinou nebo klaprámem) v počtu a v umístění stanoveném standardem, umístění v místě neodsouhlaseném KORDIS, nevybavení zastávky zařízením určeným pro umístění informačních materiálů ve standardem definovaných zastávkách nebo jeho nefunkčnost; zařízení pro umístění informačních materiálů neodpovídající standardu nebo umístěné v místě neodsouhlaseném KORDIS	3.2	5000
2.6	Nevybavení prodejen jízdních dokladů označením ve vzhledu dodaném KORDIS	3.2	5000
2.7	Nedoplněné zařízení určené pro umístění informačních materiálů (za předpokladu dodání materiálů ze strany KORDIS) ve standardem definovaných termínech	3.2	500
2.8	Dopravce nedoložil, že přenášel požadavky standardu na Provozovatele dráhy.	3.3, 3.4 a 3.5	10000
2.9	Dopravce nehlásí závady dle požadavků standardu	3.4	500
2.10	Dopravce nezabezpečil označení zastávky náhradní dopravy dle požadavků standardu	3.6	2000

<sup>1</sup> Za každý případ v Kč. Smluvní pokutu lze udělit i opakovaně.



### 3 STANDARD PODOBY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty <sup>2</sup>
3.1	Dopravce nedodržuje vzhled jízdních řádů	4	5000

### 4 STANDARD VYBAVENÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty <sup>3</sup>
4.1	Jakékoli porušení čl. 5 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných	5	5000
4.2	Dopravce neprovedl kontrolu souladu vozidla	5.1	500
4.3	Dopravce nedodal denní hlášení závad	5.1	1000
4.4	Provozní personál neprovedl průběžný úklid	5.1	500
4.5	Dopravce nezajistil výměnu za Pohotovostní jednotku	5.1	3000
4.6	Dopravce porušil pokyny dokumentu „Pokyny pro obsluhu informačních systémů v jednotkách Moravia“	5.2	500
4.7	Dopravce včas nezpracoval do vnitřních předpisů dokument „Pokyny pro obsluhu informačních systémů v jednotkách Moravia“	5.2	5000
4.8	Dopravce neumožnil pracovníkům KORDIS přístup do boxů dle standardu	5.2	500
4.9	Dopravce nezajistil doplnění stojánek pro informační materiály	5.3	500
4.10	Dopravce využil vozidlo k propagaci bez vědomí a souhlasu KORDIS	5.4	50000
4.11	Dopravce nenastavil teplotu ve vozidle v souladu s pokyny výrobce nebo v rozporu se závaznými pravidly nastavenými KORDIS.	5.5	5000

### 5 STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
5.1	Jakékoli porušení čl. 6 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných	6	5000
5.2	Dopravce nesplnil některou z povinností dle standardu s výjimkou bodů 5.3 a 5.4; smluvní pokuta za každý zjištěný případ	6.1, 6.2	2000
5.3	Dopravce nedodržel požadavky na zabezpečení výluky (formu, četnost, rozsah dopravy Náhradní dopravy atp.) dle požadavků KORDIS; smluvní pokuta za každý den trvání výluky	6.2	2000
5.4	Dopravce je v prodlení při dodávce dopravního opatření, oběhů, výlukových jízdních řádů; smluvní pokuta za každý i započatý den prodlení (nejvýše však 5000 Kč)	6.2	500
5.5	Dopravce nesplnil požadavky standardu na vybavení vozidel Náhradní dopravy; v takovém případě se smluvní pokuta ukládá za každé vozidlo a i započatý den, v případě nesplnění jiných požadavků dle čl. 6.3 standardů se smluvní pokuta ukládá za každý zjištěný případ.	6.3	2000
5.6	Dopravce nesplnil požadavky standardu na informování o výlukách, výlukové jízdní řády a na jiné informační materiály o výlukách; smluvní pokuta se ukládá za každý případ.	6.4	2000
5.7	Dopravce nezajistil instalaci výlukového jízdního řádu na zastávce dle požadavků standardu	6.4	500
5.8	Dopravce nesplnil povinnosti dle standardu	6.5, 6.6	3000

<sup>2</sup> Za každý případ v Kč. Smluvní pokutu lze udělit i opakovaně.

<sup>3</sup> Za každý vlak v Kč.

## 6 STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
6.1	Jakékoli porušení čl. 7 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných; smluvní pokuta za každý zjištěný případ	7	5000
6.2	Dopravce nepostupoval v souladu s pomůckou Garance návazností z důvodu nesprávného nastavení systému	7.1	5000
6.3	Dopravce nepostupoval v souladu s pomůckou Garance návazností z důvodu pochybení provozního zaměstnance	7.1	500
6.4	Dopravce neplní požadavky standardu z důvodu nesprávného nastavení systému; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	7.2	20000
6.5	Dopravce neplní požadavky standardu z důvodu výpadku systému; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	7.2	2000
6.6	Dopravce nezajistil přítomnost Dispečera dopravce v sídle KORDIS (sazba za 1 plnou hodinu nepřítomnosti)	7.3	500
6.7	Dispečer dopravce neplní své povinnosti dle standardu, nerespektuje pokyny CED, nemá požadované kompetence (sazba za 1 plnou hodinu neplnění povinností)	7.3	500
6.8	DID nedisponuje požadovaným SW a HW vybavením (sazba za 1 den)	7.3	10000
6.9	Dopravce neplní požadavky standardu z důvodu nesprávného nastavení systému; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	7.3	5000
6.10	Dopravce neplní požadavky standardu z důvodu výpadku systému; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	7.3	2000
6.11	Dopravce nezajistil nahlášení události s vlivem na kvalitu provozu dle standardu	7.3	1000
6.12	Dopravce nerespektoval pokyny CED	7.3	2000
6.13	Dopravce nedodržel požadavky na pohotovostní jednotku	7.4	5000
6.14	Dopravce nevypravil pohotovostní jednotku dle požadavků standardu	7.4	2000
6.15	Dopravce nevypravil pohotovostní jednotku na základě požadavku vzneseného KORDIS	7.4	5000
6.16	Pohotovostní strojvedoucí Dopravce není k dispozici	7.4	2000
6.17	Dopravce neinformoval CED o mimořádnosti v dopravě	7.5.	500
6.18	Dopravce nezajistil posilu DID dle požadavků standardu	7.5	1000
6.19	Dopravce nedoložil záznam o mimořádnosti v dopravě v daném termínu KORDIS	7.5	2000
6.20	Dopravce nepostupuje v souladu s požadavky standardu, smluvní pokuta za každý případ	7.6, 7.7, 7.8., 7.9, 7.10	1000
6.21	Dopravce nesplnil požadavky dané standardem	7.11	3000
6.22	Dopravce neumožnil pracovníkům KORDIS monitorovat provoz v souladu s požadavky standardu (sazba za 1 den)	7.12	3000
6.23	Dopravce neposkytl KORDIS potřebnou součinnost, Dopravce nesvolal jednání s Provozovatelem dráhy	7.12	2000

## 7 STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
7.1	Jakékoli porušení čl. 8 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných; smluvní pokuta za každý případ	8	5000
7.2	Dopravce nesplnil povinnosti dle standardu s výjimkou bodu 7.3	8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.6	5000
7.3	Dopravce nesplnil povinnosti dle standardu z důvodu neúmyslného	8.1, 8.2,	1000

	pochybení pracovníka Dopravce	8.3, 8.4, 8.6	
7.4	Dopravce nedodal KORDIS datový zdroj dle požadavku standardu (sazba za 1 den)	8.4	2000
7.5	Dopravce v rozporu se standardem nevyhověl požadavku KORDIS	8.5	4000
7.6	Dopravce neposkytl KORDIS součinnost dle požadavků standardu	8.8	30000

## 8 STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
8.1	Jakékoli porušení čl. 9 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných; smluvní pokuta za každý případ	9	5000
8.2	Dopravce nevyhlásil nebo nedodrží Tarif IDS JMK nebo SPP IDS JMK dle požadavků standardu smluvní pokuta za každý den trvání skutečnosti	9.1	100000
8.3	Pochybení pracovníka dopravce při aplikaci Tarifu IDS JMK nebo SPP IDS JMK.	9.1	500
8.4	Dopravce nezajistil školení zaměstnanců dle požadavků standardů; sazba za každý i započatý den trvání skutečnosti od uplynutí lhůty požadované pro splnění skutečností požadovaných standardem	9.1	10000
8.5	Dopravce uplatňuje jiné tarify a smluvní přepravní podmínky v rozporu s požadavky standardů; smluvní pokuta za každý den trvání skutečnosti	9.1	250000
8.6	Dopravce nestanovil kontaktní osobu dle požadavků standardu; smluvní pokuta za každý den trvání skutečnosti	9.1	10000
8.7	Dopravce neplní požadavky standardu s výjimkou případů dle bodu 8.8; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6	50000
8.8	Dopravce neplní požadavky standardu z důvodu neúmyslného pochybení pracovníka Dopravce; smluvní pokuta za každý den trvání skutečnosti	9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6	500
8.9	Dopravce neplní požadavky na prodejní, kontrolní a evidenční systém	9.7	20000/den
8.10	Dopravce neplní požadavky standardu na výkon přepravní kontroly s výjimkou bodů 8.11, 8.12 a 8.13	9.8	20000
8.11	Dopravce neplní požadavky standardu na výkon přepravní kontroly z důvodu pochybení pracovníka Dopravce; sazba za každý případ	9.8	500
8.12	Nevybavení pracovníků definovaným technologickým zařízením s výjimkou bodu 8.13; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	9.8.4	50000
8.13	Nevybavení pracovníků definovaným technologickým zařízením z důvodu poruchy zařízení či pochybení pracovníka Dopravce; sazba za každý Vlak	9.8.4	2000
8.14	Dopravce neumožnil prodej jízdních dokladů dle požadavků standardu	9.9	100000/den

## 9 STANDARD VLAKOVÉHO DOPROVODU A DALŠÍCH PRACOVNÍKŮ DOPRAVCE

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
9.1	Jakékoli porušení čl. 10 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných; smluvní pokuta za každý případ	10	5000
9.2	Dopravce nedodržel oběhy Vlakového doprovodu, Dopravce nedodržel pokyn KORDIS pro přesměrování Vlakového doprovodu	10.1	2000

9.3	Vlakový doprovod není vybaven zařízením umožňujícím hlasovou komunikaci s KORDIS	10.1	10000
9.4	Dopravce nezajistil informační zdroj s aktuálním seznamem turnusů a telefonních čísel na vlakový doprovod.	10.1	50000
9.5	Vlakový doprovod odmítl komunikaci s CED	10.1	1000
9.6	Vlakový doprovod neplní požadavky standardu nebo dokumentu „Závazné pokyny pro Vlakový doprovod“	10.2	1000
9.7	Výkon činnosti Vlakového doprovodu je v rozporu se standardem omezována dopravními úkony (sazba na 1 Vlak)	10.2	5000
9.8	Zaměstnanci prodejních míst neplní povinnosti stanovené standardem	10.3	500
9.9	Strojvedoucí neplní požadavky standardu nebo dokumentu Závazné pokyny pro strojvedoucí.	10.4	500
9.10	Řidič nebo zaměstnanec dopravce ND neplní požadavky standardu	10.5	500
9.11	Pracovník dopravce nesplnil požadavky standardu	10.6	500
9.12	Dopravce nevybavil pracovníky stejnokrojem dle požadavku standardu	10.7	100000
9.13	Zaměstnanec nebyl v rozporu s požadavky standardu oděn ve stejnokroji	10.7	500
9.14	Dopravce nezajistil školení zaměstnanců v rozporu se standardem	10.8	30000

## 10 STANDARD PŘEPRAVNÍCH A MARKETINGOVÝCH PRŮZKUMŮ

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty
10.1	Dopravce neprovedl průzkum dle požadavků standardu; smluvní pokuta za každý případ (nevztahuje se na drobná pochybení v záznamech z průzkumu)	11	100000
10.2	Dopravce nedodal výstupy průzkumů dle požadavků standardu; smluvní pokuta za každý i započatý den trvání skutečnosti	11	10000
10.3	Dopravce neumožnil provádění průzkumů KORDIS dle požadavků standardu; smluvní pokuta za každý případ	11	100000

## 11 STANDARD VZTAHU K ZÁKAZNÍKŮM

Bod	Nedostatek	Článek standardu	Výše smluvní pokuty <sup>4</sup>
11.1	Jakékoli porušení čl. 12 standardu s výjimkou níže vyjmenovaných	12	5000
11.2	Dopravce nesplnil požadavky standardu na přepravu handicapovaných osob a hromadných výprav	12.1	2000
11.3	Dopravce nesplnil požadavky standardu na propagaci a podporu využívání IDS JMK s výjimkou bodu 11.4	12.2	10000
11.4	Dopravce nesplnil požadavky standardu na propagaci a podporu využívání IDS JMK z důvodu pochybení zaměstnance	12.2	500
11.5	Dopravce nesplnil požadavky standardu na kompenzaci cestujícím	12.3	2000

<sup>4</sup> Pokud není uvedeno jinak, smluvní pokuta za každý případ v Kč. Smluvní pokutu lze uložit i opakovaně.

## Příloha 5

### Smluvní pokuty za zpoždění Vlaků, nejeté Vlaky a nedodržení kapacity Vlaků

#### A) Smluvní pokuta za zpoždění Vlaků

1. Zpoždění Vlaků, která jsou předmětem Smlouvy, se vyhodnocuje za každou jednotlivou jízdu Vlaku, resp. dílčí úsek jeho trasy (mezistaniční úsek, příp. úsek ohraničený zastávkou, pro níž Provozovatel dráhy eviduje časové polohy Vlaků). Při překročení stanovených mezí je Dopravce povinen zaplatit za zpoždění smluvní pokutu Objednateli.
2. Smluvní pokutu za zpoždění Vlaku v dílčím úseku trasy je Dopravce povinen zaplatit, pokud zpoždění Vlaku vzniklo z viny Dopravce (např. chybná obsluha Jednotky, pozdní přistavení nebo sestavení Vlaku z viny Dopravce, čekání na personál Dopravce, prodlužování pobytů a jízdních dob z viny Dopravce, jiná pochybení personálu, nezaslání potřebných datových informací Provozovateli dráhy, mimořádná událost způsobená Dopravcem, stávka zaměstnanců Dopravce apod.).  
V případě, že Dopravce ze své viny neorganizuje provoz Vlaku v souladu s Pomůckami JŘ schválenými Pověřenou osobou nebo v případech omezené kapacity dráhy týkající se jízdy Vlaku Dopravce nepostupuje podle pokynů Pověřené osoby, platí, že obraty souprav a personálu, sledy vlaků, dispozice dopravce, vlivy plánovaných a neplánovaných výluk a dalších omezení infrastruktury, které způsobí zpoždění Vlaku, jsou důvody zpoždění Vlaku zaviněné Dopravcem.
3. Pokud je Vlak na příjezdu do jakékoliv stanice v trase Vlaku (příp. zastávky, pro níž Provozovatel dráhy eviduje časové polohy Vlaků) opožděn o 5 a více minut z důvodů dle bodu 2, je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu dle vzorce:

$$P = k * C_{jkmR} * \sum (L_j * Z_j)$$

kde:

P	smluvní pokuta za zpoždění Vlaku [Kč]
$C_{jkmR}$	Jednotková cena za jeden ujetý jkm platná ke dni jízdy Vlaku [Kč]. Tato sazba bude použita bez ohledu na plánované či skutečné řazení Vlaku.
$L_j$	délka j-tého úseku [km]
j	počet dílčích úseků (definovaných v bodu 1) na trase Vlaku
$Z_j$	zpoždění Vlaku na j-tém dílčím úseku z důvodů dle bodu 2 [min], pokud je Vlak na příjezdu do koncové stanice úseku (příp. zastávky, pro níž Provozovatel dráhy eviduje časovou polohu Vlaku) opožděn o 5 a více minut z důvodů dle bodu 2
k	$k = 0,03$ (hodnota penalizace z $C_{jkmR}$ za každou minutu zpoždění dle bodu 2)

Maximální výše dílčí složky smluvní pokuty za zpoždění Vlaku v dílčím (j-tém) úseku trasy může dosáhnout nejvýše 150 % z částky vypočtené podle vzorce  $C_{jkmR} * L_j$ .

4. V případě zavedení výlukového jízdního řádu se časové údaje o skutečné jízdě Vlaku porovnávají s časy dle výlukového jízdního řádu.
5. Vyhodnocení zpoždění Vlaků, které jsou předmětem Smlouvy, se provádí měsíčně. Dopravce zašle Pověřené osobě do 7. dne následujícího měsíce přehled zpoždění Vlaků v dílčím úseku trasy. Výši smluvní pokuty za zpoždění Vlaků stanovuje Pověřená osoba, která do 20. dne následujícího měsíce zašle Dopravci k případným námitkám zpracovaný přehled stanovených smluvních pokut za zpoždění

Vlaků v dílčím úseku trasy. Pokud Dopravce následně do 7 dnů nezašle Pověřené osobě odsouhlasený přehled, případně neuplatní námitky, má se za to, že Dopravce s přehledem souhlasí. Pověřená osoba vypořádá ev. námitky Dopravce do 7 dnů. U sporných případů se Dopravce zavazuje umožnit Objednateli nahlížet do všech podkladů souvisejících s těmito případy. V případě kumulace více než tří nepracovních dní budou lhůty po vzájemné dohodě přiměřeně prodlouženy.

6. Za účelem možnosti vyhodnocení zpoždění je Dopravce povinen předávat Pověřené osobě veškeré potřebné podklady a s Pověřenou osobou dohodnout strukturu předávaných dat před Zahájením provozu.

## **B) Smluvní pokuta za nejetý Vlak**

1. Dopravce je povinen zaplatit smluvní pokutu za každý neuskutečněný (a adekvátně nenahrazený) vlkm Vlaku ve výši  $1,5 * C_{jkmR}$ , pokud dopravní výkon nebyl uskutečněn z viny Dopravce (viz bod A 2). Smluvní pokutu Dopravce nehradí v případě, že dopravní výkon nebyl uskutečněn z rozhodnutí či se souhlasem Pověřené osoby (např. z důvodu eliminace zpoždění).
2. Vyhodnocení nejetých Vlaků provádí Pověřená osoba na základě podkladů zasílaných Dopravcem.
3. Za účelem možnosti vyhodnocení nejetých Vlaků, resp. jejich úseků, je Dopravce povinen předávat Pověřené osobě veškeré potřebné podklady a s Pověřenou osobou dohodnout strukturu předávaných dat před Zahájením provozu.

## **C) Smluvní pokuta za nedodržení kapacity Vlaků**

1. Dopravce je povinen zaplatit smluvní pokutu v případě nedodržení požadované kapacity Vlaku plynoucí z Objednávky jízdního řádu a případných požadavků Objednatele či Pověřené osoby na navýšení kapacity Vlaku (mimořádné vedení Posilové Jednotky, krátkodobá úprava oběhů Jednotek), pokud požadovaná kapacita Vlaku nebyla dodržena z viny Dopravce. Smluvní pokuta za nedodržení požadované kapacity Vlaku je stanovena ve výši  $0,3 * C_{jkmR}$  za každý vlkm Vlaku s nedodrženou požadovanou kapacitou.
2. Vyhodnocení nedodržení kapacity Vlaků provádí Pověřená osoba na základě podkladů zasílaných Dopravcem.
3. Za účelem možnosti vyhodnocení nedodržení kapacity Vlaků je Dopravce povinen předávat Pověřené osobě veškeré potřebné podklady a s Pověřenou osobou dohodnout strukturu předávaných dat před Zahájením provozu.

# Smlouva o zajištění náhradní autobusové dopravy po dobu výluky prostřednictvím veřejné linkové osobní dopravy IDS JMK

## Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

zastoupený .....

IČO: 70888337

bankovní spojení: .....

dále jen „**JMK**“

a

## /dopravce/

se sídlem .....

zastoupená .....

IČO: .....

DIČ: .....

bankovní spojení: .....

dále jen „**Dopravce**“

se vzhledem k tomu, že

- a) se v předpokládaném termínu ode dne **xx.xx.xxxx, xx:xx** hodin do dne **xx.xx.xxxx, xx:xx** hodin bude konat výluka mezi železničními stanicemi **xxxxxxxxxxxx** a **xxxxxxxxxxxx** (dále jen „**výluka**“),
- b) Dopravce je povinen zajistit po dobu uvedené výluky náhradní autobusovou dopravu (dále jen „**NAD**“) a má zájem zajistit po dobu uvedené výluky udržení dopravní obslužnosti v co nejvyšší kvalitě za co nejpříznivější cenu,
- c) JMK má záměr zlepšit dopravní obslužnost dotčeného území po dobu uvedené výluky prostřednictvím autobusových linek Integrovaného dopravního systému Jihomoravské kraje (dále jen „**IDS JMK**“),

dohodly takto:

## I.

### Předmět a účel smlouvy

1. Předmětem této smlouvy je zajištění NAD prostřednictvím spolupráce JMK a Dopravce za účelem zajištění dopravní obslužnosti území dotčeného výlukou po dobu jejího trvání, a to prostřednictvím autobusových linek/autobusové linky IDS JMK č. xxxxxxxx.

## II.

### Práva a povinnosti smluvních stran

1. JMK zajistí dopravní obslužnost území dotčeného výlukou, a to tak, že po dobu výluky xxxxxxxx (popis dopravního řešení linkami IDS JMK). Cestující, kteří by při běžném provozu železniční dopravy cestovali z železniční stanice xxxxxxxx do železniční stanice xxxxxxxx, budou přepraveni výše uvedenými autobusovými linkami. NAD dle tohoto odstavce bude zajištěna vždy od xx:xx hodin do xx:xx hodin příslušného dne. JMK nezajišťuje jakékoliv činnosti spojené s umožněním užívání pozemních komunikací k parkování či zastavování autobusů NAD.
2. Dopravce uhradí JMK za celou skutečnou dobu trvání zajištění NAD dle čl. II. odst. 1 náklady na NAD vypočtené dle článku III. této smlouvy, a to za provoz autobusových linek/autobusové linky IDS JMK č. xxx v úseku xxxxxxxxxxxx.

## III.

### Úhrada nákladů na NAD a provize za zajištění spolupráce

1. Výše úhrady dle čl. II odst. 2 této smlouvy se vypočte dle skutečného počtu ujetých km po dobu zajišťování NAD ze strany JMK. Maximální stanovená cena výkonu za 1 ujetý km činí: xx Kč/km bez DPH s výhradou dále uvedených úhrad nad rámec této ceny.
2. Cena uvedená v této smlouvě je cenou pohyblivou, avšak nejvýše přípustnou. Ceny se budou odvíjet dle skutečného vyúčtování a dle skutečně realizovaných výkonů v souladu s přílohou č. 1 této smlouvy Vzor vyúčtování náhradní autobusové dopravy JMK, která bude ze strany JMK vyplněna a zaslána Dopravci po ukončení každého kalendářního měsíce, ve kterém byla NAD realizována.
3. Cena za km uvedená v této smlouvě dle odst. 1 tohoto článku zahrnuje náklady vynaložené JMK na vlastní provoz NAD sloužící ke splnění předmětu této smlouvy a není závislá na změně kurzu zahraničních měn ani na vývoji inflace. Cena za km uvedená v této smlouvě dle odst. 1 tohoto článku však nezahrnuje:
  - náklady na mýtné, které JMK hradí autobusovým dopravcům nad rámec ceny sjednané ve smlouvách o veřejných službách. Tyto náklady Dopravce uhradí JMK ve skutečné výši v souladu s vyúčtováním dle přílohy č. 1 této smlouvy;
  - náklady na poplatky spojené s využitím autobusových stání (dle cenové regulace provedené nařízením JMK), které JMK hradí autobusovým dopravcům nad rámec ceny sjednané ve smlouvách o veřejných službách. Tyto náklady Dopravce uhradí JMK ve skutečné výši v souladu s vyúčtováním dle přílohy č. 1 této smlouvy;
  - další náklady související např. s náklady spojenými se zábornými parkovacími místy apod. Tyto náklady JMK nenese.



4. Výše provize JMK za zajištění spolupráce činí 0,10 Kč bez DPH/vozkm realizovaný NAD.
5. JMK vystaví po ukončení každého kalendářního měsíce, ve kterém byla výluka realizována, daňový doklad, ve kterém bude výše úhrady vypočtena výhradně z částek dle odst. 1 až 3 tohoto článku za realizované výkony NAD v tomto kalendářním měsíci a z částky provize, vypočtené sazbou dle odst. 4 tohoto článku a skutečně realizovaných vozkm v tomto kalendářním měsíci.
6. Faktury vystavené JMK musí mít náležitosti stanovené právními předpisy pro účetní a daňové doklady. Smluvní strany mohou dohodnout další náležitosti a požadavky na fakturaci.
7. Úhradu provede Dopravce na bankovní účet JMK uvedený v hlavičce této smlouvy do 30 dnů po ukončení měsíce, ve kterém byl prokazatelně doručen daňový doklad Dopravci.

#### **IV.**

##### **Tarif**

1. V době výluky budou v NAD uznávány jízdní doklady dle platného tarifu IDS JMK, případně dalších tarifů platných v železniční dopravě, které jsou platné ve vlacích, jež jsou prostřednictvím NAD nahrazovány.

#### **V.**

##### **Trvání závazků**

1. Závazky smluvních stran dle této smlouvy se sjednávají na dobu od uzavření této smlouvy do jejich splnění.

#### **VI.**

##### **Ostatní ujednání**

1. Výlučnou odpovědnost ze smluv o závazku veřejné služby uzavřených mezi JMK a autobusovými dopravci nese JMK, který výlučně odpovídá za úhrady kompenzace dopravcům na základě uzavřených smluv. Ze smluv uvedených v předchozí větě vznikají práva a povinnosti výlučně autobusovým dopravcům a JMK. JMK neodpovídá za žádné nároky dopravců ani jiných třetích osob vůči Dopravci.
2. Veškeré ceny uvedené ve smlouvě a její příloze jsou ceny bez DPH.
3. JMK prohlašuje, že cena výkonu za 1 km sjednaná mezi JMK a autobusovými dopravci na zajištění dopravní obslužnosti autobusovými linkami IDS JMK je stanovena v souladu s právními předpisy v oblasti zadávání veřejných zakázek.
4. Při pozdní úhradě faktur je možné účtovat pouze úroky z prodlení ve výši stanovené nařízením vlády č. 351/2013 Sb., kterým se určuje výše úroků z prodlení a nákladů spojených s uplatněním pohledávky, určuje odměna likvidátora, likvidačního správce a člena orgánu právnické osoby jmenovaného soudem a upravují některé otázky Obchodního věstníku, veřejných rejstříků právnických a fyzických osob a evidence svěřenských fondů a evidence údajů o skutečných majitelích, ve znění pozdějších předpisů. Tím není dotčeno právo na náhradu škody.

5. Smluvní strany tuto smlouvu mohou vypovědět, a to z následujících důvodů:
  - a) nesplnění závazku JMK dle čl. II. odst. 1 této smlouvy,
  - b) nesplnění závazku Dopravce dle čl. II. odst. 2 této smlouvy.

Výpovědní doba činí 10 pracovních dnů a počíná běžet dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé smluvní straně. Výpovědí však není dotčena povinnost podle odst. 7 tohoto článku.

6. Tato smlouva může být předčasně ukončena též dohodou smluvních stran.
7. V případě předčasného ukončení této smlouvy z jakéhokoliv důvodu podle odst. 5 a 6 tohoto článku se smluvní strany co do výše úhrady nákladů na kompenzaci řídí přiměřeně ustanoveními čl. III. této smlouvy. Tím není dotčeno právo smluvních stran na náhradu škody.
8. Právní vztahy z této smlouvy se řídí českým právem, a to zejména příslušnými ustanoveními občanského zákoníku.

## **VII.**

### **Závěrečná ustanovení**

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu poslední ze smluvních stran a účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.
2. Smluvní strany se dohodly, že obsah této smlouvy se nepovažuje a není obchodním tajemstvím Dopravce a JMK je oprávněn obsah této smlouvy poskytnout třetím osobám, zejména na základě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.
3. Dopravce bere na vědomí, že tato smlouva bude prostřednictvím JMK uveřejněna v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.
4. Veškeré změny nebo doplnění této smlouvy musí být učiněny ve formě následně vzestupně číslovaných písemných dodatků podepsaných oprávněnými zástupci obou smluvních stran, jinak jsou takové změny nebo doplnění této smlouvy neplatné.
5. Tato smlouva je uzavírána v elektronické podobě a opatřena kvalifikovanými elektronickými podpisy smluvních stran. Tato smlouva bude poskytnuta i společnosti KORDIS JMK, a.s. jakožto koordinátorovi IDS JMK.
6. Smluvní strany prohlašují, že tuto smlouvu uzavřely na základě vážné a svobodné vůle, nikoli v tísní a na důkaz toho připojují své podpisy.
7. Nedílnou součástí této smlouvy je Příloha č. 1 „Vzor vyúčtování náhradní autobusové dopravy“.

## **VIII.**

### Doložka

Tato smlouva byla schválena Radou Jihomoravského kraje na její ..... schůzi, konané dne ....., usnesením č. ...., nadpoloviční většinou hlasů všech členů Rady Jihomoravského kraje.

V Brně

V .....

.....  
Jihomoravský kraj

.....  
Dopravce

## Vyúčtování provozování náhradní autobusové dopravy prostřednictvím veřejné linkové osobní dopravy IDS JMK po dobu výluky ...

Období:

A) Vyúčtování skutečně realizovaných výkonů

Linka IDS JMK	Úsek hrazený Dopravcem	Autobusový dopravce	Číslo smlouvy	Specifikace části veřejné zakázky	Spoje číselné řady	Výkony dle JŘ [km]	Výkony mimořádné [km]	Výkony celkem [km]	Cena za km	Celkové náklady bez DPH
								0,0		0,00 Kč
								0,0		0,00 Kč
								0,0		0,00 Kč
								0,0		0,00 Kč
								0,0		0,00 Kč
								0,0		0,00 Kč
<b>Celkem</b>						<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		<b>0,00 Kč</b>





Zkratka	Definice
<b>CDS</b>	centrální dispečerský systém Provozovatele dráhy, který poskytuje údaje o poloze vlaků, jejich příjezdech a odjezdech ze stanic.
<b>CED</b>	Centrální dispečink IDS JMK provozovaný Pověřenou osobou
<b>CEDRIS</b>	název SW řídicího a informačního systému CED.
<b>Čekací prostor, čekárna</b>	prostor určený k pobytu cestujících čekajících na vlakové či autobusové přípoje
<b>Dispečer Dopravce</b>	pracovník DID na pracovišti v sídle KORDIS.
<b>Dispečink Dopravce, DID</b>	pracoviště zastupující Dopravce při operativním řízení provozu.
<b>Doplatek</b>	částka, o níž výše Odměny, na kterou Dopravci za příslušné období vznikl nárok, převyšuje částku poskytnutou Dopravci za stejné období na Zálohách na Odměnu, spolu se zohledněním dalších finančních toků a jehož vzorec pro výpočet je uveden v odst. 4.2 Smlouvy.
<b>Dopravce</b>	subjekt, s nímž Objednatel uzavřel smlouvu o veřejných službách k zajištění železniční osobní dopravy
<b>Drážní úřad</b>	příslušný úřad, vykonávající své pravomoci dle Zákona o dráhách
<b>důvěrné informace</b>	jakékoliv informace, materiály, studie, zprávy, databáze, dokumenty, podnikatelské plány, osobní údaje nebo jiné údaje poskytnuté ústně, písemně, vizuálně, elektronickou formou nebo jakýmkoliv jiným způsobem, týkající se zejména osoby Poskytovatele, jeho spřízněných osob, zaměstnanců nebo klientů a obchodních partnerů, které byly Poskytovatelem označeny jako důvěrné, nebo představují obchodní tajemství a know-how Poskytovatele, nebo jde o osobní údaje fyzických osob. Důvěrnými informacemi jsou zejména informace ze zpracovávaných projektů, o klientech a zájmových osobách, připravovaných, probíhajících nebo uskutečněných obchodech, informace o obchodních a finančních plánech nebo jakýchkoliv právních, finančních, daňových nebo účetních skutečnostech apod. Informace, údaje, dokumenty a jiné podklady poskytnuté Poskytovatelem, u kterých není jednoznačně zřejmé z jejich povahy, zda jsou předmětem ochrany důvěrných informací podle této dohody, je Příjemce povi-nen považovat za důvěrné, a to až do okamžiku písemného oznámení Poskytovatele, o tom, že nejsou předmětem ochrany.
<b>Ekonomika IDS JMK</b>	dokument vypracovaný Pověřenou osobou, který stanovuje pravidla pro dělení výnosů mezi účastníky IDS JMK (tento dokument tvoří přílohu Smlouvy o podmínkách přepravy).
<b>EMU 140</b>	dvoudílná elektrická jednotka v majetku Objednatel s typovým označením výrobce 19Ev a typové řady 550 s celkovou kapacitou 146 míst k sezení, přičemž Objednatel vlastní 6 kusů těchto jednotek.

<b>EMU 310</b>	čtyřdílná elektrická jednotka v majetku Objednatele s typovým označením výrobce 18Ev a typové řady 530 s celkovou kapacitou 333 míst k sezení, přičemž Objednatel vlastní 31 kusů těchto jednotek.
<b>EOC</b>	Elektronické odbavení cestujících.
<b>Garance návazností IDS JMK</b>	dokument vypracovaný Pověřenou osobou, zasílaný Dopravci elektronicky či písemně, a uveřejněný na internetových stránkách Pověřené osoby, stanovující pravidla dispečerského řízení IDS JMK, včetně čekacích dob a návazností mezi jednotlivými spoji.
<b>IDS JMK</b>	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje - formu komplexního zajišťování dopravní obslužnosti zavedenou v rámci Jihomoravského kraje.
<b>Informační zařízení pro nevidomé</b>	jeden nebo více zvukových majáčků pro nevidomé odpovídacích příslušným předpisům, instalované v prostorách zastávek a umožňující přehrání zvukového signálu a hlasové navigace pro usnadnění orientace na zastávce.
<b>Jednotka</b>	souhrnný pojem pro libovolnou jednotku (nebo jednotky) „EMU 310“, „EMU 140“ nebo „Náhradní soupravu“ (definice výše), dle povahy ustanovení.
<b>Jednotková cena</b>	základní cena za jeden jednotkový kilometr Jednotky (Cjkm), která je uvedena v Příloze č. 2 Smlouvy a jejíž výše se upravuje postupy dle Smlouvy.
<b>Jednotkový kilometr, jkm</b>	jeden kilometr ujetý Jednotkou dle Smlouvy.
<b>Jiný tarif</b>	dokument, odlišný od Tarifu IDS JMK a SJT, vypracovaný Objednatelem, jiným objednatelem dopravy, státem, Pověřenou osobou nebo Dopravcem, následně na základě právního předpisu a pokynu Objednatele, popř. pouze pokynu Objednatele vyhlášený Dopravcem, jímž jsou stanoveny sazby jízdného a dovozného, způsob nabytí jízdních dokladů a jejich platnost, v rámci příslušných vybraných přepravních relací na Linkách.
<b>Jízdní řád</b>	dokument zveřejněný pro potřeby cestujících, stanovující časové údaje pro jízdu Vlaků Dopravce na úsecích trati příslušné Linky
<b>klientem, zákazníkem nebo odběratelem</b>	se vzhledem ke skutečnosti, že Poskytovatel při svém podnikání a nakládání s obchodním tajemstvím a důvěrnými informacemi často vystupuje jako jeden článek dodavatelského řetězce, ve smyslu této dohody rozumí nejenom osoba, se kterou má Poskytovatel přímo uzavřený soukromoprávní vztah, ale také veškeré další osoby, které se nacházejí v tomto dodavatelském řetězci nad Poskytovatelem směrem k finálnímu odběrateli služby nebo díla.
<b>Kompensace</b>	finanční vyjádření nároku Dopravce za plnění Závazku veřejné služby dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, vypočteného a vypláceného Dopravci za podmínek stanovených dále touto Smlouvou.



<b>KORDIS</b>	koordinátor IDS JMK, společnost KORDIS JMK, a.s., viz Pověřená osoba.
<b>Krizový štáb KORDIS</b>	skupina zástupců KORDIS, dopravců a případně dalších zainteresovaných subjektů svolávaná v případě potřeby, zejména v případě mimořádné události.
<b>Linka</b>	souhrn Vlaků na úsecích trati určených výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na nichž je pravidelně provozována drážní doprava podle jízdního řádu a dle Smlouvy. Z hlediska plnění dopravních výkonů dle Smlouvy je zatřídění Vlaků pod danou linku pouze informativní.
<b>Mimořádná posilová Jednotka</b>	mimořádné nasazení další Jednotky (Jednotek) na Vlaku (v násobné trakci) za účelem posílení kapacity Vlaku (možné i pouze v části trasy Vlaku), přičemž všechny Jednotky jsou přístupné cestujícím, pokud Pověřená osoba nestanoví jinak. Požadavek na vedení Mimořádné posilové Jednotky je stanoven jednorázově Pověřenou osobou. Posilové Jednotky takto stanovené jsou hrazeny dle vzorce pro výpočet Odměny shodně jako v případě Posilové Jednotky.
<b>Mimořádnost v dopravě nezpůsobená dopravcem</b>	nahodilá událost, projevující se obdobně jako Mimořádnost v dopravě způsobená dopravcem, která však nebyla Dopravcem zapříčiněna.
<b>Mimořádnost v dopravě způsobená dopravcem</b>	nahodilá událost, která byla způsobena vinou na straně Dopravce – jedná se zejména o poruchu Vlaku, nezpůsobilost vlakového personálu k jízdě, dopravní nehodu zaviněnou vlakovým doprovodem nebo strojvedoucím, nefunkční elektronické odbavovací zařízení, nenasazení garantovaného Vlaku pro přepravu vozíčkářů, nasazení Vlaku o menší kapacitě či s neodpovídajícím prostorem pro přepravu jízdních kol, mimořádně vysoká frekvence, apod.
<b>MSP</b>	modul pro sledování polohy; zařízení používané zejména v regionálních autobusech pro sledování polohy a komunikaci mezi řidičem a CED.
<b>Nabídkové řízení</b>	nabídkové řízení uskutečněné podle Zákona o veřejných službách, v němž byl Dopravce vybrán k uzavření Smlouvy.
<b>Náhradní doprava nebo ND</b>	způsob zajištění dopravní obslužnosti v situaci omezené kapacity dráhy či přerušení drážní dopravy, pro kterou je vypracován výlukový jízdní řád. Náhradní doprava může být zajištěna např. autobusy, trolejbusy či tramvajemi, ev. využitím jiných vlaků, motorové soupravy na Vlaku nebo lokomotivy nezávislé trakce na přípřeži (postrku) Jednotky nebo dále prodloužením vybraných spojů regionálních autobusových linek IDS JMK či za zařazení nových spojů do regionálních autobusových linek IDS JMK dle samostatně uzavřené smlouvy mezi Dopravcem a Objednatelem (vzor: Příloha č. 6 Smlouvy). Náhradní dopravu zajišťuje Dopravce v rozsahu a standardu stanoveném Objednatelem, příp. Pověřenou osobou.
<b>Náhradní souprava</b>	jiná souprava nebo jednotka poskytnutá Poskytovatelem FS při mimořádnosti nebo nedostatečném provozním stavu EMU 310 nebo EMU 140 dle Smlouvy o zajištění full-service železničních elektrických jednotek uzavřené mezi Objednatelem a Poskytovatelem FS, další podrobnosti stanoví Smlouva o spolupráci.

<b>Nájemní smlouva</b>	smlouva mezi Dopravcem a Objednatelem, v níž jsou upraveny zejména podmínky nájmu a plateb Jednotek Objednatele Dopravcem pro účely plnění Smlouvy.
<b>Neschopnost Vlaku</b>	stav, kdy je Vlak neschopen jízdy a/nebo když vlivem nutného snížení rychlosti je Vlak zpožděn a zpoždění trvale narůstá a/nebo vlivem závad vytápění či klimatizace není možné dodržet požadovanou teplotu v interiéru a/nebo je ohrožena bezpečnost provozu - např. porucha blokování dveří jednotky nebo závada vlakového zabezpečovače a/nebo nelze obsadit stanoviště strojvedoucího dalším členem vlakového doprovodu a/nebo existuje závada v otevírání všech dveří na jedné nebo obou stranách Vlaku a/nebo se projevuje jiná závada, která znemožňuje nebo výrazným způsobem omezuje další jízdu Vlaku.
<b>Oběhy souprav</b>	dokument, který pro každý typový den zobrazuje v grafické podobě plán práce jednotlivých turnusovaných Jednotek. Je zpracován Dopravcem pro období Jízdního řádu, příp. zvlášť pro různá období dle požadavku KORDIS (např. pro letní prázdniny). V obězích musí být chronologicky vyznačeny časové úseky nasazení Jednotek na jednotlivých vlacích (vč. případných vlaků bez cestujících) s uvedením čísla vlaku, počáteční i koncové stanice nasazení na vlaku a dále místa, časy a příp. periodičita plánované údržby, zbrojení a čištění. Oběhy souprav jsou aktualizovány před každou změnou Jízdního řádu a případně také při vyhlášení výlukového Jízdního řádu nebo na základě požadavku KORDIS. Oběhy souprav jsou úzce propojeny s Plánem řazení vlaků. Zjednodušená forma dokumentu obsahuje pouze chronologický výpis čísel vlaků pro každou turnusovanou Jednotku a typový den, příp. další dohodnuté informace.
<b>Oběhy vlakového doprovodu</b>	dokument, který pro každý typový den uvádí plán práce (průběh směny) každého nasazeného pracovníka Vlakového doprovodu. Je zpracován Dopravcem pro období Jízdního řádu, příp. zvlášť pro různá období dle požadavku KORDIS (např. pro letní prázdniny). Pro každou směnu musí být uvedeno místo a čas začátku směny, chronologicky časové úseky nasazení na vlacích (vč. případných režijních jízd) s uvedením čísla vlaku, počáteční i koncové stanice nasazení na vlaku, zákonné přestávky, ev. další plánované činnosti a čas a místo ukončení směny. Oběhy vlakového doprovodu jsou aktualizovány před každou změnou Jízdního řádu a případně také při vyhlášení výlukového Jízdního řádu nebo na základě požadavku Objednatele či KORDIS.
<b>Objednatel</b>	subjekt, s nímž Dopravce uzavřel Smlouvu.
<b>Objednávka jízdního řádu</b>	Představa o podobě Jízdního řádu a kapacitě Vlaků, která je zpracována Pověřenou osobou a která je závazným podkladem pro Dopravce pro Žádost o přidělení kapacity dráhy.
<b>Odbavení cestujících</b>	způsob, jakým cestující zakoupí jízdenku, způsob, jakým cestující prokazuje svůj nárok na přepravu v průběhu uskutečňování přepravní smlouvy.

<b>Odbavovací systém</b>	<p>systém zařízení nebo lidské kontroly, zajišťující dodržování tarifních podmínek a označování jednotlivých jízdenek (nebo v případě elektronického média, odčerpání kreditu ekvivalentnímu hodnotě jízdenek příslušné územní a/nebo časové platnosti).</p>
<b>Odměna</b>	<p>část Kompenzace, která je vypočtena na základě realizovaných výkonů a je hrazena vždy za období jednoho kalendářního měsíce.</p>
<b>osobní údaj</b>	<p>jakákoliv informace týkající se určené nebo určitelné fyzické osoby, k níž se osobní údaje vztahují. Tato se považuje za určenou nebo určitelnou, jestliže lze fyzickou osobu přímo či nepřímo identifikovat zejména na základě čísla, kódu nebo jednoho či více prvků, specifických pro její fyzickou, fyziologickou, psychickou, ekonomickou, kulturní nebo sociální identitu.</p>
<b>Označení jízdenky</b>	<p>vyznačení stanovených údajů na jízdenku předepsaným způsobem (např. označovačem nebo členem Vlakového doprovodu) .</p>
<b>Plán řazení vlaků</b>	<p>dokument, který pro každý Vlak a typový den uvádí plánované řazení Vlaku (nasazení Jednotek na Vlacích). Je zpracován Dopravcem pro období Jízdního řádu, příp. zvláště pro různá období dle požadavku KORDIS (např. pro letní prázdniny). Pro každý jednotlivý Vlak musí obsahovat alespoň číslo vlaku, výchozí stanici s časem odjezdu, cílovou stanici s časem příjezdu, nasazená vozidla (typ nasazené Jednotky nebo Jednotek, eventuálně jiná nasazená vozidla) s uvedením počáteční a koncové stanice nasazení, pozici vozidla na vlaku a číslo či název oběhu. Plán řazení vlaků je aktualizován před každou změnou Jízdního řádu a případně také při vyhlášení výlukového Jízdního řádu nebo na základě požadavku KORDIS. Plán řazení vlaků je úzce provázán s Oběhy souprav.</p>
<b>Pohotovostní Jednotka</b>	<p>Jednotka (přednostně Jednotka EMU 310), která je v souladu s požadavkem Objednatele odstavena na definovaném místě a je připravena na vyžádání Centrálního dispečinku IDS JMK nebo dispečinku Dopravce neprodleně vyjet na trať. Podrobnosti jsou stanoveny v Technických a provozních standardech pro železnici.</p>
<b>Pomůcky jízdního řádu, Pomůcky JŘ</b>	<p>soubor dokumentů vytvořených Dopravcem dle požadavků uvedených v Objednávce a dalších pokynů Pověřené osoby, které souvisí s Jízdním řádem a slouží k organizování provozu Vlaků. Mezi Pomůcky JŘ patří Plán řazení vlaků, Oběhy souprav, podklady pro Provozovatele dráhy řešící čekání Vlaků na vlakové přípoje a případná další opatření k operativnímu řízení.</p>

<b>Posilová Jednotka</b>	nasazení další Jednotky (Jednotek) na Vlaku (v násobné trakci, zpravidla vícečlenné řízení) za účelem zajištění požadované kapacity Vlaku (možné i pouze v části trasy Vlaku), přičemž všechny Jednotky jsou přístupné cestujícím, pokud Pověřená osoba nestanoví jinak. Požadavek na vedení Posilové Jednotky je uveden v Rámcových jízdních řádech a dále bude aktualizován v Objednávce jízdního řádu. Odměna za vedení Posilové Jednotky je hrazena stejně jako odměna za vedení Jednotky podle ujetých jkm. Pokud nebude vedení Vlaku s Posilovou jednotkou Objednatel požadováno nebo odsouhlaseno, nepovažuje se vedení dalších Jednotek (v násobné trakci) na Vlaku za Posilové Jednotky a nárok na uhrazení Odměny za vedení Posilové Jednotky Dopravci nevzniká.
<b>Poskytovatel FS</b>	subjekt, který zajišťuje full-service Jednotek dle Smlouvy o zajištění full-service železničních elektrických jednotek uzavřené mezi JMK a Poskytovatelem FS.
<b>Pověřená osoba</b>	koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, jímž je společnost KORDIS JMK, a.s. se sídlem Brno, Nové sady č. 946/30, PSČ 60200, IČO 26298465, zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 6753, pokud Objednatel neurčí jinak.
<b>Požadavek</b>	dokument zpracovaný KORDIS obsahující pro Dopravce závazné požadavky týkající se dopravních, přepravních a ev. jiných opatření pro plánovanou výluku, případně i pro neplánovanou výluku nebo pro mimořádnost v dopravě. KORDIS v Požadavku dle potřeby stanoví například návrh výlukového Jízdního řádu, odřeknuté vlaky, úpravy v trasách vlaků, zavedené vlaky, úpravy v nasazení a obězích Jednotek, úpravy Pomůcek JŘ, formu, rozsah a standard Náhradní dopravy, případné nasazení lokomotiv nezávislé trakce, motorových souprav, trasy linek Náhradní dopravy, stanovení, umístění a označení zastávek Náhradní dopravy, požadované kapacity u jednotlivých spojů Náhradní dopravy (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 apod. V Požadavku KORDIS dále dle potřeby nastaví tarifní změny a změny ve způsobu odbavení cestujících, úpravy v nasazení Vlakového doprovodu, zaměstnanců prodejních míst a dalšího personálu včetně případné úpravy jejich činnosti (např. koordinace či doprovování autobusů, informování cestujících apod.).
<b>Provozovatel dráhy</b>	provozovatel dráhy ve smyslu Zákona o drahách, jímž je Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, IČO: 709 94 234, nebo jiný subjekt vykonávající v souladu se zákonem činnost provozovatele dráhy.
<b>Přeplatek</b>	částka, kdy hodnota Doplatku vypočteného podle vzorce dle odst. 4.2 je záporná.

<b>Přepravní řád</b>	příslušná vyhláška Ministerstva dopravy (aktuálně vyhl. Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů), případně další právní předpis, stanovující podmínky, za nichž se přepravují osoby, jejich zavazadla a věci a zvířata s nimi přepravovaná v železniční dopravě a integrované dopravě.
<b>Přestupní bod, přestupní zastávka, přestupní uzel</b>	zastávka nebo místo, kde dochází k přestupům mezi spoji.
<b>Přílohy</b>	dokumenty nazvané přílohami s příslušným číslem, jež jsou připojeny ke Smlouvě a jsou její nedílnou součástí.
<b>QR jízdenka</b>	jízdenka ve formě 2D kódu.
<b>Rámcové jízdní řády</b>	orientační jízdní řády vycházející z aktuální potřeby Objednatele v okamžiku zahájení Nabídkového řízení, které vymezují rozsah zajištění dopravní obslužnosti a časové polohy jednotlivých Vlaků na Linkách Jednotkami včetně předpokládaného požadavku nasazení Posilových Jednotek a včetně rámcového požadavku na vlakový doprovod na Vlacích. Rámcové jízdní řády jsou součástí Přílohy č. 1 Smlouvy.
<b>RIS</b>	řídící informační systém DPMB, jímž jsou vybavena všechna vozidla DPMB, který poskytuje údaje o poloze spojů a jejich odchylce od jízdního řádu a další informace.
<b>SJT</b>	systém jednotného tarifu, státem vyhlášený jednotný tarif povinně platný ve vlcích provozovaných na základě smlouvy o veřejných službách.
<b>Smlouva</b>	Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě podepsaná Stranami, včetně všech Příloh, jakož i veškeré její změny a dodatky, které budou uzavřeny Stranami v souladu s ustanoveními Smlouvy.
<b>Smlouva o podmínkách přepravy</b>	smlouva mezi Dopravcem a Pověřenou osobou, kterou je Dopravce povinen uzavřít podle Smlouvy a v níž jsou upraveny některé další podmínky přepravy zajišťované Dopravcem, stejně jako pravidla pro výběr a rozdělení tržeb získaných Dopravcem při zajišťování Závazku veřejné služby dle Smlouvy.
<b>Smlouva o spolupráci</b>	trojstranná smlouva mezi Dopravcem, Objednatelem a Poskytovatelem FS, kterou je Dopravce povinen uzavřít podle Smlouvy a v níž jsou upraveny zejména principy spolupráce mezi Dopravcem a Poskytovatelem FS zejména ve věci užívání Jednotek.
<b>Smluvní přepravní podmínky</b>	dokument stanovující práva a povinnosti dopravce i cestujících při přepravě připravovaný pro Dopravce Pověřenou osobou, či Objednatelem nebo Pověřenou osobou mu předaný, který je Dopravce povinen následně v souladu s Přepravním řádem vyhlásit.
<b>SPP IDS JMK</b>	Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

<b>spřízněná osoba</b>	jakákoliv osoba, která je ve vztahu s Poskytovatelem osobou ovládanou nebo ovládající ve smyslu ustanovení § 74 a násl. zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech, ve znění pozdějších předpisů.
<b>Standardy finančních toků</b>	dokumenty vypracované Pověřenou osobou, stanovující pravidla pro chod finančních toků v rámci IDS JMK, mezi jednotlivými dopravci, Pověřenou osobou, Objednatelem a dalšími účastníky IDS JMK. Tyto dokumenty tvoří přílohu Smlouvy o podmínkách přepravy.
<b>Strana a Strany</b>	Objednatel nebo Dopravce, případně jak Objednatel, tak i Dopravce podle kontextu.
<b>Tarif IDS JMK</b>	dokument vypracovaný Pověřenou osobou, následně vyhlášený Dopravcem, jímž jsou stanoveny sazby jízdného a dovozného, způsob nabytí jízdních dokladů a jejich platnost v rámci IDS JMK.
<b>Technické a provozní standardy pro železnici, TPSŽ</b>	dokument vypracovaný Pověřenou osobou, jímž jsou upraveny zejména nutné a minimální technické a provozní parametry Jízdních řádů, Garancí návazností IDS JMK, čekacích dob a dispečerského řízení, výluk a omezení dopravy, jízdních dokladů, stanic a zastávek, odbavení cestujících, prodeje jízdních dokladů a prodejních míst a dopravních výkonů a dalších technických záležitostí, které musí Dopravce při plnění povinností dle Smlouvy splnit. Technické a provozní standardy pro železnici platné ke dni zahájení Nabídkového řízení tvoří Přílohu č. 3 Smlouvy.
<b>TSI PRM</b>	Technické specifikace pro dostupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace Rozhodnutí Evropské komise 2008/164/ES v platném znění.
<b>Usměrněný nástup cestujících</b>	povinnost cestujícího bez platného jízdního dokladu nastoupit do určeného vozu (části) vlaku a zde se přihlásit členu Vlakového doprovodu nebo strojvedoucímu o zaplacení jízdného nebo doplatku jízdného, případně jízdné nebo doplatek jízdného bezodkladně zaplatit v prodejním automatu jízdenek.
<b>Vlak</b>	představuje výkon Jednotky, ev. více spřažených Jednotek nebo Náhradní soupravy s cestujícími na Lince dle Jízdního řádu, kterým je plněn Závazek veřejné služby dle Smlouvy. Vlaky jsou vymezeny v Rámcových jízdních řádech, příp. aktuálně platných Jízdních řádech. Pojem je totožný s pojmem Spoj, pokud není uvedeno jinak.
<b>Vlak nízkopodlažní, Nízkopodlažní Vlak</b>	Vlak nebo vozidlo je aspoň částečně nízkopodlažní, tzn. umožňuje nástup cestujících bez překonání schodu z úrovně nástupiště o výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Aby mohl být vlak považován na nízkopodlažní, musí současně umožňovat pomocí plošiny oboustranný nástup, výstup a přepravu aspoň dvou vozíčkářů. Vlak nebo vozidlo musí přitom být touto plošinou vybaveno.
<b>Vlak s přepravou vozíčkářů</b>	Vlak, který nelze považovat za Vlak nízkopodlažní, který však pomocí plošiny umožňuje nástup a výstup z obou stran Vlaku a přepravu aspoň dvou vozíčkářů. Vlak nebo vozidlo musí být přitom touto plošinou vybaveno.

<b>Vlakový doprovod</b>	personál Vlaku, který je v přímém kontaktu s cestujícími, provádí činnosti definované v Technických a provozních standardech pro železnici. Vlakový doprovod bude vybaven odbavovacím zařízením buď Dopravce, nebo KORDIS dle rozhodnutí Objednatele
<b>Vlakový kilometr, vlkm</b>	jeden kilometr ujetý na Vlaku dle Smlouvy.
<b>Vnější plocha jednotky</b>	plocha čel a obou boků jednotky vyjma ploch střechy a podvozku a ploch, které z technického či bezpečnostního hlediska nemohou být překryty.
<b>Vzorník jízdních dokladů</b>	zpravidla elektronický dokument zveřejněný na společnosti KORDIS definovaném webovém úložišti a obsahující vzory používaných jízdních a specifických dokladů.
<b>Zahájení provozu</b>	den, od něhož je Dopravce povinen zajistit dopravu pro dané Linky v rozsahu podle Smlouvy, tj. od 15.12.2024.
<b>Zakázka</b>	zakázka „Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě (provozní soubor EMU JMK) zadávanou Objednatelem a definovanou v preambuli Smlouvy.
<b>Zákon o dráhách</b>	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
<b>Zákon o veřejných službách nebo ZVS</b>	zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
<b>Zaměstnanec-kilometr, zkm</b>	jeden kilometr ujetý Vlakovým doprovodem na Vlaku v úseku s požadavkem na Vlakový doprovod.
<b>Zastávka, Stanice</b>	předepsaným způsobem označené a vybavené místo v rámci Linky určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících v jednom nebo více směrech jízdy.
<b>Zastávka, stanice, železniční stanice, nádraží, železniční zastávka</b>	přípustná pojmenování pro zastávku IDS JMK na železnici. Všechny pojmy jsou identické, pokud není uvedeno jinak.
<b>Závazek veřejné služby</b>	výkon veřejných služeb v železniční osobní regionální dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje a sousedních krajů v souladu se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, a § 2 Zákona o veřejných službách v období od Zahájení provozu do 09.12.2034, resp. u přespůlnočních vlaků vyjíždějících dne 09.12.2034 až do ukončení jejich jízdy.
<b>Žádost o přidělení kapacity dráhy</b>	žádost ve smyslu Prohlášení o dráze vydaného Provozovatelem dráhy, zpracovanou Dopravcem na základě Objednávky jízdního řádu, kterou je Dopravce povinen uplatnit u Provozovatele dráhy za účelem sestavení Jízdního řádu.