

Technické a provozní standardy ODIS – autobusy

HISTORIE ZMĚN

Datum	Verze	Změny
2. 11. 2023	1.0	Vytvoření dokumentu.
11. 12. 2023	1.1	Úprava bodu I 4 - doba na výměnu označků. Úprava bodu II 2.8 - zvukový kanál do kabiny řidiče. Úprava bodu II 2.14 - velikost zákaznického displeje. Úprava bodu II 2.15.3 - dodatečné zasílání dat. Úprava přílohy 18 - doplnění výjimek. Oprava přepisových chyb a odkazů.
12. 12. 2023	1.2.1	Úprava bodu II 2.14 - zrušeny odbavovací jednotky u každých dveří. Úprava přílohy 11 - doplnění specifikace semi-online dat.
12. 12. 2023	1.2.2	Úprava bodů II 2.2.1 až 2.2.7 - specifikován výkon motoru.
21. 12. 2023	1.3	Úprava bodu II 2.15 - aktualizace dat v PP.
10. 1. 2024	1.4	Úprava bodu II 2.11.3 - upřesnění teplot. Úprava bodu II 2.22 - reklamní plocha. Úprava bodu II 2.7 - rozlišení LCD. Úprava přílohy 18 - doplnění výjimek.
5. 2. 2024	1.5	Úprava bodu II 2.1 - požadavky na výkon vozidel. Úprava bodu II 2.2 - požadavky na výkon vozidel. Úprava bodu II 2.8 - přesun vybraných požadavků do přílohy 3. Úprava bodu II 2.11 - požadavky na klimatizaci. Úprava bodu II 2.15 - upřesnění související s přílohou 3 (jízda v režimu náhradní dopravy). Úprava přílohy 3 - upřesnění specifikace.
24. 5. 2024	1.6	Úprava bodu II 2.2.1 - počet míst k sezení ve vozidlech kategorie „L“. Úprava bodu II 2.7 - druhý zobrazovač hodin ve vozidlech kategorie „L“. Úprava bodu II 2.9 - provedení a rozmístění tlačítek. Úprava bodu II 2.15.2 - komunikace k návaznostem. Úprava bodu II 2.15.3 - seznam typů zpráv PP > CED. Úprava přílohy 3 - upřesnění specifikace (nácestné zast.).
22. 7. 2024	1.7	Úprava bodu II 2.7 - umístění zobrazovačů ve vozidlech kategorie „I“.

23. 7. 2024	1.8	Úprava bodu I 4 - schvalování označků. Úprava bodu II 2.1 - dopřesnění odstavce o převodovce vozidel. Úprava bodu II 2.10 - jedno vnější tlačítko poptávky u předních dveří. Úprava bodu II 2.12 - doplněna tolerance při měření teploty.
24. 7. 2024	1.8.1	Úprava bodu II 2.11.3 - teplota ve vozidle při nízké venkovní teplotě.
9. 8. 2024	1.9	Úprava bodu II 2.11.3 - teplota ve vozidle při velmi nízké venkovní teplotě.
30. 9. 2024	1.10	Úprava bodu I 4 - upřesnění technického řešení označků. Úprava bodu II – definice rozsahu platnosti standardu. Úprava bodu II – upřesnění definice poptávkového otevírání dveří vozidel. Úprava bodu II 2.4 – upřesnění provedení a ovládání dveří. Úprava bodu II 2.9 – upřesnění provedení tlačítek pro signalizaci požadavku na výstup na zastávce na znamení. Úprava bodu II 2.15 - upřesnění zadávání údajů na vozidlové panely pro případy náhradní dopravy. Úprava bodu II 2.15.3 - upřesnění komunikace řidič – CED, doplněna možnost hlasových zpráv. Úprava bodu II 2.21 – barevná stálost lakování vozidel. Úprava bodu IV 4.2 - upřesnění komunikace řidič – CED. Úprava přílohy 1 – upřesnění rozměrů, barevného a technického provedení součástí označků. Úprava přílohy 3 - aktualizace zobrazení náhradní dopravy; hlášení v zastávce pouze pro výstup. Úprava přílohy 10 – definice událostí PP. Seznam příloh – doplněna Příloha 20 – SAM pro MSK.
3. 2. 2025	1.11	Úprava bodu II 2.10 – umístění tlačítek vně vozidla.

OBSAH

ÚVOD	7
1. Terminologie	7
I. STANDARD VYBAVENÍ ZASTÁVEK A OZNAČNÍKŮ	8
1. Terminologie	8
2. Kategorizace zastávek	8
2.1. Z hlediska zastavování	8
2.2. Z hlediska trasy dopravního spojení	8
3. Označování	9
4. Zastávkový označník	9
4.1. Zastávkový sloupek	10
4.2. Zastávková hlava	10
4.3. Informační tabule	12
5. Pravidelná kontrola a údržba zastávek ODIS	13
II. STANDARD VOZIDEL ODIS	15
1. Terminologie	15
2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS	16
2.1. Základní vlastnosti vozidel	16
2.2. Kategorie vozidel	17
2.3. Interiér vozidla	19
2.4. Dveře vozidla	20
2.5. Místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu	22
2.6. Vnější vizuální elektronický informační systém	22
2.7. Vnitřní vizuální elektronický informační systém	24
2.8. Akustický elektronický informační systém	25
2.9. Signalizační zařízení uvnitř vozidla	26
2.10. Signalizační zařízení vně vozidla	27
2.11. Tepelná pohoda ve vozidlech	27
2.12. Měření teploty	28
2.13. Světelná pohoda ve vozidlech	29
2.14. Odbavovací a prodejní zařízení	29

2.15	Palubní počítač.....	33
2.16	Automatický systém počítání cestujících	40
2.17	Další technické vybavení vozidel	40
2.18	Informační piktogramy.....	41
2.19	Informační vitríny.....	42
2.20	Informační materiály	42
2.21	Vnější vzhled vozidel	42
2.22	Plochy pro propagaci vně vozidla.....	42
2.23	Čistota vozidel	42
2.24	Doplňkové standardy vybavení vozidel	43
3	Evidence vozidel a schválení vozidla do provozu	43
3.1.	Evidence vozidel	43
3.2.	Schvalování vozidel.....	44
III.	STANDARD PROVOZNÍ ZÁLOHY	46
IV.	STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ.....	47
1.	Mimořádnosti v dopravě	47
1.1.	Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem.....	47
1.2	Mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci	47
2.	Postup v případě mimořádností v dopravě	47
3.	Garance návazností.....	48
4.	Řízení provozu.....	48
4.1	Vyhodnocování provozu	48
4.2	Povinnosti dopravců.....	49
V.	STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY	51
1.	Výluky.....	51
1.1	Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu	51
VI.	STANDARD JÍZDNÍCH DOKLADŮ.....	52
1.	Obsah jízdních dokladů	52
VII.	STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ	54
1.	Obsah standardu.....	54
2.	ODISka	54
3.	Dopravní infocentra.....	54
4.	Prodej u řidiče.....	55

5.	Prodej na internetu	55
VIII.	STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ	56
1.	Přesnost provozu a přistavování vozidel na zastávky	56
2.	Návaznost spojů	56
3.	Záznam o provozu vozidla	57
4.	Povinnost pracovníků dopravce	57
5.	Školení zaměstnanců dopravce	58
6.	Informační povinnosti dopravců	59
7.	Postup vyřizování stížností, reklamací, dotazů a podnětů zákazníků	59
IX.	STANDARD PŘEPRAVNÍ KONTROLY	61
X.	DODRŽOVÁNÍ TPS	61
	SEZNAM ZKRATEK	62
	SEZNAM PŘÍLOH	63

ÚVOD

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

1. Terminologie

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

I. STANDARD VYBAVENÍ ZASTÁVEK A OZNAČNÍKŮ

1. Terminologie

Stanoviště	zastávka se může skládat z jednoho nebo více stanovišť, každé stanoviště je označeno označníkem,
Zastávka	předepsaným způsobem označené a vybavené místo určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících,
Označník	plné označení zastávky, skládá se ze zastávkového sloupku (konstrukce), zastávkové hlavy a informační tabule,
Zastávková hlava	skládá se ze značky „zastávka“ a dodatkové tabulky, obvykle je umístěna na zastávkovém sloupku,
Informační tabule	panel umístěný na označníku zastávky obsahující jízdní řády zastavujících linek a další informace,
Jízdní řád	dokument stanovující časové údaje pro jízdu na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky,
Výlukový jízdní řád	výlukový jízdní řád stanovující časové údaje pro jízdu na trase dopravní cesty pro všechny spoje linky v době výluky či objížďky.

2. Kategorizace zastávek

2.1. Z hlediska zastavování

- a) stálá, kde podle jízdního řádu zastavují vozidla všech linek,
- b) na znamení, kde zastavují vozidla pouze na znamení nebo požádání, viz kapitola VIII. 4.,
- c) obsluhovaná na objednání dle podmínek uvedených v jízdním řádu.

2.2. Z hlediska trasy dopravního spojení

Každé stanoviště zastávky dle bodu 2.1 tohoto článku je označena právě jedním označníkem v jedné úrovni.

- a) výchozí, což je první zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty určená k nástupu cestujících,
- b) nácestná, což je zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty určená k nástupu i výstupu cestujících, pokud z jízdního řádu nevyplývá jinak,
- c) cílová, což je poslední zastávka dopravního spojení na trase dopravní cesty určená k výstupu cestujících. Ve styku s cestujícími se využívá termínu konečná zastávka.

3. Označování

Označník musí být umístěn tak, aby u něj bylo možné vozidlem zastavit správně (hrana bočnice a podvozku vozidla rovnoběžná s nástupní hranou, pokud to umožňují technické a provozní podmínky) čelem vozidla a aby střed předních dveří ležel v ose signálního pásu určeného pro osoby s omezenou schopností orientace, pokud je tímto zastávka vybavena.

Společnost KODIS eviduje správce označnicků. Změnu správcovství označnicků povoluje po vzájemné dohodě s dotčenými dopravci KODIS. Správcem označníku zastávky či stanoviště obsluhované převážně linkami městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) je zpravidla dopravce provozující MHD. Správci ostatních označnicků jsou obvykle určeni ve výběrových řízeních na zajištění dopravní obslužnosti území na linkách provozovaných v rámci ODIS. V případech, kdy tomu tak není, při vzniku nové zastávky, nebo pokud zastávka přestane být obsluhována dopravcem nevybraným ve výběrovém řízení na zajištění dopravní obslužnosti území na linkách provozovaných v ODIS, se správcem označníku stává dopravce, který má největší počet spojů na dané zastávce či stanovišti, pokud se dopravci ve spolupráci se společností KODIS nedohodnou jinak. Označníky na stanovištích zastávek se stejným názvem musí být jednotného vzhledu, pokud společnost KODIS nerozhodne po požadavku správce označníku jinak. O vzhledu označnicků stanovišť zastávek se stejným názvem v případě více správců označnicků rozhodne společnost KODIS.

Správcem označníku může být jak jeho vlastník, tak i jiný subjekt.

Správce označníku je povinen označit zastávku zastávkovým označníkem v souladu s těmito standardy a se Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti (dále jen „Smlouva“).

4. Zastávkový označník

Vzhled a vybavení zastávkového označníku je v rámci ODIS standardizován. Všechny zastávkové označníky instalované v rámci ODIS musí odpovídat uvedenému popisu, a dále vzoru uvedenému v Příloze č. 1a tohoto dokumentu. Zastávkové označníky neodpovídající tomuto dokumentu mohou zůstat v původním stavu nejdéle po dobu 12 měsíců od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy.

Všechny součásti zastávkových označnicků musí být provedeny z trvanlivých nerezavějících materiálů nebo z materiálů s trvanlivou antikorozi povrchovou úpravou. Veškerý kovový spojovací materiál musí být v provedení z nerezové oceli. Veškeré součásti označníku musí být použity v kvalitě odpovídající plánované životnosti označníku min. 10 let.

Před zahájením samotné výroby zastávkových označnicků předloží dopravce k odsouhlasení KODISu technickou dokumentaci všech typů použitých označnicků v oblasti včetně řešení ukotvení, a to v takové míře podrobnosti, aby bylo možné její posouzení a odsouhlasení ze strany KODISu. Součástí předložené dokumentace bude i grafický návrh (vizualizace) podoby označníku. Dopravce je povinen v případě připomínek KODISu na nedostatečné plnění některé vlastnosti označníku dle těchto standardů technickou dokumentaci upravit a opětovně ji předložit k odsouhlasení KODISu. Technická dokumentace bude ze strany objednatele připomínkována vždy nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne předložení kompletní technické dokumentace.

4.1. Zastávkový sloupek

Zastávkový sloupek je pevně uchycen k zemi za pomoci standardní patky. Sloupek musí být umístěn tak, aby byla dodržena legislativou daná vzdálenost dopravní značky, v tomto případě zastávkové hlavy od hrany komunikace, dále s ohledem na umístění případného vodícího pásu pro nevidomé na nástupišti a s ohledem na bezproblémové zastavování vozidel čelem vozidla u označníku.

Sloupek je v provedení kovového dutého profilu s kruhovým nebo čtvercovým průřezem o vnějším průměru nebo vnější straně minimálně 60 mm a síle materiálu vždy tak, aby po nastrojení všemi součástmi označníku odolal povětrnostním vlivům.

V případě nemožnosti instalace zastávkového sloupku, nebo v případě, kdy je jiné řešení z rozhledových či prostorových důvodů vhodnější, je možno uchytit zastávkový označník v podobě samostatné zastávkové hlavy a samostatné informační tabule na jiném vhodném místě, a to např. na přístřešku, budově, sloupu veřejného osvětlení, čekárně apod.

Minimální výška sloupku s výjimkou zastávkového označníku v podobě samostatné zastávkové hlavy umístěné na přístřešku, budově, sloupu, či jinak, pokud je toto uchycení výhodnější, činí 2,99 m. Maximální výška sloupku s výjimkou zastávkového označníku v podobě samostatné zastávkové hlavy uchycené výše popsaným způsobem na přístřešku, budově, sloupu, či jinak, pokud toto je toto uchycení výhodnější, činí 3,24 m.

Zastávkový sloupek je vyveden v barvě RAL 1028 (žlutá melounová).

4.2. Zastávková hlava

Zastávková hlava, v případě, že je uchycena k zastávkovému sloupku, je umístěna na jeho levou stranu při čelním pohledu na označník (na stranu k silnici); pouze v případě, kdy to z hlediska průjezdného profilu autobusů obsluhujících zastávku nebo z důvodu jiné překážky není možné, tak na pravou stranu při čelním pohledu na označník. Zastávková hlava je umístěna vždy kolmo k podélné ose zastávky a tak, aby byla dobře viditelná z pohledu řidiče vozidla blížícího se k zastávce.

Zastávková hlava je provedena z celistvého plošného materiálu o takové tloušťce a pevnosti, aby při níže popsaném způsobu uchycení odolala běžným povětrnostním podmínkám.

Uchycení zastávkové hlavy ke sloupku je možné ve dvou technických provedeních:

- a) Podkladový materiál zastávkové hlavy je do strany prodloužený o délku shodnou s vnějším průměrem / délkou vnější strany sloupku a je zasunutý v drážce provedené skrze obě protilehlé strany sloupku. Kolmo k ploše zastávkové hlavy jsou ve sloupku zapuštěny (navářeny, zalisovány) matice, a do matic pak zašroubovány zapuštěné šrouby bez hlavy, které zastávkovou hlavu kotví ve sloupku. Žádná součást kotvení neční nad vnější obrys sloupku o více než 1 mm. Ilustrační fotografie popsaného technického provedení jsou v Příloze č. 1b – 1f. Řešení je možné pro sloupek s kruhovým i čtvercovým průřezem.
- b) Podkladový materiál zastávkové hlavy je do strany prodloužený a prodloužená část je zahnutá o 90° směrem k zadní straně označníku. Kolmo k ploše zahnuté části zastávkové hlavy jsou ve sloupku zapuštěny (navářeny, zalisovány) matice. Zastávková

hlava je ukotvena šrouby zašroubovanými do matic zapuštěných ve sloupku. Ilustrační fotografie popsaného technického provedení jsou v Příloze č. 1g – 1h. Řešení je možné pro sloupek se čtvercovým průřezem.

Provedení zastávkové hlavy je graficky a rozměrově standardizováno vzorem dle Přílohy č. 1a tohoto dokumentu. Musí být dodržena barevnost, velikost, rozvržení a druh použitého písma. Použité písmo Roboto Condensed Medium nevyžaduje licenční poplatky. Přesnou textaci dodává správcům označků společnost KODIS. Pro polep či potisk zastávkové hlavy musí být použity barevně stálé materiály / tisk (v případě vyblednutí barev je správce označků povinen tyto polepy / potisky obnovit).

Zastávková hlava je jednotná plocha, která se skládá z níže uvedených částí:

a. Značka

- je jednotná plocha o rozměrech 500 × 490 mm,
- vymezuje druh dopravy na zastávce provozované,
- je vybavena značkou IJ 4a s bílou retroreflexní plochou v bíle vyobrazených částech
- je na ploše vybavena označením stanoviště v pravém horním rohu bílé plochy,
- je ve volném bílém poli značky IJ 4a vybavena piktogramem vozidla,
- v případě „zastávky na znamení“ dle bodu 2.1 b) je pod piktogramem dle vzoru doplněna o červeně vyvedený text „NA ZNAMENÍ | REQUEST STOP“.

b) Název zastávky

- slouží k uvedení názvu zastávky ve formě „obec, část obce, místo“, v zónách tarifních oblastí MĚSTO je povolena varianta „část obce, místo“, případně „místo“, pokud je tento název dostatečně vymezující.

c) Směr jízdy

- se umísťuje pouze v případě, kdy je vhodné rozlišit směr jízdy vozidel pro lepší orientaci cestujících,
- případně dle pokynů KODIS informace o tom, že toto stanoviště slouží pro oba směry jízdy,
- případně dle pokynů KODIS informace o tom, že na tomto označkovém panelu jsou uvedeny jízdní řády pro oba směry linek obsluhující tuto zastávku z důvodu absence označkového panelu v opačném směru jízdy.

d) Seznam zastavujících linek

- obsahuje čísla všech linek ODIS obsluhujících příslušné stanoviště zastávky (včetně linek obsluhujících stanoviště zastávky dočasně dle výlukového jízdního řádu) uváděná ve formátu posledního trojčíslí licenčního čísla linky, a to bez uvedení případných úvodních nul, oddělená mezerou, seřazená vzestupně (pořadí nemusí být dodrženo u čísel linek obsluhujících stanoviště zastávky dočasně dle výlukového jízdního řádu), přičemž linky mimo ODIS se na tabulce s čísly zastavujících linek neuvádějí.

- Případně dle pokynů KODIS informace o tom, že toto stanoviště slouží také jako stanoviště náhradní dopravy v případě výluky dopravy železniční.
- Na vybraných zastávkách či stanovištích dle pokynů KODIS je použita verze zastávkové hlavy s uvedením druhů dopravy a cílových destinací jednotlivých linek.

Modře vyobrazené plochy zastávkové hlavy jsou vyvedeny v barvě RAL 5010 (modrá enziánová). Žlutě vyobrazené plochy zastávkové hlavy jsou vyvedeny v barvě RAL 1028 (žlutá melounová). Texty názvu zastávky a označení linek jsou vyvedeny v bílé barvě.

Všechny informace na zastávkové hlavě dle bodu 4.2 jsou vyvedeny oboustranně.

4.3. Informační tabule

Informační tabule obsahuje:

- a) Informace o zastávce a správci označníku v podobě informačního pruhu v záhlaví informační tabule.
- b) Platné jízdní řády všech zastávku obsluhujících linek, případně souhrnné jízdní řády vybraných linek pro společný trasový úsek v barevné podobě řazené, pokud možno, vzestupně dle jejich číselného označení ODIS po řádcích zleva doprava shora dolů. Jízdní řády linek mimo ODIS jsou vyvěšeny ve formátu „CIS“, případně ve formátu jiného IDS, pokud jsou v něm zařazeny a vyvěšovány v trase mimo území ODIS. Jízdní řády jsou vyvěšovány v podobě tzv. zastávkových jízdních řádů dodaných KODIS s podtržením dané zastávky, resp. stanoviště.
- c) Výňatek z tarifních podmínek pro příslušnou tarifní oblast ve formátu A5, případně na vybraných zastávkách dle pokynů KODIS pro dvě tarifní oblasti ve formátu 2x A5.
- d) Informace o plánovaných, resp. probíhajících výlukách ve formátu A4.

Vzhled jízdních řádů a informačních materiálů umístěných na informační tabuli stanovuje a schvaluje společnost KODIS. Úpravy těchto materiálů (zjeměna změna velikosti, změna formátu, ořez apod.) správci označníků nejsou povoleny s výjimkou možnosti odstřižení **dolní prázdné** části papíru v případě, že jízdní řád nebo jeho blok vytištěný na dané stránce nezaplňuje celou výšku formátu A4. Materiály jsou tištěny a vyvěšovány na papíru šířky 210 mm (kratší strana formátu A4 resp. delší strana formátu A5).

Správce označníku zajišťuje tisk veškerých vyvěšovaných materiálů v barevné podobě v kvalitě odpovídající potřebné trvanlivosti materiálů (v případě vyblednutí materiálů nebo jejich poškození je správce označníku povinen tyto materiály vyvěsit znovu), a dále ochranu materiálů proti vlhkosti laminací materiálů do fólie nebo užíváním tiskových fólií a tisku odolných proti vlhkosti.

Informační tabule se umísťuje zpravidla na zastávkovém sloupku kolmo k nástupní hraně nebo rovnoběžně s ní vždy směrem na čekací plochu nástupiště. Informační tabule může být na zastávkovém sloupku uchycena ve středu její zadní části nebo v případě užití zastávkového sloupku se čtvercovým průřezem může být tabule ke stěně sloupku uchycena svým bokem. V případě, že je to vzhledem k množství vyvěšovaných materiálů nutné a zároveň to místní

poměry umožňují (označník je po zpevněné ploše bezpečně dostupný z obou stran) je možné umístit vývěsové tabule z obou stran označníku.

V případech, kdy je to z hlediska cestujících vhodnější nebo kdy by z prostorových důvodů nebylo možné umístění všech povinných materiálů na informační tabuli na označník, je informační tabule umístěna na jiném vhodném místě čekací plochy (čekárna, sloup VO apod.) s ohledem na místní podmínky (přístup cestujících, osvětlení apod.). Veškeré povinné materiály musí být vyvěšeny tak, aby dolní hrana nejnižše vyvěšených materiálů byla ve výšce minimálně 70 cm nad zemí a horní hrana nejvýše vyvěšených materiálů byla ve výšce maximálně 185 cm nad zemí.

Informační tabule je v kovovém provedení s antikorozi povrchovou úpravou a v barvě RAL 1028 nebo RAL 5010. V případě, provedení z nerezové oceli může být ponechána bez barevné úpravy v přirozeném vzhledu. Vyvěšované materiály musí být rovněž chráněny proti snadnému neoprávněnému odstranění, znehodnocení a povětrnostním vlivům. Z přední části průhlednou krycí polykarbonátovou deskou tloušťky min. 2 mm. Z horní strany musí být ochrana stříškou před deštěm, dále je nutné zajištění odkapu dešťové vody z míst, kde by se mohla držet, příp. odvětrání míst, kde by mohlo docházet ke kondenzaci a rosení. Vyvěšované materiály a krycí deska musí být ukotveny tak, aby výměna vyvěšovaných materiálů byla rychlá a nekomplikovaná. Kotvící prvky nesmí překrývat jakékoliv textové nebo grafické části vyvěšovaných materiálů.

Správce označníku je povinen vyvěsit jízdní řády všech linek obsluhujících zastávku bez ohledu na to, který dopravce linku provozuje, a také všechny ostatní materiály dané bodem 4.3. Za vyvěšení konkrétního jízdního řádu na příslušném stanovišti si zodpovídá taktéž dopravce linku provozující nezávisle na tom, zdali je správcem příslušného označníku či nikoliv.

Stanoviště zastávky může být na nezbytnou dobu označeno přenosným označníkem, který musí obsahovat všechny informace uvedené v bodě 4. Hlava označníku může být v tomto případě zjednodušena tak že, povinný je pouze bod 4.2 a) a informace dle bodů 4.2 b) a d) jsou umístěny na informační tabuli. Informace uvedené na informační tabuli dle bodu 4.3 musí být zachovány.

Pod pojmem nezbytná doba se rozumí doba potřebná pro vykonání činností pro odstranění překážek znemožňujících zastavování vozidel v místě pravidelné zastávky nebo pro výměnu případného poškozeného trvalého označníku zastávky.

V případě, že dojde k dočasnému přemístění zastávky nebo k jejímu dočasnému zrušení, musí být neplatnost původního označníku zřetelně vyznačena, přičemž na zastávkovém označníku bude vyvěšena pouze informace o dočasném přemístění zastávky nebo o jejím dočasném zrušení.

5. Pravidelná kontrola a údržba zastávek ODIS

Pravidelnou kontrolu, údržbu a obnovu označníků zabezpečuje na své náklady její správce. Pokud jsou zastávky či stanoviště vybaveny označníkem nesplňujícím standard, je správce označníku povinen na své náklady označník uvést do souladu se standardem daným tímto dokumentem, a to v nejkratší možné době, není-li dáno článkem 4 jinak.

Správce označníku je dále povinen:

- Ihned po každé provedené změně nebo opravě na informační tabuli (vývěsu jízdního řádu, výňatku z tarifních pomínek apod.) provést fotodokumentaci, tj. 1 fotografie celého označníku ze strany informační tabule, pokud je umístěna na označníku a alespoň 1 fotografie detailu informační tabule, případně informačních tabulí, pokud je více než jedna.
- Ihned po každé provedené změně nebo opravě na jakékoliv části označníku kromě informační tabule (např. v popiscích na hlavě označníku) provést fotodokumentaci, tj. 1 fotografie celého označníku z jeho čelní strany a 1 fotografie celého označníku z jeho zadní strany.
- Nejpozději v den po dni pořízení fotografií je v elektronické podobě umístit na server, kam přístup dodá dopravci společnost KODIS. „“

Fotografie musí v rámci EXIF dat obsahovat správný datum a čas pořízení fotografie a GPS souřadnice. Fotografie musí být pořízeny v takové kvalitě, aby na fotografii celého označníku byly čitelné veškeré popisky na hlavě označníku a na fotografii informační tabule byla čitelná čísla linek, platnosti jednotlivých jízdních řádů a platnosti výňatků z tarifních podmínek.

Namátkovou kontrolu označníků dopravce provozujícího veřejnou dopravu na základě Smlouvy provádí společnost KODIS.

Během kontroly se zjišťuje, zda zastávka splňuje TPS dané tímto dokumentem. Pokud označník nesplňuje TPS dané tímto dokumentem, provede pracovník společnosti KODIS záznam do elektronického standardizovaného formuláře, který bude poté dopravci zpřístupněn vzdálenou formou.

Za splnění standardu vzhledu a vybavení zastávky odpovídá správce označníku zastávky. Společnost KODIS stanoví dopravci provozujícímu veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti termín nápravy stavu do souladu s tímto dokumentem, a to vzdálenou formou prostřednictvím elektronického formuláře.

II. STANDARD VOZIDEL ODIS

Standardy vybavení vozidel stanovují povinné vybavení vozidel provozovaných na spojích zařazených do ODIS.

Standard vozidel ODIS dle této kapitoly musí vozidlo a jeho obsluha splňovat po celou dobu nasazení vozidla na směnu zajišťující spoje v rámci ODIS v daném dni.

1. Terminologie

Blacklist soubor zablokovaných karet nebo SAM modulů,

Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje (dále jen CS)

software, který zajišťuje centrální zpracování výstupních dat ze zařízení dopravců, centrální zpracování blacklistu, whitelistu, greenlistu a jejich distribuci do zařízení dopravců, dále zajišťuje správu účtů karet cestujících a finanční vyrovnání mezi dopravci,

GPRS služba umožňující přenos dat a připojení k internetu (případně jiným sítím) pro uživatele GSM,

Greenlist soubor zakoupených kuponů a nabitých elektronických peněženek přes e-shop,

Klaprák zařízení sloužící k jednoduchému a bezpečnému uchycení informačních materiálů,

Nadzóna označení území se shodnými tarifními vlastnostmi zahrnujícího více tarifních zón,

Uvolnění dveří

řidičem aktivované umožnění cestujícím samoobsložené otevření dveří tlačítky poptávkového otevírání dveří resp. otevření těch dveří, u nichž byla tlačítkem poptávka již předem zadána,

Odbavovací a prodejní zařízení

zařízení sloužící k odbavení cestujících a k prodeji jízdních dokladů,

ODISapka Mobilní aplikace systému ODIS, umožňující vyhledání spojení, nákup jednotlivého jízdného a zároveň slouží i jako identifikátor dlouhodobé časové jízdenky (=ODISka v mobilu)

ODISka mezi dopravci vzájemně uznávaná bezkontaktní čipová karta sloužící jako nosič dlouhodobých časových jízdenek uložených v její paměti a jako nosič elektronické peněženky. Pod pojmem ODISka se rozumí rovněž z hlediska standardu a struktury identické partnerské bezkontaktní čipové karty, např. karta ZETKA Integrované dopravy Zlínského kraje.

SAM Secure Access Module, bezpečnostní modul zajišťující komunikaci mezi odbavovacím a prodejním zařízením a ODISkou nebo jinou bezkontaktní čipovou kartou,

ODISka v mobilu

Identifikátor dlouhodobé časové jízdenky ve formě 2D kódu, případně komunikující prostřednictvím technologie NFC, jedinečně svázaný s mobilním telefonem a mobilní aplikací ODISapka

Whitelist soubor kupónů na karty ODISka nebo seznam povolených karet ODISka nebo seznam SAM modulů nebo seznam údajů k ODISce v mobilu (kupóny, profily, osobní údaje, fotografie) nebo seznam údajů k BK (taplisty, kupóny, profily, osobní údaje, fotografie)

Denylist seznam zakázaných BK pro použití v dopravě

Taplist seznam BK, které byly přiloženy k odbavovacímu zařízení

Tokenizace zašifrování čísla BK

Retail standardní platba BK na obchodním terminálu

2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v ODIS

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

Vozidlům uvedeným do provozu před započítáním provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti, tj. vozidlům, která zadavatel nevyžaduje zařadit do provozu v dané oblasti jako nová, nebo vozidlům ve zkušebním provozu určeným k vyzkoušení jejich technických a provozních vlastností může společnost KODIS vydat jednorázově výjimku z plnění vybraných bodů TPS dle Přílohy č. 18.

2.1. Základní vlastnosti vozidel

Vozidla musí být v rámci splnění požadavků stanovených v kapitole II. konstrukčně a provozně vhodná pro trasy linek zajišťovaných z dané provozní oblasti.

Všechna vozidla jsou bezbariérová a splňují definici nízkopodlažnosti dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107. Nízkopodlažním vozidlem se rozumí vozidlo třídy „I“, „II“ nebo „A“, ve kterém nejméně 35 % plochy použitelné pro stojící cestující (nebo u kloubových vozidel v jeho přední části) tvoří jedinou plochu bez stupňů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím.

Vozidlo musí umožňovat nástup, přepravu a výstup cestujících na elektrickém invalidním vozíku nebo elektrické tříkolce pro invalidy. Alespoň u jedné dveři musí být nástup možný z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody.

Všechna vozidla vyjma vozidel kategorie „I“, „D“ a vozidel na vodíkový pohon musí umožňovat jízdu rychlostí až 100 km/h. Vozidla kategorie „I“, „D“ a vozidla na vodíkový pohon musí umožňovat jízdu rychlostí až 80 km/h.

V případě, že jsou v oblasti zařazena vozidla poháněná spalovacím motorem, pak nejvýše 10 % z celkového počtu všech vozidel příslušných k oblasti může být vybaveno manuální převodovkou, pokud je to pro trasu některé linky zajišťované z dané provozní oblasti technicky a provozně vhodnější. Ostatní vozidla poháněná spalovacím motorem v oblasti musí být pro zajištění plynulosti dopravy a zvýšení pozornosti řidiče na provoz na pozemních komunikacích vybavena plně automatickou převodovkou umožňující navíc řidiči vynucené ruční podřazení na nižší rychlostní stupeň např. použitím převodovky s ovládáním klávesnicí umožňující pásmování (stropování) jízdních stupňů (tzv. 123DNR) nebo s tzv. funkcí „kickdown“ plynového pedálu. Odstupňování převodových stupňů musí umožňovat dynamickou jízdu také v městském provozu nebo do stoupání.

Vozidla musí být vybavena výkonem pohonu dle bodu 2.2, v závislosti na členitosti terénu však nad rámec bodu 2.2 v dané oblasti minimálně takovým, aby po zastavení na jakémkoliv zastávce na trase spojů v příslušné oblasti se bylo plně vytížené vozidlo schopno znovu rozjet až na rychlost v daném úseku obvyklou (při dodržení nejvyšší dovolené rychlosti) jako při jízdě bez zastavení.

Pro zvýšení bezpečnosti zejména na obratištích a ve stísněných podmínkách musí být vozidla vybavena couvací kamerou a asistencí, zvukovou signalizací při couvání, obrysovými světly na bocích vozidla v průběhu celé délky vozidla a doplňkovými obrysovými světly na konci vozidla na jeho bocích.

2.2. Kategorie vozidel

Kategorie vozidel jsou v tomto bodě seřazeny od nejkapacitnějších po nejméně kapacitní. Dopravce je povinen dodržet minimální požadovanou kategorii vozidla na každém spoji, tj. nasadit na každý spoj vozidlo kategorie uvedené v Příloze č. 5 Smlouvy. Pokud to trasa spoje dovoluje, může být na spoj nasazeno i kapacitnější vozidlo, než je uvedeno v Příloze č. 5 Smlouvy.

Skutečná délka vozidla v milimetrech je pro účely přiřazování do níže uvedených kategorií zaokrouhlována dle matematických pravidel na desítky.

2.2.1. Kloubový autobus („L“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 18 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 250 kW (nebo 230 kW v případě vozidla poháněného výhradně elektromotorem), kapacitu minimálně 50 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 10 m². Minimálně 45 míst pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.2. Velký autobus („V“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 14,5 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 250 kW (nebo 230 kW v případě vozidla poháněného výhradně elektromotorem), kapacitu minimálně 54 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 8 m². Minimálně 50 míst pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.3. Prodloužený autobus („P“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 13 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 230 kW (nebo 200 kW v případě vozidla poháněného výhradně elektromotorem), kapacitu minimálně 47 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 7 m². Minimálně 45 míst pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.4. Klasický autobus („K“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 12 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 205 kW, doporučený minimálně 230 kW (nebo 200 kW v případě vozidla poháněného výhradně elektromotorem), kapacitu minimálně 42 míst (nebo 37 míst v případě vozidel na vodíkový pohon) k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 6 m². Minimálně 40 míst (nebo 33 míst v případě vozidel na vodíkový pohon) pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.5. Malý autobus („M“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 10 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 200 kW, kapacitu minimálně 32 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 5 m². Minimálně 30 míst pro cestující musí

být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.6. Midibus („D“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku minimálně 8,5 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 180 kW, kapacitu minimálně 26 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 4 m². Minimálně 25 míst pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.2.7. Minibus („I“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou zařazena do třídy „I“, „II“, případně „A“ dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107.

Vozidlo má délku 7,5 až 8,5 m, šířku maximálně 2,4 m, maximální výkon motoru pro zajištění plynulosti a efektivity dopravy i při plném vytížení vozidla a vyživání potřebných spotřebičů ve vozidle (např. klimatizace) minimálně 100 kW, kapacitu minimálně 22 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 3 m². Minimálně 18 míst pro cestující musí být vyvedeno ve verzi pevných sedadel. Ostatní sedadla mohou být vyvedena ve verzi sklopných sedadel.

2.3. Interiér vozidla

Interiér vozidla kromě sedadel pro cestující bude laděn do neutrálních barev (šedá, černá, chromová). Všechna trubková madla v prostoru pro cestující budou v provedení / vzhledu nerezové oceli nebo broušené nerezové oceli.

U každého sedadla bočně sousedícího s uličkou v prostoru pro cestující kromě sklopných bude umístěno buď svislé trubkové madlo ukotvené ke stropu a sedačce či podlaze, nebo madlo upevněné k boku opírací části sedadla (madlo v tomto provedení nesmí neúměrně zužovat nebo znepříjemňovat průchod uličkou).

V případech, kde jsou umístěny dva páry sedadel naproti sobě, musí být umístěno minimálně buď vodorovné madlo pro stojící cestující nad místem, kde sousedí sedadla s uličkou, anebo svislé trubkové madlo uprostřed prostoru těchto čtyř sedadel.

Nad místy, kde prostory pro kočárek nebo invalidní vozík sousedí s uličkou vozidla, musí být umístěna vodorovná madla pro stojící cestující.

Návrh interiéru vozidel bude odsouhlasen KODIS poté, co dopravce seznámí KODIS s jednotlivými typy vozidel pro danou oblast dle bodu 3.2.1.

2.3.1. Sedadla pro cestující

Ve vozidlech nesmí být vzdálenost mezi přední stranou opírací části a zadní stranou opírací části sedadla před ním v případě sedadel směřujících stejným směrem měřená vodorovně

a ve všech výškách nad podlahou mezi úrovní vrcholu sedáku a bodem ležícím 620 mm nad podlahou menší než 650 mm u vozidel třídy „I“ a „A“ a 680 mm u vozidel třídy „II“.

Výška opírací části sedadla měřená svisle mezi úrovní vrcholu sedáku a vrcholu opírací části musí být minimálně 680 mm. Sklon opírací části sedadla dozadu musí být minimálně 5° vůči vodorovnému směru.

Všechna sedadla musí být měkce polstrovaná, musí být vybavena dvoubodovými nebo tříbodovými bezpečnostními pásy a vyjma sklopných sedadel musí být sedadla bočně sousedící s uličkou vybavena na straně uličky sklopnou loketní opěrkou.

Potahy všech sedadel pro cestující minimálně z jejich sedací a opírací strany budou laděny do červené až karmínové barvy. Konkrétní návrh vzoru potahů bude dohodnut s KODIS poté, co dopravce seznámí KODIS s jednotlivými typy vozidel pro danou oblast dle bodu 3.2.1.

2.3.2. Úložné prostory v salónu pro cestující

Vozidla nebudou vybavena policemi pro odkládání zavazadel. V případě potřeby dopravce mohou být vybavena skříňkou pro úschovu věcí potřebných k čištění a uživatelské údržbě vozidla. Skříňka o maximální šířce jednoho bočního okna vozidla může být umístěna v přední části vozidla nad sedadly nebo na jiném vhodném místě tak, aby z žádného místa k sezení neomezovala výhled na jakoukoliv část vnitřního informačního systému vozidla.

Ve vozidle musí být místa určená a uzpůsobená pro odložení a upevnění (zajištění proti pohybu během jízdy vozidla) smetáku, mopu (např. zacvakávacími úchyty na stěně vozidla) a kbelíku. Toto vybavení pro úklid vozidla nesmí být umístěno v prostoru určeném k sezení nebo stání cestujících.

Minimálně poblíž každých dveří vozidla kromě prvních musí být umístěn a upevněn malý odpadkový koš určený především na využití papírové jízdní doklady.

2.4. Dveře vozidla

Všechna vozidla musí být vybavena předními dveřmi, kde minimální šířka otevírané části předních dveří pro cestující je stanovena na 650 mm v profilu od podlahy do výšky minimálně 1800 mm.

Vozidla kategorie „D“, „M“, „K“, „P“, „V“ musí být vybavena minimálně jedněmi dalšími dveřmi pro cestující, kde minimální šířka otevírané části dveří je stanovena na 1200 mm a světlá průchozí šířka na 1100 mm v profilu od podlahy do výšky minimálně 1800 mm.

Vozidla kategorie „L“ musí být vybavena minimálně jedněmi dalšími dveřmi pro cestující, kde minimální šířka otevírané části dveří je stanovena na 1200 mm a světlá průchozí šířka na 1100 mm v profilu od podlahy do výšky minimálně 1800 mm, v předním článku vozidla a minimálně jedněmi dalšími dveřmi pro cestující, kde minimální šířka otevírané části předních dveří pro cestující je stanovena na 650 mm v profilu od podlahy do výšky minimálně 1800 mm, v každém dalším článku vozidla.

Vozidla kategorie „I“ musí být vybavena minimálně jedněmi dalšími dveřmi pro cestující, kde minimální šířka otevírané části dveří je stanovena na 1000 mm v profilu od podlahy do výšky minimálně 1800 mm.

Vyšší minimální počet dveří vozidla může být stanoven na spojích provozovaných dle Přílohy č. 2 tohoto dokumentu.

Všechna vozidla musí být uzpůsobena pro nástup a výstup cestujících na vozíku pro invalidy, tj. mimo jiné výklopnou či výsuvnou plošinou která umožňuje nástup z úrovně nástupiště bez nutnosti překonání schodů.

Prostor dveří uvnitř vozidla nesmí být zužován vyčnívajícími sedadly ani jinými součástmi.

Všechna vozidla musí být vybavena systémem poptávkového otevírání dveří, a to tak, aby jeho používání bylo pro řidiče stejně dobře dostupné jako přímé ovládání konkrétních dveří. Všechna vozidla provozovaná na spojích s nástupem pouze předními dveřmi musí mít možnost spínačem na palubní desce řidiče deaktivovat tlačítka pro poptávkové otevírání dveří umístěná vně vozidla u druhých a dalších dveří (nikoliv však tlačítka pro informování řidiče o nástupu osob s omezenou schopností pohybu).

Vozidlo může být vybaveno možností automatického zavírání dveří na základě čidel snímajících prostor dveří v režimu poptávkového otevírání dveří, ale řidič musí mít možnost funkci deaktivovat pro případy, kdy je nutné ponechat dveře déle otevřené (např. z důvodu nástupu či výstupu osob s omezenou schopností pohybu), resp. kdy je nutné dveře zavřít bez ohledu na informaci z čidla (např. z důvodu plně obsazeného vozidla nebo zastávky, kdy dochází k neustálé nežádoucí aktivaci čidla).

1 až 2 sekundy před a v průběhu zavírání dveří musí být v činnosti světelná a přiměřená zvuková signalizace upozorňující cestující na nutnost opuštění prostoru dveří. Světelná signalizace je vyvedena v červené barvě s prosvíceným nápisem „Nevystupujte“ / „Nenastupujte“ nebo výstižným piktogramem viditelná zevnitř i vně vozidla. Zvuková signalizace nemusí být instalována u předních dveří vozidla.

Proces zavírání dveří musí být možné kdykoliv zastavit povelům k otevření dveří. Dveře musí být vybaveny ochranou proti sevření. Rozjezd vozidla musí být blokován před dovržením všech dveří a nesmí být dovoleno otevření nebo uvolnění dveří před úplným zastavením vozidla. Otevření nebo uvolnění dveří však musí být možné ihned po úplném zastavení vozidla bez zbytečné prodlevy.

Řidič přednostně používá poptávkové otevírání dveří, případně může otevírat konkrétní dveře. **Zadavatel preferuje technické řešení, kdy:**

- Na zastávkách, kde řidič očekává nástup cestujících, má možnost jedním tlačítkem otevřít přední dveře a současně uvolnit (pro poptávkové otevření) ostatní dveře vozidla.
- Na zastávkách, kde řidič neočekává nástup cestujících, má možnost jedním tlačítkem uvolnit (pro poptávkové otevření) všechny dveře vozidla.
- V průběhu nástupu cestujících pouze předními dveřmi a již ukončeném výstupu cestujících ostatními dveřmi má řidič možnost ostatní dveře vozidla zavřít, aby nedocházelo k degradaci účinku topení či klimatizace v prostoru pro cestující.

K nástupu cestujících slouží přední dveře, vyjma spojů provozovaných dle Přílohy č. 2 tohoto dokumentu, **k výstupu slouží všechny dveře vozidla**. K nástupu cestujících na vozíku pro invalidy, cestujících s dětským kočárkem, jízdním kolem a objemnými zavazadly slouží dveře k tomuto určené výrobcem vozidla.

Nade všemi dveřmi kromě prvních jsou umístěny kamery (bez záznamu) zabírající prostor dveří shora s cílem zlepšit přehled řidiče o nastupujících a vystupujících cestujících. Obraz z těchto kamer je po dobu od otevření dveří do doby opětovného úplného dočtení dveří zobrazován na monitoru v kabině řidiče (může být např. sloučeno s monitorem pro couvací kameru).

2.5. Místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Ve vozidlech kategorie „M“, „K“, „P“, „V“ a „L“ musí být vyhrazen prostor minimálně pro dva kočárky nebo dva vozíky pro invalidy nebo současně jeden kočárek a jeden vozík pro invalidy. Ve vozidlech kategorie „I“ a „D“ musí být vyhrazen prostor minimálně pro jeden kočárek nebo vozík pro invalidy. Prostory určené pro přepravu dětských kočárků nebo cestujících na invalidním vozíku musí být vybaveny mimo jiné opěrami, úchyty nebo pásy pro invalidní vozík a sklopnými sedačkami.

Ve všech vozidlech musí být 2 místa určená pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace označená příslušnými piktogramy

2.6. Vnější vizuální elektronický informační systém

Všechna vozidla musí být vybavena:

- V přední části vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem, umístěným v horní části čelního okna, případně zabudovaným v karoserii vozidla, na jeho čele. Průzor z vnějšku vozidla ke zobrazovací ploše informačního panelu musí být proveden tak, aby celá zobrazovací plocha informačního panelu byla viditelná z úhlu nejméně 60° nalevo, napravo i dolů vůči podélné ose vozidla vedené středem zobrazovací plochy informačního panelu. Minimální nevyhnutelné zastínění části zobrazovací plochy pravým zpětným zrcátkem při pohledu na vozidlo z určitého úhlu ze strany pravého předního rohu vozidla je tolerováno.
- Na pravém boku vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části některého z bočních oken, a to co nejbližší předním dveřím. Tento je možné instalovat jako celistvý nebo jako dělený na samostatný elektronický informační panel pro zobrazení čísla linky a v sousedním okně vpravo při pohledu zvenku samostatný elektronický informační panel pro zobrazení ostatních informací o trase spoje (viz tabulka níže). Pravý boční elektronický informační panel může být též zabudován v karoserii vozidla nad příslušným oknem. V takovém případě musí být průzor z vnějšku vozidla ke zobrazovací ploše informačního panelu proveden tak, aby celá zobrazovací plocha informačního panelu byla viditelná z úhlu nejméně 60° nalevo, napravo i dolů vůči příčné ose vozidla vedené středem zobrazovací plochy informačního panelu. Vozidla kategorie „L“ jsou pravým bočním informačním panelem vybavena v každém článku vozidla.

- Na levém boku vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části některého z levých bočních oken v přední části vozidla. Levý boční elektronický informační panel může být též zabudován v karoserii vozidla nad příslušným oknem. V takovém případě musí být průzor z vnějšku vozidla ke zobrazovací ploše informačního panelu proveden tak, aby celá zobrazovací plocha informačního panelu byla viditelná z úhlu nejméně 60° nalevo, napravo i dolů vůči příčné ose vozidla vedené středem zobrazovací plochy informačního panelu.
- Na zádi vozidla funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v zadním okně. Zadní elektronický informační panel může být též zabudován v karoserii vozidla. V takovém případě musí být průzor z vnějšku vozidla ke zobrazovací ploše informačního panelu proveden tak, aby celá zobrazovací plocha informačního panelu byla viditelná z úhlu nejméně 60° nalevo, napravo i dolů vůči podélné ose vozidla vedené středem zobrazovací plochy informačního panelu.

Přesný vzhled a obsah údajů zobrazovaných na elektronických informačních panelech je stanoven v Příloze č. 3 tohoto dokumentu.

Informace na elektronických informačních panelech musí být vždy aktuální a musí odpovídat platné legislativě. V případě, kdy vozidlo aktuálně nezajišťuje spoj linky nebo bezprostředně nepřijíždí do výchozí zastávky spoje, který bude aktuálně zajišťovat, nebo v ní již nestojí, musí být všechny vnější informační panely bez jakéhokoli textu nebo na nich musí být uveden text „Služební jízda“, „Manipulační jízda“ či jiným textem vystihujícím účel jízdy, např. „Zájezd“.

Vnější levý boční a zadní elektronický informační panel musí umožnit plně barevné zobrazení technologií RGB LED nebo lépe RGBW LED.

Levá část vnějšího pravého bočního a čelního elektronického informačního panelu v plné výšce panelu a o minimální šířce a minimálním počtu bodů stejném jako vnějšího levého bočního a zadního elektronického informačního panelu musí umožnit plně barevné zobrazení technologií RGB LED nebo lépe RGBW LED. Zbýlá část vnějšího pravého bočního a čelního elektronického informačního panelu bude v provedení s LED svítícími bílým světlem nebo s RGB LED nebo lépe RGBW LED umožňujícími plně barevné zobrazení.

Minimálně 10 cm od kterékoliv strany zobrazovací plochy kteréhokoli vnějšího informačního panelu vozidla nesmí být na příslušném okně vozidla umístěn žádný polep.

Specifikace jednotlivých vnějších elektronických informačních panelů:

Kategorie vozidla	umístění panelu	minimální počet bodů na šířku	minimální počet bodů na výšku	minimální šířka zobrazovací plochy *	minimální výška zobrazovací plochy *
„D“, „M“, „K“, „P“, „V“, „L“	čelní	176	24	1600 mm	190 mm
	pravý boční celistvý /	128	24	1200 mm	190 mm
	/ dělený	min. 32 + min. 112	24	min. 320 mm + min. 1100 mm	190 mm
	levý boční	32	24	320 mm	190 mm
	zadní	32	24	320 mm	190 mm
„I“	čelní	144	19	1150 mm	180 mm

	pravý boční celistvý /	112	19	1100 mm	180 mm
	/ dělený	min. 28 + min. 96	19	min. 280 mm + min. 960 mm	180 mm
	levý boční	28	19	280 mm	180 mm
	zadní	28	19	280 mm	180 mm
* Šířka a výška zobrazovací plochy je definována jako součin počtu bodů a jejich rozteče v příslušné ose.					

2.7. Vnitřní vizuální elektronický informační systém

Každé vozidlo musí být vybaveno:

- Informačním monitorem umístěným u stropu ve středu uličky v přední části vozidla, případně u vozidel kategorie „I“ alternativně v levé přední části vozidla na zástěně za řidičem, o úhlopříčce nejméně 29", poměru stran $32:9 \pm 10\%$ a minimálním rozlišení 1920 x 540 bodů, na němž se zobrazují informace definované v Příloze č. 3 tohoto dokumentu. Alternativně může být použit modul složený ze dvou monitorů – každém o úhlopříčce nejméně 18", poměru stran 16:9 až 16:10 a minimálním rozlišení 960 x 540 bodů – složených vodorovně na šířku vedle sebe bez viditelné přepážky nebo s minimálně viditelnou přepážkou. Vozidla kategorie „M“, „K“, „P“ a „V“ jsou vybavena dvěma shodnými vnitřními elektronickými informačními panely. Druhý panel je umístěn u stropu pokud možno ve středu uličky či na jiném viditelném místě v úrovni druhých dveří vozidla. Vozidla kategorie „L“ jsou vybavena třemi shodnými vnitřními elektronickými informačními panely. Druhý panel je umístěn u stropu, pokud možno ve středu uličky, či na jiném viditelném místě v úrovni druhých dveří vozidla. Třetí panel je umístěn u stropu, pokud možno ve středu uličky, či na jiném viditelném místě v přední části druhého článku vozidla.
- Mimo vozidla kategorie „I“ samostatným zobrazovačem času ve 24h formátu „h:mm“, případně „h:mm:ss“ o výšce číslic hodin a minut nejméně 50 mm tvořeným červenými LED nebo po dohodě s KODIS jinou srovnatelnou zobrazovací technologií (např. LCD displej slučující i funkci zobrazení teploty vzduchu v prostoru pro cestující). Zobrazovač je umístěn na zástěně za místem řidiče tak, aby údaje na něm byly viditelné z co nejvyššího počtu míst k sezení ve vozidle. Vozidla kategorie „L“ jsou vybavena také druhým samostatným zobrazovačem času umístěným v přední části druhého článku vozidla a orientovaným zobrazovací plochou směrem k zádi vozidla. Pokud bude ke zobrazení použita jiná technologie než červené LED, musí být zobrazení vyvedeno tak, aby v době denního světla bylo zobrazení čitelné srovnatelně s červenými LED a mimo dobu denního světla zobrazení neoslňovalo cestující.
- Nápisy „STOP“ nebo „ZASTAVÍME“, umístěnými uvnitř vozidla nade všemi dveřmi, které budou červeně prosvětleny po stisku kteréhokoliv z tlačítek signalizace k řidiči („stop“, „výstup s kočárkem“, „výstup s vozíkem pro invalidy“, ...) nebo tlačítka poptávkového otevírání dveří. Prosvětlení zhasne po otevření nebo uvolnění dveří.
- Zobrazovačem aktuální průměrné teploty vzduchu v prostoru pro cestující ve vozidle a teploty venkovního vzduchu (obě informace se mohou zobrazovat střídavě na jednom zobrazovači) umístěným vpravo mezi předními dveřmi a předními sedadly pro cestující nebo vpravo nad čelním sklem tak, aby byl zobrazovaný údaj viditelný alespoň z přední části vozidla a mimo vozidel kategorie „I“ také z první

řady sedadel pro cestující za druhými dveřmi vozidla. Zobrazení musí být vyvedeno decentně tak, aby v době mimo denní světlo neoslňovalo cestující (mohou být použity např. červené LED, případně i zobrazovací technologie bez aktivního prosvětlení). Zobrazovač může být případně také sloučen se zobrazovačem aktuálního času a umístěn na zástěně za místem řidiče. Zobrazovaná teplota je buď průměr z většího počtu čidel rovnoměrně rozmístěných v prostoru pro cestující nebo údaj z čidla ze střední části prostoru pro cestující, které však nesmí být umístěno tak, aby bylo přímo ovlivňováno proudem vzduchu z klimatizace, topení nebo přímým slunečním svitem. Čidlo může být také přímou součástí systému klimatizace vozidla. Stejný údaj je odesílán na CED dle bodu 2.15.3.

Přesný vzhled a obsah textů elektronických informačních panelů je stanoven v Příloze č. 3 tohoto dokumentu. Informace na elektronických informačních panelech nebo tabulích musí být vždy aktuální.

2.8. Akustický elektronický informační systém

Všechna vozidla musí být vybavena funkčním akustickým elektronickým informačním systémem určeným pro hlášení zastávek a dalších dopravních informací pomocí palubního počítače. Vyhlašování všech níže uvedených informací vyjma předdefinovaných hlášení spouštěných řidičem bude probíhat automaticky na základě jízdy vozidla bez nutnosti úkonu řidiče. Hlasitost musí být nastavena na takovou úroveň, aby za jízdy byly informace srozumitelné.

PP a vozidlo budou vybaveny samostatnými zvukovými kanály a reproduktory pro informace vně vozidla (v blízkosti předních dveří), uvnitř vozidla v prostoru pro cestující (několik rovnoměrně rozmístěných reproduktorů v celém prostoru pro cestující zajišťujících dobrou slyšitelnost na všech místech pro cestující) a, pokud není řešeno jinými zařízeními, tak také v kabině řidiče. Každý kanál bude disponovat samostatným nastavením hlasitosti pro denní a noční režim (definice režimů viz Přílohu č. 3 tohoto dokumentu), kdy hlasitosti zvukových kanálů nebude moci řidič softwarovým ani hardwarovým zásahem snížit pod nastavené úrovně. Minimální hlasitosti jednotlivých kanálů v denním a nočním režimu umožní dopravce nastavit a otestovat v provozu (běh motoru, klimatizace / vytápění) u každého vozidla společnosti KODIS při vydávání prohlášení o shodě dle bodu 3. Vozidlo bude vybaveno také mikrofonom v kabině řidiče s možností hlášení do prostoru pro cestující, hlášení vně vozidla a hlasové komunikace s CED.

Přesné časování a obsah hlášení, pro které je především akustický informační systém pro cestující využíván, je stanoven v Příloze č. 3 tohoto dokumentu.

Akustický informační systém v kabině řidiče bude využit především pro:

- Hlasovou komunikaci CED s řidičem, pokud není řešeno jiným zařízením.
- Upozornění PP na přijatou zprávu z CED, čas odjezdu ze zastávky apod., pokud není řešeno zabudovaným reproduktorem v PP.

Využití systému k reklamnímu hlášení mimo oblast veřejné dopravy je povoleno pouze s předchozím souhlasem společnosti KODIS.

Veškerá hlášení dopravního charakteru dodá v elektronické podobě společnost KODIS nejpozději 1 měsíc před zahájením provozu dopravcem.

Přesná znění a časování hlášení informací mohou být za účelem zkvalitňování informování cestujících a zkušeností z provozu v průběhu plnění Smlouvy upravována.

Součástí akustického elektronického informačního systému vozidel je i informační systém pro nevidomé, který na základě povelového vysílače pro nevidomé dle právních předpisů a standardů SONS ČR zpřístupní příslušné informace a povely nevidomým cestujícím (informace o čísle linky, cílové zastávce, zadání požadavku na nástup / výstup apod.).

2.9. Signalizační zařízení uvnitř vozidla

Všechna vozidla musí být vybavena signalizačním zařízením:

- Pro informování řidiče o požadavku cestujícího na výstup na zastávce na znamení dle bodu 2.2 b). Ve vozidle musí být přítomen takový počet tlačítek a musí být rozmístěny takovým způsobem, aby každý sedící cestující mohl signalizovat požadavek bez opuštění svého místa. Dále musí být tlačítka dostupná na madlech v prostoru pro stojící cestující. Nejméně polovina z celkového počtu tlačítek musí být umístěna ve výšce nejvýše 150 cm nad podlahou v příslušném místě vozidla. Tlačítka jsou vyvedena v červené barvě a nemusí být prosvětlena. Tlačítka na straně oken mohou být také v provedení lanka, jehož zatažení cestujícím aktivuje spínač se stejnou funkcí jako tlačítko, jež nahrazuje. Lanko může být vedeno pouze podél vodorovných či svislých sloupků okolo oken a místa pro jeho zatažení musí být označena stejně jako tlačítka, jež nahrazuje. Stisk kteréhokoliv tlačítka aktivuje prosvětlení transparentů „STOP“ nebo „ZASTAVÍME“ nade dveřmi (viz. bod 2.7), rozsvícení požadavku na zastavení na palubní desce řidiče a krátkou zvukovou signalizaci (cinknutí) v prostoru pro cestující i v kabině řidiče. Zvuková signalizace zazní pouze při prvním stisku některého z tlačítek v daném mezizastávkovém úseku.
- Pro informování řidiče o výstupu osob s omezenou schopností pohybu či cestujícího s kočárkem apod. Tato tlačítka musí být umístěna u každého místa pro kočárek nebo invalidní vozík. Tlačítka jsou vyvedena v modré barvě a s prosvětlením, které je aktivováno stiskem tohoto tlačítka. Stisk tlačítka aktivuje rozsvícení požadavku na nástup / výstup cestujícího s kočárkem nebo cestujícího s omezenou schopností pohybu na palubní desce řidiče, dále všechny akce shodně s tlačítkem požadavku cestujícího pro výstup na zastávce na znamení, a také poptávku na otevření dveří nacházejících se u daného prostoru pro kočárek nebo invalidní vozík.
- Pro poptávkové otevírání dveří. Nejméně jedno tlačítko musí být umístěno u předních dveří vozidla, a to na madle ve výšce nejvýše 150 cm od podlahy vozidla. U každých dalších dveří vozidla musí být umístěna nejméně dvě tato tlačítka, a to na madlech vlevo a vpravo od dveří ve výšce nejvýše 150 cm od podlahy vozidla. Tlačítka jsou vyvedena v zelené barvě a s prosvětlením, které je aktivováno stiskem tohoto tlačítka. Stisk tlačítka (ať v době stání či jízdy vozidla) aktivuje poptávku na otevření příslušných dveří v palubním systému vozidla a na palubní desce řidiče, a dále

všechny akce shodně s tlačítkem požadavku cestujícího pro výstup na zastávce na znamení.

Na každém tlačítku je zřetelně vyobrazen symbol jeho funkce včetně označení pro nevidomé nebo je vedle tlačítka umístěn příslušný informační piktogram včetně označení pro nevidomé. Tlačítka musí být provedena tak, aby bylo minimalizováno nechtěné stisknutí např. opřením se cestujícího o stěnu vozidla či chycením se za madlo (hmatník tlačítka by neměl být vystouplý). Tlačítka umístěná na madlech nebo stěnách vozidla nesmí být v provedení, kdy k aktivaci dojde pouhým dotykem, nýbrž musí být v provedení fyzicky stiskacím.

2.10. Signalizační zařízení vně vozidla

Všechna vozidla musí být vybavena signalizačním zařízením:

- Pro informování řidiče o nástupu osob s omezenou schopností pohybu, cestujícího s kočárkem apod. Tato tlačítka musí být umístěna vně každých dveří určených k nástupu osob na invalidním vozíku nebo s kočárkem. Tlačítka jsou vyvedena v modré barvě a s modrým, případně bílým prosvětlením, které je aktivováno při uvolnění nebo otevření těchto dveří. Stisk tlačítka aktivuje rozsvícení požadavku na nástup / výstup cestujícího s kočárkem nebo cestujícího s omezenou schopností pohybu na palubní desce řidiče, dále všechny akce shodně s tlačítkem požadavku cestujícího pro výstup na zastávce na znamení dle bodu 2.9, a v případě, že se křídla dveří neotevírají ven, tak také poptávku na otevření příslušných dveří. V případě, že se křídla dveří otevírají ven, zadavatel preferuje umístění tlačítka na některém dveřním křídle. V případě, že se křídla dveří otevírají dovnitř, jsou tlačítka umístěna na karosérii vozidla. V případě varianty umístění tlačítek na karosérii vozidla, je osazeno jedno tlačítko z každé strany dveří co nejbližše dveřím, zároveň však tak, aby otevřená křídla dveří nebránila užití tlačítek.
- Pro poptávkové otevírání dveří. Tato tlačítka musí být umístěna vně každých dveří vozidla. Tlačítka jsou vyvedena v zelené nebo neutrální (např. šedé) barvě, a se zeleným prosvětlením, které je aktivováno při uvolnění dveří. Stisk tlačítka aktivuje poptávku na otevření příslušných dveří v palubním systému vozidla a na palubní desce řidiče, a dále všechny akce shodně s tlačítkem požadavku cestujícího pro výstup na zastávce na znamení dle bodu 2.9. V případě, že se křídla dveří otevírají ven, zadavatel preferuje umístění tlačítka na některém dveřním křídle. V případě, že se křídla dveří otevírají dovnitř, jsou tlačítka umístěna na karosérii vozidla. V případě varianty umístění tlačítek na karosérii vozidla, je umístěno jedno tlačítko z každé strany dveří co nejbližše dveřím, zároveň však tak, aby otevřená křídla dveří nebránila užití tlačítek. U předních dveří postačí i v případě umístění tlačítka na karosérii vozidla osazení pouze jednoho tlačítka, a to po levé straně dveří při pohledu z vnějšku vozidla.

Na každém tlačítku je zřetelně vyobrazen symbol jeho funkce nebo je vedle tlačítka umístěn příslušný informační piktogram.

2.11. Tepelná pohoda ve vozidlech

Řidič je povinen umožnit běh klimatizace anebo vytápění minimálně 5 min. před pravidelným odjezdem z výchozí zastávky a po celou dobu provozu vozidla na spoji (jízda i stání).

V době chlazení nebo vytápění prostoru pro cestující je řidič povinen využívat přednostně poptávkové otevírání dveří.

2.11.1 Ventilace

Všechna vozidla musí mít minimálně jednu třetinu bočních oken vybavených ventilačními otvory. Technický stav vozidel musí zaručovat možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů k tomu konstrukčně určených.

2.11.2 Klimatizace

Všechna vozidla musí být vybavena automatickou plnou klimatizací prostoru pro cestující a samostatně nastavitelnou klimatizací pro kabinu řidiče. Rozvod vzduchu z klimatizace v prostoru pro cestující je proveden podélně střešními kanály k průduchům uvnitř podél celého vozidla vlevo i vpravo tak, aby byla zajištěna co nejrovnoměrnější teplota v celém prostoru pro cestující.

Systém klimatizace prostoru pro cestující bude v činnosti automaticky vždy po celou dobu při nastartovaném vozidle. Základní nastavení teploty vzduchu v prostoru pro cestující po nastartování vozidla činí 23 °C, přičemž řidiči je umožněno tuto teplotu upravovat pouze v rozmezí 22 až 25 °C. Je-li teplota venkovního vzduchu o více než 6 °C vyšší, než je nastavení požadované teploty vzduchu ve vozidle, je požadovaná teplota ve vozidle automaticky zvýšena na teplotu o 6 °C nižší, než je teplota venkovního vzduchu. Uvedené teploty vzduchu ve vozidle jsou vztaženy k výšce od 1,0 m do 1,2 m nad úrovní podlahy vozu ve kterémkoliv místě prostoru pro cestující. Systém automaticky na základě požadované teploty vzduchu ve vozidle provádí vždy chlazení, mírnou ventilaci nebo vytápění prostoru pro cestující, přičemž řidič může částečně ovlivnit intenzitu proudění vzduchu z výdechů klimatizace, a sice v rozmezí mezi automaticky nastavenou intenzitou a 50 % hodnoty automaticky nastavené intenzity.

Klimatizace prostoru pro cestující musí mít alespoň takový výkon, aby za jakýchkoliv klimatických podmínek a v jakémkoliv režimu jízdy / stání vozidla byla schopna v režimu chlazení ve vozidle dosáhnout do 15 min požadované teploty a udržet ji.

2.11.3 Vytápění nad rámec klimatizace

Všechna vozidla musí být vybavena vytápěním prostoru pro cestující nad rámec funkce vytápění klimatizací takovým, aby za jakýchkoliv klimatických podmínek při venkovní teplotě vzduchu nad 5 °C a v jakémkoliv režimu jízdy / stání vozidla bylo možné ve vozidle dosáhnout do 20 min požadované teploty dle bodu 2.11.2 a udržet ji, resp. při venkovní teplotě vzduchu do 5 °C a v jakémkoliv režimu jízdy / stání vozidla bylo možné ve vozidle dosáhnout do 20 min teploty alespoň o 15 °C vyšší než je teplota venkovní, minimálně však 12 °C, a udržet ji. Zároveň v těsné blízkosti nad podlahou nesmí teplota vzduchu klesnout pod 2 °C (ochrana proti namrzání podlahy). Teplota krytů topných kanálů nesmí překročit 60 °C.

Vytápění prostoru pro cestující nad rámec funkce vytápění klimatizací je spouštěno automaticky vždy, pokud vytápěním klimatizací není možné dosáhnout požadovaných teplot.

2.12 Měření teploty

Měření teploty bude při kontrolách ze strany společnosti KODIS prováděno kalibrovaným měřidlem, a to nejdříve po uplynutí 60 sekund od uzavření všech dveří vozidla. Samotné

měření bude probíhat v bodě mezi prvními a druhými dveřmi vozidla v uličce a v bodě nad poslední nápravou vozidla v uličce ve výškách dle bodů 2.11.2 a 2.11.3. V případě otevření druhých nebo dalších dveří po dobu delší než 60 sekund nebude v následujícím mezizastávkovém úseku prováděno kontrolní měření teploty. Dovolená odchylka od nastavené teploty v době měření je ± 2 °C.

2.13 Světelná pohoda ve vozidlech

Vozidla musí být vybavena takovým vnitřním osvětlením prostoru pro cestující, aby byla v každou denní dobu navozena světelná pohoda cestujících i řidiče a bezpečnost provozu. Vnitřní osvětlení vozidel musí umožňovat:

- Plné osvětlení prostoru pro cestující v barvě denního bílého světla,
- tlumené osvětlení prostoru pro cestující v barvě teple bílého až denního světla zahrnující výrazně sníženou intenzitu osvětlení v přední části vozidla, mírně sníženou intenzitu osvětlení v zadní části vozidla a v případě vozidel kategorie „L“ nesníženou intenzitu osvětlení v zadním člunku vozidla;
- osvětlení prostoru dveří v případě, že nejsou zavřeny.

2.14 Odbavovací a prodejní zařízení

Odbavovací a prodejní zařízení musí splňovat požadavky dle tohoto dokumentu a jeho příloh. V rámci ODIS lze používat pouze typy odbavovacích a prodejních zařízení schválené KODISem v souladu s Přílohou č. 12 Schvalování technických zařízení pro provoz v ODIS.

Odbavovací a prodejní zařízení ve vozidlech musí obsahovat palubní počítač (řídící jednotku), terminál řidiče a odbavovací jednotku (tiskárnu jízdních dokladů, čtečku karet a čtečku 2D kódů). Základní komponenty systému mohou být integrovány do libovolných celků. Zařízení musí odbavovat bezkontaktní bankovní platební karty v off-line režimu a taktéž musí být schopno komunikace s elektronickými zařízeními prostřednictvím technologie NFC.

Pod pojmem bezkontaktní bankovní platební karta jsou vedle plastové formy zahrnuty i další druhy, např. bankovní platební karta v mobilním telefonu nebo v hodinkách, platební nálepka, atd.

Odbavovací zařízení musí umožnit řádné odbavení přes NFC, a to i v případech, kdy v mobilním telefonu, který je využíván jako identifikátor ODISky v mobilu či nese jednorázovou jízdenku mobilní aplikace ODISapka, je aktivní emulovaná bankovní platební karta. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je mobilní telefon v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno přečíst 2D kód v mobilním telefonu dle Přílohy č. 4 tohoto dokumentu Virtuální ODISka a Přílohy č. 5 tohoto dokumentu Struktura 2D kódu pro jízdní doklady ODIS.

Odbavovací zařízení musí být schopno odbavit cestujícího s jízdním dokladem vytištěným na papírovém nosiči, načtením 2D kódu vytištěného na papírovém nosiči.

Čtečka karet musí být přístupna z čelní strany odbavovací jednotky a musí odbavovat zároveň bezkontaktní čipové karty ODISka a bezkontaktní bankovní platební karty. Odbavovací zařízení automaticky rozpozná druh přikládané a odbavované karty (čipová karta ODISka vs. bankovní platební karta), cestující nemusí hlásit řidiči druh přikládané karty.

Čtečka 2D kódů musí být konstrukčně umístěna a směřována tak, aby při odbavování 2D kódů nedocházelo byt jen k nahodilému nechtěnému odbavení jiných médií, např. platebních karet umístěných v mobilních telefonech cestujících. Čtecí zóna čtečky 2D kódů tedy musí být fyzicky oddělena od čtecí zóny čtečky karet. Při odbavování 2D kódů není vyžadována interakce řidiče pro zamezení nechtěného odbavení jiných médií, řidič nemusí před odbavením 2D kódu blokovat čtečku bezkontaktních čipových karet ODISka a bezkontaktních bankovních platebních karet.

Odbavovací jednotka je vybavena barevným zákaznickým displejem o úhlopříčce minimálně 3,5 palce, který jasně a zřetelně zobrazuje informace pro odbavovaného cestujícího.

Barevný zákaznický displej zobrazuje zřetelně minimálně informace o názvu nastavené cílové zastávky požadované cestujícím, ceně jízdného a průběhu a stavu odbavení.

O průběhu odbavení je cestující zřetelně informován informacemi zobrazovanými na zákaznickém displeji, s následujícím významem barev:

- zelená: odbavení proběhlo v pořádku,
- oranžová: odbavení probíhá, jízdní doklad je načítán (doplnit na zákaznickém displeji o výzvu k neoddalování odbavovaného média od zařízení v průběhu načítání dokladu),
- červená: neplatný jízdní doklad nebo chyba při odbavení dokladu.

Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno odbavit cestujícího pro aktuální i navazující spoje zároveň, pokud tyto spoje na sebe bezprostředně navazují a jsou zajišťovány shodným vozidlem (v jízdním řádu označeno jako návaznost bez přestupu). Odbavovací a prodejní zařízení v tomto případě odbaví cestujícího dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“ tak, jako by byl cestující odbaven zvlášť pro každý spoj. Odbavovací a prodejní zařízení musí být schopno taktéž vydat jízdní doklad s upraveným počtem tarifních kilometrů ve vybraném úseku (tj. zohlednění závlaků) dle požadavků společnosti KODIS.

Odbavovací a prodejní zařízení a obslužný software musí umožnit implementovat průběžné změny na úrovni jízdních řádů a tarifního uspořádání systému ODIS (např. zavádění a rušení linek a spojů, zavádění a rušení tarifních zón, přečíslování tarifních zón, změna územního rozsahu tarifních zón atd.).

Odbavovací a prodejní zařízení musí obsahovat minimálně 4 SAM sockety.

Odbavovací zařízení disponuje interní pamětí o velikosti minimálně 8 GB pro potřeby umístění whitelistu. Čtečka terminálu musí splňovat požadavek na akceptaci a garanci bezporuchového a plynulého využití bankovních bezkontaktních platebních karet minimálně standardů VISA a Mastercard. Čtečka splňuje požadavek na certifikaci dle aktuální verze relevantních standardů PCI, Paypass 3.0.x, Visa PayWave, Visa Contactless Payment Specification verze 2.1.1. nebo vyšší.

Dále k využití bankovních platebních karet je dopravce povinen zajistit:

- Certifikovaný HW pro akceptaci EMV karet včetně všech potřebných aplikací a SW licenci EMV kernelu.
- Datovou konektivitu čtečky (přes palubní počítač nebo přes vlastní SIM).
- Distribuci denylistu z centrálního systému dle specifikace věty KODIS v aktuální verzi (viz Přílohu č. 7 tohoto dokumentu Návrh datové věty pro MSK), do palubního počítače a jeho zpřístupnění v úložném prostoru palubního počítače pro čtečku platebních karet.
- Servis čtečky a podporu pro vývoj.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi na fyzické zabezpečení čtečky a budování bezpečnostního povědomí všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami.
- Splnění vybraných požadavků ze standardu PCI DSS v aktuální verzi (Životní cyklus standardu PCI DSS jsou 3 roky) zejména na fyzické zabezpečení čtečky (PCI DSS požadavek 9.x) a budování bezpečnostního povědomí (PCI DSS požadavek 12.x) všech zaměstnanců, kteří přijdou do styku s platebními kartami (řidiči, technici, apod.)
- Zasílání dat do clearingů MSK včetně informací o přiložení BK dle specifikace věty KODIS v aktuální verzi (viz Přílohu č. 7 tohoto dokumentu).

Mezi základní požadavky na zařízení patří:

- odbavení v hotovosti s následným vytištěním jízdenky
- odbavení ODISky dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“,
- odbavení BK v režimu retail s následným vytištěním jízdenky dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“
- maximální doba odbavení ODISky i BK za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci je, včetně vytištění jízdenky, do 3,2 sekund od okamžiku přiložení karty ke čtečce
- Zaostření a odbavení jízdenky mobilní aplikace ODISapka ve formě 2D kódu, za různorodých světelných podmínek (denní i noční doba; na světle i ve tmě) a při jakémkoliv druhu jízdenky, musí proběhnout do 3,2 sekund od přiložení 2D kódu ke čtečce. Před přiložením 2D kódu ke čtečce řidič nemusí na zařízení nastavovat druh odbavovaného média.
- Zaostření a odbavení ODISky v mobilu, zobrazené v mobilní aplikaci ODISapka ve formě 2D kódu, za různorodých světelných podmínek (denní i noční doba; na světle i ve tmě) a při jakémkoliv druhu jízdenky, musí proběhnout do 3,2 sekund od přiložení 2D kódu ke čtečce. Součástí odbavení ODISky v mobilu je i načtení údajů z whitelistu a zobrazení fotografie uživatele a parametrů dlouhodobé časové jízdenky na displeji řidiče. Před přiložením 2D kódu ke čtečce řidič nemusí na zařízení nastavovat druh odbavovaného média.
- odbavení cestujících dle tarifu ODIS,
- odbavení více zón na zastávce dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“ při použití např. hraničních zastávek nebo nadzón, minimální počet zón je stanoven na 4 zóny + 1 nadzónu pro každou zastávku,

- možnost tarifního odbavení i pro zónu, ve které není zastávka daného spoje (projížděná zóna) dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“,
- akceptace a kontrola nahraných dlouhodobých časových jízdenek na ODISce dle Přílohy č. 6 tohoto dokumentu „Procesy MSK“,
- akceptace 2D kódů mobilní aplikace ODISapka; jejich kontrola se dále řídí Přílohou č. 5 tohoto dokumentu
- akceptace ODISky v mobilu, která se řídí Přílohou č. 6 tohoto dokumentu Procesy MSK a Přílohou č. 4 tohoto dokumentu Virtuální ODISka
- možnost nákupu dlouhodobých časových jízdenek v hotovosti nebo z elektronické peněženky na ODISce,
- nabití elektronické peněženky na ODISce,
- záznam dlouhodobé časové jízdenky nebo kreditu elektronické peněženky zakoupené přes e-shop na ODISku - akceptace greenlistu. Je dostatečně ošetřena ochrana proti předčasnému utržení (nedokončení) transakce při nahrávání dlouhodobé časové jízdenky a kreditu elektronické peněženky na ODISku z greenlistu, a to zobrazením zřetelných stavových informací na displeji cestujícího i řidiče a možností opravného nahrání utržené transakce.
- odmítnutí odbavení ODISky, která se nachází na blacklistu,
- pravidelná synchronizace dat (greenlist, blacklist) se systémem CS minimálně 1x za hodinu inkrementálně (přírůstkově), minimálně 1x za den pak musí proběhnout celá synchronizace
- pravidelná synchronizace dat (whitelisty) způsobem a v termínech dle Přílohy č. 4 tohoto dokumentu Virtuální ODISka
- uchovávání dat o prodeji a odbavení, včetně zasílání těchto dat ON-LINE pomocí GPRS nebo rychlejšího způsobu komunikace do CS.

Všechny datové toky se řídí Přílohou č. 7 tohoto dokumentu Návrh datové věty pro MSK.

Terminologie je popsána v Příloze č. 6 tohoto dokumentu Procesy MSK.

Výstupní data obsahují minimálně následující údaje, které jsou přesně stanoveny v Příloze č. 7 tohoto dokumentu „Návrh datové věty pro MSK“:

- číslo odbavovacího a prodejního zařízení,
- číslo řidiče,
- číslo odpočtu,
- číslo jízdenky,
- druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn),
- druh tarifu,
- druh jízdenky (dlouhodobá, krátkodobá, jednotlivá REGION nebo MĚSTO),
- výši základní sazby,

- označení přestupní jízdenky bez základní sazby,
- linka,
- spoj,
- uznané tarifní zóny na trase,
- nahrané tarifní zóny nebo nadzóny v případě prodeje dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- tarifní kilometry odpovídající zakoupenému jízdnímu dokladu,
- tarifní číslo nástupní zastávky dle číselníku CIS,
- tarifní číslo výstupní zastávky dle číselníku CIS,
- cena vč. DPH,
- DPH jízdenky,
- datum prodeje,
- čas prodeje,
- platnost dokladu v případě dlouhodobé nebo krátkodobé časové jízdenky,
- počáteční a konečnou výši stavu elektronické peněženky,
- číslo ODISky u každé transakce spojené s ODISkou,
- storno jízdenky.

2.15 Palubní počítač

Palubním počítačem se rozumí zařízení pro interaktivní zobrazení jízdního řádu vozidla, návazností, komunikaci s CED, zobrazování správných údajů o jízdě vozidla na vnějším a vnitřním elektronickém informačním systému vozidla, případně řešení dalších úkonů souvisejících s jízdou vozidla na spoji. PP může být osazen jako samostatné zařízení nebo jako součást Odbavovacího a prodejního zařízení.

Kapacita PP, vizuálního a akustického informačního systému vozidla musí být minimálně taková, aby v něm mohly být uloženy jízdní řády a všechny související údaje (vyjma oběhů vozidel a směn řidičů) také všech oblastí, kam může být dle podmínek uvedených v tomto dokumentu nasazeno záložní vozidlo. Dopravce je povinen udržovat údaje i těchto ostatních oblastí v PP záložního vozidla aktuální (zdroj údajů ostatních oblastí spravuje KODIS, formát dodávaných údajů bude dohodnut mezi KODIS a dopravcem).

Součástí PP musí být barevný displej, který umožní zobrazovat všechny níže uvedené údaje a umožní řidiči na ně reagovat prostřednictvím dotykového displeje anebo fyzických tlačítek.

Všechny informace musí být na displeji PP zobrazovány automaticky a jízdní řád posouván na základě jízdy vozidla (GPS, stav dveří apod.) bez nutnosti úkonů řidiče.

Data v PP vycházející z podkladů KODIS (např. GPS polohy jednotlivých stanovišť všech zastávek platných k zadanému datu, data pro vizuální a akustický informační systém) je dopravce povinen aktualizovat v PP všech vozidel provozovaných v dané oblasti do počátku

3. pracovního dne od dodání ze strany KODIS. Veškerá data musí být definovatelná s přednastavenou platností k určitému dni.

Pro účely zajišťování náhradní dopravy za vlaky a spojů, pro které není v PP nahrán jízdní řád, je nutné, aby PP umožňoval ruční zadání:

- Libovolného nejvýše třímístného alfanumerického označení linky resp. i třímístného označení linky s prefixem „x“;
- výběr případného doplňkového piktogramu / textu zobrazeného ve spodní části pole pro zobrazení čísla linky (např. „POSILA“, „výluka“), kdy seznam těchto doplňkových textů dodá KODIS;
- výběr libovolné zastávky obsluhované spoji, pro které je v PP nahrán jízdní řád, nebo libovolné zastávky / stanice ze seznamu dodaného KODIS jakožto cílové zastávky;
- výběr případné doplňující informace (např. „NÁHRADNÍ DOPRAVA“, „NÁHRADNÍ DOPRAVA ZA VLAK“, „NAD ZA OSOBNÍ VLAK“, „NAD ZA SPĚŠNÝ VLAK“), kdy seznam těchto doplňkových textů dodá KODIS, a kdy výběr tohoto doplňkového textu má vliv na barevné provedení čísla linky a jeho pozadí.

Tento dokument nedefinuje přesný vzhled a rozmístění prvků zobrazení na displeji PP, definuje pouze vybrané důležité prvky, jejich vlastnosti a chování, případně příklady zobrazení.

2.15.1 Jízda vozidla v mezizastávkovém úseku

V době jízdy vozidla v mezizastávkovém úseku musí být řidiči zobrazovány ve formátu snadno čitelném za jízdy minimálně následující údaje (seřazeno dle důležitosti).

- Časový údaj ve formátu „m:ss“ zobrazující rozdíl aktuálního času a plánovaného **příjezdu** do (případně i odjezdu z) následující zastávky dle jízdního řádu. Tento údaj je zobrazován:
 - Se znaménkem „-“ a červeným podbarvením nebo červeným textem, pokud je záporný;
 - se znaménkem „+“ a zeleným podbarvením nebo zeleným textem, pokud je v intervalu <0:00; 1:00);
 - se znaménkem „+“ a žlutým podbarvením nebo žlutým textem, pokud je v intervalu <1:00; 6:00);
 - se znaménkem „+“ a oranžovým podbarvením nebo oranžovým textem, pokud je o hodnotě 6:00 nebo vyšší.
- Název následujících dvou zastávek na aktuálním spoji (případně poslední zastávky a následující činnost, pokud je vozidlo v posledním mezizastávkovém úseku spoje) a k nim tyto údaje:
 - Číslo stanoviště, které na dané zastávce spoj obsluhuje.
 - Případný zvláštní režim zastávky či stanoviště (na znamení, pouze pro výstup, na objednání, ...). PP může být propojen s palubní sběrníci vozidla a přebírat a zobrazovat informaci o tom, zda byl některým z tlačítek dán signál o požadavku na zastavení na zastávce na znamení, toto však musí být řešeno v celé oblasti u všech typů vozidel jednotně.

- Plánovaný **příjezd** do (případně i odjezd ze) zastávky dle jízdního řádu.
- Plánovaný počet vystupujících cestujících na zastávce dle načtených / prodaných jízdních dokladů.
- Případný příznak vyčkávání na jiný spoj (přípoj) s uvedením čísel linek / vlaků, na které vyčkávání dle jízdního řádu je.
- Název cílové zastávky spoje včetně plánovaného **příjezdu** do této zastávky dle jízdního řádu.
- Aktuální čas ve formátu „h:mm:ss“.
- Údaj o aktuálním počtu cestujících ve vozidle dle načtených / prodaných jízdních dokladů.
- Tlačítka pro odeslání předdefinovaných zpráv na CED, hlasové volání na CED (pokud není řešeno jiným zařízením) a vyhlášení přednastavených hlášení cestujícím.

Pokud jsou PP a Odbavovací a prodejní zařízení instalována jako samostatná zařízení, mohou být údaje o počtech přepravovaných a vystupujících cestujících zobrazována na terminálu Odbavovacího a prodejního zařízení.

V případě, že na aktuální spoj navazuje bezprostředně jeden nebo více dalších spojů (v jízdním řádu označeno jako návaznost „bez přestupu“), chová se PP směrem k řidiči jako by se jednalo o jeden celistvý spoj. Konečná zastávka prvního spoje a výchozí zastávka bezprostředně následujícího spoje se sloučí v jedno zastavení s časem příjezdu dle prvního spoje a časem odjezdu dle bezprostředně následujícího spoje.

Údaje o druhé následující zastávce a cílové zastávce spoje mohou být dočasně překryty případnou příchozí textovou zprávou z CED nebo oznámením o požadavku na hlasový hovor z CED.

V době před přistavením vozidla do výchozí zastávky spoje musí mít řidič možnost zobrazit si všechny údaje o následujícím spoji dle bodu 2.15.2 jakoby se nacházel v první zastávce následujícího spoje (aniž by procházení údajů mělo vliv na vizuální a akustický systém vozidla a na odesílání informací na CED), a především údaj o požadovaném čase přistavení vozidla do výchozí zastávky spoje včetně názvu zastávky a označení stanoviště, případně časový odpočet do přistavení.

9:55:15

24

-2:45

9:58 Bystřice,žel.st. (3)

12

△ Os2356, 770

10:00 Bystřice, Centrum (1)

3

Zpráva CED

Volat CED

Hlášení

10:26 Třinec,aut.st.pod Kanadou

Příklad možného zobrazení dle bodu 2.15.1.

2.15.2 Pobyt vozidla v zastávce

V době pobytu vozidla v zastávce musí být řidiči zobrazovány minimálně následující údaje:

- Časový údaj ve formátu „m:ss“ zobrazující rozdíl aktuálního času a plánovaného **odjezdu** z aktuální zastávky dle jízdního řádu. Tento údaj je zobrazován:
 - Se znaménkem „-“ a červeným podbarvením nebo červeným textem, pokud je záporný;
 - se znaménkem „+“ a zeleným podbarvením nebo zeleným textem, pokud je v intervalu <0:00; 1:00);
 - se znaménkem „+“ a žlutým podbarvením nebo žlutým textem, pokud je v intervalu <1:00; 2:00) v případě první zastávky spoje nebo v intervalu <1:00; 6:00) v případě ostatních zastávek spoje;
 - se znaménkem „+“ a oranžovým podbarvením nebo oranžovým textem, pokud je o hodnotě 2:00 nebo vyšší v případě první zastávky spoje, nebo o hodnotě 6:00 nebo vyšší v případě ostatních zastávek spoje.
- Rolovatelný seznam názvů všech zastávek aktuálního spoje, případně bezprostředně navazujících spojů od aktuální zastávky dál a k nim tyto údaje:
 - Číslo stanoviště, které na dané zastávce spoj obsluhuje.
 - Případný zvláštní režim zastávky či stanoviště (na znamení, pouze pro výstup, na objednání, ...).
 - Plánovaný **příjezd**, případně i **odjezd**, pokud je rozdílný od příjezdu, dle jízdního řádu.

- Plánovaný počet vystupujících cestujících na zastávce dle načtených / prodaných jízdních dokladů.
- Případný příznak vyčkávání na jiný spoj (přípoj).
- Číslo tarifních zón, do kterých zastávka patří.
- Číslo aktuální pojezdové linky a spoje.
- Aktuální čas ve formátu „h:mm:ss“.
- Údaj o aktuálním počtu cestujících ve vozidle dle načtených / prodaných jízdních dokladů, a to včetně již odbavených cestujících v aktuální zastávce.
- Tlačítka pro odeslání předdefinovaných nebo řidičem psaných zpráv na CED, čtení či přehrávání zpráv přijatých z CED (za celou aktuální směnu řidiče), hlasové volání na CED (pokud není řešeno jiným zařízením) a vyhlášení přednastavených hlášení cestujícím.

Pokud jsou PP a Odbavovací a prodejní zařízení instalována jako samostatná zařízení, mohou být údaje o počtech přepravovaných a vystupujících cestujících zobrazována na terminálu Odbavovacího a prodejního zařízení.

V případě, že na aktuální spoj navazuje bezprostředně jeden nebo více dalších spojů (v jízdním řádu označeno jako návaznost „bez přestupu“), chová se PP směrem k řidiči jako by se jednalo o jeden celistvý spoj. Konečná zastávka prvního spoje a výchozí zastávka bezprostředně následujícího spoje se sloučí v jedno zastavení s časem příjezdu dle prvního spoje a časem odjezdu dle bezprostředně následujícího spoje.

Procházení údajů o trase spoje nebo údajů o následujících spojích turnusu nesmí mít vliv na vizuální a akustický systém vozidla a na odesílání informací na CED (ty musí být vždy aktuální k právě zajišťovanému spoji vozidlem).

Vybrané údaje mohou být dočasně překryty případnou příchozí textovou zprávou z CED nebo oznámením o požadavku na hlasový hovor z CED.

- V případě, že spoj v aktuální zastávce dle jízdního řádu vyčkává na jiný spoj (má přípoj), pak je v části displeje zobrazen dialog (zmizí po potvrzení příjezdu všech spojů, na které se čeká), kde ke každé samostatné návaznosti (vyčkávání) je uvedeno:
 - Číslo linky, na kterou se vyčkává,
 - stanoviště, na které má spoj přijet,
 - výchozí a cílová zastávka spoje (možno ve zkrácené podobě),
 - maximální doba vyčkávání dle jízdního řádu,
 - předpokládaný čas **příjezdu** s připočtením aktuálního zpoždění; v případě, že je bez zpoždění, čas zobrazen černě; v případě, že je zpoždění vyšší než 0, čas zobrazen červeně; v případě, že chybí info o zpoždění, čas zobrazen oranžově;
 - pokyn z Centrálního dispečinku ODIS „ČEKEJ“ (vyznačeno červeně) / „NEČEKEJ“ (vyznačeno zeleně) / „Dle TP“ (vyznačeno oranžově),

- tlačítko „Přijel?“, kterým řidič potvrdí uskutečněnou návaznost a odešle tuto informaci na CED.
- Návaznosti jsou sloučeny dle zastávky, na kterou přijíždí spoje, na které se čeká, a nadepsány jejím názvem.

PP si po přihlášení na každý spoj dotazem na CED stáhne veškeré statické informace o všech návaznostech pro celý spoj. Pro případ výpadku komunikace musí PP obsahovat alespoň veškeré informace o návaznostech uvedené v jízdním řádu, nicméně on-line data z CED budou upřednostněna. Následně po odjezdu ze zastávky předcházející zastávce s návazností (nejdříve však 3 min před časem návaznosti dle jízdního řádu) se PP dotáže na dynamické informace k příslušným návaznostem (zpoždění jednotlivých spojů a informaci, zda má čekat). Dynamické informace o návaznostech bude PP aktualizovat minimálně každých 30 s.

Přesný formát datové komunikace s CED týkající se tohoto bodu bude upřesněn nejpozději 3 měsíce po podpisu Smlouvy.

Bystřice,žel.st.			
5 min	770 (2)	Třinec,AS > Bystřice,Suchý	9:58 ČEKEJ Přijel?
5 min	772 (3)	Třinec,AS > Bystřice,žel.st.	10:05 NEČEKEJ
Bystřice			
5 min	Os2356	Ostrava-Svinov > Návsí	9:57 Dle TP Přijel?
5 min	Ex151	Bohumín > Košice	10:01 ČEKEJ Přijel?

Příklad možného zobrazení návazností dle dílčího bodu bodu 2.15.2.

2.15.3 Komunikace

Každé vozidlo musí být vybaveno modemem GPRS, který zajišťuje komunikaci mezi vozidlem a dispečerským software provozovaným CED.

Mezi PP a CED probíhá primárně automatická datová komunikace dle Přílohy č. 10 tohoto dokumentu. Kromě údajů uvedených v této příloze budou odesílány na CED také tyto údaje:

- Událost každého otevření / uvolnění kterýchkoliv dveří,
- událost každého zavření / zrušení uvolnění kterýchkoliv dveří,
- každé odbavení cestujícího,
- příznak aktuálního režimu klimatizace prostoru pro cestující (chlazení / ventilace / vytápění / nefunkční),
- příznak činnosti vytápění prostoru pro cestující nad rámec funkce klimatizace,
- aktuální teplota vzduchu v prostoru pro cestující,
- aktuální teplota venkovního vzduchu.

Dále mezi PP a CED probíhá datová komunikace v podobě textových zpráv zasílaných:

- Automaticky CED,
- dispečerem CED,
- řidičem (společností KODIS předdefinované i řidičem psané zprávy),
- potvrzení o přečtení textové zprávy.

Dále pro rychlejší a snadnější předávání informací je mezi PP a CED možná také datová komunikace v podobě hlasových zpráv zasílaných:

- Dispečerem CED,
- řidičem,
- potvrzení o vyslechnutí hlasové zprávy.

Po příchodu textové zprávy z CED do PP se zpráva ihned zobrazí na displeji a řidič má možnost kliknout buď na „Odložit“, čímž okno se zprávou zavře, nebo „Rozumím“, čímž okno se zprávou zavře a na CED bude odesláno potvrzení o přečtení zprávy.

Po příchodu hlasové zprávy z CED do PP se na displeji zobrazí informace o přehrávání hlasové zprávy, řidiči se ozve upozorňující trylek a zpráva se automaticky přehraje. Řidič má možnost během přehrávání zprávy kliknout na „Odložit“, čímž okno zavře a přehrávání ukončí, nebo po přehrávání zprávy kliknout na „Opakovat“, čímž se zpráva přehraje znovu a okno zůstane otevřené, nebo kliknout na „Rozumím“, čímž okno zavře a na CED bude odesláno potvrzení o srozumění se zprávou.

Řidič musí mít možnost si znovu vyvolat textové i hlasové zprávy přijaté z CED i odeslané na CED během celé své směny.

V případě, že PP nebude z důvodu nedostupnosti sítě schopen odeslat jakoukoliv z uvedených informací, budou tato data ukládána v PP a odeslána dodatečně ihned po obnovení připojení k síti.

Údaje, které v současné době nejsou popsány v dokumentaci komunikace s CED, budou do formátu datové komunikace s CED doplněny nejpozději 3 měsíce po podpisu Smlouvy.

Dále musí být možnost obousměrného hlasového hovoru mezi řidičem a CED. Zadavatel preferuje formu telefonického hovoru realizovaného na straně řidiče prostřednictvím PP a na straně CED na telefonním čísle, které dodá společnost KODIS. Zařízení pro realizaci hlasové komunikace na straně řidiče musí splňovat tyto podmínky:

- Hlasová komunikace je realizována vždy až poté, co žádost o hlasovou komunikaci z kterékoliv strany druhá strana přijme (princip telefonického hovoru).
- Hlasový vstup a výstup na straně řidiče je realizován skrze pevně instalovaný mikrofon a reproduktor v kabině řidiče.
- Žádost řidiče o hovor nesmí z výchozího klidového režimu zařízení vyžadovat více než dva stisky tlačítka či dvě jednoduchá klepnutí na dotykovém displeji. Zadavatel

preferuje takové řešení, které vyžaduje realizovat žádost o hovor opožděnou o 3 až 5 sekund stiskem jednoho tlačítka s možností tuto žádost do nastaveného zpoždění zrušit v případě omylu.

- Přijetí žádosti o hovor z CED řidičem nesmí z výchozího klidového režimu zařízení vyžadovat více než jeden stisk tlačítka či jedno jednoduché klepnutí na dotykovém displeji.

Hlasová komunikace může být na straně řidiče realizována i skrze jiné pevně instalované zařízení ve vozidle mimo PP, musí však splnit výše popsané podmínky.

2.16 Automatický systém počítání cestujících

Všechna vozidla musí být u všech dveří vozidla vybavena automatickým systémem pro počítání cestujících. Popis řešení systému APC je uvedeno v Příloze č. 11 tohoto dokumentu.

2.17 Další technické vybavení vozidel

2.17.1 Wi-Fi

Vozidla jsou vybavena takovými prvky, které umožní bezplatné bezdrátové připojení uživatelů (cestujících) pomocí Wi-Fi k síti internet.

Minimální požadavky na Wi-Fi jsou následující:

- podpora 4G a 5G sítí mobilních operátorů,
- připojení minimálně 50 uživatelů (ve vozidlech kategorie „I“ a „D“ minimálně 20 uživatelů) v celém vozidle ve stejnou chvíli,
- simultánní vysílání na pásmech 2,4 GHz a 5 GHz, standard IEEE 802.11n nebo novější,
- dostatečný datový tarif pro kontinuální funkci Wi-Fi, bez omezování uživatelů,
- antény umístěné na střeše vozidla, příp. v nestíněném místě, s cílem zajistit co nejlepší příjem signálu,
- rovnoměrné pokrytí a funkčnost Wi-Fi v celém vozidle,
- homologace zařízení pro použití ve veřejné dopravě,
- implementace úvodní přihlašovací stránky k Wi-Fi síti s obsahem dle zadání Koordinátora ODIS, dodaného dopravci nejpozději 3 měsíce před zahájením provozu. Koordinátor ODIS je oprávněn v průběhu plnění Smlouvy požadovaný obsah úvodní přihlašovací stránky k Wi-Fi síti změnit, dopravce je povinen tuto změnu do 3 měsíců od dodání pokladů Koordinátorem ODIS změnit. Implementace jiného reklamního sdělení není přípustná.
- schválení funkčnosti Wi-Fi zařízení Koordinátorem ODIS dle Přílohy č. 12 tohoto dokumentu Schvalování technických zařízení pro provoz v ODIS.

2.17.2 USB porty

Vozidla jsou vybavena USB zásuvkami určenými k dobíjení mobilních zařízení cestujících prostřednictvím USB-C portů podporujících standard Power Delivery minimálně ve verzi 3.0.

Jeden port musí být umístěn minimálně u každé samostatné sedačky, dva porty (samostatné nebo v podobě dvojité zásuvky) u každé dvojsedačky, případně trojsedačky, čtyři porty (samostatné nebo v podobě dvou dvojitých zásuvek) u zadní řady čtyř nebo pěti sedadel. Dále musí být umístěn minimálně jeden port v každém prostoru pro přepravu invalidního vozíku nebo kočárku. Zásuvky musí být konstruovány tak, aby co možná nejvíce odolávaly vandalismu.

2.17.3 Imitace bezpečnostní kamery či skutečná kamera

Jeden kus umístěný přibližně v polovině délky vozidla kategorie „D“, „M“, „K“, „P“ a „V“ viditelný především ze zadní části vozidla. Jeden kus umístěný v zadní polovině každého článku vozidla kategorie „L“. V případě osazení skutečné kamery je obraz přenášen na monitor u řidiče.

2.17.4 Bezpečnostní kamera se záznamem

Jeden kus umístěný nad nástupním prostorem u předních dveří každého vozidla, konkrétně nad prostorem, kde probíhá odbavování cestujících. Kamera nemusí cíleně zabírat identitu řidiče ani cestujících, ale musí po dobu jízdy vozidla na spojích linek ODIS zabírat samotný proces odbavení (prostor pro předávání hotovosti, pokladnu, čtečku čipových karet, čtečku 2D kódů, tiskárnu jízdních dokladů, případně ovládací terminál odbavovacího zařízení). Záznam musí mít takovou kvalitu, aby bylo možné rozpoznat úkony cestujícího a řidiče v průběhu nástupu a odbavení.

Záznam z kamery bude uchováván u dopravce minimálně 15 dní od doby pořízení a bude k nahlédnutí pověřené osobě zadavatelem nebo společností KODIS.

2.17.5 Tachograf

Všechna vozidla musí být vybavena digitálním tachografem.

2.18 Informační piktogramy

Každé vozidlo musí být vybaveno následujícími jednotlivými prvky:

- Piktogramy povinnými dle platné legislativy.
- Piktogramy zobrazující funkce jednotlivých tlačítek uvnitř i vně vozidla, pokud nejsou zřetelně vyobrazeny přímo na hmatníku tlačítek.
- Piktogramy upozorňující na kamery ve vozidlech.
- Označení dveří určených pro nástup / výstup / nástup i výstup z vnější i vnitřní strany.
- Evidenční číslo vozidla umístěné na čele, zádi, levém i pravém boku vozidla a uvnitř vozidla v jeho přední části takovým způsobem, aby bylo číslo viditelné z pozice cestujících. Evidenční číslo je vyvedeno písmem Myriad Pro Condensed v tučném provedení, vně vozidla o výšce znaku 8 cm a v bílé barvě nebo dle pokynů KODIS, uvnitř vozidla o výšce znaku 6 cm v barvě kontrastní k podkladu, na němž bude umístěno, dle pokynů KODIS.

Vzhled a umístění všech piktogramů vyjma těch určených platnou legislativou stanovuje společnost KODIS pro jednotlivé typy vozidel. Příslušné vzory piktogramů vyjma těch určených platnou legislativou budou zaslány v elektronické podobě dopravci po představení vozidel dopravcem společností KODIS.

2.19 Informační vitríny

Každé vozidlo musí být vybaveno informačními vitrínami umožňujícími umístění alespoň 4 listů formátu A3 orientovaných na šířku. V těchto vitrínách jsou vždy umístěny informační materiály ODIS.

Umístění informačních vitrín v každém typu vozidla bude dohodnuto se společností KODIS.

Společnost KODIS zajišťuje dodání informačních materiálů v elektronické podobě. Dopravce je povinen zajistit jejich barevný tisk a vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS.

2.20 Informační materiály

Dopravce uvnitř vozidla nesmí žádné materiály vylepovat nebo jiným způsobem upevňovat mimo informační vitríny.

Každé samostatné vozidlo je vybaveno jednou sadou informačních materiálů, které dodá v elektronické podobě společnost KODIS. Dopravce je povinen zajistit jejich barevný tisk a vyvěšení do vitrín či klaprámů v termínu nejpozději 7 dnů od dodání společností KODIS.

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

Po dohodě s objednatelem mohou být do vitrín umístěny další materiály.

2.21 Vnější vzhled vozidel

Vnější vzhled vozidel je navržen vizualizací v Příloze č. 13 tohoto dokumentu a bude upřesněn poté, co dopravce seznámí KODIS s jednotlivými typy vozidel pro danou oblast dle bodu 3.2.1. Lakování a polep vozidel bude v barvě podléhající schválení KODIS. Základní barva vozidel je uvažována RAL 3002 (červená karmínová). Dále je požadováno přelakování vozidla i bezbarvým lakem, aby byla zajištěna barevná stálost vozidel po celou dobu plnění Smlouvy. Bíle vyobrazené prvky, zejména ornamentový pruh podél vozidla je proveden pro provoz schválenou bílou retroreflexní samolepící fólií.

2.22 Plochy pro propagaci vně vozidla

Dopravce je povinen vyčlenit celou zád' vozidla s výjimkou místa umístění informačního panelu jako plochu pro umístění samolepících fólií. Samolepící fólie bude umístěny minimálně 10 cm od kterékoliv strany zobrazovací plochy zadního vnějšího informačního panelu vozidla a minimálně 10 cm od kteréhokoliv okraje evidenčního čísla vozidla. Alternativně může být evidenční číslo vozidla součástí celozádového polepu s dodržáním fontu a velikosti evidenčního čísla, 10cm vzdálenosti ostatních grafických prvků od okrajů evidenčního čísla a vyvedení čísla v barvě kontrastní k podkladu. Dopravce na žádost společnosti KODIS nebo jejího smluvního partnera zajistí přistavení vozidla pro instalaci a deinstalaci samolepící fólie a to nejpozději do 10 dnů od obdržení žádosti.

2.23 Čistota vozidel

Vozidla provozovaná v ODIS musí být denně uvnitř čistá. Vně čistěna musí být dle klimatických poměrů tak, aby byla vždy zajištěna čitelnost všech povinných údajů dle norem a tohoto dokumentu a také, aby byla zajištěna čistota vnějších tlačítek poptávkového otevírání dveří. Dopravce je povinen zajistit, aby interiér a exteriér vozidel byl

čistý, udržovaný, uklizený a dále je povinen vést průkaznou evidenci o prováděném čištění vozidel a na vyžádání tuto evidenci společnosti KODIS předložit.

2.24 Doplnkové standardy vybavení vozidel

Vozidlo je vybaveno dle příslušného doplnkového standardu, je-li to u konkrétního spoje uvedeno v Příloze č. 5 Smlouvy.

2.24.1 Doplnkový standard přepravy jízdních kol na přívěsném vozíku („C“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou vybavena přívěsným vozíkem pro přepravu minimálně 20 jízdních kol. Vozík je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kola naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu (sklápění bočnic, otevírání, resp. shrnování, krytů, apod.). Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu přívěsného vozíku v průběhu roku specifikuje společnost KODIS.

2.24.2 Doplnkový standard přepravy jízdních kol na závěsu („Z“)

Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou v zadní části vybavena závěsem pro přepravu minimálně 5 jízdních kol. Závěs je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kolo naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu (sklápění bočnic, otevírání či shrnování, krytů, apod.). Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu závěsu v průběhu roku specifikuje společnost KODIS. Za splnění legislativních podmínek pro provoz závěsu ručí dopravce. V případě nesplnění těchto podmínek je dopravce povinen nasadit na linku přívěsný vozík dle doplnkového standardu „C“.

3 Evidence vozidel a schválení vozidla do provozu

Veškerá vozidla včetně vybavení provozovaná na linkách na základě Smlouvy podléhají procesu schválení vozidla dle TPS. Po schválení vozidla je vydán dokument Prohlášení o shodě s Technickými a provozními standardy ODIS.

3.1. Evidence vozidel

Dopravci jsou povinni společnosti KODIS hlásit veškeré informace týkající se vozidel provozovaných na linkách ODIS. Jedná se o případy nově zařazovaných vozidel do provozu, ale také o jakékoliv změny u již schválených vozidel, a rovněž vozidel z provozu vyřazovaných.

U nově zařazovaných vozidel do provozu na linkách ODIS je dopravce povinen seznámit společnost KODIS o typech a počtech nasazovaných vozidel na linkách ODIS v předmětné oblasti. Následně společnost KODIS přidělí jednotlivým vozidlům evidenční čísla.

Dopravce předá společnosti KODIS v písemné nebo elektronické podobě veškeré údaje týkající se vozidla (RZ vozidla, evidenční číslo vozidla, typ vozidla, VIN kód, informace o obsaditelnosti, výkonu dle TP a další informace nutné pro posouzení shody s TPS). Na základě doložení těchto údajů přistoupí společnost KODIS k procesu schválení vozidla.

V případě změn některého z uvedených údajů je dopravce povinen neprodleně informovat společnost KODIS.

3.2. Schvalování vozidel

Před nasazením vozidel na linky ODIS je dopravce povinen seznámit společnost KODIS s úplností a funkcí vybavení každého vozidla.

Schvalovací proces vozidla především ověřuje kompatibilitu vozidla a jeho vybavení s Technickými a provozními standardy, zařízeními a systémy dosud provozovanými v ODIS.

Na základě kladného závěru schvalovacího procesu je vozidlu vydáno Prohlášení o shodě s Technickými a provozními standardy ODIS. Každé vozidlo je zařazeno v právě jedné domovské oblasti, ve které je započítáváno do celkového počtu vozidel. Dopravce může také požádat o schválení vozidla pro provoz v dalších oblastech ODIS.

Pokud není zajištěna úplná kompatibilita, nelze prohlášení o shodě vydat.

3.2.1 Schvalování grafického návrhu vnější a vnitřní části vozidla

Dopravce dodá společnosti KODIS v elektronické nebo tištěné podobě grafický návrh zpracování vnější i vnitřní podoby vozidla pro každý typ provozovaných vozidel.

Grafický návrh vnější podoby vozidel vychází ze schváleného grafického manuálu Moravskoslezského kraje. Společnost KODIS provede schválení umístění všech grafických prvků (např. evidenční čísla, log, piktogramů apod.).

V případě vnitřní části vozidla určí společnost KODIS místa pro umístění evidenčního čísla, informačních vitrín, elektronických informačních panelů a dalších náležitostí uvedených v kapitole II. TPS.

V případě kladného schválení grafického návrhu bude dopravci o tomto vydáno potvrzení, jehož přílohou grafický návrh bude.

3.2.2 Schvalování kompatibility vozidla a jeho vybavení

Dopravce požádá společnost KODIS o schválení všech vozidel do provozu. Dopravce musí odeslat žádost na KODIS minimálně 2 týdny před požadovaným termínem schvalování.

KODIS do 5 pracovních dnů potvrdí dopravci termín a místo schvalování, případně navrhne dopravci jiný náhradní termín, v rozsahu +/- 5 pracovních dní od dopravcem navrženého termínu.

V případě, že dopravce žádá o schválení více než 3 vozidel stejného typu, počíná si tak, aby nejpozději 40 dní před uvedením vozidel do provozu na linkách ODIS proběhlo schválení jednoho vozidla z každého typu, které dopravce žádá schválit pro provoz na linkách ODIS, a nejpozději 20 dní před uvedením vozidel do provozu na linkách ODIS proběhlo schválení všech vozidel, které dopravce žádá schválit pro provoz na linkách ODIS. V případě, že dopravce žádá o schválení 3 nebo méně vozidel stejného typu, počíná si tak, aby nejpozději 20 dní před uvedením vozidel do provozu na linkách ODIS proběhlo schválení všech vozidel, které dopravce žádá schválit pro provoz na linkách ODIS.

Zástupce společnosti KODIS na dohodnutém místě (obvykle v místě provozovny dopravce) prověří soulad každého jednotlivého vozidla a jeho vybavení s TPS a provede fotodokumentaci každého jednotlivého vozidla. Pokud neshledá závady, vydá do 15 dnů prohlášení o shodě vozidla s TPS, jehož přílohou bude pořízená fotodokumentace vozidla.

V případě shledání závad nebo nesouladu vozidla nebo jeho vybavení s TPS nebude prohlášení o shodě dopravci vydáno. Z uvedených důvodů může být také dopravci již udělené prohlášení o shodě odebráno. V tomto případě bude dopravci stanoven termín pro sjednání nápravy.

Je možné vydat hromadné prohlášení o shodě pro skupinu vozidel stejného typu a se stejným vybavením, jehož přílohou bude fotodokumentace každého jednotlivého vozidla uvedeného v prohlášení o shodě. I v případě hromadného prohlášení o shodě je však prováděna kontrola dodržení TPS a fotodokumentace každého jednotlivého vozidla. O vydání prohlášení o shodě pro své výrobky mohou požádat také výrobci.

Formu vydaných prohlášení o shodě stanovuje společnost KODIS.

III. STANDARD PROVOZNÍ ZÁLOHY

Provozní zálohou se rozumí vozidlo připravené vyjet na trať bez zbytečného odkladu po ohlášení výpadku. K vozidlu sloužícímu jako provozní záloha nemusí být přidělen konkrétní řidič. Za provozní zálohu se nepovažují vozidla, která jsou ve stavu oprav.

Dopravce je povinen udržovat takovou provozní zálohu, aby byl schopen zabezpečit všechny jím provozované spoje uvedené v jízdním řádu.

Záložním vozidlem se rozumí vozidlo, které je v souladu s požadavkem objednatele odstaveno na definovaném místě a je mu přidělen konkrétní řidič tak, aby bylo připraveno na vyžádání CED do 5 minut vyjet. Záložní vozidla nemohou být současně provozní zálohou dopravce. Záložní vozidlo musí být také způsobilé jízdy na placených úsecích komunikací včetně dálnic.

Záložní vozidlo bude nasazováno v okruhu do 50 km od definovaného místa dle požadavku KODIS nebo po dohodě mezi KODIS a dopravcem i dále.

Označení záložního vozidla pro CED bude dále upřesněno společností KODIS.

Záložním vozidlem nebo provozní zálohou mohou být pouze vozidla, která mají platné prohlášení o shodě s TPS.

Rozdíl mezi záložním vozidlem a provozní zálohou spočívá v tom, že místo parkování záložního vozidla je definováno jízdním řádem stanoveným KODIS a ke každému záložnímu vozidlu je přidělen konkrétní řidič. V případě provozní zálohy může jeden řidič obsluhovat větší počet vozidel, která dopraví na trať v případě potřeby.

IV. STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ

1. Mimořádnosti v dopravě

1.1. Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem

Za mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem se považují takové události, které byly způsobeny vinou na straně dopravce. Jedná se zejména o poruchu vozidla, nezpůsobilost řidiče k další jízdě, dopravní nehoda zaviněná řidičem vozidla, nefunkční odbavovací a prodejní zařízení, apod.

1.2 Mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci

Za mimořádnosti v dopravě nezávislé na dopravci se považují takové události, které nebyly způsobeny vinou na straně dopravce (např. povětrnostní vlivy).

2. Postup v případě mimořádností v dopravě

V případě výpadku v zajištění provozu spoje je dopravce povinen vykonat takové kroky, aby dopad na cestující byl co nejmenší.

V případě poruchy vozidla, kdy jeho technický stav umožňuje dojezd do cílové zastávky spoje, řidič pokračuje dále v cestě a dopravce je povinen zajistit výměnu vozidla na nejbližším vhodném místě.

Pokud technický stav vozidla neumožňuje jeho další jízdu, je v případě, že do příjezdu dalšího spoje se stejnou trasou a stejnou nebo vzdálenější cílovou zastávkou zbývá více než 20 minut, dopravce povinen zajistit přepravu vozidlem o stejné nebo vyšší kapacitě z místa předčasného ukončení jízdy spoje a zabezpečit pravidelný odjezd náhradního spoje z výchozí zastávky, a to s výjimkou situace popsané v kapitole III. tohoto dokumentu.

Pokud dojde k situaci, kdy dopravce není sám schopen zajistit vypravení spoje a dojde tak k jeho výpadku, je povinen tento dopravce situaci řešit s CED. CED má pravomoc rozhodnout o vypravení záložního vozidla, které je vedeno na náklady dopravce, jež není schopen zajistit vypravení spoje, a to dle Smlouvy.

V případě mimořádnosti v dopravě musí dopravce nebo řidič dopravce tuto situaci bezodkladně nahlásit CED, po dohodě s CED může řidič zvolit náhradní trasu. V případě neprůjezdnosti musí být trasa zvolena tak, aby se spoj vychýlil z trasy dle jízdního řádu v co nejmenší možné míře. Řidič je povinen informovat o nastalém stavu cestujících.

V případě nemožnosti zastavit na zastávce je řidič o tom povinen neprodleně informovat CED.

O každé mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem a jejím řešení musí dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam měsíčně zasílat společnosti KODIS.

Na vyžádání společnosti KODIS je dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti do 48 hodin.

3. Garance návazností

Pomůcku „Garance návazností ODIS“ a její změny může zaslat společnost KODIS dopravci elektronicky na adresu kontaktní osoby dle Smlouvy. Po prokazatelném obdržení pomůcky je dopravce povinen ji respektovat. Při nedodržení pravidel v ní stanovených může být dopravce postižen dle Smlouvy.

Doprovci jsou povinni poskytnout společnosti KODIS oběhy vozidel ve formě služebních či vozových jízdních řádů nejpozději týden před započítáním jejich platnosti při plánovaných změnách či neprodleně při změnách mimořádných.

4. Řízení provozu

CED je provozován společností KODIS a spolufinancován Moravskoslezským krajem. Jeho úkolem je dozorovat a podporovat bezproblémový provoz na všech linkách ODIS, zejména dohlížet na dodržování návazností mezi spoji. Pravomoci CED vůči jednotlivým dopravcům jsou stanoveny níže. CED je vybaven dispečerským software vyhodnocujícím polohu vozidel a automaticky informujícím řidiče vozidel o případném zpoždění přípojů nebo navazujících spojů.

Všichni dopravci v ODIS musí být vybaveni správně nastavenými zařízeními umožňující sledování polohy jejich vozidel v reálném čase plně kompatibilními s dispečerským software.

Vzájemná komunikace mezi CED a řidiči probíhá ve formě textových zpráv mezi pracovištěm CED a palubním počítačem, resp. odbavovacím a prodejním zařízením. Zařízení obsahuje předdefinované zprávy definované společností KODIS. Znění předdefinovaných zpráv dodá dopravci společnost KODIS do 3 měsíců od podpisu Smlouvy. Zařízení musí umožnit napsání vlastního textu prostřednictvím klávesnice.

Dále musí být možnost obousměrného hlasového hovoru dle bodu II. 2.15.3.

4.1 Vyhodnocování provozu

Standardně jsou prováděny následující úkony.

Společnost KODIS v dohodnutých termínech zasílá na kontaktní pracovníky dopravce sestavy s vyhodnocením provozu. Dopravce se v průběhu měsíce k jednotlivým sestavám vyjadřuje a zasílá je zpět. Vybrané provozní informace je možné zadávat přímo k jednotlivým spojům do software CED. Tabulky jsou zasílány dopravcem zpět společnosti KODIS na emailovou adresu dispecink@kodis.cz dle níže uvedeného:

- jednotlivé provozní tabulky souhrnně za kalendářní týden nejpozději třetí pracovní den následujícího týdne,
- v odůvodněných případech může být výše uvedený termín po dohodě se společností KODIS prodloužen,

- v případě pozdního zaslání provozních tabulek ze strany společnosti KODIS dochází k prodloužení termínu zpětného zaslání provozních tabulek dopravcem o shodný počet dnů prodloužení,
- termíny zaslání provozních tabulek dopravcem nesmí být v rozporu s termíny uvedenými v odst. 6.14 písm. (a) Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje příslušné oblasti.

4.2 Povinnosti dopravců

Každé vozidlo musí být vybaveno zařízením, které zajišťuje komunikaci mezi vozidlem a dispečerským software provozovaným CED. Vozidlo musí být schopno po celou dobu provozu zasílat aktuální GPS polohu. Zařízení je plně kompatibilní s dispečerským software provozovaným centrálním dispečinkem ODIS. Zařízení musí být schopno komunikovat s odbavovacím a prodejním zařízením. Komunikace probíhá na základě Přílohy č. 10 tohoto dokumentu.

Náklady na pořízení a provoz palubních počítačů a komunikačních modemů GPRS hradí dopravce. Zejména je dopravce povinen toto zařízení vybavit SIM kartou jednoho z mobilních operátorů s nastaveným dostatečným datovým tarifem, a musí být povolen roaming dat v EU.

Komunikace mezi CED a řidiči probíhá buď ve formě textových zpráv, zasílaných na displej palubního počítače nebo odbavovacího a prodejního zařízení nebo prostřednictvím hlasové komunikace s CED. Řidič je povinen po přečtení textové zprávy nebo vyslechnutí hlasové zprávy z CED toto na PP potvrdit.

Zaslané zprávy z dispečerského software do vozidla nenahrazuje povinnost řidičů přesvědčit se o příjezdu navazujících spojů. Řidičům dává především informaci o tom, zda a jak dlouho mají na zpožděné přípoje vyčkávat. Informace o přípojích a navazujících spojích jsou uvedeny v PP. V případě že řidič neobdržel automatickou zprávu o návaznosti ani se nemohl přesvědčit o příjezdu navazujících spojů, tak je řidič povinen se řídit pomůckou garance návaznosti a vyčkat po dobu stanovenou touto pomůckou. Řidič se může na vyčkávání dotázat CED zasláním textové zprávy nebo provedením hlasového hovoru s CED.

Doprovce je povinen zajistit, aby alespoň jeden jeho kontaktní pracovník byl k dispozici na telefonu po celou dobu provozu jím vypravovaných spojů. Tento kontaktní pracovník musí být schopen zajistit vypravení náhradního vozidla v případě poruchy a řešit další problémy a potřeby v dopravě. Pro tyto potřeby dopravce zřídí pro komunikaci s KODIS jedno kontaktní telefonní číslo, které předá společnosti KODIS nejpozději týden před započátkem zajišťování dopravní obsluhy dle Smlouvy.

Doprovce je povinen do dispečerského software zasílat denní plány nasazení vozidel na spoje ve formátu dle Přílohy č. 19. Při změně těchto plánů je dopravce povinen zaslat aktualizaci denních plánů nasazení vozidel na spoje.

4.2.1 Opoždění odjezdu spoje

Dispečerský software CED automaticky vyhodnocuje a s jízdními řády porovnává aktuální polohu vozidla. Pokud systém zjistí, že v některém případě je nutné pozdržet odjezd vozidla, vyšle do vozidla textovou informaci, jak dlouho má řidič vyčkávat. Tato informace je zobrazena na displeji palubního počítače.

V případě, že je potřeba pozdržet odjezd spoje o delší dobu, než vyplývá z jízdního řádu, rozhodne tak dispečer CED.

Řidič je povinen rozhodnutí CED respektovat.

4.2.2 Vypravení náhradního autobusového spoje

Pokud dojde k situaci, kdy dopravce není sám schopen zajistit vypravení spoje a dojde tak k jeho výpadku, je povinen tento dopravce situaci řešit s CED. CED má pravomoc rozhodnout o vypravení záložního vozidla, které je vedeno na náklady dopravce, jež není schopen zajistit vypravení spoje, a to dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

4.2.3 Změna územní platnosti a prodloužení časové platnosti jízdenek ODIS

V případě kalamit, krizových stavů a nedodržení návazností dle dokumentu Garance návazností ODIS dá CED pokyn dopravci, aby v souladu s Vyhláškou č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu změnil územní či časovou platnost jízdenek ODIS. Tento pokyn předá pomocí dispečerského software CED řidičům.

4.2.4 Vrácení spoje do přestupního místa

V případě, že ze strany dopravce budou porušena pravidla pomůcky „Garance návazností ODIS“, tj. dojde k nevyčkání na přípojný spoj, má CED právo rozhodnout o vrácení spoje do místa nevykonaného přestupu, případně provést taková opatření, aby došlo k eliminaci komplikací tímto způsobených cestujícími.

4.2.5 Změna v trase, v času odjezdu, nevykonání spoje

V odůvodněných případech má CED právo navrhnout vykonání odjezdu po jiné trase nebo v jiném čase, případně navrhnout nevykonání spoje. O těchto případech jsou vedeny záznamy doplněné o odůvodnění rozhodnutí.

4.2.6 Komunikace

Vzhledem k tomu, že CED bude v kontaktu s řidiči, může vyplynout potřeba výměny vozu řidiče, případně operativní změny v obězích autobusu. Tento požadavek řidiče přeneseme CED k odpovědnému pracovníkovi dopravce. V uvedených případech komunikuje řidič přednostně s pověřeným pracovníkem dopravce. V případě, že může dojít k narušení jízdního řádu z jakéhokoliv důvodu (zpoždění, porucha), je řidič nebo pověřený pracovník dopravce povinen neprodleně informovat CED.

V. STANDARD VÝLUK A OMEZENÍ DOPRAVY

Z hlediska druhu výluk a omezení dopravy a z hlediska projednávání jsou tyto kategorizovány následujícím způsobem.

1. Výluky

1.1 Rozsáhlé výluky se značným dopadem na dopravu

Společnost KODIS zpracuje pro výluku příslušný „Výlukový pokyn“ a předá jej všem dotčeným dopravcům, kteří tento dokument dle potřeby dále rozpracují pro své pracovníky, resp. své pracovníky informují. Dopravce musí „Výlukový pokyn“ respektovat.

V případě, že se autobusoví dopravci dozvědí o výlukách nahlášených jim správcem komunikace, informují bez prodlení společnost KODIS.

VI. STANDARD JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. Obsah jízdních dokladů

Papírové jízdní doklady a doklady o zaplacení ceny elektronického jízdného ODIS musí obsahovat údaje dle Vyhlášky č. 175/2000 Sb. O přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů. Dále musí obsahovat údaje uvedené v tabulce níže.

Standard papírových jízdních dokladů a dokladů o zaplacení elektronického jízdného.

	Papírové jízdné	Elektronické jízdné – doklad o zaplacení
Název a logo ODIS	ANO	ANO
Datum a čas vydání	ANO	ANO
Číslo řidiče, číslo odbavovacího zařízení	ANO	ANO
Číslo linky / spoje	ANO	ANO
Číslo jízdenky	ANO	ANO
Název jízdného	ANO	ANO
Územní platnost	ANO	
Uznané zóny		ANO
Zakoupené zóny		ANO
Číslo karty ODISky	ANO (dokup spolucestující)	ANO
Zůstatek elektronické peněženky – starý, nový (platba ODISkou)	ANO (dokup spolucestující)	ANO
Možnosti přestupu *	ANO	ANO
Platnost od - do **	ANO	ANO

*Papírové jízdné „Přestupní“, „Nepřestupní“, „Přestupní po celou dobu platnosti.“ Doklad o úhradě jednotlivého el. jízdného „Přestup do:“

**Týká se papírového jízdného s časovou platností (minuty, hodiny, dny) a dlouhodobých časových jízdenek.

Jednotný vzhled a obsah papírových jízdních dokladů a dokladů o zaplacení elektronického jízdného pro celý ODIS stanoví společnost KODIS. Vzory textů na papírových jízdních dokladech a dokladech o zaplacení elektronického jízdného jsou uvedeny v Příloze č. 14 tohoto dokumentu.

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

Papírové pásky mohou být vyrobeny z termopapíru s dobou zachování čitelnosti všech údajů minimálně po dobu 5 let. Pásky obsahují logo ODIS, které je chráněno ochrannou známkou společnosti KODIS. Logo ODIS musí být provedeno reflexní (nekopírovatelnou) barvou.

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

VII. STANDARD ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. Obsah standardu

Cílem standardu je stanovit pravidla pro odbavení cestujících a prodej jízdních dokladů.

2. ODISka

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

Každý dopravce provozující veřejnou dopravu na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen ODISku akceptovat dle příslušných příloh tohoto dokumentu.

3. Dopravní infocentra

Dopravní infocentra ODIS (DI) slouží k prodeji veškerého sortimentu jízdních dokladů ODIS, k vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu ODIS a k veškerým úkonům souvisejícím s bezkontaktní čipovou kartou ODISka. Ve všech DI jsou poskytovány veškeré informace o ODIS a o všech dopravcích v ODIS a jsou zde vydávány informační materiály, resp. prodávány materiály propagační.

Provozovatelem DI je společnost KODIS.

DI poskytuje také další služby, mezi které patří:

- informace o cestování v ODIS,
- vyhledávání spojení v MSK a po ČR,
- informace o změnách v dopravě,
- poskytování kompletního sortimentu informačních materiálů ODIS,
- poskytování informací o přepravě hendikepovaných osob,
- prodej doplňkového sortimentu.

Každé DI, resp. jeho přepážka, jsou výrazně označeny piktogramy určujícími možnosti zakoupení jízdních dokladů.

Doprovce na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen si smluvně zajistit u provozovatele DI prodej jízdních dokladů jeho jménem a také zajištění všech úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou ODISka.

Výjimky v provozování DI stanovuje společnost KODIS.

4. Prodej u řidiče

Vozidla musí být vybavena pokladnou odbavovacího a prodejního zařízení. Řidič pomocí něj zajišťuje prodej všech druhů jízdenek, jak jednotlivých, tak krátkodobých časových, nabití tzv. elektronické peněženky na ODISce a pokud KODIS na vybraných linkách nebo ve vybrané oblasti nestanoví jinak, tak také prodej dlouhodobých časových jízdenek na ODISku. Řidič je povinen vydat cestujícímu vždy správnou a cenově nejvýhodnější platnou jízdenku z výchozí do požadované cílové zastávky cestujícího. Uvedená povinnost vydání jízdního dokladu platí také pro bezplatnou přepravu. Řidič není povinen vydat kontrolní doklad pro cestujícího, který se prokáže dlouhodobou časovou jízdenkou. Řidič je povinen zajistit, aby na všech zařízeních ve vozidle byl nastaven správný aktuální spoj a zastávka tak, aby cestující vždy obdržel správný jízdní doklad.

Sortiment prodáváných jízdenek u řidiče se řídí Přílohou č. 9 tohoto dokumentu Struktura Tarifu ODIS. KODIS je oprávněn rozsah prodáváného sortimentu jízdenek v průběhu času měnit.

Řidič je povinen být vybaven drobnými mincemi a bankovkami tak, aby mohl v každém okamžiku cestujícímu prodat jízdenku nebo nabít tzv. „elektronickou peněženku“ na ODISce a navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky v hodnotě 1000 Kč.

Prodej jednotlivých, krátkodobých časových jízdenek a vybraných druhů dlouhodobých časových jízdenek provádí řidič v hotovosti, bezhotovostně za použití elektronické peněženky na ODISce nebo bezhotovostně za použití bankovní karty.

5. Prodej na internetu

KODIS zajišťuje prodej jízdenek a karet ODISka na internetu. Informace o všech nákupech na E-shopu ODIS se sdružují v CS provozované společností KODIS, jako tzv. greenlist, jenž je definován v Příloze č. 8 tohoto dokumentu. Stažení greenlistu zajistí dopravci do svých odbavovacích a prodejních systémů (především do odbavovacích a prodejních zařízení) minimálně 1x za hodinu inkrementálně (přírůstkově), minimálně 1x za den pak stažení celého greenlistu, díky čemuž se tyto informace umístí datově na ODISku po jejím přiložení ke čtečce. Dále KODIS zajišťuje na internetu evidenci on-line nosičů a prodej dlouhodobého jízdného k těmto registrovaným nosičům. Informace o všech nákupech k on-line nosičům na E-shopu ODIS se sdružují v CS provozované společností KODIS, jako tzv. Whitelist.

VIII. STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

Dopravní výkony jsou zajišťovány dopravcem dle jízdních řádů v Příloze č. 5 Smlouvy. Jízdní řády jsou průběžně aktualizovány v termínech stanovených zadavatelem. Vzájemná výměna dat s jízdními řády mezi dopravcem a KODIS probíhá ve všech těchto formátech:

- PDF (ze strany dopravce ve formátu CIS, ze strany KODIS ve formátu ODIS),
- JDF (Jednotný datový formát jízdních řádů),
- ISY2 dle Přílohy č. 17 tohoto dokumentu,

a to zejména za účelem poskytování jízdních řádů dopravci pro jejich zpracování a zajištění provozu dle Smlouvy, poskytování jízdních řádů KODIS za účelem kontroly zpracovaných jízdních řádů, vygenerování zastávkových jízdních řádů, použití jízdních řádů pro Clearing MSK, mobilní aplikaci ODIS, CED, příp. pro další potřeby KODIS a zadavatele. Data s jízdními řády musí být poskytována vždy kompletní, správná a včetně vyplněných vybraných nepovinných údajů v rámci uvedených datových formátů dle požadavků zadavatele a KODIS.

1. Přesnost provozu a přistavování vozidel na zastávky

Dopravce je povinen zajistit, aby všechny spoje odjely z výchozí zastávky včas. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund. Předčasný odjezd spoje ze kterékoliv zastávky **určené pro nástup** cestujících není dovolen vyjma zastávek obsluhovaných pouze na objednání v případě, kdy nebyl spoj dle podmínek uvedených v jízdním řádu z dané zastávky objednan a jeho objednání již v aktuálním čase dle uvedených podmínek není možné.

Dopravce je povinen zajistit všechny spoje dle jízdního řádu v celé trase vyjma spojů nebo úseků obsluhovaných pouze na objednání v případě, kdy nebyly spoje nebo úseky dle podmínek uvedených v jízdním řádu z dané zastávky objednány, a vyjma úseků za poslední zastávkou spoje určenou pro nástup cestujících, pokud po řádném obsloužení této poslední zastávky určené pro nástup cestujících již ve vozidle nejsou žádní přepravovaní cestující – **v takovém případě je řidič povinen v této poslední zastávce určené pro nástup cestujících zastavit a otevřít nebo uvolnit přední dveře vozidla, ikdyž je tato zastávka v režimu na znamení.**

V případě existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémů s dodržováním jízdního řádu je dopravce povinen informovat společnost KODIS a poskytnout součinnost při řešení problému.

2. Návaznost spojů

Každý řidič autobusu musí být vybaven služebním jízdním řádem platným pro daný spoj včetně uvedených návazností a označení stanovišť zastávek, které spoj obsluhuje.

Dopravci jsou povinni zajistit, aby řidiči dodržovali všechny pokyny uvedené v tomto jízdním řádu.

3. Záznam o provozu vozidla

Každé vozidlo provozované na linkách ODIS musí být vybaveno záznamem o provozu vozidla, které musí obsahovat nejméně následující údaje:

- Jméno nebo číslo řidiče,
- obchodní jméno dopravce,
- evidenční číslo vozidla,
- označení turnusu nebo služební jízdní řád,
- veškeré odchylky od jízdního řádu na odjezdu z výchozí zastávky +120 sekund a vyšší, na příjezdu do cílové zastávky +360 sekund a vyšší – vždy s uvedením důvodu,
- zdůvodněné odchylky od trasy spoje nebo neobsloužení zastávky určené pro nástup cestujících vyjma zastávek obsluhovaných pouze na objednání v případě, kdy nebyl spoj dle podmínek uvedených v jízdním řádu z dané zastávky objednán.

Veškeré údaje je řidič povinen vyplnit pravdivě. Objednatel má možnost pověřit kontrolou záznamu o provozu vozidla společnost KODIS. Řidič je povinen na požádání předložit oprávněnému pracovníkovi objednatele či společnosti KODIS záznam o provozu vozidla ke kontrole.

4. Povinnost pracovníků dopravce

Pracovníci dopravce přicházející do kontaktu s cestujícími musí být oděni ve stejnokroji dopravce. Se vzhledem všech součástí stejnokroje seznámí dopravce KODIS nejpozději 1 měsíc před zahájením plnění Smlouvy v předmětné oblasti a v průběhu plnění Smlouvy bude informovat KODIS o veškerých změnách ve vzhledu stejnokroje pracovníků.

Pracovníci dopravce se musí k cestujícím chovat slušně, vstřícně a citlivě a nesmějí být na cestující hrubí. Urážení ostatních účastníků silničního provozu řidičem je neakceptovatelné.

Řidič nesmí během pobytu ve vozidle kouřit, tj. i pokud je vozidlo v klidu. Kouření je řidiči zakázáno i v bezprostřední blízkosti vozidla, např. mezi dveřmi, v prostoru zastávky apod.

Řidič, případně jiný zaměstnanec dopravce je povinen informovat cestující o všech nestandardních situacích, které během jejich přepravy nastanou, přičemž se zejména jedná o mimořádnosti v dopravě. V takovém případě je řidič povinen co nejdříve poskytnout cestujícím informaci o přibližné předpokládané délce čekání, o případné mimořádné objízdné trase, o případném neobsloužení zastávek určených pro výstup cestujících, případně o jiném způsobu řešení vzniklé situace.

Řidič je povinen přistavit vozidlo do výchozí zastávky spoje minimálně 180 s před odjezdem dle jízdního řádu, pokud je to technicky a provozně realizovatelné nebo pokud není uvedena jiná doba přistavení v Příloze č. 5 Smlouvy. Přistavením se rozumí přistavit vozidlo k označníku nebo k místu vhodném pro nástup cestujících v případě,

že zastávka není označníkem vybavena, **otevřít nebo uvolnit pro otevření přední dveře vozidla a umožnit nástup a odbavení cestujících.**

Řidič je povinen obsloužit každou stálou zastávku na trase spoje dle podmínek bodu 1.

Obsloužením zastávky se rozumí zastavit vozidlo u označníku stanoviště dle jízdního řádu, nebo na místě vhodném pro nástup cestujících v případě, že stanoviště není označníkem vybaveno, otevřít nebo uvolnit pro otevření všechny dveře vozidla a umožnit výstup, nástup a odbavení cestujících.

V případě, že řidič zastaví vozidlo k nástupu cestujících jako druhé v pořadí za jiným vozidlem na stejném stanovišti zastávky, je povinen přední dveře (v případě spojů provozovaných dle přílohy č. 2 všechny dveře) otevřít, nikoliv pouze uvolnit k otevření.

V případě, že řidič zastaví vozidlo k nástupu cestujících jako třetí nebo další v pořadí za jinými vozidly na stejném stanovišti zastávky, je povinen poté obsloužit zastávku ještě jednou zastavením jako první, případně druhé vozidlo na příslušném stanovišti dle jízdního řádu.

Zastávky na znamení jsou obsluhovány pouze:

- Nachází-li se v prostoru zastávky osoba (osoby);
- stojí-li v zastávce jiné vozidlo;
- dává-li cestující ve voze požadavek na zastavení na zastávce na znamení dle bodu II. 2.9.;
- je-li v zastávce na spoji návaznost z jiného spoje nebo na jiný spoj uvedená ve služebním jízdním řádu;
- není-li v provozu vizuální nebo akustický informační systém vozidla dle kapitoly II.;
- není-li v provozu signalizační zařízení uvnitř vozidla dle kapitoly II.;
- požádá-li řidiče cestující o zastavení na zastávce;
- zbývá-li ještě čas do odjezdu z dané zastávky dle jízdního řádu.

Zastávky na znamení jsou definovány platným jízdním řádem. K zastávce na znamení musí řidič přijíždět takovou rychlostí, aby dokázal vyhodnotit situaci v zastávce a v případě potřeby řádně a bezpečně zastavit. Řidič, který projíždí zastávkou na znamení bez zastavení, musí dbát zvýšené opatrnosti. Charakter zastávky na znamení nemá vliv na povinnost dodržovat pravidelný odjezd ze zastávky daný schváleným jízdním řádem.

V případě nástupu cestujícího na vozíku pro invalidy, cestujícího s dětským kočárkem, jízdním kolem nebo objemnými zavazadly je řidič povinen nejprve umožnit cestujícímu nástup dveřmi k tomu určenými, a poté cestujícího odbavit.

5. Školení zaměstnanců dopravce

Všichni provozní zaměstnanci dopravce, zejména řidiči, musí být proškoleni a přezkoušeni ze znalostí ODIS. Jedná se především o znalosti odbavování cestujících v Tarifu ODIS, Smluvních přepravních podmínkách ODIS a jejich průběžné aktualizace.

Doprovodce je povinen vést záznam o posledním proběhlém proškolení o ODIS a přezkoušení každého řidiče zajišťujícího provoz na linkách ODIS a na vyžádání je poskytnout společnosti KODIS.

V každém vozidle musí mít řidič k dispozici tištěný výtah z tohoto dokumentu určený pro řidiče, který dodá v elektronické podobě KODIS nejpozději 1 měsíc před započítáním zajišťování dopravní obslužnosti dle Smlouvy.

6. Informační povinnosti dopravců

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

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

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

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

O dočasné změně vedení trasy linky nebo linek při nezměněném umístění zastávek jsou cestující dopravcem informováni pouze tehdy, pokud změna trasy způsobí nedodržení návazností, resp. výrazné zpoždění spoje. V takovém případě je dopravce povinen zajistit informování cestujících nejméně jeden den předem, a to vyvěšením informací na dotčených zastávkách.

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

Doprovce je povinen vést evidenci ztrát a nálezů. Tyto informace je povinen do jednoho týdne od vzniku události postupovat společnosti KODIS.

7. Postup vyřizování stížností, reklamací, dotazů a podnětů zákazníků

KODIS je provozovatelem Dopravních infocenter, která zajišťují, vedle dalších služeb, příjem a vyřizování stížností, reklamací, dotazů a podnětů zákazníků (dále společně označeno jen jako „požadavky“).

Po přijetí požadavku KODIS rozhodne, zda je k jeho vyřízení potřebná součinnost dopravce (případně více dopravců) či nikoliv.

V případě potřebné součinnosti dopravce zašle KODIS požadavek na kontaktní e-mailovou adresu dopravce.

Kontaktní e-mailovou adresu pro zasílání požadavků sdělí dopravce KODISu nejpozději 2 týdny před počátkem plnění Smlouvy. V případě změny kontaktní e-mailové adresy pro zasílání požadavků sdělí dopravce KODISu novou e-mailové adresu vždy nejpozději 2 týdny před datem účinnosti změny kontaktní e-mailové adresy.

KODIS v rámci zaslání požadavku dopravci upřesní, zda požaduje (a) přímé vyřízení požadavku dopravcem vůči zákazníkovi nebo (b) zaslání vyjádření dopravce k požadavku zpět na adresu KODISu.

Doprovce je povinen písemně potvrdit KODISu přijetí požadavku nejpozději následující pracovní den.

Doprovce povinen požadavek vyřídit bez prodlení, s přihlédnutím k charakteru a náročnosti požadavku, ve všech případech pak nejpozději do 2 týdnů od přijetí požadavku dopravcem:

- v případech dle písmene (a) přímou odpovědí zákazníkovi, v kopii bude odpověď zaslána na e-mailovou adresu KODISu, ze které byl požadavek dopravci zaslán
- v případech dle písmene (b) zasláním vyjádření nebo návrhu odpovědi KODISu. V tomto případě následně zašle odpověď zákazníkovi KODIS.

Pokud KODIS vyhodnotí vyjádření dopravce dle písmene (b) jako nedostatečné nebo neadekvátní dané situaci, vyzve písemně dopravce k revizi nebo doplnění vyjádření. Revizi nebo doplnění vyjádření je dopravce povinen zaslat KODISu do 1 týdne od obdržení příslušné výzvy.

IX. STANDARD PŘEPRAVNÍ KONTROLY

Kontrolu přepravní kázně cestujících týkající se dodržování Tarifu ODIS a Smluvních přepravních podmínek ODIS a kontrolu pracovníků dopravců při prodeji jízdních dokladů provádí ve vozidlech standardu ODIS 1 společnost KODIS. Přepravní a tarifní kontrola může být spojena s kontrolou dodržování TPS. Záznamy z provedených kontrol jsou zapisovány do elektronického standardizovaného formuláře, který je dopravci zpřístupněn vzdálenou formou. Z každé kontroly TPS je pořízen elektronický záznam včetně pořízené fotodokumentace či videozáznamu v rámci nesplnění jakéhokoliv standardu či povinnosti stanovené tímto dokumentem.

Pověřená osoba se při provádění přepravní a tarifní kontroly prokazuje řidiči a cestujícímu revizorským odznakem KODIS nebo Služebním průkazem KODIS. Vzory služebního průkazu ODIS a revizorského odznaku jsou uvedeny v Příloze č. 15 tohoto dokumentu. Tato osoba rovněž stvrdí kontrolu krátkým záznamem řidiči do denního Záznamu o provozu vozidla, který je řidič pověřené osobě povinen při provádění kontrole ve vozidle předložit. Služební průkaz KODIS opravňuje pověřenou osobu k bezplatné přepravě na všech spojích a linkách v ODIS.

X. DODRŽOVÁNÍ TPS

Doprovce je povinen dodržovat podmínky dané tímto dokumentem. V případě jejich nedodržení bude postupováno v souladu s Přílohou č. 16 tohoto dokumentu.

SEZNAM ZKRATEK

APC	Systém pro automatické počítání cestujících
BČK	Bezkontaktní karta ODISka nebo bezkontaktní bankovní platební karta
BK	Bezkontaktní bankovní platební karta
CED	Centrální dispečink ODIS
CS	Centrální správa karetního systému Moravskoslezského kraje
CED	centrální dispečink
CIS	Centrální informační systém o jízdách řádech
ČR	Česká republika
DI	Dopravní infocentrum,
ES	Evropské společenství
GPRS	general packet radio service
GSM	globální systém pro mobilní komunikaci
HW	hardware
IMEI	international mobile equipment identity (mezinárodní identita mobilního zařízení)
KODIS	Koordinátor ODIS s.r.o.
LCD	liquid crystal display (display z tekutých krystalů)
LED	light-emitting diode (dioda emitující světlo)
MHD	městská hromadná doprava
NAD	náhradní autobusová doprava
NFC	Near Field Communication (modulární technologii radiové bezdrátové komunikace mezi elektronickými zařízeními na velmi krátkou vzdálenost (do 4 cm) s přiblížením přístrojů)
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS
PP	Palubní počítač
QR	Quick Response (kód rychlé reakce pro automatizovaný sběr dat)
SW	software
TPS	Technické a provozní standardy ODIS

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Vzhled zastávek a označníku

Příloha č. 2 – Specifický způsob odbavování na vybraných spojích

Příloha č. 3 – Elektronický informační systém vozidel

Příloha č. 4 – Virtuální ODISka (důvěrné)

Příloha č. 5 – Struktura 2D kódu pro jízdní doklady ODIS

Příloha č. 6 – Procesy MSK

Příloha č. 7 – Datová věta pro MSK

Příloha č. 8 – Greenlist MSK

Příloha č. 9 – Struktura BČK Moravskoslezské karty (důvěrné)

Příloha č. 10 – Popis komunikace vozidla a dispečinku

Příloha č. 11 – Automatický systém počítání cestujících

Příloha č. 12 – Schvalování technických zařízení pro provoz v ODIS

Příloha č. 13 – Vnější vzhled vozidel

Příloha č. 14 – Vzory jízdních dokladů

Příloha č. 15 – Vzory průkazu a odznaku pověřené osoby

Příloha č. 16 – Smluvní sankce TPS

Příloha č. 17 – Struktura datového formátu ISY2

Příloha č. 18 – Dovolené výjimky z plnění TPS

Příloha č. 19 – Denní plány vozidel

Příloha č. 20 – SAM pro MSK (důvěrné)

Příloha č. 2

Specifický způsob odbavování cestujících na vybraných spojích

Spoje zajišťované v souladu s touto přílohou jsou označeny v seznamu spojů v Příloze č. 1 Smlouvy.

Elektronické informační tabule nebo panely

Na panelech vnějšího elektronického informačního systému je číslo linky v plné trase nebo definované části trasy spoje nebo v definovaném časovém období zobrazeno inverzně.

Nástup a odbavení cestujících

Nástup cestujících je možný v celé trase nebo definované části trasy spoje nebo v definovaném časovém období všemi dveřmi vozidla, je funkční kompletní vnější signalizační zařízení vozidla a u všech dveří vozidla je možné odbavení cestujících bezkontaktní čipovou kartou ODISka a bezkontaktní bankovní platební kartou.