

Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji

II. etapa

Návrh základních parametrů společného IDS



Středočeský kraj

Tento dokument nebo jeho části nesmí být bez předchozího písemného souhlasu autorů kopírovány, ani rozšiřovány, ani předány třetí fyzické nebo právnické osobě. V dokumentu byly s laskavým svolením autora použity texty z dizertační práce Ing. Martina Jareše, Ph.D. nazvané „Návrh a realizace integrovaných dopravních systémů“, ČVUT, Praha 2014.

Copyright © 2015 Odbor dopravy Středočeského kraje. Všechna práva jsou vyhrazena.

Copyright © 2015 Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID). Všechna práva jsou vyhrazena.

OBSAH

Obsah.....	2
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	4
1. ÚVOD.....	5
1.1. Výhody integrace pro objednatele, dopravce a cestující.....	5
2. NÁVRH základních parametrů společného IDS	8
2.1. Doprava, koncepce a infrastruktura	8
2.1.1. Zásady projektování dopravní obsluhy	8
2.1.2. Zásady koncepce rozvoje infrastruktury	9
2.1.3. Harmonogram rozvoje integrace	10
2.1.4. Preferenční opatření.....	12
2.1.5. Dopravní plán	13
2.2. Ekonomika provozu, tarif a smlouvy	13
2.2.1. Objednávka dopravy.....	13
2.2.2. Ekonomika provozu	15
2.2.3. Integrovaný tarif.....	15
2.2.4. Dělbba tržeb	17
2.2.5. Smluvní přepravní podmínky	22
2.2.6. Přepravní kontrola	22
2.2.7. Výběrová řízení na dopravce na linkách	23
2.3. Informační a odbavovací systémy	27
2.3.1. Odbavovací zařízení ve vozidlech.....	28
2.3.2. Předprodej jízdenek.....	29
2.3.3. Koordinační dispečink	30
2.4. Marketing a standardy kvality	30
2.4.1. Logo systému, jednotný grafický manuál	31
2.4.2. Informační materiály tištěné i elektronické	31
2.4.3. Anketní průzkumy.....	34
2.4.4. Standardy dopravní obslužnosti	34
2.4.5. Provozní standardy.....	35
2.5. Organizační uspořádání.....	40
2.5.1. Umístění organizačních činností	41
2.5.2. Kompetence organizátora	41
2.5.3. Vnitřní řídicí struktura organizátora	42
2.5.4. Financování provozu organizátora	44
3. ZÁVĚR.....	45
3.1. Příprava a realizace společného IDS	45
3.2. Doporučení dalšího postupu pro Prahu a Středočeský kraj	45

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

B+R	– Bike and Ride
BČK	– Bezkontaktní čipové karty
CV	– Cenový výměr
CV MF	– Cenový výměr Ministerstva financí České republiky
ČD	– České dráhy, a. s.
ČSAD	– Československá (Česká) automobilová doprava
ČSN	– České státní normy
ČR	– Česká republika
DPH	– Daň z přidané hodnoty
DPP	– Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
EON	– Ekonomicky oprávněné náklady
GPS	– Vojenský globální družicový polohový systém
HMP	– Hlavní město Praha
HVV	– Hamburská integrovaná doprava
IAD	– Individuální automobilová doprava
IDS	– Integrovaný dopravní systém
KB	– Kloubový autobus
MD ČR	– Ministerstvo dopravy České republiky
MF ČR	– Ministerstvo financí České republiky
Midi	– Midibus
MVV	– Mnichovská integrovaná doprava
OD KÚSK	– Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje
ODO	– Ostatní dopravní obslužnost
P+R	– Park and Ride
PAD	– Pravidelná autobusová doprava
PHM	– Pohonné hmoty a maziva
PID	– Pražská integrovaná doprava
ROPID	– Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SČK	– Středočeský kraj
SD	– Standardní autobus
SID	– Středočeská integrovaná doprava
SPP	– Smluvní přepravní podmínky
SSZ	– Světelné signalizační zařízení
SŽDC	– Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSK	– Technická správa komunikací hl. m. Prahy
ÚPn	– Územní plán
VHD	– Veřejná hromadná doprava
VOR	– Vídeňská integrovaná doprava
ZDO	– Základní dopravní obslužnost
ZTP	– Zvlášť těžké postižení
ZTP/P	– Zvlášť těžké postižení / průvodce

1. ÚVOD

1.1. Výhody integrace pro objednatele, dopravce a cestující



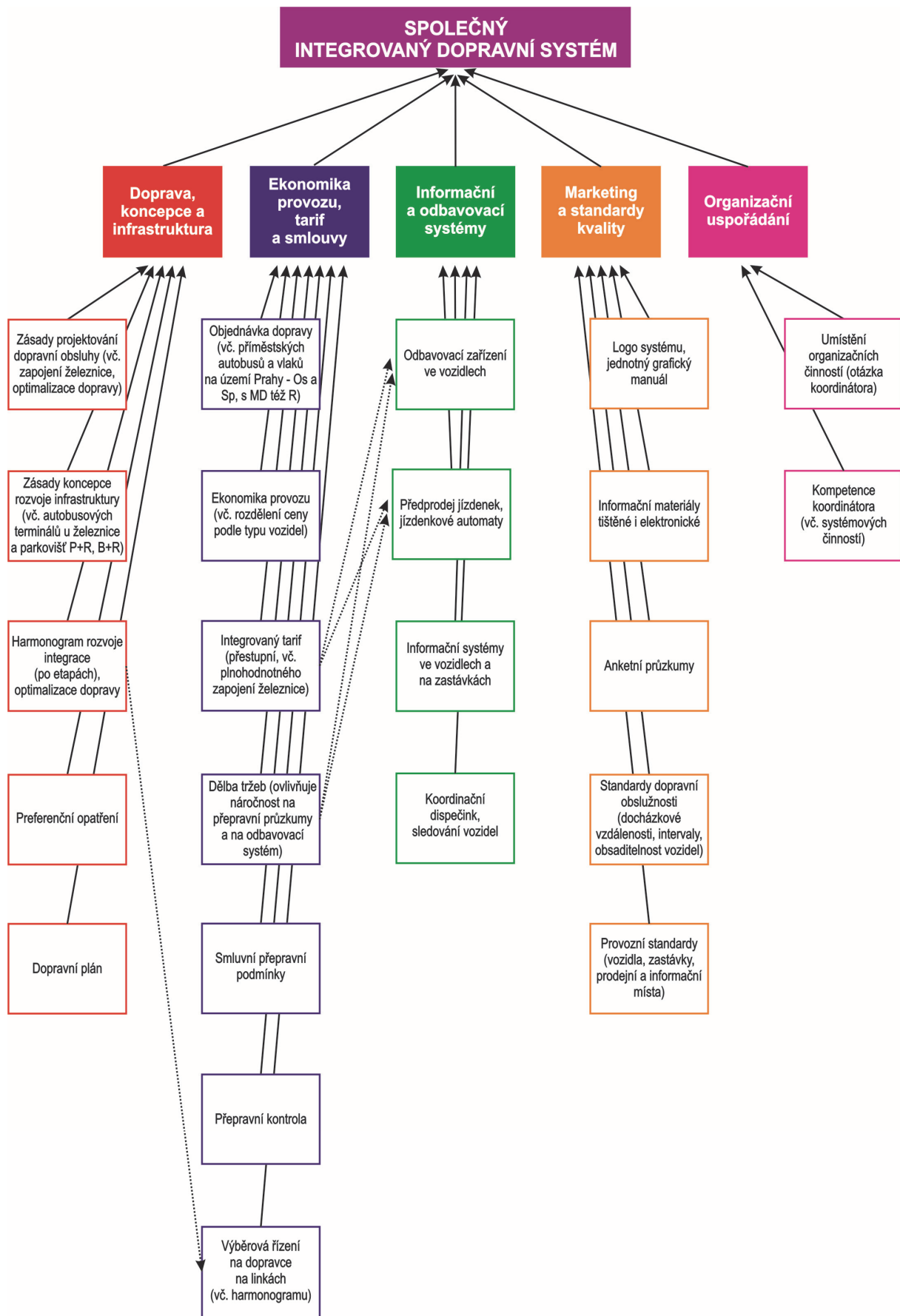
Společný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje si klade za svůj hlavní cíl **zlepšení systému veřejné hromadné dopravy**. Přinese užitek především všem cestujícím z obou krajů, o něž jde v první řadě, ale nesporné výhody se týkají též objednavatelů a dopravců. Jeden společný organizátor je přehledný pro všechny zúčastněné a jednotným řízením se snáze docílí všech výhod, které integrace dopravy přináší.

Veřejnou dopravu je třeba plánovat a projektovat tak, aby svou kvalitou a přitažlivostí dokázala **nahradit část dnešní automobilové dopravy**, což se pozitivně odráží v **nárůstu počtu cestujících** ve veřejné dopravě. Více lidí ve veřejné dopravě znamená úbytek aut na silnicích, a to jak v Praze samotné, tak ve Středočeském kraji, protože jsou příjezdové komunikace volnější. Bude to mít pozitivní vliv na snížení hluku a emisí z IAD. Větší **zkldnění provozu** čeká i okrajové městské části Prahy, kde již nebudou muset složité středočeští občané hledat volná místa k parkování, protože budou moci využít lepší systém veřejné dopravy a záchytných parkovišť.

Společná integrace řeší veřejnou dopravu jako **celek**, komplexně jí **zefektivňuje**, činí z ní **kvalitní** alternativu k IAD, protože je **spolehlivá, cenově příznivá a provázaná** nejen s kapacitní železniční

dopravou, ale klade důraz i na koordinaci jízdních řádů a umožnění rychlých přestupů. Dále **hospodárně** vynakládá finance Hlavního města Prahy, Středočeského kraje a dalších objednavatelů, a protože motivuje co největší počet obyvatel k využívání rychlé a pohodlné dopravy, zlepšuje pracovní mobilitu obyvatel, zmírňuje nezaměstnanost, a to celé celkově přispívá k růstu kvality života.

Princip IDS zní jednoduše: „**1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif**“, a aby byl dosažen, musí organizátor **odborně zastupovat** své zakladatele, ale také **aktivně komunikovat** se všemi partnery (Hlavní město Praha, pražské městské části, Středočeský kraj a jeho města a obce atd.), s cestujícími i dopravci.



Společný IDS Prahy a Středočeského kraje – vše dosažitelné

Společný IDS a jeho organizátor pracuje na vyhovujícím dopravním řešení pro všechny zájmové skupiny – zakladatele, objednavatele, zákazníky i dopravce. Zakladatelé a objednavatelé mají kompetenci objednávat veřejnou dopravu jako veřejnou službu, dopravci službu vykonají a jasně jsou od sebe odděleny politické a podnikatelské zájmy.

Dva kraje, všichni dopravci, jedna jízdenka

Hlavním poskytovatelem dopravních služeb pro Prahu a Středočeský kraj bude IDS, protože pod sebou sdružuje všechny dopravce – zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, přívozy a lanové dráhy. Obrazně řečeno se dá organizátor přirovnat k dirigentovi, který řídí orchestr, kterým jsou dopravci. Společná snaha o pozitivní požitky z produkce tkví ve společném tarifu, koordinovaných jízdních řadech, snadných přestupech, i v přísných kontrolách standardů kvality. Právě společný IDS se společným organizátorem dokáže propojit všechny různé partnery systému tak, aby cestující našel jednotnou a atraktivní nabídku dopravy. Bez společného dirigenta není dohoda mezi tolika partnery vůbec možná.

Mobilita spojuje

Společný IDS bude největším integrovaným dopravním systémem v České republice. V celé oblasti žije téměř čtvrtina celé České republiky – 2 574 400 obyvatel. V roce 2014 bylo v systému veřejné dopravy na území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje přepraveno celkem cca 1,3 mld. cestujících (z toho v rámci pražské MHD cca 1,18 mld. cestujících). Spojením do společného IDS bude trend i nadále stoupat.

2. NÁVRH ZÁKLADNÍCH PARAMETRŮ SPOLEČNÉHO IDS

2.1. Doprava, koncepce a infrastruktura

Kvalitní, rychlá a spolehlivá veřejná hromadná doprava přináší rozvoj, prosperitu, kvalitnější a jednodušší život obyvatel. Jejím cílem je usnadnit a zrychlit přesuny obyvatel za prací, studiem, lékařem atp. Mobilní je ten, kdo se přesune do svých cílů s co možná minimálními náklady (časovými i finančními). Proto je třeba vytvořit koncepci a vybudovat nový společný integrovaný dopravní systém veřejné hromadné dopravy v Praze a ve Středočeském kraji, který bude **efektivně konkurovat individuální automobilové dopravě – bude rychlejší a levnější**.

2.1.1. Zásady projektování dopravní obsluhy

Nový společný integrovaný systém dopravy (IDS) bude **pro cestující komfortní a atraktivní svou jednoduchostí a přehledností**. Přinese síť linek, které zkvalitní přestupní vazby a zlepší nabídku veřejné dopravy všem cestujícím bez výrazného navyšování dalších nákladů. Páteří systému bude kolejová doprava (železnice, metro, tramvaje). Autobusová doprava bude páteří v oblastech, kde neexistuje kolejová doprava, a v ostatních oblastech bude koncipována jako návazná ke kolejové dopravě. Nový IDS přinese finanční úsporu a efektivitu. Odstraní přepravní duplicity, zlepší funkčnost veřejné hromadné dopravy při zpožděních a mimořádnostech a použitím moderních technických prostředků zlepší informovanost cestujících.



Síť linek nového společného IDS bude projektována podle následujících zásad:

- **posílení a rozvoj kapacitních páteřních linek** do všech bývalých okresních a dalších větších měst Středočeského kraje s maximálním využitím potenciálu železnice;
- **rozvoj návazné veřejné dopravy k páteřním linkám** a nasazení moderních **úsporných vozidel** – pro lokální vazby s nižší poptávkou nebo ve stísněných podmínkách zavést systém midibusů či minibusů (*v řídce osídlených oblastech možno využít systém minibusů na zavolání*);
- **zvyšování podílu vypravení vozidel s větší kapacitou** – např. kloubových autobusů (*více využívané linky, řešení kapacitních problémů*), lehká kolejová doprava;
- zavedení jednoduchého, pravidelného a zároveň dostatečně hustého **časového taktu se zaručenými krátkými přestupy** (*koordinace jízdních řádů a provázání s integrálním taktovým grafikonem*);
- podpora **využívání železniční dopravy** i pro cesty po Praze a v jiných městech s nevyužitou železniční kapacitou včetně plánování průjezdných linií přes městská centra k propojení protilehlých částí regionů i samotných měst;
- **rozvoj tangenciálních vazeb** (Praha), **regionálních vazeb** (Středočeský kraj) zejména dle ověřených zkušeností systému SID a PAD a starostů dotčených obcí;

- **koncentrace linek do společných svazků podle směru** (*sjednocení nástupních zastávek podle směru*);
- **odlehčení přetížených úseků** metra a tramvají v centru Prahy (*nabídka alternativních spojení*);
- **rozvoj lehké železnice** (příměstské tramvaje) – „mezistupeň“ mezi autobusem a železnicí;
- **zajištění rychlé dopravy pro vzdálenější významné lokality**;
- **zvyšování produktivity oběhů vozidel**;
- **úzká spolupráce se starosty na zlepšení resp. zajištění dopravní obsluhy v oblastech s růstem poptávky** (*nová výstavba bytů, pracovní příležitosti*), infrastruktura veřejné dopravy do podmínek developerských projektů;
- **zvyšování efektivity provozu** (*zlepšování koordinace městských a příměstských linek na území hlavního města Prahy a dalších měst*);
- **zvyšování atraktivity pro cestujícího s cílem získávat nové cestující dosud využívající individuální automobilovou dopravu** (*důraz na rychlost, jednoduchost a přehlednost sítě a jejího používání*);
- **napojení mezinárodního letiště** na městské centrum (resp. městskou a příměstskou dopravu) a na hlavní nádraží (dálkové vlaky);
- **zvýšená dopravní obsluha v turisticky atraktivních oblastech** pro podporu rozvoje příslušného regionu.

2.1.2. Zásady koncepce rozvoje infrastruktury

Budování infrastruktury pro síť nového společného IDS musí být **součástí koordinovaných investic** dotčených krajů, měst, obcí a také státu. Veřejná doprava musí být **plánovací prioritou** všech uvedených subjektů a budování její infrastruktury bude vyžadovat pečlivou a pravidelnou koordinaci tak, aby mohly být skutečně naplněny zásady projektování dopravní obsluhy a bylo dosaženo všeobecné **ekonomické i dopravní efektivity**.

Rozvoj infrastruktury sítě linek nového společného IDS bude vycházet z těchto následujících zásad:

- **kvalitní a rychlé přestupní vazby (terminály) mezi jednotlivými druhy dopravy** (minimalizace časových ztrát pro cestujícího, pro efektivní oběh vozidel i z pohledu potřebné kapacity, atraktivní zázemí pro cestujícího);
- u terminálů, stanic a významnějších zastávek kolejové dopravy **vytvářet podmínky umožňující přestupy z aut (systém K+R) nebo zaparkování aut (systém P+R)**. Nedílnou součástí je budování **kapacitních zastřešených odstavných stojanů pro cyklisty (systém B+R)** tak, aby dopravní terminály vytvářely moderní zázemí i pro cyklisty a také přiměřeně usnadňovaly manipulaci s kolem v případě, že si cestující kolo bere s sebou do vozidla;
- **zřizování nových či přesun stávajících zastávek** pro zlepšení místní obsluhy, přiblížení k hustěji osídlenému území a možnosti přestupu na ostatní druhy dopravy (*docházkové vzdálenosti na zastávku v denní době pro souvisle zastavěnou oblast a pro rozptýlenou zástavbu budou definovány v rámci standardů kvality dopravní obsluhy*);



- **řešení stanic a zastávek na principu maximální jednoduchosti a průchodnosti pro cestujícího** (např. prodlužování podchodů u železničních stanic s cílem propojit protilehlé části obydleného území a zároveň cestujícímu umožnit nové bezpečné přístupové cesty k nástupištím);
- **realizace preferenčních opatření pro hromadnou dopravu** (zrychlení dopravy pro cestující, zlepšení pravidelnosti a spolehlivosti provozu, významné finanční úspory na množství vypravovaných vozidel, spotřebované energie či PHM);
- **společné zastávky autobusů a tramvají a propojování zastávek vlaku a ostatních druhů veřejné dopravy** jedním přestupním nástupištěm na principu hrana – hrana;
- **technicko-provozní zázemí** – řešení provozních potřeb pro veřejnou dopravu (obratistiště, prostory pro odstavy, kapacitní zastávky);
- **přiměřená segregace železničních tratí** dálkové a příměstské dopravy pro eliminaci zpoždování příměstské dopravy a pro možnost zahušťovat časový takt příměstské dopravy dle aktuální potřeby;
- **používání moderních technologií na železnici** (kolejiště ošetřené proti hluku a vibracím v obydlených oblastech, zabezpečovací zařízení umožňující vlakům provoz ve velmi krátkých intervalech (srovnatelné s metrem);

2.1.3. Harmonogram rozvoje integrace

Oblast	Stav integrace	Požadavky na integraci	Úspory pražského úseku a přínos optimalizace pro kraj	Úspory pražských linek MHD a přínosy optimalizace pro Prahu	Stav přípravy a náročnost přípravy
Rudná – Beroun	vlak PID Rudná – Beroun, bus PID v oblasti Rudné, bus SID Beroun	obec Rudná	v Praze především úsek Zličín – Depo Zličín, příp. Zličín – Nemocnice Na Homolce, dále optimalizace na území kraje	integrační efekt	počáteční fáze, nutná podrobnější analýza stávajícího stavu, střední náročnost přípravy
Štěchovice – Sedlčany	vlak PID Měchenice, bus PID Štěchovice, bus SID Sedlčany	žádost obce Chotilsko o PID, potřeba řešení kapacitních problémů Štěchovic díky koordinaci se stávajícími linkami SID	vysoká (úsek Strnady – Smíchov), optimalizace na území kraje	minimální, avšak lze využít (zefektivnit) již zavedené spoje linky 390 Smíchov – Strnady	základní analýza stávajícího stavu provedena, předběžný návrh vedení linek a provozních parametrů, střední náročnost přípravy

Oblast	Stav integrace	Požadavky na integraci	Úspory pražského úseku a přínos optimalizace pro kraj	Úspory pražských linek MHD a přínosy optimalizace pro Prahu	Stav přípravy a náročnost přípravy
Dobříš – Příbram	vlak a bus PID Dobříš, bus SID Dobříš a Příbram	–	vysoká (úsek Zbraslav – Smíchov), také na území kraje	integrační efekt	počáteční fáze, nutná podrobnější analýza stávajícího stavu, vysoká náročnost přípravy
Kladno – Slaný; Rakovník	vlak PID Kladno, bus SID i (dominantně) PAD Kladno	žádost obcí Hřebeč a Stehelčevy o PID, řešení provozu autobusů v oblasti Prahy 6	střední (úsek Letiště – Dejvice, nízký podíl dotovaných spojů), optimalizace i na území kraje	minimální s ohledem na vysoké využití linky 119 na Letiště, avšak integrace může odlehčit; kapacitní problémy	počáteční fáze, nutná podrobnější analýza stávajícího stavu, vysoká náročnost přípravy
Milovice – Lysá nad Labem; Poděbrady – Pečky	vlak a bus PID Lysá i Milovice, bus SID Lysá i Milovice; vlak a bus PID Pečky, bus PID Poděbrady	žádost měst Lysá n. L. i Milovice o PID, potřeba dořešení lokality Boží dar; žádost města Pečky o zapojení linky do PID	v Praze minimální, avšak zefektivnění souběžných linek SID a PID na území kraje	integrační efekt, zlepšení využití zaintegrované železnice	v oblasti Lysé n. L. a Milovic, provedena podrobná analýza, připraven návrh, díky vysokému stadiu přípravy a malému rozsahu oblasti nízká náročnost
Nespeky – Benešov	vlak PID Čerčany a Poříčí nad Sázavou, bus PID Kamenice – Nespeky – Pyšely, bus SID Kamenice – Nespeky – Pyšely – Benešov	žádost obce Poříčí nad Sázavou o PID, nárazové kapacitní problémy oblast Jesenice – Kamenice, vznik výzkumného centra ve Vestci (pracovní příležitosti)	střední (úsek Kunratice – Roztyly, souběžné spoje s vlakem Benešov – Praha)	minimální, avšak lze efektivně posílit dopravu v oblasti Kamenice – Jesenice – Vestec – Praha, IKEM	základní analýza stávajícího stavu provedena, předběžný návrh vedení linek a provozních parametrů, střední náročnost přípravy

Oblast	Stav integrace	Požadavky na integraci	Úspory pražského úseku a přínos optimalizace pro kraj	Úspory pražských linek MHD a přínosy optimalizace pro Prahu	Stav přípravy a náročnost přípravy
Další části Středočeského kraje	částečně integrováno (linky SID a PID), částečně neintegrováno (linky PAD a železnice)	–	zefektivnění souběžných linek SID, PID a PAD na území kraje	minimální, avšak vyšší využití integračního efektu železnice	počáteční fáze, nutná podrobnější analýza stávajícího stavu, vysoká náročnost přípravy

2.1.4. Preferenční opatření

Atraktivita veřejné dopravy vůči individuální (IAD) musí být realizována pomocí preferenčních opatření. Ty zajišťují dostatečnou **rychlost a spolehlivost veřejné dopravy**. Jejich základním cílem je **zvýšení plynulosti provozu vozidel veřejné dopravy a odstranění nepříznivých vlivů IAD na provoz veřejné dopravy**. Nejnovější poznatky (*podzim 2013*) se zavedením preferenčních opatření v mnichovském systému veřejné dopravy ukazují, že zisk objednavatele z investic do preferenčních opatření je až trojnásobný. Častější spojení v pravidelném časovém taktu, moderní vozidla a právě rychlý průjezd vozidel veřejné dopravy pomocí vyhrazených pruhů a předností na křižovatkách **motivuje lidi k přestupu na veřejnou dopravu**. Ve výsledku přináší tato opatření pozitivní dopad na zdraví obyvatel a na životní prostředí a pomáhá uvolnit silnice těm, kteří se bez individuální dopravy neobejdou.



Preference nového společného IDS bude projektována podle následujících zásad:

- **zvýšování cestovní rychlosti, respektive zkracování jízdní doby** tak, aby se snížil celkový počet vypravených vozidel (celkové zrychlení oběhů) a tím pádem došlo k úsporám energie a pohonných hmot;
- **zlepšení spolehlivosti veřejné hromadné dopravy** (dodržování jízdního řádu);
- **zavádění preference především v okrajových částech Prahy a v dopravně zatížených úsecích a uzlech Středočeského kraje** (*na dopravně zatížených radiálách a tangencích s provozem prostředků VHD v rámci komunikační sítě města*);
- pokračování **ve zřizování preferenčních opatření při výstavbě a obnově světelných signalizačních zařízení** (SSZ) instalovány technologie umožňující preferenci tramvají a autobusů na křižovatkách s důrazem na tzv. aktivní preferenci s využitím technologie GPS;
- pokračování **s instalací a provozem** technického vybavení vozidel dalších dopravců pro **systém aktivní detekce vozidla** veřejné dopravy před SSZ;
- dle možností a potřeb budou zřizovány **nové úseky vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy** a prvky systémové přednosti v jízdě včetně aplikace zastávek MHD do (vyhrazeného) jízdního pruhu;

- **kompatibilita** vybavení zařízení pro preferenci na křižovatkách se zařízeními ve vozidlech.

2.1.5. Dopravní plán

Aktuální dopravní plán je zpracován zvlášť pro PID a zvlášť pro SID tak, aby byla splněna povinnost objednavatelů veřejné dopravy (krajů) pořizovat dopravní plány dle zákona č. 194/2010 Sb. Dopravní plán PID je každoročně aktualizován, dopravní plán Středočeského kraje je platný do roku 2016. Proto v rámci přípravy společného integrovaného dopravního systému je třeba nejprve aktualizaci dopravních plánů PID a Středočeského kraje konzultovat. Následně při postupné realizaci integrace bude třeba **zpracovat nový společný dopravní plán dopravní obslužnosti území hl. m. Prahy a Středočeského kraje**. Je třeba spolupracovat také na dalších strategických rozvojových dokumentech.

2.2. Ekonomika provozu, tarif a smlouvy

Správné nastavení finančního a provozního modelu pro integrovaný dopravní systém je základním kamenem pro jeho následný kvalitní rozvoj. Je třeba nastavit takový model, aby byly zohledněny požadavky objednavatelů, dopravců i cestujících. Řeší se otázky, kdo má převzít které úkoly a kde mají být jednotlivé činnosti realizovány a kolik to bude stát. Každé tarifní a finanční rozhodnutí bude učiněno nejen s ohledem na hospodárnost, ale především na možnosti růstů poptávky, tzn. na atraktivitě pro (nové) cestující a udržení stávajících cestujících. Čím více bude systém veřejné dopravy pro cestujícího rychlejší, jednodušší a dosažitelnější, tím více bude díky nárůstu cestujících ekonomičtější. **Nelze donekonečna jen šetřit a omezovat, pro zajištění budoucího růstu je třeba začít víc nabízet, a tím víc růst a stabilizovat dlouhodobě udržitelný systém veřejné dopravy.**



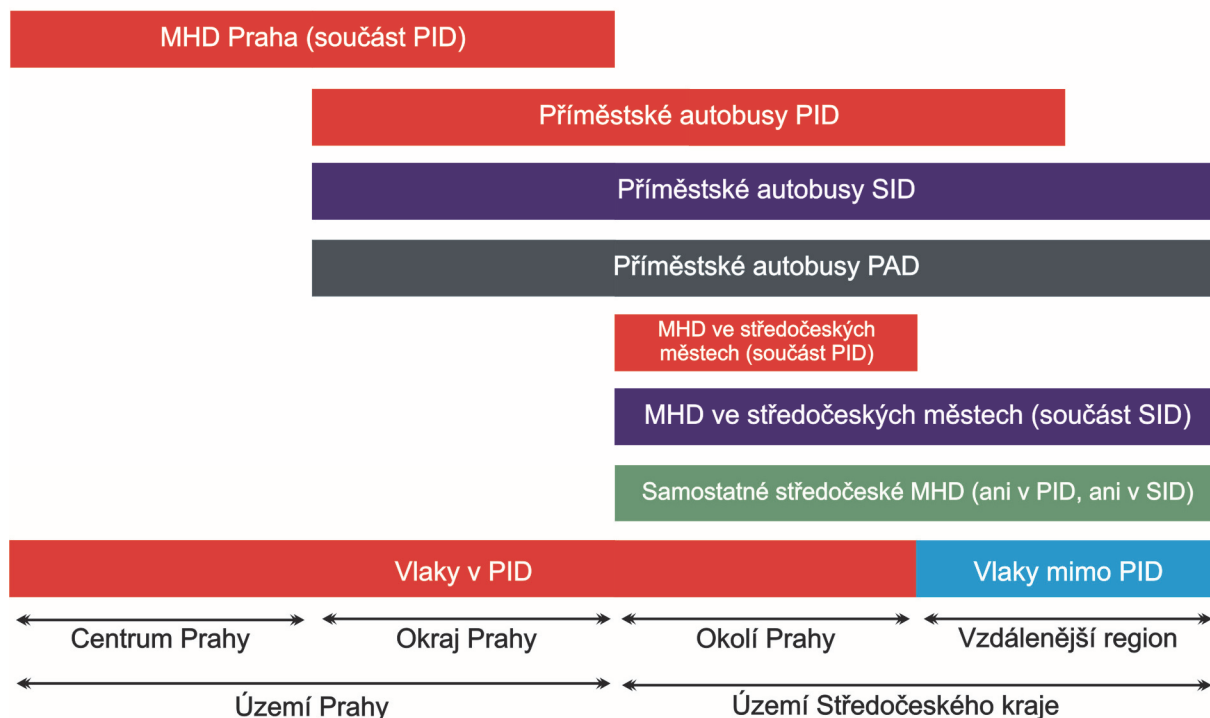
2.2.1. Objednávka dopravy

Zajištění odpovídající nabídky veřejné dopravy je jedním ze základních úkolů hl. m. Prahy, Středočeského kraje a jeho měst a obcí. Spojené síly všech těchto subjektů v novém společném IDS umožní na smluvním základě **efektivně zajišťovat ekonomicky a dopravně smysluplně provázanou veřejnou dopravu**. I na základě přijímaných legislativních opatření se očekává změna struktury trhu a nástroje realizace objednávání veřejné dopravy s cílem **oddělení objednavatelů a poskytovatelů**, aby se zamezilo **diskriminaci** a byla zajištěna **transparentnost** ve veřejné dopravě, a to v tomto rozložení úkolů:

Objednavatelé (Praha, Středočeský kraj a jeho obce):

- definují a finančně zajišťují prostřednictvím objednávky **dostatečnou úroveň dopravní obsluhy** na celém svém území;
- provádí na celém svém území **integraci veřejné dopravy napříč dopravci**;
- **stanovují tarif, smluvní přepravní podmínky a standardy kvality**;
- pro efektivní objednávání, integraci a propojení nabídky veřejné dopravy **postupují společně, ve vzájemné koordinaci**.

Druhy městské a regionální dopravy na území Prahy a Středočeského kraje



Dopravci:

- provozují **dopravní výkony**;
- poskytují v rámci výběrových řízení, případně přímo zadaných veřejných služeb co možná **nejefektivnější služby**;
- akceptují svá **ekonomická rizika spojená se smlouvou**, a to především s možnou ztrátou smlouvy při dalším výběrovém řízení.

Objednávka dopravní obslužnosti

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje a jeho obcí je složen z více objednavatelů dopravní obslužnosti, proto objednávání společné dopravní obslužnosti bude pomocí **podílu úhrady prokazované ztráty** na příslušném krajském území s přesným odlišením objednávky kraje a obcí (příp. i dalších objednavatelů). Přes nutnost dohody mezi samotnými objednavateli jedině tato forma objednavatelům **umožňuje zajistit za optimálních finančních podmínek co nejširší rozsah služeb**, což je nezbytná podmínka pro efektivní fungování IDS.

Objednávka společné dopravní obslužnosti nového společného IDS bude vycházet z těchto následujících zásad:

- **transparentní rozdělení plateb podle území krajů** – každý kraj se bude finančně podílet na úhradách na svém území (resp. Středočeský kraj ve spolupráci s městy a obcemi, viz dále);
- **transparentní rozdělení plateb podle objednatelů** – odpovídá definici zákona o stanovení rozsahu dopravní obslužnosti kraje a dopravní obslužnosti obce se zajištěním potřebné transparentnosti;
- **úzká spolupráce při objednávání s obcemi** na území Středočeského kraje s cílem zajistit lepší dopravní spojení pro občany, a to na základě **vzájemné dohody zúčastněných stran**;
- **přiměřené narovnání extrémních finančních podílů obcí** podílejících se na objednávání dopravní obslužnosti;
- ohledy na **specifické vazby** jednotlivých ucelených **mikroregionů**;
- zachování **možností pružně reagovat** na vývoj poptávky a požadavky obcí a měst;

- stabilní závazné financování bez výkyvů ve výši a ve vazbě na dopravní plány, podchycené usneseními veřejných entit.

2.2.2. Ekonomika provozu

Vždy je nezbytné pohlížet na objednávku jako na **komplexní proces** a je nutné se zabývat nejen stránkou výnosů, ale i nákladovými položkami. Proto vzhledem ke **zcela rozdílným podmínkám a charakteru provozu v různých částech území** nového společného IDS budou při objednávání zohledňovány zejména tyto vlivy na výši **nákladové položky**:

- **typ vozidla** – zejména kapacita – SD, KB a midi. Zejména KB pomáhají reagovat na prudký nárůst obyvatel a poptávky v určitých lokalitách; nasazení KB umožňuje zefektivňovat provoz, neboť provozní náklady kloubových vozů jsou jen o cca 15–20 % vyšší než standardní vozy, avšak kapacitu mají vyšší o 50 %, naopak minibusy mohou efektivně zlepšit dopravu v oblastech s řidším osídlením;
- **standard kvality vozidla požadovaný objednatelem** – zejména odpisy a výše průměrného zisku určené dle standardu obnovy vozového parku, nízkopodlažnost (bezbariérovost), odbavovací a informační systém, ekologická kritéria, vybavení interiéru vozidla pro cestující atd.;
- **produktivita linky a charakter provozu** – zejména počet ujetých km na lince vůči nájezdovým, záťahovým a přejezdovým km, dále oběhová rychlost, nasazený počet vozidel na jízdní řád, vypravení špičkových vozidel, absence či existence preferencí veřejné dopravy, turnusová potřeba řidičů atd.;
- **výše mezd řidičů v dané oblasti**;
- **další náklady** – zejména pronájem ploch a odstavů, zvýšené požadavky na ekologii v centrech měst, dražší pronájmy atd.;
- **systémové náklady** – zejména standardizované jízdní doklady s vysokou mírou ochrany, náklady na mechanismus rozúčtování tržeb a provoz odbavovacího a informačního systému, náklady na preferenci (dynamické řízení křižovatek) – vybavení autobusů, společná přepravní kontrola; poplatky za zastávky a autobusová nádraží hradí objednatel na základě uzavřené smlouvy s provozovatelem, nebo jsou ve vlastnictví organizátora popřípadě objednavatele atd.



2.2.3. Integrovaný tarif

Integrovaný tarif nového společného IDS umožní cestujícímu na jednu jízdenku libovolně přestupovat mezi jednotlivými linkami, druhy dopravy nebo dopravci (v duchu zásad „1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť“). Integrovaný přestupní tarif bude zároveň **nutnou podmínkou pro uplatnění principu integrace a s ním spojené optimalizace dopravy**. Cílem integrovaného tarifu je odstranění rozdílů mezi tarifními podmínkami v oddělených systémech veřejné dopravy, aby cestující mohli plnohodnotně využívat komplexní nabídku veřejné dopravy, která je k dispozici. Zároveň integrovaný přestupní tarif umožňuje omezit duplicity objednávky a souběhy, a tím efektivně využívat finanční prostředky objednavatelů.

Integrovaný tarif musí zohledňovat tato hlediska a musí mezi nimi najít vhodnou a přiměřenou rovnováhu:

- **přestupnost** (cesta na jednu jízdenku napříč všemi dopravci i druhy dopravy);
- **konkurenceschopnost** vůči individuální automobilové dopravě;

- **jednoduchost a přehlednost** pro cestující i pracovníky dopravce;
- **zajištění** požadovaného stupně **krytí nákladů** na dopravní obsluhu s ohledem na ekonomické možnosti objednavatele;
- možnost vyhovění požadavku na **podporu zvýhodněného cestování ze vzdálenějších oblastí** Středočeského kraje;
- **cenové zvýhodnění pro cestující s předplatními jízdními doklady**;
- **minimální nároky** na odbavovací systém a na informování cestujících o tarifu (souvisí s jednoduchostí tarifu);
- **jednoduché odbavení bez zbytečného obtěžování uživatelů veřejné dopravy**;
- **minimalizovat rozdíly tarifní struktury**.

Integrovaný tarif nového společného IDS na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje bude:

- stanovovat **způsob a postup** při **uplatňování cen a slev jízdného** v hromadné dopravě osob na území obou uvedených krajů;
- **smluvně zajištěn mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem** a jeho obcemi;
- **smluvně zajištěn se všemi dopravci** zapojených do systému nového společného IDS na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi objednavateli;
- uplatňován na všech městských a regionálních linkách, na přívozech, lanové dráze, v autobusech a ve vlacích zapojených do systému nového společného IDS;
- obsahovat **ceníky**, kde definuje pásmovou/zónovou/časovou platnost jízdních dokladů podle typu dokladu;
- stanovovat **podrobné podmínky** pro použití jízdních dokladů, dokladování nároků na slevy jízdného včetně **cen za přepravu vybraných zavazadel a zvířat** podléhajících placení přepravného a výše **přirážek za porušení tarifní kázně nebo smluvních přepravních podmínek**;
- obsahovat **slevové kategorie** dle Cenového výměru Ministerstva financí ČR;
- obsahovat **slevové kategorie** dle společného rozhodnutí samosprávných orgánů včetně bezplatných přeprav s povinností **finančního krytí ztrát** a dalších organizačně-technických ztrát, které s rozhodnutím o slevách souvisejí;
- po dohodě s objednavateli v případě požadavku **středočeských měst s dosavadním vlastním systémem MHD přizpůsobit tarif místním potřebám** s povinností **finančního krytí protarifovacích ztrát z konkrétní MHD** a dalších organizačně-technických ztrát, které s rozhodnutím o vlastní výši tarifu souvisejí;
- vazba ostatních sousedních krajů mimo společný IDS Prahy a Středočeského kraje bude řešena tzv. lomeným tarifem;
- pravidelné a závazné úpravy tarifu ve vazbě na předem stanovená pravidla.



Tarifní uspořádání

Po důkladném zvážení výhod a nevýhod všech variant tarifního uspořádání byla zvolena kompromisní varianta **pásmově-zónového tarifu**. Ve vzdálenějších oblastech Středočeského kraje od Prahy dojde k rozdělení pásmového tarifu sestávajícího ze soustředných kružnic na jednotlivé výseče pro zohlednění tangenciálních jízd. Ke konkrétnímu rozdělení na výseče dojde v rámci přípravy optimalizace oblasti.

PÁSMOVĚ-ZÓNOVÝ TARIF

Všeobecný popis: *Kombinace pásmového a zónového tarifu, tzn. rozdělení pásmového tarifu sestávajícího ze soustředných kružnic na jednotlivé výseče pro zohlednění tangenciálních jízd. Příkladem užití pásmového tarifu s výsečemi resp. zónami je např. dopravní systém ve Vídni a přilehlém regionu (VOR – Verkehrsverbund Ost-Region).*

Charakteristika:

- ideální pro oblast Prahy a Středočeského kraje – tedy s velmi vysokou dojížděkou z území do jednoho centra – města;
- jednoduchá orientace pro cestujícího (např. území všech okresů Středočeského kraje by mohlo být rozděleno do pásem, přičemž pásma jsou rozdělena do výsečí, resp. zón, pro zvýšení zpoplatnění výhradně tangenciálních jízd);
- jednodušší na informování (pokud nebude počet zón příliš vysoký).

Základní parametry tarifního uspořádání

Konkrétní řešení tarifního uspořádání bude řešeno v rámci dopravní optimalizace dané oblasti a bude vycházet z následujících podkladů:

- navrhované linkové vedení oblasti;
- vyjádření dotčených obcí k aktuálním (současným), krátkodobým a střednědobým výhledům na přepravní potřeby dopravní obslužnosti těchto obcí včetně jejich připravenosti na finanční krytí v rámci jednotlivých linek;
- analýza finanční rozvahy linkového vedení oblasti; respektování finančních možností objednavatelů.

Na základě těchto podkladů bude vypracován návrh optimalizace linek a dojde ke konkrétnímu rozdělení pásem a rozdělení pásem na výseče – zóny. Cílem bude nastavení funkčního systému s tarifní výtěžností odpovídající možnostem objednavatelů a se zohledněním relačních vztahů (např. neomezovat alternativní trasy dojížděky) dle Zásad projektování dopravní obsluhy (kapitola 2.1.1.).

Technické parametry současného technického zařízení umožňují následující tarifní uspořádání:

- maximálně dvě pozice (tzn. dvouciferné číslo) pro označení pásma/zóny do limitu číslanky 89¹
- žádná písmena (limity pro hodiny, pokladny)
- případná hraniční zastávka spadá maximálně do dvou pásem/zón (limity pro hodiny, označovače, software a také dostatečně rychlé odbavení dopravní obsluhou)
- jednotlivá pásma/zóny by měly na sebe logicky navazovat (např. 3–4–5; 63–73–83; 71–72–73 atp.)

2.2.4. Dělbá tržeb

Protože v rámci integrovaných dopravních systémů si cestující může u jednoho dopravce jízdenku koupit a u jiného na ní jet, je nutné nastavit **způsob rozdělení tržeb podle skutečné poptávky na jednotlivých linkách**. Rozdělení tržeb musí probíhat **transparentně** a umožňovat **nediskriminující přístup** dalších dopravců na dopravní trh. Otevřenost dopravního trhu by do budoucna měla řešit především společná výběrová řízení. Dělbá tržeb nového společného IDS bude zdokumentována v **Tarifní smlouvě**. Tarifní smlouva bude smlouva o přistoupení dopravců k Tarifu nového společného IDS, pověření vybraných dopravců k tisku a distribuci jízdních dokladů IDS, dělbě tržeb z jízdného na základě klíčů stanovených organizátorem, jednotné přepravní kontrole a způsobu úhrady této služby a podílu dopravců na přírážkách k jízdnému. Tato smlouva bude smlouvou zajišťující systémové vztahy v novém společném IDS Prahy a Středočeského kraje. Proto, aby mohl být na základě Tarifní smlouvy vybalancován a smluvně dohodnut **systém úhrad**

¹ Týká se stávajícího odbavovacího systému (limity pro hodiny, označovače).

prokazatelné ztráty od objednatelů a obcí zapojených do nového společného IDS, musí být zjištěny **výsledky skutečné poptávky**. Převážná poptávka lze zjistit několika způsoby, buďto fyzickými přepravními průzkumy a zapisováním počtu nastupujících, vystupujících cestujících a obsazenosti vozidla, nebo prostřednictvím automatizovaného zařízení, tj. například záznamem cestujících do odbavovacího zařízení při nástupu do vozidla nebo při průchodu turniketem. Každý druh dopravy se vyznačuje specifickými rysy, a proto může být způsob záznamu počtu cestujících v regionálních autobusech odlišný oproti zjišťování cestujících ve vlacích, stejně tak budou rozdíly vzhledem k nástupu předními či všemi dveřmi u autobusů mezi autobusy MHD a autobusy regionální dopravy.

Dělení tržeb nového společného IDS bude nastavena podle následujících zásad:

- **vzájemný transparentní přístup obou krajů za úzké spolupráce s obcemi;**
- **konzultace se sousedními kraji** v rámci přeshraniční spolupráce – obecně předpoklad lomeného tarifu; sousední kraje nebudou participovat na dělení tržeb nebo jen ve zcela výjimečných případech;
- **podpora spolupráce obcí na základě vzájemné solidarity s přiměřeným narovnáním extrémních finančních podílů obcí** podílejících se na objednávání dopravní obslužnosti;
- rozdělení tržeb dle **širší vzájemné dohody objednavatelů a kombinace kritérií** zohledňujících zejména územní rozdělení krajů;
- **minimální náklady** na dělení tržeb (finanční prostředky, které jsou k dispozici, je nutno využít prioritně pro objednávku dopravní obslužnosti);
- **odbourání přílišné zainteresovanosti dopravců** na příjmech z konkrétních linek (zabránění „kanibalizace“ páteřních linek vůči linkám návazným = méně lukrativním – linky jsou proto provozovány dohromady v ekonomicky a dopravně propojených celcích);
- **upřednostňování „brutto smluv“, v případě přímého zadání** i nadále ponechat na dopravci riziko výběru tržeb (např. 99,5 % objednavatel a 0,5 dopravce = zabránění příliš vysokým požadavkům dopravců za plné podstoupení rizika (netto smlouvy) a zároveň zachování zdravé zainteresovanosti na výběru v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb.).

Integrace oblastí bude postupná, integrovaný tarif se bude aplikovat až s dopravní optimalizací jednotlivých oblastí, s detailní znalostí místních přepravních potřeb a spádovosti, ekonomických a provozních souvislostí atd. V rámci postupné integrace v případě dotyku tarifu PID/SID bude možné uplatnit dočasně do realizace kompletní integrace **lomený tarif** (viz *Návrh Středočeského kraje na podobu tarifní struktury a systému odbavení v IDS pro Prahu a Středočeský kraj*), nikoliv však souběh tarifů.

Zpracování tržeb ve společném IDS – používání adresných/neadresných jízdních dokladů:

1) Jednotlivá jízdenka jako papírový jízdní doklad a elektronický jízdní doklad na BČK (pouze v autobusech na území Středočeského kraje a na dojezdových úsecích příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy):

- Papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu by se prodávala pro určitý počet pásem/zón (tj. neadresně), její platnost by se vážala k datu, času a zóně/pásmu.
- Při přestupu by tato papírová jednotlivá jízdenka byla řidičem pouze kontrolována. Její použití na konkrétním spoji by se však neevidovalo.
- V autobusové dopravě na území Středočeského kraje a na dojezdových úsecích příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy bude navíc možno využít elektronickou jízdenku pro jednotlivou jízdu na BČK, o jejímž použití na konkrétním spoji se bude v odbavovacím zařízení pořizovat záznam, který bude sloužit pro následné rozúčtování tržeb (*z technických důvodů nelze aplikovat v MHD Praha a kvůli riziku úniků tržeb ani ve vlacích*); při použití BČK o výši slevy a jejím finančním krytí rozhodne Rada Středočeského kraje.

2) Časová předplatní jízdenka ve formě elektronického jízdního dokladu na BČK:

- Použití elektronického jízdního dokladu na BČK by se v zařízeních evidovalo – nově by byl zaveden software, který by dokázal zaznamenávat použití elektronického dokladu (včetně žádosti o registraci na ÚOOÚ).
- Při přestupu by tato předplatní jízdenka byla řidičem ve vnějších pásmech evidována (byla by zachována její adresnost).

3) Pro rozúčtování tržeb z jízdného použít klíče, které vzniknou na základě:

- Dopravních průzkumů skladby jízdních dokladů na konkrétních linkách a spojích.
- Skutečného použití elektronických jednotlivých a časových předplatních dokladů na konkrétních linkách a spojích.

Společné zúčtovací centrum organizátora dopravy pro oblast Prahy a Středočeského kraje:

Podkladem pro zúčtovací centrum budou následující data:

- Data o odbavení stažená z odbavovacích systémů dopravců v definovaném formátu.
- Seznamy existujících bezkontaktních čipových karet, které jsou ve společném IDS akceptovány (tzv. whitelisty karet).
- Seznamy zakázaných bezkontaktních čipových karet a aplikací (tzv. blacklisty).
- Seznam dopravců zapojených v IDS.
- Seznamy zařízení, na nichž je možné vydat integrovaný jízdní doklad.
- Seznam linek zapojených do společného IDS.

Zúčtovací centrum bude automatizovaně zajišťovat následující:

- Zpracování dat zaslaných dopravci do ZC včetně kontroly úplnosti a správnosti zaslaných dat (struktura XML, ve kterém budou jednotlivé zprávy předávány, bude definována).
- Vytvoření přehledu tržeb za prodané jízdenky na jednotlivých linkách a předprodejích (bude umožněno vytvářet přehledy pro jednotlivé linky a jednotlivé dopravce) za zvolené období.
- Vytvoření přehledu skladby prodaných jízdních dokladů (možnost členění na hotovostní a elektronické jízdní doklady, členění dle druhu jízdného, druhu tarifu, kombinace zakoupených pásem/zón) za zvolené období.
- Vytvoření přehledu aktivních karet v daném měsíci (tj. karet, na nichž došlo v daném měsíci alespoň k jedné operaci).
- Vytvoření přehledu dobití a vybití jednotlivých peněženek.
- Vytvoření přehledu použití jednotlivých druhů elektronických jízdenek na konkrétních linkách a spojích.

Programové vybavení (software) zúčtovacího centra, prostřednictvím kterého se budou data dopravců zpracovávat, musí:

- umožnit zapojení různých dopravců;
- umožnit zpracovávat data různých partnerů ve lhůtách definovaných objednateli;
- zpřístupňovat dopravcům navzájem pouze nezbytná data;
- komunikovat přes definované rozhraní s kterýmkoli výrobcem odbavovacího zařízení;
- zajišťovat zabezpečený přenos dat mezi dopravci zapojenými ve společném IDS uznávajícími platby z elektronické peněženky v rámci Elektronické jízdenky a zúčtovacím centrem vč. kontroly jejich úplnosti;
- zajišťovat zabezpečený přenos dat mezi dopravci zapojenými ve společném IDS uznávajícími integrované jízdní doklady IDS a zúčtovacím centrem vč. kontroly jejich úplnosti;

- umožnit změnu principů rozúčtování tržeb z elektronických jízdních dokladů, např. z matematického modelu na výkonový (jde o připravenost z hlediska evidence a ukládání všech potřebných dat);
- provádět kontroly vstupních dat;
- zpracovávat hotovostní transakce dle pravidel stanovených objednateli;
- zpracovávat transakce zatížené různou hodnotou DPH;
- zajišťovat zpracování dat ve stanovených lhůtách;
- umožnit řešit situace spojené s životním cyklem karty (reklamace funkčnosti, ztráta karty, blokování a odblokování karty, zrušení karty aj.) včetně možnosti reklamací zůstatku EP a elektronických jízdních dokladů;
- umožňovat uživatelům prohlížení (dopravci, objednatelé) výsledků zpracování v rámci jejich přístupových práv;
- poskytovat online přístup k informacím v zúčtovacím centru (ověřování stavu nahrávání, chybějící data, možnost aktualizovat seznam zařízení);
- vytvářet podklady pro účetní doklady a statistiky;
- umožnit uložení výstupních sestav v elektronické podobě (např. exportem ve formátu *.xls, *.pdf, *.csv apod.);
- aktualizovat a distribuovat globální seznamy partnerů v systému, povolených zařízení, zakázaných karet.

Licence k software zúčtovacího centra musí být udělena na neomezený počet uživatelů (objednatelé, vlastníci BČK).

Zúčtovací centrum musí dále:

- garantovat dostupnost pro jednotlivé uživatele programového vybavení (software) zúčtovacího centra (např. webový portál, prostřednictvím kterého se nahrávají data z odbavovacích systémů a prostřednictvím kterého se přistupuje k výsledkům zúčtování);
- zajišťovat implementaci legislativních změn v oblasti elektronických peněz;
- zajišťovat podporu v uzavírání smluv mezi akceptanty elektronických peněz s elektronických jízdních dokladů (v systému se předpokládá křížové nabíjení a vybíjení EP a křížové nabíjení a akceptace jízdních dokladů);
- komunikovat a řešit s uživateli problémy programového vybavení (software) ve zpracování dat (např. s dopravci v předávaných datech, s objednateli ve výstupních sestavách aj.);
- zřídit a provozovat portál pro vlastníky BČK (možnost prohlížení aktuálního stavu a historie aplikací elektronická peněženka a elektronická jízdenka);
- zajišťovat následující výstupy:
 - souhrnné balance – shrnutí výsledků zpracování za libovolné období – souhrnná tabulka, detail mých transakcí, detail transakcí mých karet;
 - faktury za nabíjení/vybíjení elektronických dopravních peněženek a prodej/požítí jízdenek na vlastních/cizích zařízeních ostatních dopravců;
 - faktury za provoz systému clearingů;
 - balance kupónů – podíl na kupónech, rozúčtování vlastních kupónů, rekapitulace rozúčtování vlastních kupónů;
 - balance elektronických dopravních peněženek s detailem po dnech;
 - transakce karet subjektu;
 - transakce zařízení subjektu s přehledem zařízení, výpis za zařízení, detail;
 - rozclearování kupónů – přehled, detail;
 - statistiky pro instituce jako jsou ČNB apod.;
 - přehled uzavřených transakcí včetně součtu transakcí podle linek, spojů, období (cena, dotace ŽJ, počet transakcí, druhu tarifu...);

- přehled neuzavřených transakcí;
- částky za dojezdy do zón MHD včetně přehledu hotovostních transakcí;
- nalezení (dopočtení) výstupních zón/zastávek pro všechny spoje a nástupních zón/zastávek pro vlakové spoje podle jízdních řádů;
- rozúčtování papírových jízdenek včetně přestupních;
- vytvářet sestavy o počtech přepravených cestujících pro účely řešení požadavků, kontroly a dopravní optimalizace po linkách/spojích/relacích (podle tarifu, počtu transakcí, tržby...).

Návrhy výstupních sestav:

Sestava složená z řádkového výstupu, která ukazuje počet prodaných jízdních dokladů mezi jednotlivými pásmy/zónami podle jednotlivých tarifů v rozlišení na papírové a elektronické jízdní doklady:

- Sestava bude ve formě řádkového výstupu pásmo/zóna odkud – pásmo/zóna kam, tarif, nosič jízdního dokladu a počet prodaných jízdenek. Pro každý tarif (např. jednotlivá základní, zvláštní zlevněná – žákovská aj.) bude vytvořen jeden řádek – jeden bude odpovídat papírovým a druhý elektronickým jízdním dokladům.

Počty odbavených cestujících na vybraném spoji/lince (zvlášť rozlišené hotovostní platby, jednotlivé jízdenky, časové kupony):

- Výstup bude obsahovat linku, spoj, počet výskytů za měsíc, počet odbavených cestujících s hotovostní platbou, s jednotlivou jízdenkou s využitím BČK, s časovým kuponem na BČK.

Souhrnná informace o nákupu jízdenek za měsíc:

- Počet výskytů a částky
- Hotovostní platby
- Dobíjení EP
- Vybíjení EP
- Zakoupení jednotlivé jízdenky
- Zakoupení předplatní jízdenky

Standardní výstupy:

- Transakce karet subjektu
- Transakce zařízení subjektu
- Provozní přehledy (např. chybějící data; nezpracované transakce v rozdělení dle příčiny nezpracování, např. pozdě dodaná, chybná data aj.; atd.)

Dělbá tržeb

Dělbá tržeb bude smluvně řešena smlouvou o dělbě tržeb a činnostech spojených s tiskem, distribucí, použitím a kontrole jízdních dokladů v systému IDS (dále jen „Tarifní smlouva“). Tato smlouva je smlouvou zajišťující základní systémové vztahy v IDS.

Obecné principy:

- klíče k dělbě tržeb stanoví organizátor na základě přepravních průzkumů a upřesnění provedeného z vyhodnocování výstupů z odbavovacího zařízení;
- tržby z jízdného vybírají Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DP), všichni autobusoví dopravci příměstských linek ve vozidlech a také České dráhy, a. s. v UNIPOK a POP ve vlacích, případně další drážní dopravci;
- v cílovém stavu je preferována varianta, že tržby z jízdného náleží objednatelům (zastoupený organizátorem) a ti vyplácejí dopravcům cenu dopravního výkonu (vysoutěženou nebo u přímo uzavřených smluv sjednanou postupem dle vyhlášky č. 269/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace);

- tržby z jízdného se rozdělí do dvou základních košů podle možnosti použití jízdních dokladů – koš jízdného území HMP a koš jízdného pro SČK; tyto koše se dále dělí dle použití jízdních dokladů nebo dalších podmínek zakotvených ve smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících a tarifu IDS;
- předplatní jízdenky jsou navíc rozdělovány dle časového rozlišení.

2.2.5. Smluvní přepravní podmínky

V rámci jednotného společného IDS budou stanoveny **jednotné smluvní přepravní podmínky** (dále jen SPP) pro všechny druhy dopravy zapojené v systému. SPP budou vycházet především z celostátního obecně platného Přepravního řádu (vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu) a tyto zároveň budou v SPP upřesněny a přizpůsobeny pro podmínky systému.

Součástí jednotných SPP bude definice:

- druhů **jízdních dokladů a způsobů jejich prodeje**;
- způsobu **vstupu** do vozidla nebo do přepravního prostoru dopravce;
- **přepravní kontroly** včetně přírazek (**finančních postihů**) za porušování jednotlivých ustanovení SPP;
- **základních vztahů mezi dopravcem a cestujícím** se zdůrazněním zodpovědnosti dopravce za tu část cesty, kterou cestující realizuje v dopravním prostředku nebo v přepravním prostoru konkrétního dopravce;
- způsobu chování cestujícího v případě **zastávek na znamení** (*bez nutnosti mávat na přijíždějící vozidlo*);
- **způsobu odbavení cestujících** v jednotlivých druzích dopravy a na jednotlivých typech linek (*městské/regionální*);
- podmínek přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace;
- podmínek **přepravy zavazadel, živých zvířat, jízdních kol, dětských kočárků, lyží a dalších věcí** s cílem odstranit výjimky a odbourat některá prebytná byrokratická nařízení a zjednodušit tak jejich přepravu cestujícím (*výjimky technického rázu kvůli odlišné kapacitě vozidel a dalším technickým parametrům vozidel budou zachovány do doby, než bude obnoven příslušný vozový park, který již bude přizpůsoben novým nárokům*);
- povinnosti dopravců **zveřejnit** ve všech vozidlech alespoň **výňatek** ze SPP (úplný dokument bude k dispozici na internetu a na určených místech dopravců);
- případně další podmínky stanovené obecně závazným právním předpisem (vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu).



2.2.6. Přepravní kontrola

Cílem přepravní kontroly bude **snížit krácení tržeb** z jízdného způsobeného záměrným porušováním povinností řidičů i cestujících jednotného společného IDS.

Přepravní kontrola bude:

- pravidelně a efektivně prováděna kontrolním subjektem **na autobusových linkách** jednotného společného IDS (mimo železnice);
- bude odlišná na **linkách městské dopravy** v hl. m. Praze a dalších městech, kde je umožněn nástup všemi dveřmi, resp. do přepravního prostoru bez počáteční kontroly,

a odlišná na **regionálních autobusových linkách**, kde se bude jednat o druhý stupeň kontroly (*prvotní kontrola je prováděna řidičem při povinném nástupu předními dveřmi*);

- bude doplněna **preventivní namátkovou přepravní kontrolou** (druhotná kontrola) na **regionálních autobusových linkách** kvůli nedostatečné nebo záměrně chybné kontrole řidičem anebo vlivem nemožnosti řidičovy kontroly týkající se platnosti jízdního dokladu po celou dobu cesty (*nejčastěji se jedná o přejíždění pásem/zón nebo nedodržování časové platnosti jízdenek*);
- bude na **železnici** prováděna pravidelně a efektivně vlakovými četami (první stupeň kontroly) vyjma tratí se samoobslužným odbavením a nárazově revizory (druhý stupeň kontroly); ve spolupráci s dopravcem (dopravci) zajišťující služby pro Prahu a Středočeský kraj budou navíc prováděny pravidelné kontrolní akce zaměřené na problematiku přejíždění tarifních pásem, zejména v okolí hranic hl. m. Prahy.



2.2.7. Výběrová řízení na dopravce na linkách



Výběrová řízení na dopravce budou uskutečněna dle **společné koncepce pro celý IDS** (dopravní plán, standardy pro projektování dopravní obsluhy). Objednavatelé, jako garanti veřejné služby, v koncepci konkretizují **cíle a požadavky** na dopravní obsluhu, kde půjde především **o kvalitu pokrytí území, úroveň nabídky a přepravy**. Dle dopravního plánu budou jednotlivé dopravně a ekonomicky ucelené oblasti **optimalizovány** a alespoň rok po jejich optimalizaci a nutných dalších

průběžných korekcích na ně bude vypsáno výběrové řízení. Veškerá výběrová řízení musí být uskutečněna tak, aby zahájení provozu vítězného dopravce mohlo začít nejpozději po skončení platnosti stávajících smluv s dopravci, jejichž platnost je do listopadu 2019.

Autobusová doprava

Smlouvy o závazku veřejné služby jsou uzavřeny **do listopadu 2019** dle předchozí legislativy. Proto je třeba připravit kompletní podobu společného IDS, aby bylo možné nastavit zadávací podmínky a obchodní smlouvy na zajištění veřejných služeb v prostředí nové legislativy (Nařízení 1370/2007, zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a prováděcích předpisů).



Nutné podmínky, které musí být splněny **před** vyhlášením výběrových řízení:

- **dopravní optimalizace**
- koordinace se **železnici**

- **koordinace se systémy MHD** na území obou krajů
- nastavení **standardů kvality**
- nastavení **jednotného tarifního systému celého IDS** (spolu se železnicí a všemi dalšími segmenty IDS) a **odbavovacího systému** (technologie)
- nastavení **provozních a technických parametrů** odbavovacího systému a způsobu clearingu tržeb
- nastavení **kontrolních mechanismů**
- ustavení **organizátora a rozhodnutí** o způsobu společného postupu obou krajů a obcí v oblasti dopravní optimalizaci, zpracování technických podkladů, administraci a organizaci výběrových řízení (za těsné podpory v oblasti právních předpisů, například za podpory externí právní kanceláře)
- **stanovení dopravně a ekonomicky provázaných celků** vhodných pro jednotlivé soutěže²
- nastavení harmonogramu výběrových řízení s důrazem na **cyklování oblastí** v různých částech společného IDS (podmínka pro udržení konkurenčního prostředí umožňující dostatek času na přípravu a ekonomickou regeneraci firmy pro další výběrové řízení pro neúspěšné uchazeče, kteří neobhájili „svůj“ rozsah zajištění veřejných služeb)

Výběrová řízení budou realizována dle těchto pravidel:

- prenotifikace záměru objednatelů uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě soutěže v případě malých zakázek³ přímo ve „Věstníku Evropské unie“;
- veřejné soutěže budou připraveny podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách;
- objednatelé z důvodu širšího konkurenčního prostředí zpravidla nevyužijí možnost vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím výběrových řízení ty provozovatele, kteří se ještě nezúčastnili výběrových řízení v souladu s Nařízením EU 1370/2007 dle čl. 8, odst. 4;
- soutěže proběhnou **dvoukolovou** formou (otevřené řízení) – 1. kolo – splnění kvalifikačních předpokladů – jako podmínka pro vyzvednutí technické části zadávací dokumentace; 2. kolo – podání a následné hodnocení nabídek (v případě potřeby lze zjednodušit na jednokolové výběrové řízení ve vazbě na zjednodušení kvalifikačních kritérií stanovených technickou novelou zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách);
- budou nastavena **kvalifikační a hodnotící kritéria: hodnotící kritéria** pro posuzování ekonomické výhodnosti nabídky; **kvalifikační** dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách; **kritéria budou specifikovaná v zadávacích podmínkách včetně mechanismu jejich vyhodnocování**;
- **subdodávky budou omezeny** pouze na náhradní dopravu nebo operativní posílení dle dispozic objednatelů, případně ekonomicky či dopravně odůvodněné případy v konkrétním výběrovém řízení;
- budou uzavírány **brutto smlouvy (tj. soutěží se cena dopravního výkonu; riziko tržeb nese objednatel)**;
- **smlouva o veřejných službách** bude sestavena objednateli včetně příloh a bude součástí zadávací dokumentace jako obchodní podmínky (uchazeč vyplní do formuláře smlouvy, případně do příloh parametry své nabídky);
- délka uzavíraných smluv bude maximální možná = **10 let**; bude nastavena lhůta pro **výpověď** z důvodu porušení smlouvy na jedné či druhé straně a definovány případy **porušení povinností dopravce nebo objednatele**, které jsou důvodem k výpovědi;

² Objem zakázky veřejného řízení se zpravidla pohybuje kolem 10–15 autobusů.

³ Nařízení 1370/2007, č. V., odst. 4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

- ve smlouvách nelze bez ekonomických důsledků pro objednatele sjednat výpověď bez udání důvodu ze strany objednatele, neboť dopravce sestavuje výchozí finanční model na základě podkladů (délky trvání veřejných služeb) stanovených v zadávacích podmínkách a do tohoto období jsou rozpočteny všechny ekonomicky oprávněné náklady a zisk; zkrácením tohoto období by u dopravců došlo ke zmaření investic a mohli by se právní cestou domáhat jejich úhrady, popřípadě by si možné riziko neuhrazení fixních nákladů oprávněně započítali do ceny, to však by bylo pro objednatele kontraproduktivní – zadávací podmínky musí být sestaveny tak, aby byl co nejpřesněji popsán celý časový úsek zajišťovaných služeb a vítězný uchazeč i objednatel měli jistotu plnění v optimálních podmínkách, kromě toho dle zákona 137/2006 sb. o veřejných zakázkách stanovuje zadavateli povinnost sestavení obchodních podmínek vyvážených jak pro zadavatele, tak pro uchazeče;
- v oblasti řešit případná vozidla pořízená z dotací (např. ROP);
- soutěže proběhnou **po dopravní optimalizaci dle dopravně a ekonomicky provázaných celků**;
- do smluv budou zapracovány následující postupy:
 - indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu a ceny za PHM;
 - postup pro změnu rozsahu objednaných veřejných služeb a výši úhrady za takovéto změny (fixní náklady vs. variabilní náklady) dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících;
 - rozsah postihů za neplnění smluvních podmínek a standardu kvality – včetně valorizace ve vazbě na inflaci, popřípadě možnost a podmínky změny ze strany objednatelů;
 - systémové povinnosti – přepravní kontrola, jízdní doklady, dělby tržeb (clearing) a další systémové služby;
 - bankovní záruka – jako nástroj ochrany zadavatele po celou dobu platnosti smlouvy.

Rámcový časový harmonogram výběrových řízení dle dopravního plánování:

Roky	Od 2015	Od 2016	Od 2017
Všeobecná charakteristika oblastí	<u>městské linky PID;</u> <u>regionální linky PID,</u> <u>u kterých obce požadují</u> <u>výběrová řízení</u>	<u>již dříve integrované</u> <u>a optimalizované</u> <u>oblasti</u>	<u>nově integrované</u> <u>a v mezidobí</u> <u>optimalizované</u> <u>oblasti</u>
Výhody	• žádná potřeba příprav na integraci / optimalizaci • vyřešení požadavků obcí na uskutečnění výběrových řízení	• již osvědčené dopravně a ekonomicky provázané celky – úspora pro objednavatele • čas (kromě nedokončených logických zbytků těchto oblastí je integrace i optimalizace hotová)	• prioritně integrace oblastí provázaná s hl. m. Prahou – zlevnění (příp. zrychlení) pro cestující – nejviditelnější klady integrace • postupně osvědčené dopravně a ekonomicky provázané celky – úspora pro objednavatele
Nevýhody		• nutnost dokončit integraci nedokončených logických částí těchto oblastí	• velmi náročná příprava náročných oblastí s velkým množstvím cestujících

Modelový harmonogram průběhu příprav a výběrového řízení na autobusovou dopravu jednoho ekonomicky a provozně svázaného celku (oblasti) společným organizátorem IDS:

Rok	1. rok												2. rok												3. rok											
Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Příprava dopravní optimalizace oblasti – příprava linkového vedení, oběhů, jízdních řádů atd. a projednání s obcemi																																				
Schválení jízdních řádů a licenční řízení																																				
Ostrý provoz optimalizované oblasti a průběžné dopravní a ekonomické vyhodnocování a případné úpravy																																				
Úprava zadávací dokumentace pro specifika oblasti včetně oběhů vozidel a jízdních řádů																																				
Zveřejnění výběrového řízení a následně zadávací dokumentace ⁴																																				
Shromažďování nabídek dopravců																																				
Vyhodnocení podaných nabídek																																				
Doba pro řešení případných odvolání a námitek proti výběrovému řízení ⁵																																				
Uzavření smlouvy																																				
Zajištění vozového parku a dalších podmínek vyplývajících z uzavřené smlouvy ⁶																																				
Schválení jízdních řádů a licenční řízení																																				
Začátek provozování dopravy a standardní provoz na základě nových smluv																																				

Prenotifikace ve Věstníku EU 1 rok před vypsáním výběrového řízení; tj. musí být podána již v průběhu optimalizačního procesu.

⁴ Minimálně 30 dnů ve Věstníku veřejných zakázek, následně zadávací dokumentace a v případě doplnění zadávací dokumentace se musí automaticky prodloužit lhůta pro podání nabídek.

⁵ Doba pro řešení námitek Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (ÚHOS) není stanovena; dá se očekávat v řádu měsíců.

⁶ V případě pořízení nových vozidel je třeba počítat s minimální dobou 6 měsíců – výběrové řízení na dodavatele vozidel a vlastní výroba.

Železniční doprava

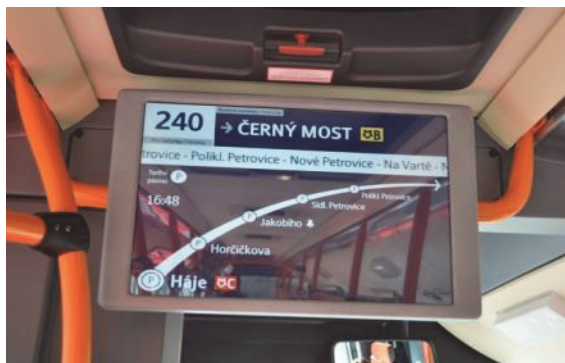
Smlouvy o závazku veřejné služby jsou uzavřeny **do roku 2019** dle předchozí legislativy. Smlouvy mají dopravci uzavřeny se Středočeským krajem a s hl. m. Prahou.

Současná právní úprava **umožňuje uzavření smluv přímo až na 15 let**. Kromě toho umožňuje při velkém objemu investic prodloužení smlouvy až o polovinu smlouvy, na kterou je závazek veřejné smlouvy uzavřen (investice do vozového parku v předchozích dvou letech na území HMP a Středočeského kraje přesáhly 1 500 mil. Kč, což by umožnilo prodloužit tyto smlouvy až do konce roku 2024).

Je však připravována **novelizace** nařízení 1370/2007, podle které by mělo dojít k obdobnému otevření trhu jako v autobusové dopravě i na železnici. V době přípravy tohoto dokumentu **není termín znám** (stav k listopadu 2014), proto není připravován rámcový ani podrobný harmonogram výběrových řízení. Ustavením společného IDS Prahy a Středočeského kraje bude v případných výběrových řízeních postupováno společně tak, aby byly soutěženy linky „S“ a spěšné vlaky. Do roku 2019, kdy končí smlouvy a také většina rekonstrukcí železničních tratí, by měl být vytvořen závazný koncept GVD pro železniční linky patřící do společného IDS.



2.3. Informační a odbavovací systémy



Čím více se jednotlivé druhy dopravy a jednotliví dopravci propojují v jeden systém, tím více roste i potřeba koordinace a společného vývoje různých zařízení a opatření, která dopravci stále více společně užívají. V integrovaném dopravním systému je proto **vzájemně kompatibilní informační a odbavovací systém nutností**. Pro udržení správného chodu celého IDS jsou sbírána data. Zdrojem dat jsou jízdní řády nahrané do databáze CIS (Celostátní informační systém),

denní vypravení nasazených vozidel na konkrétní oběhy (každý den zadává do systému přímo dopravce). Zároveň by měla být využita data z vozidel vybavených pro sledování polohy pomocí GPS, díky kterým systém vyhodnocuje aktuální časovou odchylku konkrétního spoje od pravidelného jízdního řádu a také pro řízení IDS. Data lze následně využít **nejen pro cestující (informace o aktuální poloze či garantování návaznosti spojů), ale zejména k řízení celého IDS a pro kontrolu dopravců objednateli**. Nedílnou součástí jsou odbavovací systémy. Ty mají umožnit **pohodlně odbavit cestující v co nejkratším čase** a zároveň sloužit k co možná **nejlepší kontrole**, jež je důležitá pro objednavatele.

2.3.1. Odbavovací zařízení ve vozidlech

Základním prvkem systému elektronického odbavování cestujících bude elektronický prostředek, prostřednictvím kterého bude možné čerpat služby nejen ve světě veřejné dopravy, ale i mimo tento svět. Právě využití elektronického prostředku pro čerpání široké škály služeb může ovlivnit jeho atraktivitu v očích veřejnosti.



Elektronický prostředek bude nositelem multifunkčnosti a bude plnit především tyto základní funkce:

- umožní **jednoznačnou identifikaci** držitele, která bude využita při čerpání dopravních, případně i nedopravních služeb to mohou využívat některá města;
- bude prostředníkem k využití **elektronických jízdních dokladů** (jízdenka pro jednotlivou jízdu, časový předplatní kupon) a elektronických peněz;
- bude sloužit jako **nosič aplikací** (pokud výhody plynoucí z umístění aplikace na el. prostředek převáží náklady spojené s pořízením infrastruktury potřebné k zápisu na el. prostředek);
- bude sloužit jako **nosič věrnostních programů** provozovaných Prahou, Středočeským krajem, městy ve Středočeském kraji i komerčními subjekty.

Odbavovací zařízení ve vozidlech nového společného IDS musí splňovat minimálně tyto požadavky:

- **kompatibilita** se standardy MHD Praha;
- **podpora různých protokolů pro přenos dat** (např. 485, IBIS, Ethernet) a **dostatečná kapacita** palubních počítačů (paměť, procesor), která zajistí, že je možné pracovat s velkým počtem zastávek, pásem/zón, seznamem zakázaných karet aj.;
- práce s **bezkontaktní čipovou kartou** (Mifare Classic, Mifare DESFire a Mifare DESFire EV1);
- práce s **bezkontaktní platební kartou** (standard EMV, karty Visa a MasterCard) a případně dalších asociací;
- možnost akceptace **bezkontaktních čipových karet a elektronických peněz** vydaných **ostatními** dopravními systémy (HW připravenost);
- umožnit další rozvoj a návaznost na **jiné systémy** dodavatelů odbavovacích zařízení;
- podpora práce s více **tarify** a různou **časovou** platností (např. návaznost na městské hromadné dopravy v různých městech atp.);
- výdej **přestupních** jízdenek mezi systémy (návazné spoje);
- výpočet ceny jízdného (s DPH a bez DPH), včetně podpory rozdílného DPH (např. prodej jízdních řádů nebo anonymní čipové karty ve vozidle);
- **tisk** papírového jízdního dokladu a dalších případných dokladů;
- **dobíjení a akceptace** elektronických jízdních dokladů, včetně křížového dobíjení a křížové akceptace elektronických peněz;
- **příjemná rychlost odbavení** cestujícího (do 2 s) (samotná práce s dopravní aplikací, vyčtení + zápis na kartu);
- **kontrola platnosti** elektronického jízdního dokladu (kontrola platnosti jízdního dokladu v místě nástupu/přestupu a kontrola časové platnosti);

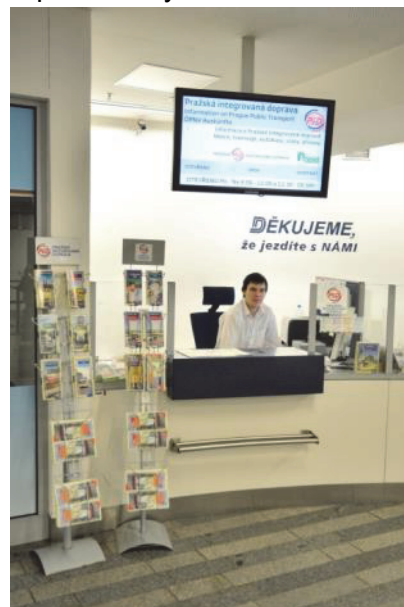
- **evidence transakcí o odbavení** (prodej jízdního dokladu hrazeného hotovostí, prodej jízdního dokladu hrazeného z dopravní peněženky případně z bezkontaktní platební karty, storno jízdního dokladu v povoleném čase, dobíjení elektronické dopravní peněženky, nástup/přestup s elektronickým jízdním dokladem, časové předplatné aj.);
- zasílání transakcí o odbavení cestujících v definovaném výstupním formátu do **clearingového centra** ke kontrole a dalšímu zpracování (ekonomickému, statistickému...);
- **bezpečnost** založená na SAM modulech;
- práce s **blacklisty**⁷ karet/aplikací/SAM modulů;
- práce s **whitelisty**⁸, případně s **greenlisty**⁹;
- komunikace s **certifikovanými periferiemi** (tam, kde je odbavovací zařízení zároveň palubním počítačem) pomocí Ethernetu a IBIS (případně i protokolu 485);
- **palubní PC** založené na operačním systému, dostatečně rychlý procesor (důležité např. pro zapojení kamer), velká paměť, místo na disku, možnost zapnutí logování (evidence různých situací pro ladění systému);
- vybavení **GPS** pro sledování polohy vozidla v reálném čase;
- **automatické vyhlašování zastávek** na základě GPS polohy vozidla;
- spolupráce s aplikací monitorování polohy vozidel na síti (např. MPVNET) včetně zasílání zpráv z/do vozu;
- vybavení zařízením na **preferenci na SSZ** (světelné signalizační zařízení);
- vybavení vozu musí splňovat **standarty** nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje;
- podpora přenosů dat **GSM a WiFi** (vč. operativního příhrávání dat o JŘ v případě zálohy linky jiného dopravce = GSM je stěžejní);
- **dálkové vyčítání a nahrávání vstupních dat** do odbavovacího zařízení (včetně možnosti operativního nahrávání vybraných dat, např. jízdní řády);
- **vstupní a výstupní formáty**: práce se vstupními výstupními daty ve formátu XML (tarif, JŘ, formuláře, doplňkové hlášení aj.); výstupní formát: ZC; obousměrná komunikace s dispečinkem.

2.3.2. Předprodej jízdenek

Distribuce jednotných jízdenek a jejich předprodej po celém území nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje musí být zajištěny tak, aby byly pro zákazníka – cestujícího co možná **nejjednodušší** a zároveň **příliš finančně nezatěžovaly** celý systém.

Nákup jízdních dokladů bude možný v jedné nebo více těchto možnostech:

- v prodejním automatu (automat musí přijímat i bankovky a platební karty);
- u dopravců (v informačních kancelářích dopravce, u řidiče autobusu, u vlakového personálu, u vůdce plavidla);



⁷ Blacklisty = seznamy zakázaných karet/aplikací/SAM modulů

⁸ Whitelisty = seznamy všech dovolených karet/aplikací/SAM modulů

⁹ Greenlist = seznamy všech transakcí určených k nahrání (např. seznamy kuponů zakoupené na jednotlivé karty přes E-shop, které se nahrávají do validátorů, ve kterých dojde po vložení karty k zápisu kuponů)

- na železničních nádražích s obsluhou (spojeno zároveň s informační službou o IDS);
- prostřednictvím SMS jízdenky (např. v MHD);
- prostřednictvím e-shopu;
- u dalších smluvních prodejců (trafiky, pošty apod.).

2.3.3. Koordinační dispečink

Zvláštním případem, který vyžaduje mimořádné technické prostředky, je tvorba koordinačního dispečinku. Jeho cílem je reagovat na různé dopravní situace – od zajištění návazností až po operativní řízení při mimořádných událostech. Koordinační dispečink aktuálně monitoruje provoz všech vozidel veřejné dopravy všech dopravců, a tak získané informace používá pro eliminaci mimořádných událostí a informování cestujících.

Nový IDS Prahy a Středočeského kraje vybuduje koordinační dispečink za těchto technických podmínek:

- veškeré procesy na koordinačním dispečinku jsou automatizovány;
- monitoruje a ukládá provoz všech vozidel pomocí aplikace MPVNET, díky níž:
 - jsou polohy vozidel průběžně porovnávány s jízdním řádem a řidičům vozidel i výpravčím v železničních stanicích jsou následně zasílány textové zprávy o povinnosti vyčkat na spoj;
 - je umožněno kontrolovat standardy kvality (dodržování jízdního řádu např. pro řešení případných pozdějších stížností);
 - jsou kontrolovány výkazy dopravce a srovnávány se skutečně ujetými km daného vozidla;
- rozhodovací pravomoc ve sporných případech bude mít sloužící dispečer koordinačního dispečinku s těmito rozhodovacími pravomocemi:
 - rozhoduje o délce čekání na zpožděný spoj, jež je za hranicí stanovené doby čekání;
 - řídí regionální autobusovou dopravu včetně zásahů do oběhů vozidel (po konzultaci s dispečerem dopravce);
 - po konzultaci s dopravcem rozhoduje o vypravení náhradní vlakové soupravy, o zavedení náhradní autobusové dopravy včetně spolurozhodování o odřeknutí vlaku v souladu se smlouvami mezi dopravci a IDS;
 - spolurozhoduje o návaznostech provozu městské dopravy;
- veškerá komunikace probíhá elektronicky nebo hlasově s tím, že je monitorována a na určitou dobu ukládána.

2.4. Marketing a standardy kvality

Jednotnost systému je do značné míry dána jeho **působením na uživatele**. Vnímání systému cestujícím je tím silnější, čím jednodušeji systém nejen vypadá, ale i skutečně funguje. Proto je jednotný marketing, propagace, informování cestujících i nastavení minimálních standardů kvality **nezbytné pro úspěšnost a atraktivitu** celého systému. Společný jízdní doklad je sice základním předpokladem integrovaného dopravního systému, ale pokud není sjednocen alespoň základními nástroji **vzhled vozidel, zastávek, informací nebo kontaktních míst**, cestující nevnímá systém jako jeden celek. Dnešnímu uživateli veřejné dopravy již zdaleka nestačí pouze kvantitativní nabídka služby, (tedy to, že vůbec něco jede), ale stále více hledí také na **kvalitu** (dodržování jízdního řádu, bezbariérovost, čistotu a celkovou přívětivost a použitelnost systému). Je-li naším bezprostředním konkurentem individuální doprava, je potřeba se komfortu automobilové dopravy co nejvíce přiblížit, samozřejmě v podmínkách aktuálních rozpočtových možností. Nastavení

jednotných standardů kvality pomůže definovat minimální úroveň poskytovaných služeb bez ohledu na dopravce a stává se jakousi smlouvou se zákazníkem, ve které je garantován rozsah i kvalita služby, za kterou cestující platí, byť nikoli v plné výši všech potřebných nákladů. Pro správné nastavení požadovaných parametrů a trvale udržitelnou, v lepším případě rostoucí, úroveň kvality, je nezbytné pravidelně zjišťovat skutečný pohled cestujících a také měřit a vyhodnocovat reálné provedení dopravních služeb jednotlivými dopravci. Pro eliminaci nepříjemných závad a pochybení dopravců je pak nutné nastavit **spravedlivý a důsledný kontrolní systém**, doprovázený příslušnými sankcemi, v lepším případě i možnostmi bonusů za vysokou úroveň kvality.

2.4.1. Logo systému, jednotný grafický manuál

Základním jednotícím prvkem systému je jeho **název a logo**. S tím se váže také existence **jednotného vizuálního stylu**, který je definován pro všechny viditelné prvky systému. Název systému, logo a jednotný vizuální styl musí být přítomen:

- ve vozidlech (vně i uvnitř);
- ve stanicích a zastávkách;
- na kontaktních (prodejních a informačních) místech;
- ve všech informačních a propagačních materiálech týkajících se systému včetně elektronických médií a aplikací.

Garance jednotnosti je nejspolehlivější při tvorbě a přípravě jednotlivých marketingových činností jedním subjektem, tedy organizátorem. **Logo** je zároveň tváří systému, a proto je důležité rozhodnout o nejen o názvu, ale také o podobě systému v očích veřejnosti. Základní možnosti jsou čtyři:

- použít stávající název a logo Pražské integrované dopravy včetně jednotného vizuálního stylu (nejlevnější varianta, většina obyvatel Prahy a Středočeského kraje je na stávající systém PID zvyklá, logo PID vznikalo již s předpokladem reprezentování také Středočeského kraje, nutno přeznačit pouze část vozů a zastávek);
- použít stávající název a logo Středočeské integrované dopravy včetně jednotného vizuálního stylu;
- mírně upravit stávající název Pražské integrované dopravy např. výměnou jednoho ze základních slov a použít současný jednotný vizuální styl PID (nákladově přijatelná kompromisní varianta, vhodné pro vizuální zrovnoprávnění obou krajů, nutno však přeznačit vše);
- vyhlásit soutěž na zcela nový název, logo a jednotný vizuální styl systému (nejdražší varianta).



2.4.2. Informační materiály tištěné i elektronické

Atraktivita celého systému veřejné dopravy závisí do značné míry na **spolehlivých informacích pro cestující**. Nejen v hustě propojených sítích aglomerace, ale i ve venkovských oblastech, kde hlavní roli hraje spíše doprava dětí do školy, je pro nepravidelného cestujícího obtížné najít konkrétní informace o spojení a o tarifu. Avšak i když zákazník před jízdou získal potřebné informace, zůstává pro všechny uživatele veřejné

dopravy – pravidelné i nepravidelné – problém zorientovat se při výlukách a mimořádnostech provozu. Kromě vyhledání spojení a tarifu jsou pro cestující důležité další informace, které mu mohou poskytnout informační střediska nebo prodejní místa. Stále významnější roli budou hrát aktuální informace v elektronických médiích.

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje má za cíl nabídnout cestujícím jeden integrovaný tarif, který umožní cestujícím na jednu jízdenku libovolně přestupovat mezi jednotlivými linkami, druhy dopravy nebo dopravci (v duchu zásad „1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť“). Proto bude cílem tohoto společného IDS v oblasti informačních systémů ve vozidlech a na zastávkách postupně vybudovat **jednotný funkční informační systém**, který bude budován na základě těchto zásad:

- zajištění **vzájemné kompatibility** různých zařízení různých dopravců tak, aby mohla spolu navzájem komunikovat – informace pro cestující musí mít jednotný charakter;
- zajištění informací v reálném čase a informací o mimořádnostech včetně zastávkových sloupků;
- **zajištění funkcí různých zařízení** (např. preference na světelných signalizačních zařízeních) **napříč více druhy** dopravy, dopravci nebo dodavateli;
- dostupnost informací **on-line na internetu** a propojení zákaznický vhodnou **aplikací** s cestujícím (důraz na **smartphony**);
- 24/7 (nonstop) kontakt s veřejností (infolinka, web, sociální síť).

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje bude proto využívat zejména tato informační a komunikační média:

Elektronická média:

- sledování polohy vozidel, informace v reálném čase na zastávkách a na internetu pomocí systému MPV-NET (*Monitorování polohy vozidel*) – aktuální zjišťování polohy všech vozidel IDS; aplikace monitoruje jízdu vozidla, a umožňuje tak kontrolovat standardy kvality (dodržování jízdního řádu a řešit případné stížnosti), vykazovat kontrolu dopravců dle skutečně ujetých tras spojů vozidla;
- elektronické informace pro cestující ve vozidlech;
 - vně (zobrazovací informační displeje přední, boční, zadní; akustické zařízení pro nevidomé);
 - uvnitř (zobrazovací informační displej, akustické hlášení zastávek);
- elektronické informace pro cestující na významnějších zastávkách;
- webové stránky, sociální síť, speciální aplikace pro web i mobilní zařízení (vyhledávače spojení, mapy, informace o mimořádnostech atd.).



Tištěná média:

- informace na zastávkách (jízdní řády, informace o tarifu, schémata sítě, informace o dočasných i trvalých změnách);
- informace ve vozidlech (informace o tarifu a přepravních podmínkách, informace o významnějších dočasných i trvalých změnách);

- informace pro další distribuci především na kontaktních místech (schémata sítě, jízdní řády, tarifní materiály, informace o trvalých i dočasných změnách, tematické brožury pro speciální sílové skupinky (děti, senioři, vozíčkáři, cyklisté, víkendoví cestující), zákaznický časopis apod.);
- marketingová opatření a propagační kampaně při změnách a novinkách obecně.

Pro ilustraci: náklady ROPID na tištěné informační a propagační materiály činily v roce 2013 celkem cca 2 mil. Kč.

V organizaci ROPID je pro oblast marketingu vyhrazeno 11 pracovních míst, z čehož přímou tvorbou propagace a informačních materiálů a médií se zabývají 3 zaměstnanci. Ostatní pracovníci se podílejí na vyřizování podnětů a stížností, jsou zaměstnanci infocentra PID na Hlavním nádraží nebo zastávkové služby, která zajišťuje vývěs jízdních řádů pro dopravce PID mimo DP hl. m. Prahy na území Prahy.

V Dopravním podniku hl. m. Prahy je v oblasti marketingu a komunikace v současné době zaměstnáno 14 pracovníků, další zaměstnanci pracují v infocentrech (cca 35 míst) a zastávkové službě (cca 18 míst), dalších cca 5 míst je vyhrazeno pro přípravu a organizaci informování při operativních a výlukových akcích.

Základní komunikační kanály:

- jednotné webové stránky pro celý systém včetně varianty pro mobilní telefony;
- telefonická infolinka (nejlépe i v málo exponovaných časech);
- sociální sítě (Facebook, Twitter);
- kontaktní místa (infocentra) – vhodné propojit s distribučními místy pro prodej jízdních dokladů (např. České dráhy, infocentra měst, infocentra dopravců atp.).

Pro jednotlivé informační systémy a kanály bude nutno stanovit kompetence pro správu, údržbu a aktualizaci (např. tisk a distribuce jízdních řádů a dalších provozních informací na zastávkách a ve vozidlech, tvorbu a aktualizaci informačních materiálů, provozování kontaktních míst apod.).

Příprava na spuštění nového společného IDS

Vzniku nového společného systému bude předcházet **důkladná informační a propagační kampaň**, která zdůrazní přednosti nového systému pro cestující a v postupných krocích bude vysvětlovat jednotlivé aspekty používání tohoto systému. Kampaň musí využít různé prostředky pro zásah co nejširšího spektra veřejnosti a musí být rozfázována do celého období od politického rozhodnutí o vzniku systému až do termínu jeho spuštění (v případě etapizace, která je pro celkovou budoucí funkčnost systému



vhodnější, lze postupovat po jednotlivých oblastech). Bude nutné zkoordinovat činnost politické a odborné úrovně obou krajů v oblasti komunikace vůči médiím a veřejnosti a nastavit jednotný systém šíření informací i reakcí na dotazy. Bez kvalitní propagační kampaně hrozí nepochopení ze strany cestujících a jejich nepřípravenost na změny.

2.4.3. Anketní průzkumy

Anketní průzkumy jsou cenným zdrojem informací o vnímání systému jeho uživateli. Proto je nezbytné v pravidelných intervalech (max. dvouletý cyklus) zjišťovat:

- spokojenost cestujících s kvalitou přepravy;
- názory cestujících na fungování jednotlivých součástí systému;
- dopravní chování (přestupovost, volbu mezi veřejnou a individuální dopravou, četnost cest za určité období);
- tarifní chování (využívání a preference jednotlivých jízdních dokladů, způsob jejich nákupu).

Výhodou těchto průzkumů je jejich relativně malá finanční náročnost (stačí reprezentativní vzorek, možnost získání respondentů přímo v terénu, telefonicky nebo elektronickou poštou). Zjišťování názorů, chování a preferencí cestujících je vhodné doplnit jednoduchými a finančně nenáročnými anketními průzkumy na webových stránkách nebo sociálních sítích.

2.4.4. Standardy dopravní obslužnosti

Standardy dopravní obslužnosti definují rozsah poskytovaných služeb, četnost dopravních spojení v průběhu dne a týdne a také maximální přípustnou obsazenost vozidel. Navržené minimální hodnoty by měly být vodítkem pro plánování sítě, nikoli však dogmatem. Vždy bude u těchto standardů záležet na lokálních podmínkách i na rozpočtových možnostech objednatelů. Jednotlivé standardy mohou být rozděleny podle druhu dopravního prostředku nebo podle velikosti sídel či druhu zástavby.



Dostupnost zastávek

Tento standard definuje maximální docházkovou vzdálenost od zdroje cesty k zastávce nebo od zastávky k cíli cesty, a to ve dvou stupních – základní a prodloužené pro odůvodněné případy. Uvedené max. délky vzdálenosti musí být plněny pro 80% obyvatel posuzované lokality nebo obce. V odůvodněných případech (a např. i s ohledem na provozní anebo ekonomické možnosti), mohou být docházkové vzdálenosti i delší.

Typ území	Max. docházková vzdálenost	
	základní	v odůvodněných případech
souvislá vysokopodlažní zástavba (5 podlaží a více)	400 m	600 m
souvislá nízkopodlažní zástavba (4 podlaží a méně)	800 m	1 000 m
nesouvislá zástavba	1 500 m	2 000 m

Zastávky je možné budovat i pro kratší docházkové vzdálenosti nebo pro nezastavěná území, vždy však s ohledem na provozní vícenáklady spojené s častějším zastavováním vozidel, s údržbou zastávek i se sníženou cestovní rychlostí.

Minimální rozsah obslužnosti

Tento standard by měl být definován s ohledem na skutečné přepravní potřeby dané oblasti. Jakékoli konkrétní hodnoty počtu spojů v jednotlivých obdobích dne a týdne budou vždy závislé na reálných rozpočtových možnostech objednatelů a na přepravní poptávce. Pro každou samostatnou obec je dán **minimální počet 6 párů spojů v pracovní dny a 2 páry spojů v nepracovní dny** pouze při odůvodnitelné poptávce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek.



Maximální obsazenost vozidel

Standardy obsaditelnosti		
Druh dopravy	Typ vozidla	Standard obsaditelnosti
metro	vůz (20 m)	110 osob
metro	souprava (100 m)	550 osob
vlak	elektrická jednotka dvoupodlažní třívozová (471)	341 osob
vlak	elektrická jednotka jednopodlažní čtyřvozová (451/452)	330 osob
vlak	motorová jednotka dvouvozová (814)	95 osob
vlak	motorová jednotka třívozová (841.2)	149 osob
vlak	motorový vůz dvounápravový (810)	61 osob
tramvaj	vůz (16 m)	60 osob
tramvaj	souprava (32 m)	120 osob
autobus	midibus (8 m)	30 osob
autobus	standardní (12 m)	50 osob
autobus	kloubový (18 m)	80 osob

2.4.5. Provozní standardy



Provozní standardy určují jednotnou minimální úroveň poskytovaných služeb, které ovlivňují především **dopravci** (v případě infrastruktury především **vlastníci infrastruktury**) a dělí se na standardy pro vozidla, zastávky, kontaktní místa a obslužný personál. Další dělení je podle druhu dopravního prostředku, typu linek, na které jsou vozidla nasazována (městské, příměstské,

regionální nebo speciální, např. páteřní) a podle významu jednotlivých stanic a zastávek včetně přestupních uzlů. Navržené minimální standardy respektují platnou legislativu České republiky a mohou být zvyšovány při zadávání jednotlivých výběrových řízení, naopak vzhledem ke stávajícímu stavu zejména v nezaintegrováných oblastech Středočeského kraje je navrženo **přechodné období pro neplnění** vybraných standardů, které bezprostředně nesouvisejí se základními podmínkami fungování systému (toto přechodné období platí do doby zařazení nových vozidel nebo obnovy infrastruktury, nejpozději však do začátku platnosti nových smluv mezi objednatelem a dopravcem).

2.4.5.1. Metro, tramvaje a přívozy

Zde je navrženo pokračovat v již zavedených standardech PID bez výraznějších úprav (týká se pouze území Prahy). V případě nově zintegrováných přívozů na území Středočeského kraje se bude vzhledem ke specifčnosti tohoto druhu dopravy maximálně přihlížet k výchozímu stavu konkrétních přívozů.

2.4.5.2. Železnice

Pro potřeby standardů je železniční doprava rozdělena na jednotlivé linky. Městské linky mají převážnou většinu trasy na území města, ostatní linky jsou regionální (včetně rychlíků – zde však bude nutné standardy koordinovat s celostátním objednatelem). Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti a maximální obsaditelnosti. Stanice a zastávky jsou rozděleny podle intenzity využití na přestupní stanice, stanice lokálního významu a ostatní nácestné zastávky. Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, vybavenosti a informačních systémech. Níže jsou uvedeny pouze základní parametry, které budou rozpracovány do podrobného dokumentu Standardy kvality. Vzhledem k dělení kompetencí na dopravce a vlastníka infrastruktury je nutné nastavit smluvní vztah v oblasti standardů také s vlastníkem infrastruktury.



Minimální výbava a vzhled vozidel

- bezbariérovost (80 % pro městské linky, 20 % pro regionální linky);
- plošina pro dětský kočárek nebo jízdní kolo (u bezbariérově přístupných vozidel pro invalidní vozík);
- funkční odbavovací zařízení (včetně případu tratí se samoobslužným odbavováním);
- základní informace o systému včetně tarifních informací a schématu sítě;
- akustické hlášení informací o trase vlaku;
- elektronické zobrazovací panely vně i uvnitř vozidla (přechodně povolena papírová podoba informací o lince a cílové stanici);
- základní čistota, zajištění světelné a tepelné pohody, odvětrávání, funkčnost dveří a oken, toalety včetně jejich výbavy a funkčnosti;
- stáří vozidel (70 % vozidel na lince není starších než 30 let, maximální stáří vozidel 50 let) (vozidlo po kompletní rekonstrukci je považováno za nové);
- logo systému.

Minimální výbava a vzhled stanic a zastávek

- bezbariérovost (80 % pro přestupní stanice, 40 % pro stanice lokálního významu a 10 % pro ostatní nácestné zastávky) a funkčnost bezbariérových zařízení;
- odbavovací zařízení (dle zvolené varianty) včetně funkčnosti;

- kontaktní místo (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- základní informace o systému včetně tarifních informací, schématu sítě a jízdních řádů;
- akustické hlášení informací o vlacích (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- elektronické zobrazovací informační panely (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu), v případě přestupních uzlů společně s BUS;
- základní čistota, schůdnost nástupišť a přístupových cest včetně zimního období;
- toalety včetně jejich výbavy, funkčnosti a čistoty (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- logo systému.

Minimální výbava a vzhled kontaktních (prodejních a informačních) míst

- prodej jízdních dokladů dle zvoleného odbavovacího systému;
- poskytování definovaného sortimentu jízdních dokladů a informačních materiálů;
- přívětivost a komunikativnost personálu včetně znalostí o tarifu systému a ústrojové kázně;
- logo systému.

Minimální dovednosti obslužného personálu vozidel (včetně dispečinku dopravce)

- dodržení plánu výkonů (náhrada výpadků);
- dodržení plánované kapacity vozidla a garantovaných bezbariérových spojů;
- dodržení minimální přesnosti provozu (odjezdy v toleranci 0 až +5 minut);
- dodržení plánovaných přestupních vazeb;
- prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích (dle zvoleného odbavovacího systému) včetně znalostí o tarifu systému;
- přívětivost a komunikativnost personálu, který je ve styku s veřejností včetně ústrojové kázně.

2.4.5.3. Autobusy

Pro potřeby standardů jsou autobusové linky rozděleny na:

- **městské** (s trasou pouze nebo převážně na území města s vlastním systémem MHD);
- **příměstské** (s trasou vedenou také na území města s vlastním systémem MHD, která zároveň slouží pro místní obsluhu města s vlastním systémem MHD);
- **regionální** (s trasou vedenou mimo území města s vlastním systémem MHD nebo s trasou zasahující na území takového města ale nesloužící pro jeho místní obsluhu)



Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, odbavovacím systému a maximální obsaditelnosti (pohodlí pro cestující, resp. podílu sedících cestujících). Za města s vlastním systémem MHD jsou považována především Praha a dále větší středočeská města s rozsáhlejším systémem městské dopravy (např. Beroun, Kladno, Kolín, Mladá Boleslav, Příbram atd.).

Stanice a zastávky jsou rozděleny podle intenzity využití na:

- významný uzel
- významná přestupní zastávka
- malá přestupní nebo významná nácestná zastávka
- ostatní nácestné zastávky

Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, vybavenosti a informačních systémech. Dále je možné nastavit zvláštní standardy pro speciální případy, např. **páteřní linky**, pro které je možné definovat přísnější standardy např. z pohledu bezbariérovosti, informačních systémů nebo vybavenosti zastávek. Níže jsou uvedeny pouze základní parametry, které budou rozpracovány do podrobného dokumentu Standardy kvality. Vzhledem k dělení kompetencí na dopravce a vlastníka infrastruktury (týká se především zastávek) je nutné v rámci smluvního vztahu s vlastníky infrastruktury (města, obce, resp. správci komunikací) ošetřit také povinnosti týkající se oblasti standardů.

Minimální výbava a vzhled vozidel

- bezbariérovost (40 % pro městské linky, 20 % pro příměstské linky a 10 % pro regionální linky);
- šířka dveří (na městských a příměstských linkách minimálně jedny dveře šířky min. 1200 mm);
- plošina pro dětský kočárek (u bezbariérově přístupných vozidel pro invalidní vozík);
- odbavovací zařízení (dle zvolené varianty) včetně funkčnosti – může se lišit na městských, příměstských a regionálních linkách – záleží na způsobu odbavování a usměrnění nástupu;
- základní informace o systému včetně tarifních informací a informací o přepravních podmínkách;
- akustické hlášení informací o trase linky včetně výbavy pro nevidomé;
- elektronické zobrazovací prvky vně i uvnitř vozidla (přechodně povolena papírová podoba informací o lince a její trase) umožňující také zobrazení informací o čase a tarifním pásmu/zóně;
- základní čistota, zajištění světelné a tepelné pohody, odvětrávání, funkčnost dveří a oken;
- rozmístění, počet a typ sedaček v závislosti na typu linky (měkkí sedačky a jejich minimální počet u příměstských a regionálních linek včetně zákazu podélného umístění sedaček na těchto linkách);
- dostatečný počet tlačítek „znamení k řidiči“ včetně zpětné signalizace cestujícímu;
- stáří vozidel (60 % výkonů na lince vozidla ne staršími než 12 let, maximální průměrné stáří vozového parku 9 let, maximální stáří vozidel 20 let, přípustné výjimky pro vozidla speciálního účelu);
- on-line sledování polohy pomocí GPS;
- logo systému, jedinečné evidenční číslo, pořadová čísla linky;
- jednotný nátěr dle barev systému (postupně s nově pořízenými vozidly).

Minimální výbava a vzhled zastávek

	významný uzel (A)	významná přestupní zastávka (B)	malá přestupní nebo významná nácestná zastávka (C)	ostatní nácestné zastávky (D, E)
Bezbariérovost	90 %	50 %	20 %	10 %
Kontaktní místo (infocentrum)	ano	ne	ne	ne
Navigační systém, mapa uzlu	ano	ano	ne	ne
Jízdenkový automat/prodejní místo	ano	ano	ano	ne
Elektronické zobrazovací panely (on-line odjezdy)	ano	ano	ano	ne
Přístřešek s lavičkou	ano	ano	ano	ne
Mapa sítě nebo oblasti	ano	ano	ano	ne
Označník jednotné barvy se základními informacemi (název zastávky, linky, tarifní pásmo/zóna) jízdními řády, základní informací o tarifu a QR kódem (on-line odjezdy)	ano	ano	ano	ano

Jednotlivé zastávky a uzly budou kategorizovány podle výše uvedené metodiky.

Minimální výbava a vzhled kontaktních (prodejních a informačních) míst

- prodej jízdních dokladů dle zvoleného odbavovacího systému;
- poskytování definovaného sortimentu jízdních dokladů a informačních materiálů;
- přívětivost a komunikativnost personálu včetně znalostí o tarifu systému a ústrojové kázně;
- logo systému.

Minimální dovednosti obslužného personálu vozidel (včetně dispečinku dopravce)

- dodržení plánu výkonů (náhrada výpadků);
- dodržení plánované kapacity vozidla a garantovaných bezbariérových spojů;
- dodržení minimální přesnosti provozu (odjezdy v toleranci 0 až +179 sekund);
- obslužení zastávek v případě poptávky (vychází se z předpokladu, že všechny zastávky již budou mít charakter „na znamení“ bez nutnosti mávání na příjezdějíci autobus, tedy povinnost řidiče zastavit v zastávce, pokud se na ní viditelně nachází osoba nebo pokud došlo k požadavku na výstup uvnitř vozidla);
- dodržení plánovaných přestupních vazeb;
- prodej a kontrola jízdních dokladů ve vozidlech (dle zvoleného odbavovacího systému) včetně znalostí o tarifu systému;
- přívětivost a komunikativnost personálu, který je ve styku s veřejností včetně ústrojové kázně.

Pro jednotlivé druhy dopravy budou zpracovány podrobné dokumenty Standardy kvality vycházející z již platných dokumentů pro PID. Tyto standardy dle evropské normy ČSN 13 816, pro které budou nastaveny konkrétní úrovně náročnosti, budou pravidelně **čtvrtletně měřeny, vyhodnocovány a zveřejňovány**.

Zároveň je nezbytné nastavit **systém kontroly** činnosti jednotlivých dopravců, opět na základě zkušeností s kontrolní činností stávajícího systému PID. S každým dopravcem je

potřebné dohodnout systém **smluvních sankcí** při výskytu nepříjemných situací a je vhodné nastavit také **pozitivně motivační systém**, kdy mohou být dopravci finančně ohodnoceni při dlouhodobě vysoké kvalitě poskytovaných služeb.

2.5. Organizační uspořádání

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy. Pokrývá celé území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, kde bude obsluhováno:

- 2 574 378 obyvatel – tzn. 24% obyvatel celé ČR (stav k 1. 1. 2015)
- 1 145 obcí
- území o rozloze 11 511 km²



V současné době procházejí lokální i regionální dopravní trhy zásadními změnami. Ty jsou způsobeny nejen novými zákonnými podmínkami. Tlak na změnu vzniká také z ekonomických důvodů, protože stav veřejných financí je velmi napjatý. Města, obce i kraje mají proto velký zájem, aby se zvýšila efektivita poskytovaných financí na veřejnou dopravu. Je však třeba zvyšovat mobilitu obyvatelstva, a prosazovat tak veřejný zájem při zachování **sociální únosnosti cen jízdného**. Legislativní tlak na **oddělení úrovně objednavatelů** (definování a financování dopravní obslužnosti) a **dopravců** (výkon veřejných služeb v přepravě osob) je proto logický – **zamezuje diskriminaci a zajišťuje větší finanční transparentnost** ve veřejné dopravě. Proto s ohledem na tento vývoj definovaný právem Evropské unie a harmonizovanými právními předpisy ČR a na velký počet obyvatel a obcí obsluhovaných různými druhy veřejné dopravy je třeba nový společný IDS řídit **jednotně, efektivně a kvalitně** za pomoci jednoho společného samostatného **organizátora veřejné dopravy**¹⁰. Ten bude vykonávat organizační činnosti pro zajištění integrace veřejné dopravy.

V rámci spolupráce objednavatelů jsou podstatné kompetence pro integraci více dopravců v jednom IDS přenášeny na právně samostatného **organizátora**, který pracuje s vlastním personálem a majetkem. Jeho největší předností je, že dokáže řešit veřejnou dopravu

¹⁰ Podle zákona č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících mohou být vlastníky organizátora pouze objednavatelé veřejné dopravy, nikoliv dopravci.

komplexně, systém jako celek funguje lépe než součet jeho součástí, neboť vzniká **synergický efekt**. Mezi hlavní činnosti organizátora patří vytvoření a rozvoj společného tarifu, smluvní zajištění celého systému, vedení linek a koordinace jízdních řádů silniční i kolejové dopravy (případně koordinace s dalšími druhy dopravy) v integrované oblasti. Je tím přednostně sledován cíl, aby díky této sladěné dopravní nabídce **vzrostla atraktivita** veškeré regionální veřejné dopravy především ve srovnání s individuální automobilovou dopravou.

2.5.1. Umístění organizačních činností

2.5.1.1. Návrh vlastnické struktury organizátora společného IDS Prahy a Středočeského kraje

Praha a Středočeský kraj zřídí **společného organizátora IDS Prahy a Středočeského kraje** za účelem vykonávání koordinace veškeré dopravní obslužnosti stejně jako přípravy, realizace a provozování společného IDS na celém území Prahy a Středočeského kraje.

2.5.2. Kompetence organizátora

Cílem vzniku organizátora společného IDS Prahy a Středočeského kraje je **získat pro objednavatele vyšší vliv a kontrolu veřejné dopravy**. Organizátor totiž přebírá řídicí roli odborné dopravní organizace a odborně zastupuje objednavatele. Z oddělení politické zodpovědnosti a zájmů dopravců plyne kromě změněné struktury funkcí **jednoznačné oddělení nákladů a potřebná transparentnost finančních prostředků** pro zajištění co možná **nejefektivnější a nejatraktivnější veřejné přepravy cestujících**. S tím spojené přesměrování nákladů na systémové činnosti od dopravců na organizátora znamená zároveň pro dopravce snížení provozních nákladů.

Základní úkoly organizátora společného IDS Prahy a Středočeského kraje budou:

- zpracování plánů dopravní obslužnosti území a její organizační zajištění, stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území a jejich projednání s obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci;
- společné objednávání dopravních služeb na území IDS za své zakladatele včetně regionální železniční dopravy a koordinace s dálkovou železniční dopravou;
- koordinace objednávek s dalšími objednateli;
- vytváření společných tarifních a přepravních podmínek;
- koncepční plánování a koncepční rozvoj integrovaného systému;
- návrh ekonomického zajištění provozu IDS při efektivním využití dostupných finančních prostředků – organizace finančních toků tržeb a dotací v IDS (*viz kapitola 2.2.4. Dělbá tržeb*);
- koordinace provozu jednotlivých druhů dopravy a dopravců, návrh dopravních opatření, intervalů linek, jízdních řádů, prokladů a návazností;
- spolupráce na realizaci preferenčních opatření;
- podpora zlepšování přestupních vazeb a optimalizace přestupních bodů;
- spolupráce na koncepci infrastruktury;
- příprava projektů k čerpání fondů EU;
- zpracování a organizace smluv k zajištění provozu IDS s dotčenými obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci v zastoupení hl. m. Prahy a Středočeského kraje a kontrola jejich plnění;
- zpracování standardů kvality IDS, vývoj a realizace systému řízení kvality;
- výběrová řízení na provozování linek, uzavírání dlouhodobých smluv;

- kontrola dopravců (kontrola plnění smluv – standard kvality, vybavenost vozidel, ekonomika atd.);
- zajištění přepravní kontroly cestujících;
- provádění přepravních průzkumů a průzkumů spokojenosti cestujících;
- spolupráce na modernizaci a rozvoji vozového parku a jeho vybavení;
- zajištění informačního systému a propagace IDS (jednotný marketing, informování a propagace systému);
- definice požadavků na odbavovací a informační zařízení;
- certifikace zařízení pro využití v IDS;
- koordinace rozvoje telematiky a informačních technologií;
- poradenská činnost;
- provádění dalších činností pro objednavatele nebo dopravce (např. studie na úpravy přestupních zastávek, novelizace zákonů atd.).

Rizika spojená s neexistencí organizátora IDS

- nedostatečná koordinace dopravní nabídky (slabý dohled nad koordinací linek a jízdních řádů, návazností);
- neefektivní využití finančních zdrojů krajů a měst vložených do veřejné dopravy (financování souběhů různých druhů dopravy);
- mnoho nejednotných tarifů nepřehledných pro cestující;
- nižší kvalita služeb veřejné hromadné dopravy jakožto alternativy k IAD a s ní související trend úbytku cestujících;
- zahlcení měst automobily z okolí a ztráta atraktivity a konkurenceschopnosti regionu vůči ostatním regionům (investice, pracovní příležitosti...);
- v případě koordinace prováděné dopravci jsou v praxi upřednostňovány provozní zájmy a vlastní efektivita dopravců před potřebami cestujících;
- chybí orientace na zájmy cestujícího a hrozí pomalé reakce na změny na dopravním trhu („*vždycky to takhle přece jezdilo*“);
- nedostatečná propracovanost a propojenost informačních systémů – nedostatek přehledných informací pro cestující.

2.5.3. Vnitřní řídicí struktura organizátora

Otázka řídicích orgánů se odvíjí od charakteru společnosti, která bude pro organizátora zvolena vlastnickou strukturou zakladatelů.

Ředitel

- řídí a zajišťuje chod organizátora a kontakty s objednateli

Základní řídicí úrovně

- úsek dopravního ředitele
- úsek ekonomického ředitele
- úsek technického ředitele

Úsek dopravního ředitele:

Zajišťuje koncepci rozvoje systému z hlediska kompletní koordinace systému ve vazbě na dlouhodobé plánování rozvoje území (územní plány) a kooperaci všech druhů dopravy a zajišťuje vlastní detailní projektování systému včetně sběru dat a nastavení a kontrolu kvality provozu.

Řídí odbory¹¹:

- **odbor projektování dopravy** (koncepce integrované dopravy, dopravní plánování systému městské dopravy v Praze, dopravní plánování regionální dopravy)
- **odbor marketingu** (marketing systému, infocentra a styk s veřejností, zastávková služba)
- **odbor kvality systému** (přepravní průzkumy, dispečink, standard kvality a provozní kontrola systému)

Úsek ekonomického ředitele:

Zajišťuje jednak vnitřní ekonomickou správu organizátora, dále finanční a smluvní zajištění systému, zodpovídá za veřejné zakázky.

Řídí odbory¹¹:

- **odbor právních agend veřejné dopravy** (právní servis, agenda veřejných zakázek – veřejné zakázky na veřejné služby v dopravě – výběr dopravců)
- **odbor financování a smluvního zajištění systému** (agenda tarifu, jízdních dokladů a controllingu dělby tržeb, smluvní zajištění a financování veřejných služeb)
- **odbor přepravní kontroly** (přepravní kontrola – kontrola a zajištění pohledávek od cestujících)
- **odbor účetnictví a daní** (vnitřní správa a správa majetku, účetnictví a daně)

Úsek technického ředitele:

Zajišťuje technický rozvoj dopravních činností, odbavovacích a informačních technologií, řeší standard kvality, kontroluje systém po technické stránce.

Řídí odbory¹¹:

- **odbor veřejných zakázek** (veřejné zakázky technologií a zajištění provozu a vlastního provozu organizátora)
- **odbor technických dopravních činností** (technický rozvoj systému, správa OIS¹²)

Zobrazení vnitřní řídicí struktury organizátora:

ŘEDITEL									
úsek dopravního ředitele			úsek ekonomického ředitele			úsek technického ředitele			
	odbor projektování dopravy	koncepce železniční dopravy, dopravní plánování systému městské dopravy v Praze, dopravní plánování regionální dopravy		odbor právních agend veřejné dopravy	právní servis, agenda veřejných zakázek – veřejné zakázky na veřejné služby v dopravě - výběr dopravců		odbor veřejných zakázek	veřejné zakázky technologií a zajištění vlastního provozu organizátora veřejné zakázky technologií a zajištění provozu a vlastního provozu organizátora	
	odbor marketingu a styku s veřejností	marketing systému, infocentra a styk s veřejností, zastávková služba		odbor financování a smluvního zajištění systému	agenda tarifu, jízdních dokladů a controllingu dělby tržeb, smluvní zajištění a financování veřejných služeb		odbor technických dopravních činností	oddělení technického rozvoje systému, oddělení správy OIS	
	odbor kvality systému	přepravní průzkumy, dispečink, standard kvality a provozní kontrola systému		odbor přepravní kontroly	přepravní kontrola kontrolorů a zajištění pohledávek od cestujících				
				odbor účetnictví a daní	vnitřní správa a správa majetku, účetnictví a daně				

¹¹ Odbory všech složek organizátora se mohou dále dělit na jednotlivá oddělení.

¹² Odbavovací a informační systém.

2.5.4. Financování provozu organizátora

2.5.4.1. *Současný stav – financování ROPID*

ROPID je zřízen z rozhodnutí orgánů HMP, jako příspěvková organizace ZHMP a soubor činností, které zajišťuje, je stanoven ve zřizovací listině. Je financován podílově z rozpočtu HMP a z tržeb za systémové služby od dopravců.

Rozpočet ROPID (rok 2015)

příspěvek celkem:	66 490,3 tis. Kč
z toho účelové prostředky určené:	
ostatní náklady PID:	13 453,4 tis. Kč
doprava handicapovaných:	27 345,1 tis. Kč
tržby od dopravců (služby kalkulované na objednaný km):	39 858,0 tis. Kč

Tržby od dopravců nejsou přerozdělovány pro financování „vnitřního chodu“ organizátora, ale jsou prioritně používány k financování systémových činností sloužících ke zkvalitnění a požadované unifikaci systému (např. financování jednotného papíru do mobilních prodejních zařízení s požadovanou úrovní ochranných prvků, provoz zastávkové služby pro dopravce, tisk a distribuce informačních materiálů, provoz infocentra, dispečinku apod.).

2.5.4.2. *Návrh financování nového společného organizátora*

Financování provozu organizátora včetně systémových služeb, by mělo probíhat opět podílově z rozpočtů jednotlivých vlastníků (HMP a Středočeského kraje), kterým bude organizátor fakturovat poskytované služby. Je třeba zachovat také podíl financování od dopravců, kterým se lze promítnout financování systému do rozpočtů všech subjektů, které budou v IDS zapojeny, byť nebudou vlastníky organizátora. Vzhledem k obrátům je jasné, že organizátor musí být plátcem DPH, z čehož plyne i potřeba kvalitního vnitřního controllingu, a nelze proto podceňovat ani vnitřní ekonomickou strukturu řízení, která je v modelu organizační struktury navržena. V nových podmínkách bude organizátor založen jako obchodní společnost „in house“ více zakládajícími subjekty podle zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.

3. ZÁVĚR

3.1. Příprava a realizace společného IDS

Ustavení Řídící rady nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje

Výbory pro dopravu Středočeského kraje a hl. města Prahy na svých zasedáních 27. 11. 2014, resp. 15. 1. 2015 po projednání doporučily svým Radám společně **ustavit Řídící radu IDS Prahy a Středočeského kraje** pro založení společného organizátora a řízení společného IDS – své zastoupení odsouhlasila Rada hl. m. Prahy dne 17. 2. 2015 a Rada Středočeského kraje 16. 3. 2015,

Řídící rada IDS by měla zadat ekonomicko-právní analýzu pro rozhodnutí o právní formě organizátora a připravit ke schválení radám, resp. zastupitelstvům oběma krajů všechny kroky nutné k založení společného organizátora a spuštění společného IDS.

3.2. Doporučení dalšího postupu pro Prahu a Středočeský kraj

Pro další rozvoj spolupráce mezi Prahou a Středočeským krajem v oblasti integrace veřejné dopravy je navržen následující postup:

- projednání předloženého dokumentu „Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa – Návrh základních parametrů společného IDS a návrh dalšího postupu“ ve výborech dopravy a radách hl. m. Prahy a Středočeského kraje – viz níže návrh usnesení
- zahájení přípravy realizace postupné integrace a koordinace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji do jednoho společného IDS.

Návrh usnesení Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy a Výboru pro dopravu Středočeského kraje:

I. schvaluje předložený dokument „Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa – Návrh základních parametrů společného IDS a návrh dalšího postupu“;

II. doporučuje Radě hl. m. Prahy a Radě Středočeského kraje projednat a schválit dokument na nejbližším jednání Rady následujícím po schválení dokumentu oběma výbory.

Návrh usnesení Rady hl. m. Prahy a Rady Středočeského kraje:

Rada hlavního města Prahy a Rada Středočeského kraje

I. schvaluje předložený dokument „Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa – Návrh základních parametrů společného IDS a návrh dalšího postupu“;

II. ukládá organizaci ROPID, resp. odboru dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (ve vzájemné spolupráci) pokračovat v přípravách realizace postupné integrace a koordinace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji do jednoho společného IDS.