

# TECHNICKÉ A PREVÁDZKOVÉ ŠTANDARDY IDS BK

Január 2013

## Obsah

<b>ÚVOD</b> .....	<b>5</b>
<b>TERMINOLÓGIA</b> .....	<b>6</b>
<b>ŠTANDARD VYBAVENIA ZASTÁVOK</b> .....	<b>10</b>
<b>1 Kategorizácia zastávok IDS BK</b> .....	<b>10</b>
<b>2 Označenie zastávok</b> .....	<b>11</b>
<b>3 Vzhľad a vybavenie označiek</b> .....	<b>12</b>
<b>4 Dočasné označovanie zastávok</b> .....	<b>12</b>
<b>5 Ďalšie súčasti a vybavenie zastávky</b> .....	<b>13</b>
<b>6 Vybavenie železničných staníc</b> .....	<b>14</b>
<b>7 Údržba a kontrola označiek</b> .....	<b>15</b>
<b>ŠTANDARD ZASTÁVKOVÉHO INFORMAČNÉHO SYSTÉMU</b> .....	<b>17</b>
<b>1 Zastávkový informačný systém</b> .....	<b>17</b>
1.1 Základná architektúra ZIS.....	18
<b>2 Elektronické informačné tabule</b> .....	<b>19</b>
2.1 Centrálna tabuľa.....	19
2.2 Zastávková tabuľa.....	21
<b>3 Komunikácia medzi DRS a tabuľami, režimy prevádzky tabúľ</b> .....	<b>22</b>
<b>ŠTANDARD VYBAVENIA A ČISTOTY VOZIDIEL</b> .....	<b>24</b>
<b>1 Štandard vozidiel prevádzkovaných v IDS BK</b> .....	<b>24</b>
<b>2 Štandard CITY</b> .....	<b>24</b>
2.1 Označenie vozidla číslom linky a cieľom .....	25
2.2 Vybavovací systém .....	29
2.3 Komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla .....	30
2.4 Komunikačné zariadenia vozidla s okolím .....	31
2.5 Informačné piktogramy .....	32
2.6 Informačné plochy.....	33
2.7 Reklama a reklamné plochy.....	34
2.8 Technický stav a vzhľad vozidla .....	34
2.9 Pohodlie cestujúcich.....	36
2.10 Elektronický akustický informačný systém.....	36
2.11 Panel čas a zóna.....	37
2.12 Nízkopodlažnosť vozidla .....	37
<b>3 Štandard REGIOBUS</b> .....	<b>37</b>
3.1 Označenie vozidla číslom linky a cieľom .....	38
3.2 Vybavovací systém .....	41
3.3 Komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla .....	42
3.4 Komunikačné zariadenia vozidla s okolím .....	43
3.5 Informačné piktogramy .....	44
3.6 Informačné plochy.....	45
3.7 Reklama a reklamné plochy.....	46

3.8	Technický stav a vzhľad vozidla .....	46
3.9	Pohodlie cestujúcich.....	48
3.10	Elektronický akustický informačný systém.....	48
3.11	Panel čas a zóna.....	49
3.12	Nízkopodlažnosť vozidla .....	49
<b>4</b>	<b>Štandard REGIOTRAIN .....</b>	<b>49</b>
4.1	Štandardné a nadštandardné vybavenie vozidiel .....	49
4.2	Označenie smerovými tabuľami .....	50
4.3	Vybavovací systém .....	51
4.4	Systém komunikácie .....	52
4.5	Informačné piktogramy .....	52
4.6	Informačné plochy.....	53
4.7	Technický stav a vzhľad vozidla .....	54
4.8	Pohodlie cestujúcich.....	54
4.9	Elektronický akustický informačný systém.....	55
	<b>ŠTANDARD PREVÁDZKOVEJ ZÁLOHY.....</b>	<b>56</b>
	<b>ŠTANDARD DODRŽIAVANIA NADVÄZNOSTÍ SPOJOV .....</b>	<b>57</b>
<b>1</b>	<b>Kategórie nadväzných spojení .....</b>	<b>57</b>
<b>2</b>	<b>Čas prestupu.....</b>	<b>58</b>
<b>3</b>	<b>Pôsobnosť a formy komunikácie dispečingov pri sledovaní a zabezpečovaní nadväzností.....</b>	<b>58</b>
<b>4</b>	<b>Mimoriadne udalosti v doprave .....</b>	<b>60</b>
4.1	Mimoriadne udalosti v doprave spôsobené dopravcom .....	60
4.2	Mimoriadne udalosti v doprave nezávislé od dopravcu .....	60
4.3	Postup v prípade vzniku mimoriadnej udalosti.....	61
	<b>ŠTANDARD VÝLUK.....</b>	<b>63</b>
<b>1</b>	<b>Výluky na železnici.....</b>	<b>63</b>
1.1	Plánované výluky .....	63
1.2	Neplánované výluky a iné čiastočné obmedzenia dopravy .....	63
<b>2</b>	<b>Výluky na cestných komunikáciách .....</b>	<b>64</b>
2.1	Rozsiahle výluky so značným dopadom na dopravu.....	64
2.2	Dopravné výluky s čiastočným obmedzením dopravy .....	64
2.3	Neplánované výluky.....	64
<b>3</b>	<b>Náhradná doprava .....</b>	<b>64</b>
3.1	Náhradná doprava pri výluke na dráhe .....	65
3.2	Náhradná doprava pri výluke na cestnej komunikácii .....	65
	<b>ŠTANDARD CESTOVNÝCH DOKLADOV .....</b>	<b>67</b>
<b>1</b>	<b>Obsah cestovných dokladov .....</b>	<b>67</b>
<b>2</b>	<b>Tlač označovača cestovných lístkov .....</b>	<b>68</b>
<b>3</b>	<b>Ochranné prvky cestovných lístkov .....</b>	<b>69</b>
3.1	Druhy ochranných prvkov .....	69
3.2	Povinnosti dopravcov.....	69
	<b>ŠTANDARD PREDAJA CESTOVNÝCH DOKLADOV, INFORMAČNÝCH CENTIER, VYBAVENIA A KONTROLY CESTUJÚCICH.....</b>	<b>70</b>
<b>1</b>	<b>Spôsoby predaja cestovných dokladov .....</b>	<b>70</b>

<b>2</b>	<b>Informačné a predajné centrá (IPC)</b> .....	<b>70</b>
<b>3</b>	<b>Predajné miesta dopravcov (PMD)</b> .....	<b>71</b>
<b>4</b>	<b>Provízny predaj (PP)</b> .....	<b>71</b>
<b>5</b>	<b>Predajné automaty na cestovné doklady</b> .....	<b>72</b>
<b>6</b>	<b>Predaj vo vozidle</b> .....	<b>72</b>
6.1	Štandard CITY .....	72
6.2	Štandard REGIOBUS .....	72
6.3	Štandard REGIOTRAIN .....	73
<b>7</b>	<b>Predaj cez internet</b> .....	<b>73</b>
<b>8</b>	<b>Predaj predplatných cestovných lístkov</b> .....	<b>73</b>
<b>9</b>	<b>Vybavenie cestujúcich</b> .....	<b>74</b>
<b>10</b>	<b>Prepravná kontrola</b> .....	<b>78</b>
	<b>ŠTANDARD DOPRAVNÝCH VÝKONOV</b> .....	<b>79</b>
<b>1</b>	<b>Zabezpečenie dopravy podľa cestovného poriadku</b> .....	<b>79</b>
<b>2</b>	<b>Presnosť dodržiavania cestovných poriadkov</b> .....	<b>79</b>
<b>3</b>	<b>Presnosť pristavenia vozidiel k zastávkam</b> .....	<b>80</b>
<b>4</b>	<b>Nadväznosť spojov</b> .....	<b>80</b>
<b>5</b>	<b>Dodržanie parametrov vozidiel definovaných v ponuke dopravcu</b> .....	<b>80</b>
<b>6</b>	<b>Záznam o prevádzke vozidla</b> .....	<b>81</b>
<b>7</b>	<b>Správanie sa pracovníkov dopravcu k cestujúcim</b> .....	<b>81</b>
<b>8</b>	<b>Školenia zamestnancov dopravcu</b> .....	<b>82</b>
<b>9</b>	<b>Informačné povinnosti dopravcov</b> .....	<b>83</b>
	<b>Zoznam pripomienok</b> .....	<b>84</b>

## ÚVOD

Technicko-prevádzkové štandardy tvoria súbor štandardov vychádzajúcich z doporučení normy STN EN 13 816 (Doprava – Logistika a služby - Verejná doprava osôb - Definícia kvality služby, stanovenie cieľov a meraní) za účelom stanovenia jednotnej úrovne kvality poskytovaných služieb vo verejnej doprave.

Jednotlivé štandardy sú koncipované tak aby zohľadňovali súčasný stav vybavenia dopravcov dopravnými a technickými prostriedkami, infraštruktúrou a taktiež finančnými možnosťami objednávateľov dopravných výkonov.

Zavedením štandardov sa vytvoria podmienky na jednotné sledovanie a vyhodnocovanie plnenia jednotlivých aspektov služby a pomocou ďalších opatrení ich ďalšie zlepšovanie.

Technicko-prevádzkové štandardy sú záväzným dokumentom pre všetkých dopravcov zaradených do IDS BK. Metodika hodnotenia bude vypracovaná v priebehu prechodného obdobia, na základe praktických skúseností zo skúšobných meraní. Aktualizácia štandardov môže prebehnúť raz za kalendárny rok po predchádzajúcom prerokovaní so zainteresovanými stranami v rámci pracovnej skupiny zriadenej na základe Zmluvy o podmienkach prepravy a zabezpečení činností súvisiacich s prevádzkou Integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji.

## TERMINOLÓGIA

**BČK** je bezkontaktná čipová karta.

**Bitmapa** je spôsob prezentácie grafických prvkov vo výpočtovej technike a elektronickej zobrazovacej technike (piktogram). V prípade informačných tabúl je obraz vytvorený kombináciou rozsvietených a zhasnutých zobrazovacích bodov. Ide predovšetkým o vyobrazenia piktogramov (šípka, logo) a ich kombinácie s textom.

**Ciel'** je označenie pre zobrazenie konečnej zastávky spoja na informačných tabuliach. Zobrazenie cieľa sa môže mierne odlišovať od presného názvu konečnej zastávky.

**CL1C** je cestovný lístok na jednu cestu.

**Centrálna tabuľa (ďalej len CT)** je elektronická informačná tabuľa zobrazujúca odchody spojov pre konkrétne prestupné miesto.

**Čas prestupu** je minimálny časový úsek, ktorý je nutný k bezpečnému prestupu cestujúcich v prestupnom uzle medzi spojmi toho istého, alebo rôznych druhov dopravy vrátane eventuálneho čakania na následný spoj.

**Časom čakania spoja** sa rozumie maximálny časový interval, počas ktorého nadväzný spoj počká na príchod zmeškaného prípojného spoja.

**Dispečerský riadiaci systém (ďalej len DRS)** je dopravný dispečing koordinátora, ktorý má koordinačné funkcie a prostredníctvom existujúcich dispečingov dopravcov môže zasahovať do dopravného procesu IDS. V stanovenom území, alebo pre určité linky je priamo zodpovedný za operatívne riadenie dopravného procesu.

**Elektronická pokladňa (ďalej len EP)** je zariadenie umiestnené vo vozidle, obsluhované vodičom, ktorého primárny účel je zabezpečenie výdaja cestovných lístkov.

**Elektronický lístok (ďalej len eCL)** je cestovný doklad, ktorý je nahratý v pamäti BČK. Ide buď o CL1C alebo predplatný CL.

**IDS** je systém dopravnej obsluhy územia verejnou dopravou, ktorý zahŕňa viac druhov dopravy a linky viacerých dopravcov, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok.

**IDS BK** je integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji.

**Informačný systém vozidiel** je súbor technických zariadení vo vozidlách, ktorých cieľom je poskytovať informácie o budúcej, súčasnej i minulej udalosti spojenej so službami poskytovanými v IDS.

**Koniec zastávky** je označený zvislou dopravnou značkou II 7a, II7b, alebo II 7c, alebo na ostrovčeku v električkovom telese je označený výstražným majákom, alebo výstražnou doskou.

**Koordinátor** je právnická osoba zriadená za účelom plánovania, prevádzkovania, vyhodnocovania IDS.

**Modernizácia koľajových vozidiel** je vykonanie takých technických, konštrukčných a iných zásahov v interiéri koľajového vozidla (minimálne v priestoroch určených na prepravu cestujúcich), pomocou ktorých sa dosahuje zlepšenie pohodlia a kvality prepravy, prípadne sa vykonávajú aj za účelom doplnenia technických zariadení ako napr. klimatizácia, zdroj energie, atď.

**Nadväznosť garantovaná** je vzťah medzi dvoma spojmi, ktoré majú vzájomnú väzbu za účelom prestupu cestujúcich. Nadväzné spoje v prípade potreby čakajú na príchod prípojného spoja stanovený časový interval (čas čakania).

**Nadväznosť negarantovaná** vzniká vtedy, ak existuje možnosť prestupovať medzi jednotlivými spojmi, pričom nie je povinnosť nadväzných spojov čakať.

**Neobsadená ŽST** je označené miesto na trati alebo v obvode stanice určené len pre výstup a nástup cestujúcich.

**Nové vozidlo** je vozidlo, ktoré dopravca začal zaraďovať do premávky s cestujúcimi na linkách IDS až po vstupe tohto štandardov do platnosti.

**Obsadená ŽST** je žel. stanica alebo zastávka zabezpečená systémom na vybavenie cestujúcich.

**Vybavenie cestujúceho** je spôsob, akým dopravca vybaví požiadavku cestujúceho, ktorý ma záujem cestovať. Ide predovšetkým o spôsob zakúpenia cestovného lístka, preukázanie nároku na prepravu.

**Označenie cestovného lístka** je vytlačenie požadovaných údajov na cestovný lístok OCL (začiatok platnosti – dátum a čas, tarifnú zónu, ďalšie doplňujúce údaje ako napr. kód dopravcu, kód vozidla, označenie zastávky resp. železničnej stanice). Cestovný lístok si cestujúci označuje sám.

**Označník** je zariadenie označujúce zastávku.

**Označovač cestovných lístkov (ďalej len OCL)** je zariadenie, ktoré slúži na označenie použitia papierového a/alebo elektronického cestovného lístka.

**Palubný počítač** je centrálna elektronická riadiaca jednotka, ktorej prioritnou úlohou je riadiť periférne zariadenia vozidla (vozidlové tabule, označovače cestovných lístkov,

akustické hlásiče, GPS modul, rádiostanicu alebo iné komunikačné zariadenie, atď.), prijímať, vyslať a uchovávať interné i externé informácie v priebehu dopravného procesu i mimo neho. Vo vozidlách štandardu REGIOBUS sa odporúča používať taký typ zariadenia, ktorý zároveň spĺňa funkciu elektronickej pokladnice.

**PCL** je predplatný cestovný lístok.

**Prestupný bod** je zastávka určená pre prestup medzi dvoma alebo viacerými linkami v IDS.

**Prestupný uzol** je zastávka, kde dochádza vo veľkej miere k prestupom medzi viacerými linkami a taktiež medzi jednotlivými druhmi dopravy.

**Spoj** je cestovným poriadkom alebo inak časovo a miestne určené jednotlivé prepravné spojenie medzi určitými miestami v rámci pravidelnej dopravnej obsluhy týchto miest. Pre potreby tohto štandardu sa spojom rozumie **spoj regionálnej autobusovej, mestskej hromadnej dopravy (autobusový, trolejbusový a električkový) a vlak osobnej železničnej dopravy**.

**Tarifný systém** je súbor tvoriaci sústavu cestovných lístkov a spôsob výpočtu ich cien, spôsob členenia záujmového územia vo vzťahu k zvolenej tarife a predajný a vybavovací systém.

**Vlakový personál** je obsadenie vlaku osobami určenými na vedenie (rušňovodič) a sprevádzanie vlaku (sprevádzajúci personál – vlakvedúci, sprievodca, stevard).

**Vodič** je fyzická osoba, ktorá vedie motorové vozidlo (autobus, trolejbus) alebo električku.

**Vozidlo** je mobilný technický prostriedok určený na prepravu cestujúcich v cestnej alebo dráhovej (koľajovej a trolejbusovej) doprave.

**Vybavovací systém** tvorí súbor technických zariadení prostredníctvom ktorých si cestujúci zakúpí cestovný lístok, vyznačí si jeho využitie (ak bol zakúpený v predpredaji) a dopravca skontroluje platnosť takto využitého lístka.

**Výpravca alebo dispečer** je oprávnený zamestnanec riadiaci dopravu.

**Začiatok zastávky** označuje označník umiestnený na nástupnej, výstupnej ploche.

**Zastávka** je miesto označené predpísaným spôsobom, určené k nástupu, výstupu alebo prestupu cestujúcich. Priestor zastávky je spravidla vymedzený vodorovným dopravným značením V11 na vozovke, ktorý môže byť doplnený zvislou dopravnou značkou II 7a, II7b, alebo II 7c, resp. v prípade električkovej zastávky v električkovom telese je priestor vymedzený ostrovčekom.

**Železničná stanica (ďalej len ŽST)** je spoločné označenie pre železničnú stanicu alebo železničnú zastávku určenú pre osobnú dopravu na tratiach zahrnutých do IDS.

**Zastávková tabuľa (ďalej len ZT)** je elektronická informačná tabuľa zobrazujúca odchody spojov pre konkrétnu zastávku/nástupište.

## ŠTANDARD VYBAVENIA ZASTÁVOK

Štandard vybavenia zastávok stanovuje pravidlá pre jednotné označovanie a vybavenie zastávok zahrnutých do IDS BK.

### 1 Kategorizácia zastávok IDS BK

Zastávky v rámci IDS BK sa delia do skupín:

- **skupina A** – zastávky, na ktorých zastavuje aspoň jedna linka s licenciou pre mestskú hromadnú dopravu,
- **skupina B** – zastávky, na ktorých nezastavuje žiadna linka s licenciou pre mestskú hromadnú dopravu,
- **skupina C** – železničné stanice a železničné zastávky.

Zastávky skupín A, B sú ďalej kategorizované do tried podľa ich dopravného významu:

- **zastávky I. triedy** – významné prestupné uzly v ktorých sa stretáva viacero druhov dopravy,
- **zastávky II. triedy** – významné prestupné zastávky v zastavanej časti miest a obcí,
- **zastávky III. triedy** – ostatné zastávky v zastavanej časti miest a obcí,
- **zastávky IV. triedy** – málo významné zastávky, zastávky na okrajoch resp. mimo zastavanej časti miest a obcí (napr. rázcestia a pod.).

Pre ľahšie definovanie zastávok vo vzťahu k cestujúcim sú zastávky kategorizované aj slovne:

- prestupný uzol (len zastávky I. triedy),
- prestupná zastávka (vybrané zastávky II. triedy),
- zastávka (ostatné zastávky).

Z hľadiska zastavovania vozidiel liniek sa zastávky členia na:

- **stále**, kde podľa cestovného poriadku zastavujú vozidlá všetkých liniek vyznačených na zastávke,
- **na znamenie**, kde podľa cestovného poriadku celodenne alebo len v určitých časoch zastavujú vozidlá liniek vyznačených na zastávke len na znamenie (znamením na zastavenie je stojaca osoba na zastávke, alebo ak cestujúci, ktorý je vo vozidle dal včas pomocou príslušného signalizačného zariadenia požiadavku na zastavenie),

- **občasné**, kde zastavujú vozidlá napr. len v stanovenom období, prípadne len na stanovených spojoch, počas operatívnych zmien atď. Tieto zastávky môžu byť aj na znamenie.

Podľa spôsobu prevádzky sa zastávky členia na:

- **nástupné**, určené len pre nástup cestujúcich,
- **výstupné**, určené len pre výstup cestujúcich,
- **nácestné**, určené pre nástup a tiež výstup cestujúcich,
- **východiskové a konečné**, umiestnené na začiatku alebo konci každej linky.


## 2 Označenie zastávok

Zastávky skupín A a B sa označujú a vybavujú označnikom umiestneným spravidla na zastávkovom stĺpiku. Kde to podmienky neumožňujú, alebo kde je to z rôznych dôvodov umiestnenie stĺpiku nevhodné, je možné umiestniť označnik zastávky na inom vhodnom mieste (stĺp verejného osvetlenia, konštrukcia zastávkového prístrešku a pod.) a to tak, aby bolo možné zastaviť čelom vozidla na úrovni označníka pokiaľ nie je stavebnou úpravou alebo dopravným značením stanovené iné miesto pre zastavenie vozidla. Zastávky skupiny C sa označnikom neoznačujú.

Označnik musí byť umiestnený tak, aby bol viditeľný pre všetkých účastníkov cestnej premávky a aby nezakrýval dopravné značky alebo iné zariadenia. Umiestnenie označníka musí tiež zodpovedať príslušným normám STN.

Konštrukcia označníka musí umožňovať bezpečný pohyb cestujúcich vrátane osôb s obmedzenou možnosťou pohybu a orientácie na nástupnej ploche.

### Označnik sa skladá:

- Zo **značky zastávka**<sup>1</sup> (II 7a, II 7b, II 7c), vymedzujúcej druh dopravy na zastávke. Symbol dopravného prostriedku v značke II7 sa použije vždy taký, pre ktorý je zastávka určená. Na spoločných zastávkach môže byť uvedených aj viac symbolov dopravných prostriedkov.
- Z tabuľky s **názvom zastávky** a **čísla zóny** v ktorej leží.
- V prípade potreby z **dodatkových tabuliek** (napr. zastávka na znamenie, číslo nástupišťa, atď.). Za nápisom „Zastávka na znamenie“ je potrebné uviesť nasledovný symbol  .

---

<sup>1</sup> Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/209 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

- Z **tabuľkami s číslami liniek**, prípadne smerovými šípkami; čísla liniek môžu byť doplnené aj cieľovou zastávkou.
- Z **informačného panelu** na ktorom sú informácie záväzne stanovené v tomto štandarde pre jednotlivé triedy zastávok.

Značka označníka, tabuľka názvu zastávky a čísla zóny, dodatková tabuľka a tabuľky čísiel liniek sa situujú kolmo na pozdĺžnu os zastávky. Tieto informácie môžu byť tiež umiestnené na jednej informačnej tabuli.

Informačný panel sa umiestňuje spravidla na zastávkovom stĺpiku kolmo k nástupnej hrane, alebo rovnobežne s ňou smerom na nástupnú čakaciu plochu. V odôvodnených prípadoch môže byť umiestnený na inom vhodnom mieste čakacej plochy s ohľadom na miestne podmienky (prístup cestujúcich, osvetlenie a pod.). Ak je zastávka vybavená prístreškom, umiestňuje sa informačný panel prednostne do nej.

Na výstupných zastávkach označník neobsahuje informačný panel.

Vzhľad a obsah cestovných poriadkov a informačných materiálov na informačnom paneli stanovuje alebo schvaľuje koordinátor.

### 3 Vzhľad a vybavenie označníkov

Vzhľad a vybavenie označníkov bude jednotný v rámci celého IDS BK. Za týmto účelom bude vypracovaný jednotný vizuál, ktorý bude záväzný po termíne dohodnutom s objednávateľmi.

Existujúce označníky je potrebné dovybaviť všetkými požadovanými údajmi. O konečnom termíne výmeny existujúcich označníkov rozhodne objednávateľ dopravy.

### 4 Dočasné označovanie zastávok

Zastávka môže byť vo výnimočných prípadoch na nevyhnutne potrebnú dobu označená prenosným označníkom, ktorý musí obsahovať aspoň také množstvo informácií, aké sú týmto štandardom stanovené pre zastávky IV. triedy.

Pod pojmom nevyhnutne potrebná doba sa rozumie doba potrebná pre vykonanie činností pre odstránenie prekážok znemožňujúcich zastavenie vozidiel v mieste pravidelnej zastávky. V prípade, že príde k premiestneniu alebo dočasnému zrušeniu zastávky, musí byť neplatnosť pôvodného označníka zreteľne vyznačená napr. slovným nápisom „Zastávka dočasne zrušená“ (vhodné je použitie reflexných prvkov). Číselné

označenia zastavujúcich liniek musí byť z označníku odstránené, alebo prekryté takým spôsobom, aby ich nebolo možné vidieť.

V prípade stavebných úprav je možné označník odstrániť. V takom prípade musí byť na vhodnom mieste na prístupoch k dočasne zrušenej zastávke uvedená informácia o jej náhradnom umiestnení. Informácia sa nevyžaduje, ak sa náhradné umiestnenie nachádza v bezprostrednej blízkosti pravidelnej zastávky.

## 5 Ďalšie súčasti a vybavenie zastávky

Za ďalšie súčasti zastávky sa (bez ohľadu na ich majiteľov) považuje nasledujúce:

- informačný panel obsahujúci ďalšie informácie pre cestujúcich,
- prístrešok pre cestujúcich,
- odpadkový kôš,
- lavička, sedadlo,
- automat na predaj cestovných lístkov,
- prvky informačného a predajného systému,
- majáček alebo výstražný stĺpik (pre zastávky na ktorých zastavujú električky),
- elektronický informačný systém pre cestujúcich.

Tabuľka č. 1 Minimálne vybavenie zastávok skupiny A a B

Trieda zastávky	Označník	Cestovný poriadok všetkých zastavujúcich liniek	Výňatok z tarify IDS BK vrátane schémy liniek	Výňatok z prepravného poriadku	Prístrešok	Odpadkový kôš	Lavička	Automat na predaj cestovných lístkov	Elektronický informačný systém	Informačné a predajné centrum
I	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)
II	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	
III	X	X	(X)	(X)	(X)	X	(X)	(X)	(X)	
IV	X	X				(X)				

Pozn: X – povinné vybavenie (musí spĺňať každá zástavka zaradená do IDS BK do roku 2017)

(X) – doporučené vybavenie

## 6 Vybavenie železničných staníc

Na každej železničnej stanici, zastávke musí byť:

- Aspoň jeden označovač cestovných lístkov IDS BK na každom nástupišti. Označovač musí byť umiestnený tak, aby bol viditeľný z miesta prístupu na nástupište. Toto ustanovenie neplatí pre ŽST, ktoré sú obsluhované všetkými vlakmi zaradenými do IDS BK vybavené označovačmi.
- Informačné vitríny umožňujúce umiestnenie aspoň 2 listov formátu A3 umiestnené na vhodnom frekventovanom mieste z hľadiska pohybu cestujúcich. V prípade, že to miestne podmienky neumožňujú, spôsob umiestnenia informačných letákov sa bude realizovať odchyľne od tohto ustanovenia po vzájomnej dohode koordinátora a manažéra železničnej infraštruktúry.

Osobitným vybavením železničnej stanice je Osobná pokladnica. Osobné pokladnice zriaďuje dopravca v takých staniciach, v ktorých je primeraná frekvencia nastupujúcich cestujúcich. Obecne však platí, že v dôležitých prestupných staniciach je zabezpečovaný predaj CL po celú dobu dennej premávky vlakov, v menších staniciach a v zastávkach len v časoch dopravnej špičky tej ktorej stanice. Koordinátor si vyhradzuje právo navrhovať zriadenie, zrušenie alebo zmenu otváracích hodín osobnej pokladnice. O zriadení, zrušení alebo o zmene otváracích hodín jednotlivých osobných pokladníc informuje dopravca koordinátora v dostatočnom časovom predstihu. Sortiment predávaných lístkov stanoví dopravca po dohode s koordinátorom.

Za nadštandardné vybavenie ŽST sa považuje:

- Rozhlasové zariadenie v železničných staniciach.
- Hlásenie o prípojných autobusových linkách v staniciach vybavených rozhlasovým zariadením.
- Elektronické zariadenie informujúce o príchodoch a odchodoch vo všetkých železničných staniciach.

Každá železničná stanica musí spĺňať príslušné štandardy vybavenia. Nadštandardné vybavenie staníc môže dopravca resp. manažér infraštruktúry zavádzať postupne podľa svojich potrieb a možností.

## 7 Údržba a kontrola označiek

Za označenie zastávky označiek zodpovedá vlastník, ktorým je ten dopravca v zmysle tabuľky č. 2, ide spravidla o dopravcu, ktorý prevádzkuje najviac spojov z danej zastávky:

Tabuľka č. 2 Zodpovednosť dopravcov za označenie zastávok

Zastávky v zóne	Doprovca
<b>100 a 101</b> (na ktorých zastavujú aj linky MHD)	DPB
<b>100 a 101</b> (na ktorých nezastavujú linky MHD)	SL
<b>Mimo zóny 100 a 101</b>	SL

Vlastník označiek zastávky zodpovedá za:

- osadenie označiek,
- umiestnenie tabuľky s názvom zastávky, čísla zóny v ktorej leží, tabuliek s číslami liniek obsluhujúcich danú zastávku, v prípade potreby aj dodatkových tabuľ,
- umiestnenie informačného panelu, na ktorom sú informácie záväzne stanovené v tomto štandarde pre jednotlivé triedy zastávok,
- základnú údržbu a kontrolu technického stavu označiek,
- za odstránenie zistených nedostatkov uvedených v tabuľke č. 3, riadok a, za ktoré je zodpovedný ako vlastník zastávky,
- za odstránenie zistených nedostatkov uvedených v tabuľke č. 3, riadok b, v prípade že vlastník zverejňuje cestovné poriadky,
- za odstránenie zistených nedostatkov uvedených v tabuľke č. 3, riadok c, d, e, f, g, h, i.

Jednotliví dopravcovia, ktorých linky zastavujú na zastávkach zodpovedajú za:

- poskytnutie tabuliek s číslami liniek vlastníkovi označiek, za účelom ich osadenia na označiek,
- umiestnenie platného cestovného poriadku, prípadne po vzájomnej dohode poskytnú dopravcovia cestovné poriadky vlastníkovi označiek, za účelom ich umiestnenia.

Vlastník označiek zastávky je povinný vykonávať kontrolu vo vlastnej réžii, príp. tým môže poveriť iný subjekt. Pri kontrole sa zisťuje, či zastávka spĺňa označenie podľa Štandardov – povinné minimálne vybavenie pre danú triedu zastávky a prípadnú nutnosť opravy alebo doplnenia jej výbavy. Prípadný zistený nedostatok je povinný odstrániť vlastník zastávky. Ak je zistený nedostatok, za ktorý je zodpovedný iný dopravca, je vlastník označiek

povinný informovať bez meškania dotknutého dopravcu a tento dopravca je povinný odstrániť nedostatok. Lehoty na odstránenie nedostatkov sú uvedené v tabuľke č. 3. O kontrole musí byť vyhotovený zápis, ktorý je koordinátorovi zaslaný najneskôr do 30 dní.

Tabuľka č. 3 Termíny kontrol a lehoty na realizáciu nápravných opatrení pri zistených nedostatkoch

<b>Bod</b>	<b>Trieda zastávky</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
	Minimálna pravidelnosť kontrol	týždenne	mesačne	štvrtročne	štvrtročne
	<b>Lehoty na realizáciu nápravných opatrení</b>				
<b>a</b>	Označník	24 hodín	24 hodín	48 hodín	48 hodín
<b>b</b>	Chýbajúci alebo nečitateľný cestovný poriadok	24 hodín	24 hodín	24 hodín	24 hodín
<b>c</b>	Chýbajúci alebo nečitateľný výňatok z tarify IDS BK vrátane schémy liniek	24 hodín	48 hodín	(72 hodín)	-
<b>d</b>	Výňatok z prepravného poriadku	24 hodín	48 hodín	(72 hodín)	-
<b>e</b>	Chýbajúci alebo poškodený prístrešok	oznámiť správcovi do 72 hod.			-
<b>f</b>	Chýbajúci alebo poškodený kôš	oznámiť správcovi do 72 hod.			-
<b>g</b>	Lavička	oznámiť správcovi do 72 hodín		-	-
<b>h</b>	Nefunkčný automat na predaj CL	oznámiť správcovi do 24 hodín		-	-
<b>i</b>	Elektronický informačný systém	oznámiť správcovi do 24 hodín	-	-	-

## ŠTANDARD ZASTÁVKOVÉHO INFORMAČNÉHO SYSTÉMU

Cieľom štandardu je stanoviť základnú architektúru zastávkového informačného systému (ZIS) rozsah, štruktúru, spôsob zobrazovania dopravných informácií na elektronických informačných tabuliach a vybrané technické parametre za účelom zabezpečenia požadovanej kompatibility s dispečerským a riadiacim systémom koordinátora (DRS).

Štandard sa vzťahuje len pre ZIS ovládaný z DRS.

### 1 Zastávkový informačný systém

Zastávkový informačný systém pozostáva z elektronických informačných tabúl, ktoré podávajú cestujúcim pre príslušné prestupné miesto, zastávku dynamické dopravné informácie o:

- odchodoch spojov liniek (v reálnom čase ak je takýto údaj dostupný),
- trase spojov,
- operatívnych dopravných informáciách,
- ďalších informáciách (napr. číslo nástupišťa).

ZIS sú prednostne vybavované prestupné uzly a prestupné zastávky. Počet a typy umiestnených tabúl v zastávkach sa stanovuje individuálne a je závislý od miestnych podmienok.

Pre účely ZIS sú dopravcovia povinní poskytnúť koordinátorovi platné cestovné poriadky liniek zaradených do IDS BK minimálne 2 pracovné dni pred ich pravidelnou zmenou v prípade mimoriadnych zmien bez meškania a to v dohodnutom elektronickom formáte a spôsobe.

Tento štandard rozoznáva z hľadiska poskytovaných dopravných informácií dva základné typy elektronických informačných tabúl:

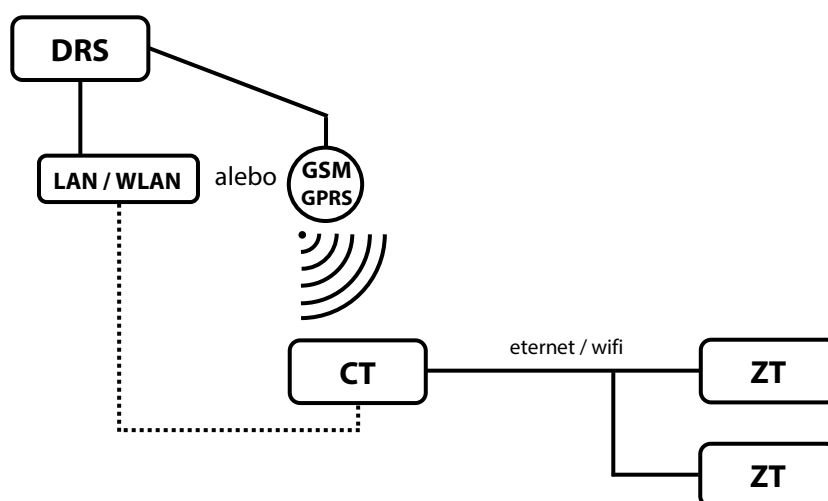
- centrálné tabule (ďalej len CT),
- zastávkové tabule (ďalej len ZT).

## 1.1 Základná architektúra ZIS

Typická architektúra ZIS pre **prestupné uzly** a **prestupné zastávky**:

ZIS v prestupných uzloch a zastávkach pozostáva spravidla z jednej alebo viacerých centrálnych a viacerých zastávkových tabúľ.

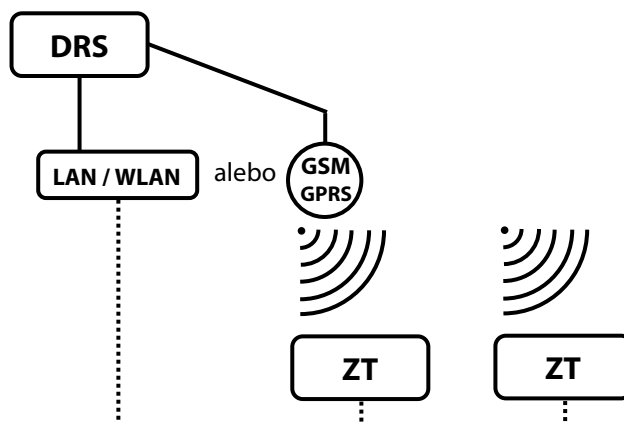
ZT umiestnené v rámci prestupných uzlov a prestupných zastávok sú spravidla podriadené CT (CT komunikuje priamo s DRS) v opačnom prípade sú podriadené priamo DRS.



Typická architektúra ZIS pre **zastávky**:

ZIS na zastávkach pozostáva spravidla len zo zastávkových tabúľ.

ZT umiestnené na zastávkach komunikujú priamo s DRS.



## 2 Elektronické informačné tabule

### 2.1 Centrálna tabuľa

Zobrazuje dopravné informácie komplexne pre celý prestupný uzol prípadne prestupnú zastávku. CT môžu byť vyhotovené v obojstrannom alebo jednostrannom prevedení v závislosti od ich umiestnenia odvíjajúce sa od miestnych podmienok.

#### Zobrazovacia časť

Zobrazovanými údajmi na CT sú dopravné informácie:

- o odchodoch spojov:
  - číslo linky,
  - smer (trasa) daného spoja,
  - čas odchodu spoja,
  - nástupište,
- presný čas,
- doplnkové informácie.

CT obsahuje minimálne štyri riadky, vrchné riadky sú určené pre zobrazovanie dopravných informácií o odchodoch spojov a spodný riadok pre zobrazenie doplnkových informácií. Celkový počet riadkov na tabuli je závislý od miestnych potrieb.

Tabuľa má byť vytvorená technológiou vhodnou pre vonkajšie prostredie a čitateľnosť zabezpečená za každých poveternostných podmienok s automatickou kontrolou jasů v závislosti od intenzity slnečného svitu. Tabuľa musí umožňovať zobrazovanie statického či bežiacieho textu s podporou diakritických znamienok slovenského prípadne iných jazykov podľa potreby. Tabuľa vo vrchnej časti, nad zobrazovacou plochou dopravných informácií, obsahuje pevný popis vid' obr. 1.

Riadok zobrazujúci dopravné informácie musí umožniť zobraziť minimálne 30 alfanumerických znakov. Celkový počet riadkov tabule je závislý od počtu zobrazovaných odchodov.

Plocha pre dopravné informácie o odchodoch spojov má zobrazovať minimálne nasledovné informácie:

- **linka** (min. 3 znaky),
- **smer** (min. 20 znakov),
- **nástupište** (min. 2 znaky),

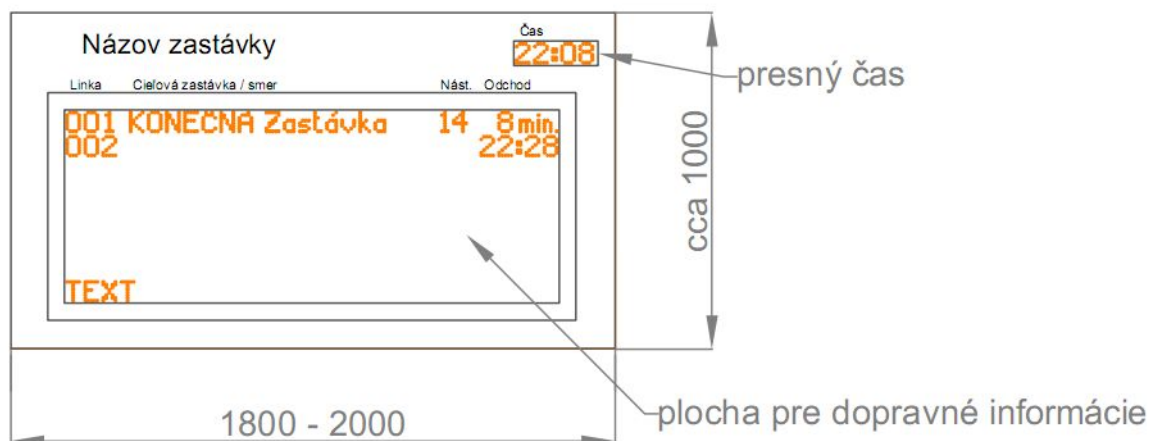
- **čas odchodu** (5 znakov):
  - <1 min. (v tvare: 1 min.),
  - od 1 min. do 15 min. v minútových intervaloch (v tvare: MM min.),
  - nad 15 min. (v tvare: HH:MM),

Digitálne zobrazenie presného času o primeraných rozmeroch má byť umiestnené v pravom hornom rohu tabule.

Doplňkové informácie sa zobrazujú na spodnom riadku tabule formou voliteľného textu ide o bežiaci text vložený cez aktualizáciu správy. Ak nie je vložený žiaden text, môže aj spodný riadok slúžiť na zobrazenie informácií o odchodoch spojov.

Nadpisy v záhlaví CT sú okrem slovenského jazyka uvedené aj v anglickom ekvivalente:

- Linka / Line,
- Smer / Destination,
- Nást. / Platform,
- Odchod / Departure.



Obr. 1 Orientačný náčrt centrálnej tabule

## 2.2 Zastávková tabuľa

ZT zobrazujú dopravné informácie pre konkrétnu zastávku, nástupište. Odporúčané je obojstranné prevedenie ZT.

### Zobrazovacia časť

Zobrazovanými údajmi na ZT sú dopravné informácie:

- o odchodoch spojov:
  - číslo linky,
  - smer daného spoja,
  - čas odchodu spoja,
- presný čas,
- doplnkové informácie.

ZT obsahuje minimálne tri riadky, vrchné riadky zobrazujú dopravné informácie o odchodoch spojov a spodný riadok zobrazuje doplnkové informácie. Celkový počet riadkov na tabuli je závislý od miestnych potrieb.

Tabuľa má byť vytvorená technológiou vhodnou pre vonkajšie prostredie a čitateľnosť zabezpečená za každých poveternostných podmienok s automatickou kontrolou jasou v závislosti od intenzity slnečného svitu. Tabuľa musí umožňovať zobrazovanie statického či bežiacieho textu s podporou diakritických znamienok slovenského prípadne iných jazykov podľa potreby. Tabuľa vo vrchnej časti, nad zobrazovacou plochou dopravných informácií, obsahuje pevný popis vid' obr. 2.

Riadok zobrazujúci dopravné informácie musí umožniť zobraziť minimálne 28 alfanumerických znakov. Celkový počet riadkov tabule je závislý od počtu zobrazovaných odchodov.

Plocha pre dopravné informácie o odchodoch spojov má zobrazovať nasledovné informácie:

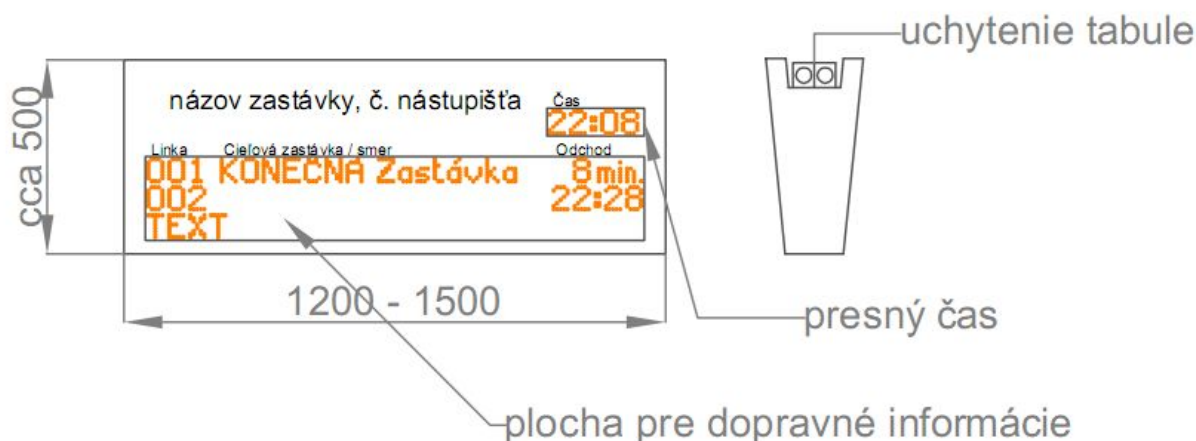
- **linka** (min. 3 znaky),
- **smer** (min. 20 znakov),
- **presný čas odchodu** (5 znakov):
  - <1 min. (v tvare: 1 min.),
  - od 1 min. do 15 min. v minútových intervaloch (v tvare: MM min),
  - nad 15 min. (v tvare: HH:MM),

Digitálne zobrazenie presného času o primeraných rozmeroch má byť umiestnené v pravom hornom rohu tabule.

Doplňkové informácie sa zobrazujú na spodnom riadku tabule formou voliteľného textu ide o bežiaci text vložený cez aktualizáciu správ. Ak nie je vložený žiaden text, môže aj spodný riadok zobrazovať informácie o odchodoch spojov.

Nadpisy v záhlaví CT sú okrem slovenského jazyka uvedené aj v anglickom ekvivalente:

- Linka / Line,
- Smer / Destination,
- Odchod / Departure.



Obr. 2 Orientačný náčrt zastávkovej tabule

### 3 Komunikácia medzi DRS a tabuľami, režimy prevádzky tabúľ

Vzájomná komunikácia medzi DRS a tabuľami CT resp. ZT sa zabezpečuje zasielaním aktualizčných správ z DRS do jednotlivých tabúľ prostredníctvom GSM/GPRS prípadne klasickým káblovým spojením v prípade, ak bude táto možnosť realizovateľná. V prípade ak je ZT podriadená CT tak prostredníctvom CT sa informácie ďalej distribuujú do jednotlivých ZT.

Komunikácia medzi DRS a tabuľami musí taktiež umožňovať inverznú komunikáciu napr. sledovanie obsahu zobrazovaného na tabuliach, získavanie hlásení o stave tabúľ.

Informácie, ktoré slúžia k primárnemu účelu tabule (informovanie cestujúcich o odchode daného spoja) budú získavané z dvoch zdrojov:

- selektívneho grafikonu uloženého v priemyselnom PC v každej tabuli - offline informácia,
- alebo z aktualizáčnej správy prijatej CT resp. ZT prostredníctvom dostupného pripojenia - online informácia. V prípade ak je ZT podriadená CT, bude zabezpečený prenos požadovaných informácií z CT do jednotlivých ZT.

CT a ZT majú umožniť štyri prevádzkové režimy (Online, Offline, Error a Stand-by).

- v online režime tabuľa zobrazuje údaje prevzaté z grafikonu uloženého v priemyselnom PC, ak však DRS zaznamená odchýlky skutočných časov od aktuálneho grafikonu, zašle aktualizáciu správu, ktorá aktualizuje dotknuté údaje zobrazované na tabuli,
- v offline režime tabuľa preberá celý zobrazovaný obsah len z grafikonu uloženého v priemyselnom PC,
- v režime Error sa tabuľa nachádza vtedy ak pri inicializácii, alebo počas prevádzky nastane akákoľvek chyba v tabuli, ktorá znemožňuje fungovanie v Online či Offline režime,
- v režime Stand-by sa tabuľa nachádza v zadanom čase, počas ktorého sa nepredpokladá potreba zobrazovať žiadne údaje, akákoľvek činnosť tabule je vypnutá a riadiaci počítač vyčkáva na čas v ktorom sa opätovne tabuľa zapne pred zobrazením odchodu prvého spoja.

## ŠTANDARD VYBAVENIA A ČISTOTY VOZIDIEL

Štandard vybavenia vozidiel stanovuje základné pravidlá pre vybavenie vozidiel používaných v IDS BK a taktiež definuje ich nadštandardné vybavenie. Jednotlivé body popisujú požiadavky na tarifno-informačný, komunikačný systém, vybrané technické parametre a stav vozidiel, umiestňovanie piktogramov a taktiež požiadavky na komfort cestovania.

### 1 Štandardy vozidiel prevádzkovaných v IDS BK

Vozidlá používané v IDS BK sú z hľadiska požiadaviek na ich vybavenie rozdelené do troch štandardov:

- **CITY** - tento štandard musia spĺňať vozidlá (autobusy, električky, trolejbusy), ktorých hlavný prepravný výkon je vykonaný predovšetkým v zónach 100 a/alebo 101.
- **REGIOBUS** - Tento štandard musia spĺňať autobusy, premávajúce na prímestských linkách v zmysle vydannej dopravnej licencie.
- **REGIOTRAIN** - štandard železničných vozidiel prevádzkovaných v IDS BK.

Zaradenie jednotlivých liniek do štandardu stanovuje koordinátor.

### 2 Štandard CITY

Tento štandard musia spĺňať vozidlá (autobusy, električky, trolejbusy), ktorých prepravný výkon je vykonaný predovšetkým v zónach 100 a/alebo 101.

**Vozidlá v štandardnom vybavení musia spĺňať nasledovné:**

- označenie vozidla číslom linky a cieľom,
- označenia poradového čísla,
- vybavovací systém,
- komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla,
- komunikačné zariadenia vozidla s okolím,
- informačné piktogramy,
- informačné plochy,
- technický stav a vzhľad vozidla,
- čistota vozidla,
- pohodlie cestujúcich,

- elektronický akustický informačný systém (len nové vozidlá),
- nízkopodlažnosť vozidla (len nové vozidlá).

Štandardné vybavenie musia spĺňať všetky vozidlá prevádzkované na linkách IDS BK.

#### **Za doplnkové vybavenie vozidiel sa považuje:**

- panel čas a zóna,
- alternatívny pohon.

Doplnkové vybavenie má len podporný charakter pri rozhodovaní o výbere dopravcu vo výberovom konaní.

Prvky štandardného vybavenia vozidiel sa vplyvom času alebo technického pokroku môžu rozšíriť alebo doplniť o prvky v súčasnosti doplnkového vybavenia.

### **2.1 Označenie vozidla číslom linky a cieľom**

Každé vozidlo štandardu CITY musí byť označené číslom linky a cieľom, resp. trasou. Označenie musí cestujúcemu poskytovať minimálne tieto informácie:

- **na prednom čele vozidla** číslo linky a cieľ (názov cieľa sa uvádza veľkými písmenami),
- **na pravom boku vozidla** číslo linky, cieľ (názov cieľa sa uvádza veľkými písmenami) a dôležité nácestné zastávky,
- **na ľavom boku vozidla** číslo linky, platí pre nové vozidlá,
- **na zadnom čele vozidla** číslo linky,
- **vo vnútri vozidla** číslo linky, konečná zastávka a dôležité nácestné zastávky, informácia o zastávkach na znamenie, presný jednotný čas a aktuálna zóna.

Na označovanie vozidiel sa používajú elektronické informačné panely. Všetky nové vozidlá zaradené do prevádzky v IDS BK musia byť vybavené elektronickými informačnými panelmi.

Vzhľad a obsah textu na jednotlivých paneloch v závislosti od spôsobu zobrazovania stanoví koordinátor osobitne pre každú linku.

### 2.1.1 Predný informačný panel

Predný informačný panel je umiestnený v prednej hornej časti vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 1 700 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 140 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

Panel musí byť schopný okrem čísla linky v ľavej časti zobrazit' cieľ ako:

- jednoriadkový text alebo dvojriadkový text,
- bitmapu.



Obr. 3 Príklad zobrazenia cieľa na prednom paneli

### 2.1.2 Bočný informačný panel

#### Na pravom boku vozidla

Bočný informačný panel je umiestnený v pravej bočnej hornej časti vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 1 300 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 110 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

Vozidlá s dĺžkou vozidlovej skrine 15 metrov a viac sú vybavené aj druhým bočným panelom a to medzi predposlednými a poslednými dverami. Oba panely zobrazujú súčasne identické informácie.

Panel musí byť schopný okrem čísla linky v ľavej časti zobrazit' súčasne aj:

- jednoriadkový alebo dvojriadkový text, pričom v oboch riadkoch je text statický,
- dvojriadkový text, pričom v jednom riadku je statický a v druhom je premenlivý,
- bitmapu.



Obr. 4 Príklad zobrazenia informácií na bočnom paneli - pravý bok vozidla

### Na ľavom boku vozidla

Bočný informačný panel je umiestnený v prednej, ľavej bočnej hornej časti vozidla. Panel musí byť schopný zobrazíť číslo linky. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 450 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 28 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

Týmto panelom musia byť vybavené len nové vozidlá zaradené do prevádzky v IDS BK.



Obr. 5 Príklad zobrazenia čísla linky na bočnom paneli – ľavý bok vozidla

### 2.1.3 Zadný informačný panel

Zadný informačný panel je umiestnený na zadnom čele vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 450 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 28 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.



Obr. 6 Príklad zobrazenia čísla linky na zadnom paneli

### 2.1.4 Vnútorý informačný panel

Vnútorý informačný panel je umiestnený v interiéri vozidla pod stropom za kabínou vodiča tak, aby bol dobre viditeľný z celého vozidla a aby nebránil v pohybe cestujúcim.

Minimálne rozmery panela sú pri použití:

- maticovej technológie 1 300 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 100 x 8 bodov ,
- LCD technológie monitor s minimálnym rozmerom uhlopriečky 19".

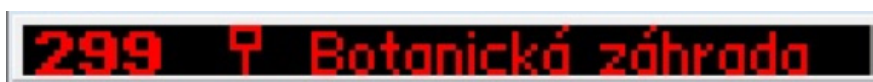
Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabúl sú záväzné pre nové vozidlá.

V kĺbových vozidlách a vo vozidlách, kde z konštrukčných dôvodov nie je zo zadnej časti panel viditeľný, musia byť vnútorné panely dva. Oba pritom zobrazujú súčasne rovnaké informácie.

Vnútorný panel zobrazuje číslo linky, konečnú zastávku, presný čas a aktuálnu zónu, dve nasledujúce zastávky v poradí, dôležité nácestné zastávky a prípadne iné dôležité dopravné informácie (prestupy, zastávka na znamenie, výlukové informácie). V prípade, že vnútorný panel umožňuje zobraziť len jeden riadok textu, všetky zobrazované údaje sa pravidelne striedajú, pričom je potrebné riadiť zobrazovanie obsahu tak, aby počas medzizastávkového úseku stihli byť všetky údaje zobrazené.

V nových vozidlách musí vnútorný panel umožňovať súčasne zobraziť aspoň dva riadky textu, pričom môže mať aj obojstranné prevedenie.

Vzhľad a obsah textu na jednotlivých paneloch v závislosti od spôsobu zobrazovania stanoví koordinátor osobitne pre každú linku.



Obr. 7 Príklad zobrazenia informácií na vnútornom paneli

### 2.1.5 Označovanie smerovými tabuľami

V prípade, že vozidlo nie je vybavené elektronickými panelmi (napr. vozidlo zapožičané na testovanie), nemá dostatočný počet panelov, alebo sú panely nefunkčné, je možné vozidlo označiť smerovými tabuľami vyhotovenými z plastu alebo kovu. Smerová tabuľa musí byť umiestnená tak, aby počas jazdy neohrozovala vodiča ani cestujúcich. Vzhľad a obsah textu tabule stanovuje koordinátor, pričom základné typy a rozmery (v cm) sú na nasledujúcom obrázku. Zadná tabuľa zobrazuje len číslo linky a má rozmery 21x21 cm.



Obr. 8 Základná smerová tabuľa podľa štandardu CITY

### 2.1.6 Označenie poradového čísla

Za čelným sklom vozidla je v pravom dolnom rohu umiestnená tabuľka s poradovým číslom vozidla. Poradové číslo vozidla je maximálne dvojmiestne číslo, ktoré slúži na identifikáciu vozidla nasadeného na linke v príslušný deň. V jednej chvíli nesmie pod jedným poradovým číslom byť označených viac vozidiel. Jednotlivé číslice musia byť minimálne 70 mm vysoké a 30 mm široké. Pravidlá pre pridelenie poradových čísel sa stanovujú individuálne po dohode s dopravcom.

## 2.2 Vybavovací systém

Vozidlá CITY musia byť vybavené minimálne takým počtom označovačov CL, koľko dverí má vozidlo. V prípade špeciálnych vozidiel a liniek sa minimálny počet označovačov stanoví osobitne po dohode dopravcu a koordinátora.

Označovač musí spĺňať minimálne nasledovné funkcie:

- označenie papierového cestovného lístka údajmi stanovenými v Štandarde cestovných dokladov,
- akceptácia čipových kariet Mifare Classic, Mifare DESfire ev1, Smart MX (Bratislavská mestská karta), pričom s touto kartou musí vedieť pracovať v nasledovnom rozsahu:
  - vyčítanie a zobrazenie údajov uložených na karte,

- zakúpenie jednorazového cestovného lístka pomocou čipovej karty vo vozidle,
- nahranie elektronického cestovného lístka zakúpeného cez internet na čipovú kartu,
- overenie platnosti predplatného cestovného lístka pri nástupe,
- možnosť dokúpenia jednorazového elektronického cestovného lístka pre spolucestujúcich,
- overenie platnosti elektronického cestovného lístka,
- možnosť blokovania (odblokovania) všetkých OCL vo vozidle po priložení karty revízora k ľubovoľnému označovaču,
- vizuálna a akustická indikácia vybavenia cestujúceho,
- indikácia poruchy.

### 2.3 Komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla

Všetky vozidlá štandardu CITY musia byť v priestore pre cestujúcich vybavené takým signalizačným zariadením, ktoré umožňuje informovať vodiča v prípade:

- potreby núdzového zastavenia vozidla (núdzové tlačidlo),
- vystupovania zdravotne postihnutej osoby alebo cestujúceho s detským kočíkom (špeciálne tlačidlo),
- zastavenia vozidla na zastávke na znamenie (signalizačné tlačidlo),
- požiadavky cestujúceho na otvorenie dverí vo vozidlách vybavených dopytovým otváraním dverí (dopytové tlačidlo).

Jednotlivé tlačidlá musia byť farebne rozlíšené, pričom platí že:

- núdzové tlačidlo je červenej farby,
- špeciálne tlačidlo je modrej farby,
- signalizačné tlačidlo je žltej farby,
- dopytové tlačidlo je so zeleným podsvietením signalizujúcim zaregistrovanie jeho stlačenia cestujúcim, toto tlačidlo zároveň spĺňa funkciu signalizačného tlačidla.

Tlačidlá musia byť umiestnené do výšky 160 cm od podlahy. Odporúča sa, aby signalizačné tlačidlá na signalizáciu výstupu boli vo vozidle rozmiestnené tak, aby bolo z každého sedla dosiahnuteľné aspoň jedno z nich. Platí pre nové vozidlá.

Špeciálne tlačidlá sú prioritne umiestňované v miestach určených pre detské kočíky, invalidné vozíky prípadne môžu byť umiestnené v blízkosti dverí určených na vystupovanie.

Tlačidlá slúžiace na dopytové otváranie dverí musia byť umiestnené v blízkosti dverí, resp. priamo na ich konštrukcii. Zapojenie tlačidiel do komunikačného systému vozidla musí zabezpečiť, aby cestujúci mohol signalizovať (akustickou alebo vizuálnou informáciou) svoj záujem vystúpiť len stlačením dopytového tlačidla a to aj pred zastavením vozidla na zastávke.

Električkové vozidlá musia byť zároveň vybavené núdzovou brzdou<sup>2</sup>. Vo vozidlách (predovšetkým v električkových vlakoch) môže byť navyše komunikačný systém, zabezpečujúci v prípade núdze prenos hlasu medzi cestujúcim a vodičom (interkom).

**Ustanovenie o tlačidlách, ich umiestnení a farebnom vyhotovení je záväzné len pre nové vozidlá a pre tlačidlá inštalované do vozidiel po vstupe tohto štandardu to platnosti.** V ostatných vozidlách zabezpečí dopravca signalizačné dorozumievanie iným vhodným spôsobom.

## 2.4 Komunikačné zariadenia vozidla s okolím

### 2.4.1 Palubný počítač

Každé vozidlo štandardu CITY musí byť vybavené vhodným zariadením – palubným počítačom vozidla, ktorý okrem iného zabezpečuje:

- dátovú a hlasovú komunikáciu s dispečingom dopravcu alebo DRS,
- ovládanie jednotlivých periférií vo vozidle (označovačov a elektronických tabúl atď.),
- slúži ako pamäťová jednotka pre jednotlivé periférie,
- ukladanie nasledovných údajov s možnosťou zasielania údajov v reálnom čase:
  - príchod a odchod z garáže,
  - príchod a odchod zo zastávky,
  - začiatok a koniec revízorskej kontroly,
  - informácie o reálnej polohe vozidla,
  - odchýlku od grafikonu.

Rozsah a frekvencia posielaných správ musí byť užívateľsky konfigurovateľná.

---

<sup>2</sup> V zmysle vyhlášky MDVRR o dopravnom poriadku dráh 351/2010

Pre potreby dopravcu môže palubný počítač zahŕňať aj ďalšie funkcie. Ich rozsah si stanovuje dopravca sám, avšak nesmú ovplyvňovať funkcie požadované koordinátorom.

Doprovca je priamo zodpovedný za aktuálnosť dát v počítači. Vozidlo, ktoré nemá vo svojom počítači aktuálne údaje, nesmie byť vypravené na linku, resp. musí z nej byť stiahnuté okamžite po zistení tejto skutočnosti. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlá zabezpečujúce náhradnú dopravu.

V prípade použitia nesprávnej databázy tarifných údajov nemá dopravca pri vzniku straty nárok na náhradu škody.

## 2.4.2 Hlasová komunikácia

Vozidlá vypravované na linky kategórie CITY musia byť okrem dátovej komunikácie vybavené aj hlasovým komunikačným kanálom, a to takým, ktorý umožní vodičovi príjem hlasových správ z dispečingu automaticky bez jeho potvrdenia. Zároveň umožňuje vodičovi hlasovú komunikáciu s príslušným dispečingom.

## 2.5 Informačné piktogramy

Každé vozidlo štandardu CITY musí byť vybavené jednotným označením, piktogramami. Z vonkajšej strany vozidla to sú piktogramy označujúce:

- obchodný názov dopravcu<sup>3</sup> – na oboch bokoch vozidla,
- logo IDS BK – na pravom boku vozidla v prednej časti,
- označenie bezbariérového vozidla – umiestnené na čele vozidla,
- tlačidlo otvárania dverí – u vozidiel s dopytovým otváraním dverí,
- dvere určené pre nástup s detským kočíkom, bicyklom alebo psom (piktogramy môžu byť vyhotovené buď samostatne alebo v požadovaných kombináciách),
- dvere určené pre nástup s invalidným vozíkom, alebo osôb telesne postihnutých – používa sa len pri nízkopodlažných vozidlách,
- dvere s nástupom vodiaceho psa
- ovládač pre plošinu – len u vozidiel vybavených výsuvnou plošinou ovládanou cestujúcim,
- zákaz vstupu s jedlom.

---

<sup>3</sup> § 5 vyhlášky 124/2012, ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave.

Z vnútornej časti vozidla:

- vyhradené sedadlá pre telesne a zrakovo postihnutých,
- miesto pre detský kočík / invalidný vozík,
- tlačidlo otvárania dverí – len u vozidiel s dopytovým otváraním dverí,
- ovládač pre plošinu – len u vozidiel vybavených výsuvnou plošinou ovládanou cestujúcim,
- signalizácia vodičovi – zastavenie na znamenie, núdzová signalizácia,
- núdzové otváranie dverí,
- núdzový východ,
- záchranná brzda – len v električkách,
- lekárnička,
- hasiaci prístroj.

Vzhľad a umiestnenie týchto piktogramov stanovuje koordinátor po dohode s dopravcom.

## 2.6 Informačné plochy

Každé vozidlo musí byť, pre účely zverejnenia informačných materiálov, vybavené štandardizovanými informačnými plochami, ktoré umožňujú umiestnenie aspoň 2 ks listov formátu A3. Vo vozidlách kategórie Mini môže byť po dohode s koordinátorom počet informačných plôch menší. Tieto plochy musia byť zreteľne odlišené od iných informačných (reklamných) plôch.

V informačných plochách môžu byť zverejnené len informácie týkajúce sa dopravy v rámci IDS BK, ako sú:

- schéma siete liniek na území zón 100+101 a podľa možnosti tiež blízkeho okolia,
- výňatok zo zmluvných prepravných podmienok IDS BK,
- výňatok z tarifných podmienok IDS BK,
- informácie o mimoriadnych udalostiach v doprave, zmenách vo vedení liniek,
- ďalšie materiály propagujúce IDS BK.

V rámci IDS BK bude uplatňovaný jednotný formát informačných materiálov stanovený koordinátorom po dohode s dopravcami.

Informačné materiály dotýkajúce sa len jedného dopravcu pripravuje samotný dopravca. V prípade ak sú informáciou dotknutý viacerí dopravcovia pripravuje informačný materiál koordinátor spoločne s dopravcami.

Vozidlo môže byť vybavené aj vizuálnym informačným zariadením vrátane zvukového zariadenia. Ak je toto zariadenie využívané na iné účely, ktoré nesúvisia s dopravnými informáciami pre cestujúcich napr. reklamné spoty, nesmú byť tieto informácie ozvučené. Obsah a forma reklamy nesmú byť zameniteľné s dopravnými informáciami pre

cestujúcich. Umiestnenie takéhoto zariadenia však nesmie brániť cestujúcim v pohybe a vo výhlade na informačné panely v interiéri vozidla.

Dopravca je zodpovedný za zverejňovanie informačných materiálov v stanovenom čase.

## 2.7 Reklama a reklamné plochy

Vonkajšie plochy vozidiel môžu slúžiť ako nosič reklamy, pričom nezáleží, či ide o celovozidlovú reklamu, alebo reklamu pokrývajúcu len časť plochy vozidla. Pri umiestňovaní vonkajšej reklamy musí byť dodržané:

- plocha reklamy nezakrýva, a jej vzhľad nie je zameniteľný a nesplýva s označením vozidla podľa bodu 2.1, Štandardu CITY,
- plocha reklamy nezakrýva a jej vzhľad nie je zameniteľný s evidenčným číslom vozidla, ktoré spravidla musí zostať na svojom pôvodnom mieste,
- plocha reklamy nezakrýva a jej vzhľad nie je zameniteľný a nesplýva s piktogramami ktorými je vozidlo zvonka označené,
- v prípade, že reklamná plocha zasahuje, alebo je priamo určená do priestoru presklených (okenných) častí vozidla a jej plocha je väčšia ako 20% príslušného okna, musí byť vyhotovená zo zvnútra priehľadnej (napr. dierkovanej) fólie.

V interiéri vozidla sú reklamné či iné materiály prednostne umiestňované v reklamných paneloch, alebo v držiakoch na to určených. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na materiály, ktoré rozdáva vodič alebo iný člen dopravného personálu.

Za obsahovú náplň reklamy nesie zodpovednosť dopravca, príp. ním poverená osoba. Obsah a forma reklamy nesmú byť zameniteľné s dopravnými informáciami pre cestujúcich. V prostriedkoch verejnej dopravy nesmie byť použitá reklamná kampaň, ktorá priamo navádza na používanie individuálnej dopravy, či zosmiešňuje alebo inak dehonestuje cestovanie a používanie verejnej dopravy.

## 2.8 Technický stav a vzhľad vozidla

Vozidlá štandardu CITY musia byť vo vyhovujúcom technickom stave a musia spĺňať všetky zákonmi stanovené požiadavky. Vozidlá musia byť v takom stave, aby cestujúcich neobťažovali hlukom, zápachom alebo vibráciami vyššími ako u je u daného typu vozidla prípustné.

Vo vozidlách musí byť vyhradený priestor minimálne pre jeden kočík a minimálne 6 miest pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zrakovým postihnutím, ktoré sú vyčlenené v prednej časti vozidla. Vozidlo určené na prepravu invalidných vozíkov musí byť vybavené zadržiavacím zariadením slúžiacim na zaistenie invalidného vozíka.

Vek autobusu (vrátane záložného) používaného v štandarde CITY nesmie, podľa údajov v technickom preukaze, presiahnuť vek 14 rokov.

Maximálny vek dráhového vozidla používaného v štandarde CITY nesmie presiahnuť pre:

- nové dráhové vozidlo 20 rokov,
- dráhové vozidlo po prvej modernizácii 35 rokov,
- dráhové vozidlo po druhej modernizácii 50 rokov.

### 2.8.1 Dvere vozidla

Vozidlá, ktorých dĺžka presahuje 9 m používaných na linkách štandardu CITY musia byť vybavené najmenej tromi dverami určenými pre nástup a výstup cestujúcich. Kľbové vozidlá musia byť vybavené najmenej štyrmi dverami.

Tabuľka č. 4 Režim nástupu a výstupu cestujúcich pre jednotlivé zastávky

Zastávka v zóne	Predné dvere	Druhé a ďalšie dvere
<b>100 a 101</b>	Nástup a výstup	Nástup a výstup
<b>Mimo zóny 100 a 101</b>	Nástup a výstup*	Ilen Výstup

\*Pokiaľ to podmienky dovoľujú, je vodič povinný umožniť výstup aj prednými dverami. Cestujúcim so zdravotným postihnutím musí byť umožnené vystúpiť prednými dverami vždy.

Vozidlo musí byť vybavené minimálne jednými dverami o šírke minimálne 1200 mm. V blízkosti týchto dverí sa musí nachádzať dostatočný priestor na umiestnenie aspoň jedného kočíka alebo invalidného vozíka. Toto ustanovenie platí pre nové vozidlá.

Dvere otvára vodič, alebo cestujúci po predchádzajúcom odblokovaní vodičom vo vozidlách vybavených systémom dopytového otvárania dverí.

Dvere umiestnené viac ako 6 metrov od predného čela vozidla musia byť z dôvodu bezpečnosti cestujúceho vybavené fotobunkou alebo kamerovým systémom pomocou ktorého môže vodič sledovať nástupný priestor, alebo musia byť vybavené blokovacím zariadením proti privretiu cestujúceho. Toto ustanovenie platí pre nové vozidlá.

Odchýlky od stanoveného počtu dverí ako aj výnimky v otváraní dverí (napríklad v prípade minibusov alebo špeciálnych vozidiel pre telesne postihnutých) stanovuje koordinátor.

## 2.8.2 Čistota a vzhľad vozidiel

Všetky vozidlá prevádzkované v IDS BK musia mať čistý vnútorný interiér a taktiež musia mať čistú aj vonkajšiu časť. Dopravca je povinný viesť preukázateľnú evidenciu o čistení a upratovaní vozidiel (denné, týždenné, mesačné) a to takým spôsobom, aby mohla byť vykonávaná kontrola pracovníkmi koordinátora. Evidenciu je možné nahradiť technologickým postupom schváleným koordinátorom.

## 2.9 Pohodlie cestujúcich

Technický stav vozidiel používaných v štandarde CITY musí zaručovať možnosť otvorenia a uzatvorenia všetkých okien a vetracích otvorov a tiež možnosť vykurovať automaticky vozidlo v zimnom období. Automatický systém vykurovania je povinný pre nové vozidlá zaradené do premávky na linkách IDS BK.

Podmienky vykurovania vozidiel budú stanovené po dohode s dopravcom.

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí byť vybavené automatickou klimatizáciou priestoru pre cestujúcich.

Vnútorné osvetlenie musí byť funkčné a musí zodpovedať parametrom stanoveným pri výrobe. Pri jazde s cestujúcimi za zníženej viditeľnosti musí byť používané hlavné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Výnimky môžu byť udelené koordinátorom. V miestach bez verejného osvetlenia je možné na nevyhnutný čas použiť len núdzové osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Pri státi na zastávke musí byť vždy zapnuté hlavné osvetlenie. Osvetľovacie telesá nesmú byť prekryvané nepriehľadnými alebo priehľadnými farebnými fóliami a inými úpravami.

## 2.10 Elektronický akustický informačný systém

### 2.10.1 Elektronický akustický informačný systém vo vozidle

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí byť vybavené elektronickým informačným systémom umožňujúcim vyhlasovanie zastávok a ďalších dopravných informácií pomocou palubného počítača. Spôsoby vyhlasovania sú stanovené po dohode s dopravcom. Ďalšie doplnkové hlásenia poskytne dopravca na vedomie koordinátorovi. Využitie systému k reklamným účelom nie je povolené.

## 2.10.2 Elektronický akustický informačný systém mimo vozidla

Každé nové vozidlo musí byť vybavené takým akustickým systémom, ktorý umožní jednoduché doplnenie o systém vyhlasovania čísla linky a konečnej zastávky na základe bezkontaktnéj dátovej požiadavky aj mimo vozidlo. Bližšie technické špecifikácie budú prerokované s dopravcami, príp. aj s príslušnými združeniami nevidiacich.

## 2.11 Panel čas a zóna

Za účelom lepšej informovanosti cestujúcich môže byť vnútorný informačný systém vozidla doplnený o panel čas a zóna. Tento panel zobrazuje presný čas a aktuálnu zónu po celú dobu. Cestujúci má tak tieto dve najdôležitejšie informácie potrebné pre správne použitie cestovného lístka neustále v dohľade. Ak sa tento panel nachádza vo vozidle, nemusí vnútorný informačný panel tieto dve informácie zobrazovať a zostane tak viac priestoru pre iné dopravné informácie.

Panel musí byť umiestnený tak, aby neprekážal cestujúcim pri pohybe a zároveň bol dobre čitateľný.

## 2.12 Nízkopodlažnosť vozidla

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí mať vstup aspoň cez jedny dvere bezbariérový. V blízkosti týchto dverí musí byť dostatočný priestor pre detský kočík alebo invalidný vozík. Výnimku môže udeliť len koordinátor.

# 3 Štandard REGIOBUS

Tento štandard musia spĺňať autobusy, premávajúce na prímestských linkách v zmysle vydanéj dopravnej licencie. Zaradenie jednotlivých liniek do tohto štandardu stanovuje koordinátor.

**Vozidlá v štandardnom vybavení musia spĺňať nasledovné:**

- označenie vozidla číslom linky a cieľom,
- označenia poradového čísla,
- vybavovací systém,
- komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla,
- komunikačné zariadenia vozidla s okolím,
- informačné piktogramy,

- informačné plochy,
- technický stav a vzhľad vozidla,
- čistota vozidla,
- pohodlie cestujúcich,
- elektronický akustický informačný systém (len nové vozidlá),
- nízkopodlažnosť vozidla (len nové vozidlá).

Štandardné vybavenie musia spĺňať všetky vozidlá prevádzkované na linkách IDS BK.

#### Za doplnkové vybavenie vozidiel sa považuje:

- panel čas a zóna,
- alternatívny pohon.

Doplnkové vybavenie má len podporný charakter pri rozhodovaní o výbere dopravcu vo výberovom konaní.

Prvky štandardného vybavenia vozidiel sa vplyvom času alebo technického pokroku môžu rozšíriť alebo doplniť o prvky v súčasnosti doplnkového vybavenia.

### 3.1 Označenie vozidla číslom linky a cieľom

Každé vozidlo štandardu REGIOBUS musí byť označené číslom linky a cieľom, resp. trasou. Označenie musí cestujúcemu poskytovať minimálne tieto informácie:

- **na prednom čele vozidla** číslo linky a cieľ (názov cieľa sa uvádza veľkými písmenami),
- **na pravom boku vozidla** číslo linky, konečná zastávka (názov konečnej sa uvádza veľkými písmenami), a obce cez ktoré spoj prechádza,
- **na zadnom čele vozidla** číslo linky,
- **vo vnútri vozidla** číslo linky, konečná zastávka a dôležité nácestné zastávky, informácia o zastávkach na znamenie, presný jednotný čas a aktuálna zóna.

Na označovanie vozidiel sa používajú elektronické informačné panely:

#### 3.1.1 Predný informačný panel

Predný informačný panel je umiestnený v hornej časti vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 1 700 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 140 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

Panel musí byť schopný okrem čísla linky v ľavej časti zobraziť cieľ ako:

- jednoriadkový alebo dvojriadkový text,
- bitmapu.



Obr. 9 Príklad zobrazenia cieľa na prednom paneli

### 3.1.2 Bočný informačný panel

Bočný informačný panel je umiestnený v pravej bočnej hornej časti vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 1 300 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 110 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

Vozidlá s dĺžkou vozidlovej skrine 15 metrov a viac sú vybavené aj druhým bočným panelom a to medzi predposlednými a poslednými dverami. Oba panely zobrazujú súčasne identické informácie.

Panel musí byť schopný okrem čísla linky v ľavej časti zobraziť súčasne aj:

- jednoriadkový alebo dvojriadkový text, pričom v oboch riadkoch je statický,
- dvojriadkový text, pričom v jednom riadku je statický a v druhom je premenlivý,
- bitmapu.



Obr. 10 Príklad zobrazenia informácií na bočnom paneli

### 3.1.3 Zadný informačný panel

Zadný informačný panel je umiestnený na zadnom čele vozidla. Minimálne rozmery panela sú pri použití maticovej technológie 450 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 28 x 19 bodov. Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabule je záväzné pre nové vozidlá.

### 3.1.4 Vnútorý informačný panel

Vnútorý informačný panel je umiestnený v interiéri vozidla pod stropom za kabínou vodiča tak, aby bol dobre viditeľný z celého vozidla a aby nebránil v pohybe cestujúcim. Minimálne rozmery panela sú pri použití:

- maticovej technológie 1 300 x 260 mm a minimálny počet bodov matice 100 x 8 bodov,
- LCD technológie monitor s minimálnym rozmerom uhlopriečky 19".

Ustanovenie o minimálnych rozmeroch tabúl sú záväzné pre nové vozidlá.

V klbových vozidlách a vo vozidlách, kde z konštrukčných dôvodov nie je zo zadnej časti panel viditeľný, musia byť vnútorné panely dva. Oba pritom zobrazujú súčasne rovnaké informácie.

Vnútorý panel zobrazuje číslo linky, konečnú zastávku, presný čas a aktuálnu zónu, dve nasledujúce zastávky v poradí, dôležité nácestné zastávky a prípadne iné dôležité dopravné informácie (prestupy, zastávka na znamenie, výlukové informácie).

Vnútorý informačný panel musí umožňovať súčasne zobrazíť dva riadky textu.

Použitie vnútorných informačných panelov je povinné pre nové vozidlá zaradené do premávky v rámci IDS BK.

V prípade, že je vozidlá obsahujú vnútorný panel, ktorý umožňuje zobrazíť len jeden riadok textu, všetky zobrazované údaje sa pravidelne striedajú, pričom je potrebné dbať na obsah tak, aby počas medzizastávkového úseku stihli byť všetky údaje zobrazené. Takýto druh informačných panelov je možné používať do roku 2017.

Vzhľad a obsah textu na jednotlivých paneloch v závislosti od spôsobu zobrazovania stanoví koordinátor osobitne pre každú linku.

### 3.1.5 Označovanie smerovými tabuľami

V prípade, že vozidlo nie je elektronickými panelmi vybavené (napr. vozidlo zapožičané na testovanie), nemá dostatočný počet panelov alebo sú panely nefunkčné, je možné vozidlo označiť klasickými smerovými tabuľami vyhotovenými z plastu alebo kovu. Smerová tabuľa musí byť umiestnená tak, aby počas jazdy neohrozovala vodiča ani cestujúcich. Vzhľad a obsah textu tabule stanovuje koordinátor, pričom základné typy a rozmery (v cm) sú na nasledujúcom obrázku.



Obr. 11 Štandardná smerová tabuľa podľa štandardu REGIOBUS

### 3.1.6 Označenie poradového čísla

Za čelným sklom vozidla je v pravom dolnom rohu umiestnená tabuľka s poradovým číslom vozidla. Poradové číslo vozidla je 2 miestne číslo, ktoré slúži na identifikáciu vozidla nasadeného na linke v príslušný deň. V jednej chvíli nesmie pod jedným poradovým číslom byť označených viac vozidiel. Jednotlivé číslice musia byť minimálne 70 mm vysoké a 30 mm široké. Pravidlá pre pridelovanie poradových čísel sa stanovujú individuálne po dohode s dopravcom.

## 3.2 Vybavovací systém

Vozidlá štandardu REGIO musia byť pri predných dverách vybavené systémom pre vybavenie cestujúcich, ktorý pozostáva z nasledujúcich častí:

- elektronická pokladňa slúžiaca na predaj CL ovládaná vodičom,
- označovač CL.

Elektronická pokladňa zabezpečuje predaj cestovných lístkov. Pre predaj papierových CL1C musí byť vybavená vhodnou tlačiarňou. Predaj elektronických cestovných lístkov zabezpečuje vo vzájomnej súčinnosti s označovačom CL, ktorý je vybavený čítačkou čipových kariet. Odporúča sa, aby zariadenie spĺňajúce funkciu elektronickej pokladne bolo integrované so zariadením spĺňajúcim funkcie palubného počítača (bod 3.4, Štandard REGIOBUS).

Označovač musí spĺňať minimálne nasledovné funkcie:

- označenie papierového cestovného lístka údajmi stanovenými v Štandarde cestovných dokladov,
- akceptácia čipových kariet Mifare Classic, Mifare DESfire ev1, Smart MX (Bratislavská mestská karta), pričom s touto kartou musí vedieť pracovať v nasledovnom rozsahu:
  - vyčítanie a zobrazenie údajov uložených na karte,
  - zakúpenie jednorazového cestovného lístka pomocou čipovej karty vo vozidle,
  - nahranie elektronického cestovného lístka zakúpeného cez internet na čipovú kartu,
  - overenie platnosti predplatného cestovného lístka pri nástupe,
  - možnosť dokúpenia jednorazového elektronického cestovného lístka pre spolucestujúcich,
  - overenie platnosti elektronického cestovného lístka,
  - možnosť blokovania (odblokovania) všetkých OCL vo vozidle po priložení karty revízora, k ľubovoľnému označovaču,
- vizuálna a akustická indikácia vybavenia cestujúceho,
- indikácia poruchy.

Elektronickú pokladňu možno v osobitných prípadoch nahradiť predajom papierových CL1C na základe odsúhlasenia koordinátorom. Náhrada EP predajom papierových CL1C sa pripúšťa aj v prípade poruchy pokladne, nevyžaduje súhlas koordinátora, nutné je však túto skutočnosť koordinátorovi oznámiť. Vozidlo s nefunkčnou EP sa považuje za nespôsobilé premávky na linkách IDS BK. V prípade, že porucha nastala v priebehu vykonávania spoja, môže dopravca s takýmto vozidlom ukončiť spoj.

Prípadné výnimky v prechodnom období po vstupe dopravcu do IDS BK sú možné po dohode s koordinátorom.

### 3.3 Komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla

Všetky vozidlá štandardu REGIOBUS musia byť v priestore pre cestujúcich vybavené takým signalizačným zariadením, ktoré umožňuje informovať vodiča v prípade:

- potreby núdzového zastavenia vozidla (núdzové tlačidlo),
- vystupovania zdravotne postihnutej osoby alebo cestujúceho s detským kočíkom (špeciálne tlačidlo),
- zastavenia vozidla na zastávke na znamenie (signalizačné tlačidlo),

- požiadavky cestujúceho na otvorenie dverí vo vozidlách vybavených dopytovým otváraním dverí (dopytové tlačidlo).

Jednotlivé tlačidlá musia byť farebne rozlíšené, pričom platí že:

- núdzové tlačidlo je červenej farby,
- špeciálne tlačidlo je modrej farby,
- signalizačné tlačidlo je žltej farby,
- dopytové tlačidlo je so zeleným podsvietením signalizujúcim zaregistrovanie jeho stlačenia cestujúcim, toto tlačidlo zároveň spĺňa funkciu signalizačného tlačidla.

Tlačidlá musia byť umiestnené do výšky 160 cm od podlahy. Odporúča sa, aby signalizačné tlačidlá na signalizáciu výstupu boli vo vozidle rozmiestnené tak, aby bolo z každého sedla dosiahnuteľné aspoň jedno z nich.

Špeciálne tlačidlá sú prioritne umiestňované v miestach určených pre detské kočíky, invalidné vozíky prípadne môžu byť umiestnené v blízkosti dverí určených na vystupovanie.

Tlačidlá slúžiace na dopytové otváranie dverí musia byť umiestnené v blízkosti dverí, resp. priamo na ich konštrukcii. Zapojenie tlačidiel do komunikačného systému vozidla musí zabezpečiť, aby cestujúci mohol signalizovať (akustickou alebo vizuálnou informáciou pre vodiča) svoj záujem vystúpiť len stlačením dopytového tlačidla a to aj pred zastavením vozidla na zastávke.

**Ustanovenie o tlačidlách a ich farebnom vyhotovení je záväzná len pre nové vozidlá a pre tlačidlá inštalované do vozidiel po vstupe tohto štandardu to platnosti.** V ostatných vozidlách zabezpečí dopravca signalizačné dorozumievanie iným vhodným spôsobom.

### 3.4 Komunikačné zariadenia vozidla s okolím

Každé vozidlo štandardu REGIOBUS musí byť vybavené vhodným zariadením – palubným počítačom vozidla, ktorý okrem iného zabezpečuje:

- dátovú a hlasovú komunikáciu s dispečingom dopravcu alebo DRS,
- ovládanie jednotlivých periférií vo vozidle (označovačov a elektronických tabúl atď.),
- slúži ako pamäťová jednotka pre jednotlivé periférie,
- ukladanie nasledovných údajov s možnosťou ich zasielania v reálnom čase:
  - príchod a odchod z garáže,
  - príchod a odchod zo zastávky,
  - začiatok a koniec revízorskej kontroly,

- informácie o reálnej polohe vozidla,
- odchýlku od grafikonu.

Rozsah a frekvencia posielaných správ musí byť užívateľsky konfigurovateľná.

Odporúča sa, aby mal palubný počítač integrovanú funkcionálnu elektronickú pokladnicu, čím nebude potrebná prítomnosť ďalšieho zariadenia vo vozidle. Pre potreby dopravcu môže palubný počítač zahŕňať aj ďalšie funkcie. Ich rozsah si stanovuje dopravca sám, avšak nesmú ovplyvňovať funkcie požadované koordinátorom.

Doprovca je priamo zodpovedný za aktuálnosť dát v počítači. Vozidlo, ktoré nemá vo svojom počítači aktuálne údaje, nesmie byť vypravené na linku, resp. musí z nej byť stiahnuté okamžite po zistení tejto skutočnosti. V prípade použitia nesprávnej databázy tarifných údajov nemá dopravca pri vzniku straty nárok na náhradu škody.

### 3.5 Informačné piktogramy

Každé vozidlo štandardu REGIOBUS musí byť vybavené jednotným označením, piktogramami. Z vonkajšej strany vozidla to sú piktogramy označujúce:

- obchodný názov dopravcu<sup>4</sup> – na oboch bokoch vozidla,
- logo IDS BK – na pravom boku vozidla v prednej časti,
- označenie bezbariérového vozidla – umiestnené na čele vozidla,
- tlačidlo otvárania dverí – u vozidiel s dopytovým otváraním dverí,
- dvere určené pre nástup s detským kočíkom, bicyklom alebo psom (piktogramy môžu byť vyhotovené buď samostatne alebo v požadovaných kombináciách),
- dvere určené pre nástup s invalidným vozíkom, alebo osôb telesne postihnutých – používa sa len pri nízkopodlažných vozidlách,
- ovládač pre plošinu – len u vozidiel vybavených výsuvnou plošinou ovládanou cestujúcim,
- zákaz vstupu s jedlom.

Z vnútornej časti vozidla:

- vyhradené sedadlá pre telesne a zrakovo postihnutých,
- plocha pre detský kočík / invalidný vozík,
- tlačidlo otvárania dverí – u vozidiel s dopytovým otváraním dverí,
- ovládač pre plošinu – len u vozidiel vybavených výsuvnou plošinou ovládanou cestujúcim,

---

<sup>4</sup> § 5 vyhlášky 124/2012, ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave.

- signalizácia vodičovi – zastavenie na znamenie, núdzová signalizácia,
- núdzové otváranie dverí,
- núdzový východ,
- lekárnička,
- hasiaci prístroj.

Vzhľad a umiestnenie týchto piktoqramov stanovuje koordinátor po dohode s dopravcom.

### 3.6 Informačné plochy

Každé vozidlo musí byť, pre účely zverejnenia informačných materiálov, vybavené štandardizovanými informačnými plochami, ktoré umožňujú umiestnenie aspoň 2 ks listov formátu A3. Vo vozidlách kategórie Mini môže byť po dohode s koordinátorom počet informačných plôch menší. Tieto plochy musia byť zreteľne odlišené od iných informačných (reklamných) plôch.

V týchto plochách môžu byť zverejnené len informácie týkajúce sa dopravy v rámci IDS BK, ako sú:

- schéma siete liniek na území regiónu, kde vozidlo prevažne jazdí a podľa možnosti tiež blízkeho okolia,
- výňatok zo zmluvných prepravných podmienok IDS BK,
- výňatok z tarifných podmienok IDS BK,
- informácie o mimoriadnych udalostiach v doprave, zmenách vo vedení liniek,
- ďalšie materiály propagujúce IDS BK.

V rámci IDS BK bude uplatňovaný jednotný formát informačných materiálov stanovený koordinátorom po dohode s dopravcami.

Vozidlo môže byť vybavené aj vizuálnym informačným zariadením vrátane zvukového zariadenia. Ak je toto zariadenie využívané na iné účely, ktoré nesúvisia s dopravnými informáciami pre cestujúcich napr. reklamné spoty, nesmú byť tieto informácie ozvučené. Obsah a forma reklamy nesmú byť zameniteľné s dopravnými informáciami pre cestujúcich. Umiestnenie takéhoto zariadenia však nesmie brániť cestujúcim v pohybe a vo výhlade na informačné panely v interiéri vozidla.

Informačné materiály dotýkajúce sa len jedného dopravcu pripravuje samotný dopravca. V prípade ak sú informáciou dotknutý viacerí dopravcovia pripravuje informačný materiál koordinátor spoločne s dopravcami.

Doprovca je zodpovedný za zverejňovanie informačných materiálov v stanovenom čase.

### 3.7 Reklama a reklamné plochy

Vonkajšie plochy vozidiel môžu slúžiť ako nosič reklamy, pričom nezáleží, či ide o celovozidlovú reklamu, alebo reklamu pokrývajúcu len časť plochy vozidla. Pri umiestňovaní vonkajšej reklamy musí byť dodržané:

- plocha reklamy nezakrýva, a jej vzhľad nie je zameniteľný a nesplýva s označením vozidla podľa bodu 3.1, štandard REGIOBUS,
- plocha reklamy nezakrýva a jej vzhľad nie je zameniteľný s evidenčným číslom vozidla, ktoré spravidla musí zostať na svojom pôvodnom mieste,
- plocha reklamy nezakrýva a jej vzhľad nie je zameniteľný a nesplýva s piktogramami ktorými je vozidlo zvonka označené,
- v prípade, že reklamná plocha zasahuje, alebo je priamo určená do priestoru presklených (okenných) častí vozidla a jej plocha je väčšia ako 20% príslušného okna, musí byť vyhotovená zo zvnútra priehľadnej (napr. dierkovanej) fólie.

V interiéri vozidla sú reklamné či iné materiály prednostne umiestňované v reklamných paneloch, alebo v držiakoch na to určených. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na materiály, ktoré rozdáva vodič alebo iný člen dopravného personálu.

Za obsahovú náplň reklamy nesie zodpovednosť dopravca, príp. ním poverená osoba. Obsah a forma reklamy nesmú byť zameniteľné s dopravnými informáciami pre cestujúcich. V prostriedkoch verejnej dopravy nesmie byť použitá reklamná kampaň, ktorá priamo navádza na používanie individuálnej dopravy, či zosmiešňuje alebo inak dehonestuje cestovanie a používanie verejnej dopravy.

### 3.8 Technický stav a vzhľad vozidla

Vozidlá štandardu REGIOBUS musia byť vo vyhovujúcom technickom stave a musia spĺňať všetky zákonmi stanovené požiadavky. Vozidlá musia byť v takom stave, aby cestujúcich neobťažovali hlukom, zápachom alebo vibráciami vyššími ako u je u daného typu vozidla prípustné.

Vo vozidlách musí byť vyhradený priestor minimálne pre jeden kočík a minimálne 6 miest pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zrakovým postihnutím, ktoré sú vyčlenené v prednej časti vozidla. Vozidlo určené na prepravu invalidných vozíkov musí byť vybavené zadržiavacím zariadením slúžiacim na zaistenie invalidného vozíka.

Vek autobusu (vrátane záložného) používaného v štandarde REGIOBUS nesmie, podľa údajov v technickom preukaze, presiahnuť 14 rokov.

### 3.8.1 Dvere vozidla

Vozidlá ktorých dĺžka presahuje 9 m a sú používané na linkách štandardu REGIOBUS, musia byť vybavené najmenej dvoma dvermi určenými pre nástup a výstup cestujúcich. Kľbové vozidlá musia byť vybavené najmenej tromi dverami.

Tabuľka č. 5 Režim nástupu a výstupu cestujúcich pre jednotlivé zastávky

Zastávka v zóne	Predné dvere	Druhé a ďalšie dvere
<b>100 a 101 (v smere do mesta)</b>	Nástup a výstup	Nástup** a výstup
<b>100 a 101 (v smere z mesta)</b>	Nástup a výstup*	len Výstup
<b>Mimo zóny 100 a 101</b>	Nástup a výstup*	len Výstup

\* Pokiaľ to podmienky dovoľujú je vodič povinný umožniť výstup aj prednými dverami. Cestujúcim so zdravotným postihnutím musí byť umožnené vystúpiť prednými dverami vždy.

\*\* Nástup je podmienený umiestnením vhodného typu označovača cestovných lístkov aj pri druhých a ďalších dverách (v opačnom prípade môže byť nástup umožnený len cestujúcim s predplateným lístkom).

Vozidlo musí byť vybavené minimálne jednými dverami o šírke minimálne 1200 mm. V blízkosti týchto dverí sa musí nachádzať dostatočný priestor na umiestnenie aspoň jedného kočíka alebo invalidného vozíka. Toto ustanovenie platí pre nové vozidlá.

Dvere otvára vodič, alebo cestujúci po predchádzajúcom odblokovaní vodičom vo vozidlách vybavených systémom dopytového otvárania dverí.

Dvere umiestnené viac ako 6 metrov od predného čela vozidla musia byť z dôvodu bezpečnosti cestujúceho vybavené fotobunkou alebo kamerovým systémom pomocou ktorého môže vodič sledovať nástupný priestor alebo musia byť vybavené blokovacím zariadením proti privretiu cestujúceho. Toto ustanovenie platí pre nové vozidlá.

Odchýlky od stanoveného počtu dverí ako aj výnimky v otváraní dverí (napríklad v prípade minibusov alebo špeciálnych vozidiel pre telesne postihnutých) stanovuje koordinátor.

### 3.8.2 Čistota a vzhľad vozidiel

Všetky vozidlá prevádzkované v IDS BK musia mať čistý vnútorný interiér a taktiež musia mať čistú aj vonkajšiu časť. Dopravca je povinný viesť preukázateľnú evidenciu o čistení a upratovaní vozidiel (denné, týždenné, mesačné) a to takým spôsobom, aby mohla byť

vykonávaná kontrola pracovníkmi koordinátora. Evidenciu je možné nahradiť technologickým postupom schváleným koordinátorom.

### 3.9 Pohodlie cestujúcich

Technický stav vozidiel používaných v štandarde REGIOBUS musí zaručovať možnosť otvorenia a uzatvorenia všetkých okien a vetracích otvorov a tiež možnosť vykurovať vozidlo v zimnom období.

Podmienky vykurovania vozidiel budú stanovené po dohode s dopravcom.

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí byť vybavené klimatizáciou priestoru pre cestujúcich.

Vnútorne osvetlenie musí byť funkčné a musí zodpovedať parametrom stanovených pri výrobe. Pri jazde s cestujúcimi za zníženej viditeľnosti musí byť používané hlavné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Výnimky môžu byť udelené koordinátorom. V miestach bez verejného osvetlenia je možné na nevyhnutný čas použiť len núdzové osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Pri státi na zastávke musí byť vždy zapnuté hlavné osvetlenie. Osvetľovacie telesá nesmú byť prekryvané nepriehľadnými alebo priehľadnými farebnými fóliami a inými úpravami.

### 3.10 Elektronický akustický informačný systém

#### 3.10.1 Elektronický akustický informačný systém vo vozidle

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí byť vybavené elektronickým informačným systémom umožňujúcim vyhlasovanie zastávok a ďalších dopravných informácií pomocou palubného počítača. Spôsoby vyhlasovania sú stanovené po dohode s dopravcom. Ďalšie doplnkové hlásenia poskytne dopravca na vedomie koordinátorovi. Využitie systému k reklamným účelom nie je povolené.

#### 3.10.2 Elektronický akustický informačný systém mimo vozidla

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí byť vybavené takým akustickým systémom, ktorý umožní jednoduché doplnenie o systém vyhlasovania čísla linky a konečnej zastávky na základe bezkontaktnéj dátovej požiadavky aj mimo vozidlo. Bližšie technické špecifikácie budú prerokované s dopravcami, príp. aj s príslušnými združeniami nevidiacich.

### 3.11 Panel čas a zóna

Za účelom lepšej informovanosti cestujúcich môže byť vnútorný informačný systém vozidla doplnený o panel čas a zóna. Tento panel zobrazuje presný čas a aktuálnu zónu po celú dobu. Cestujúci má tak tieto dve najdôležitejšie informácie potrebné pre správne použitie cestovného lístka neustále v dohľade. Ak sa tento panel nachádza vo vozidle, nemusí vnútorný informačný panel tieto dve informácie zobrazovať a zostane tak viac priestoru pre iné dopravné informácie.

Panel musí byť umiestnený v priestore za vodičom tak, aby neprekážal cestujúcim pri pohybe a zároveň bol dobre čitateľný.

### 3.12 Nízkopodlažnosť vozidla

Každé nové vozidlo zaradené do premávky na linkách IDS BK musí mať vstup aspoň cez jedny dvere bezbariérový. V blízkosti týchto dverí musí byť dostatočný priestor pre detský kočík alebo invalidný vozík. Výnimku môže udeliť len koordinátor.

## 4 Štandard REGIOTRAIN

Zvláštne postavenie majú vlaky zaradené do IDS BK, ktorých časť prepravného výkonu je vykonávaná aj mimo územia systému IDS BK. Ich technické a prevádzkové štandardy určujú samostatné predpisy platné pre prevádzku železničnej koľajovej dopravy na tratiach Železníc Slovenskej republiky. Vzhľadom k tomu, že jednotlivé vlakové linky budú zároveň zaradené do štandardu IDS BK, musia súčasne spĺňať stanovené základné technické a prevádzkové štandardy IDS BK.

### 4.1 Štandardné a nadštandardné vybavenie vozidiel

**Vozidlá v štandardnom vybavení musia spĺňať nasledovné:**

- označenie smerovými tabuľami,
- vybavovací systém,
- systém komunikácie,
- informačné piktogramy,
- informačné plochy,
- technický stav a vzhľad vozidla,
- čistota vozidla,
- pohodlie cestujúcich.

**Za nadštandardné vybavenie vozidiel sa považuje:**

- bezbariérový prístup do vozidla,
- elektronický akustický informačný systém,
- vybavenie všetkých hnacích jednotiek zariadením určeného na sledovanie polohy GPS,
- mobilný telefón (aspoň jeden člen vlakovej čaty).

Každé železničné vozidlo prevádzkované v systéme IDS BK musí spĺňať podmienky štandardného vybavenia. Nadštandardné vybavenie železničných vozidiel je uvažované ako výhľadový stav. Dopravca však podľa svojich potrieb a možností a po konzultácii s koordinátorom môže zavádzať nadštandardné prvky priebežne.

## 4.2 Označenie smerovými tabuľami

Minimálne každý druhý vozeň vlaku zaradeného do IDS BK musí byť riadne označený smerovou tabuľou. Smerové tabule sa umiestňujú do držiaku umiestneného na skle pravých dverí vozňa. Presný vzhľad smerových tabúľ bude stanovený po vzájomnej dohode medzi dopravcom a koordinátorom.





Obr. 12 Vzory smerových tabúľ železničného dopravcu

Nové železničné súpravy sú už spravidla vybavené elektronickými tabuľami. Zobrazovanie informácií na elektronických tabuliach budú dohodnuté s dopravcami.

### 4.3 Vybavovací systém

V železničnej doprave, vzhľadom na obeh vozidiel, bude vybavovací systém umiestnený prioritne mimo vozidiel a vozňov (na nástupištiach). Na tratiach, ktorých celá dĺžka sa nachádza na území pokrytom IDS BK, prípadne na tratiach, kde je to vzhľadom na rozsah dopravy vhodné, je možné vybavovací systém umiestniť aj vo vozidle (aj v prípade predaja CL prostredníctvom vlakového personálu). V takom prípade musí byť každé vozidlo vypravované na takúto trať vybavené v priestore nástupných dverí označovačom CL ktorý je riadený príslušným riadiacim zariadením – palubným počítačom. Počet a rozmiestnenie označovačov CL vo vozidlách štandardu REGIOTRAIN bude stanovené po vzájomnej dohode koordinátora a dopravcu.

Označovač CL musí spĺňať minimálne nasledovné funkcie:

- označenie papierového cestovného lístka údajmi stanovenými v Štandarde cestovných dokladov,
- akceptácia čipových kariet Mifare Classic, Mifare DESfire ev1, Smart MX (Bratislavská mestská karta), pričom s touto kartou musí vedieť pracovať v nasledovnom rozsahu:
  - vyčítanie a zobrazenie údajov uložených na karte,
  - zakúpenie jednorazového cestovného lístka pomocou čipovej karty,
  - nahratie elektronického cestovného lístka zakúpeného cez internet na čipovú kartu,

- overenie platnosti predplatného cestovného lístka,
- overenie platnosti elektronického cestovného lístka,
- možnosť dokúpenia jednorazového elektronického cestovného lístka pre spolucestujúcich,
- vizuálna a akustická indikácia vybavenia cestujúceho,
- indikácia poruchy.

V prípade, že sa vybavovací systém nenachádza ani na stanici, ani vo vlaku, zabezpečí predaj cestovného lístka sprievodca pomocou prenosnej osobnej pokladnice (POP) priamo vo vlaku. Označenie papierového lístka zabezpečí v nevyhnutných prípadoch sprievodca ručne, a to vyrazením/vypísaním potrebných údajov (dátum, čas, zóna). Takýto spôsob tarifného vybavenia však musí byť cestujúcemu známy ešte pred príchodom vlaku.

#### 4.4 Systém komunikácie

Sledovanie aktuálnej polohy jednotlivých vlakov a predávanie informácií medzi koordinátorom, manažérom železničnej infraštruktúry a železničným dopravcom prebieha na základe komunikácie dispečingov a dispečerských systémov. Zisťovanie polohy sa realizuje na základe informačného systému ŽSR PIS, v prípade možnosti údajmi z GPS.

Z dispečerských a riadiacich systémov manažéra železničnej infraštruktúry a železničného dopravcu bude dispečingu koordinátora nahlasované každé meškanie vlaku zaradeného do IDS BK aj mimo tohto územia, a to najneskôr zo železničných uzlov Dunajská Streda, Galanta, Kúty a Trnava pred jeho vstupom na územie IDS BK. Pri vzniku významných meškaní v medzistaničných úsekoch sa bude jednať o informácie mimo systému PIS, preto bude dispečerský systém manažéra železničnej infraštruktúry/železničného dopravcu získavať a nahlasovať meškania na dispečing koordinátora osobitným spôsobom. Nahlasovacia povinnosť manažéra železničnej infraštruktúry/železničného dopravcu platí len pri vzniku meškaní s vplyvom na funkcie IDS BK.

(Systém hlásení, podmieňujúce a zohľadňované faktory budú dohodnuté neskôr, na základe potrieb a poznatkov z prevádzky za spolupráce odborníkov zodpovedných za riadenie dopravného procesu vo všetkých dotknutých subjektoch.)

#### 4.5 Informačné piktogramy

Každé vozidlo štandardu REGIOTRAIN musí byť vybavené piktogramami (buď vo vzore železničného dopravcu alebo IDS BK). Z vonkajšej strany vozidla to sú predovšetkým piktogramy označujúce:

- obchodný názov dopravcu – na oboch bokoch vozidla,
- logo IDS BK s doplnením piktogramu linky IDS BK (logo „S“),
- označenie vozňovej triedy,
- označenie bezbariérového vstupu do vozidla,
- označenie vstupu a priestoru pre prepravu bicyklov vo vozni,
- tlačidlá na otváranie dverí.

Z vnútornej časti vozidla:

- vyhradené sedadlá pre telesne a zrakovo postihnutých,
- plocha určená pre prepravu bicyklov, alebo invalidných vozíkov,
- signalizácia vlakovej čate – zastavenie na znamenie, núdzová signalizácia,
- WC,
- núdzové otváranie dverí,
- núdzový východ,
- záchranná brzda,
- lekárnička,
- hasiaci prístroj.

#### 4.6 Informačné plochy

Každý vlak ktorý realizuje výkony v systéme IDS BK musí byť pre účely zverejnenia informačných materiálov, vybavený štandardizovanými informačnými plochami, ktoré umožňujú umiestnenie aspoň 2 ks listov formátu A3.

V týchto plochách môžu byť zverejnené len informácie týkajúce sa dopravy v rámci IDS BK, ako sú:

- schéma zón a siete liniek na území IDS BK,
- výňatok zo Zmluvných prepravných podmienok IDS BK,
- výňatok z Tarifných podmienok IDS BK,
- informácie o mimoriadnych udalostiach v doprave, zmenách vo vedení liniek,
- ďalšie materiály propagujúce IDS BK.

Ustanovenie nadobudne platnosť po dohode koordinátora a dopravcu.

V rámci IDS BK bude uplatňovaný jednotný formát informačných materiálov stanovený koordinátorom po dohode s dopravcami.

Informačné materiály dotýkajúce sa len jedného dopravcu pripravuje samotný dopravca. V prípade ak sú informáciou dotknutý viacerí dopravcovia pripravuje informačný materiál koordinátor spoločne s dopravcami.

Doprovca je zodpovedný za zverejňovanie informačných materiálov v stanovenom čase.

## 4.7 Technický stav a vzhľad vozidla

Všetky železničné vozidlá štandardu REGIOTRAIN musia byť vo vyhovujúcom technickom stave a musia spĺňať všetky zákonmi stanovené požiadavky. Vozidlá musia byť v takom stave, aby cestujúcich neobťažovali hlukom, zápachom alebo vibráciami vyššími ako je u daného typu vozidla prípustné.

V každom vlaku musí byť vyhradený priestor pre prepravu kočíkov, bicyklov a v každom vozni minimálne 6 miest pre osoby so zdravotným alebo so zrakovým postihnutím. Vozidlo určené na prepravu osôb zdravotne postihnutých musí byť vybavené zariadením slúžiacim na zaistenie invalidného vozíka.

Maximálny vek dráhového vozidla používaného v štandarde REGIOTRAIN nesmie presiahnuť pre:

- nové dráhové vozidlo 20 rokov,
- dráhové vozidlo po prvej modernizácii 35 rokov,
- dráhové vozidlo po druhej modernizácii 50 rokov.

### 4.7.1 Čistota a vzhľad vozidiel

Všetky vozidlá prevádzkované v IDS BK musia mať čistý vnútorný interiér a taktiež musia mať čistú aj vonkajšiu časť, pokiaľ technické zariadenia na vonkajšie umývanie vozidiel nie sú odstavené v zimnom období. Dopravca je povinný viesť preukázateľnú evidenciu o čistení a upratovaní vozidiel (denné, týždenné, mesačné) a to takým spôsobom, aby mohla byť vykonávaná kontrola pracovníkmi koordinátora. Evidenciu je možné nahradiť technologickým postupom, ktorý dopravca dá na vedomie koordinátorovi.

## 4.8 Pohodlie cestujúcich

Technický stav koľajových vozidiel používaných v štandarde REGIOTRAIN musí zaručovať v rámci konštrukčného prevedenia možnosť otvorenia a vetracích otvorov a tiež možnosť vykurovať vozidlo v zimnom období.

Podmienky vykurovania vozidiel budú stanovené po dohode s dopravcom.

Vnútorné osvetlenie musí byť vždy funkčné a zodpovedať parametrom stanoveným pri výrobe. Pri jazde s cestujúcimi za zníženej viditeľnosti musí byť zabezpečené osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Osvetľovacie telesá nesmú byť prekryvané nepriehľadnými alebo priehľadnými farebnými fóliami a inými úpravami.

#### 4.9 Elektronický akustický informačný systém

Elektronickým akustickým informačným systémom (vlakovým rozhlasom) musí byť vybavené každé nové vozidlo zaradené výhradne na linky IDS BK. Pre vozidlá a vozne, ktoré vykonávajú dopravu aj mimo územia IDS BK je existencia vlakového rozhlasu doporučená.

Vlakovým rozhlasom sa vyhlasuje názov nasledujúcej stanice, možnosti prestupu a prípadne aj ďalšie dopravné informácie (meškania, náhradná doprava a pod.). Spôsoby vyhlasovania sú stanovené po dohode s dopravcom. Ďalšie doplnkové hlásenia poskytne dopravca na vedomie koordinátorovi. Využitie systému k reklamným účelom nie je povolené. Komerčný názov regionálneho vlaku sa nepovažuje za reklamné hlásenie.

## ŠTANDARD PREVÁDZKOVEJ ZÁLOHY

Prevádzkovou zálohou v cestnej doprave sa rozumie vozidlo vrátane vodiča pripravené vykonávať prepravu bezprostredne po ohlášení výpadku. Za prevádzkovú zálohu sa nepovažujú vozidlá, ktoré sú v stave údržby a opráv.

Odporúča sa aby dopravca udržiaval prevádzkovú zálohu pre prípad výpadku vo výške minimálne 3% z celkového počtu vozidiel potrebných v daný deň na prepravu cestujúcich v IDS BK. Každý dopravca prevádzkujúci v IDS BK aspoň jedno vozidlo musí mať pre prípad výpadku zabezpečenú prevádzkovú zálohu minimálne jedným vozidlom.

Udržiavanie prevádzkovej zálohy môže dopravca nahradiť zmluvným vzťahom s iným dopravcom, ktorý bude prevádzkovú zálohu zabezpečovať za neho. V takomto prípade sa odporúča celkový podiel vozidiel slúžiacich ako prevádzková záloha vo výške minimálne 3% zo súčtu všetkých vozidiel vykonávajúcich prepravu cestujúcich v IDS BK za všetkých dopravcov, ktorí túto zmluvu uzavreli.

Prevádzková záloha v koľajovej doprave je stanovená interným predpisom dopravcu, ktorý ho dá na vedomie koordinátorovi.

## ŠTANDARD DODRŽIAVANIA NADVÄZNOSTÍ SPOJOV

Štandard dodržiavania nadväzností spojov stanovuje základné pravidlá pre koordináciu nadväzností spojov liniek toho istého druhu dopravy alebo rôznych druhov dopráv v rámci IDS BK. Taktiež rieši postup v prípade mimoriadnych udalostí ak nastane meškanie spoja, technická porucha, atď.

Do času zriadenia DRS sa ustanovenia tohto štandardu nebudú uplatňovať, koordinácia nadväzností spojov bude riešená na základe dohody medzi koordinátorom a dotknutými dopravcami.

### 1 Kategórie nadväzných spojení

Pre účely tohto štandardu sa rozlišujú dve kategórie nadväzností:

- **Negarantované** – sú nadväznosti, pri ktorých existuje medzi spojmi toho istého druhu dopravy alebo viacerých druhov dopráv dostatočný čas na prestup avšak nadväzný spoj nemá povinnosť čakať na prípojný spoj. Negarantované nadväznosti sa neuvádzajú v cestovných poriadkoch liniek.
- **Čiastočne garantované** – sú nadväznosti, pri ktorých má nadväzný spoj v prípade meškania prípojného spoja povinnosť čakať na zmeškaný prípojný spoj stanovený čas. Dopravca je povinný uviesť informáciu o čiastočne garantovaných nadväznostiach priamo v cestovných poriadkoch príslušných liniek. V prípade železničného dopravcu sa uvedenie takejto informácie odporúča.

Za **nadväzné spoje** sa **nepovažujú spoje**:

- pri ktorých je časový interval medzi príchodom prípojného spoja a odchodom nadväzného spoja kratší, ako prestupný čas,
- pri ktorých síce existuje dostatočný čas na prestup, ale nestanovuje sa povinnosť čakania, táto skutočnosť môže byť uvedená v cestovných poriadkoch liniek.

Na spoje, ktoré nie sú nadväzné, a na prípady negarantovaných nadväzností sa ustanovenia tohto štandardu nevzťahujú.

## 2 Čas prestupu

Vyjadruje čas potrebný na presun cestujúcich v príslušnom prestupnom mieste (predovšetkým peší presun prípadne kombinácia s iným druhom presunu) vrátane prípadného čakania na následný spoj. **Čas prestupu** musí byť stanovený tak, aby aj cestujúci so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie mali dostatočný čas na bezpečný prestup.

Štandardný čas prestupu pri nadväzných spojeniach vytvorených z titulu zavedenia IDS BK zohľadňujúc miestne špecifiká by nemal v zásade prekračovať 10 min.

**Čas prestupu nezahŕňa** čas potrebný na **zakúpenie cestových lístkov** v ŽST pred cestou vlakom.

## 3 Pôsobnosť a formy komunikácie dispečingov pri sledovaní a zabezpečovaní nadväzností

Dispečing koordinátora spolupracuje pri riadení dopravného procesu s dispečingami dopravcov zapojených do IDS BK. Z dôvodu zabezpečenia koordinácie a sledovania nadväzných spojení v IDS BK je stanovená pôsobnosť jednotlivých dispečerských pracovísk dopravcov a koordinátora IDS BK:

- **nadväznosti medzi spojmi MHD v Bratislave sú v pôsobnosti dispečingu Dopravného podniku Bratislava, a.s.** (ďalej len dispečing DPB),
- **nadväznosti medzi spojmi MHD a spojmi regionálnej dopravy** (autobusová, železničná) sú v pôsobnosti **dispečingu koordinátora**,
- **nadväznosti medzi spojmi regionálnej dopravy** prevádzkovanými **rozdielnymi dopravcami** sú v pôsobnosti **dispečingu koordinátora**,
- **nadväznosti medzi spojmi regionálnej dopravy** prevádzkovanými **tým istým dopravcom** sú v pôsobnosti **dispečingu príslušného dopravcu**. V prípade, že dopravca nemá zriadené dispečerské pracovisko dohodne sa medzi koordinátorom IDS BK a dotknutým dopravcom osobitný postup zabezpečovania, sledovania nadväzností.

Spojenie dispečingu koordinátora s dispečingami ostatných dopravcov bude realizované prostredníctvom hlasového kanála - pevné linky, mobilné telefóny. Kontakty na jednotlivých pracovníkov dispečingov nahlásia dopravcovia koordinátorovi a následne bez meškania aj každú ďalšiu zmenu v týchto údajoch.

### Získavanie informácií o polohe vozidiel pre potreby DRS

Z dispečerských a riadiacich systémov dopravcov a manažéra železničnej infraštruktúry získava dispečing koordinátora automaticky potrebné informácie za účelom dohľadu nad dopravným procesom v rámci svojej pôsobnosti (napr. informácie o polohe vozidiel pre účely koordinácie nadväzných spojení).

Dispečingy dopravcov a manažéra železničnej infraštruktúry, okrem automatického prenosu informácií, si navzájom poskytnú neodkladne informácie aj o takých udalostiach závažného charakteru, ktoré môžu mať dosah na riadenie dopravného procesu a nie je ich možné identifikovať z elektronického riadiaceho systému.

Za železničných dopravcov môže poskytovať údaje o polohe vozidiel manažér železničnej infraštruktúry. Poskytovanie údajov je podmienené súhlasom železničných dopravcov.

V prípade, ak dopravca nebude disponovať svojím dispečerským pracoviskom, alebo bude mať dispečerské pracovisko bez funkcionality zisťovania polohy vozidiel, bude poloha vozidiel sledovaná priamo prostredníctvom DRS koordinátora. Výstup bude možné na požiadanie poskytnúť dopravcovi. Za týmto účelom musí mať dopravca vybavené vozidlá potrebným technickým zariadením a musí umožniť dátovú komunikáciu medzi jeho vozidlami a DRS.

O jednotlivých realizovaných hláseniach vedú dispečerské pracoviská stručné záznamy. Minimálne sa zaznamenajú také údaje, aby bolo možné jednoznačne identifikovať vzniknutú udalosť, dôvod a spôsob riešenia situácie. Toto neplatí v prípade ak sa vyhotovuje zvukový záznam z prebiehajúcej komunikácie. V prípade požiadania je dopravca a správca železničnej infraštruktúry povinný poskytnúť výpis z evidencie o hláseniach koordinátorovi.

### Spojenie dispečingu koordinátora s vozidlami

#### **Vozidlá štandardu CITY:**

DRS koordinátora bude výlučne komunikovať s dispečingom dopravcu. Priama komunikácia s vozidlom bude realizovaná len v prípadoch, kedy dopravca nemá zriadený vlastný dispečing a to prostredníctvom vhodného hlasového komunikačného kanála.

V prípade, že vozidlo nie je vybavené vhodným hlasovým komunikačným zariadením, bude komunikácia prebiehať prostredníctvom služobných mobilných telefónov. Dpravca je pre tento účel povinný poskytnúť zoznam telefónnych čísel jednotlivých vozidiel minimálne 5 dní pred začiatkom platnosti cestovných poriadkov a následne aj pred každou ich zmenou. Dpravca bez meškania oznámiť všetky ďalšie zmeny v telefónnych číslach, ktoré nastanú mimo uvedených termínov.

**Vozidlá štandardu REGIOBUS:**

DRS koordinátora bude výlučne komunikovať s dispečingom dopravcu. Priama komunikácia s vozidlom bude realizovaná len v prípadoch, kedy dopravca nemá zriadený vlastný dispečing a to prostredníctvom vhodného hlasového komunikačného kanála.

V prípade, že vozidlo nie je vybavené vhodným hlasovým komunikačným zariadením, bude komunikácia prebiehať prostredníctvom služobných mobilných telefónov. Dopravca je pre tento účel povinný poskytnúť zoznam telefónnych čísel jednotlivých vozidiel minimálne 5 dní pred začiatkom platnosti cestovných poriadkov a následne aj pred každou ich zmenou. Dopravca bez meškania oznámiť všetky ďalšie zmeny v telefónnych číslach, ktoré nastanú mimo uvedených termínov.

**Vozidlá štandardu REGIOTRAIN:**

DRS koordinátora bude výlučne komunikovať s dispečingom dopravcu. Priama komunikácia s vozidlom bude realizovaná len v prípadoch, kedy dopravca nemá zriadený vlastný dispečing a to prostredníctvom vhodného hlasového komunikačného kanála.

V prípade, že vozidlo nie je vybavené vhodným hlasovým komunikačným zariadením, bude komunikácia prebiehať prostredníctvom služobných mobilných telefónov. Dopravca je pre tento účel povinný poskytnúť zoznam telefónnych čísel jednotlivých vozidiel minimálne 5 dní pred začiatkom platnosti cestovných poriadkov a následne aj pred každou ich zmenou. Dopravca bez meškania oznámiť všetky ďalšie zmeny v telefónnych číslach, ktoré nastanú mimo uvedených termínov.

## 4 Mimoriadne udalosti v doprave

### 4.1 Mimoriadne udalosti v doprave spôsobené dopravcom

Ide o také udalosti v doprave, ktoré boli spôsobené dopravcom. Predovšetkým ide o poruchu vozidla, nespôsobilosť vodiča k výkonu práce, dopravná nehoda zavinená vodičom vozidla pri realizácii výkonu v rámci IDS BK, nefunkčný tarifno-vybavovací systém, strata nadväznosti z dôvodu nedodržania času čakania, atď.

### 4.2 Mimoriadne udalosti v doprave nezávislé od dopravcu

Sú také udalosti, ktoré neboli spôsobené dopravcom. Ide hlavne o udalosti, pri ktorých sa dopravná komunikácia stane neprejazdnou (dopravná nehoda nezavinená vodičom vozidla dopravcu, uzavretie dopravnej komunikácie, železničnej trate, mimoriadny odklon

dopravy, vyššia moc atď.), alebo z dôvodu nepriaznivých klimatických podmienok, alebo inej udalosti napr. strata nadväznosti nezavinená dopravcom, atď.

### 4.3 Postup v prípade vzniku mimoriadnej udalosti

V prípade, že sa vyskytne mimoriadna udalosť počas vykonávania spoja, dopravca je povinný vykonať také opatrenia, aby sa negatívne dopady na cestujúcu verejnosť minimalizovali.

Pri vzniku mimoriadnej udalosti v doprave je vodič vozidla, alebo oprávnená osoba vlakového personálu povinná vykonať všetky opatrenia, ktoré stanovuje interný predpis dopravcu a neodkladne zabezpečiť informovanosť a bezpečnosť všetkých cestujúcich.

V prípade, že technický stav vozidla dovoľuje dojazd do najbližšej konečnej zastávky, vodič pokračuje v jazde a dopravca zabezpečí výmenu vozidla buď priamo na trase, alebo v konečnej/východiskovej zastávke.

V prípade, že vozidlo s technickou poruchou má vykonať následný spoj z konečnej zastávky, dopravca musí zabezpečiť včasný odchod následného spoja iným vozidlom, ak je to z časového a územného rozsahu možné (napr. presun náhradného vozidla na konečnú zastávku).

Ak sa cestná komunikácia stane neprejazdnou o náhradnej trase operatívne rozhodne príslušný dispečing dopravcu, pričom túto skutočnosť bezodkladne oznámi na dispečing koordinátora. Pri voľbe náhradnej trasy sa prihliada na to, aby odchýlka od pôvodnej trasy bola čo najmenšia. Vodič je o vzniknutej zmene povinný neodkladne informovať cestujúcich.

### Vypravenie náhradného spoja, zabezpečenie náhradnej prepravy

#### MHD v Bratislave

- V prípade vzniku mimoriadnej udalosti závislej od dopravcu, ak ďalší spoj idúci po rovnakej trase má odchod o viac ako 15 minút, je dopravca povinný vypraviť záložné vozidlo čo najskôr, najneskôr do odchodu nasledujúceho spoja. O skutočnosti vypravenia náhradného spoja informuje dispečing dopravcu dispečing koordinátora. Vzniknutý výkon v súvislosti s vykonaním spoja nebude považovaný za oprávnený.
- V prípade udalosti nezávislej od dopravcu, je dopravca povinný po dohode s dispečingom koordinátora vypraviť záložné vozidlo čo najskôr, najneskôr do odchodu nasledujúceho spoja. Vzniknutý výkon v súvislosti s vykonaním spoja bude považovaný za oprávnený.

### Regionálna autobusová doprava

- V prípade vzniku mimoriadnej udalosti závislej od dopravcu, ak ďalší spoj idúci po rovnakej trase má odchod o viac ako 15 minút, je dopravca povinný vypraviť záložné vozidlo čo najskôr, najneskôr do odchodu nasledujúceho spoja. O skutočnosti vypravenia náhradného spoja informuje dispečing dopravcu dispečing koordinátora. Vzniknutý výkon v súvislosti s vykonaním spoja nebude považovaný za oprávnený.
- V prípade udalosti nezávislej od dopravcu, je dopravca povinný po dohode s dispečingom koordinátora vypraviť záložné vozidlo čo najskôr, najneskôr do odchodu nasledujúceho spoja. Vzniknutý výkon v súvislosti s vykonaním spoja bude považovaný za oprávnený.

Výnimku vo vypravený záložného vozidla možno vykonať na základe súhlasu dispečingu koordinátora.

### Kontaktovanie záložného vodiča

Vodič záložného vozidla bude kontaktovaný vlastným dispečingom dopravcu, zodpovedný pracovník dispečingu dopravcu informuje o danej skutočnosti dispečing koordinátora.

### Železničná doprava

Postupuje sa v zmysle interných predpisov dopravcu, ktoré dá dopravca na vedomie koordinátorovi. Dopravca má povinnosť v prípade vzniku mimoriadnych udalostí (napr. technické poruchy infraštruktúry, vozidiel, dopravné nehody) zabezpečiť náhradnú prepravu (napr. vypravenie náhradného vlaku, vykonanie náhradnej autobusovej dopravy, atď.) v primeranom rozsahu bez meškania najneskôr do 30 minút, ak je to z časového a územného rozsahu možné.

Pri zabezpečovaní náhradnej autobusovej dopravy je vhodné prioritne využívať disponibilné zálohy autobusových dopravcov zapojených do IDS BK.

V prípade ak to podmienky dovoľujú je možné mimoriadne využiť na zabezpečenie náhradnej dopravy aj kapacity paralelných autobusových liniek.

## ŠTANDARD VÝLUK

Cieľom štandardu je stanoviť pravidlá, postupy pri riešení plánovaných a neplánovaných výluk majúcich dopad na prevádzku železničnej a cestnej dopravy.

### 1 Výluky na železnici

#### 1.1 Plánované výluky

Problematika výluk na železnici je riešená v súlade s internými predpismi manažéra železničnej infraštruktúry.

Výluky na železničnej sieti ŽSR sa plánujú v ročných, mesačných a týždenných plánoch.

ŽSR ako manažér železničnej infraštruktúry poskytne koordinátorovi základné informácie o pripravovaných výlukách ako napr. rozsah a trvanie.

V prípade stretu výluky ŽSR so skôr plánovanou výlukou cestnej komunikácie s výrazným dopadom na dopravu môže koordinátor podať námietku voči realizácii výluky ŽSR v stanovenom termíne.

Dopravcovia získané ustanovenie o výluke od ŽSR podľa potreby ďalej rozpracujú pre svoje interné potreby a zabezpečia informovanosť svojich zamestnancov a cestujúcich o plánovanej výluke.

#### 1.2 Neplánované výluky a iné čiastočné obmedzenia dopravy

Neplánovaná výluka môže byť zavedená:

- na odstránenie prekážky (náhlej poruchy), ktorou by bola prerušená prevádzka,
- ak stav zariadenia ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy,
- výnimočne na vykonanie opravy alebo údržby zariadenia.

V prípade neplánovaných výluk a iných čiastočných obmedzení dopravy železniční dopravcovia vykonajú operatívne opatrenia v obehoch súprav s cieľom zníženia dopadu na pravidelnosť dopravy.

Pri neplánovaných výlukách a čiastočných obmedzeniach dopravy sa postupuje v súlade so Štandardom nadväzností časť Mimoriadne udalosti v doprave.

## 2 Výluky na cestných komunikáciách

### 2.1 Rozsiahle výluky so značným dopadom na dopravu

Dopravcovia vyhodnotia dopady výluk na cestných komunikáciách, nahlásených správcom komunikácie (správny orgán). Ak tieto presahujú možnosti riešenia uvedené v štandarde nadväzností informujú o tom koordinátora a vzájomne dohodnú ďalší postup.

Dopravcovia zabezpečia informovanosť svojich zamestnancov a cestujúcich o plánovanej výluke.

### 2.2 Dopravné výluky s čiastočným obmedzením dopravy

Za predpokladu, že je dopad výluky riešiteľný pomocou štandardu nadväzností, prípadne jeho čiastočnými a časovo obmedzenými úpravami, dopravcovia oznámia informácie o výluke koordinátorovi. V prípade potreby dotknutý dopravcovia v spolupráci s koordinátorom navrhnu ďalšie potrebné opatrenia.

Výlukové opatrenia, ktoré majú na garantované nadväznosti priamy dopad podliehajú schváleniu koordinátora. V sporných prípadoch, kde nedôjde medzi dopravcami ku zhode o riešení rozhoduje koordinátor.

### 2.3 Neplánované výluky

V prípade neplánovaných výluk (nezjazdná komunikácia a iné neplánované obmedzenia dopravy) dopravcovia vykonajú operatívne opatrenia v obehoch vozidiel s cieľom zníženia dopadu na pravidelnosť dopravy.

V prípade technických závad a iných nepredpokladaných obmedzení sa primerane postupuje v súlade so Štandardom nadväzností časť Mimoriadne udalosti v doprave.

## 3 Náhradná doprava

V prípade, že výluka vzhľadom na svoj rozsah (územný alebo časový) značne zasahuje do premávky pravidelnej dopravy, zavádza sa náhradná doprava.

O navrhnutom riešení náhradnej dopravy a súvisiacich opatreniach dopravcovia informujú koordinátora. V prípade ak sa výluka dotýka viacerých dopravcov a nedôjde ku zhode v riešení rozhoduje o náhradnej doprave koordinátor.

Náhradná doprava bude považovaná za oprávnený výkon.

### 3.1 Náhradná doprava pri výluke na dráhe

Náhradná doprava pri výluke na dráhe (železničnej alebo električkovej) je spravidla zabezpečovaná autobusmi. Dopravcovia prevádzkujúci dopravu na dráhe vypracujú trasy náhradnej dopravy a zabezpečia riadne označenie zastávok liniek náhradnej dopravy. Trasy náhradnej dopravy sa stanovujú s ohľadom na ich dlhodobé využívanie, teda tak, aby ich bolo možné využiť pri každej výluke ktorá sa predmetného úseku dráhy dotýka. Linky a zastávky náhradnej dopravy musia byť označené nezameniteľne s pravidelnými linkami. Všade tam, kde je to možné a vhodné, zastavujú spoje náhradnej dopravy na zastávke pravidelných autobusových alebo trolejbusových liniek. Na každej zastávke dráhovej dopravy musí byť vždy zverejnená informácia, kde je v prípade výluky zastávka náhradnej dopravy. V oznamoch o výluke pre cestujúcich je vhodné podľa možností uviesť všetky zastávky náhradnej dopravy a ich umiestnenie. Lokalizácia zastávok náhradnej dopravy bude stanovená opisom miesta. Cestujúci sú o konaní výluky informovaní podľa možností 7 dní vopred, v prípadoch ak túto lehotu nie je možné dodržať (napr. mimoriadne výluky) sú informovaní v čo najskoršom možnom termíne.

Náhradná doprava musí byť zabezpečená s dostatočnou prepravnou kapacitou a odchody jednotlivých spojov musia nadväzovať na spoje, ktorých sa výluka dotýka.

Náhradná doprava pri výluke na trolejbusovej dráhe je zabezpečovaná v súlade s ustanovením o náhradnej doprave pri výluke na cestnej komunikácii.

### 3.2 Náhradná doprava pri výluke na cestnej komunikácii

Pri výluke na cestnej komunikácii sa predmetné linky odklonia na najbližšiu vhodnú trasu tak, aby pokiaľ možno obslúžili všetky, alebo čo najviac pravidelných zastávok. V prípade potreby sa pravidelné zastávky, ktoré nie je možné obslúžiť zriadia v náhradnej polohe. V prípade, že rozsah výluky takú organizáciu dopravy neumožňuje alebo by značne predĺžil trasu pravidelnej linky, zriaďuje sa náhradná doprava. Náhradná doprava môže byť zabezpečená buď spojmi inej linky (v prípade potreby je nutné zvýšiť kapacitu), alebo výlukovou linkou, ktorá vhodne zabezpečí dostupnosť dotknutej lokality. Prestup medzi pravidelnou linkou a linkou náhradnej dopravy musí byť zabezpečený na takom mieste, kde môže cestujúci bezpečne a rýchlo prestúpiť. Cestovné poriadky náhradnej linky musia byť vypracované s ohľadom na čo najmenšie časové straty cestujúcich pri prestupe. V oznamoch o výluke pre cestujúcich je vhodné podľa možností uviesť všetky zastávky

náhradnej dopravy a ich umiestnenie. Lokalizácia zastávok náhradnej dopravy bude stanovená opisom miesta. Cestujúci sú o konaní výluky informovaní podľa možností 7 dní vopred, v prípadoch ak túto lehotu nie je možné dodržať (napr. mimoriadne výluky) sú informovaní v čo najskoršom možnom termíne.

## ŠTANDARD CESTOVNÝCH DOKLADOV

Cieľom štandardu je stanoviť minimálne pravidlá vzhľadu cestovných dokladov, ich potlače v označovačoch CL.

### 1 Obsah cestovných dokladov

Cestovné doklady používané v IDS BK musia obsahovať nasledovné údaje uvedené v nasledovnej tabuľke.

Tabuľka č. 6 Povinné údaje na cestovných dokladoch

	Jednorazové a CL		Predplatné CL	
	predpredaj	elektronická pokladňa	Preukážka	Kupón
Názov a logo IDS BK	X	X	X	názov
Obchodné meno dopravcu, vrátane adresy a údajov jeho právnej formy IČ DPH, zápis v obchodnom registri	X	X	len obch. meno	X
Číslo linky, vodiča, pokladne, kód a číslo cestovného dokladu		X		X
Predmet zdaniteľného plnenia		X		X
Druh cestovného, dĺžka platnosti a výška zľavy (slovne, uvedeným v % alebo použitím piktogramu)	X	X	X	X
Časový a zónový rozsah platnosti	X	X		X
Zoznam zón, pre ktoré cestovný lístok platí				X
Spôsob použitia cestovného lístka (v slovenskom aj anglickom jazyku)	X			
Uvedenie ceny vrátane DPH a s poznámkou, že táto cena je vrátane DPH (napríklad "vrátane DPH")	X	X		X
Telefónne číslo informačnej linky koordinátora a adresy internetovej stránky koordinátora	X	X		
Dátum a čas vydania		X		X
Údaj o platnosti tarify, v ktorom cestovný lístok platí (napr. "Tarifa IDS BK platná od 1.1.2011")	X			
Údaje o držiteľovi preukazu - meno, priezvisko, dátum narodenia.			X	

Výnimku tvorí cestovný doklad na elektronickej nosiči BČK.

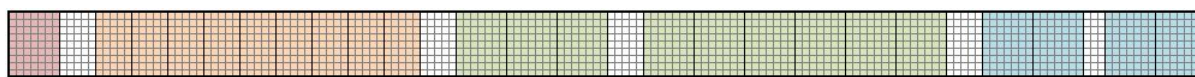
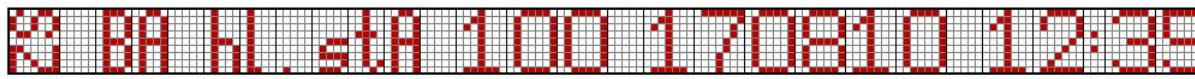
Okrem uvedených povinných údajov v tabuľke č. 6 môžu cestovné doklady, obsahovať aj ďalšie texty doplnkového charakteru ako napríklad:

- údaj o tom, že „použitie CL podlieha ustanoveniam platnej Tarify IDS BK“,
- ďalšie tarifné prípadne iné upozornenia dopravcu,
- poďakovanie za využitie služieb hromadnej dopravy v IDS BK, a podobne.

Jednotný vzhľad a obsah cestovných dokladov v rámci IDS BK stanoví koordinátor po konzultáciách s dopravcami.

## 2 Tlač označovača cestovných lístkov

Všetky označovače cestovných lístkov využívané v IDS BK musia na lístky tlačiť jednotné údaje uvedené v nasledujúcich oddieloch. Výnimky povoľuje koordinátor.

SL	1	2	3	5	0	2	1	5	1	0	0	1	7	0	8	1	0	1	2	:	3	5
Kód dopravcu	Evidenčné číslo vozidla				Číslo linky				Tarifná zóna			deň	mesiac	rok	Dátum		hodina	minúta	Čas			Začiatok platnosti

ZS	B	A	h	l	.	s	t	A	1	0	0	1	7	0	8	1	0	1	2	:	3	5	
Kód dopravcu	Skrátený názov stanice alebo zastávky								Kód označovača	Tarifná zóna			deň	mesiac	rok	Dátum		hodina	minúta	Čas			Začiatok platnosti

Obr. 13 Potlač cestovných lístkov

OCL umiestnené v električkách, trolejbusoch alebo autobusoch musia tlačiť minimálne nasledovné údaje – kód dopravcu, evidenčné číslo vozidla, číslo linky, tarifnú zónu, dátum a čas začiatku platnosti.

OCL umiestnené na železničných staniciach musia tlačiť minimálne nasledovné údaje – kód dopravcu, skrátený názov stanice, tarifná zóna, dátum a čas začiatku platnosti.

V prípade poruchy označovača člen vlakového personálu označí CL manuálne. Na CL zapíše dátum a čas nástupu, ďalej číslo zóny.

Prehľad skrátených názvov zastávok a kódov dopravcov je uvedený v prílohe č. 1.

## 3 Ochranné prvky cestovných lístkov

### 3.1 Druhy ochranných prvkov

Na cestovných dokladoch používaných v IDS BK môžu byť použité rôzne druhy ochranných prvkov. Rozsah a druhy ochranných prvkov cestovných dokladov IDS BK budú stanovené po dohode s dopravcami.

### 3.2 Povinnosti dopravcov

Pre zvýšenie účinnosti ochrany cestovných dokladov proti zneužitiu dopravcovia vykonajú vo svojich spoločnostiach také interné organizačné opatrenia, ktorých výsledkom bude presná a kontrolovateľná evidencia a sledovanie zásob a spotreby kotúčikov pre tlač cestovných lístkov, preukazov k predplatným lístkom a holografických známok a iného materiálu.

## ŠTANDARD PREDAJA CESTOVNÝCH DOKLADOV, INFORMAČNÝCH CENTIER, VYBAVENIA A KONTROLY CESTUJÚCICH

Cieľom štandardu je stanoviť pravidlá pre jednotný spôsob tarifného vybavenia cestujúcich a predaja cestovných dokladov.

### 1 Spôsoby predaja cestovných dokladov

Cestovné doklady používané v IDS BK sú predávané nasledujúcimi spôsobmi:

- v informačných a predajných centrách,
- na predajných miestach,
- v províznom predaji,
- v automatoch na cestovné doklady,
- predajom u vodiča, sprievodcu cez elektronické vybavovacie zariadenia,
- prostredníctvom internetového predaja,
- prípadne inou dohodnutou formou progresívneho spôsobu predaja.

Doprovca, ktorý vydáva lístky používané v IDS BK musí zabezpečiť spoľahlivé overenie nároku na zľavu pri predaji lístka resp. pri vystavovaní preukazov k predplatným cestovným lístkom a pod. Ak cestujúci nebude schopný potrebnými dokladmi preukázať svoj nárok na zľavu, dopravca zľavu neposkytne prípadne poskytne až po dodatočnom predložení potrebných dokladov.

Toto ustanovenie musia spĺňať aj predajcovia, ktorí nie sú dopravcami.

### 2 Informačné a predajné centrá (IPC)

IPC sú základným detašovaným pracoviskom IDS BK v oblasti predaja cestovných dokladov a poskytovania informácií. Odporúča sa, aby cestujúcim poskytovali nasledovný servis:

- predaj kompletného sortimentu cestovných lístkov vrátane vystavovania preukazov k predplatným CL,
- dobíjanie kreditu na BČK,
- informácie o cestovaní v IDS BK,
- vyhľadávanie spojení v rámci SR ako aj Európy (po pripojení na internet),
- informácie o zmenách v doprave,

- zberné miesto pre návrhy a sťažnosti od občanov,
- predaj doplnkového sortimentu a suvenírov,
- pri spolupráci s obcami poskytovanie turistických informácií (ubytovanie a pod.),
- miesto, kde cestujúci môže získať dostupné informačné materiály IDS BK,
- zaistenie prepravy osôb so zníženou pohyblivosťou.

Umiestnenie: autobusové a železničné stanice, dôležité prestupné uzly a pod.

Otváracia doba každého IPC vychádza z potrieb regiónu. Stanoví sa po dohode prevádzkovateľa s koordinátorom.

Všetci zamestnanci IPC musia byť aspoň raz ročne preškolení o systéme IDS BK. IPC musí byť vybavené potrebným HW a SW a všetkými informačnými a propagačnými materiálmi. Všetky IPC musia umožňovať platby za služby aj bezhotovostným spôsobom.

IPC tvoria doplnok k sieti predajných miest dopravcov, ktoré poskytnú cestujúcim rozšírený servis služieb. IPC budú vytvorené z vybraných predajných miest jednotlivých dopravcov.

### 3 Predajné miesta dopravcov (PMD)

PMD sú obvykle umiestnené v menších priestoroch než IPC. Primárne slúži k predaju jednorazových a predplatných cestovných lístkov a k dobíjaniu kreditu na BČK. Informačnú a propagačnú funkciu vykonáva iba sekundárne.

PMD zabezpečuje predaj kompletného sortimentu cestovných dokladov vrátane vystavenia preukazov k predplatným CL.

IPC dopĺňujú sieť PMD. Otváracia doba jednotlivých PMD vychádza z potrieb regiónu. Dopravca je povinný každú zmenu o čase otváracích hodín PMD Koordinátorovi.

Všetci zamestnanci PMD budú aspoň raz ročne preškolení o IDS BK. PMD musí byť vybavené informačnými a propagačnými materiálmi.

### 4 Provízny predaj (PP)

Prostredníctvom provízneho predaja je zabezpečovaný predaj jednorazových cestovných lístkov. Ide o všetky miesta, ktoré vo svojom sortimente ponúkajú cestovné lístky IDS BK (napr. novinové stánky, turistické infocentrá, hotely a pod).

## 5 Predajné automaty na cestovné doklady

Sú umiestnené v lokalitách, kde sa očakáva vyššia frekvencia cestujúcich, alebo kde je nutné zabezpečiť nepretržitý predaj cestovných lístkov. Umiestňované sú najmä v zónach 100, 101. Mimo tieto zóny najmä na významných zastávkach (prestupné uzly, prestupné zastávky, centrá miest a významných obcí, autobusové a železničné stanice, nákupné centrá, atď.).

V iných lokalitách kraja sa automaty po dohode dopravcu a koordinátora umiestňujú predovšetkým v miestach, kde v blízkosti nie je dostupný iný spôsob predaja cestovných lístkov a predaj lístkov u vodiča nadmerne spomaľuje prevádzku.

Predávaný sortiment cestovných lístkov pre jednotlivé automaty stanovuje dopravca po dohode s koordinátorom.

## 6 Predaj vo vozidle

Spôsob predaja a sortiment cestovných lístkov predávaných vo vozidle stanovuje dopravca po dohode s koordinátorom podľa jednotlivých štandardov vozidiel.

### 6.1 Štandard CITY

V prípade, ak je vozidlo vybavené elektronickou pokladnicou, vodič je povinný predávať všetky druhy jednorazových lístkov, ktoré mu elektronické odbavovacie zariadenie umožňuje vydať v súlade s platnou tarifou.

Vo vozidlách bez elektronickej pokladnice môže byť zabezpečovaný predaj formou doplnkového predaja v súlade s platnou tarifou. V doplnkovom predaji sa zabezpečuje predaj CL1C vodič. Je tiež možné, aby vozidlo bolo vybavené iným predajným zariadením (napr. samoobslužným automatom).

### 6.2 Štandard REGIOBUS

Vozidlá štandardu REGIOBUS musia byť vybavené elektronickým vybavovacím zariadením. Vodič jeho prostredníctvom zabezpečuje predaj všetkých druhov jednorazových cestovných lístkov a opakovaný predaj predplatných CL v súlade s platnou tarifou.

Vodič je povinný vydať cestujúcemu najvhodnejší platný cestovný lístok z nástupnej do požadovanej cieľovej zastávky alebo zóny.

### 6.3 Štandard REGIOTRAIN

V obsadených ŽST je zabezpečený predaj všetkých druhov jednorazových cestovných lístkov a aj predplatných. V neobsadených ŽST nie je zabezpečovaný predaj cestovných lístkov, v takomto prípade zabezpečí predaj vlakový personál alebo bude predaj zabezpečený prostredníctvom automatov na cestovné doklady. O tejto skutočnosti musí byť cestujúci dostatočne oboznámený ešte pred samotným cestovaním vlakom.

## 7 Predaj cez internet

V rámci zlepšovania služieb pre cestujúcich je zavedený predaj vybraných druhov cestovných lístkov cez internet. Táto výhodná forma predaja umožňuje zvýšiť pohodlie cestujúcich pri nákupe cestovných lístkov a znížiť preťaženosť a PMD.

## 8 Predaj predplatných cestovných lístkov

Predajom predplatných cestovných lístkov IDS BK sa rozumie vystavovanie príslušných typov preukazov formou BČK, podľa preukázaného a overeného nároku cestujúceho a predaj kupónov (elektronických) oprávňujúcich cestujúcich k využívaniu služieb v rámci IDS BK na základe ich platnosti.

Vydávanie preukazov - BČK zabezpečujú v IDS BK dopravcovia vo svojich predajných miestach alebo osobných pokladniciach.

## 9 Vybavenie cestujúcich

Tabuľka č. 7 Vybavovanie cestujúcich - papierový lístok (CL1C)

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL	Označenie CL	Platnosť CL	Kontrola CL (vizuálna kontrola)	Poznámka
MHD	automat, predpredaj	označenie v označovači pri nástupe do vozidla,	platí od času označenia	revízor	
MHD > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	platí od času označenia	revízor	
MHD > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
MHD > REGIOTRAIN				sprievodca, revízor	
REGIOBUS	CL1C vydá vodič z EP	neoznačuje sa platnosť je vyznačená na CL	platí od zakúpenia CL	revízor	nástup len 1. dverami
	automat* <sup>1</sup> , predpredaj	označenie v označovači pri nástupe do vozidla,	platí od času označenia		
REGIOBUS > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	platí od času označenia resp. od času predaja CL z EP	revízor	
REGIOBUS > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
REGIOBUS > REGIOTRAIN				sprievodca, revízor	
REGIOTRAIN	automat, pokladňa stanice	označenie v označovači na nástupišti pred nástupom, resp. vo vlaku	platí od času označenia	sprievodca, revízor	
	sprievodca vo vlaku* <sup>2</sup>	neoznačuje sa platnosť je	platí od zakúpenia CL		

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL	Označenie CL	Platnosť CL	Kontrola CL (vizuálna kontrola)	Poznámka
		vyznačená na CL			
REGIOTRAIN > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	platí od času označenia	revízor	
REGIOTRAIN > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
REGIOTRAIN > REGIOTRAIN				sprievodca, revízor	

\*1 automaty DPB, ZSSK, príp. nové automaty v regióne

\*2 len v neobsadenej stanici ak to zariadenie sprievodcu umožní (inak nebude možné zakúpiť cestovný lístok IDS BK)

Tabuľka č. 8 Vybavovanie cestujúcich - elektronický lístok (eCL)

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL (z kreditu na ČK)	Platnosť CL	Kontrola CL (prostredníctvom čítačky)	Poznámka
MHD	terminál (označovač s čítačkou) vo vozidle	platí od zakúpenia	cestujúci (na termináli), revízor	
MHD > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	platí od zakúpenia	cestujúci (na termináli), revízor	
MHD > REGIOBUS			vodič pri nástupe (priloženie karty k čítačke), revízor	
MHD > REGIOTRAIN			cestujúci (na termináli na stanici), sprievodca, revízor	
REGIOBUS	terminál (označovač s čítačkou)	(platí od zakúpenia,	cestujúci (na potvrdenke), revízor	nástup len

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL (z kreditu na ČK)	Platnosť CL	Kontrola CL (prostredníctvom čítačky)	Poznámka
	vo vozidle	vydané papierové potvrdenie)		1. dverami
REGIOBUS > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	platí od zakúpenia	cestujúci (na termináli), revízor	
REGIOBUS > REGIOBUS			vodič pri nástupe (priloženie karty k čítačke), revízor	
REGIOBUS > REGIOTRAIN			cestujúci (na automate na stanici), sprievodca, revízor	
REGIOTRAIN	automat, pokladňa na stanici, sprievodca <sup>*2</sup>	platí od zakúpenia	cestujúci (na automate), sprievodca, revízor	
REGIOTRAIN > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	platí od zakúpenia	cestujúci (na termináli), revízor	
REGIOTRAIN > REGIOBUS			vodič pri nástupe (priloženie karty k čítačke), revízor	
REGIOTRAIN > REGIOTRAIN			cestujúci (na automate na stanici), sprievodca, revízor	

<sup>\*2</sup> len v neobsadenej stanici ak to zariadenie sprievodcu umožní (inak nebude možné zakúpiť eCL IDS BK)

Tabuľka č. 9 Vybavovanie cestujúcich - predplatný cestovný lístok

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL	Platnosť CL	Kontrola CL (prostredníctvom čítačky)	Poznámka
MHD	automat <sup>*3</sup> , predpredajné miesto, internetový predaj	platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	cestujúci (na termináli), revízor	
REGIOBUS	automat <sup>*3</sup> , predpredajné miesto, terminál vo vozidle, internetový predaj	platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	vodič pri nástupe (priloženie karty k čítačke), revízor	(nástup 1. dverami)
REGIOTRAIN	automat <sup>*3</sup> , pokladňa stanice sprievodca vo vlaku <sup>*2</sup> , internetový predaj	platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	cestujúci (na termináli na stanici), sprievodca, revízor	

<sup>\*2</sup> len v neobsadenej stanici

<sup>\*3</sup> automaty novej generácie

Pod pojmom kontrola sa rozumie aj overenie platnosti z pohľadu cestujúceho (neuvádza sa pri papierových CL1C), nie len z pohľadu prepravnej kontroly.

## 10 Prepravná kontrola

Kontrolu cestovných dokladov vykonáva oprávnená osoba dopravcu v súlade s Prepravným poriadkom IDS BK. Oprávnenou osobou dopravcu je vodič, sprievodca, vlakvedúci alebo iný člen osádky vozidla alebo revízor.

Papierové cestovné lístky sú oprávnenou osobou dopravcu kontrolované vizuálnou formou.

Kontrola elektronických a predplatných cestovných lístkov je vykonávaná revízorom, sprievodcom, vlakvedúcim a vodičom vozidla štandardu REGIOBUS pomocou technického zariadenia na to určeného.

Revízor, sprievodca, vlakvedúci pri kontrole elektronických a predplatných cestovných lístkov používa technické zariadenie, ktoré musí umožniť minimálne nasledovné:

- akceptáciu čipových kariet Mifare Classic, Mifare DESfire ev1, Smart MX (Bratislavská mestská karta), pričom s touto kartou musí vedieť pracovať v nasledovnom rozsahu:
  - vyčítanie a zobrazenie údajov uložených na karte,
  - overenie platnosti elektronického cestovného lístka,
  - overenie platnosti predplatného cestovného lístka,
  - uschovať dáta o kontrolovaných cestovných lístkoch a kartách,
  - zápis údajov na kartu t.j. nahrať elektronického cestovného lístka zakúpeného cez internet na čipovú kartu.

Vodič vozidla štandardu REGIO vykonáva kontrolu elektronického a predplatného cestovného lístka prostredníctvom označovača CL, ktorý je súčasťou systému pre vybavenie cestujúcich.

## ŠTANDARD DOPRAVNÝCH VÝKONOV

### 1 Zabezpečenie dopravy podľa cestovného poriadku

Doprovca je povinný zabezpečiť všetky svoje spoje v celej dĺžke, ktoré má podľa platného cestovného poriadku vykonať. Všetky spoje musia byť prevádzkované výlučne na trase stanovenej aktuálnym cestovným poriadkom a musia obslúžiť všetky stanovené zastávky v správnom poradí.

Doprovca nesmie bez objektívnej príčiny skrátiť alebo zmeniť trasu spoja, ako aj zmeniť časy odchodov a príchodov zo zastávok.

### 2 Presnosť dodržiavania cestovných poriadkov

Pod presnou prevádzkou sa rozumie taká, pri ktorej spoje v sledovaných obdobiach dodržiavajú presne pri odchode zo **začiatkových, nástupných** zastávok alebo z **nácestných zastávok** časové údaje uvedené v cestovných poriadkoch prípadne s dovolenou časovou odchýlkou.

Tolerovaná časová odchýlka odchodu pre **začiatkové, nástupné** zastávky s časovými údajmi v cestovnom poriadku:

- **MHD: 0** minút (tolerancia +0:00 až +0:59 min),
- **Regionálna autobusová doprava: 0** minút (tolerancia +0:00 až +0:59 min),
- **Regionálna železničná doprava: 0** minút (tolerancia +0:00 až +0:59 min).

Tolerovaná časová odchýlka pre **nácestné** zastávky na trati:

- **MHD: od 0 do +4** minút (tolerancia +0:00 až 3:59 min),
- **Regionálna autobusová doprava: 0 do +5** minút (tolerancia +0:00 až +4:59 min),
- **Regionálna železničná doprava: 0 do +5** minút (tolerancia +0:00 až +4:59 min).

Pod znamienkom + sa rozumie meškanie (napr. 2 minúty znamená odchod o 2 minúty neskôr ako je uvedený v cestovnom poriadku), pod znamienkom - sa rozumie predčasný odchod.

### 3 Presnosť pristavenia vozidiel k zastávkam

Dopravca je povinný zabezpečiť, aby všetky spoje zo zastávok odišli presne podľa platného cestovného poriadku. **Skorší odchod vozidla zo zastávky, ako je uvedené v cestovnom poriadku, nie je povolený.**

Dopravca prevádzkujúci spoj podľa štandardu CITY je povinný zabezpečiť pristavenie vozidla na počiatočnú zastávku tak, aby odišiel načas.

Dopravca prevádzkujúci spoj podľa štandardu REGIOBUS je povinný zabezpečiť pristavenie vozidla na počiatočnú zastávku minimálne 5 minút pred pravidelným odchodom. Po odsúhlasení koordinátorom môže byť tento čas skrátený.

Ak silný dopyt cestujúcich alebo stav dopravnej siete spôsobí oneskorenie vozidla, musí vodič vozidla postupovať podľa Štandardu nadväzností.

V prípade existujúcich alebo očakávaných dlhodobějších problémov s dodržiavaním cestovných poriadkov je dopravca povinný informovať koordinátora a poskytnúť súčinnosť pri riešení problému.

### 4 Nadväznosť spojov

Každý vodič (autobusu, električky alebo trolejbusu) musí byť vybavený platným cestovným poriadkom prípadne služobným cestovným poriadkom alebo inou pomôckou, ktorá umožní vodičovi sledovať nadväznosti, ktorú si dopravcovia vytvoria na základe Štandardu nadväzností a Príručky garancia nadväzností.

Dopravcovia sú povinní zabezpečiť, aby vodiči dodržiavali všetky pokyny uvedené v služobnom cestovnom poriadku, prípadne inej pomôcke.

Dopravcovia sú povinní zabezpečiť, aby vodiči správne nastavili prihlásenie svojej služby do palubného počítača, ktorým je vozidlo vybavené.

### 5 Dodržanie parametrov vozidiel definovaných v ponuke dopravcu

Dopravca je povinný dodržiavať všetky technické parametre vozidiel, ktorými sa zaviazal vykonávať prevádzku na linkách v rámci IDS BK. Ide najmä o vozový park, jeho štandardné i nadštandardné vybavenie. V prípade, že je vozidlo vybavené elektronickým akustickým informačným systémom (hlásením zastávok), je vodič povinný tento systém riadne používať.

Zaradenie nových vozidiel do prevádzky podlieha kontrole koordinátora za účelom zistenia skutočného stavu vozidiel a splnení predpísaných podmienok, o kontrole sa vyhotoví zápis.

## 6 Záznam o prevádzke vozidla

Každé vozidlo prevádzkované na linkách v rámci IDS BK, musí byť vybavené záznamom o prevádzke vozidla, ktoré musí obsahovať najmenej nasledovné údaje:

- meno vodiča (vodičov),
- obchodný názov dopravcu,
- evidenčné číslo alebo registračnú značku vozidla,
- linku a poradové (kurzové) číslo vozidla,
- časy nástupu a ukončenia služby vodiča alebo odchodu a príchodu vozidla do vozovní alebo garáží,
- všetky meškania a mimoriadnosti v doprave.

Všetky údaje je vodič povinný vyplniť pravdivo a včas. Záznam o prevádzke vozidla je vodič povinný na požiadanie predložiť oprávnenému pracovníkovi koordinátora na kontrolu.

Dopravcovia sú povinní počas obdobia minimálne dvoch rokov všetky záznamy o prevádzke vozidla archivovať a v prípade potreby poskytnúť na kontrolu koordinátorovi.

Uvedené ustanovenie neplatí pre dráhovú (koľajovú) dopravu.

Okrem záznamu o prevádzke vozidla je možné získavať údaje o prevádzke vozidla aj napr. z palubných počítačov vozidiel.

## 7 Správanie sa pracovníkov dopravcu k cestujúcim

Pracovníci dopravcu (najmä vodiči, zamestnanci informačných kancelárií, predajných miest, informátori a dispečeri) sa musia k cestujúcim správať slušne, ochotne. Vodiči nesmú byť hrubí na cestujúcich. Vodič nesmie cestujúcich obťažovať komentovaním dopravnej situácie a urážkami ostatných účastníkov cestnej premávky.

Vodič je povinný vylúčiť cestujúceho z prepravy, ak cestujúci napriek upozorneniu nedodržiava Prepravný poriadok, Zmluvné prepravné podmienky, Tarifu alebo nerešpektuje pokyny a príkazy zodpovednej osoby dopravcu.

Vodič, prípadne iný zamestnanec dopravcu, je povinný informovať cestujúcich o všetkých neštandardných situáciách, ktoré počas prepravy nastanú. Najmä ak ide o mimoriadnosti v doprave. V takomto prípade je vodič povinný čo najskôr poskytnúť cestujúcim približne informáciu o dĺžke čakania, meškania prípadne o spôsobe, ako sa situácia bude riešiť.

Pri zastavovaní na zastávkach je vodič povinný zastaviť čelom vozidla pri označníku a nadiť vozidlom čo najtesnejšie k hrane nástupišťa, výstupišťa. Na zastávke môžu zastaviť súčasne maximálne dve vozidlá. Ak je na zastávke dostatočný priestor, môže tam zastaviť aj tretie a ďalšie vozidlo, ktorého vodič môže umožniť cestujúcim nástup a výstup. Pre vodiča tretieho a ďalšieho vozidla, ktorého zastávka nebola konečnou, je povinný v takomto prípade opätovne zastaviť vozidlo pri označníku zastávky a umožniť nástup cestujúcim.

Na zastávkach, kde podľa cestovného poriadku celodenne alebo len v určitých časoch zastavujú vozidlá liniek len na znamenie vodič, je povinný zastaviť vždy ak sa na zastávke nachádza stojaca osoba, alebo ak cestujúci, ktorý je vo vozidle dal včas pomocou príslušného signalizačného zariadenia požiadavku na zastavenie.

Vodič počas pobytu vo vozidle nesmie fajčiť a obťažovať cestujúcich hlasnou zvukovou reprodukciou.

## 8 Školenia zamestnancov dopravcu

Dopravný personál dopravcu - najmä vodiči, personál predajných miest, ktorí majú uzatvorený pracovný pomer - musia byť aspoň raz za dva roky preškolení ústnou alebo písomnou formou zo znalostí o IDS BK a to samotným dopravcom. V prípade zásadných zmien (napr.: zmena tarify, prepravného poriadku) musí dopravca zabezpečiť preškolenie personálu s primeraným časovým predstihom pred nadobudnutím účinnosti zmien.

Spôsob školenia bude vzájomne dohodnutý medzi koordinátorom a dopravcom.

Doprovca je povinný viesť a archivovať záznamy o preškolení a výsledkoch testov svojich zamestnancov v súlade so zákonom o archívnictve<sup>5</sup> a na požiadanie ich poskytnúť koordinátorovi.

---

<sup>5</sup> Zákon č. 395/2002 o archívoch a registratúrach

## 9 Informačné povinnosti dopravcov

Vo všetkých prípadoch informovania cestujúcich dopravcom o dočasných zmenách v doprave (napr. výluková činnosť) musí byť využitá jednotná grafická úprava podľa vzoru určeného koordinátorom a informačný materiál musí byť priebežne kontrolovaný, aktualizovaný a udržiavaný v čitateľnom stave. Koordinátor môže v opodstatnených prípadoch povoliť výnimky grafického vzhľadu informačných materiálov.

Po ukončení dočasnej zmeny v doprave je dopravca povinný skontrolovať odstránenie všetkých informačných materiálov súvisiacich so zmenou a uviesť označníky zastávok, prípadne iné informačné plochy do stavu zodpovedajúcemu aktuálnemu smerovaniu liniek a cestovných poriadkov.

Doprovca je povinný na žiadosť koordinátora zabezpečiť informovanie cestujúcich aj v prípade zmien väčšieho rozsahu.

O dočasnej zmene vedenia trasy linky alebo liniek pri nezmenenom umiestnení zastávok sú cestujúci informovaní dopravcom iba vtedy, ak spôsobí nedodržanie nadväznosti v prestupných uzloch. V takomto prípade je dopravca povinný zabezpečiť informovanie cestujúcich vyvesením informácií na dotknutých zastávkach najmenej 1 deň vopred.

Za zverejňovanie cestovných poriadkov je zodpovedný dopravca<sup>6</sup> a manažér železničnej infraštruktúry<sup>7</sup>. Na zastávkach, ktoré užívajú viacerí dopravcovia je možné dohodnúť, aby zverejňovanie cestovných poriadkov realizoval len jeden z dopravcov (spravidla ten dopravca, ktorý prevádzkuje najviac spojov na predmetnej zastávke, ktorý je zároveň aj vlastníkom označníka). Dopravcovi, ktorý bude zabezpečovať umiestňovanie cestovných poriadkov aj iných dopravcov sú ostatní dopravcovia povinní včas poskytnúť vlastné cestovné poriadky vo vopred dohodnutom vyhotovení tak, aby boli dodržané časové lehoty na zverejnenie cestovných poriadkov. Cestovné poriadky sa na zastávkach umiestňujú len na plochy na to určené. Na ploche pre umiestnenie cestovných poriadkov nesmú zostávať neplatné cestovné poriadky.

Problematiku informovania cestujúcich pri presune alebo zrušení zastávky rieši Štandard vybavenia zastávok.

---

<sup>6</sup> § 15 ods. 5 zákona č. 54/2012 Z. z. o cestnej doprave, § 87, vyhlášky 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh

<sup>7</sup> § 84, vyhlášky 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh

## Zoznam príloh

Príloha 1 – Zoznam skrátených názvov zastávok a kódy dopravcov

## Zoznam pripomienok

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
ZSSK	Materiál je potrebné zaslať na pripomienkovanie ŽSR – informačný systém, vybavenie označenia správa zastávok a dispečerský aparát.	A	Spoločnosť ŽSR bola o stanovisko k materiálu požiadaná obdobne ako dopravcovia.
ZSSK	Vybavovací systém vo vozidle. Umiestnenie označovača vo vozidlách	A	

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akč <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	ZSSK je reálne len v regionálnej doprave (výhľadovo predpoklad trať 113). Umiestnenie označovača pri každých nástupných dverách je vzhľadom na stavbu vozidla a prepravnú dobu podľa nášho názoru zbytočné. Zároveň zablokovanie označovača na diaľku je taktiež nepotrebné vo vozidlách ZSSK.		
ZSSK	Odstrániť ustanovenie, podľa ktorého nie je možné vlakový rozhlas využiť na reklamné účely.	Č	Prezentáciu zvukovej reklamy prostredníctvom vlakového rozhlasu považujeme za negatívum (skúsenosti ozvučených zastávok DPB, reklamné displeje vo vozidlách DPB). Mimo územia IDS bude na rozhodnutí dopravcu či bude využívať vlakový rozhlas aj na reklamné účely.
ZSSK	Je zbytočné uvádzať možnosti vedenia NAD prednostne dopravcom zapojeným do IDS, keďže ZSSK má uzatvorené zmluvy s dopravcami ohľadom NAD vždy na nasledujúce obdobie, pričom uzatvoreniu zmluvy predchádza verejná súťaž, do ktorej sa môže zapojiť akýkoľvek dopravca.	Č	Ustanovenie o zabezpečení NAD odporúča riešiť NAD v rámci možností dopravcov zapojených do IDS tak, ako je to bežnou praxou v iných IDS. Zmluvné vzťahy ZSSK, a.s. v oblasti zabezpečenia NAD budú brané na zreteľ.
ZSSK	Otázky ohľadom predaja CD BID u ZSSK sú zatiaľ nedoriešené (spôsob vydávania financovanie atď). Predaj je otázkou zmluvného vzťahu dopravca – koordinátor a riešenia prípadných SW a HW úprav u ZSSK a ich financovania. Taktiež nie je presne stanovený vzhľad CL BID. Zatiaľ nepripomienkujeme.		Problematika bude predmetom pracovných rokovaní v ďalšom období. V súčasnosti prebieha úprava predajného SW a HD.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
ZSSK	Pri tvorbe CL BID je potrebné myslieť na určitý integračný prvok, ktorý umožní všetkým dopravcom kontrolovať daný CL, napr. čiarkový kód, 2D kód a podobne. Sprievodca vo vlaku musí mať možnosť nejakým spôsobom znehodnotiť alebo označiť použitie CL u ZSSK. Uvedený prvok bude zároveň znamenať ďalšie podrobné informácie pre prerozdeľovanie tržieb. (návrh ZSSK)		Vizuál CL1C bude predmetom pracovných rokovaní v ďalšom období.
ZSSK	Je potrebné, aby zastávkový informačný systém (ZIS) zobrazoval aj informáciu o prípadnom meškaní jednotlivých spojov.	A	ZIS bude poskytovať informáciu o odchodoch spojov v reálnom čase teda vrátane eventuálneho meškania. V prípade, ak online informácia o odchode nebude k dispozícii zobrazí sa odchod spoja podľa cestovného poriadku.
ZSSK	Do úvahy vzhľadom na územia IDS BK pripadá len Zohor – Záhorská Ves. Dodanie označovača zo strany BID a. s. a jeho prevádzkovanie je vecou vzájomných rokovaní ZSSK a BID, a. s. Odporúčame ustanovenie zmeniť len na ODPORÚČANIE. Bod 4.3 Štandard REGIOTRAIN.	-	Ustanovenie uvádza možnosť umiestnenia vybavovacieho systému aj do vozidiel, nejde o povinnosť.
ZSSK	Predpokladáme vzájomné rokovania dopravcovia – BID príp. ŽSR ohľadom uvedenej problematiky. Je potrebné dohodnúť konkrétny manuál pre ďalšiu prácu v oblasti hlásení pri riadení dopravného procesu. Bod 4.4 Štandard REGIOTRAIN.	A	Postup hlásení bude využívaný dispečerským pracoviskom koordinátora. V procese zriaďovania dispečerského pracoviska koordinátora bude potrebné aktuálne dohodnúť postup výmeny informácií.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
ZSSK	Žiadne ďalšie rokovanie ohľadom spôsobu obstarania a umiestnenia požadovaných plôch do vozňov ZSSK sa neuskutočnilo. Dnes nemáme vo vozidlách požadované plochy a teda nie je možné ustanovenie splniť. ZSSK nedisponuje finančnými prostriedkami na zabezpečenie požadovaných plôch. Bod 4.6 Štandard REGIOTRAIN.	A	Doplnený text: „Ustanovenie nadobudne platnosť po dohode koordinátora a dopravcu.“
ZSSK	ZSSK funguje aj tzv. zmluvný predaj, kedy je zabezpečený predaj celého sortimentu CD vzhľadom na výdajné zariadenie. Jedná sa o predaj napr. formou ŽSR, prípadne iného predajcu.  Nie je jednoznačne stanovené, či v takomto prípade ide o inú formu predaja alebo tu uvedený provízny predaj. Bod 4 Štandard predaja cestovných dokladov....	-	Podľa nás ide o provízny predaj. Tržba z takéhoto predaja bude predmetom delby tržieb.
ZSSK	Školenie všetkých zamestnancov ZSSK sa uskutočňuje 2x ročne bez písomnej skúšky. Konzultácie (formou školenia) sú uskutočňované operatívne. Testovanie zamestnancov sa uskutočňuje raz za 3 roky. V rámci testov ZSSK zaradí aj otázky ohľadom IDS BK. Zmena systému školenia zamestnancov ZSSK si vyžaduje financie a preto momentálne nad touto možnosťou neuvažujeme. Poprosím o zmenu ustanovení v zmysle uvedeného.	Č	Ustanovenie bolo upravené tak, aby bolo umožnené vykonať školenie ústnou alebo písomnou formou. Trváme na minimálnom intervale preškolení zamestnancov raz za dva roky. V zásade nedochádza k rozporu nakoľko ZSSK školí zamestnancov 2 x za rok a ustanovenie požaduje školenie raz za dva roky.
SL	Zníženie max. veku autobusu používaného v štandarde REGIOBUS.	A	
SL	Umožniť predaj PCL bez obmedzení vo	Č	Bude umožnení len opakovaný predaj PCL

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	vozidlách štandardu REGIOBUS.		z dôvodu SW obmedzení.
DPB	V celom materiáli uvažovať na území mesta Bratislavy len so zónou 100.	N	Z doteraz schválených materiálov BID vyplýva potreba uvažovať na území mesta Bratislavy so zónami 100 a 101 (pre potreby cenotvorby).
DPB	Uviesť aj ďalšie technológie, ktoré je možné používať pre elektronické informačné panely.	A	
DPB	Spresnenie ustanovenia ohľadom umiestnenia špeciálnych tlačidiel vo vozidlách štandardu CITY.	A	
DPB	Znížiť parameter min. počet dverí z 3 na 2 pre vozidlá v štandarde CITY s dĺžkou väčšou ako 9 m.	N	V prípade potreby prevádzkovania vozidiel v štandarde CITY s dĺžkou väčšou ako 9 m s počtom dverí menším ako 3 sa uplatní ustanovenie o výnimke.
DPB	Spresnenie ustanovenia o preprave invalidných vozíkov vo vozidlách štandardu CITY.	A	
DPB	Umiestňovanie nových cestovných poriadkov na zastávkach pri zmenách cestovných poriadkov. Problém so súčasným umiestnením nových a aktuálnych cestovných poriadkov.	A	Problematika je riešená v zmysle požiadaviek platnej legislatívy.
DPB	Zaviesť pojem dočasnej zastávky.	N	V prípadoch operatívnych zmien je postup označovania zastávok riešený podkapitolou štandardu 4 Dočasné označovanie zastávok.
DPB	Rozsah kurzového čísla.	A	

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
DPB	Vypustenie ustanovení definujúcich použitú technológiu pre elektronické informačné panely vo vozidlách.	A	
DPB	Obmedziť rozsah subjektov vydávajúcich čipové karty a zabezpečujúcich predaj PCL, len na dopravcov DPB, a.s. SL, a.s. a ZSSK, a.s.	A	
DPB	Špecifikovať počet riadkov zastávkovej elektronickej tabule podľa počtu liniek. Pre zastávky s obsluhou do 4 liniek min. 4 riadky v opačnom prípade min. 6 riadkov.	Č	Min. počet riadkov bude navýšený na 3 riadky. Cieľom štandardu nebolo exaktne definovať počet riadkov, nakoľko je takýto počet závislý od miestnych potrieb.
DPB	Zmeniť čas pri ktorom sa zmení formát zobrazovania času odchodu spoja na zastávkovej tabuli z 15 min. na 20 min.	N	Z dôvodu kompatibility zobrazovania dát s tabuľami obstarávanými v rámci OPBK a OPD ponechávame pôvodný časový údaj.
DPB	Ustanovenie o umiestnení druhého bočného panela (vozidlá s dĺžkou nad 15 m) neuplatňovať pri sólo vozidlách električkách.	Č	Definícia dĺžky vozidiel bude upravená tak, aby smerodajnou dĺžkou pre rozhodnutie o umiestnení druhého panela bola dĺžka skrine vozidla.
DPB	Navrhujeme aj v budúcnosti naďalej používať vnútorné informačné panely jednoriadkové.	N	Z dôvodu prehľadnosti zobrazovaných informácií sa pri nových vozidlách požaduje vybavenie s dvojriadkovým inf. panelom. Použité technológie panelov sa nebudú špecifikovať.
DPB	Bližšie špecifikovať, v ktorých prípadoch vydáva informačné materiály doprava a kedy koordinátor.	A	
DPB	Upraviť časový limit na vypravenie	A	

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	náhradného spoja z 10 na 15 min.		
DPB	Navrhujeme upraviť povinnosť pristavenia vozidla na zastávku v takom časovom predstihu, aby vozidlo odišlo z východiskovej zastávky načas.	A	
DPB	Definícia Zastávky, Označníku, Začiatku zastávky je v rozpore s textom v kapitole 2 Štandardu vybavenia zastávok.	A	Upravený bol aj text v kapitole 7 Štandardu dopravných výkonov o pristavovaní vozidiel na zastávkach.
DPB	Navrhujeme vždy použiť na označníku symbol všetkých dopravných prostriedkov ktoré zastávku obsluhujú.	N	Ponechaná pôvodná formulácia záver z pracovného stretnutia z 17.1.2013.
DPB	Výhrady k vizuálu, farebnosti hlavy označníka z estetického hľadiska. Navrhujeme vypracovať nový návrh v spolupráci s HMB.	Č	Farebné rozlíšenie liniek vychádza z materiálu Konceptia BID. V budúcom období bude potrebné vizuál hlavy označníka, ako aj samotnú konštrukciu označníka zjednotiť a zmodernizovať v spolupráci s hlavným architektom mesta Bratislava.
DPB	Vypustiť povinnosť označenia vozidiel trasou, povinnosť označenia vozidla na ľavom boku len pre nové vozidlá (bod 2.1 – štandard vybavenia a čistoty vozidiel).	A	
DPB	Umožniť vypravenie vozidla s neaktuálnou databázou so súhlasom koordinátora.	Č	Upravená formulácia a zadefinovanie výnimky pre vozidlá vykonávajúce náhradnú dopravu.
DPB	Namietame voči obmedzeniu možnosti umiestnenia reklamných či iných materiálov priamo na okná vo	A	

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	vozidlách.		
DPB	Bližšie špecifikovať obmedzenie použitia zvukového výstupu zo zobrazovacích zariadení vo vozidlách len pre komerčné prípady – reklamy atď. (bod 2.7 – štandard vybavenia a čistoty vozidiel).	A	
DPB	Navrhnutý rozsah záložných vozidiel definovať ako odporúčaný rozsah.	A	
DPB	Upraviť definíciu nenadväzných spojov, vypustiť text „ktoré zastavujú na dvoch priestorovo rozdielne situovaných zastávkach v tej istej obci“, nakoľko by sa za nadväznosť nepovažovali prípoje na bezprostredne situovaných zastávkach (bod 1. – Štandard dodržiavania nadväzností).	A	
DPB	Vymedziť okruh vodičov, ktorí zavínia nehodu na vodičov dopravcu zaradeného do IDS BK (bod 5.1 – Štandard dodržiavania nadväzností).	Č	Upravená formulácia tak, aby zahŕňala okruh vodičov, ktorí realizujú výkony v rámci IDS BK.
DPB MDVRR SR	Podmieniť včasnosť vypravenia náhradného spoja z konečnej zastávky územnou a časovou dostupnosťou. (bod 5.3 – Štandard dodržiavania nadväzností).	A	
DPB	Pripomienky formálneho charakteru.	A	
RJ	Rozšíriť definíciu vlakového personálu o pojem stevard.	A	
RJ	Nie je špecifikované, kto zakupuje, spravuje a vlastní označovače cestovných lístkov na ŽST a kto v žel. vozidlách (bod 4.3 – Štandard REGOI	N	Riešenie problematiky, nie je predmetom štandardu.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	TRAIN).		
RJ	Je potrebné konkretizovať dostatočný predstih nahlasovania meškania vlakov pred vstupom na územie IDS BK (bod 4.4 – Štandard REGOI TRAIN).	A	
RJ	Rozšíriť formuláciu o vonkajšej čistote vozidiel nasledovne: „...taktiež musia mať čistú aj vonkajšiu časť, pokiaľ technické zariadenia na vonkajšie umývanie vozidiel nie sú odstavené v zimnom období... „ (bod 4.7.1 – Štandard REGOI TRAIN).	A	
RJ	Navrhujeme ponechať len posledný odstavec štandardu o prevádzkovej zálohe (Štandard prevádzkovej zálohy).	N	V takomto prípade by nebola pokrytá problematika u cestných dopravcov.
RJ MDVRR SR	Požadujeme prechodné obdobie na uplatňovanie ustanovenia o náhradnej preprave.	A	Štandard sa bude uplatňovať až po zriadení dispečerského pracoviska koordinátora t.j. týmto obdobím je zároveň definované prechodné obdobie. Povinnosť dodržania stanoveného časového limitu zabezpečenia náhradnej prepravy je obmedzená len na prípady ak to je z územného a časového hľadiska možné.
RJ	Je vhodné bližšie uviesť o ktoré predajné miesta by sa stali informačnými a predajnými centrami (Štandard predaja cestovných dokladov, informačných centier,...).	Č	Prepracované znenie kapitoly o informačných a predajných centrách.
RJ	Navrhujeme ponechať rozhlasové zariadenie v ŽST ako štandardné vybavenie. (Bod 6 Štandard vybavenia zastávok)	N	S ohľadom na dostupné informácie, že správca infraštruktúry, uvažuje s dovybavením ŽST len vizuálnym informačným

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
			systémom Trváme na našom návrhu.
RJ	Navrhujeme nahradiť ŽST Dunajská Streda ŽST Kvetoslavov ide o bod z ktorého by sa nahlasovali meškania vlakov prichádzajúcich do IDS BK. (Bod 4.4 Štandard REGIOTRAIN)	A	
ŽSR	Pripomienka k povinnému vybaveniu ŽST informačnými vitrínami.	A	
MDVRR SR	Je potrebné stanoviť konečný termín výmeny označiek.	Č	O konečnom termíne výmeny označiek rozhodne objednávateľ dopravy.
MDVRR SR	Návrhy na úpravu vizuálu hlavy označiek.	Č	Pre prvotné potreby IDS považujeme pôvodný návrh za postačujúci.  Stotožňujeme sa s návrhom DPB vypracovať moderný jednotný dizajn celého označiek v spolupráci s hlavným architektom mesta Bratislava.
MDVRR SR	Vybavenie ŽST rozhlasovým zariadením.	Č	Vybavenie ŽST rozhlasovým zariadením bolo preklasifikované do nadštandardného vybavenia.
MDVRR SR	Rozšíriť možnosti komunikácie so ZIS napr. aj o LAN. Pre prípad použitia viacerých centrálnych tabúl v stanici upraviť architektúru siete.	A	
MDVRR SR	Definíciu centrálnych tabúl je potrebné rozšíriť pre viac CT pre jeden uzol a taktiež pre umiestňovanie viacerých menších LCD panelov s informáciami ako CT (viď riešenie napr. na Wien Hbf).	Č	Počet použitých tabúl v zastávkach je v zásade ľubovoľný odvíja sa od miestnych podmienok viď. druhý odstavec v bode 1. Štandardu zastávkového

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
			informačného systému. Uvádzanie konkrétnych technológií tabúľ bolo na základe požiadavky DPB vypustené.
MDVRR SR	Do textu je potrebné doplniť min. rozmery (v cm) pre veľkú CT a menšie LCD panely s rovnakými informáciami ako na veľkej CT.	A	Nepovažujeme za potrebné uvádzať rozmery tabúľ nakoľko sú závislé od konkrétneho počtu riadkov, ako aj zvolenej technológie tabule.
MDVRR SR	K obrázku nižšie: Navrhujeme ako príklad neuvádzať linky „001“ a „002“, pretože nie je vhodné pridávať vedúce nuly pred označenie kratšie než 3 znaky. Naopak, malo by byť zvýraznené zarovnávanie čísla linky napravo v stĺpci. Nadpis „Cieľová zastávka / smer“ je potrebné skrátiť na „Smer“. Je potrebné pridať ďalší riadok s anglickými ekvivalentmi nadpisov.	A	Obrázok má len informatívny charakter a číslica „0“ vyjadruje znak.  Do štandardu bola doplnená požiadavka uvádzania nadpisov v záhlaví okrem slovenského jazyka aj v anglickom jazyku.
MDVRR SR	Komunikačné rozhranie by nemalo byť striktné stanovené len na GSM bránu, pretože existuje viacero možností a výber najvýhodnejšej závisí od konkrétnej situácie. (bod 3. – Štandard zastávkového informačného systému).	A	Upravený text uvedené aj iné možnosti komunikácie.
MDVRR SR	V súvislosti so zavedením BID, ale aj čoraz väčším používaním grafikonov s prejazdmi vozidiel medzi rôznymi linkami odporúčame uvádzať okrem poradového čísla iba číslo služby (bod 2 – štandard vybavenia a čistoty vozidiel).	N	Po dohode s dopravným podnikom sa nateraz bude naďalej používať poradové číslo.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akč <sup>2</sup>	Odôvodnenie
MDVRR SR	Pri všetkých typoch informačných tabúl používaných vo vozidlách navrhujeme definovať aj minimálne rozmery a minimálny počet zobrazovaných bodov.	N	Cieľom štandardu bolo zadefinovanie rozsahu a spôsob zobrazovaných informácií. Rozmer sa môže meniť v závislosti od zvolenej technológie tabule.
MDVRR SR	Odporúčame zobrazovať na vnútorných informačných paneloch dve nasledujúce zastávky v poradí.	A	
MDVRR SR	Vybavovací systém – akceptácia čipových kariet - doplniť dátum začiatku platnosti tohto štandardu (bod 2.2 – Štandard CITY).		Akceptácia čipových kariet v uvedenom rozsahu bude realizovaná už od začiatku prvej etapy.
MDVRR SR	Komunikačné zariadenia vo vnútri vozidla - spresniť umiestnenie dopytových tlačidiel, prípadne aj definovať ich funkcionality v rôznych režimoch - dopytové otváranie dverí, signalizácia pre vodiča, núdzová brzda (bod 2.3 –Štandard CITY).	Č	Nie je cieľom štandardu, aby riešil parametre akustického a vizuálneho informovania vodiča pri použití komunikačných zariadení cestujúcim.
MDVRR SR	Upozorňujeme, že pri definícii modernizácie v úvode tohto materiálu nemusia v budúcnosti tejto podmienke vyhovovať všetky vozidlá. Navrhujeme doplniť popri modernizácii aj možnosť vykonania generálnej opravy. Pripomienka sa týka všetkých výskytov modernizácie v texte.	N	Modernizácia má zahrnúť len vykonanie takých zásahov v interiéri vozidla, pomocou ktorých sa dosahuje zlepšenie pohodlia a kvality prepravy cestujúcich.
MDVRR SR	Pripomienky k pohodliu cestujúcich Po skúsenostiach s klimatizáciou v autobusoch SOR NB 18 v DPB navrhujeme doplniť také znenie, aby klimatizácia splnila požadovaný účel – t. j. ochladenie vozidla na požadovanú teplotu. Okrem tejto podmienky je potrebné doplniť aj teplotné štandardy, aby sa klimatizácia	N	Navrhované znenie považujeme za postačujúce pre počiatočné obdobie zavádzania IDS BK.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	a vykurovanie nepoužívali nadmerne.		
MDVRR SR	Niektoré typy vozidiel nemajú vhodné konštrukčne riešené osvetlenie a osľňuje vodiča. Preto je vhodné doplniť možnosť dohodnúť sa s koordinátorom na výnimkách pre vybrané typy vozidiel.	A	
MDVRR SR			
MDVRR SR	Je potrebné doplniť definíciu zobrazovaných polí. Ak bude v súlade s TPS aj panel s polom pre zónu v rozsahu 1 alebo 2 znaky, je potrebné definovať, ako sa budú zobrazovať 3-miestne zóny na týchto paneloch. (bod 2.11 Štandard CITY)	N	Použitie panelu čas a zóna nie je povinné, v prípade, že sa použije musí byť schopný zobrazovať čísla používaných zón.
MDVRR SR	Je nutné zmeniť formuláciu vozidiel spadajúcich do štandardu REGIOBUS, aby podmienke vyhovovali aj prímestské iba do obcí susediacich s Bratislavou (viď napr. linku do Marianky).	A	
MDVRR SR	Vzhľadom na navrhované zobrazenie na označníku (biele písmo), odporúčame zjednotiť farbu čísla linky na tabuli Štandardu REGIOBUS. Ak bude BID trvať na tvare kruhu pre autobusy, potom požadujeme rovnaký geometrický tvar umiestniť aj na túto tabuľu.		Po vypracovaní jednotného vizuálu označníka budú farebné kombinácie, geometrické tvary označovania liniek na označníku a tabuliach použitých vo vozidlách zjednotené.
MDVRR SR	Vzhľadom na nadpis tejto kapitoly je potrebné doplniť, že sa to týka len tých vozidiel, ktoré budú prevádzkované na tratiach, kde nebudú k dispozícii označovače na všetkých železničných staniach/zastávkach. Zároveň je nutné uviesť, či je v prípade použitia		Bod 4.3 – Štandardu REGIOTRIAN pojednáva o alternatívach umiestnenia vybavovacieho systému. Štandard je vyžadovaný aj v prípade predaja CL cez POP.

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	predaja CL cez POP tento štandard vyžadovaný alebo nie. (bod 4.1 – Štandard REGOITRAIN).		
MDVRR SR	Ak bude mať regionálny vlak komerčný názov, je to alebo nie je reklamné hlásenie?	A	Upravené znenie ustanovenia - v takomto prípade nepôjde o reklamné hlásenie.
MDVRR SR	Je nutné poskytnúť Príručku garancie nadväzností.		Štandard dodržiavania nadväzností spojov bude platný až po zriadení dispečerského pracoviska koordinátora (toho času predpoklad rok 2014). Teda aj Príručka sa začne používať až od tohto obdobia a preto nebola toho času zostavená. Jej plnohodnotné zostavenie v súčasnosti nie je možné nakoľko napr. konkrétne nadväzné spojenia pre rok 2014 nie sú v súčasnosti známe.
MDVRR SR	Termín priamej komunikácie s vozidlami je potrebné definovať (kto priamo komunikuje s kým), pretože už v súčasnosti napr. DPB priamo komunikuje s vozidlom prostredníctvom svojho DRS. (bod 3 – Štandard dodržiavania nadväzností spojov).	A	
MDVRR SR	Je potrebné upraviť názov kapitoly Štandard plánovaných výluk, pretože jej súčasťou sú aj neplánované výluky.	A	
MDVRR SR	Nepovažujeme za vhodné striktne požadovať uvedenie všetkých zastávok náhradnej dopravy v oznamoch o výlukách, nakoľko opodstatnenosť uvedenia všetkých zastávok značne závisí od charakteru	A	

Inštitúcia	Obsah pripomienky	Akc <sup>2</sup>	Odôvodnenie
	výluky a náhradnej dopravy.		
MDVRR SR	Požadujeme zdefinovanie požiadaviek na poskytovanie informácií cestujúcim pred výlukami a počas nich (vrátane požiadaviek na navigáciu cestujúcich).	Č	Doplnené lehoty na zverejnenie informácií o výluke. Definovanie požiadaviek na navigáciu cestujúcich počas výluk považujeme za dobrú avšak s ohľadom na reálne možnosti dopravcov za problematickú a preto problematiku navrhujeme riešiť v ďalšom období s rozvojom IDS.
MDVRR SR	V možnostiach zakúpenia cestovného lístka chýba predaj cez SMS ani do budúcnosti sa s ním nepočíta?	Č	Táto možnosť nechýba v štandarde nakoľko spadá do kategórie inej formy progresívneho predaja.  Zatiaľ nepočítame s možnosťou predaja cestovných lístkov cez SMS.
MDVRR SR	Požadujeme zdefinovať, že vodič bude môcť predávať iba CL s prirážkou, aby sa minimalizoval nákup CL u vodiča MHD (bod 6.1 – Štandard Predaja cestovných dokladov...).	Č	Nie je cieľom štandardu riešiť podmienky doplnkového predaja, štandardom sa definuje možnosť takéhoto predaja.
MDVRR SR	V čase informatizácie spoločnosti nepovažujeme požiadavku používať záznam o prevádzke vozidla v papierovej podobe za opodstatnenú. Požadujeme zmeniť požiadavku tak, aby mohli byť údaje získavané nielen z papierových prevádzkových výkazov, ale aj prostredníctvom palubného počítača alebo priamo DRS.	A	

<sup>2</sup> Akceptácia: A- akceptuje sa, Č – akceptuje sa čiastočne, N – neakceptuje sa

## Príloha 1

### Zoznam skrátených názvov zastávok a kódy dopravcov

#### Bod 1 Zoznam skrátených názvov zastávok

Názov železničnej stanice alebo zastávky	Skrátený názov (kód) stanice alebo zastávky	Názov železničnej stanice alebo zastávky	Skrátený názov (kód) stanice alebo zastávky
Bratislava hlavná stanica	BA-Hlst	Pezinok zastávka	PK-zas
Bratislava predmestie	BA-predm	Plavecký Štvrtok	PlaStv
Bratislava - Lamač	BA-Lamac	Podunajské Biskupice	BA-PB
Bratislava - Nové Mesto	BA-NM	Reca	Reca
Bratislava - Petržalka	BA-Petr	Rovinka	Rovinka
Bratislava - Rača	BA-Raca	Rusovce	BA-Ruso
Bratislava - Vajnory	BA-Vajn	Senec	Senec
Bratislava - Žel. studienka	BA-ZStu	Svätý Jur	Sv Jur
Devínska Nová Ves	BA-DNV	Šenkvice	Senkv
Devínske Jazero	BA-DevJa	Veľké Leváre	VelLev
Ivanka pri Dunaji	Ivanka	Veľký Biel	VelBiel
Labské Jazero zastávka.	LabJaz	Vysoká pri Morave	VysMor
Malacky	Malacky	Vysoká pri Morave zastávka	VysMorz
Miloslavov	Milos	Záhorská Ves	ZahVes
Nové Košariská	NKosa	Závod	Zavod
Pezinok	Pezinok	Zohor	Zohor

#### Bod 2 Kódy dopravcov

Dopravca	Kódové označenie
Dopravný podnik Bratislava, a.s.	DP
Slovak Lines, a.s.	SL
Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	ZS
Regio Jet, a.s.	RJ