



Standardy kvality PID



Autobusy PID



březen 2018



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby

odbor marketingu

odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

Dopravní úsek



Obsah

1	Úvod.....	4
2	Terminologie.....	5
3	Organizační a procesní část.....	7
3.1	Statut standardu a oblasti řízení kvality PID	7
3.2	Platnost standardu	7
3.3	Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování.....	8
3.4	Výklad standardu a metodická podpora.....	8
3.5	Certifikace, schvalování a odsouhlasení definovaných prvků	8
3.6	Autorizace vozidla pro provoz v PID	8
3.7	Pořizování nových vozidel pro provoz v PID	8
4	Standardy kvality pro autobusovou dopravu PID	10
4.1	Provoz a jeho parametry	10
4.2	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (nová vozidla či vozidla mladší 3 let)	11
4.2.1	Požadavky na vozidlo	11
4.2.2	Stáří vozového parku	11
4.2.3	Vzhled vozidla.....	12
4.2.4	Vybavení interiéru vozidla.....	13
4.2.5	Vybavení vozidla prvky informování cestujících	14
4.2.6	Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících.....	15
4.2.7	Další povinné technické vybavení vozidla.....	16
4.2.8	Bezbariérovost.....	17
4.2.9	Teplotní komfort	17
4.3	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidlo starší 3 let)	19
4.3.1	Požadavky na vozidlo.....	19
4.3.2	Stáří vozového parku	19
4.3.3	Vzhled a vybavení	19
4.3.4	Vybavení interiéru vozidla.....	20
4.3.5	Informování cestujících	21
4.3.6	Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících.....	22
4.3.7	Další technické požadavky na autobus	22
4.3.8	Bezbariérovost.....	22
4.4	Zastávky/stanice [přístupové body].....	23
4.5	Personál.....	23
4.6	Bezpečnost.....	24
5	Indikátory kvality.....	25



Standardy kvality PID

Autobusy PID

Standardy kvality pro autobusové linky PID

závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

platnost:

Pro všechny smlouvy

verze:

březen 2018

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

garant.bus@ropid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

→ ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

→ IDSK, dopravní úsek

návaznosti:

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

> Standard zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID)

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

> Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID

> Seznam zařízení certifikovaných pro provoz v PID (na vyžádání)

> *Podmínky certifikačního procesu vozidel pro provoz v PID (Platí ode dne vyhlášení)*

> *Seznam vozidel certifikovaných pro provoz v PID (Platí ode dne vyhlášení)*

zveřejnění standardu a vyhodnocení jeho dodržování:

pid.cz/standardy-kvality

1 Úvod

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

Standardy kvality PID – Autobusy PID jsou platné pro městské, příměstské i regionální linky PID, jsou závazným dokumentem pro všechny dopravce PID a jejich dodržování je pravidelně kontrolováno a vyhodnocováno.

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

4.2.3.4 Kontrastní provedení podlahy

Vozidla mají u dveřních vstupů kontrastní provedení podlahy o šířce kontrastního pruhu min. 100 mm.

4.2.3.5 Čistota vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí umožnit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přídržovacích tyčí) podle potřeby, minimálně 1 x měsíčně.

číslo a název ustanovení

odkaz na návaznou přílohu

odkaz na indikátor kvality

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

→ Indikátor kvality B15

V tomto standardu jsou ustanovení, jejichž platnost bude aktivována až dodatečným vyhlášením objednatele. U těchto opatření je uvedena poznámka „Platí ode dne vyhlášení“.

4.2.6.6 Sběrnice Ethernet (VDV + MOS)

Norma VDV 301 platí ode dne vyhlášení.

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

2 Terminologie

2.1	Bezbariérově přístupné vozidlo	Vozidlo umožňující přepravu všem skupinám osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vozidlo je s minimálně 1 dveřími o šířce min. 1200 mm umožňujícími nástup s vozíkem pro pohybově postižené (opatřené nájezdovou rampou). Výška podlahy v prostoru těchto dveří je maximálně 360 mm nad vozovkou.
2.2	Certifikace technických zařízení	Proces obsahující testování parametrů, funkčnosti, chování, kompatibility či jiných vlastností příslušného technického zařízení, jehož výstupem je Certifikát udělený zástupci objednatele pro příslušné technické zařízení či funkční celek sestávající z více zařízení. <i>Používá se například pro komponenty informačního a odbavovacího systému, zařízení pro sledování polohy vozidel, zařízení pro sčítání cestujících, zařízení pro preferenci na světelně řízených křižovatkách.</i> Certifikát se uděluje přímo výrobcí/dodavateli tohoto zařízení, žádost o certifikaci se podává pouze písemnou formou, a to alespoň 60 dní předem, případně na základě domluvy. Podání žádosti neopravňuje k instalaci (není-li součástí certifikačního procesu nutného k ověření chování), v případě používání necertifikovaného zařízení se dopravce vystavuje sankcím dle sazebníku v případě nežádoucího chování prvku.
2.3	Certifikace vozidla jako celku	Výrobce vozidel může požádat o certifikaci konkrétního typu autobusu včetně výbavy a vizuálního řešení předepsaného tímto standardem jako celku. Výstupem procesu je Certifikát typu, který je objednatelem pro daný produkt výrobce udělen. Dopravce může pro zjednodušení při nákupu vozidel požadovat v zadávacích podmínkách pouze takové typy autobusů, které Certifikát typu mají objednatelem udělen.
2.4	Autorizace vozidla pro provoz v PID	Kontrola, jestli vozidlo splňuje standardy kvality před uvedením do provozu v systému PID.
2.5	DPM	Měření přímého provedení (způsob měření provedení standardů kvality formou přímého sběru dat ze statistik dopravce nebo objednatele dle ČSN EN 13 816).
2.6	Fiktivní zákazník [FZ]	Vyškolený pracovník objednatele nebo dopravce (může být i pracovník kontroly), který sleduje a měří kvalitu provedení služby důležité pro zákazníka a jedná, jako by byl sám zákazník (cestující).
2.7	Městská linka	Pro účely standardů kvality PID se městskou linkou nazývá linka s trasou výhradně na území hl. m. Prahy včetně náhradní dopravy za takovou linku.
2.8	MSS	Tajně provedený zákaznický test (způsob měření provedení standardů kvality pomocí fiktivního zákazníka dle ČSN EN 13 816).
2.9	Nově objednané vozidlo	Takové vozidlo, které dopravce nově zařadí do provozu na linkách PID (platí i pro vozidla starší, dlouhodobě zapůjčená, převedená od jiných majitelů nebo z výkonů mimo linky PID).

2.10	Objednatel	Pro účely standardů kvality PID se rozumí ROPID a IDSK.
2.11	Odbavovací systém	Systém zařízení nebo lidské kontroly, zajišťující dodržování tarifních podmínek a označování jednotlivých jízdenek (nebo v případě elektronického média odčerpání hodnoty z jízdenek s určitým kreditem dle časové a pásmové platnosti).
2.12	Odsouhlasení	Proces vzájemného potvrzení předložených parametrů či vlastností vozidla nebo dalších prvků týkajících se Standardu kvality PID, podání žádosti i udělení souhlasu stačí formou elektronické komunikace mezi zástupci dopravce a objednatele. <i>Požívá se například pro vzhled stejnokroje dopravce.</i> Žádost o odsouhlasení se podává nejméně 15 dní před požadovaným termínem odsouhlasení.
2.13	Označení jízdenky	Vytisknutí údajů o počátku její platnosti na jízdenku označovačem jízdenek.
2.14	Příměstská linka	Pro účely standardů kvality PID se příměstskou linkou nazývá linka zčásti nebo zcela vedená mimo území hl. m. Prahy (včetně náhradní dopravy za takovou linku). Část parametrů může být definována odlišně v případě příměstských linek s městským charakterem provozu (zejména počet dveří, sedadel, míst pro vozík pro pohybově postižené nebo kočárek).
2.15	Schválení	Proces obsahující kontrolu dodržení jednotlivých parametrů zástupci objednatele, jehož výstupem je písemné potvrzení správnosti použitých parametrů, technologií nebo praktické použitelnosti. Žádost o schválení se podává pouze písemnou formou, v předstihu nejméně 1 měsíc před požadovaným termínem schválení, schválení se může udělit přímo výrobcí vozidla v případě použití pro celé vozidlo ještě před jeho vyrobením.
2.16	TZD	Trvalá změna dopravy, závazný dokument objednatele pro dopravce.
2.17	Výměna vozidla	Výměna vozidla musí být provedena na nejbližším vhodném místě, nejpozději do 90 min. od zjištění závady.
2.18	Záznam o provozu vozidla	Průvodní dokument o činnosti řidiče vozidla na přiděleném výkonu se záznamy veškerých mimořádností během výkonu, tento dokument je určen také pro provozní záznamy pracovníků kontroly objednatele.
2.19	LE	Vozidlo umožňující bezbariérový nástup alespoň v části vozidla.

3 Organizační a procesní část

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

3.1 Statut standardu a oblasti řízení kvality PID

Standardy kvality PID – Autobusy PID je základní dokument definující požadovanou kvalitu autobusové dopravy jako součást systému řízení kvality PID pro cestující. Standard pokrývá tyto tematické oblasti:

- Provoz a jeho parametry
- Vozidlo, jeho vzhled a vybavení
- Zastávky a stanice
- Personál
- Bezpečnost

Standardy kvality jsou nedílnou součástí smlouvy o poskytování služeb v přepravě cestujících uzavřené mezi objednatelem a dopravcem.

3.2 Platnost standardu

Standard platí pro všechny dopravce v systému PID a definuje ustanovení pro jednotlivé linky PID.

V tematické části Vozidlo, jeho vzhled a vybavení jsou definována zvlášť ustanovení platná pro vozidla starší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy o zajištění služeb v přepravě cestujících a zvlášť ustanovení platná pro vozidla mladší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy včetně nových vozidel vstupujících do provozu v době jejího trvání, přičemž platí, že maximálně 75 % z těchto vozidel však může být vybaveno dle standardu pro vozidla starší 3 let.

V případě nutnosti převzít pro konkrétní kontrakt vozidla od předchozího dopravce platí pro tato vozidla ustanovení jako pro vozidla starší 3 let.

V případě specifických podmínek může být standard upřesněn pro konkrétní zadávací podmínky (např. specifické podmínky svázané s provozem městské dopravy na území měst Středočeského kraje s převládající objednávkou příslušného města).

Pro konkrétní soutěžený svazek bude též definován předepsaný typ vozidla dle kategorií viz 4.2.1.1.

V případě různorodých požadavků pro městské a příměstské linky rozhodují o variantě použitých vozidel a případných výjimkách nebo kombinacích mezi městskou a příměstskou variantou objednatelé dané linky, stejně tak při dalších specifických požadavcích v rámci soutěžených svazků linek.

Objednatel je dále oprávněn upravit kritéria pro konkrétní kontrakt.

3.3 Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování je plně v kompetenci objednatele. V případě zjištění nedostatků je objednatel oprávněn vyměřit dopravci smluvní pokutu dle sazebníku postihů.

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

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

3.4 Výklad standardu a metodická podpora

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

3.5 Certifikace, schvalování a odsouhlasení definovaných prvků

Certifikaci, schvalování a odsouhlasení jednotlivých prvků, které dle těchto standardů kvality PID podléhají jednotlivým schvalovacím úrovním objednatele (viz část Terminologie), provádí garant standardu.

3.6 Autorizace vozidla pro provoz v PID

Každé vozidlo (nové i starší), které nově vstupuje do služby v rámci systému PID, musí být autorizováno organizátorem dle postupu uvedeného v části Terminologie (na jednotlivé komponenty vozidla nebo jejich sestavy či vozidlo jako celek se váže povinnost certifikace, schválení nebo odsouhlasení objednatelem). Postup autorizace je následovný:

1. **Doprovce požádá objednatele o autorizaci vozidla pro provoz v PID.**
2. **Objednatel posoudí soulad vozidla se standardy kvality PID, zdokumentuje stav vozidla.**
3. **Pokud jsou splněny veškeré předepsané podmínky, objednatel autorizuje vozidlo pro provoz v PID (udělí schválení nebo souhlas), přidělí vozidlu evidenční číslo a zanesení do systému sledování vozidel**

3.7 Pořizování nových vozidel pro provoz v PID

Při pořizování nových vozidel pro provoz v PID může dopravce postupovat následujícími dvěma způsoby:

- A. ***poptávat pouze taková vozidla (včetně výbavy a vzhledu), která mají udělena od objednatele Certifikát typu (včetně prohlášení o shodě dodaného vozidla s certifikovaným typem), kdy je zaručeno, že vozidlo splňuje parametry definované tímto standardem, respektive návaznými přílohami v aktuálním znění. Před vstupem***

do provozu v rámci systému PID musí být vozidlo autorizováno dle bodu 3.6. [Platí ode dne vyhlášení].

B. postupovat při pořizování vozidel v úzké spolupráci s objednatelem

V případě dle možnosti „B.“ se postupuje v následujících krocích, kterými je dopravce povinen se řídit:

1. Záměr pořízení nového vozidla

- Dopravce informuje objednatele o záměru s dostatečným předstihem, včetně informace o oblasti provozu vozidla (svazek linek).

2. Sestavení zadávací dokumentace

- Dopravce připraví zadávací dokumentaci pro pořízení nového vozidla.
- Dopravce projedná zadávací dokumentaci s objednatelem, který posoudí soulad zadávací dokumentace se standardy kvality PID. Dopravce zapracuje případné připomínky tak, aby bylo zajištěno, že nově pořizované vozidlo splňuje standardy kvality PID.

3. Objednání vozidla, jeho výroba a převzetí ze strany dopravce

- Dopravce objedná vozidla v souladu s odsouhlasenou zadávací dokumentací. Podmínkou převzetí vozidla od výrobce bude schválení vozidla jako celku udělené výrobcí objednatelem (viz část Terminologie). Součástí tohoto schválení budou i jednotlivé certifikáty vztahující se na jednotlivé komponenty nebo jejich sestavy.

4. Dovybavení vozidla

- Dopravce vybaví vozidlo všemi povinnými prvky (zejména technickými a vizuálními) dle standardů kvality PID, které nebyly součástí vybavení vozidla od výrobce. Jednotlivé komponenty či jejich sestavy přitom podléhají schvalovacímu procesu (viz Terminologie).

5. Autorizace vozidla pro provoz v PID

- postup dle 3.6

4 Standardy kvality pro autobusovou dopravu PID

>>kapitola obsahuje jednotlivá ustanovení standardů kvality pro autobusovou dopravu PID rozdělená do tematických oblastí, na která jsou navázány příslušně pravidelně vyhodnocované indikátory kvality.

4.1 Provoz a jeho parametry

4.1.1.1 Plnění grafikonu

Provoz je zajištěn v souladu s platným grafikonem. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit do 9:00 následujícího dne.

→ Indikátor kvality B1

4.1.1.2 Dodržení kapacity vozidla

Spoj je zajištěn po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit do 9:00 následujícího dne.

→ Indikátor kvality B2

4.1.1.3 Podíl výkonů zajišťovaných bezbariérovými vozidly

Podíl výkonů zajišťovaný bezbariérovými spoji na začátku kontraktu (v průběhu trvání smluv se bude tento podíl plynule zvyšovat v závislosti na povinné obnově vozového parku):

- městské linky: 75 % výkonů za sledované čtvrtletí;
- příměstské linky: 50 % výkonů za sledované čtvrtletí.

→ Indikátor kvality B3

4.1.1.4 Obsloužení zastávek

Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup/nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.

→ Indikátor kvality B5

4.1.1.5 Přesnost provozu

Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s.

→ Indikátor kvality B11

4.1.1.6 Přestupní vazby

Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ:

- na městských linkách maximálně 179 s
- na příměstských a nočních linkách a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic koordinačního dispečinku PID, respektive dispečinku dopravce.

→ Indikátor kvality B12

4.2 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (nová vozidla či vozidla mladší 3 let)

>> ustanovení platná pro vozidla mladší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy a nová vozidla vstupující do provozu v době jejího trvání

4.2.1 Požadavky na vozidlo

U každé linky v systému PID je objednatelem definován typ linky (městská a příměstská) a předepsaný typ vozidla.

4.2.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry

V rámci systému PID mohou být na autobusové linky předepsány tyto typy vozidel: Minibus, Midibus, Midibus+, Standard, Standard+, Kloubový, Kloubový+. Následující tabulka uvádí základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel:

TYP VOZIDLA ¹	DÉLKA [m]		POČET DVEŘÍ ²		POČET SEDADEL ³	
	od	do	městské linky	příměstské linky	městské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8	1-2	1-2	10-20	15-25
Midibus (Md)	8,01	10	2	2	18-28	25-35
Midibus+ (Md+)	10,01	11	3	2	25-30	33-40
Standard (Sd)	11,01	14	3	2	25-35	40-55
Standard+ (Sd+)	14,01	17	3	2	35-45	50-65
Kloubový (Kb)	17,01	19	4	3	35-45	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19,01		5	4	40-55	60-75

¹ Konkrétní typ vozidla na lince je definován objednatelem.

² Min. šířka dveří: 750 mm, na městských linkách všechny 1200 mm kromě prvních, na příměstských linkách alespoň jednu 1200 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm). Podmínky pro šířku a počet dveří neplatí pro výběrová řízení na vozidla prokazatelně vyhlášená před 1. 7. 2017.

³ Počet sedadel pro cestující neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy, zvláštní linky pro přepravu tělesně postižených nebo linky pro spojení s letištěm. Počet sedadel je včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

4.2.1.2 Typ sedadel

Městské linky: tzv. „městský typ“, skořepinová sedadla s polstrováním sedacích a opěrných ploch včetně výplně zajišťující měkkost sedadla, potažená koženkou, barva tmavě červená.

Příměstské linky: tzv. „meziměstský typ“, celopolstrovaná sedadla s měkčím typem sedáku i opěradla, potažená látkou (doporučená kombinace s koženkou pro podhlavníky), výška vnitřní strany opěradel min. 55 cm (pro příměstské linky s trasou nejdelšího spoje delší než 45 minut min. 70 cm), barevný vzor viz Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.1.3 Vyhrazená sedadla

Na městských linkách musí být ze sedadel vyhrazených pro zdravotně postižené alespoň 2 sedadla umístěna v místě bez převýšení (přístupná přímo z nízkopodlažní části vozidla).

4.2.1.4 Označení vyhrazených míst

Označení vyhrazených míst pro zdravotně postižené oproti ostatním sedadlům je provedeno pomocí piktogramů na stěně vozidla a odlišnou barvou polstrování sedadel (viz Manuál jednotného vzhledu vozidel PID).

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.2 Stáří vozového parku

Parametr „stáří vozového parku“ se vždy vztahuje k soutěženému svazku linek.

→ Indikátor kvality B18

→ Indikátor kvality B19

4.2.2.1 Stáří vozového parku na počátku kontraktu

Na začátku kontraktu je minimálně 25 % vozového parku mladší 3 let od data první registrace [počet vozidel se vždy zaokrouhuje nahoru].

4.2.2.2 Průměrné stáří vozového parku po celou dobu trvání kontraktu

V průběhu kontraktu je max. průměrné stáří 9 let.

4.2.2.3 Maximální stáří jednotlivého vozidla nasazovaného do provozu po celou dobu trvání kontraktu

Maximální stáří vozu je 15 let od data první registrace (do 1. 1. 2021 možno max. 17 let, do 1. 1. 2022 možno max. 16 let).

4.2.2.4 Obnova vozového parku

V průběhu kontraktu je obnova možná pouze novými vozy nebo vozy mladšími 2 let od data první registrace (umožnění zapojení předváděcích vozidel apod.); v případě závažných důvodů pro předčasné vyřazení vozidla (vážná nehoda, požár, odcizení) je možno dočasně se souhlasem objednatele nahradit vyřazené vozidlo po dobu max. 12 měsíců i vozidlem starším, jehož stáří během provozu v PID však nepřesáhne 15 let.

4.2.3 Vzhled vozidla

4.2.3.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Všechna vozidla musí dodržovat jednotný vzhled vozidel PID (jednotné barevné schéma zvlášť pro městské a zvlášť pro příměstské linky, avšak s povolením max. 30 % vozů pro celovozovou reklamu), včetně vzhledu a rozmístění jednotlivých informačních piktogramů, dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela), celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku. Vnější i vnitřní plochy vozidla (max. do výše 20 % celkových ploch vozového parku a zároveň do doby trvání 25 % každého kalendářního roku, tj. max. 5 % veškerých ploch v rámci 1 kalendářního roku) však musí být přednostně využitelné pro potřeby objednatele k informování cestujících. Objednatel informuje dopravce o záměru využití těchto ploch alespoň 3 měsíce předem. Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umístování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.3 Evidenční číslo

Vozidlo musí být označeno jedinečným evidenčním číslem přiděleným vozu objednatelem v souladu se systematickým členěním číselných řad. Přesné rozmístění těchto prvků definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.4 Kontrastní provedení podlahy

Vozidla mají u dveřních vstupů kontrastní provedení podlahy o šířce kontrastního pruhu min. 100 mm.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.5 Čistota vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí umožnit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přídržovacích tyčí) podle potřeby, minimálně 1 x měsíčně.

→ Indikátor kvality B15

4.2.4 Vybavení interiéru vozidla

4.2.4.1 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně.

4.2.4.2 Zvuková a optická výstraha

Na městských linkách nebo u vozidel s více než 2 dveřmi je povinná zvuková a optická výstraha před zavřením dveří.

4.2.4.3 Poptávkové ovládání otevírání dveří

Vnější i vnitřní poptávkové ovládání otvírání dveří cestujícími, umístěné v interiéru i vně vozidla, lokálně propojené s ostatními tlačítky pro znamení k řidiči (vnější nemusí být použito na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy).

4.2.4.4 Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek pro otevírání dveří

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- neaktivované cestujícím: nesvítí
- po aktivaci cestujícím: svítí zeleně
- při otevřených dveřích: nesvítí
- při zavírání dveří: nesvítí nebo svítí červeně

4.2.4.5 Tlačítka znamení k řidiči

Tlačítka znamení k řidiči v kontrastním hmatovém i vizuálním provedení jsou dostupná z každé řady sedadel a propojená s poptávkovým ovládáním nejbližších dveří (konkrétní rozmístění tlačítek podléhá schválení objednatelem); výška tlačítek u dveří: max. 1,5 m nad úrovní podlahy.

Vnější i vnitřní tlačítka znamení k řidiči pro nástup/výstup vozíku pro invalidy (žádost o plošinu) jsou umístěná v dosahu vozíku pro invalidy v prostoru u vyhrazených míst nebo u příslušných dveří.

Vnitřní tlačítka znamení k řidiči pro výstup kočárku jsou umístěná v prostoru u vyhrazených míst.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.4.6 Světelná návěst signalizace „STOP“ (optická zpětná vazba)

Světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“ nad každými dveřmi je funkční a viditelná z prostoru pro cestující. Doplnění zpětné vazby signalizace s nápisem „STOP“ je možné zobrazením informace na informačním panelu pro cestující.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.4.7 Vnitřní kamerový systém

Vozidla nasazovaná na městské linky musí být vybavena vnitřním kamerovým systémem s možností záznamu s dobou archivace min. 24 hodin v případě aktivace tísňového tlačítka. Kamery musí zobrazovat prostor každých dveří kromě prvních a dále uličku v celé délce vozidla.

4.2.4.8 Zádržné tyče

Ve vozidle musí být zádržné tyče, které jsou v nerez provedení dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.4.9 Prostor na zavazadla

Vozidla nasazovaná na příměstských linkách musí disponovat prostorem na zavazadla (úložné kapsy nad sedadly tam, kde je to konstrukčně možné, zpravidla v přední části vozidla). Tyto vyhrazené prostory pro zavazadla nesmí žádným způsobem zakrývat informační prvky pro cestující.

4.2.5 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

→ Indikátor kvality B9

4.2.5.1 Vnější informační panely

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

- **přední:** zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku
- **boční:** zobrazuje číslo linky, cílovou a rotující vybrané nácestné zastávky; dvoučlanková vozidla typu kloubový a kloubový+ musí mít 2 boční panely, tříčlanková vozidla typu kloubový+ musí mít 3 boční panely
- **zadní:** zobrazuje jen číslo linky

Vnější informační panely musí umožňovat také zobrazení piktogramů. Přední panel musí umožňovat dynamické přizpůsobení velikosti textu v závislosti na jeho délce (zvětšení, zmenšení, případně rozdělení na dva řádky v případě zastávek s delším názvem) nebo alternativně databázové zobrazení textů.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.2 Vnitřní informační panely

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LCD s mobilním datovým připojením (pokud není schopen připojení zajistit samotný palubní počítač) a s možností ovládat každý panel samostatně (zobrazovat různé informace).

Do vozidla se umísťují minimálně 2 panely o rozměru 22", z toho jeden vždy v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose, ostatní rovnoměrně rozmístěné v rámci celé délky vozidla (konkrétní umístění podléhá schválení objednatelům). Předepsané počty vnitřních panelů pro jednotlivé typy vozidel definuje následující tabulka:

TYP VOZIDLA	MINIMÁLNÍ POČET VNITŘNÍCH PANELŮ	
	městské linky	příměstské a regionální linky
Minibus (Mn)	Dle prostorových možností (podléhá schválení objednatelem).	
Midibus (Md)		
Midibus+ (Md+)		
Standard (Sd)	2	2
Standard+ (Sd+)	2	2
Kloubový (Kb)	3	3
Kloubový+ (Kb+)	3-4	3-4

V případě omezených prostorových možností možná výjimka z předepsaného počtu (podléhá schválení objednatelem).

Vzhled a struktura zobrazovaných informací dle manuálu objednatele.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.3 Zobrazovač času a pásma

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky, pro vozy používané výhradně na městských linkách stačí 2 znaky) je umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze objednatele.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.5 Smluvní přepravní podmínky

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny vedle sebe tak, aby druhá část navazovala na první.

4.2.5.6 Tarif PID

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny vedle sebe.

4.2.5.7 Fabiony pro papírové informace

Fabiony pro papírové informace jsou umístěny ve výšce a v úhlu umožňující čitelnost textu (min. 6xA3 naležato):

- platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem (2xA3);
- platný výňatek se Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem (2xA3);
- rezerva pro další informace a propagaci PID (2xA3).

4.2.6 Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících

Pozn.: bližší specifikace bude dodána a aktualizována v návaznosti na projekt Multikanálový odbavovací systém

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.1 Palubní počítač

Palubní počítač ovládající odbavovací zařízení a informační systém vozidla, může být nahrazen zařízením pro tisk jízdenek se zajištěním požadované funkčnosti.

4.2.6.2 Zařízení pro tisk jízdenek

Vozidlo je vybaveno zařízením pro tisk jízdenek (povinně pouze na příměstských a dalších definovaných linkách, může nahrazovat palubní počítač) včetně potřebného technického vybavení (SAM modul) a výdej jízdních dokladů je možný pouze na objednatelem definovaný typ papíru.

→ Indikátor kvality B8

4.2.6.3 Označovač

Označovač je umístěn u každých dveří a tiskne úplná a správná/požadovaná data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách (na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy stačí pouze u předních dveří).

→ Indikátor kvality B8

4.2.6.4 Čtečky bezkontaktních karet a optická čtečka

Požadavky na čtečky budou stanoveny na základě projektu Multikanálového odbavovacího systému.

4.2.6.5 WIFI, Datový modem

Datový modem, sloužící pro účely odbavovacího a informačního systému, musí být koncipován jako zařízení, které je schopno zajistit požadovanou konektivitu všech zařízení dle jejich požadavku.

4.2.6.6 Sběrnice Ethernet (VDV + MOS)

Norma VDV 301 platí ode dne vyhlášení.

4.2.7 Další povinné technické vybavení vozidla

4.2.7.1 Sledování vozidel pomocí GNSS

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS v jednotném a kompatibilním systému dle zadání objednatele včetně automatického seřizování jednotného času pro odbavovací a informační systém.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.2 Zařízení pro sčítání cestujících

Vozidlo musí být vybaveno certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících s definovanou přesností měření. Rozsah vybavených vozidel dopravce je stanoven návaznou přílohou Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID. Podmínkou je rovnoměrné využití vozidel se zařízením pro automatické počítání cestujících v rámci všech linek dopravce. Platí ode dne vyhlášení.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.3 Zařízení pro preferenci na SSZ

Vozidlo musí být vybaveno objednatelem certifikovaným zařízením pro preferenci na světelně řízených křižovatkách na městských linkách, u příměstských linek pouze při požadavku objednatele (nutnost trvalé aktualizace dat).

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.4 Displeje pro elektronická pořadová čísla

Elektronická pořadová čísla jsou umístěná ve spodní části levé i pravé strany čelního okna.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.8 Bezbariérovost

→ Indikátor kvality B3

4.2.8.1 Bezbariérové vozidlo

Bezbariérové vozidlo je pro jednotlivé typy linek definované následovně:

Typ linky	Požadavky na vozidlo
Městské linky	plně nízkopodlažní – všechny dveřní vstupy bez schodů, prostor pro minimálně 1 vozík pro pohybově postižené, který bude využitelný i pro přepravu kočárků (min. rozměr 1200 x 1200 mm), u kategorie Standard+ a delší musí být vyhrazen prostor pro 2 vozíky pro pohybově postižené, využitelný i pro přepravu kočárků.
Příměstské linky	postačuje verze LE, tedy alespoň jedny z dveří s bezbariérovým vstupem, (v případě neprůjezdnosti trasy možné udělit výjimku), prostor pro minimálně 1 vozík pro pohybově postižené, který bude využitelný i pro přepravu kočárků (min. rozměr 1200 x 1200 mm)

Procentuální podíl spojů zajišťovaných bezbariérovými vozidly definuje 4.1.1.3.

4.2.8.2 Snížení nástupní hrany

Vozidla používaná na městských linkách musí být vybavena zařízením pro snižování nástupní hrany v zastávkách.

4.2.8.3 Nájezdová plošina pro vozík

Minimálně jedny dveře musí být vybaveny nájezdovou plošinou pro vozík pro invalidy.

4.2.8.4 Přístup na vyhrazená místa

Místa v prostoru vyhrazeném pro přepravu vozíků pro invalidy musí umožnit bezpečné zajištění vozíku a přístup bez bariér.

4.2.8.5 Vybava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj. vysílačem, přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a přislechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup nebo výstup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.9 Teplotní komfort

→ Indikátor kvality B20

4.2.9.1 Větrání interiéru

Ve vozidle musí být umožněno větrání interiéru (možnost otevření okenních otvorů v obdobích, kdy vůz není klimatizován). Větrací otvory musí být v uzamykatelném provedení.

4.2.9.2 Venkovní teploty nad 22 °C

Vozidlo musí být vybaveno funkční klimatizací a při venkovní teplotě v rozmezí 22–25°C musí být zajištěno, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 20 – 25°C. Při venkovních teplotách vyšších než 25°C musí být teplota uvnitř vozidla vždy o 1 – 6°C nižší než teplota venkovní.

Hodnoty u tohoto bodu budou zkušebně měřeny a vyhodnocovány a v průběhu platnosti může dojít k úpravě definovaných hodnot dle vyhodnocení.

4.2.9.3 Venkovní teploty pod 8 °C

Vozidlo musí být vybaveno funkčním systémem vytápění prostoru pro cestující a při poklesu venkovní teploty pod 8°C musí být zajištěno vytápění vozidla tak, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 15 – 20°C nebo s ohledem na venkovní teplotu i nižší než 15°C, avšak v takovém případě vždy alespoň o 15°C vyšší než teplota venkovní. Absolutní minimální teplota ve vozidle za všech okolností je 5°C. Všechny teplotní hodnoty jsou měřeny nejdříve 30 min po odjezdu z výchozí zastávky 1. spoje výkonu.

Hodnoty u tohoto bodu budou zkušebně měřeny a vyhodnocovány a v průběhu platnosti může dojít k úpravě definovaných hodnot dle vyhodnocení.

4.3 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidlo starší 3 let)

>> ustanovení platná pro vozidla starší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy o zajištění služeb v přepravě cestujících

4.3.1 Požadavky na vozidlo

4.3.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry

V rámci systému PID mohou být na autobusové linky předepsány tyto typy vozidel: Minibus, Midibus, Midibus+, Standard, Standard+, Kloubový, Kloubový+. Následující tabulka uvádí základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel:

TYP VOZIDLA ¹	DĚLKA [m]		POČET DVEŘÍ ²		POČET SEDADEL ³	
	od	do	městské linky	příměstské linky	městské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8	1-2	1-2	10-20	15-25
Midibus (Md)	8,01	10	2	2	18-28	25-35
Midibus+ (Md+)	10,01	11	3	2	25-30	33-40
Standard (Sd)	11,01	14	3-4	2	25-35	40-55
Standard+ (Sd+)	14,01	17	3-4	2	35-45	50-65
Kloubový (Kb)	17,01	19	4-5	3	35-45	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19,01		5	4	40-55	60-75

¹ Konkrétní typ vozidla na lince je definován objednatelem.

² Min. šířka dveří: 750 mm, na městských linkách všechny 1200 mm kromě prvních, na příměstských linkách alespoň jednu 1200 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm).

³ Počet sedadel pro cestující neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy, zvláštní linky pro přepravu tělesně postižených nebo linky pro spojení s letištěm. Počet sedadel je včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

4.3.1.2 Typ a uspořádání sedadel

Optimální volba pohodlí a druhu potahu závisí na typu linky, není povoleno uspořádání sedadel typu „konference“ (sedadla do „U“ v zadní části vozu), na příměstských linkách preference uspořádání 2+2 a sedadla se zvýšeným opěradlem a s měkčím sedákem.

4.3.2 Stáří vozového parku

→ Indikátor kvality B18

4.3.2.1 Průměrné stáří vozového parku po celou dobu trvání kontraktu

V průběhu kontraktu je max. průměrné stáří 9 let.

4.3.2.2 Maximální stáří jednotlivého vozidla nasazovaného do provozu

Maximální stáří vozu je 15 let od data první registrace (do 1. 1. 2021 možno max. 17 let, do 1. 1. 2022 možno max. 16 let).

4.3.3 Vzhled a vybavení

4.3.3.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Jednotný barevný vzhled pro všechna vozidla objednaná po 1. 1. 2016 určená pro příměstské linky (tedy vybavená odbavovacím zařízením pro provoz na příměstských linkách), včetně vzhledu a rozmístění jednotlivých informačních piktogramů, je definován v Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID. Vozidla starší nebo vstupující do smlouvy z jiných kontraktů (v případě nutnosti převzít pro konkrétní kontrakt vozidla od předchozího dopravce) musí být označena alespoň logem PID na obou bocích vozidla o rozměrech 180x180 mm.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

→ Indikátor kvality B21

4.3.3.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela), celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku. Vnější i vnitřní plochy vozidla (max. do výše 20 % celkových ploch vozového parku a zároveň do doby trvání 25 % každého kalendářního roku, tj. max. 5 % veškerých ploch v rámci 1 kalendářního roku) však musí být přednostně využitelné pro potřeby objednatele k informování cestujících. Objednatel informuje dopravce o záměru využití těchto ploch alespoň 3 měsíce předem. Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umísťování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.3.3 Evidenční číslo

Vozidlo musí být označeno jedinečným evidenčním číslem přiděleným vozu objednatelem v souladu se systematickým členěním číselných řad. Přesné rozmístění těchto prvků definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.3.4 Pořadová čísla

Pořadová čísla se umísťují na spodní levou i pravou stranu předního okna (výška číslic 100 mm).

4.3.3.5 Kontrastní provedení prvků používaných veřejností

Prvky používané veřejností musí být v kontrastním provedení (tlačítka signalizace STOP, tlačítka ovládání dveří vně i uvnitř).

4.3.3.6 Čistota vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí umožnit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přídržovacích tyčí) minimálně 1 x měsíčně.

→ Indikátor kvality B15

4.3.4 Vybavení interiéru vozidla

4.3.4.1 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně.

4.3.4.2 Tlačítka znamení k řidiči

Tlačítka znamení k řidiči musí být rozmístěna rovnoměrně po celé délce vozu v minimálním počtu tlačítek: minibus: 3, midibus: 4, midibus+: 5, standard: 5, standard+: 7, kloubový: 7. Tlačítka v blízkosti dveří musí být umístěna ve výšce max. 1,5 m nad úrovní podlahy.

4.3.4.3 Světelná návěst signalizace „STOP“ (optická zpětná vazba)

Funkční světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“, jako zpětná vazba k tlačítkům „znamení k řidiči“, musí být umístěna na místě viditelném z prostoru vozidla v blízkosti stanoviště řidiče nebo nad každými dveřmi.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.4.4 Smluvní přepravní podmínky

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby druhá část navazovala na první.

4.3.4.5 Tarif PID

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou).

4.3.4.6 Logo PID

Vozidla musí být označena logem PID dle manuálu Jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.4.7 Prostor na zavazadla

Vozidla nasazovaná na příměstských linkách musí disponovat prostorem na zavazadla (úložné kapsy nad sedadly tam, kde je to konstrukčně možné, zpravidla v přední části vozidla). Tyto vyhrazené prostory pro zavazadla nesmí žádným způsobem zakrývat informační prvky pro cestující.

4.3.5 Informování cestujících

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

→ Indikátor kvality B9

4.3.5.1 Vnější informační panely

Pro vnější informační panely se používá technologie DOT-LED nebo LED, v jednobarevném provedení. Informace o lince musí být umístěny na přední, zadní a pravé (boční) straně vozidla, u nově objednaných vozidel po 1. 1. 2016 musí být tyto panely pouze v oranžové barvě]. Do vozidla se umísťují tyto informační panely:

- **přední:** digitální panel zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku
- **boční:** digitální panel zobrazuje číslo linky, cílovou zastávku a vybrané nácestné zastávky
- **zadní:** digitální panel zobrazuje číslo linky

Vnější informační panely musí umožňovat také zobrazení piktogramů. Přední panel musí umožňovat dynamické přizpůsobení velikosti textu v závislosti na jeho délce (zvětšení, zmenšení, případně rozdělení na dva řádky v případě zastávek s delším názvem) nebo alternativně databázové zobrazení textů.

4.3.5.2 Vnitřní informační panely

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LED nebo LCD. V případě použití LED displejů musí být tento displej dvouřádkový. V kloubových vozidlech musí být umístěny nejméně dva displeje (jeden v přední a jeden v zadní části vozu). Při použití LCD displejů musí být alespoň jeden displej v každém okamžiku (u kloubových autobusů dva) používán

pro informace PID. Vzhled a struktura zobrazovaných informací u vnitřních LCD obrazovek dle samostatného manuálu.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.5.3 Zobrazovač času a pásma

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky, pro vozy používané výhradně na městských linkách stačí 2 znaky) je umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru.

4.3.5.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze objednatele.

4.3.6 Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.6.1 Palubní počítač

Palubní počítač, ovládající odbavovací zařízení a informační systém vozidla, může být nahrazen zařízením pro tisk jízdenek se zajištěním požadované funkčnosti.

4.3.6.2 Označovač

Označovač je umístěn u každých dveří a tiskne úplná a správná požadovaná data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách (na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy stačí pouze u předních dveří).

→ Indikátor kvality B8

4.3.6.3 Zařízení pro tisk jízdenek

Vozidlo musí být vybaveno zařízením pro tisk jízdenek (povinně pouze na příměstských linkách, může nahrazovat palubní počítač) včetně SAM modulu. Výdej jízdních dokladů může probíhat pouze na objednatelem definovaný typ papíru.

→ Indikátor kvality B8

4.3.6.4 Čtečky bezkontaktních karet a optická čtečka

Požadavky na čtečky budou stanoveny na základě projektu Multikanálového odbavovacího systému.

4.3.7 Další technické požadavky na autobus

4.3.7.1 Sledování vozidel pomocí GNSS

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS včetně automatického seřizování jednotného času.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.8 Bezbariérovost

→ Indikátor kvality B3

4.3.8.1 Výbava pro osoby na vozíku pro invalidy

Plošina na vozík pro invalidy o minimálních rozměrech 1200 × 1200 mm musí být vždy v blízkosti středních nebo zadních dveří. Místa na plošině při přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace musí umožnit bezpečné zajištění vozíku pro invalidy.

Stanovená minimální šířka dveří u této plošiny:

- 750 mm pro autobusy délky více než 9 m
- 1200 mm pro autobusy nově objednané po 1. 1. 2016.

4.3.8.2 Výbava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj. vysílačem, přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a příposlechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

4.4 Zastávky/stanice (přístupové body)

4.4.1.1 Standard zastávek PID

Vzhled a vybavení zastávek/stanic blíže specifikuje Standard zastávek PID.

> Standard zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID)

4.5 Personál

4.5.1.1 Chování personálu

Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.

→ Indikátor kvality B13

4.5.1.2 Ústrojová kázeň řidiče

Řidič musí být oblečen v dopravcem definovaném a objednatelem odsouhlaseném stejnokroji s označením loga dopravce. Řidiči v zácviku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce.

→ Indikátor kvality B14

4.5.1.3 Prodej a kontrola jízdenek řidičem

Na příměstských linkách, kde nástup cestujících probíhá pouze předními dveřmi (tedy vyjma úseku od hranice Prahy směrem do Prahy), provádí prodej jízdenek, respektive důslednou kontrolu platnosti předložených jízdních dokladů, řidič. Prodej jízdenek je uskutečňován v souladu se Smluvními přepravními podmínkami PID a Tarifem PID. Platné jízdenky řidič vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími. Řidič je povinen nastoupit službu s dostatečným směnným a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdné přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti.

→ Indikátor kvality B7

Na městských linkách je možný doplňkový prodej jízdenek s přírazkou – viz 4.5.1.4

4.5.1.4 Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách

Řidič na městských linkách je povinen nastoupit službu vždy s dostatečnou zásobou jízdenek pro doplňkový prodej s přihlédnutím k obvyklému rozsahu prodeje na lince, minimálně však 10 kusů plnocenných a 5 kusů zlevněných jízdenek, a dále mít na začátku výkonu dostatečné směnné a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdenku

doplňkového prodeje přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti. Řidič je ochoten tyto jízdenky prodávat.

→ Indikátor kvality B6

4.6 Bezpečnost

→ Indikátor kvality B17

4.6.1.1 Ohrožení bezpečnosti cestujících

Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům. Vozidlo není provozováno ve stavu, který by mohl ohrozit bezpečnost, zdraví či život cestujících. Při závažné poruše ohrožující bezpečnost cestujících je nutná okamžitá výměna vozu.

4.6.1.2 Méně závažné poruchy

Při méně závažných poruchách (odbavovací, informační systém, topení, osvětlení apod.) je nutné provést opravu nebo výměnu vozidla do 90 minut, příp. do oběžné doby linky, je-li vyšší.

5 Indikátory kvality

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjemná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B1	Plnění grafikonu	Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem.	99,80 % městské linky PID, 99,90 % příměstské linky PID	DPM	100 %	D	Neprovedení spoje nebo jeho části, plnění standardu 99,80 % a níže.	4x ročně	D	- průběžné sledování zaviněných a nezaviněných prostojů (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: podíl provedených linkových km z počtu plánovaných linkových km na městských a příměstských linkách (rozděleno na plnění skutečné a plnění ovlivnitelné dopravcem)
B2	Dodržení kapacity vozidla	Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity.	99,00 %	DPM	100 %	D	Snížení kapacity spoje oproti dohodnuté TZD nebo dopravnímu opatření.	4x ročně	D	- průběžné sledování změn kapacity (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B3	Bezbariérovost vozidel	Dopravce provozuje bezbariérově přístupná vozidla (viz terminologie). Vozidla splňují podmínky bezbariérovosti pro zrakově postižené.	75 % čtvrtletního souhrnu výkonů na městských linkách PID, z toho min. 50 % garantovaných v JŘ; 50 % čtvrtletního souhrnu výkonů na příměstských linkách PID, z toho min. 30 % garantovaných v JŘ	DPM	100 %	D	- nižší než stanovená procentuální výše	4x ročně	D	- procento výkonů provedených bezbariérově přístupnými vozidly na městských / příměstských linkách - celkový podíl bezbariérově přístupných vozidel ve vozovém parku - podíl garantovaných bezbariérově přístupných spojů z celkového počtu spojů
B4	Garance bezbariérových spojů	Spoje, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro invalidy (garantované spoje), jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.	99,00 %	DPM	100 %	D	- nedodržení garance bezbariérových spojů - na spoj je vypraveno vozidlo s nefunkční nájezdovou plošinou	4x ročně	D	- průběžné sledování změn (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B5	Obsloužení zastávek	Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup / nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- bezdůvodné vynechání a neobsloužení zastávky - bezdůvodné sjetí z trasy či neodbavení cestujících	4x ročně	R	počet neobsloužených zastávek z celkového počtu provedených kontrol
B6	Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách	Řidič na městských linkách je povinen nastoupit službu vždy s dostatečnou zásobou jízdenek pro doplňkový prodej s přihlédnutím k obvyklému rozsahu prodeje na lince, minimálně však 10 kusů plnocenných jízdenek a 5 kusů zlevněných jízdenek. Řidič je ochoten tyto jízdenky prodávat.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- neschopnost zajištění doplňkového prodeje jízdenek za přiměřenou hotovost ve smyslu SPP PID ani po uplynutí času na dovybavení (60 min od zjištění, resp. u linek s oběžnou dobou nad 60 min do hodnoty oběžné doby) - nevydání jízdenky při převzetí hotovosti - vydání neplatné jízdenky	4x ročně	R	počet zjištěných závad z celkového počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B7	Prodej jízdenek na příměstských linkách	Řidič prodává jízdenky v souladu se SPP PID a Tarifem PID. Platné jízdenky vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími (přiměřená hotovost ve smyslu SPP PID). Řidič také důsledně kontroluje tarifní kázeň cestujících (platnost předložených jízdních dokladů).	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- nevydání jízdenky při převzetí hotovosti - vydání neplatné jízdenky - stanovená kontrola jízdních dokladů není prováděna	4x ročně	R	počet zjištěných závad z celkového počtu provedených kontrol
B8	Funkčnost odbavovacího zařízení	Odbavovací zařízení ve vozidle (pokladna na příměstských linkách, označovače) je plně funkční. V odbavovacím zařízení je použito správných náležitostí (papír, páska).	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	- nefunkční odbavovací zařízení nebo jeho část (řidičem nenahlášené či po uplynutí doby od nahlášení řidičem do včasné výměny vozidla – 90 min) - chybně fungující označovače mající vliv na posouzení platnosti označené jízdenky - více než 50 % nefunkčních označovačů - použití nesprávné barvy pásy v označovači - použití neschváleného papíru v zařízení na výdej jízdenek	4x ročně	R	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B9	Informování ve vozidlech	Informace ve vozidle (vně i uvnitř) rozsahově odpovídají požadavkům standardu kvality PID, jsou kompletní, aktuální a čitelné.	85 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	<ul style="list-style-type: none"> - chybějící, nefunkční nebo neplatné informační prvky (zobrazovač času a pásma, linkové a směrové orientace, vnitřní informační panely) - neodstraněné závady ve vybavení vozidla platnými SPP PID, výňatkem z Tarifu PID do 3 pracovních dnů od nahlášení - nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky (minimálně 3 po sobě jdoucí) - chybné přepínání tarifních pásem - odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta 	4x ročně	R	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel
B10	Informování na zastávkách	Informace na zastávce odpovídají Standardu zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID), jsou kompletní, aktuální a čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady ve vybavení zastávky do 3 pracovních dnů od nahlášení (odpovědnost za vývěs platného zastávkového jízdního řádu přísluší dopravci licenčně provozované linky, není-li s objednatelem smluvně upraveno jinak; odpovědnost za vše ostatní přísluší majiteli zastávkového zařízení).	4x ročně	R	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B11	Přesnost provozu	Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylna od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s.	75 % pro přesný provoz, max. 1,5 % nepřijatelně předjetých spojů	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	- záporná odchylna vyšší než 59 s u všech zastávek - kladná odchylna bezdůvodně vyšší než 59 s u výchozích zastávek nebo 179 s u nácestných zastávek	4x ročně	D	- podíl spojů odpovídajících definici přesného provozu (0 s až +179 s) z počtu měřených spojů - procento nepřijatelně předjetých spojů (záporná odchylna vyšší než 59 s)
B12	Přestupní vazby	Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ: a) na městských linkách maximálně 179 s b) na příměstských a nočních linkách a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic koordinačního dispečinku PID, respektive dispečinku dopravce	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Nedodržení předepsaného přestupu / návaznosti (vyjma postupu v souladu s příkazem dispečinku).	4x ročně	R	Počet nedodržení návazností z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B13	Chování jízdního personálu	Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- hrubé porušení pravidel slušného chování vůči cestujícím (např. vulgární vyjadřování, urážení cestujících) - bezdůvodné odmítnutí přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace - znemožnění nebo bránění výkonu dopravní a přepravní kontroly - kouření provozního personálu ve vozidle - řidič nekomunikuje českým nebo slovenským jazykem	4x ročně	R	počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B14	Ústrojová kázeň	Řidič je po celou dobu výkonu oděn v dopravcem definovaném a objednatelům odsouhlaseném stejnokroji s logem dopravce. Řidiči v zácviku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce a ve slušném a čistém oděvu - jednobarevná decentní košile nebo polokošile - vesta nebo svetr - tmavá bunda nebo sako - tmavé jednobarevné kalhoty nebo sukně (v letním období možno krátké kalhoty)	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Nevhodná stejnokrojová kázeň, která je v rozporu s definicí standardu.	4x ročně	R	podíl kontrol bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrol
B15	Čistota vozidel	Interiér i exteriér vozidla je při výjezdu na každou část výkonu čistý (exteriér s výjimkou mrazivých dnů), udržovaný, upravený, bez odpudivých prvků. Dopravce odstraňuje v rámci svých možností a v co nejkratším čase po zjištění prvky graffiti vně i zevnitř vozidla.	90 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Silné znečištění vozidla, způsobující nečitelnost informačních prvků, nebo silně znečištěné sedačky, zadržovací tyče, úchyty pro cestující.	4x ročně	R	Průměrná čistota všech měřených vozidel dle bodového hodnocení jednotlivých aspektů (vnější čistota, čitelnost informačních prvků, sedačky, podlaha) s přiřazením váhy (čtyřbodová stupnice)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B16	Čistota zastávkových zařízení	Zastávkový označník a jeho příslušenství je udržováno čisté a nepoškozené. Všechny informační prvky, zastávkové jízdní řády a provozní informace jsou dobře čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady v čistotě zastávkových označků a jejich příslušenství do 3 pracovních dnů od nahlášení.	4x ročně	R	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek
B17	Rizikové situace	Bezvadný technický stav vozidla, odpovídající platným právním předpisům. Případné závady je nutno ihned odstranit.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Závažné technické závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících, například: - jízda s nezajištěnými (nezavřenými) dveřmi - neupevněné sedačky ve voze - nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující Řidič je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	4x ročně	R	počet zjištěných rizikových situací z počtu provedených kontrol
B18	Stáří vozidel	Vozidlo v evidenci dopravce určené pro provoz na linkách PID není starší než 15 let (do 1. 1. 2021 max. 17 let, do 1. 1. 2022 max. 16 let) a průměrné stáří vozového parku je nižší než 9 let (neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy a zvláštní linky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace).	100 %	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřeného čtvrtletí)	D	Vozidlo provozované na linkách PID je starší než 17 let, po 31. 12. 2020 starší než 16 let, po 31.12.2021 starší než 15 let (neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy a zvláštní linky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace).	4x ročně	D	- průměrné stáří vozového parku - počet nepřijatelných situací

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B19	Podíl vozidel dle standardu pro nová vozidla	Vozidla určená pro linky v rámci kontraktu jsou vybavena dle přísnějšího standardu pro nová vozidla.	25% <i>(toto číslo se bude postupně zvyšovat)</i>	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřeného čtvrtletí)	D	Na začátku kontraktu je podíl vozidel vybavených dle standardu pro nová vozidla nižší než 25 %, v průběhu kontraktu jsou zařazována vozidla neodpovídající standardu pro nová vozidla	4x ročně	R	- podíl vozidel dle standardu pro nová vozidla
B20	Teplotná pohoda	Ve vozidle je dodrženo předepsané teplotní rozmezí (v případě teplot nad 22 °C neplatí pro vozidla, která nemusí být vybavena celovozovou klimatizací)	80%	DPM (K)	75% vozů/kontrolní vzorek	R	Při venkovní teplotě nižší než 8 °C není zapnuté topení, při teplotě vyšší než 25 °C není zapnutá celovozová klimatizace, je-li jí vozidlo vybaveno	4x ročně	R	- podíl vyhovujících vozidel
B21	Jednotný vzhled vozidel	Vzhled vozidel odpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, resp. pravidlům pro reklamu na vozidlech.	25% <i>(toto číslo se bude postupně zvyšovat)</i>	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřeného čtvrtletí)	D	Vozidlo neodpovídá Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID, je-li povinno se jím řídit; vozidlo není označeno logem PID; na vozidle je aplikována neschválená reklama dle definice standardu	4x ročně	R	- podíl vyhovujících vozidel - podíl vozidel opatřených jednotným nátěrem PID

Vysvětlivky:

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

MSS = tajně provedený zákaznický test

K = měření v rámci kontrolní činnosti

FZ = měření fiktivním zákazníkem

D = dopravce

R = ROPID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby

odbor marketingu

odbor technického rozvoje a projektů

Rytířská 10, Praha 1

Standardy kvality PID

Autobusy PID

březen 2018

Organizace ROPID a IDSK vydávají dle bodu 3.4 Standardů kvality PID – Autobusy PID

Závazný výklad organizátora ke Standardu kvality PID č. 1/2019

Tento výklad upřesňuje a vykládá Standardy kvality PID – Autobusy PID [březen 2018], ustanovení

4.2.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry:

U parametru vozidel „Minimální šířka dveří [mm]“, uvedený pod tabulkou typů vozidel a jejich základních parametrů, upřesňujeme znění následovně:

- Šířkou dveří se rozumí šířka uváděná výrobcem v technickém výkresu / technické dokumentaci / technické specifikaci. Šířku dveří je nutno dodržet v celé výšce dveří vyjma prvních dveří vozidla (tj. těch, které jsou nejbližší k přední části vozidla), kde tato šířka není požadována v celé výšce (akceptace atypických dveří), ovšem s tím, že i tyto dveře musí splňovat požadavky příslušných právních předpisů a technických norem, zejména pak Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce.

Odůvodnění/komentář k výkladu:

Odůvodnění požadavku na šířku dveří je zajištění dostatečné kapacity pro pohodlný, bezpečný a efektivní výstup a nástup všech uvažovaných kategorií cestujících, zejména pak cestujících se zvýšenými nároky na prostor, např. cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace (cestující na invalidním vozíku), cestujících s dětskými kočárky či rozměrnými zavazadly (splňující podmínky SPP), a dále zajištěním alespoň dvou plnohodnotných nástupních/výstupních proudů (v případě dveří s požadovanou šířkou min. 1 200 mm) a tím zrychlení obměny cestujících v zastávce na městských linkách.

Tento výklad je po jeho vydání zaslán všem dopravcům a vyvěšen na web <https://pid.cz/standards-kvality/>.

V Praze dne 16. 8. 2019



Ing. Lukáš Coufal

Koordinátor Standardů
kvality PID

Ředitelé organizací ROPID a IDSK vydávají výjimku ze Standardů kvality PID – Autobusy PID.

Výjimka ze Standardu kvality PID č. 2/2019

Tato výjimka je vydána na základě dohody organizátorů PID – organizací ROPID a IDSK.

Specifikace udělené výjimky

- Výjimka se uděluje z: **Standardy kvality PID – Autobusy PID**
- Výjimka se uděluje pro bod: **4.2.5.2 Vnitřní informační panely**
- Znění výjimky:
Pro vozidla nasazovaná na příměstských a regionálních linkách se uděluje plošná výjimka pro minimální počet vnitřních informačních panelů, a to následovně:

TYP VOZIDLA	MINIMÁLNÍ POČET VNITŘNÍCH PANELŮ příměstské a regionální linky
Standard (Sd)	1
Kloubový (Kb)	2

- Platnost výjimky od: **1. 11. 2019**
- Výjimka udělena pro: **všechny vozy nasazované na příměstských a regionálních linkách**

Odůvodnění/komentář k udělení výjimky:

Tuto výjimku vydávají organizátoři systému PID – organizace ROPID a IDSK na základě dohody hl. m. Prahy a Středočeského kraje jako objednatelů veřejné dopravy s ohledem na rozpočtové možnosti Středočeského kraje.

Tato výjimka je po vydání zaslána všem dopravcům PID a zanesena do seznamu schválených výjimek.

V Praze dne 26. 10. 2019

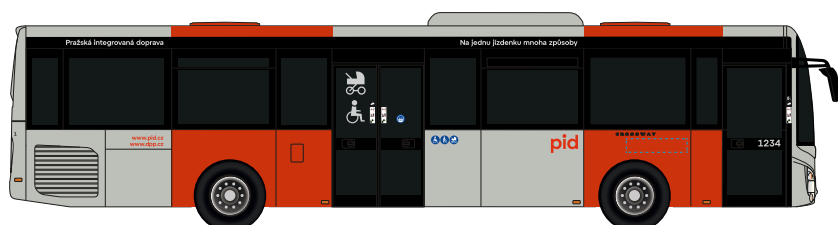


Ing. Lukáš Coufal

Koordinátor Standardů
kvality PID

Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

autobusy



Obsah

1	Vozy bez nátěru PID	1
1.1	Exteriér	2
1.2	Interiér	3
1.3	Reklama	4
2	Vozy ve starém nátěru PID	5
2.1a	Exteriér - vozidla již polepená starým logem PID.....	6
2.1b	Exteriér - vozidla dosud nepolepená logem PID.....	7
2.2	Interiér	8
2.3	Reklama	9
3	Vozy v novém nátěru PID	10
3.1	Exteriér	11
3.2	Interiér	13
3.2.1	Interiér - samolepky	13
3.2.2	Interiér - podlahová krytina	14
3.2.3	Interiér - zádržný systém	15
3.2.4	Interiér - potahy sedadel	16
3.2.5	Interiér - tlačítka pro cestující	17
3.2.6	Interiér - odezva cestujícím	18
3.3a	Reklama - celovozová	19
3.3b	Reklama - necelovozová	20
4	Odbavovací zařízení	21
5	Matice odpovědnosti	22

Tento dokument je **návazná příloha ke Standardům kvality PID – Autobusy PID** (z ledna 2019) a je závazný pro všechny dopravce PID.

Garantem tohoto dokumentu je (kontaktní osoba):

Martin Pavlů

ROPID, odbor marketingu, oddělení propagace

pavlu.martin@ropid.cz

Vozy bez nátěru PID

Vozy v provozu PID v souladu se staršími smlouvami
Vozy přejíždějící do PIDu z jiných systémů (krajských IDS)



Autobusy, které jsou v síti PID dosud v provozu na základě starších smluv a pravidel, či vozidla, která do systému PID vstupují na spojích z cizích integrovaných dopravních systémů jiných krajů a jiných majoritních objednatelů, musejí být vybavena alespoň základními požadavky dle tohoto dokumentu.

Pro taková vozidla je vyžadováno následující minimum:

- > **Vnější označení logy PID**, a to na levém a pravém boku vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 180 × 180 mm
- > **Vnější označení evidenčním číslem PID**, a to na každé straně vozidla (včetně přední a zadní strany) (evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 100 × 100 mm
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Typizované umístění výše uvedených označení je k nahlédnutí na následující straně. Vzhledem k odlišnosti jednotlivých typů autobusů a specifikům jednotlivých nátěrů konkrétních vozidel je přesné umístění závislé na individuálním posouzení dopravce.

Vozy bez nátěru PID

EXTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí být z vnějšku na levém a pravém boku v přední části vozidla opatřena samolepkou PID o rozměrech 180 × 180 mm a současně na všech 4 stranách evidenčním číslem PID.



2x Samolepka PID 180 × 180 mm



4x Evidenční číslo PID (font DIN)

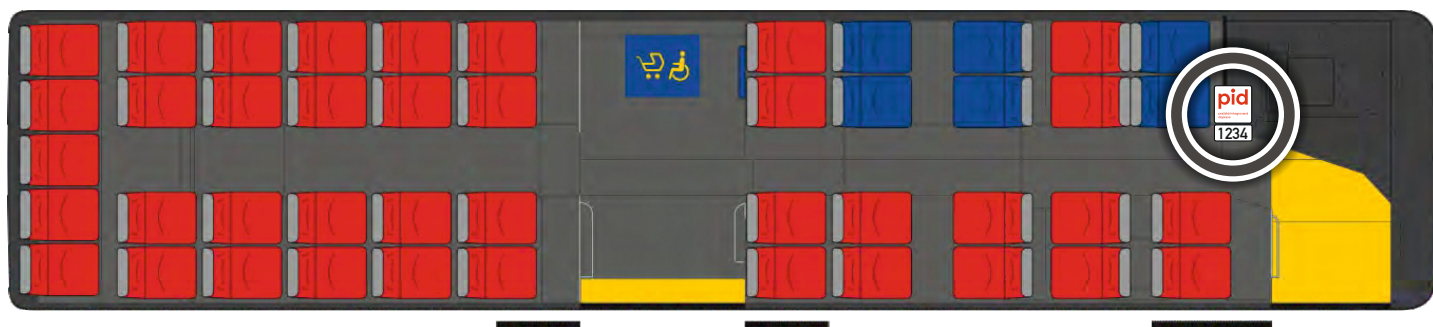
1234

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by vozidlo bylo tmavé, a číslo by díky tomu nebylo dobře vidět, na žádost bude dodáno v bílém barevném provedení.

Vozy bez nátěru PID

INTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí mít v interiéru v přední části vozidla (například na zástěně kabiny řidiče) označení PID, a to v podobě samolepky o rozměrech 100 × 100 mm. Vozidla dále musí disponovat evidenčním číslem, které se lepí do blízkosti výše uvedené samolepky PID, případně dle dispozic daného vozidla kamkoliv do přední části tak, aby byla zajištěna jeho viditelnost z interiéru pro cestující (kolmo k ose vozidla).



1x

Samolepka PID 100 × 100 mm

pid

pražská integrovaná
doprava

1x

Evidenční číslo PID (font DIN)

1234

Evidenční číslo v interiéru je řešeno jako samolepka na bílém podkladu o rozměrech 120 × 46 mm.

Vozy bez nátěru PID

REKLAMA

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem a na vozidla spadající do kategorie „Vozy bez nátěru PID” se nevztahují žádná jiná omezení.

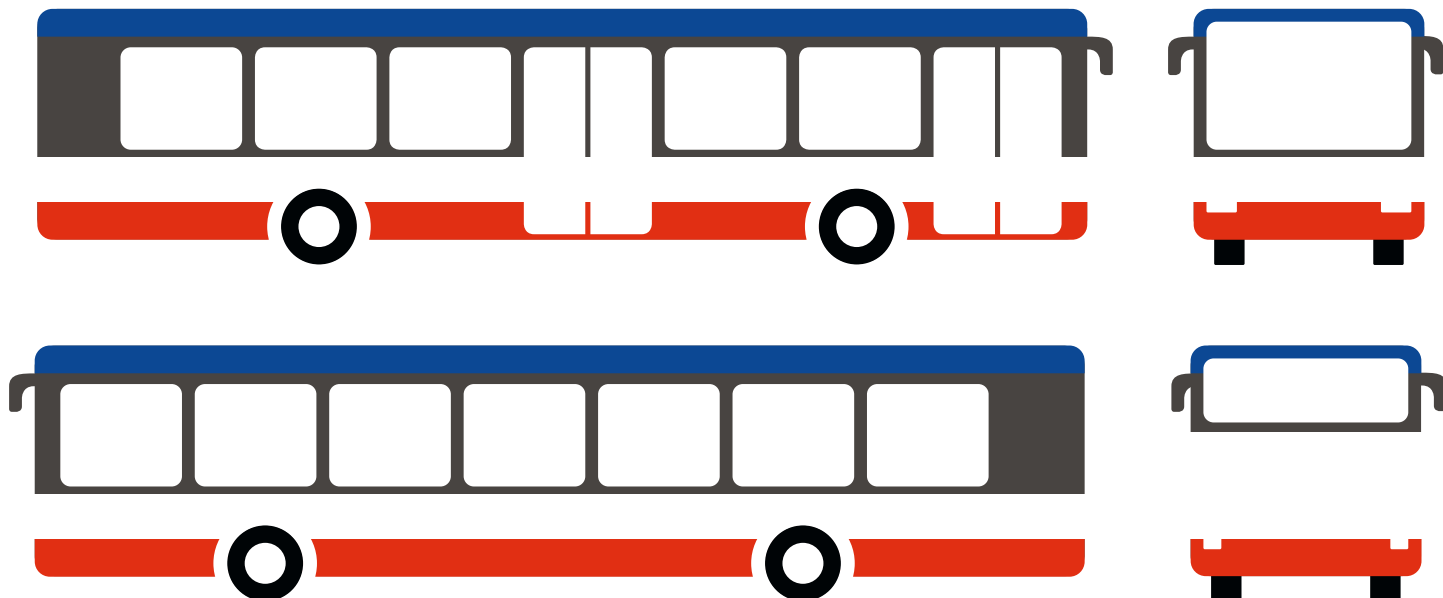
Pravidla pro výlep reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (označení dopravce, PID, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

Vozy ve starém nátěru PID

Stávající vozy v takzvané „trikolóře“



Autobusy, které jsou v síti PID v provozu v původním systémovém nátěru, aplikovaném do roku 2021, jezdí dále ve stavu takovém, v jakém byly dodány a polepeny.

Pakliže jsou však pouze nalakovány a nejsou polepeny, jako polep obdrží vozy velká boční a menší čelní vyřezávaná loga PID již v novém stylu.

Pro výše uvedená vozidla je vyžadováno následující:

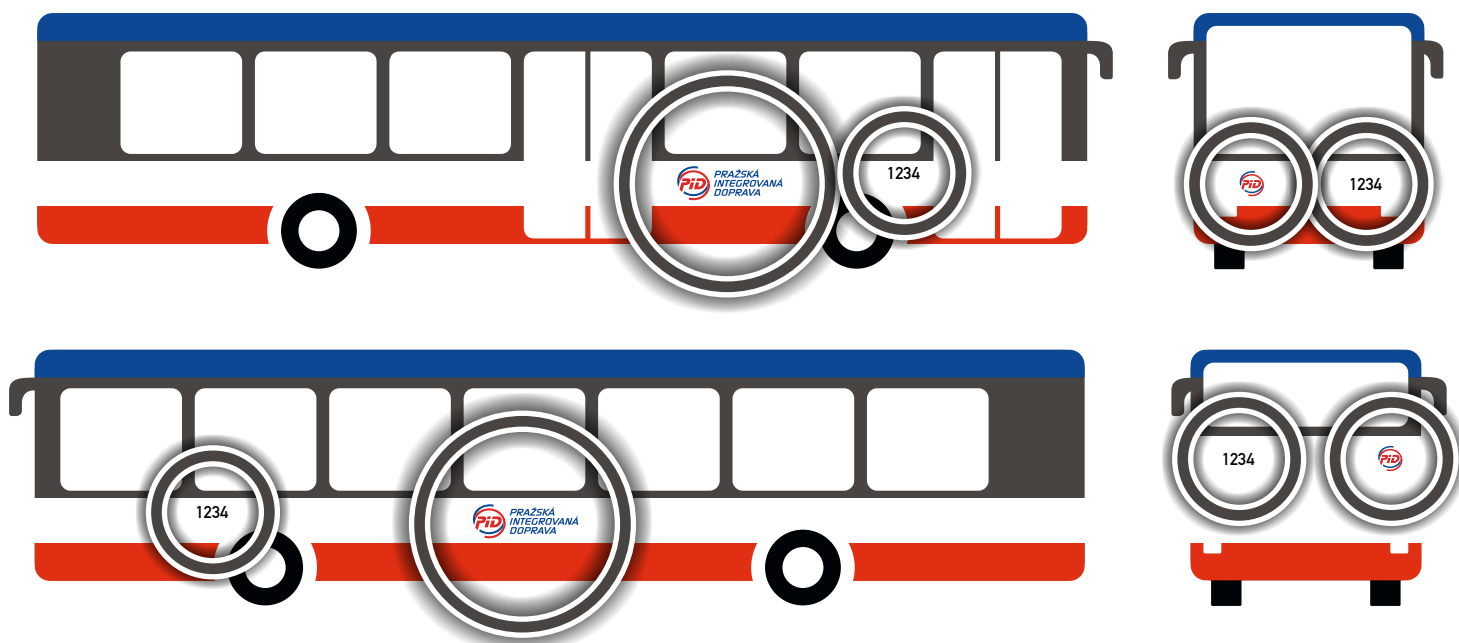
- > **Vnější označení velkými logy PID**, a to na levém a pravém boku vozidla (v novém, či starém stylu - vždy však celé vozidlo pouze jedním druhem loga)
- > **Vnější označení evidenčním číslem PID**, a to na každé straně vozidla (včetně přední a zadní strany) (evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 100 × 100 mm
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Typizované umístění výše uvedených označení je k nahlédnutí na následujících stranách. Vzhledem k odlišnosti jednotlivých typů autobusů a specifikům jednotlivých nátěrů konkrétních vozidel se vychází z dosud užívaných postupů.

Vozy ve starém nátěru PID

EXTERIÉR - vozidla již polepená starým logem PID

Vozidla, která spadají do této kategorie a jsou polepena starými logy PID, mohou v tomto provedení jezdit i nadále. Polepení vozidel vychází z dokumentu „Manuál jednotného vzhledu vozidel PID“ s platností k lednu 2019.



2x Boční polep PID starý 920 × 310 mm



Alternativní možnost
pro tmavý podklad

2x Čelní logo PID staré 150 × 150 mm



4x Evidenční číslo PID (font DIN)

1234

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by se evidenční číslo umísťovalo na tmavou plochu, bude vyvedeno v bílé barvě (nutno aby dopravce vyžádal).

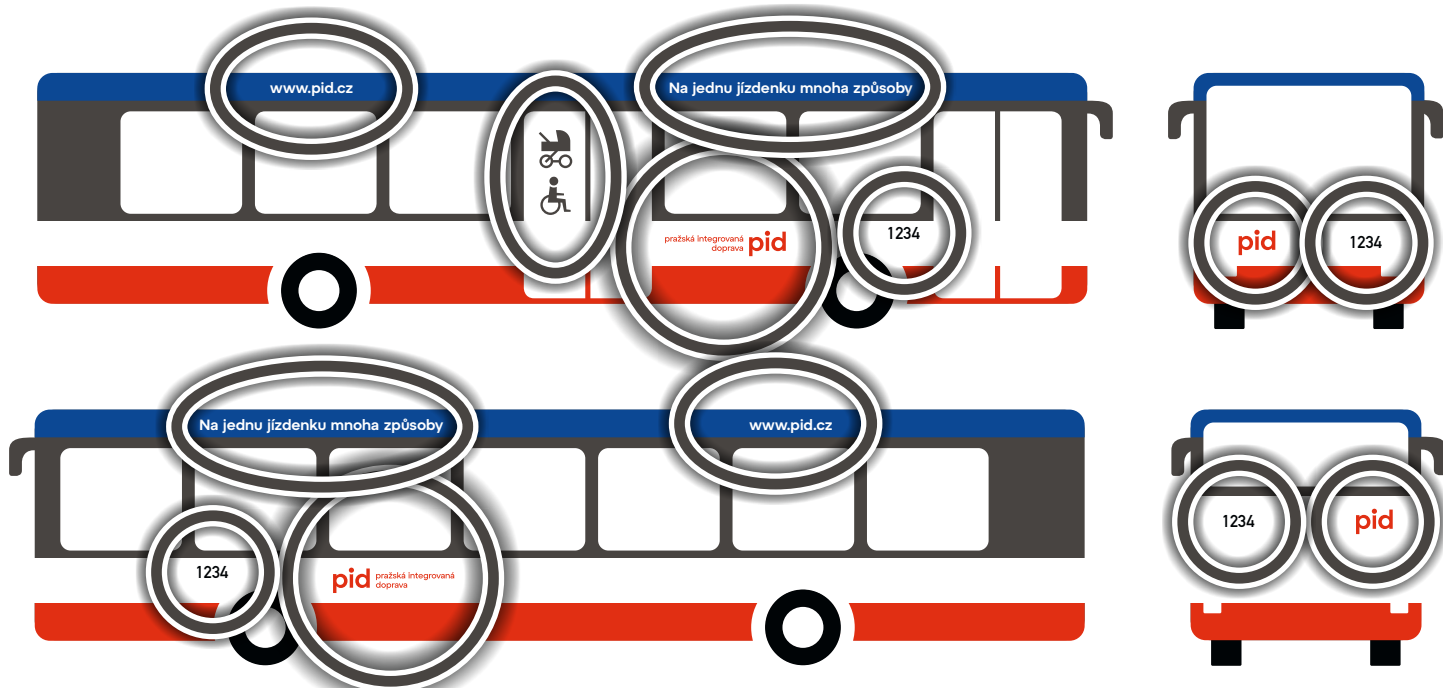
Tato vozidla jsou též, mimo jiné, ještě polepena propagačními slogany, pictogramy výbavy daného autobusu, adresou webových stránek pid.cz a dalšími proprietami vycházejícími z předešlého Manuálu.

Veškeré tyto polepy jsou na vozech i nadále zachovány, avšak již nebude probíhat jejich obnova (v případě zájmu lze však kontaktovat ROPID a bude postupováno individuálně).

Vozy ve starém nátěru PID

EXTERIÉR - vozidla dosud nepolepená logem PID

Vozidla, která jsou nalakována do barevného schématu „trikolóra“, avšak dosud nejsou polepena, obdrží boční propagační slogany, boční a čelní loga PID, a to již v novém designu.



1x Boční polep PID levý 1215 × 310 mm

Zkratka PID je vždy první ve směru jízdy a nápis za ní vlaje

1x Boční polep PID pravý 1215 × 310 mm

Zkratka PID je vždy první ve směru jízdy a nápis za ní vlaje

2x Čelní logo PID 232 × 166 mm

2x Slogan www 587 × 100 mm

2x Slogan propagační 1733 × 104 mm

1x Polep dveří kočár / inv. 300 × 766 mm

4x Evidenční číslo PID (font DIN)

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by se evidenční číslo umísťovalo na tmavou plochu, bude vyvedeno v bílé barvě (nutno aby si dopravce toto vyžádal).

pid pražská integrovaná
doprava

pražská integrovaná
doprava **pid**

pid

pid pražská integrovaná
doprava

pražská integrovaná
doprava **pid**

Alternativní možnost
pro tmavý podklad

www.pid.cz

Na jednu jízdenku mnoha způsoby



1234

Výrobu a dodání polepů zajišťuje ROPID dle individuální domluvy.

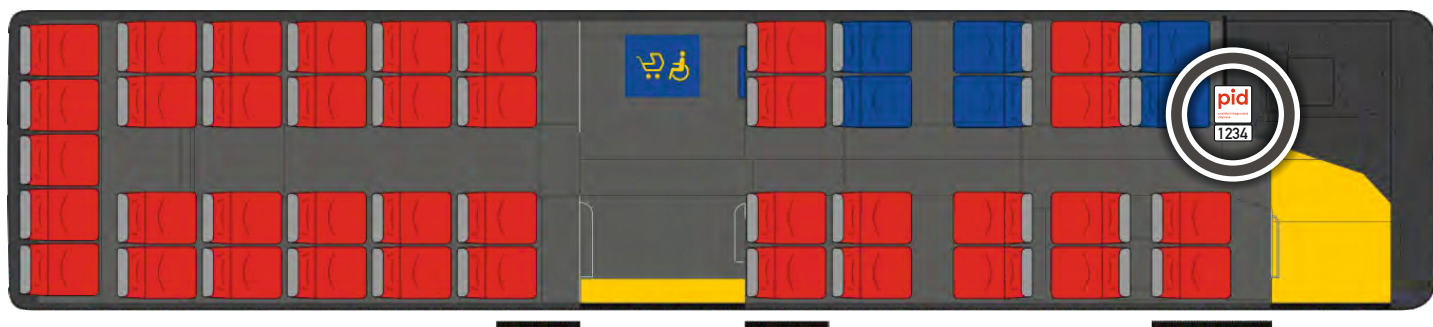
kapitola 2.1b

strana 7

Vozy ve starém nátěru PID

INTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí mít v interiéru v přední části vozidla (například na zástěně kabiny řidiče) označení PID, a to v podobě samolepky o rozměrech 100 × 100 mm. Vozidla dále musí disponovat evidenčním číslem, které se lepí do blízkosti výše uvedené samolepky PID, případně dle dispozic daného vozidla kamkoliv do přední části tak, aby byla zajištěna jeho viditelnost z interiéru pro cestující (kolmo k ose vozidla).



1x Samolepka PID 100 × 100 mm



1x Evidenční číslo PID (font DIN)

Evidenční číslo v interiéru je řešeno jako samolepka na bílém podkladu o rozměrech 120 × 46 mm.



Interiér vozidel může být mimo výše uvedené povinné samolepky též polepen sadou piktogramů, které již vycházejí z aktuálního designmanuálu PID.

Katalog piktogramů je k dispozici v kapitole „Vozy v novém nátěru PID - INTERIÉR”

Vozy ve starém nátěru PID

REKLAMA

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem a na vozidla spadající do kategorie „Vozy ve starém nátěru PID” se nevztahují žádná jiná omezení.

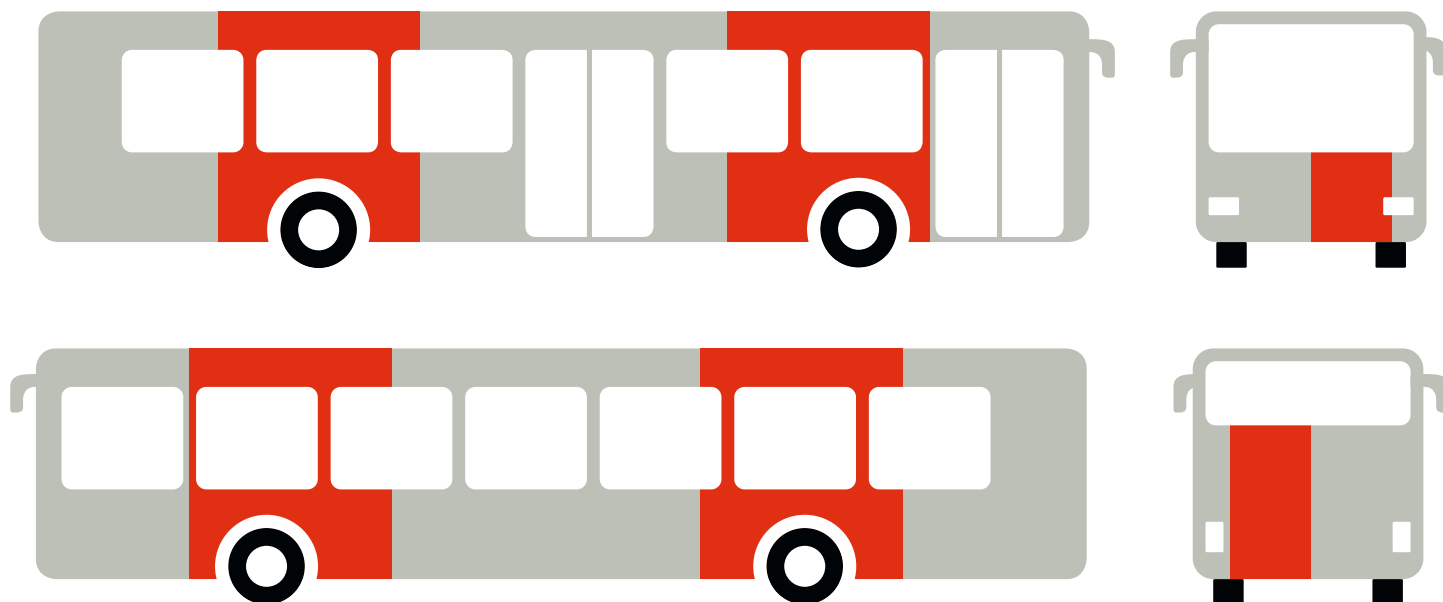
Pravidla pro výlep reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (označení dopravce, PID, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

Vozy v novém nátěru PID

Veškerá nově dodávaná vozidla



Všechna nová vozidla, která jsou do provozu PID zařazována od podzimu roku 2021 a vozidla starší, na kterých dochází k celovozové obnově laku (na tato starší nově lakovaná vozidla se vztahují pouze kapitoly 3.1 a 3.2.1).

Pro výše uvedená vozidla je vyžadováno následující:

- > **Vnější nátěr v kombinaci červené a šedé barvy**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
- > **Evidenční číslo (font PID Grotesk) a vnější polepy doprovázející nátěr**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
(evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID a interiérové povinné, zákazové a příkazové samolepky**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID (font PID Grotesk)**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Přesně zpracovaný designmanuál pro konkrétní typy vozidel je uložený v tzv. Brandcloudu (<https://pid.brandcloud.pro/>).

Na následujících stránkách jsou uvedeny pouze základní příklady aplikace, které představují princip nového vizuálu PID. Přesné zpracování pro konkrétní vozidlo je poskytnuto (případně zpracováno) na vyžádání.

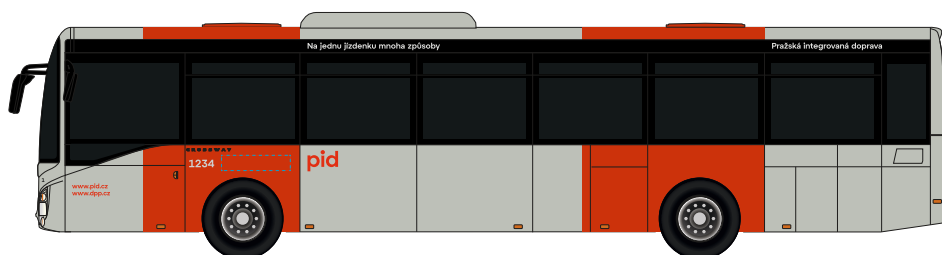
Realizovaná podoba konkrétních vozidel je přizpůsobena a podřízena jejich konstrukčnímu řešení, a to například s ohledem na větrací mřížky, spáry navazujících dílů, či víka nádrží atp.

Vozy v novém nátěru PID

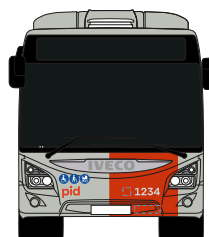
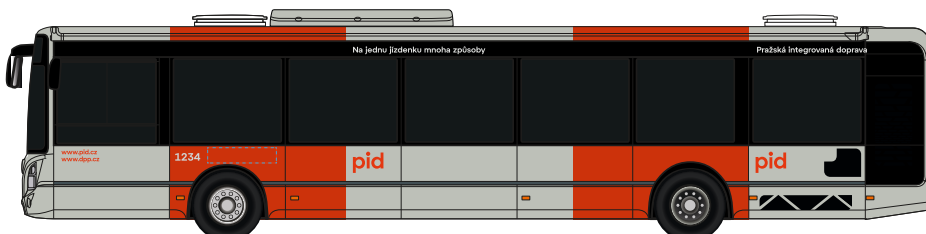
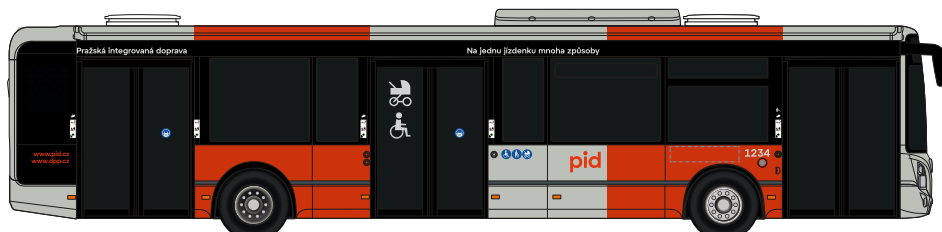
EXTERIÉR


Příklady zpracování jednotlivých vozidel:


Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – Iveco Crossway LE Line 12





Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled Iveco Urbanway 12 Diesel



 Vyhrazený prostor
pro logo dopravce

 PID šedá RAL 7038
Oracal 951-724 Ice Grey

 PID černá RAL 9005

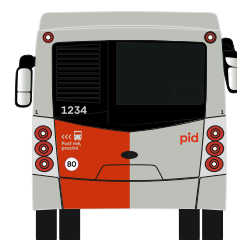
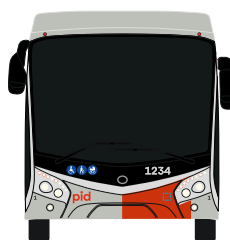
 PID červená RAL 3020
Avery 777-002 Sweet Red

Vozy v novém nátěru PID

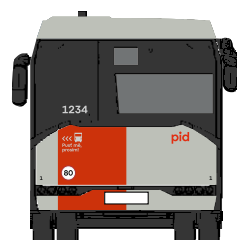
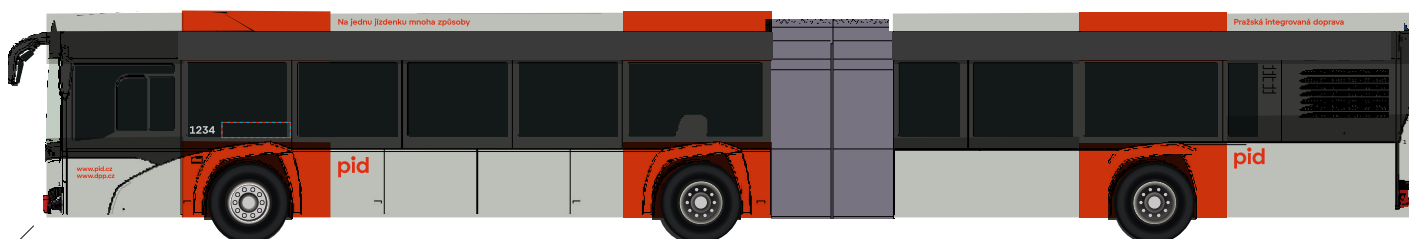
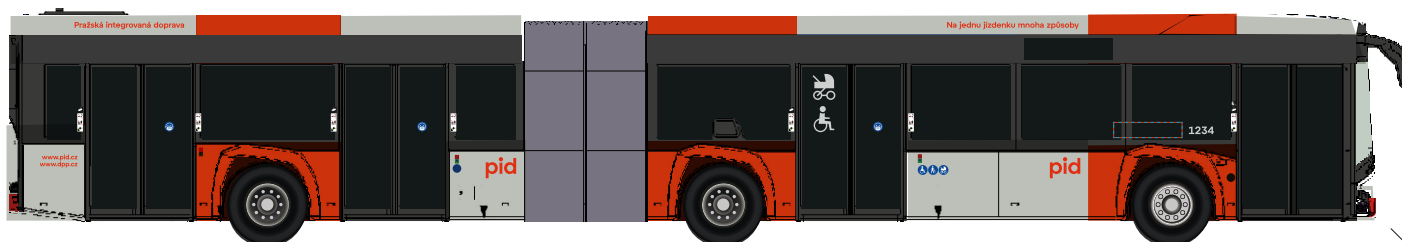
EXTERIÉR

Příklady zpracování jednotlivých vozidel:

Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – SOR NS 12



Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – Solaris Urbino 18



Vyhrazený prostor
pro logo dopravce

PID šedá RAL 7038
Oracal 951-724 Ice Grey

PID černá RAL 9005

PID červená RAL 3020
Avery 777-002 Sweet Red

INTERIÉR - samolepky

Vozidla nalakována v novém vnějším vizuálu PID se též (kromě povinného evidenčního čísla a loga PID 100 × 100 mm) vybavují i novými jednotnými samolepkami uvnitř. Rozmístění konkrétních samolepek je závislé na výbavě a specifikaci vozidla a bude řešeno během procesu autorizace jednotlivých vozů. Rozmístění samolepek je napříč dopravci principiálně shodné, avšak může být brán v potaz individuální požadavek na zajištění a doplnění dalších nadstandardních polepů.

Příklady samolepek do interiérů vozidel:



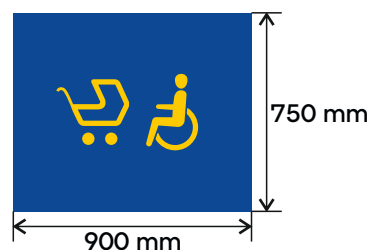
Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - podlahová krytina

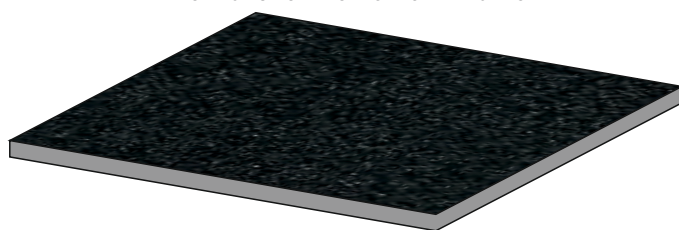
Podlahová krytina je tvořena tmavě šedou, žlutou a modrou barvou, a to v závislosti na daném místě v autobuse. Barvy rozlišují vyhrazená místa pro invalidní vozík, místa výhledu řidiče, či místa, kde se pohybují dveřní křídla, a kde je zakázáno stát s ohledem na znečištění, či zranění cestujících. Výrazná barva podlahy v prostoru dveří zároveň zajišťuje dobře viditelný rozdíl mezi hranou zastávky a podlahou vozidla.

Parametry podlahové krytiny:

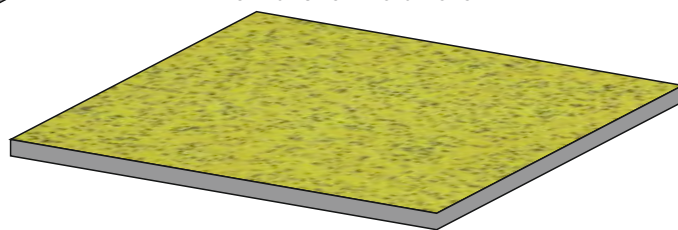
- > **Vzor 1 (tmavě šedá) ●**
 - > všechny prostory, kam se neumísťují vzory 2 a 3
- > **Vzor 2 (žlutá) ●**
 - > prostor, kde by cestující vadili výhledu řidiče ven z vozidla
 - > trajektorie pohybu dveří
 - > sklopná plošina pro nájezd do vozidla (volitelně)
- > **Vzor 3 (modrá) ●**
 - > plošina pro invalidní vozík a kočárek
 - > minimální rozměry modré plochy jsou 900 × 750 mm



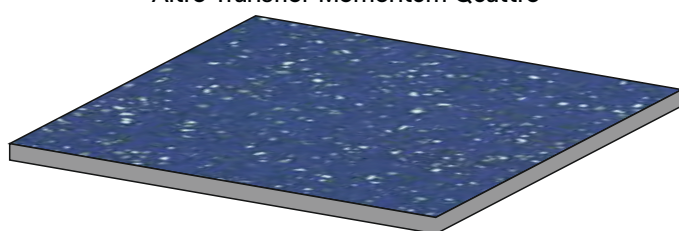
Doporučený vzor 1:
Altro Transflor Momentum Phantom



Doporučený vzor 2:
Altro Transflor Meta Yellow



Doporučený vzor 3:
Altro Transflor Momentum Quattro



Nepochozí hrany:

- > **Tmavě šedá ●**

Pochozí hrany:

- > **Žlutá ●** (v případě použití plastových a gumových lišt)
- > **Stříbrná ●** (v případě použití ocelových lišt)

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - zádržný systém

Barevné řešení zádržného systému pro cestující musí splňovat jednak požadavek na dobrou viditelnost s ohledem na slabozraké a druhak musí viditelně rozlišit tyče určené k držení a tyče, které jsou součástí například mechanismu dveří.

Základní požadavek na tyče v interiéru vozidel PID je provedení „nerez“.

Specifikace zádržného systému:

- > **Zádržné tyče v interiéru**
 - > provedení „nerez“ ● , případně hliníkové provedení s obdobným vzhledem
- > **Zádržné tyče ve dveřích**
 - > provedení „nerez“ ● , případně hliníkové provedení s obdobným vzhledem
 - > do dveří lze alternativně instalovat tyče žluté ● (doporučeno RAL 1023)
- > **Tyče, které neslouží k držení cestujících**
 - > barva černá ● (doporučeno RAL 9005)



Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - potahy sedadel

Sedadla jsou barevně rozdělena na klasická a přednostně vyhrazená pro určitou skupinu cestujících. Vozidla určená pro příměstský a regionální provoz mají potahy látkové. Vozidla přednostně určená pro provoz městský jsou vybavena sedadly koženkovými.

Pro lepší orientaci cestujících jsou používány dvě barvy sedadel. Červená sedadla jsou běžná. Modrá sedadla jsou vyhrazená (buď přímo dle normy, nebo pro nevidomé a slabozraké).

Vyhrazená sedadla

- > musí splňovat dané normy pro vyhrazená místa
- > počet 4
- > je-li to možné, vybírají se místa, která nejsou na podestě a zároveň jsou co nejbližší prvním dveřím
- > je-li takových sedadel více, přednostně se vybírají sedadla na straně bez dveří

Sedadla vyhrazená přednostně nevidomým a slabozrakým

- > nemusí splňovat dané normy pro vyhrazená místa
- > počet 2
- > vybírají se sedadla přímo za kabinou řidiče

Barvy jednotlivých sedadel

- > sedadla běžná bez vyhrazení ● (červená, cca od RAL 3020)
 - > sedadlo kromě výše stanovené barvy obdrží vzor potahu schválený objednatelem
- > sedadla vyhrazená pro vybranou skupinu cestujících ● (modrá, cca RAL 5005)
 - > sedadlo kromě výše stanovené barvy obdrží vzor potahu schválený objednatelem

Vzor potahu PID

- > konkrétní vzor bude upřesněn, a to po konzultacích s výrobcí jednotlivých vozidel
 - > během překlenovacího období (než bude stanoven finální vzor potahů) je nutné schválit konkrétní instalovaný vzor objednatelem (garant.bus@ropid.cz)

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - tlačítka pro cestující

Z důvodu lepší přehlednosti a sjednocení funkcí tlačítek zastávky na znamení, otevírání dveří, žádosti o plošinu a výstupu s kočárkem napříč dopravci jsou Manuálem určeny barvy, funkce a odezvy jednotlivých tlačítek.

Tlačítko STOP (tlačítko pro výstup v zastávce na znamení)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu červená ● (doporučeno RAL 3020)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > nápis „STOP”, či příslušný piktogram vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítko POPTÁVKA (tlačítko pro otevření daných dveří u vozů s poptávkovým systémem)

- > barva krytu žlutá ● (doporučeno RAL 1023)
- > barva tlačítka zelená ● (doporučeno RAL 6024)
- > nebo bílá ○ (doporučeno RAL 9010)

Tlačítko KOČÁREK (tlačítko pro nástup / výstup cestujícího s kočárkem)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu modrá ● (doporučeno RAL 5005)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > piktogram kočárku vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK (tlačítko pro nástup / výstup cestujícího s invalidním vozíkem)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu modrá ● (doporučeno RAL 5005)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > piktogram invalidního vozíku vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítka mohou být doplněna světelnou odezvou (prosvětlením tlačítka po jeho stisknutí). Barva světla v tlačítku musí odpovídat barvě krytu, nebo tlačítka samotného.

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - odezva cestujícím

Po zmáčknutí daného tlačítka očekává cestující odezvu, která potvrdí jeho úkon. Manuál odezvu sjednocuje tak, aby cestující vždy věděl, v jakém stylu a kde má danou odezvu očekávat.

Návěst STOP (potvrzení zastavení v zastávce na znamení)

- > nápis se nachází a rozsvěcuje nad každými dveřmi
- > návěst STOP lze nahradit kombinovanou návěstí společnou i pro zavírání dveří



(pouze ilustrační provedení)

Návěst ZAVÍRÁNÍ DVEŘÍ (upozornění na pohyb dveřních křídel zejména při zavírání)



(pouze ilustrační provedení)



(pouze ilustrační provedení možné varianty)

Kombinovaná návěst STOP a ZAVÍRÁNÍ DVEŘÍ (alternativa k výše uvedeným návěstem)



(pouze ilustrační provedení)

Vozy v novém nátěru PID

REKLAMA - celovozová

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem. Na vozidla spadající do kategorie „Vozy v novém nátěru PID” se vztahují upřesňující pravidla, která specifikují umístování necelovozových reklam a která jsou dostupná v tzv. Brandcloudu (poskytnuto na vyžádání). Obecně platí následující pravidla:

Obecná pravidla pro výlep celovozové reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (povinné „modré” samolepky, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

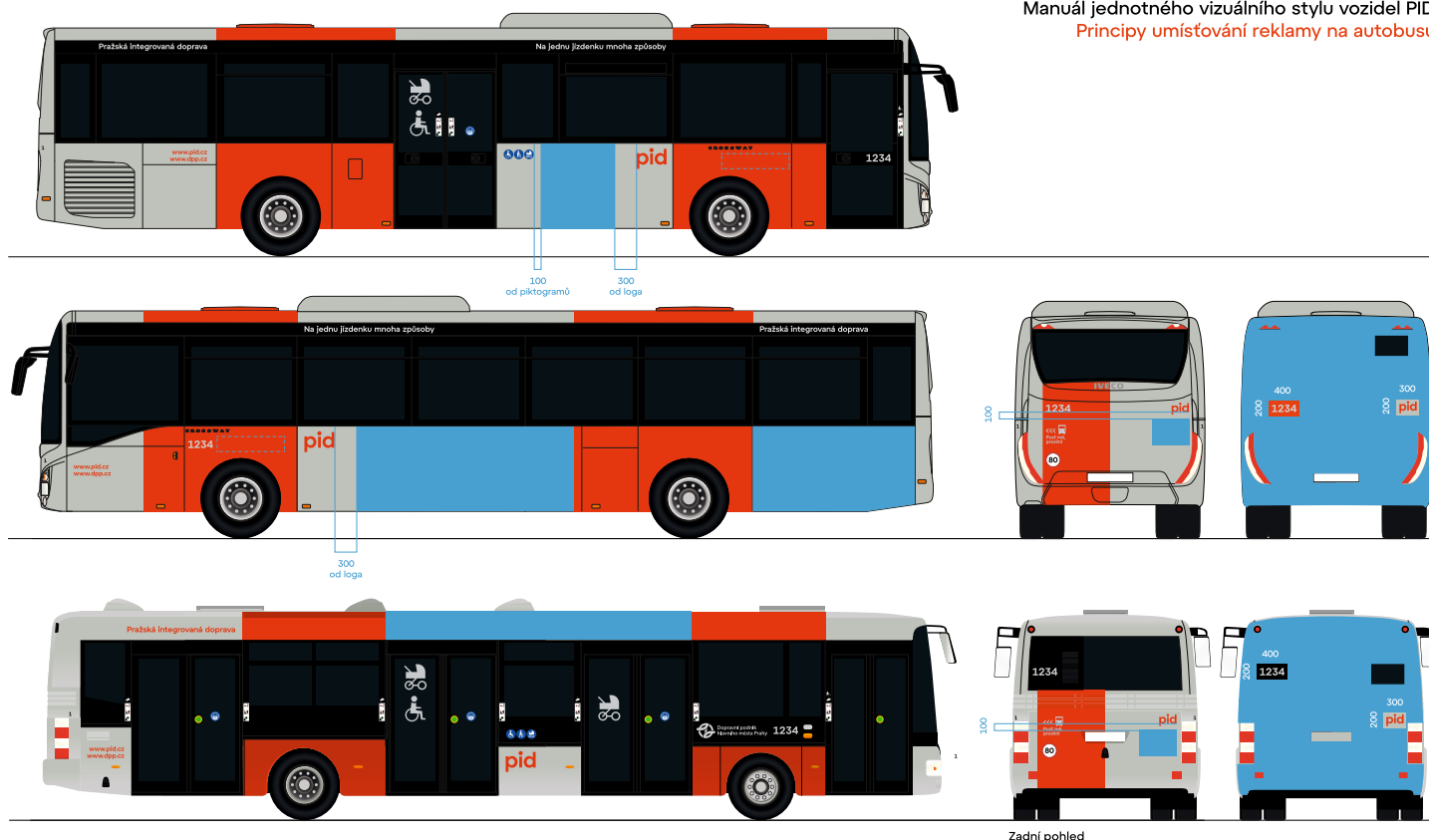
Pravidla upřesňující necelovozové reklamy na vozech v novém nátěru PID jsou specifikována na následující stránce tohoto dokumentu.

Vozy v novém nátěru PID

REKLAMA - necelovozová

- > Reklama se umísťuje na relevantně velké šedě lakované plochy boků karoserie.
- > Reklama musí být od loga PID nebo dopravce vzdálena alespoň 300 mm.
- > Reklama musí být vzdálena alespoň 100 mm od piktogramů.
- > Na každé straně vozidla musí být zachována alespoň 1 značka PID a dopravce.
- > Na zadní čelo lze umístit reklamu rozměru 500 × 350 mm. Je zarovnána zprava pod logo PID ve vzdálenosti 100 mm od účaří loga.
- > Na zadním čele je povolena celoplošná reklama, nesmí však zakrýt displej s číslem linky, číslo vozu, logo PID, RZ a osvětlení vozu.
- > Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady.

Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Principy umísťování reklamy na autobusu



Vyhrazený prostor
pro logo dopravce

Povolený prostor
pro reklamu

Odbavovací zařízení

Platné pro všechna vozidla v síti PID

Aby nedocházelo ze strany cestujících k záměně označovače jízdenek a tiskárny jízdenek, je určeno barevné rozlišení těchto prvků.

Označovače jízdenek

- > barva krytu žlutá ● (doporučeno RAL 1023)

Zařízení pro výdej jízdenek

- > barva krytu oranžová ● (doporučeno RAL 2009)

Funguje-li zařízení jako označovač jízdenek i jako zařízení pro jejich výdej, řadí se do kategorie „označovače jízdenek” (a tudíž je žluté).

Je-li tiskárna na jízdenky pevnou součástí palubního počítače, není specifická oranžová barva vyžadována a záleží na výrobcí daného zařízení.



Matice odpovědnosti

Určení spolupráce objednatele a dopravce

Níže jsou uvedeny postupy a odběratelsko-dodavatelské vztahy, které se uplatňují při uvádění vozidel jednotlivých dopravců do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID.

Objednatel zajišťuje

výrobu a distribuci veškerých log PID, evidenčních čísel, piktogramů, propagačních sloganů a jiných designmanuálem daných samolepek. U vozů spadajících do kategorie „Vozy v novém nátěru PID“ navíc objednatel zajišťuje i výrobu loga dopravce v reflexní bílé barvě (dopravce musí na vyžádání dodat příslušné logo v elektronické podobě).

Označení nouzových východů a jiné legislativou a jednotlivými výrobci vozidel předepsané údaje na vozidle zůstávají původní, a to s ohledem na jejich specifickou a bezpečnost.

Objednatel dále zajistí (externě, či přímo)

aplikaci vzorového polepu na jeden prototyp vozidla z dané typové série u každého dopravce, a to jak vnější, tak vnitřní. Dopravce si poté zajišťuje aplikaci všech náležitostí na další stejná vozidla vlastními silami, a to dle prototypu polepeného objednatelem, či podle manuálu uloženého v tzv. Brandcloudu (<https://pid.brandcloud.pro/>).

Po individuální dohodě dopravce s objednatelem lze postupovat jinak.

Dopravce je povinen

polepení svých vozidel dle tohoto manuálu kontrolovat a zajišťovat jeho obnovu (zejména po nehodách, dílenských zásazích, atd.). Dopravce je dále povinen, zejména v případě vozů v novém nátěru PID, držet se daného schématu zpracovaného pro konkrétní typ vozidla, a to jak co se týká vnějšího polepu, tak vnitřního. Případné následné úpravy dopravce, či řidičů jsou zásahem do autorského díla tvůrců designmanuálu a jsou nepřipustné.

Po individuální dohodě dopravce s objednatelem může dopravce na vozidla umístit i další doplňující informace, a to s ohledem na jeho vnitřní provozní potřebu (označení konkrétní provozovny, zařazení vozidla do určité skupiny pro provádění úklidu atp.).



Zastávky BUS



Výtah ze Standardu zastávek PID



Autobusy PID



leden 2019



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

Dopravní úsek



1	Související normy, vyhlášky a další odborné podklady	3
2	Úvod	3
3	Předmět manuálu	3
4	Terminologie	4
5	Označování zastávek	5
6	Typy označků	6
7	Nosné konstrukce	7
8	Značka „ZASTÁVKA“	10
9	Zastávkové informace	12
10	Informační prostor	14
11	Informační prostory v zastávkových přístřešcích	16
12	Piktogramy	17
13	Přechodná doba	17

1 Související normy, vyhlášky a další odborné podklady

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6425–1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek
- ČSN EN 12899–1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL6 – Vybavení pozemních komunikací, 6.1 Svislé dopravní značky
- ČSN ISO 7001 Grafické značky – veřejné informační značky
- ČSN ISO 3864–1 Grafické značky - Bezpečnostní barvy a bezpečnostní značky - Část 1: Zásady navrhování bezpečnostních značek a bezpečnostního značení

2 Úvod

Důvodem pro vydání tohoto Manuálu pro vzhled zastávek Pražské integrované dopravy (dále také Manuál) je podrobně stanovit požadavky na označníky zastávek linkové osobní dopravy, které jsou zahrnuty do systému Pražské integrované dopravy. Manuál vychází ze Standardu zastávek PID, koncepčního dokumentu pro oblast zastávek a přestupních bodů PID v rámci Prahy a Středočeského kraje. Jasně stanoví požadovanou unifikaci jednotlivých prvků dopravního systému (to znamená provedení svislé DZ IJ 4a „Zastávka“ a především prvků zastávkového informačního systému, které by pro celý dopravní systém měly mít jednotnou obsahovou vypovídací schopnost a shodné grafické provedení) a doplňuje tak obecně platná ustanovení technických norem ČSN 73 6425–1, ČSN EN 12899–1 a Vyhlášky č. 294/2015 Sb. Dočasně, do nalezení nové podoby označníku PID v soutěži „Design zastávkového označníku a design elektronického odjezdového panelu PID“, naopak nepředepisuje dopravcům konkrétní technické a výrobní provedení označníku zastávky. Závazná podoba Manuálem požadovaných parametrů odpovídá příslušným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací schváleným Ministerstvem dopravy a spojů ČR (svislá DZ IJ 4a „Zastávka“) a vychází z doporučení české pobočky mezinárodního Institutu informačního designu s přihlédnutím k ČSN ISO 7001 (prvky zastávkového informačního systému).

3 Předmět manuálu

Manuál informativně uvádí možnosti technického uspořádání nosičů označníků zastávky a jejich příslušenství, vhodných k instalaci normativně předepsaného označení a předepsaného jednotného obsahového provedení zastávkových informačních prvků. Manuál informativně uvádí též příklady a doporučené velikostní provedení informačních vitrín v zastávkových přístřešcích, přestřešení nástupišť apod.

4 Terminologie

4.1	PID	Pražská integrovaná doprava. Dopravní a tarifní systém zahrnující veškeré prostředky městské dopravy v hl. m. Praze (metro, tramvaje, autobusy, přívozy, lanová dráha), zařazené příměstské autobusové linky a vybrané tratě Českých drah na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.
4.2	Městská linková osobní doprava	Je veřejná linková osobní doprava provozovaná k uspokojování přepravních potřeb města a jeho zájmového přilehlého území v rámci jednotného tarifně propojeného dopravního systému. Pro potřeby tohoto manuálu tedy systému PID.
4.3	Označník	Je úplné označení zastávky linkové osobní dopravy včetně zastávky manipulační a dalších zastávek podle druhu dopravních prostředků, které musí být na označníku vyznačeny. Pro potřeby tohoto Manuálu tedy označení zastávky tramvaje či autobusu.
4.4	Objednatel	Organizátor integrovaného dopravního systému pověřený hl. m. Prahou, Středočeským krajem, jednotlivými obcemi či dalšími subjekty k organizaci veřejné dopravy v jejich zájmovém území. Pro potřeby tohoto manuálu organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) a Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK).
4.5	Nosič zastávkových informací	Nosná, zpravidla ocelová konstrukce umožňující instalaci normativně předepsaných označení „Zastávka“ a příslušenství pro vývěs zastávkových informačních prvků, jízdních řádů, případně dalších informačních materiálů.
4.6	Vývěsný jízdní řád	Zastávkový jízdní řád městské linkové osobní dopravy. Vývěsné jízdní řády jsou umísťovány do informačních prostor na označníku, případně do informačních vitrín umístěných na nástupišti, a to buď jednotlivě, nebo v podobě informačních tabel.
4.7	Zastávkový informační systém	Část informačního systému PID, určená k vývěsu na označníky. Zastávkový informační systém se skládá ze zastávkových informačních prvků.
4.8	Zastávkové informační prvky	Soubor znakových a grafických označení, sloužících k identifikaci označníku (název zastávky) a k orientaci cestujících (informace o charakteru zastávky, tarifním pásmu, typu zastávky a zastavujících linkách) včetně hmatových prvků pro zrakově postižené. Informace jsou podle potřeby doplňovány piktogramy. Zastávkové informační prvky jsou umísťovány pod DZ „Zastávka“, a to buď jednotlivě, nebo v podobě informačních tabel.
4.9	Informační tablo	Výměnný element se zastávkovými informacemi (vývěsné jízdní řády, zastávkové informační prvky).
4.10	Informační prostor	Prostor určený k vývěsu zastávkových informací. Pro potřeby této směrnice jsou uvažovány informační prostory na označníku zastávky nebo jeho příslušenství a informační prostory mimo označník zastávky (informační vitríny umísťované zpravidla v zastávkových přístřešcích).
4.11	Piktogram	Jednoduché, výstižné a pochopitelné grafické znázornění nahrazující textové informace.

5 Označování zastávek

5.1. Označování zastávek

V systému PID je požadováno označovat zásadně všechny zastávky uvedené v licenci k provozování linky. Jedná se o typy zastávek nástupní, nácestné, výstupní, občasné a vzájemně kombinované, včetně kombinace výstupní + manipulační. Označování samostatných manipulačních zastávek je požadováno pouze v případě, že je jejich poloha stanovena v licenci k provozování dopravy na lince.

5.2. Zastávkový označník

Zastávky jsou označovány zastávkovými označníky. Zastávkový označník tvoří vždy nosná konstrukce (nosič zastávkových informací), doplněná hlavou označníku - dopravní značkou IJ 4a „Zastávka“, zastávkovými informačními prvky a informačním prostorem. Informační prostor s vývěsnými jízdními řády nemusí být součástí společně nosné konstrukce, ale může být umístěn v přístřešku či samostatně jinde v prostoru zastávky. U označníků, kde nedochází k nástupu cestujících, nemusí být informační prostor instalován. Konstrukce označníku však s ohledem na mimořádná (například výluková nebo jiná dočasná) opatření musí jeho dodatečné vybavení umožňovat.

5.3. Umístění označníku

Označník se umísťuje vždy v čele nástupní hrany. Konkrétní umístění označníku stanovuje ČSN 73 6425-1 a musí respektovat pěší vazby v zastávce a požadavky pro bezpečný a samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

6 Typy označníků

6.1. Základní typy zastávkových označníků

Z hlediska konstrukce rozlišujeme tři základní typy zastávkových označníků lišících se kromě konstrukce i jednotlivými prvky vybavení:

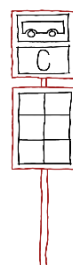
- Typ KOMFORT je nejrepresentativnější označnick typicky používaný pro tramvajové zastávky nebo významné autobusové zastávky v centru měst. Vyžaduje elektrické napájení, protože obsahuje podsvícení hlavy označnicku a informačního prostoru. Konstrukce musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem (LCD, E-papír), kterým lze nahradit nebo doplnit informační prostor bez změny vnějších rozměrů označnicku.
- Typ STANDARD je nejrozšířenější označnick pro použití na autobusových nebo méně využívaných tramvajových zastávkách. Tento typ může být včetně elektrického napájení (trvalé, noční proud, popř. solární panel), v případě tramvajových zastávek musí obsahovat elektronické prvky a musí umožňovat osazení čidel řídicího systému pro tramvaje. Konstrukce musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem typu E-papír, kterým lze nahradit nebo doplnit informační prostor bez změny vnějších rozměrů označnicku.
- Typ EKONOM je označnick s úsporným typem konstrukce pro použití na méně využívaných zastávkách ve městě nebo v regionu, bez elektrického napájení. Ve vhodných případech lze variantně použít ve výložníkovém (závěsném) provedení bez informačního prostoru (možnost kotvení na všechny typy sloupů trakčního vedení, veřejného osvětlení či na budovy) nebo jako přenosný označnick sloužící při výlukách.



A



B



C

6.2. Určení typu konstrukce označnicku

Pro každou zastávku je objednatelem v databázi ASW JŘ určen požadovaný typ konstrukce označnicku s ohledem na její význam a obrát cestujících. Umístění označnicku nižší kategorie je možné pouze dočasně v odůvodněných případech (např. z důvodu výlukových opatření, rekonstrukce apod.).

6.3. Design zastávkového označnicku

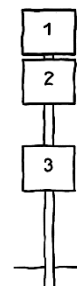
Kapitola bude doplněna a rozšířena na základě výsledků projektu „Design zastávkového označnicku a elektronického odjezdového panelu PID“. Výsledkem projektu bude další předepsání řešení jednotlivých typů označnicků.

7 Nosné konstrukce

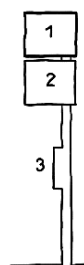
7.1. Zastávkové označníky z hlediska uspořádání jejich konstrukce

Zastávkové označníky lze z hlediska uspořádání konstrukce obecně rozdělit do následujících základních kategorií:

- Konstrukce jednotyčová, středová je tvořena nosným sloupkem kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil). Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2), případně informační prostor (3) jsou na sloupek umístěny středově symetricky. Řadí se do typu EKONOM.



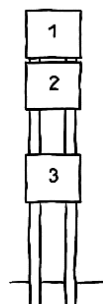
- Konstrukce jednotyčová, boční, vnitřní je tvořena nosným sloupkem kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil). Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2), případně informační prostor (3) jsou na sloupek umístěny stranově. Řadí se do typu EKONOM.



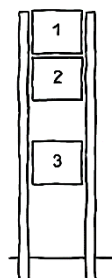
- Konstrukce jednotyčová, boční, vnější je tvořena nosným sloupkem kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil). Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2), případně informační prostor (3) jsou ke sloupku připevněny z boku. Řadí se do typu EKONOM.



- Konstrukce rámová, vnitřní je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a vyztužena příčnickami. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2), případně informační prostor (3) jsou umístěny na rámu. Řadí se do typu STANDARD nebo KOMFORT.



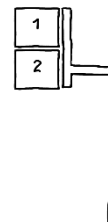
- Konstrukce rámová, vnější je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a vyztužena příčnickami. Do této skupiny lze zařadit i označníky v provedení zastávkového totému. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2), případně informační prostor (3) jsou umístěny uvnitř. Řadí se do typu STANDARD nebo KOMFORT.



- Konstrukce výložníková, vnitřní je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a podle potřeby vyztužena příčnický. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2) je umístěno na rámu. Řadí se do typu EKONOM.



- Konstrukce výložníková, vnější je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a podle potřeby vyztužena příčnický. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2) je umístěno k rámu z boku. Řadí se do typu EKONOM.



7.2. Informační prostory pro vývěsné jízdní řády

Obecné možnosti technického uspořádání konstrukce, uvedené v bodě 7.1 lze aplikovat také na samostatně stojící informační prostory pro vývěsné jízdní řády.

7.3. Uspořádání konstrukce označníku

Jednotlivá uspořádání konstrukce označníku a samostatně stojících informačních prostor je možno kombinovat podle místních podmínek a konkrétního technického řešení.

7.4. Odpadkový koš

Součástí konstrukce označníku nesmí být odpadkový koš.

7.5. Volný průchozí prostor

Konstrukce označníku musí být umístěna tak, aby byl podél ní zajištěn průchod v šířce min. 900 mm. Z toho vyplývá možnost variantní konstrukce označníku (zejména rámových konstrukcí) pro umístění ve stísněných podmínkách, tj. pokud je šířka nástupiště menší než 1400 mm. Hlava označníku a informace o zastávce však musí být vždy kolmo k ose vozovky.

7.6. Instalace označníku

Nosná konstrukce označníku v trvalé poloze musí být pevně zabudovaná do podloží, v případě instalace do předem připravené trubkové základny minimálně 300 mm pod úroveň terénu. Možná je i přímá betonáž do zpevněného podloží nebo usazení pomocí patky svislé DZ. Provizorní instalace do mobilních základů v úrovni terénu je povolena pouze v případě označení dočasné (zpravidla výlukové) polohy (neplatí pro výložníkové konstrukce).

7.7. Barevné provedení označníku

Řešení barevnosti musí odpovídat vizuálu PID (převažující červená RAL 3020; doporučené doplňkové barvy: bílá RAL 9016; tmavě šedá RAL 7021). Červená barva musí upoutat pozornost, označník musí být vždy výrazným prvkem mezi ostatními součástmi mobiliáře. V případě, že je zastávka umístěna v městském prostředí vybaveném jednotným mobiliářem (týká se zejména historických částí obcí a měst zařazených do PID), lze výjimečně v řádně odůvodněných případech použít barevné provedení odpovídající tomuto jednotnému mobiliáři.

7.8. Rozměry označníku

Požadované rozměry označníku vycházejí z ČSN 73 6425-1 a z požadavků na čitelnost poskytovaných informací pro všechny cestující:

- výška konstrukce označníku 3200 – 3600 mm nad úrovní terénu
- šířka konstrukce označníku max. 500 mm (neplatí pro konstrukci ve stísněných podmínkách, pokud je informační prostor natočen odlišně od hlavy označníku)
- hloubka konstrukce označníku max. 200 mm
- podchozí výška při natočené konstrukci označníku nebo při výložníkovém provedení označníku min. 2200 mm

7.9. Dočasně zřízené zastávky

Dočasně zřízené zastávky mohou být po nezbytně nutnou dobu označeny přenosnými označníky. Přenosný označník poskytuje pouze základní informační funkce (nemusí obsahovat prvky dle bodů 7.1 d, e, f) a povolena je snížená výška, avšak nejméně 2500 mm, a vždy je nutné dodržet základní rozměry pro hlavu označníku i informační prostor z důvodu jednotnosti a snadné výměny informačních prvků.

7.10. Design zastávkového označníku a elektronického odjezdového panelu PID

Kapitola bude doplněna a rozšířena na základě výsledků projektu „Design zastávkového označníku a elektronického odjezdového panelu PID“. Výsledkem projektu bude předepsání přesných konstrukčních řešení jednotlivých typů označníků.

8 Značka „ZASTÁVKA“

8.1. Značka IJ 4a „Zastávka“

Označník nese dopravní značku IJ 4a „Zastávka“; oboustranně [není nutné v případě výstupní a manipulační zastávky] v retroreflexním [typ Standard a Ekonom] nebo prosvětleném [typ Komfort] provedení. Vzhled značky „Zastávka“ je normativně stanoven ČSN 73 6425–1, podle ustanovení §14, písm. d) Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb. se na ní jako na informativní dopravní značku IJ 4a vztahuje ČSN EN 12899–1. Přesně určené rozměry a poloměry zaoblení štítu (podkladové desky) a vlastní značky vymezují příslušné Vzorové listy staveb pozemních komunikací. Rozměr vychází z ČSN 73 6425–1, tj. min. 410 × 410 mm, horní okraj značky musí být ve výšce 3200–3600 mm.

8.2. Významový symbol dopravního prostředku

Podoba významového symbolu dopravního prostředku, pro který je zastávka určena, se dočasně odvozuje od symbolů na svislých DZ IJ 4c „Zastávka autobusu“ a IJ 4d „Zastávka tramvaje“. Na základě výsledků projektu Jednotný informační systém hl. m. Prahy může být podoba významových symbolů dopravních prostředků v budoucnu upravena.

8.3. Možná provedení značky „Zastávka“

Značka „Zastávka“ může být provedena pouze následujícími způsoby:

- Výlepem kombinace samolepících folií s garantovanou životností 5–7 let. Retroreflexní provedení je požadováno pro výlep bílé subplochy ohraničené modrým orámováním o šíři 50 mm [Vzorový list staveb pozemních komunikací VL6 127.04–2 10.05], resp. 70 mm [Vzorový list staveb pozemních komunikací VL6 127.04 z 01.03]. Bílé lemování o šíři 20 mm a černý významový symbol dopravního prostředku postačuje v nereflexním provedení. Modrý okraj lemu o šíři 10 mm by měl korespondovat s odstínem orámování. Podkladová deska pro výlep je zhotovena buď ze stálobarevného plastu, upraveného UV filtrem pro externí použití [například materiál ABS], z hliníku nebo pozinkovaného plechu. Barva podkladové desky u označků na rámových konstrukcích nebo u označků v provedení zastávkových totemů by měla odpovídat jedné z barev použitých v konstrukci nebo příslušenství označků. U jednodušších konstrukcí označků typu svislé dopravní značky se barevné uspořádání podkladové desky řídí ČSN EN 12899–1 [přírodní hliník nebo barevně neupravený pozinkovaný plech]. Provedení platí jak pro trvalé, tak dočasné [zpravidla výlukové] zastávkové označkové značky.
- Nereflexní provedení lze použít jen v případě, že je značka prosvětlena [světelné zastávkové označkové značky]. Podkladová deska by v takovém případě měla umožňovat dostatečnou intenzitu prosvětlení [opál, čirá nebo bílá plastová deska s nereflexním potiskem značky v parametrech dle ČSN EN 12899–1].

8.4. Umístění značky „Zastávka“

Dopravní značka IJ4a „Zastávka“ se umísťuje zásadně kolmo k ose vozovky. V systému PID je vyžadováno vybavení každého označkové značky IJ4a „Zastávka“ čitelnou ve směru jízdy zepředu i zezadu.

8.5. Upevnění značky „Zastávka“ k nosné konstrukci

Upevnění desky k nosiči je z hlediska bezpečnosti požadováno takovým způsobem, aby nemohlo dojít k jejímu samovolnému pádu a případnému zranění osob zdržujících se v zastávkovém prostoru. Je doporučeno takové spojení s nosnou konstrukcí, které nebude znehodnocovat estetickou a vypovídací úroveň značky stékající korozí [například nýtování,

zasouvání do vodících kolejniček, používání spojovacího materiálu v antikorozi úpravě a plastových záslepek v barvě podkladu, lepení apod.).

9 Zastávkové informace

9.1. Prostor pro informace

Prostor pro informace o zastávce musí být součástí každé nosné konstrukce a musí být umístěn zásadně přímo pod značkou „Zastávka“. Jedná se buď jen o prostor vymezený rámem nosiče pro vkládání informačního tabla (například vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání PVC-obalů s jednotlivými informačními prvky nebo laminovaných celoplošných tisků), či o pevné příslušenství nosiče, nejčastěji v podobě desky pro výlep jednotlivých stálobarevných informačních prvků vytištěných na trvanlivých samolepících foliích. V případě konstrukčně jednodušších označků může být podkladová deska společná se značkou „Zastávka“. Prostor musí mít rozměr A3 na šířku, tj. 420 mm; výška dle potřeby, horní okraj vždy navazuje na značku IJ 4a „Zastávka“. Zobrazované informace (p = povinné, n = nepovinné):

- a) název zastávky {p}
- b) charakter zastávky (v případě, že není stálá) {p}
- c) označení linek {p}, cílová zastávka {n}, směr {n}, případně další významné zastávky na trase {n}
- d) tarifní pásmo u mimopražských zastávek {p}, logo PID {p}
- e) informace o návaznostech a přestupech (metro, vlak, přívozy, noční doprava, letiště) dle databáze ASW JŘ {p}
- f) číslo zastávkového sloupku {p}, které odpovídá databázi ASW JŘ
- g) označení nástupiště (v případě přestupních terminálů možno umístit výrazně mimo základní půdorys označníku) {p}
- h) informace v Braillově bodovém písmu na vybraných uzlových zastávkách dle databáze ASW JŘ {p}

9.2. Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy

Provedení jednotlivých prvků zastávkového informačního systému používaných v PID stanoví manuál „Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy“ – Příloha A tohoto Manuálu.

9.3. Umístění prostoru pro informace o zastávce

Prostor pro informace o zastávce se umísťuje zásadně kolmo k ose vozovky, zpravidla ve směru jízdy zepředu. Na objednatelém definovaných zastávkách dle databáze ASW JŘ, je-li to vhodné z hlediska přístupových cest k zastávce, se použije oboustranné řešení.

9.4. Informační bloky

Pro vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání informačních tabel lze použít samostatné informační bloky, které tvoří informační tablo vyztužené pevnou deskou a představeným čirým plexi nebo polykarbonátem.

9.5. Informační prvky

Zastávkové informační prvky vytištěné na samolepících PVC foliích nebo papírovém podkladu musí být čitelné a kontrastní. Použitý druh tisku musí být odolný vůči vlhkosti a působení slunečního záření. K vyvěšování do prostor v podobě desek lze používat výhradně výtisky na samolepících PVC foliích nebo zalaminované papírové výtisky opatřené samolepící vrstvou. Přímé vylepování nechráněných papírových výtisků zastávkových informačních prvků je zakázáno.

9.6. Výjimka

Ustanovení kapitoly 9 neplatí v plném rozsahu pro zastávkové informace linkové osobní dopravy nezařazené do systému PID na společných označnicích s linkami do PID zařazenými.

10 Informační prostor

10.1. Informační prostor

Informační prostor je část označníku, která umožní vyvěšení (vlození) papírových jízdních řádů standardizovaných rozměrů a jejich snadnou výměnu. Jedná se buď jen o prostor vymezený rámem pro vkládání informačního tabla (například vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání PVC-obalů s jednotlivými vývěsnými jízdními řády a informacemi této velikosti nebo laminovaných celoplošných tisků), o uzavíratelnou skříň nebo rámeček pro vkládání PVC-obalu nebo laminovaného celoplošného tisku, případně o desku určenou k výlepu jednotlivých laminovaných výtisků vývěsných jízdních řádů a provozních informací. Požadované rozměry informačního prostoru vycházejí ze standardizované velikosti vývěsných jízdních řádů a dalších informačních materiálů a jejich snadné čitelnosti cestujícími:

- výška horní hrany informačního prostoru 1600 – 1800 mm
- výška spodní hrany informačního prostoru 800 – 1200 mm
- vnitřní viditelná šířka informačního prostoru min. 420 mm

10.2. Tarif PID

Součástí informačního prostoru jsou kromě vyvěšených jízdních řádů také informační vývěska o Tarifu PID ve standardizovaném formátu [v případě, kdy není umístěna informace o Tarifu PID na jiném místě prostoru zastávky] a dostatečná rezerva pro informace o dočasně nebo trvalé změně v dopravě [vývěska standardizovaného formátu vývěsných jízdních řádů nebo prostor min. formátu A3].

10.3. Konstrukce informačního prostoru

Konstrukce informačního prostoru musí chránit vyvěšené informace proti povětrnostním vlivům, vlhkosti a vandalismu a nesmí zakrývat zobrazované informace. Zastávkové informační prvky vytištěné na samolepících PVC foliích nebo papírovém podkladu musí být čitelné a kontrastní. Použitý druh tisku musí být odolný vůči vlhkosti a působení slunečního záření. Veškeré vyvěšené jízdní řády, informační vývěsky a další materiály musí být chráněny. Přímé vylepování vývěsných jízdních řádů a informačních vývěsek disperzními lepidly nebo jejich přelepování průhlednými lepicími páskami bez další ochrany je zakázáno. Nechráněné papírové výtisky lze používat jen ve spojení s PVC-obaly, přímé vylepování nechráněných papírových výtisků je zakázáno. Jako ojedinělé a časově omezené je povoleno jen v dopravcem řádně odůvodněných případech.

10.4. Umístění informačního prostoru

Dle rozsahu potřebných vývěsních míst musí informační prostor umožňovat oboustranné použití, případně je možno jej v některých odůvodněných případech (překročení maximálního počtu vývěsních míst na označníku, výložníková konstrukce označníku, narušení rozhledových polí přechodů pro chodce v okolí zastávek, ...) umístit samostatně jinde v prostoru zastávky nebo může být součástí přístřešku. V případě oboustranného umístění informačního prostoru musí být označník umístěn tak, aby byl přístupný z obou stran. Před i za označníkem musí být zajištěna dostatečná manipulační plocha i pro osoby na vozíku pro pohybově postižené. Označník v takovém případě nesmí být umístěn na kraji šikmé plochy (přístupu na nástupiště).

10.5. Úpravy pro zrakově postižené

Na vybraných zastávkách dle databáze ASW JŘ je nutné umístit také základní informace pro zrakově postižené formou tabulky v Braillově bodovém písmu (název zastávky, směr jízdy zastavujících linek) – provedení viz Zásady pro úpravu a umístování informačních štítků ve slepeckém písmu na označnické zastávky MHD (<https://www.sons.cz/Stitky-na-oznacnicich-P4003004.html>).

10.6. Samostatně stojící informační prostor

Samostatně stojící informační prostor je informační prostor umístěný na samostatném přídatném rámu nebo jiné nosné konstrukci, příp. může být součástí zastávkového přístřešku.

10.7. Prostor pro vyvěšení informací

Všechny typy informačních prostor musí z prostorového hlediska umožňovat instalaci potřebného množství vyvěšovaných zastávkových informací v nezhoršené čitelnosti, včetně rezervy pro mimořádná a dočasná dopravní opatření.

10.8. Komerční sdělení

Veškeré plochy na nosné konstrukci označnické jsou primárně určeny pro dopravní informace pro cestující. Použití komerčních sdělení je možné až po vyčerpání potřebných ploch pro dopravní informace, přičemž není povolena reklama propagující užívání osobních automobilů či jinak poškozující veřejnou dopravu. Reklama nesmí odporovat platným právním předpisům ani jakkoli narušovat účel a smysl zastávkového zařízení včetně informací pro cestující.

10.9. Elektronické odjezdové panely

Statické informační prvky v informačním prostoru lze na zastávce doplnit elektronickými odjezdovými panely integrovanými do označnické, přístřešku, nebo umístěnými samostatně jinde v prostoru zastávky.

10.10. Osvětlení informačního prostoru

V případě označnické typu Komfort musí být plocha informačního prostoru osvětlena s automatickou regulací jasu dle okolních světelných podmínek. Konstrukce označnické typu Komfort nebo Standard musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem (LCD, E-papír dle typu označnické) v rámci základních rozměrů označnické, který může nahradit nebo doplnit informační prostor.

10.11. Prvky pro zrakově postižené

Pokud je součástí označnické též elektronický odjezdový panel, musí být vybaven akustickým výstupem včetně povelového přijímače pro nevidomé a slabozraké. Po aktivaci povelovým vysílačem musí být přečteny informace o odjezdech spojů, případně informace z pohyblivého řádku.

11 Informační prostory v zastávkových přístřešcích

11.1. Vitríny

V případě, že je zastávka stavebně vybavena přístřeškem, přestřešením nebo krytým nástupištěm, je vhodné, aby jeho součástí byla vitrína určená pro zastávkové informace. Design a konstrukce vitríny musí odpovídat přístřešku, zároveň však musí být jasně patrná příslušnost k systému PID (sladění s označníkem a dalšími informačními prvky zastávky). V záhlaví vitríny musí být uveden název zastávky a logo systému PID. Velikost a počet vitrín musí umožnit umístění následujících informačních materiálů:

- mapa města / části systému
- schéma přestupního uzlu nebo mapa okolí zastávky
- jízdní řády (nejsou-li umístěny na označníku nebo na jiném místě zastávky)
- rezerva pro aktuální informace o velikosti 3 x A3 na šířku pod sebou (není-li možné umístit jinde v rámci označníku či jiném prostoru zastávky).

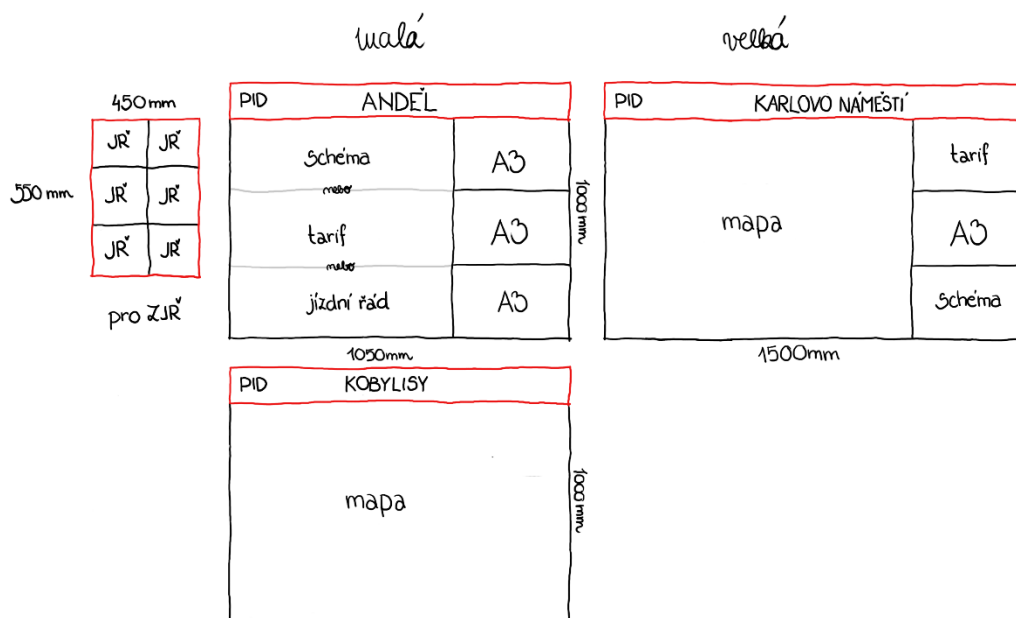
11.2. Rozměry samostatné vitríny

Pokud je vitrína určena k vyvěšování jízdních řádů a plní tak funkci informačního prostoru, měla by její velikost s ohledem na standardizované šablony vývěsných jízdních řádů vycházet z násobků jejich velikosti. Požadovaný rozměr samostatné vitríny pro umístění jízdních řádů je 450 x 550 mm.

11.3. Rozměry vitríny s doplňujícími informacemi

V případě, že je vitrína určena k vyvěšování jiných informací (například plánů sítě, dopravních schém, tarifních a přepravních podmínek apod.), měla by její velikost pokud možno vycházet ze standardizovaných formátů papíru. Podle rozsahu vyvěšených informací se umísťují:

- velká informační vitrína 1500 x 1000 mm
- malá informační vitrína 1030 x 1000 mm.



11.4. Atypické přístřešky a přirozené zastřešení

Vitrína je požadována i v případě atypického řešení přístřešku a také ve variantě přirozeného zastřešení (nepostačují-li informace umístěné na označníku). Viditelnou zadní stranu vitríny musí být možno využít k propagaci systému nebo města/obce.

12 Piktogramy

12.1. Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy

Provedení piktogramů pro zastávkový informační systém stanoví Příloha A „Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy“ tohoto Manuálu.

13 Přechodná doba

13.1. Vzhled označníku pro přechodnou dobu

Po přechodnou dobu je možno souběžně používat stávající vzhled dopravních značek IJ4a, konstrukce označníků, barevná a grafická provedení prvků či typy a velikosti písma.

13.2. Přechodná doba

Přechodnou dobou se vždy rozumí období do nejbližší zásadní změny zastávkových informačních prvků, repase nebo výměny dotčeného konkrétního označníku či konkrétní části jeho příslušenství.

13.3. Design zastávkového označníku a design elektronického odjezdového panelu PID

Vybraná ustanovení tohoto standardu budou doplněna a upřesněna na základě výsledků projektu „Design zastávkového označníku a design elektronického odjezdového panelu Pražské integrované dopravy“, který má za cíl nalézt novou podobu obou prvků vybavení zastávek PID.

13.4. Jednotný informační systém hl. m. Prahy

Vybraná ustanovení tohoto standardu budou doplněna a upřesněna na základě výsledků projektu Jednotného informačního systému hl. m. Prahy, který se zabývá sjednocením a zlepšením informačního a navigačního systému v Praze.



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů
Rytířská 10, Praha 1

Zastávky BUS
Výtah ze Standardu zastávek PID
Autobusy PID
Červenec 2018



Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Autobusy PID, Trolejbusy PID

červenec 2022

pid pražská integrovaná
doprava

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Rytířská 10, Praha 1
Integrovaná doprava Středočeského kraje
Sokolovská 94, Praha 8

Obsah

1. Odbavovací a informační systém	5
1.1. Data a jejich výměna	5
1.2. Přehled zařízení ve vozidlech	6
1.3. Evidence zařízení ve vozidlech	7
2. Vozidlový odbavovací a informační systém	8
2.1. Společné požadavky na všechna zařízení	8
2.2. Požadavky na odbavovací systém	9
2.2.1. Základní postuláty	9
2.2.2. Legislativní požadavky	9
2.2.3. Požadavky ze strany organizátorů	10
2.2.4. Čtečka bezkontaktních čipových karet	11
2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet	11
2.2.6. Optická čtečka 2D kódů	12
3. Palubní počítač	13
3.1. Požadavky na funkce a ovládání	13
3.2. Dotykový terminál řidiče	14
4. Periferie informačního systému	15
4.1. Vnější informační panely	15
4.1.1. Přední panel	15
4.1.2. Boční panel	17
4.1.3. Zadní panel	19
4.1.4. Požadavky na vnější informační panely	19
4.2. Panel kurzu vozidla	20
4.3. Vnitřní informační LED panely	20
4.3.1. Umístění panelů ve vozidle	21
4.3.2. Požadavky na vnitřní informační LED panely	21
4.4. Vnitřní informační LCD panely	22
4.4.1. Umístění panelů ve vozidle	22
4.4.2. Požadavky na vnitřní informační LCD panely	23
4.5. Zobrazovač času a pásma	24
4.5.1. Požadavky na zobrazovač času a pásma	24
4.5.2. Zobrazení tarifních pásem v PID	25
4.6. Zařízení pro akustické hlášení	26
4.6.1. Hlášení do vozidla (hlásič zastávek)	26
4.6.2. Hlášení vně vozidla (zařízení pro nevidomé a slabozraké)	26
4.6.3. Hlášení pro řidiče (příposlech)	27
4.7. Přijímač GNSS	27
4.8. Datový modem	27
4.9. Zařízení pro preferenci na křižovatkách	27
4.10. Zařízení pro automatické sčítání cestujících	28
4.11. Systém pro signalizaci cestujícího řidiči	29
5. Periferie odbavovacího systému	30
5.1. Označovač jízdenek	30
5.1.1. Základní funkce a požadavky	30
5.1.2. Označení jízdenky	31
5.2. Zařízení pro výdej jízdenek	32
5.3. Samoobslužný terminál cestujícího	32
6. Ostatní volitelné periferie	33
6.1. USB zásuvka	33
6.2. Internetová konektivita pro cestující	33

Seznam obrázků

Obrázek 1: Přehled zařízení OIS ve vozidle standardní délky.....	6
Obrázek 2: Přehled zařízení OIS v kloubovém vozidle	7
Obrázek 3: Zobrazení informací na předním informačním panelu.....	16
Obrázek 4: Nesprávné zobrazení informací na předním informačním panelu	16
Obrázek 5: Zobrazení informací na bočním informačním panelu	17
Obrázek 6: Nesprávné použití rozděleného bočního panelu.....	18
Obrázek 7: Správné použití rozděleného bočního panelu.....	18
Obrázek 8: Zobrazení informací na zadním informačním panelu	19
Obrázek 9: Panel kurzu vozidla.....	20
Obrázek 10: Zobrazení informací na vnitřním dvouřádkovém LED panelu.....	21
Obrázek 11: Zobrazení informací na vnitřním LCD panelu.....	23
Obrázek 12: Zobrazení informací na zobrazovači času a pásma.....	24
Obrázek 13: Příklad tlačítka STOP	29
Obrázek 14: Příklady provedení označovače jízdenek (NJ 24C, Camel-Combi, SU 52, ETM 4.0)	30
Obrázek 15: Údaje na fiktivní označené jízdence	31
Obrázek 16: Požadovaný tisk z označovače jízdenek	31

Seznam tabulek

Tabulka 1: Zobrazení a tisk tarifních pásem PID.....	25
--	----

Seznam zkratk a termínů

Zkratka	Význam
ASW	aplikační software pro tvorbu JŘ používaný organizátorem
CIS	celostátní informační systém
GNSS	globální družicový polohový systém
IDS	integrovaný dopravní systém
JŘ	jízdní řád
MOS	multikanálový odbavovací systém
MPV	systém pro monitorování provozu vozidel PID
OIS	odbavovací a informační systém
PID	Pražská integrovaná doprava
SSZ	světelné signalizační zařízení
SW, FW, HW	software, firmware, hardware
WL	whitelist
back office	interní systém dopravce pro zpracování dat z/do OIS vozidla
clearing	zúčtovací centrum pro rozdělení tržeb
mezikrajská linka	linka zařazená kromě systému PID současně do jiného IDS v sousedním kraji, případně provozovaná v systému PID mimo území hlavního města Prahy a Středočeského kraje
odpočet	režim výdeje jízdenek a odbavování cestujících

Seznam příloh

- Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení
Příloha 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle
Příloha 3: Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle



Standardy kvality PID

Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Návazná příloha k dokumentům:

Standard kvality PID – Autobusy PID

Standard kvality PID – Trolejbusy PID

Nadřazený dokument:

> **Standard kvality PID – Autobusy PID** (leden 2019)

> **Standard kvality PID – Trolejbusy PID** (od vyhlášení)

Závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

Platnost:

Pro všechny smlouvy na městské, příměstské a regionální linky PID.¹

Garant návazné přílohy standardu:

> ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

garant.ois@ropid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

> ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

> ROPID, odbor kvality služby

> ROPID, odbor marketingu

> IDSK, odbor technického rozvoje a provozních činností

Zveřejnění standardu a vyhodnocení jeho dodržování:

www.pid.cz/standardy-kvality

¹ *Kurzívou označené části dokumentu* platí ode dne vyhlášení. Aktivování takto označených ustanovení bude provedeno aktualizací dokumentu s uvedením počátečního data platnosti dané části, nebo bude vyhlášení platnosti této části dopravcům sděleno závaznou písemnou formou.

Pro účely tohoto dokumentu je městskou linkou uvažována linka provozovaná na území hl. m. Prahy, příměstskou linkou linka provozovaná na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a regionální linkou linka provozovaná na území Středočeského kraje.

1. Odbavovací a informační systém

Tento dokument popisuje vybavení vozidel PID odbavovacím a informačním systémem (OIS) a definuje požadavky na něj včetně požadavků na jednotlivé periferie vozidlového odbavovacího a informačního systému. Palubní počítač je uvažován jako řídicí jednotka OIS, a tedy jako nedílná součást OIS. Všechny požadavky jsou povinné výjma těch, které jsou explicitně označeny jako volitelné. Za celkovou funkčnost OIS odpovídá dopravce, jenž se svými dodavateli zajišťuje požadované chování všech zařízení a správné nastavení systému.

1.1. Data a jejich výměna

Z pohledu organizátora musí odbavovací a informační systém dopravce zajistit import, export a výměnu důležitých dat týkajících se odbavení a informačních systémů ve vozidle. Jedná se o tyto činnosti:

1. Ve vztahu k organizátorovi:

- Import platných nebo připravovaných jízdních řádů a souvisejících dat do back office dopravce (číselník dopravců, provozoven, typů vozů; zastávky vč. vlastností, majáky SSZ, texty pro panely; linky vč. vlastností; spoje vč. atributů; oběhy vč. vlastností, návazné spoje; poznámky pro řidiče aj.) včetně určení období jejich platnosti od organizátora ve formátu XML ROPID.²
- Import tarifních dat (číselník IDS, krajů, tarifů, jízdních dokladů aj.) včetně určení jejich časové a pásmové (zónové) platnosti od organizátora ve formátu XML ROPID.
- Import dalších dat od organizátora (nahrávky zastávek ve formátu MP3, služební hlášení aj.).
- Poskytování informací pro potřeby a systémy organizátora (sestavy o tržbách, prodaných jízdenkách aj.), tvorba dalších uživatelských sestav dle potřeby organizátora.

2. Ve vztahu k MOS:

- Viz samostatný dokument **Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Týká se vozidel, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka).

3. Ve vztahu ke clearingovému centru:

- Příjem a aktualizace tarifních dat z clearingového centra organizátora do back office dopravce.
- Přenos dat o všech prodaných jízdenkách a dat o kontrolách všech jízdenek do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface.
- Týká se vozidel, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka).

4. Ve vztahu k dispečinku (systém MPV):

- Správa a údržba příslušných dat a informací pro správnou funkčnost systému MPV (číselník vozidel, oběhy, vypravení, textové zprávy z/do vozidel aj.).
- Schopnost přijímat a zpracovávat data z dispečinku.
- Schopnost zasílat data do dispečinku (data o poloze a identifikaci vozidla, textové zprávy aj.).
- Dodržení komunikačního protokolu „Vzájemná komunikace mezi servery“ pro komunikaci se systémem MPV. Rovněž lze poskytnout protokol pro přímou komunikaci vozidla s MPV. Dokumenty se předávají na základě podpisu Smlouvy o poskytování dat.

5. Ve vztahu k vozidlovému vybavení dopravce ze strany back office dopravce:

- Zpracování a příprava vstupních dat pro odbavovací zařízení a informační systém vozidla (jízdní řády, zastávky vč. vlastností, MP3 nahrávky, oběhy, texty pro panely, tarify, formuláře jízdenek, soubory pro periferie aj.) a zpracování výstupních dat z odbavovacího zařízení.

² Výměnný datový formát mezi organizátorem a dopravci. Popis formátu je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení procesu certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

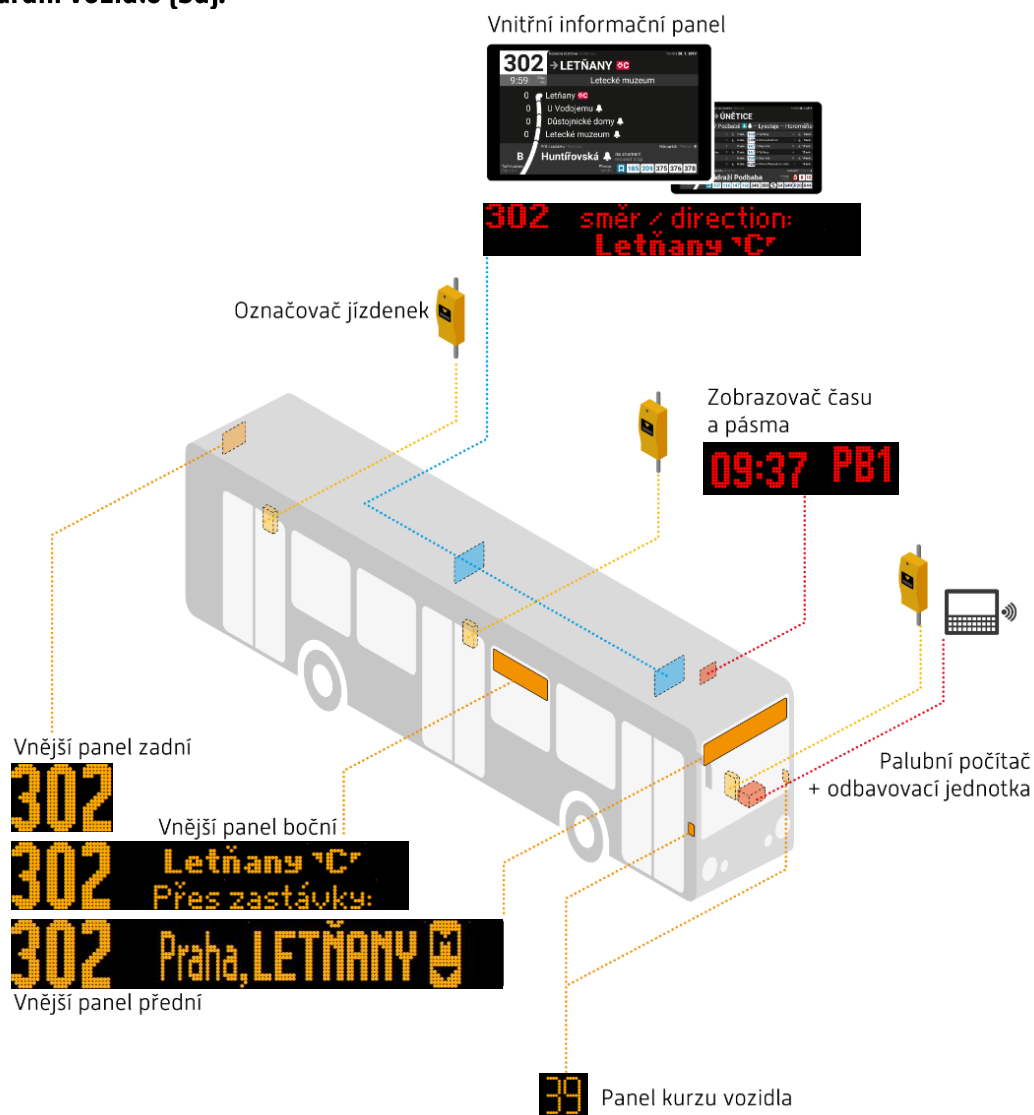
- Data přijatá od organizátora nejsou modifikována a je zachován jejich obsah.
- Schopnost práce s více platnostmi jízdního řádu v datech přijatých od organizátora.
- Monitorování stavu zařízení a přenesených dat (aktuální verze SW a FW v zařízení a perifériích, pořadí vstupních dat, datum nahrání do zařízení aj.) – viz kapitolu 1.3.
- Palubní počítač musí umět pracovat se soubory minimálně dvojí platnosti (tj. kromě aktuálně používaných dat umět od příslušného data a času také aktivovat další data v pořadí).

1.2. Přehled zařízení ve vozidlech

Níže jsou graficky znázorněny komponenty vozidlového odbavovacího a informačního systému. Jedná se pouze o úvodní ilustraci – konkrétní počty, rozmístění a chování zařízení podrobně řeší příslušné kapitoly, případně návazné přílohy. Pro jednoduchost nejsou zakreslena zařízení pro akustické informování cestujících (reproduktory pro hlášení zastávek, příposlech řidiče, vnější reproduktor, resp. zařízení pro komunikaci s nevidomými).

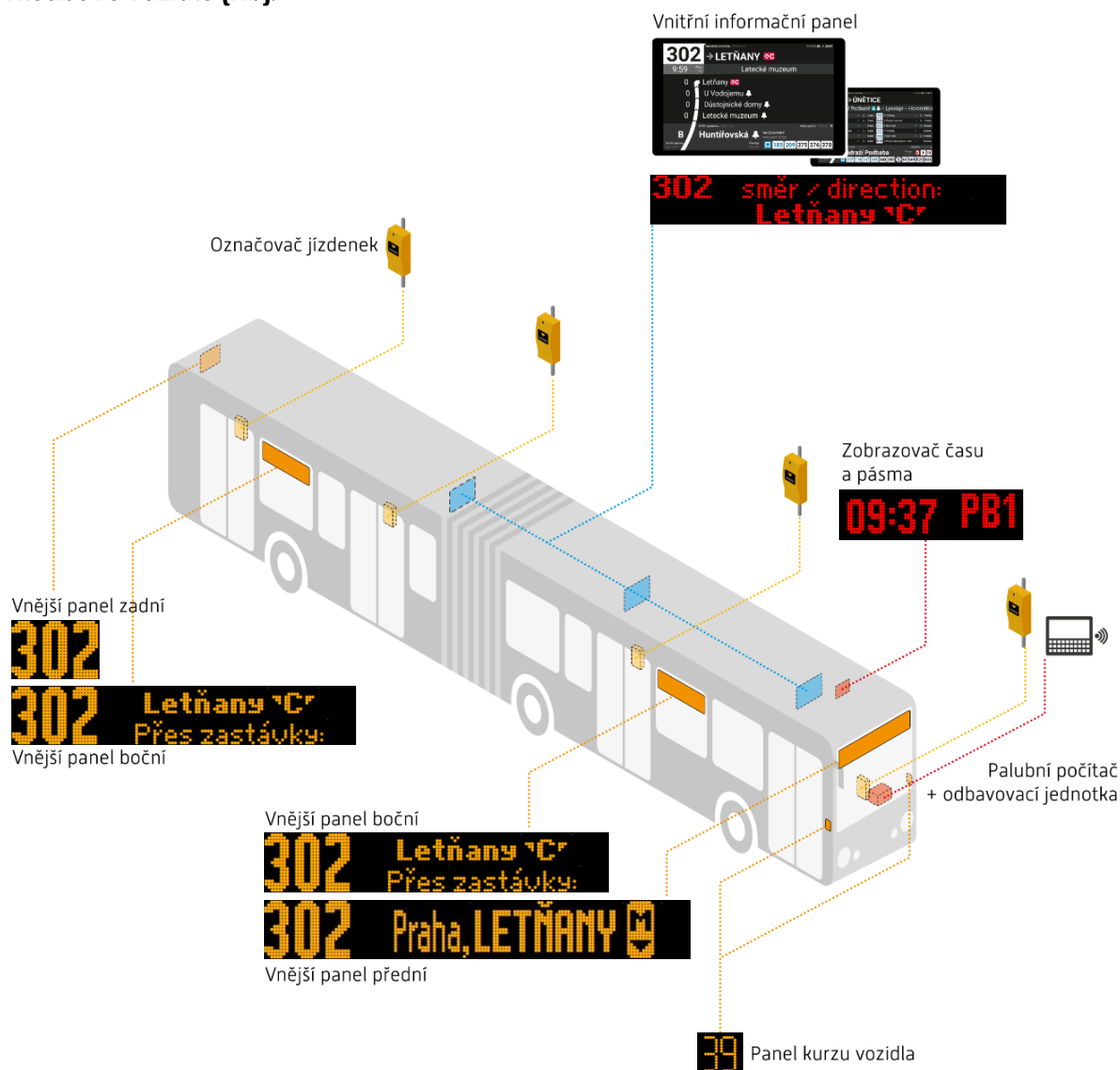
Ilustrována jsou nejvíce zastoupená vozidla v systému PID, přičemž svou konfigurací odpovídají vozidlům určeným pro provoz na městských linkách (tzn. disponují maximálním počtem vnitřních panelů a označovačem u každých dveří).

1. Standardní vozidlo [Sd]:



Obrázek 1: Přehled zařízení OIS ve vozidle standardní délky

2. Kloubové vozidlo (Kb):



Obrázek 2: Přehled zařízení OIS v kloubovém vozidle

1.3. Evidence zařízení ve vozidlech

Od 1. 1. 2024 musí back office dopravce (případně jiná služba dopravce) umožňovat aktuální online evidenci zařízení OIS ve vozidlech PID a na vyžádání organizátora tuto evidenci poskytnout (zpřístupnit ji nebo vyexportovat do formátu *.txt či *.xlsx). Vozidlo je zde identifikováno číslem IMEI nebo organizátorem přiřazeným evidenčním číslem. Je žádoucí, aby evidence byla automatizovaná a záznamy v evidenci byly pořizovány na základě detekce periferií ve vozidle palubním počítačem.

Předmětem evidence jsou tato zařízení: **palubní počítač, odbavovací zařízení, vnější LCD panely, vnitřní LED panel, vnitřní LCD panel, zobrazovač času a pásma, označovač jízdenek, panel kurzu vozidla, zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách (SSZ), zařízení pro automatické sčítání cestujících.**

Evidence bude o těchto zařízeních zahrnovat minimálně následující informace:

- Adresa zařízení (např. 192.168.123.456 nebo 0x08; nepovinné pro palubní počítač).
- Výrobce, označení a typ zařízení.
- Verze SW v zařízení (v případě LED panelů textová verze databáze).
- Verze FW v zařízení.

2. Vozidlový odbavovací a informační systém

2.1. Společné požadavky na všechna zařízení

Veškerý vozidlový odbavovací a informační systém musí splňovat následující všeobecné požadavky:

- Zařízení musí být certifikováno pro provoz v PID (tzn. zaneseno v Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID zveřejněném na webu organizátora www.pid.cz/standardy-kvality).³
- Odolnost proti klimatickým vlivům, zvýšené prašnosti, vlhkosti, vibracím a prudkým nárazům spojených s běžným provozem v dopravě.
- Odolnost proti hořlavosti a kouři, elektromagnetická kompatibilita a odolnost.
- Spolehlivé fungování v rozmezí pracovních teplot -20 až +60°C.
- Zařízení musí pracovat v rámci tolerancí napájení palubní soustavy vozidel (např. startování).
- Odbavovací zařízení musí umožňovat zálohování dat proti krátkodobým výpadkům napájení (typicky při startu vozidla) a být schopno korektně ukončit svou činnost a uložit všechna data před jeho vypnutím (např. pomocí záložního zdroje nebo časového spínače).
- Při nenadálém odpojení zařízení od napájení nesmí dojít ke ztrátě či poškození dat.
- Nahrání nekorektních nebo nekompletních dat nesmí způsobit zablokování zařízení a potřebu servisního zásahu; zařízení musí disponovat funkcí restartu bez ztráty či poškození dat.
- Minimální doba uchování dat v paměti odbavovacího zařízení je **65 dní** při nefunkčním odesílání dat z vozidla (porucha, servis zařízení aj.).
- Maximální doba náběhu zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat).
- Zařízení se nesmějí vzájemně negativně ovlivňovat a blokovat funkčnost dalších prvků systému či subsystému (vyjma požadovaného zablokování označovačů při revizi).
- Všechna zařízení komunikují po sběrnici ethernet, volitelně prostřednictvím protokolu VDV 301 s rozšířením pro PID (s výjimkou stávajících zařízení s platnou certifikací udělenou organizátorem; palubní počítač je v tomto případě uvažován jako jedna komponenta).
- Datová komunikace mezi vozidlem a návaznými systémy probíhá zabezpečenou, jednoduchou a automatizovanou cestou (LTE nebo radiová síť pro komunikaci v reálném čase, případně Wi-Fi pro jednorázové přenosy většího objemu dat).
- Zařízení musí umožňovat monitoring svého stavu a připojených periférií, jakožto svou i jejich dálkovou správu a dálkovou aktualizaci (nahraná data, SW, FW, WL, soubory v perifériích aj.).
- Všechna zařízení reagují na povely a informace zaslané z palubního počítače bez prodlevy.
- Seřizování jednotného času probíhá prostřednictvím palubního počítače z GNSS.
- Veškerá kabeláž ve vozidle musí být provedena v maximální možné míře skrytě.
- Komponenty odbavovacího systému mohou být integrovány do libovolných celků (není-li uvedeno jinak), ale pouze za předpokladu snadné montáže do vozidla, nezhoršeného výhledu řidiče a snadné obsluhy zařízení řidičem i cestujícími.⁴
- Zařízení instalovaná ve vozidlech nesmějí svojí velikostí ani provedením omezovat řidiče v práci a výhledu, ani cestující v pohybu po vozidle nebo při jejich nástupu a výstupu; umístění zařízení a ovládacích prvků tedy musí být jak ergonomické k práci řidiče, tak pohodlné k obsluze (snadné a intuitivní uživatelské ovládání).
- Uchycení všech komponent zařízení ve vozidle je provedeno tak, že znemožňuje jejich odcizení a zároveň umožňuje jejich snadnou autorizovanou výměnu v případě jejich závady či poškození.
- Servisní přístup do zařízení musí být uživatelsky přístupný a umožněn pouze oprávněným osobám.
- Odbavovací zařízení musí být snadno dosažitelné cestujícími a zároveň odolné proti mechanickému poškození nebo neautorizovanému otevření (tzn. v antivandal provedení).
- Zařízení ani jeho způsob uchycení a připojení nesmí být za běžného provozu vozidla zdrojem zranění cestujících (požadavek na eliminaci ostrých hran, zapuštění portů a skrytí svorkovnic).
- Zajištění komunikace informačního systému s nevidomými a slabozrakými cestujícími.

³ Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID jsou zveřejněny na téže odkazu.

⁴ Barevné provedení definuje dokument Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, kapitola Odbavovací zařízení.

2.2. Požadavky na odbavovací systém

Dále jsou uvedeny požadavky týkající se odbavení cestujících ve vozidlech PID. Platí obecně pro všechna vozidla, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka). Výkonnostní a kapacitní požadavky se vztahují na palubní počítač i v případě, že neslouží k odbavování cestujících.

2.2.1. Základní postuláty

Odbavovací systém musí umožnit odbavení podle Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek PID (SPP) platných na daném území pro cestující:

- S jízdním dokladem uloženým na bezkontaktní čipové kartě.
- S jízdním dokladem vázaným k identifikátoru bezkontaktní čipové karty podporující standard ISO/IEC 14443 A/B (např. bezkontaktní čipové karty vydávané provozovatelem, bezkontaktní čipové karty vydávané ostatními integrovanými dopravními systémy nebo dopravci, partnerské karty a další možné nosiče na bázi uvedené normy) dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Prostřednictvím bezkontaktní platební karty (minimálně asociací MasterCard a VISA), kdy odbavením je myšlena:
 - Bezhotovostní platba s tiskem i bez tisku jízdního dokladu v prodejním (retail) módu.
 - Akceptace elektronických jízdních dokladů vázaných na identifikátor bezkontaktní platební karty.
 - Vedle plastové formy je počítáno i se všemi dalšími formami platebních karet MasterCard a VISA – například platební kartou v mobilu, platební nálepkou nebo nositelnou elektronikou⁵ dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- S jízdním dokladem uloženým v aplikaci mobilního telefonu:
 - Vybaveného rozhraním NFC.
 - Bez rozhraní NFC prostřednictvím 2D kódu.
 - Pomocí zobrazení vizuální informace (obrazcem) na displeji řidiče.
- S jízdním dokladem natištěným na papírovém nosiči, kdy součástí tohoto papírového dokladu bude v případě vybraných jízdních dokladů 2D kód.

2.2.2. Legislativní požadavky

Odbavovací systém musí splňovat:

- Podmínky zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, a dále Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů, a to včetně všech procesů práce s daty z odbavovacího zařízení dopravce a MOS.
- Podmínky Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.
- Splňovat obecně platné podmínky a standardy kladené jak na zařízení akceptující platební karty, tak na samotnou aplikaci v platebním terminálu pro práci s bezkontaktní platební kartou Mastercard (včetně karty Maestro) či VISA (včetně VISA electron) podle aktuálních pravidel.

⁵ Se stejnými formami karet MasterCard a VISA počítá Objednatel i v tzv. retail módu, kdy platební karta slouží čistě jako platební nástroj k úhradě jízdného.

2.2.3. Požadavky ze strany organizátorů

V rámci společného dopravního systému hl. m. Prahy (ROPID) a Středočeského kraje (IDSK) musí zařízení odbavovacího systému nad rámec jednotlivých požadavků kladených na daná zařízení splňovat také následující všeobecné požadavky:

- Vozidla PID zajišťující provoz na linkách, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka), musejí z hlediska odbavení disponovat minimálně následujícími zařízeními:
 - palubní počítač,
 - terminál řidiče,
 - zařízení pro výdej jízdenek,
 - displej pro cestujícího (neplatí pro přenosné odbavovací zařízení),
 - čtečka bezkontaktních čipových karet,
 - čtečka bezkontaktních platebních karet,
 - optická čtečka 2D kódů,
 - označovač jízdenek.
- Zařízení evidující tržbu musí být v systému PID jednoznačně identifikovatelné (jedinečné výrobní číslo zařízení nebo známka s číslem zařízení).
- Soulad s požadavky MOS dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Pracovat s bezkontaktní čipovou kartou a dalšími nosiči podporující standard ISO/IEC 14443 A/B v souladu s bezpečnostní politikou dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Umožnit evidenci transakcí o odbavení a spolupráci s back office dopravce.
- Podporovat komunikaci ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC.
- Odbavovací zařízení umožňuje komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.
- Zařízení automaticky rozpozná přikládanou kartu (MIFARE vs. platební kartu).
- Odbavení prostřednictvím MIFARE karty, platební karty či NFC musí pro cestujícího probíhat stejným způsobem, tzn. místo pro přikládání musí být jednotné (oddělená čtečka platebních karet od MIFARE karet je nepřipustná).
- Volby na odbavovacím zařízení provádí řidič, cestující pouze přikládá odbavovací médium a odebírá papírový jízdní doklad (naplatí pro samoobslužná odbavovací zařízení).
- Odbavovací zařízení disponuje vizuální a akustickou signalizací informující cestující o výsledku odbavení:
 - OK → pásmově a časově platný jízdní doklad, první odbavení jízdního dokladu (akceptující zvuk).
 - PROBÍHÁ → jízdní doklad je načítán (bez zvuku).
 - CHYBA → pásmově nebo časově neplatný jízdní doklad, opakované odbavení jízdního dokladu, přiložení pouze průkazky (zamítavý zvuk).
- Odbavovací zařízení ovládané řidičem disponuje displejem pro cestující, který zobrazuje minimálně cenu zvoleného jízdného a výsledek odbavení – viz výše (v případě, že je na zařízení zobrazeno i tarifní pásmo, musí být zobrazení v souladu s kapitolou 4.5.2).
- Možnost zablokování označovačů a dalších odbavovacích zařízení řidičem (na vyžádání či z provozních důvodů) *nebo revizorem (přihlášením se např. revizorskou kartou)*.
- Všechna zařízení odbavovacího systému musí disponovat dostatečným výkonem a pamětí pro:
 - Stabilní, spolehlivé a plynulé fungování uživatelského rozhraní (nesmí dojít k zamrzání systému, zasekávání zařízení, dlouhým reakčním dobám, nepřipustný je pád aplikace).
 - Zajištění bezprostřední odezvy zařízení na ovládání řidičem.
 - Odolnost vůči nesprávnému ovládání odbavovacího zařízení – obsluha nesmí mít možnost neodborným ovládáním zařízení způsobit chybový stav (např. dvojité vydání jízdenky, dvojité manuální vyhlášení zastávky apod.); v případě načítání (např. aplikací nebo sestav k tisku apod.) je nutné toto symbolizovat vhodným indikátorem.

- Schopnost práce s definovaným počtem zastávek, tarifních pásem, formulářů, JŘ, Tarifem PID (v případě obsluhy mezikrajské linky také práce s tarifem sousedního kraje).
- Implementaci tarifů a MP3 nahrávek hlášení sousedních integrovaných dopravních systémů (tj. IDPK, DÚK, IDOL, IREDO, VDV, IDS JK aj.).
- Dostatečnou kapacitu úložiště pro MP3 nahrávky hlášení (zastávky, provozní hlášení aj.).
- Schopnost pracovat s daty clearingů Středočeského kraje.
- Čtecí vzdálenost přikládaných médií do **50 mm**.
- Maximální doba náběhu odbavovacího zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat, do možnosti otevření odpočtu a umožnění základní obsluhy řidičem).
- Odbavovací zařízení musí v každém okamžiku umožnit výměnu řidičů (odhlášení, přihlášení, vytištění počátečních a koncových dokladů, nastavení turnusu) za méně než **90 sekund**.
- Maximální přípustná doba vytištění jednotlivě jízdenky od jejího výdeje – **2 sekundy**.
- Maximální přípustné doby odbavení cestujícího jsou:
 - karta bez osobních údajů ve WL – **1,5 sekundy**,
 - karta s osobními údaji ve WL – **3 sekundy**,
 - online dotaz – **6 sekund**,
 - platba pomocí bankovní karty včetně vytištění jízdního dokladu – **10 sekund**.

2.2.4. Čtečka bezkontaktních čipových karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních čipových karet umožňující akceptaci čipových karet dle ISO/IEC 14443 A/B.
- Čtečka musí být vybavena minimálně 4 SAM sloty, pro umístění 4 SAMů, kdy dvě pozice budou využity v rámci MOS – viz **Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Zároveň musí být dodržen standard pro komunikaci se SAM modulem, který je uvedený v normě ISO/IEC 7816 (Identifikační karty – Karty s integrovanými obvody), především jeho části:
 - 3. Karty s kontakty – Elektrické rozhraní a protokoly přenosu.
 - 4. Organizace, bezpečnost a příkazy pro výměnu.
 - 8. Příkazy a mechanismy pro bezpečnostní operace.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC a odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.

2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních platebních karet umožňující akceptaci minimálně karet MasterCard a VISA (ve všech podobách – tzn. plastová karta, karta v mobilním telefonu, nositelná elektronika a další) bez nutnosti zadávání kontrolního PIN kódu.
- Certifikovaná čtečka bezkontaktních platebních karet, která musí umožnit vzdálené nahrání tokenizačního algoritmu a tokenizačních klíčů, a která bude splňovat další požadavky dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC a odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.
- Všechna zařízení použitá pro akceptaci bezkontaktních platebních karet MasterCard a VISA po dobu své životnosti musí splnit následující:
 - Certifikaci asociací dle aktuální verze relevantních standardů, zařízení musí vlastnit certifikáty pro akceptaci bezkontaktních asociačních karet.
 - Certifikaci PCI DSS – zařízení musí splňovat funkční požadavky na zajištění ochrany citlivých dat platebních transakcí a musí podporovat tokenizaci čísla karty.

- Tokenizační algoritmy a klíče se mohou v čase měnit a zařízení musí umožnit vzdálenou změnu tokenizačních algoritmů a klíčů.
- Akceptaci vždy aktuálních typů platebních karet po celou dobu platnosti smlouvy na technickou podporu tak, aby byla zajištěna funkčnost veškerých typů bezkontaktních platebních karet v každém čase.
- V případě potřeby splňovat další požadavky definované acquirérem systému – např. podmínky na monitorování zařízení, která budou akceptovat platební kartu v dopravním systému.
- Pro případ změny acquirera nebo platební aplikace (v případě zavedení systémového acquirera) musí být odbavovací systém připraven pro nahrání platební aplikace – za tím samým účelem musí dopravce zajistit součinnost dodavatele terminálu při implementaci a instalaci platební aplikace a nahrávání kryptografických klíčů pro zabezpečení komunikace mezi terminálem a bankou a ochranu dat držitelů karet. V uvedené situaci musí dopravce zajistit v případě žádosti zadavatele od svého dodavatele vývojové prostředí a SDK [Software Development Kit], a dále pak 1 ks zařízení pro testování.
- Zařízení musí umožnit funkci změnu transakčního módu pro akceptaci bankovních karet (tap-in/tap-out) v případě požadavku zadavatele a souběh takového módu s již zavedenými metodami.
- Zařízení nesmí být licenčně či smluvně vázáno na jediného konkrétního acquirera a musí umožnit změnu acquirera.
- Součástí dodávky zařízení pracujícího s bezkontaktní platební kartou by měla být i licence certifikované platební aplikace.
- Doporučuje se možnost retail plateb i v offline režimu (pro případ výpadku nebo nedostupnosti mobilního signálu).

2.2.6. Optická čtečka 2D kódů

Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být optická čtečka, která umožňuje odbavení cestujících s jízdním dokladem, jehož součástí je 2D kód. Zařízení musí umožňovat intuitivní a jednoduché přiložení 2D kódu a čtení tohoto kódu v mobilním telefonu i na papírovém jízdním dokladu, a to v denní i noční době (tzn. na světle i ve tmě). Konkrétní technické požadavky jsou uvedeny v **Příloze 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.

3. Palubní počítač

Základní řídicí a komunikační jednotka odbavovacího a informačního systému, již je vybaveno každé vozidlo PID. V této kapitole jsou popsány požadavky na funkce a ovládání palubního počítače.

3.1. Požadavky na funkce a ovládání

- Maximální doba náběhu zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat, do možnosti otevření odpočtu a umožnění základní obsluhy řidičem).
- Zabezpečené přihlášení řidiče (v souladu s bezpečnostní politikou a pravidly MOS podle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**).
- Možnost základní manipulace se zařízením (menu, nastavení, služební jízda) bez nutnosti otevření odpočtu (režimu výdeje jízdenek a odbavování cestujících).
- Příjem a aktualizace vstupních dat (jízdní řády, oběhy, řidiči, formuláře jízdenek, MP3 nahrávky, konfigurační soubory, soubory pro periferie aj.) prostřednictvím LTE nebo Wi-Fi.
- Vzdáleně přijatá data nelze instalovat při otevřeném odpočtu (až po jeho korektním uzavření).
- Odesílání odpočtu prostřednictvím LTE nebo Wi-Fi.
- Automatická detekce připojených periférií ve vozidle (doporučeno při startu zařízení).
- Zobrazení verze SW, FW a nahraných dat v palubním počítači a v připojených perifériích.
- Možnost volby turnusu, linkospoje a výchozí zastávky spoje výběrem ze seznamu.
- Zobrazení JŘ na terminálu řidiče včetně příslušného charakteru a tarifních pásem zastávky + zobrazení provozních poznámek, přestupů a návazností na zvoleném spoji (viz kapitolu 3.2).
- Akustická signalizace v čas odjezdu dle JŘ z výchozí zastávky spoje (např. pípání) a možnost nastavení odchylky signalizace od odjezdu dle JŘ (např. 2 minuty před odjezdem).
- Integrace hláše zastávek do palubního počítače.
- Automatické i manuální spuštění akustických informací.
- Vyhlásování zastávek na základě polohy vozidla + možnost manuálního vyhlásování v případě poruchy GNSS + možnost manuálního vyhlášení služebního hlášení.
- Posun zastávky vpřed/vzad bez jejího vyhlášení (ostatní informační systém na posun reaguje) nebo možnost výběru neobsluhovaných zastávek na linkospoji.
- Komunikace se zařízením pro sledování polohy vozidla (viz kapitolu 4.7).
- Spolehlivé odesílání dat o poloze a identifikaci vozidla do systému MPV v Objednatelém požadovaném formátu, rozsahu, kvalitě a kvantitě (minimálně však každých **30 sekund**).
- Spolehlivá obousměrná komunikace s dispečinkem prostřednictvím LTE nebo vysílačky.
- Zobrazení pokynů dispečinku a zpráv ze systému MPV na terminálu řidiče.
- Příjem i odeslání textových zpráv (přednastavené zprávy, volitelně také zadání z klávesnice).
- Zásobník přijatých zpráv ze systému MPV za posledních **24 hodin**.
- Zpracování online přestupů pro vnitřní informační LCD panely.
- Správné ovládání periférií odbavovacího a informačního systému (správné zasílání povelů a informací pro zařízení uvedená v kapitolách 2, 4 a 5).
- Možnost zobrazení služebních textů na vnějších informačních panelech (min. předdefinované texty v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**).
- Možnost manuálního vypnutí a zapnutí označovače jízdenek (využíváno při revizi).
- Podpora MOS (stahování WL, online dotazy, zobrazení verze WL, času stažení WL aj.).
- Akceptace rozličných médií pro odbavení cestujících dle MOS (karta bez osobních údajů ve WL, kupon na jiném nosiči, mobilní aplikace Lítačka [2D kód, NFC], bankovní karta, nositelná elektronika, elektronická peněženka aj.) dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Upozornění na opakované odbavení jízdního dokladu v dané zastávce při současném zobrazení všech jízdenek, kuponů a průkazek na jízdním dokladu na terminálu řidiče.
- Vydávání jízdních dokladů dle Vzorníku jízdenek PID.⁶

⁶ Vzhled a podobu jednotlivých jízdních dokladů definuje Vzorník jízdenek PID. Dopravcům a dodavatelům je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

- Tisk servisních listků (počáteční lístek odpočtu, koncový lístek odpočtu, seznam vydaných jízdenek, seznam stornovaných jízdenek, zpožděnka, jízdní řád aj.) dle Vzorníku jízdenek PID.
- Storno jízdenky lze provést pouze do **5 minut** od jejího vydání na daném linkospoji.
- Synchronizace data a času dle GNSS (viz kapitolu 4.7).
- Komunikace se zařízením pro preferenci na křižovatkách (je-li jím vozidlo vybaveno).
- Komunikace se zařízením pro nevidomé a slabozraké.
- Ukládání a odesílání stavových a provozních dat (např. logy systému, aplikací či komunikace).
- Spolupráce s dveřním kontaktem vozidla (chování OIS po otevření/zavření dveří).

3.2. Dotykový terminál řidiče

Jedná se o barevný dotykový grafický displej o úhlopříčce minimálně **8 palců** (pro zařízení s funkcí odbavování cestujících doporučeno více) se svítivostí minimálně **500 cd/m²**, vybavený automatickou regulací jasu v závislosti na okolním osvětlení s rozlišením minimálně **800×600 px** (je doporučeno vyšší rozlišení). Požadována je možnost nočního režimu (zařízení nesmí oslňovat řidiče svým svitem).

Displej musí umožnit zobrazení barevné fotografie o velikosti **3,5×4,5 cm**. Minimální životnost displeje je **50 000 provozních hodin**. Displej je vybaven kapacitním snímáním dotyku. Tvrdost povrchu dotykového LCD displeje dle Mohsovy stupnice tvrdosti je minimálně **h=6**. Technické řešení musí umožnit natočení a umístění displeje palubního počítače tak, aby byl snadno dosažitelný a dobře čitelný z pozice obsluhy zařízení za všech světelných podmínek.

Základní zobrazení a požadavky:

- **V zastávce** (od vyhlášení zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky):
 - Aktuální datum a čas (ve formátu HH:MM:SS).
 - Název aktuální zastávky (doporučeno uvažovat 20 znaků).
 - Charakter aktuální zastávky (na znamení, konečná, jen pro nástup, jen pro výstup).
 - Provozní poznámky, přestupy a návaznosti v aktuální zastávce.
 - Tarifní pásma aktuální zastávky (zobrazení dle definice v kapitole 4.5.2, v případě mezikrajské linky se zobrazují také zóny sousedního IDS).
 - Čas odjezdu z aktuální zastávky dle JŘ + časová odchylka (pod 1 minutu v sekundách).
 - Při odpočtu nutno zobrazit také tarifní pásma všech zastávek na aktuálním linkospoji.
 - Při odpočtu je doporučeno našeptávat počet minut dle JŘ a počet tarifních pásem dle JŘ z aktuální do zvolené zastávky, případně našeptávat jízdenku odpovídající parametrům.
- **V průběhu jízdy:**
 - Aktuální datum a čas (ve formátu HH:MM:SS).
 - Název příští zastávky (doporučeno uvažovat 20 znaků).
 - Charakter příští zastávky (na znamení, konečná, jen pro nástup, jen pro výstup).
 - Tarifní pásma příští zastávky (zobrazení dle definice v kapitole 4.5.2, v případě mezikrajské linky se zobrazují také zóny sousedního IDS).
 - Čas odjezdu z příští zastávky dle JŘ + časová odchylka (pod 1 minutu v sekundách).

Dále jsou v obou stavech jednoduše dostupné a intuitivně rozmístěné základní ovládací prvky: vyhlášení zastávky, posun zastávky vpřed/vzad, přednastavená služební hlášení, vypnutí/zapnutí tisku označovačů, nastavení úrovně jasu, příjem/odeslání zpráv, výdej jízdenek. Vypnutí označovačů je signalizováno řidiči na displeji (např. pomocí ikony), přičemž další funkčnost odbavovacího a informačního systému není tímto nijak ovlivněna (např. výdej jízdenek, ovládání dalších periférií aj.).

Zprávy pro řidiče (např. zadané v datech, návaznosti nebo pokyny dispečinku) se řidiči zobrazují prostřednictvím vyskakovacího okna, které deaktivuje případný režim spánku. Vyskakovací okna se zavírají snadno dostupným HW tlačítkem nebo kliknutím kamkoliv do zobrazeného okna, což zároveň slouží jako potvrzení o přečtení zprávy řidičem pro systém MPV.

4. Periferie informačního systému

4.1. Vnější informační panely

Vnější panely slouží k informování cestujících o lince a směru linky. Panely jsou doplněny o další informace v závislosti na jejich umístění. Pro zajištění čitelnosti informací v každých podmínkách jsou linka a cíl trvale zobrazovány statickým (neběžícím) textem. Informace na panelech jsou vždy zarovnány na střed vůči panelu a zobrazovacímu poli. Panely zobrazují informace stejnou intenzitou jasu ve všech jeho částech. Zobrazení informací na všech vnějších panelech je vzájemně synchronizováno (např. změna linkospoje, nácestné zastávky apod.).

V systému PID jsou používány 19řádkové a 21řádkové panely (tj. počet bodů na výšku). Správcem databází pro panely je organizace ROPID, která udržuje aktuální data. Na vyžádání poskytne základní 19řádkovou či rozšířenou 21řádkovou verzi. Panely mohou fungovat v níže uvedených režimech:

- **Kódovém režimu** – označení linek a názvy zastávek jsou předpřipraveny v SW pro panely a uloženy pod kódy. Palubní počítač do panelů odesílá tyto kódy, na jejichž základě je vyvolán uložený obraz, nebo odesílá do panelů předpřipravený obraz přímo. Palubní počítač musí disponovat funkcí aktualizace souborů pro panely. Vzhledem k rozsahu území PID je doporučeno číslování zastávek prioritně dle čísel ASW, a to ve formátu **číslo_ASW*1000+x** (kde x je konkrétní sloupek), případně dle čísel CIS ve formátu **číslo_CIS*1000+x**.

Ve zvláštních případech může organizace ROPID udělit výjimku pro možnost spravování těchto databází jinému subjektu, avšak vždy za striktního dodržení předepsaných funkcionalit a zobrazení. Jedná se například o značnou procesní odlišnost přípravy dat pro OIS, kdy lze zachovat přípravu těchto dat spolu se zodpovědností za tato data v kompetenci dopravce.

- **Textovém režimu s přizpůsobováním obsahu** (preferovaná varianta) – palubní počítač posílá do panelů označení linek a texty zastávek včetně formátování a samotné panely nebo přímo palubní počítač přizpůsobí tento text rozměru panelu buď zmenšením fontu, popřípadě rozdělením dlouhého textu na předním panelu na dva řádky. Pravidla formátování definuje **Příloha 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.

4.1.1. Přední panel

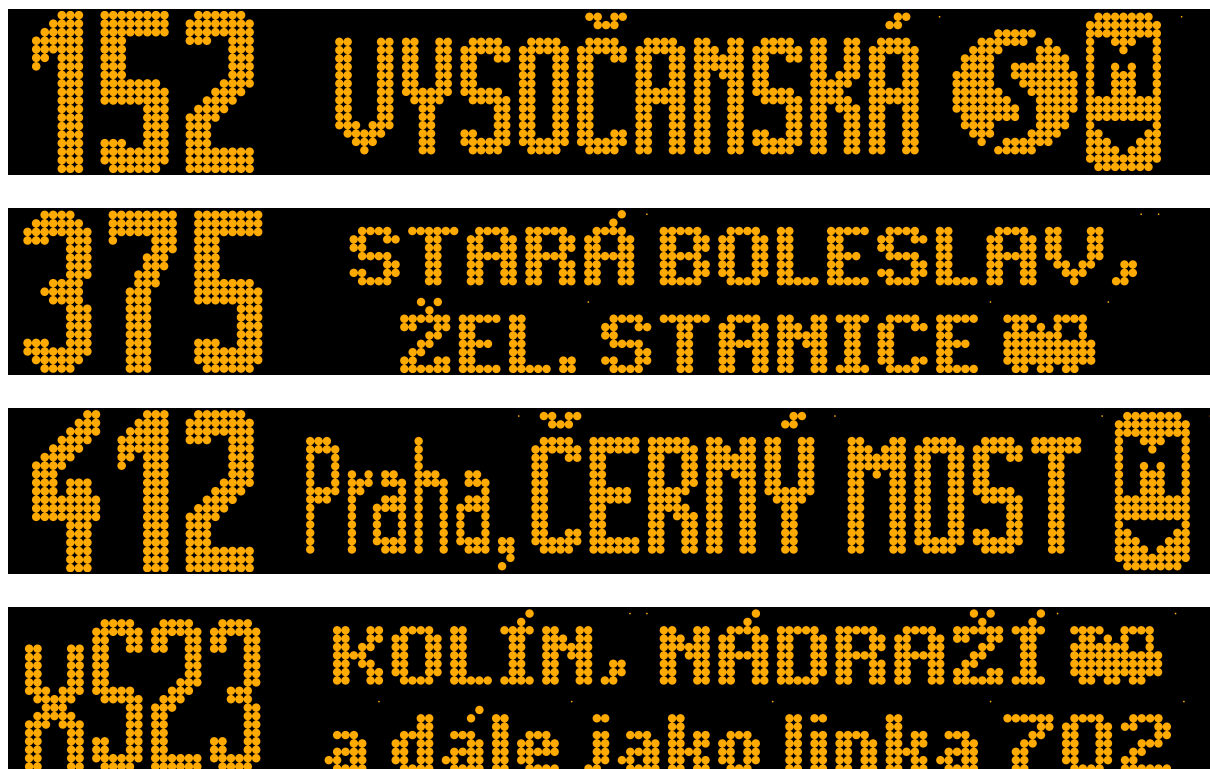
Přední panel je umístěn v horní části čela vozidla tak, aby svým umístěním neohrožoval cestující a zároveň aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla), nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okraje oken, fólií nebo částmi vozidla, a současně aby nebyly sníženy rozhledové poměry řidiče.

Minimální velikost předního panelu pro provoz v PID je **19×144**, resp. **21×160 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **40 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutně zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Název cílové zastávky** – text cílové zastávky je zobrazován vždy HŮLKOVÝM PÍSMEM, v případě dlouhého názvu je rozdělen na dva řádky; texty cílových zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu.
- **Doplňkové informace** – v závislosti na typu linky nebo spoje se na předním panelu uvádějí doplňkové informace o přímém pokračování spoje na jinou linku, nebo o zvláštnosti spoje (např. „náhradní doprava za vlak“, „rychlíkový spoj“, „nejede přes Novou Ves“ apod.).

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na předním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 3: Zobrazení informací na předním informačním panelu

Na následujícím snímku je přední informační panel s nesprávně přizpůsobeným zobrazovaným textem. Font písma i zobrazovací pole je zmenšené oproti velikosti čelního panelu a panel je mimoto navíc ještě částečně zakrytý.



Obrázek 4: Nesprávné zobrazení informací na předním informačním panelu

4.1.2. Boční panel

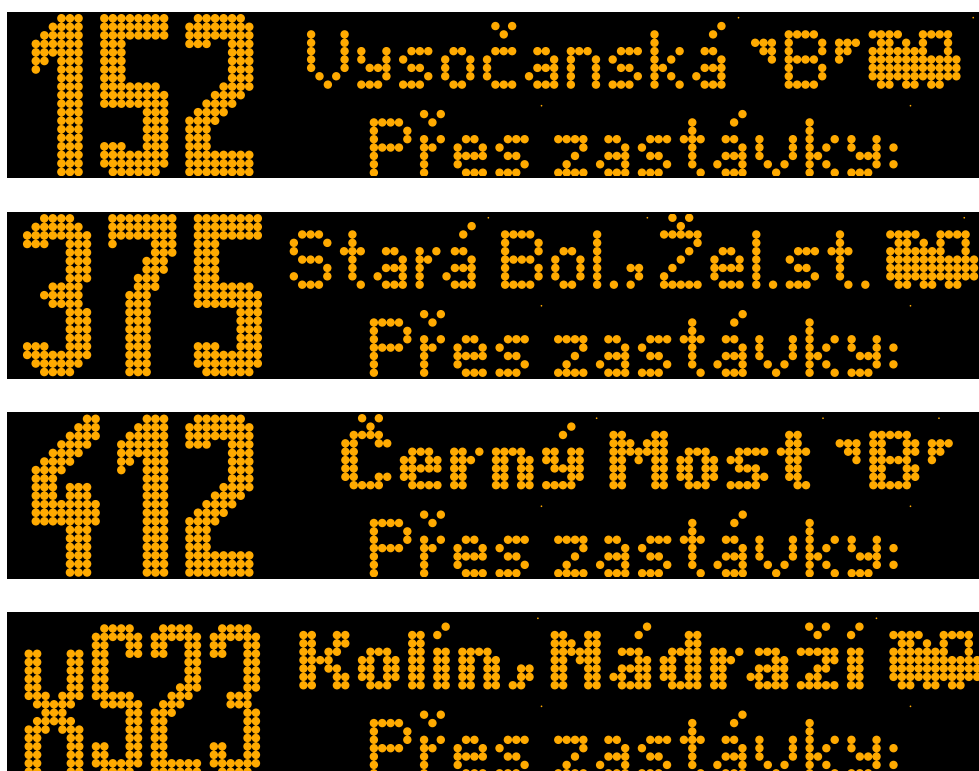
Boční panely jsou umístěny v pravé bočnici vozidla, nebo v prostoru vybraného okna na pravém boku vozidla tak, aby svým umístěním neohrožovaly bezpečnost cestujících a zároveň, aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla) a nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okrajů oken, fólií nebo částmi vozidla. V případě kloubového vozidla je nutné umístit více panelů dle počtu článků vozidla.

Minimální velikost bočního panelu pro provoz v PID je **19×112**, resp. **21×128 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Název cílové zastávky** – je trvale zobrazen v horním řádku; text může být zobrazován malým písmem; texty cílových zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu (symbol metra je zobrazen stylizovaným znakem A, B, C, D nebo jejich kombinací).
- **Názvy nácestných zastávek** – první je zobrazena vždy následující zastávka, za níž následuje seznam nácestných zastávek na spoji; nácestné zastávky jsou uváděny s příslušným piktogramem přestupu a jsou zobrazovány prostřednictvím přeblikávajícího textu (ve schválených případech lze použít zobrazení nácestných zastávek pomocí běžícího textu).

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na bočním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 5: Zobrazení informací na bočním informačním panelu

Rozdělení bočního panelu:

Boční panel je možné v systému PID rozdělit v případě nedostatečných prostor ve vozidle. Důvodem může být například nedostatečná velikost okna, čímž by celý boční panel nebyl dostatečně viditelný a zároveň by mohl být zdrojem zranění cestujících.

Boční panel je tedy možné rozdělit tak, aby jedna část zobrazovala pouze **číslo linky**, a druhá část **cílovou zastávku** a **nácestné zastávky**.

Na následujícím snímku je uveden příklad použití rozděleného panelu, které však nesplňuje požadavky Standardu kvality PID. V tomto případě je číslo linky dublované, kvůli čemuž je chybně zobrazena cílová zastávka a celé pole pro text cílové zastávky a nácestných zastávek je tak zbytečně kráceno.



Obrázek 6: Nesprávné použití rozděleného bočního panelu

Na následujícím vyobrazení je správné řešení rozděleného bočního panelu. V případě služebních nebo jiných celoplošných textů se tyto texty zobrazují v části panelu určené pro cílovou a nácestné zastávky.



Obrázek 7: Správné použití rozděleného bočního panelu

4.1.3. Zadní panel

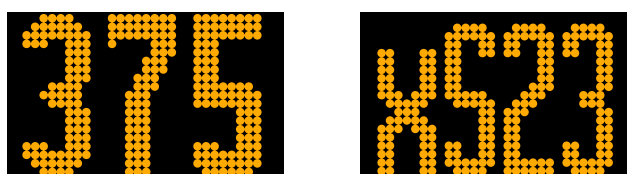
Zadní panel je umístěn v prostoru zadního čela vozidla tak, aby svým umístěním neohrožoval bezpečnost cestujících a zároveň aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla) a nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okraje oken, fólií nebo částmi vozidla. Umísťuje se vpravo ve směru jízdy. Nedovoluje-li to konstrukce vozidla, lze ho umístit doprostřed osy vozidla, přičemž nikdy nesmí být zakryto (např. reklamou).

Minimální velikost zadního panelu pro provoz v PID je **19×32**, resp. **21×32 bodů**. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem. Je-li vozidlo vybaveno nepovinným panelem pro zobrazení linky v levé bočnici vozidla, nebo v prostoru vybraného okna na levém boku vozidla, splňuje tento panel shodné požadavky jako zadní panel.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na zadním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 8: Zobrazení informací na zadním informačním panelu

4.1.4. Požadavky na vnější informační panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na přední, boční a zadní informační panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat:

- Minimální výška verzálky s diakritikou (např. Š) při dvouřádkovém zobrazení je **80 mm**.
- Schopnost zobrazení linky a celoplošného textu, resp. linky a textu ve dvou řádcích.
- Schopnost celoplošného zobrazení (tj. bez rozdělení na segment linky a cílové zastávky).
- Schopnost zobrazení piktogramů (přestup na metro, vlak linky S, výluka apod.).
- Schopnost zobrazení přeblikávajícího (nácestné zastávky) a běžícího textu (zprava doleva).
- Schopnost zobrazení služebních textů.
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací (anglické a německé znaky).
- Schopnost formátování (tj. přizpůsobování zobrazovaných informací rozměru panelu).
- Schopnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jeho části.
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení informací je jantarová barva (amber).
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Konkrétní požadavky týkající se konfigurace panelů a zobrazení informací na nich v závislosti na jejich umístění včetně definice fontů pro vnější informační panely jsou uvedeny v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Fonty mohou mít libovolné číselné označení, musí však zůstat zachován jejich řez a podoba jednotlivých znaků.

4.2. Panel kurzu vozidla

Zařízení [2 ks] jsou umístěna na spodní levou i pravou stranu čelního okna vždy do rohu vozidla. Panel musí být jasně čitelný z chodníkové plochy vedle vozidla – zařízení tedy musí být umístěna kolmo ke směru jízdy vozidla (v čitelném úhlu, s respektováním možného zaoblení okna vozidla). Panely nesmějí svou velikostí a umístěním nijak omezit rozhledové poměry řidiče ani nijak ohrozit bezpečnost cestujících a řidiče během přepravy. Zařízení nesmí svým jasnem oslňovat řidiče odrazy v čelním okně. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Požadavky na panel kurzu vozidla:

- Zobrazuje číslo oběhu (unikátní identifikátor vozidla na lince, **2 znaky**, čísla 1–99).
- Minimální výška zobrazovaného znaku je **75 mm**.
- Maximální doporučený rozměr zařízení je **120×120 mm** (pro zajištění bezpečnosti provozu).
- Zarovnání zobrazených znaků na střed, nebo doprava.
- Schopnost potlačení nevýznamových nul.
- Zhasnutí panelu není-li zadáný turnus (např. jízda pouze na linkospoj).
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED diod.
- Barvou pro zobrazení informací je jantarová barva (amber).
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.



Obrázek 9: Panel kurzu vozidla

4.3. Vnitřní informační LED panely

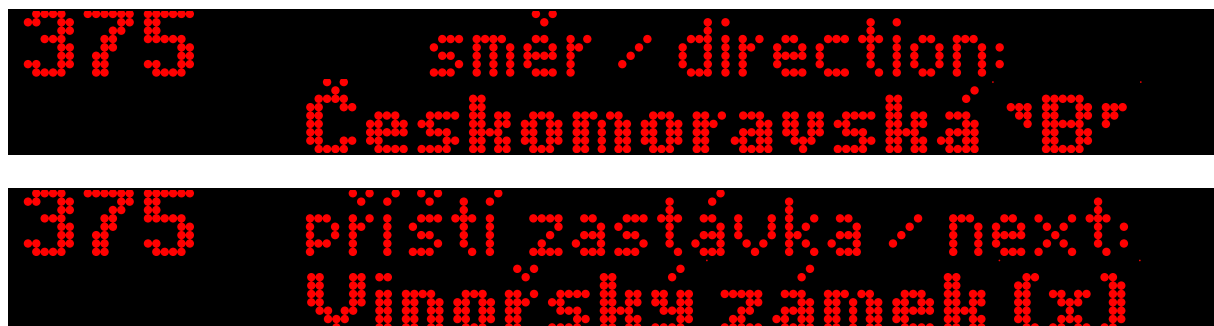
Všechna nová vozidla musí být vybavena výhradně LCD panely. Stávající vozidla buď také LCD panelem, nebo dvouřádkovým LED panelem. Cílovým stavem je používání výlučně LCD panelů, které jsou schopny zobrazit širší spektrum informací v jeden okamžik. Dvouřádkové LED panely jsou s jejich končící životností vyřazovány, nebo nahrazovány LCD panely. Jednořádkový LED panel nelze používat.

Minimální velikost vnitřního LED panelu pro provoz v PID je **16×128 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Horní řádek** – zde se zobrazují uvozující texty k názvům zastávek zobrazovaným v dolním řádku; dále se zde zobrazují provozní informace pokračující v dolním řádku.
- **Dolní řádek** – zde se podle stanovených algoritmů synchronizovaně s horním řádkem zobrazuje název aktuální zastávky, název cílové zastávky, název příští zastávky a názvy nácestných zastávek; texty zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu a charakterem zastávky (symbol metra je zobrazen stylizovaným znakem A, B, C, D nebo jejich kombinací); seznam nácestných zastávek na spoji je zobrazován prostřednictvím běžícího textu; v dolním řádku se dále zobrazují provozní informace.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na vnitřním dvouřádkovém informačním LED panelu. Podrobné požadavky a zobrazení informací je definováno v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Fonty mohou mít libovolné číselné označení, musí však zůstat zachován jejich řez a podoba jednotlivých znaků. Informace na panelech jsou vždy zarovnány na střed vůči panelu a zobrazovacímu poli. Panely zobrazují informace stejnou intenzitou jasu ve všech jeho částech. Zobrazení informací na všech vnitřních panelech je vzájemně synchronizováno.



Obrázek 10: Zobrazení informací na vnitřním dvouřádkovém LED panelu

4.3.1. Umístění panelů ve vozidle

Vnitřní dvouřádkové LED panely jsou umístěny v přední části vozidla tak, aby svým umístěním nebránily řidiči ve výhledu, ani ho neoslňovaly svým světlem. Zařízení nesmí zasahovat do průchozího profilu a musí být zaručena minimální průchozí výška dle aktuálního předpisu EHK OSN 107.

Zařízení se umísťuje prioritně v ose vozidla, pokud to konstrukce vozidla dovoluje. V případě nevhodné konstrukce vozidla je možné panel umístit do prostoru za řidiče. Ve vozidle kategorie Sd+ je nezbytné umístit druhý dvouřádkový LED panel doprostřed vozidla. V případě kloubového vozidla je vždy nutné umístění dalšího panelu v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla. Zobrazované informace na panelu musí být trvale viditelné z celého vozidla (resp. článku vozidla), tzn. i pro cestující v první řadě sedaček. Panel včetně jeho čidla nesmí být zakryt částmi vozidla.

4.3.2. Požadavky na vnitřní informační LED panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na vnitřní informační LED panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat.

- Schopnost zobrazení linky a textu ve dvou řádcích.
- Schopnost zobrazení piktogramů (přestup na metro, vlak linky S, výluka apod.).
- Schopnost zobrazení běžícího textu (zprava doleva).
- Schopnost zobrazení služebních textů.
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací (anglické a německé znaky).
- Schopnost formátování (tj. přizpůsobování zobrazovaných informací rozměru panelu).
- Schopnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jeho části.
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení informací je červená barva.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Konkrétní požadavky týkající se konfigurace LED panelů a způsobu zobrazení informací na nich jsou uvedeny v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Zde jsou také popsány algoritmy pro změnu zobrazovaného obsahu i doby mezi jednotlivými zobrazeními.

4.4. Vnitřní informační LCD panely

Do nově zařazovaných vozidel je možné použít pouze informační panely typu LCD. Počet těchto zařízení v jednotlivých vozidlech je primárně určen základním dokumentem Standardů kvality PID. Panely jsou vybaveny grafikou pro systém PID.

Technický popis zařízení:

- rozměr obrazovky: **22 palců**,
- poměr stran: **16:9** nebo **16:10**,
- minimální rozlišení: **1440×900**,
- režim fungování: **master**.

Zařízení musí mít snadno dostupný servisní USB port, se kterým bude moci být manipulováno i při standardním umístění ve vozidle. Všechny vnitřní LCD panely ve vozidle musejí být v režimu master a být propojeny s palubním počítačem prostřednictvím ethernetu (s výjimkou stávajících zařízení s platnou certifikací udělenou organizátorem). Tímto režimem je zajištěna možnost zobrazit v jednom okamžiku na různých LCD panelech ve vozidle v případě potřeby různé informace. LCD panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky.

4.4.1. Umístění panelů ve vozidle

Zařízení musí být instalováno ve vozidle tak, aby svým umístěním neovlivňovalo rozhledové poměry řidiče a neoslňovalo ho svým svitem. Zařízení musí být instalováno v místě, kde nebude svým umístěním zasahovat průchozího profilu a bude zaručena minimální průchozí výška dle aktuálního předpisu EHK OSN 107. Nesmí být ohrožena bezpečnost cestujících, ani blokována nebo ovlivněna funkčnost ostatních zařízení ve vozidle či samotného vozidla (např. nouzový východ, vstupy do vozidla, klimatizace apod.).

LCD panel se umísťuje prioritně v ose vozidla, pokud to konstrukce vozidla dovoluje. Zobrazované informace na panelu musí být trvale viditelné z celého vozidla (resp. článku vozidla), tzn. i pro cestující v první řadě sedaček. Panel včetně jeho čidla nesmí být zakryt částmi vozidla. Vzhledem k velkému množství druhů vozidel v systému PID je nutné definovat detailní umístění pro každé konkrétní vozidlo zvlášť. Obecně však lze generalizovat umístění dle typu vozidla následovně:

Minibus, Midibus (Mn, Md):

- Umístění LCD panelů dle prostorových možností (podléhá schválení Objednatelem), standardně se umísťuje jeden LCD panel v prostoru za řidičem.

Midibus+, Standardní vozidlo, Standardní vozidlo+ (Md+, Sd, Sd+):

Ve vozidle jsou umístěny dva LCD panely:

- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed vozidla.⁷

Kloubové vozidlo (Kb):

Ve vozidle jsou umístěny tři LCD panely:

- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed prvního článku vozidla.⁷
- Třetí panel je umístěn v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla.

⁷ Viz Výjimku ze Standardu kvality PID č. 2/2019.

Kloubové vozidlo+ (Kb+):

Ve vozidle jsou umístěny tři až čtyři LCD panely:

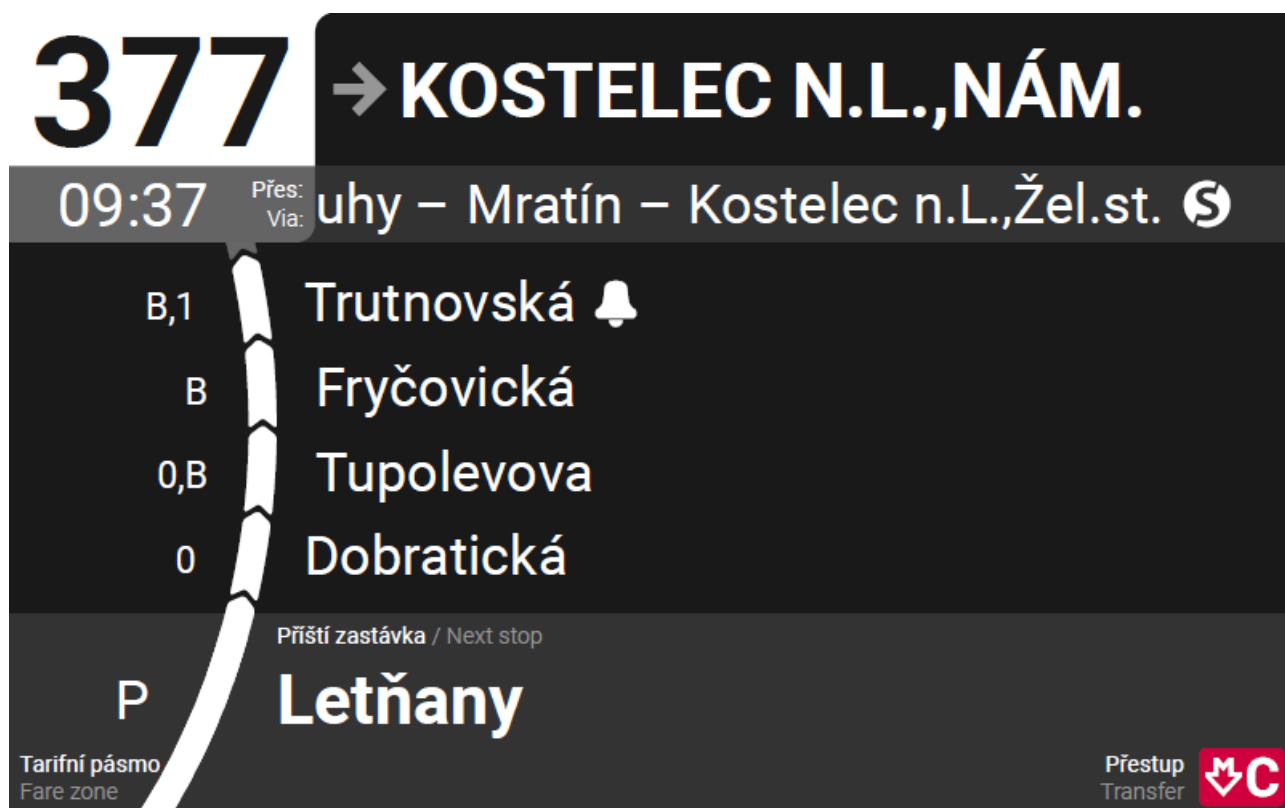
- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed prvního článku vozidla.⁷
- Třetí panel je umístěn v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla.
- Čtvrtý panel je umístěn do posledního článku vozidla (dvoukloubové vozidlo), nebo je umístěn do koncové části prodlouženého článku (vozidlo s prodlouženým druhým článkem) – zde je umístění čtvrtého LCD panelu závislé na konstrukci vozidla a podléhá schválení Objednatelům.

4.4.2. Požadavky na vnitřní informační LCD panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na vnitřní informační LCD panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat.

- Zobrazení a chování dle schváleného grafického manuálu (Příloha 3).
- Komunikace se službou MPV (přebírání informací, zobrazování přestupů a mimořádností).
- Dostatečný výpočetní výkon (animace jsou zobrazovány plynule a bez zpoždění).
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací (anglické a německé znaky).
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na vnitřním informačním LCD panelu. Konkrétní požadavky na chování a zobrazení informací je definováno v **Příloze 3: Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle**. Zde jsou také popsány algoritmy pro změnu zobrazovaného obsahu i doby mezi jednotlivými zobrazeními. Zobrazení provozních informací na všech LCD panelech je vzájemně synchronizováno (např. vyhlášení zastávky, změna tarifního pásma, změna linkospoje apod.).



Obrázek 11: Zobrazení informací na vnitřním LCD panelu

4.5. Zobrazovač času a pásma

Zařízení slouží k zobrazení aktuálního času a tarifního pásma. Zařízení musí být umístěno v přední části interiéru vozu a vždy být viditelné z celého jeho vnitřního prostoru. Zařízení včetně jeho čidla nesmí být zakryto jiným informačním prvkem, vybavením nebo částí vozidla. Zařízení přijímá informace z palubního počítače (zaručený jednotný čas ve vozidle).

Zobrazené tarifní pásmo musí respektovat jeho reálné označení (P; 0; B; 1; 2; 8; 9; 12 apod.). Tarifní pásma v systému PID mohou být hraniční ve všech kombinacích (P,B; B,1; 1,2; 8,9 apod.). Zobrazená budou vždy obě pásma, a to podle definice v kapitole 4.5.2.

Ve stávajících vozidlech pro výhradně městské linky lze provozovat zařízení pro zobrazení času a pásma se dvěma alfanumerickými segmenty pro zobrazení pásma. Tato zařízení jsou s jejich končící životností postupně vyřazována a nahrazována zařízeními splňující níže uvedené požadavky.

Do nově zařazovaných vozidel je možné použít pouze zařízení pro zobrazení času a pásma umožňující alfanumerické zobrazení tarifního pásma podle požadavků uvedených níže, a to jak pro městské, tak i příměstské a regionální linky.

4.5.1. Požadavky na zobrazovač času a pásma

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na zobrazovač času a pásma. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze zařízení ovládat.

- Zobrazuje digitální 24hodinový formát času (HH:MM) přebíraný od palubního počítače.
- Minimální výška zobrazovaného znaku je **55 mm**.
- Dělicí dvojtečka mezi HH a MM bliká (indikace funkčnosti zařízení).
- Zobrazuje aktuální tarifní pásmo alfanumericky prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení všech informací je červená barva.
- Musí umožnit zobrazení až třímístného tarifního pásma.
- Zarovnání času i pásma na střed, nebo doprava vůči zobrazovacímu poli.
- Schopnost zhasnutí/rozsvícení tarifního pásma povelům z palubního počítače (např. na mezikrajských linkách na území mimo PID).
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na zobrazovači času a pásma. Algoritmus změny tarifního pásma (s nímž souvisí i přepnutí zobrazovaného tarifního pásma na zobrazovači) je definovaný v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Zařízení je vybaveno příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.



Obrázek 12: Zobrazení informací na zobrazovači času a pásma

4.5.2. Zobrazení tarifních pásem v PID

V následující tabulce jsou definovány znaky pro zobrazení na jednotlivých periferiích ve vozidle. Musí být zajištěno zobrazení a tisk jakékoliv kombinace dle níže uvedených pravidel. Tarifní pásma se standardně uvádějí ve vzestupném pořadí, a to včetně jejich kombinací {P, 0, B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7...}.

tarifní pásmo	palubní počítač, displej cestujícího, vydaná jízdenka	vnitřní informační LCD panel	tisk označovače jízdenek	zobrazovač času a pásma*
P	P	P	P	P
0	0	0	0	0
B	B	B	B	B
P,0	P,0	P,0	P 0 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách P a 0
P,B	P,B	P,B	P B (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách P a B
0,B	0,B	0,B	0 B (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 0 a B
B,1	B,1	B,1	B 1 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách B a 1
1	1	1	1	1
1,2	1,2	1,2	1 2 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 1 a 2
2	2	2	2	2
2,3	2,3	2,3	2 3 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 2 a 3
3	3	3	3	3
3,4	3,4	3,4	3 4 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 3 a 4
4	4	4	4	4
4,5	4,5	4,5	4 5 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 4 a 5
5	5	5	5	5
5,6	5,6	5,6	5 6 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 5 a 6
6	6	6	6	6
6,7	6,7	6,7	6 7 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 6 a 7
7	7	7	7	7
7,8	7,8	7,8	7 8 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 7 a 8
8	8	8	8	8
8,9	8,9	8,9	8 9 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 8 a 9
9	9	9	9	9
9,10	9,10	9,10	9 10 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 9 a 10
10	10	10	10	10
10,11	10,11	10,11	1011	střídavě přeblikává po 2 sekundách 10 a 11
11	11	11	11	11
11,12	11,12	11,12	1112	střídavě přeblikává po 2 sekundách 11 a 12
12	12	12	12	12
↓ analogicky až do tarifního pásma 98 ↓				
* platí také pro displej na označovači jízdenek, je-li jím zařízení vybaveno				

Tabulka 1: Zobrazení a tisk tarifních pásem PID

4.6. Zařízení pro akustické hlášení

Zařízení pro akustické hlášení slouží k informování cestujících uvnitř i vně vozidla a rovněž k informování řidiče. Zařízení je proto podle jeho funkcionality rozděleno do tří základních skupin, resp. kanálů, přičemž požadavky na ně jsou uvedeny níže:

1. Hlášení do vozidla

2. Hlášení vně vozidla

3. Hlášení pro řidiče

Technický popis zařízení:

- Hlásič je integrován do palubního počítače.
- Dostatečná kapacita paměti pro nahrávky ve formátu MP3.
- Hlášení probíhá výhradně nahrávkami distribuovaných organizátorem; vzhledem k rozsahu území PID je doporučeno číslování zastávek prioritně dle čísel ASW, případně dle čísel CIS.⁸
- Zařízení podporuje třicestné nezávislé použití (tj. umožnění hlášení v jeden okamžik do vozidla, vně vozidla, i řidiči do příposlechového reproduktoru – hlášení pro nevidomé tedy musí být spuštěno bezprostředně po vyslání signálu z vysílače pro nevidomé a nesmí být přerušeno např. hlášením do vozidla nebo do příposlechového reproduktoru).
- Výkon reproduktorů používaných hlásičem musí odpovídat výkonu zesilovače.
- Zařízení spolupracuje prostřednictvím palubního počítače s přijímačem nevidomého.
- Zařízení spolupracuje prostřednictvím palubního počítače se zařízením pro sledování polohy.
- *Podpora hlasové syntézy (tj. vyhlásování foneticky zapsaného textu ve vstupních datech).*

4.6.1. Hlášení do vozidla (hlásič zastávek)

Zařízení musí splňovat minimálně následující požadavky:

- Automatické vyhlásování zastávek na základě polohy vozidla bez nutnosti zásahu řidiče musí být svázáno na konkrétní souřadnice sloupku, nikoliv celého uzlu.
- Hlášení je aktivováno při vjetí do zájmového území zastávky (u zastávek na znamení je nutné zohlednit případný průjezd zastávkou, a tedy aktivovat vyhlášení zastávky dostatečně včas).
- Při vyhlásování zastávek přes GNSS je dodržen sled zastávek spoje (při závlacích jsou zastávky hlášeny místně správně, nejsou hlášeny opakovaně).
- Možnost vyhlásování zastávky manuálně v případě poruchy GNSS.
- Hlášení obsahuje minimálně informaci o aktuální zastávce, příští zastávce a příznamech, které se k nim vážou (na znamení, přestup na metro, přestup na linky S apod.) + další provozní informace (konečná zastávka, změna tarifního pásma, návazný spoj apod.) – obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.
- Dostatečná slyšitelnost a srozumitelnost hlášení po celém vozidle za běžného provozu.
- Možnost nastavení denní a noční hlasitosti (noční hlasitost se používá mezi 22:00 a 5:00 hod.).
- Možnost manuálního aktivování služebních hlášení řidičem z palubního počítače (nahrávky jsou distribuovány organizátorem společně s nahrávkami zastávek).
- Možnost vyhlásování také cizojazyčného hlášení (minimálně anglický jazyk).
- Hlášení probíhá skládáním a přehráváním akustických nahrávek ve formátu MP3, *případně generováním akustického výstupu pomocí SW pro syntézu hlasu.*

4.6.2. Hlášení vně vozidla (zařízení pro nevidomé a slabozraké)

Nezbytnou součástí výbavy vozidel v systému PID je zařízení pro nevidomé (povelový přijímač a jeho anténa). Nevidomý cestující může být vybaven samostatnou, nebo integrovanou vysílačkou do slepecké hole. Prostřednictvím tohoto zařízení si aktivuje hlášení o označení linky a jejím směru,

⁸ Nahrávky jsou dopravcům a dodavatelům distribuovány při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení procesu certifikace. Případně jsou k dispozici na vyžádání.

resp. vyšle povel, který bezprostředně aktivuje řidiči hlášení jeho o nástupu nebo výstupu. Zařízení pro nevidomé a slabozraké musí splňovat minimálně následující požadavky:

- Funkční přijímač povelů z povelového vysílače pro nevidomé a slabozraké.
- Přijímací kmitočet dle aktuální vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR (nyní je dle vyhlášky 398/2009 Sb. stanoven kmitočet **86,790 MHz**).
- Modulace FSK.
- Přijaté povelů jsou předány do palubního počítače, který provede příslušnou akci (hlášení označení linky a směru vně vozidla + hlášení řidiči o nástupu nebo výstupu nevidomého).
- Nutno dbát na vhodné umístění antény přijímače pro nevidomé (je nezbytné propustit pouze požadovanou frekvenci a eliminovat rušení).
- Hlášení vně vozidla obsahuje minimálně informace o označení linky a jejím směru – obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.
- Možnost aktivování služebních hlášení řidičem z palubního počítače (nahrávky jsou distribuovány organizátorem společně s nahrávkami zastávek).

4.6.3. Hlášení pro řidiče (příposlech)

Příposlechový reproduktor je umístěn v kabině řidiče a slouží k informování řidiče o provozních situacích. Hlášení pro řidiče obsahuje minimálně informaci o nástupu nebo výstupu nevidomého cestujícího, provozní informace *nebo pokyny z dispečinku*. Obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.

4.7. Přijímač GNSS

Vozidlo je vybaveno přijímačem GNSS, který komunikuje s palubním počítačem, případně dalšími zařízeními ve vozidle. Požadována je schopnost příjmu více GNSS (minimálně GPS a Galileo). Synchronizace času podle GNSS probíhá při startu palubního počítače a následně automaticky minimálně každých **60 minut** nebo při odchylce od GNSS přesahující **5 sekund**.⁹

4.8. Datový modem

Vozidlo je vybaveno datovým modemem, který umožňuje připojení přes LTE.⁹ Modem slouží pro přenos dat z/do vozidla, přičemž je společný pro informační i odbavovací část systému a je využíván primárně pro přenos dat v reálném čase. Modem komunikuje minimálně se zařízením pro GNSS a obousměrně se systémem MPV.

Doporučena je možnost připojení k Wi-Fi síti (např. v provozovně nebo dopravním terminálu) pro jednorázový přenos většího objemu dat (např. absolutní whitelist nebo MP3 nahrávky zastávek). V případě využití Wi-Fi je nutné dodržet minimálně standard IEEE 802.11n či novější.

4.9. Zařízení pro preferenci na křižovatkách

Zařízením pro preferenci na světelně řízených křižovatkách jsou vybavena všechna nově zařazovaná vozidla určená pro provoz na městských linkách (příp. dalších linkách definovaných ve výběrovém řízení).

Požadavky pro hl. m. Praha: řešení majoritního výrobce zařízení pro preferenci na křižovatkách (modul řadiče křižovatek):

- Telegram pro řadič SSZ se vysílá z vozidla v okamžiku, kdy vozidlo dosáhne aktivačního bodu na trase (přihlašovací bod v definované vzdálenosti od SSZ, dodatečné přihlášení 50 m od stop čáry, odhlašovací bod po projetí vozidla stop čarou), aktivace je podmíněna lokalizací

⁹ Dodavatel dokládá plnění požadavků prostřednictvím produktového listu (datasheetu).

polohy dle instalovaných komunikačních majáků IR, nebo prostřednictvím systému GNSS, telegram je vysílán max. 5× za sebou s 0,5s odstupem, v případě, že vozidlo zachytí odpověď řadiče SSZ, je opakování ukončeno. V hl. m. Praze se pro přenos telegramu využívá privátní RF komunikace na frekvenci **425,925 MHz**.

- Telegram pro řadič křižovatky: hlavička telegramu, rozlišení typu telegramu, zpoždění, číslo linky a cíl, číslo majáku, vzdálenost vozidla od křižovatky, číslo spoje, priorita a směr, číslo vozu.
- Odpověď řadiče křižovatky: hlavička telegramu, rezerva, číslo vozu.

Požadavky pro Středočeský kraj: *v řešení (předpokladem je stejné řešení jako v hl. m. Praze).*

4.10. Zařízení pro automatické sčítání cestujících¹⁰

Systém pro automatické sčítání cestujících slouží pro dlouhodobý sběr dat o pohybu cestujících. Další možností využití tohoto systému je aktuální sběr dat, který bude zaměřen na konkrétní linky nebo linkospoje. Pro získání aktuálních dat i dlouhodobou statistiku je nutné vybavit vozidla dopravců, kteří jsou začleněni do systému PID, zařízením pro automatické sčítání cestujících. Požadavky na vybavení jsou stanoveny tak, aby byl zajištěn sběr dat rovnoměrně z celé sítě linek v jakémkoliv časovém období během roku.

Požadované vybavení vozidel:

- Dopravce je povinen na začátku soutěženého kontraktu vybavit minimálně **1/3 (33 %)** svého vozového parku certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících. Každé další nově zařazené vozidlo do soutěženého svazku v průběhu trvání kontraktu již musí být tímto zařízením automaticky vybaveno.
- Výběr konkrétních vozidel, která bude dopravce vybavovat zařízením pro automatické sčítání cestujících, je v režii dopravce. Zařízení ale musí být v rámci soutěženého svazku rovnoměrně rozděleno mezi různé typy vozidel (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+), aby byla splněna podmínka rovnoměrného sběru dat.
- Objednatel má právo s desetidenním předstihem určit nasazení vozidla vybaveného zařízením pro automatické sčítání cestujících na jím určený výkon v rámci soutěženého svazku linek.

Požadavky na zařízení a obsah odesílaných dat:

Druh ani fyzikální princip fungování zařízení není striktně definován, avšak zařízení musí splňovat přesnost dle normy VDV 457 (verze 4/2018, kapitola 7, Requirements for the Counting Accuracy). Dopravce je povinen použít zařízení ze Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID (pravidelně zveřejňován na webu organizátora). Vozidlo tedy musí být vybaveno certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících.

Dopravce je povinen nasbíraná data zasílat organizátoru nejpozději následující pracovní den do 9:00 hodin. Formát dat musí odpovídat formátu stanoveným pro přenos dat do aktuálního softwaru na vyhodnocení dat z oblasti průzkumů (ASW PR). Jedná se o jeden soubor obsahující veškerá data z vybavených vozidel za provozní den. Organizátor si vyhrazuje právo požadovat po dopravci nasbíraná data opakovaně, případně mimořádně (např. za určitou část dne). *Ode dne vyhlášení budou tato data poskytována online.*

Organizátor si vyhrazuje právo na pravidelnou kontrolu funkčnosti zařízení prostřednictvím komparace ručně nasbíraných dat a dat ze zařízení. Dopravce bude organizátorem seznámen s výsledky měření, které neodpovídá normě a požadavkům. Výrazný nesoulad naměřených hodnot může vést k nutnosti kalibrace zařízení dodavatelem tohoto zařízení, kterou je dopravce povinen zajistit.

¹⁰ Pro stávající vozidla platí ode dne vyhlášení. Vyhlášení platnosti tohoto bodu bude dopravcům sděleno závaznou písemnou formou. Pro nové kontrakty je tento bod povinný.

Obsahem odesílaných dat je:

- datum,
- označení linky,
- oběh vozidla,
- číslo linkospoje,
- typ vozu,
- evidenční číslo vozidla,
- počet vystupujících a nastupujících cestujících,
- počet odjíždějících cestujících pro každou zastávku na trase spoje (obsloužená i projetá) – zastávka je vyjádřena názvem zastávky a přesným časem odjezdu, resp. průjezdu.

4.11. Systém pro signalizaci cestujícího řidiči

Signalizace řidiči je ve vozidle aktivována cestujícím pomocí poptávkového ovládání otevírání dveří a tlačítka znamení k řidiči. Tyto povely jsou přenášeny řidiči světelným i zvukovým signálem.

- Informace pro řidiče obsahuje minimálně tyto samostatně signalizované stavy:
 - Signál o požadavku cestujícího na výstup na zastávce na znamení.
 - Signál o výstupu cestujícího s kočárkem.
 - Signál o požadavku použití nájezdové plošiny.
 - Signál o nutnosti nouzového zastavení.
- Tlačítko STOP – počet a umístění tlačítek ve vozidle definují ostatní přílohy Standardů kvality PID.
- Tlačítko STOP – musí umožnit nejen informování řidiče o vůli cestujícího zastavit na zastávce na znamení, ale také musí být umožněno stisknutím tohoto tlačítka otevřít příslušné dveře vozidla.
- Tlačítko STOP – je opatřeno příslušným textovým popiskem a Braillovým písmem (nutno dbát na správnou orientaci textu i Braillova písma).
- Optická zpětná vazba pro cestujícího – kontrolní světlo červené barvy s nápisem STOP nad každými dveřmi.¹¹
- Zpětná vazba může být zobrazována i na vnitřním informačním LCD panelu, je-li jím vozidlo vybaveno.



Obrázek 13: Příklad tlačítka STOP

¹¹ Viz dokument Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, kapitola Interiér – odezva cestujícím.

5. Periferie odbavovacího systému

5.1. Označovač jízdenek

Toto zařízení slouží k označení papírových jízdenek. Označovač je umístěn u každých dveří vozidla určených na dané lince k nástupu cestujících. Případnou výjimku stanovuje Objednatel. Zařízení je nutné umístit do blízkosti dveří pro snadné a pohodlné označení jízdenky cestujícím (vhodně umístit přes uličku, aby nebyl blokován vchod do vozidla). Zařízení je umístěno ve výšce přibližně **150 cm** nad podlahou vozidla tak, aby svým umístěním zabezpečilo cestujícím možnost pohodlného a rychlého označení jízdního dokladu.

5.1.1. Základní funkce a požadavky

- Akceptování označované jízdenky o šířce **50±2 mm**.
- Příjem informací z palubního počítače nutných pro označení jízdenky (viz kapitolu 5.1.2).
- Tisk pomocí červené reaktivní pásky, která chemickou reakcí s vrstvou jízdenky změní barvu vytištěných informací.
- Technické řešení označovače musí zajistit správné a úplné označení jízdenky (nesmí dojít k částečnému označení jízdenky nebo označení jízdenky mimo vyznačenou oblast).
- Použití jehličkové tiskárny pro tisk informací na jízdenku.
- Optická signalizace označení jízdenky (např. probliknutí šipky).
- Je-li zařízení vybaveno displejem pro cestující, zobrazuje minimálně aktuální čas ve formátu HH:MM (dvojtečka mezi HH a MM bliká jako indikace funkčnosti zařízení) a aktuální tarifní pásmo (jeho zobrazení se řídí pravidly v kapitole 4.5.2).
- Tisknuté údaje jsou popsány dále v kapitole 5.1.2; zařízení musí umožňovat tisk čtyřmístné alfanumerické linky a tisk čtyřmístného alfanumerického tarifního pásma.
- Font pouze schválený organizátorem (pro zajištění čitelnosti tisku je minimální výška tisknutých znaků **3 mm** a římské číslice jsou vykresleny bezpatkovým písmem).
- Štěrbina označovače je zvýrazněna jasně svítící zelenou šipkou, která zároveň plní funkci indikace funkčnosti označovače.
- Zhasnutí šipky nebo červené zbarvení šipky signalizuje nefunkčnost nebo vypnutí označovače.
- Schopnost vypnutí/zapnutí označovače povelům z palubního počítače (např. na mezikrajských linkách na území mimo PID).
- Při startu zařízení musí dojít k odvinutí červené reaktivní pásky tak, aby došlo k obnově její aktivní plochy za účelem zabránění vysychání pásky při delší nečinnosti (platí pro nová zařízení).
- *Evidence označení a její předání palubnímu počítači.*

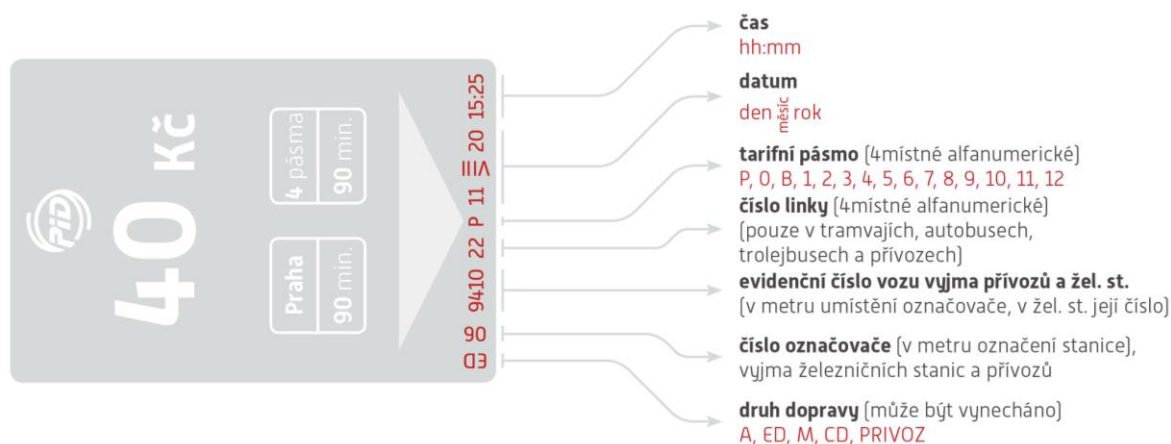


Obrázek 14: Příklady provedení označovače jízdenek (NJ 24C, Camel-Combi, SU 52, ETM 4.0)

5.1.2. Označení jízdenky

V následujícím popisu jsou definovány požadavky na správné označení jízdního dokladu cestujícího. Jízdenka je bezprostředně po vložení cestujícím do označovače označena:

- Pořadovým číslem označovače ve vozidle.
- Evidenčním číslem vozidla dopravce přiděleným organizátorem, které označovač přijímá z palubního počítače. V případě, že je vozidlo označeno pětimístným evidenčním číslem (např. náhradní doprava za vlaky), ořezává se toto evidenční číslo zleva na čtyřmístné (např. 54321 → 4321).
- Označením linky:
 - označení linky je až čtyřmístné alfanumerické (2, 5A, 375, XS23 apod.),
 - linka náhradní dopravy za metro tiskne **XA, XB, XC, XD**,
 - linka náhradní dopravy za tramvaj nebo trolejbus tiskne **X1–X99**,
 - linka náhradní dopravy za autobus tiskne **X100–X999**,
 - linka náhradní dopravy za vlaky tiskne **XS1–XS99** nebo **XR1–XR99**,
 - speciální linka tiskne příslušné označení (např. **AE, H1, ZOO** apod.).
- Tarifním pásmem:
 - pásmo je až čtyřmístné alfanumerické (tisk se řídí pravidly v kapitole 4.5.2).
- Datem a časem:
 - den,
 - měsíc (římskou bezpatkovou číslicí otočenou o 90° vlevo),
 - rok (pouze posledním dvojčíslicím),
 - čas ve formátu HH:MM,
 - jednotky jsou zleva doplněny nulou (např. 01~~2~~02 03:04).



Obrázek 15: Údaje na fiktivní označené jízdence



Obrázek 16: Požadovaný tisk z označovače jízdenek

5.2. Zařízení pro výdej jízdenek

Součástí vozidlového odbavovacího systému je tepelná tiskárna s ořezávačem pro tisk jízdních dokladů na organizátorem schválený termopapír.

Základní funkce a požadavky:

- Tisk a výdej jízdních dokladů dle Vzorníku jízdenek PID¹² a Standardu kvality PID:
 - Délka jízdenky je **50±2 mm** (základní jízdenka bez DUZP nebo dokladu o EMV platbě).
 - Při EMV platbě není doklad o platbě kartou oddělen od jízdního dokladu.
 - Uvedené tarifní pásmo na vydané jízdence je v souladu s kapitolou 4.5.2.
 - Tisk provozních sestav a sestav pro kontrolní účely (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Kumulativní počítadla tržby za platby pro kontrolní účely.
- Jednoduché doplnění a výměna termopapíru (při výměně nesmí hrozit poškození součástí a kabeláže zařízení, ani hrozit nebezpečí úrazu nebo poranění obsluhy) s následným ořezem nově zavedeného termopapíru a předtiskem hlavičky jízdenky (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Zařízení musí umožňovat volný pohyb termopapíru a jeho bezproblémový ořez.
- Zařízení musí být uzpůsobené pro pohodlný odběr jízdenky cestujícími (nesmí padat na zem, zůstat zaseknutá v zařízení nebo být jiným způsobem problematicky odebíratelná cestujícími).
- Řidič musí mít možnost pohledem ze svého stanoviště zaznamenat jízdenku neodebranou cestujícím, případně jej o této skutečnosti může informovat upozornění na terminálu řidiče.
- Signalizace o docházejícím termopapíru na terminálu řidiče (neplatí pro autonomní zařízení).
- Šíře termopapíru je **80 mm**, průměr role je max. **80 mm**, průměr dutinky je **12** nebo **25 mm**, dutinka je v kartonovém provedení.
- Rychlost tisku min. **100 mm/s**.
- Jednotný font schválený organizátorem – Liberation mono.
- Možnost tisku rastrové grafiky včetně 2D kódu – minimální rozlišení **150 dpi**.

5.3. Samoobslužný terminál cestujícího¹³

Vozidlo může být vybaveno samoobslužným terminálem cestujícího. Toto zařízení slouží k prodeji vybraných jízdních dokladů PID (sortiment stanovuje Objednatel). Platbu lze uskutečnit pouze bezkontaktní platbou (platební kartou, mobilním telefonem, nositelnou elektronikou a dalšími médii). Zařízení je vybaveno barevným grafickým dotykovým displejem s kapacitním snímáním dotyku o minimální úhlopříčce **5,7 palců** pro výběr jízdního dokladu cestujícím.

Zařízení tiskne jízdní doklady dle Vzorníku jízdenek PID¹² prostřednictvím tepelné tiskárny s ořezávačem na organizátorem schválený termopapír. Povinnost přítomnosti zařízení ve vozidle stanovuje Objednatel. Konkrétní umístění zařízení v jednotlivých typech vozidel schvaluje Objednatel.

Základní funkce a požadavky:

Terminál v sobě sdružuje funkci zařízení pro výdej jízdenek a čtečky bezkontaktních platebních karet. Musí proto splňovat požadavky definované v kapitole **2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet** a **5.2. Zařízení pro výdej jízdenek** vyjma bodů:

- Tisk provozních sestav a sestav pro kontrolní účely (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Řidič musí mít možnost pohledem ze svého stanoviště zaznamenat jízdenku neodebranou cestujícím (ponechanou ve šterbině tiskárny), případně jej o této skutečnosti může informovat upozornění na terminálu řidiče.

¹² Vzhled a podobu jednotlivých jízdních dokladů definuje Vzorník jízdenek PID. Dopravcům a dodavatelům je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

¹³ Ode dne vyhlášení. Vyhlášení platnosti tohoto bodu bude dopravcům sděleno závaznou písemnou formou.

6. Ostatní volitelné periferie

V této kapitole jsou uvedeny nepovinné periferie, které zajišťují nadstandardní komfort pro cestující. V případě, že jsou však ve vozidle instalovány, splňují níže uvedené požadavky.

6.1. USB zásuvka

Tato periferie slouží pro nabíjení mobilních zařízení nebo jiné elektroniky cestujících.

- Výstupní proud min. **2,1 A** na každý konektor.
- Napětí standardně **+5 V** (více v případě rychlonabíjení).
- Počet konektorů – alespoň 2 v jednom zařízení.
- Požadavek na vizuální indikaci provozu zařízení.
- Umístění zásuvek – dle Standardu PID.
- Podpora standardů rychlonabíjení výhodou.

Vzhledem k trendu krádeží těchto zařízení je doporučeno zařízení instalovat v provedení antivandal, čímž zařízení nelze snadno odcizit.

6.2. Internetová konektivita pro cestující

Technické provedení musí být vhodné pro použití ve veřejné dopravě. Provoz zařízení nesmí negativně ovlivňovat ostatní prvky odbavovacího a informačního systému.

- Podpora **IPv4** a **IPv6**.
- Připojení min. 50 uživatelů v celém vozidle ve stejnou chvíli.
- Provoz na pásmu **2,4 GHz**, volitelně i **5 GHz**.
- Podpora standardu min. IEEE 802.11n či novějšího.
- Parametry a umístění Wi-Fi antén ve vozidle musí umožňovat dostatečné pokrytí signálem.
- Vzdálená správa přístupových bodů zajistí:
 - Centrální nastavení přístupových bodů ve vozidlech, nastavení názvu sítě, úvodní stránky, provozní statistiky, datových limitů na uživatele, filtrování obsahu, upgrade FW apod.
 - Uchovávání provozních statistik přístupových bodů (systémové a provozní logy) po dobu minimálně **3 měsíců** a na vyžádání jejich doložení organizátoru.
 - Měsíční reporting pro dopravce zahrnující minimálně následující údaje:
 - stav zařízení,
 - objem přenesených dat,
 - počet uživatelů.

Příloha č.1 – STANDARDY ODBAVENÍ

MOS – POŽADAVKY NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Verze: 2.3

ropid



idsk

1 Obsah

2	<i>Historie verzí</i>	3
3	<i>Shrnutí dokumentu</i>	4
4	<i>Odbavení pomocí přenosu souborů whitelist</i>	4
4.1	Přímá komunikace odbavovacího zařízení se systémem MOS	4
4.2	Nepřímá (Terminal management server) komunikace odbavovacích zařízení s MOS	6
4.3	Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci	6
4.4	Online komunikace odbavovacího zařízení s MOS.....	7
5	<i>Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy.....</i>	7
6	<i>Souběžné procesy související s odbavením.....</i>	9
6.1	Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS	9
6.2	Tokenizace v odbavovacích zařízeních a práce s identifikátory.....	10
7	<i>Odbavení pomocí mobilní aplikace.....</i>	11
7.1	Technické parametry	11
8	<i>Seznam příloh</i>	12
8.1	Příloha č.1 – Struktura whitelist.....	12
8.2	Příloha č.2 – datová věta cards Exchange	12
8.3	Příloha č.3 – procesy odbavení	12
8.4	Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka.....	12
8.5	Příloha č.5 – dokumentace SAM modul.....	12

2 Historie verzí

Verze	Datum	Autor	Popis změn
2.3	22.4.2022	Michal Beránek, OICT	Konsolidace původního dokumentu verze 2.2 na základě připomínek ROPID, nové formátování

3 Shrnutí dokumentu

Níže uvedené specifikace jsou stanoveny Operátorem ICT, a.s. (dále OICT) jakožto provozovatelem systému MOS (multikanálový odbavovací systém) a bezpečnostním garantem EOC realizovaným prostřednictvím MOS. Dokument je nedílnou součástí Standardů odbavení, které jsou vydávány organizátory veřejné dopravy ROPID a IDSK, a je závazný pro správce odbavovacích zařízení, nebude-li určeno jinak.

Dokument popisuje aspekty řešení MOS (Multikanálový odbavovací systém) v souvislosti s funkcionalitami odbavení a kontroly cestujících v rámci Hl. města Prahy a Středočeského kraje.

Textace dokumentu má charakter technických specifikací popisující jednotlivé funkční celky, parametry řešení, procesní stavy a bezpečnostní aspekty.

4 Odbavení pomocí přenosu souborů whitelist

Odbavovací systém pro Prahu a Středočeský kraj je založen na on-line databázovém řešení, s distribucí informací nutných pro odbavení cestujících přímo do odbavovacích zařízení dopravců či do terminal management systémů (TMS) správců odbavovacích zařízení. Informace pro odbavení časových jízdenek jsou obsaženy v tzv. whitelitech (WL – seznam jízdních dokladů vázaných k identifikátoru). Níže jsou uvedena možná řešení odbavení při využití kontrol přes WHITELIST. Požadavkem je využití tohoto způsobu odbavení pro regionální a příměstskou autobusovou dopravu, železniční dopravu a revizorské kontroly v celém prostředí PID.

4.1 Přímá komunikace odbavovacího zařízení se systémem MOS

- Komunikační rovina, kdy odbavovací zařízení či revizorská čtečka přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL a další potřebná data k odbavení či kontrole.
- Stahování dat iniciované koncovým zařízením v definované periodě či vynucené uživatelem koncového zařízení mimo standardní periodu.
 - Komunikace probíhá přes šifrovaný protokol, aby nedošlo k odchycení a následně k jejich zneužití
- Formát dat WL a dalších je definován provozovatelem MOS:
 - Formát TLV
 - Bližší popis jak struktury souboru, tak souboru samotného poskytuje dokumentace struktury whitelist ve své aktuální platné verzi. Viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.

- Uložení stažených dat z MOS na koncové zařízení musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na koncovém zařízení v chráněném repository, do něž je přístup zajištěn autentizací v rámci zařízení – zajištění odbavovacích dat MOS proti přímému přístupu uživatele.
 - Klíč pro šifrování fotografií z WL je v nevolatilní paměti uložen některým z následujících způsobů:
 - v SAM (preferovaná varianta)
 - ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

Výkonnostní požadavky

- Časové požadavky na odbavení bankovních platebních karet jsou dány pravidly karetních společností a musí být dodrženy
- Aktuální provozní velikost absolutního whitelist pro PID se pohybuje kolem 700 MB. Absolutní whitelist může v průběhu životního cyklu systému nabývat a odbavovací zařízení musí mít kapacitu na příjem a práci s absolutním WL o velikosti až 2 GB. Předpokladem je, že nahrání WL je realizováno při nastavení koncových zařízení.
- Odbavovací zařízení a celý systém odbavení je schopen přehrání nového absolutního WL, a to na vyžádání bez dalších provozních či implementačních vícenákladů. Tato operace bude prováděna primárně vzdáleně bez nutnosti ručního fyzického zásahu.
- Aktualizace WL a dalších dat jsou realizovány ve formě inkrementálních dat, kdy koncové zařízení v pravidelné periodě kontroluje nový inkrement na repository MOS, stahuje jej a automatizovaným procesem změny zpracovává
 - Kvalifikovaný odhad běžného inkrementu v periodě 15 min je v rozsahu 1 kB – 1 500 kB. Běžná střední hodnota 15 min WL je cca 40 kB.
 - Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - Rozdílové inkrementy po jejich zpracování nejsou odstraněny, ale jsou konsolidovány do tzv. denního uceleného inkrementu. Daný denní inkrement bude uložen v repository MOS a pokud nastane situace, kdy koncové zařízení bude vyžadovat aktualizaci WL při rozsahu aktualizace vyšší než jeden den (24 h) využije tento konsolidovaný inkrement. Konsolidované inkrementy jsou k dispozici hodinové a denní.
 - WL přírůstky jsou k dispozici až 14 dní zpětně. Pokud má odbavovací zařízení lokální whitelist starší než 14 dní, je zapotřebí stáhnout absolutní whitelist.
 - Na základě dosavadních zkušeností doporučujeme/vyžadujeme možnost stažení absolutního whitelistu pověřenou osobou na vyžádání – wifi, SIM

4.2 Nepřímá (Terminal management server) komunikace odbavovacích zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy TM servery přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL (či další potřebná data k distribuci pro odbavení či kontrolu).
- Stahování dat iniciované TM servery v definované periodě či vynucené uživatelem TM serveru mimo standardní periodu
- Pro přenos dat a uložení platí shodné požadavky jako u přímé komunikace popsané výše.
- Uložení stažených dat z MOS na TM serveru musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na TM serveru takovým způsobem, aby nebylo možné je modifikovat, poškodit, zneužít, zcizit či k nim bez řádného důvodu a autorizace přistupovat.
 - Správce TM serveru zajišťuje dostupnost, důvěrnost a integritu dat MOS u něj uložených. Dbá zejména na oddělení rolí, autorizaci uživatelů a auditování jejich činnosti.
 - Po stažení dat z MOS je provozovatel TM serveru odpovědný za dodaná data.
 - Samotný obsah dat není provozovatel TM serveru oprávněn měnit (strukturu ano).
- Následná distribuce dat a jejich použití je v gesci provozovatele TM serveru (správce odbavovacích zařízení).

4.3 Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci

Zásadní předpoklady zajišťující funkční proces

- MOS prostředí vystavuje datové soubory s inkrementy dle výše uvedené definice v pravidelných intervalech a zajišťuje neustálou dostupnost těchto dat pro jejich následné stažení
- MOS garantuje ucelenost a správnost poskytovaných dat
- MOS vystavuje data prostřednictvím webové služby ve formě publikovaných souborů umožňujících jejich stažení pro autorizované klienty (TMS, odbavovací zařízení)
- Ověření klientů je oproti MOS autentizačnímu řešení

Princip komunikace

- Klient (TMS, odbavovací zařízení) volá přes své rozhraní prezentační vrstvu MOS. V rámci volání je MOS dotazován, zdali není publikována aktuálnější verze odbavovacích dat, než je verze umístěná v TMS či v odbavovacím zařízení (na pozadí probíhá proces ověření).
 - Pokud data na MOS **nejsou** novější než data v TMS, komunikace je ukončena a záznam o komunikaci je uložen do logu TMS či OZ.

- Pokud data na MOS prezentační vrstvě jsou **novějšího** typu, je zpětně informován TMS či odbavovací zařízení o tomto stavu.
 - Následně TMS či odbavovací zařízení iniciuje požadavek na stažení těchto dat
 - Po stažení dat je navracena informace o úspěšném stažení
- Pokud v rámci komunikace s TMS či odbavovacím zařízením dojde k selhání ověření verze odbavovacích dat či přerušení komunikace nebo chybnému stažení, je následně komunikace opakovaně navazována co nejdříve po obnovení datového připojení.

4.4 Online komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Mobilní datová síť nebo v dopravcem definovaných oblastech pomocí WIFI
- Pro on-line komunikaci je v rámci implementace MOS vydefinováno komunikační API mezi koncovými zařízeními a MOS prostředím
- Přímá on-line komunikace koncových zařízení do MOS je přímým přístupem přes webovou službu MOS do "živého" prostředí k on-line datům.
- Mimo standardního odbavení za pomoci dat uložených offline na WL v zařízení, umožní zařízení vyvolání online dotazu na daný konkrétní identifikátor cestujícího. Webová služba MOS data navrátí ve stejné struktuře jako standardní inkrement WL, ale o velikosti pouze 1 záznamu. Blíže příloha č.1.

5 Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavovacích dat MOS a předpokládaných procesů a bezpečnostních aspektů.

Proces komunikace – v rámci komunikace načítání WL z MOS repository či TMS (Terminal Management System) bude zařízení iniciovat následující procesy:

- Vyvolání spojení na MOS ve formě autentizovaného spojení přes definovaný komunikační port na TCP-IP úrovni bude zabezpečeno šifrováním na úrovni HTTPS a autorizováno pomocí přihlašovacích údajů případně certifikátu. Spojení je možné zabezpečit i pomocí VPN.
 - Princip komunikace s TMS je v gesci Dopravce/Provozovatele koncového zařízení
- Vyvolání kontroly aktualizace – kontrola verze WL oproti aktualizaci na zdrojovém místě (MOS/TMS)
- Pokud je aktualizace nalezena je v rámci zabezpečené komunikace (MOS) zajištěn přenos dané aktualizace do úložiště koncového zařízení

- Je požadavkem MOS jako poskytovatele odbavovacích dat, aby úložiště na koncovém zařízení splňovalo následující parametry
 - Úložiště neumožňuje přístup jakémukoliv uživateli přihlášenému do odbavovacího zařízení
 - Přístup je zajištěn pouze přes aplikační úroveň lokálním servisním účtem, pod kterým běží aplikační rozhraní.
 - Jakýkoliv přístup do úložiště (mimo operace odbavení) je plně logován.

Proces uložení a zpracování

Výše uvedený komunikační proces zajistil dodání datové aktualizace do cílového úložiště koncového zařízení.

Následuje proces, který zajistí data pro zpracování:

- Aktualizace (inkrement) – je aplikačně načtena na straně koncového zařízení.
- Následně je inkrement zpracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zpracování úspěšný je povýšena verze WL. Číslo verze aktuálního WL je obsluze snadno zobrazitelné v menu zařízení včetně času a data stažení.
- Jestli je zpracování neúspěšné jsou rozběhnuty opravné mechanismy. Pokus o stažení a načtení inkrementů opakovaně.
- Aktualizace a zpracování inkrementu nesmí zásadním způsobem ovlivňovat chod koncového zařízení (zpomalení apod.) Akceptovatelné zpomalení standardní odbavovací funkcionality je v řádu 50 % oproti standardnímu času trvání těchto funkcionalit. V případě právě probíhajícího zpracování inkrementu, je nutné, aby zařízení disponovalo možností upozornění na tuto skutečnost nebo aby obsluha mohla informaci o stavu zpracování jednoduše dohledat v rámci administrace zařízení.

Zabezpečení dat a procesu

Jak bylo výše uvedeno, je komunikace mezi koncovým zařízením a zdrojovými systémy MOS/TMS zajištěna. Taktéž je potřebné zajištění dat na cílovém úložišti v požadovaném rozsahu. V neposlední řadě je nutné zajistit informovanost o stavech v úložišti a na komunikační úrovni formou logování/auditování dění.

Zde jsou uvedeny požadované aspekty takového zabezpečení:

- **Komunikace zajištěna** připojením point to point (koncové zařízení „to“ zdrojový systém)
 - Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)

- Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
- Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - Odbavovací zařízení synchronizují a udržují přesný čas dle GNSS.

6 Souběžné procesy související s odbavením

6.1 Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS

- Provozovatel řešení MOS předpokládá, že v rámci běžné komunikace MOS vůči okolnímu prostředí bude v komunikační rovině probíhat i výměna dat mezi Správcí odbavovacích zařízení (ve většině případů se bude jednat o Dopravce) a MOS ve smyslu dodávky informací o stavech a dění v prostředí v rámci odbavení a kontroly. MOS předpokládá následující stavy komunikace Správce -> MOS.
 - Správce odbavovacích zařízení/Dopravce poskytuje provozovateli MOS komplexní a aktualizovaný seznam odbavovacích zařízení/vozidel a revizorských zařízení. Tento seznam aktualizuje a dává na vědomí neprodleně po zařazení či vyřazení odbavovacího zařízení.
 - Poskytovaná data dopravcem jsou informativního charakteru a zahrnují následující statistické a provozní informace:
 - Stav aktuálnosti WL a ostatních MOS dat
 - 1x za den informace o odbavení identifikátory, ke kterým je vázán jízdní doklad
 - Selhání, nestandardní stavy, a další provozní informace ovlivňují poskytované služby MOS
 - Informace bezpečnostního charakteru spojené s přístupem k MOS poskytovaným službám
- Výše uvedené požadavky na datové toky mají následující význam
 - Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - Bezpečnostní analytika

- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
 - Data jsou předávána ve formě definované datové věty Cards Exchange. Její popis je součástí přílohy č.2.

6.2 Tokenizace v odbavovacích zařízeních a práce s identifikátory

BPK jsou na koncových odbavovacích zařízeních tokenizována už v PCI-DSS certifikované části zařízení, ostatní identifikátory MOS mohou být tokenizovány tamtéž, nicméně je přípustné tuto funkcionalitu řešit i v mimo PCI-DSS certifikovanou část. Minimálně musí být odbavovacími zařízeními podporovány všechny v současnosti vydávané BPK od VISA a Mastercard.

Odbavovací zařízení musí podporovat čtení a práci minimálně s následujícími typy karet:

- Mifare DesFire EV1 a vyšší verze kromě verze EV2 (všechny dostupné velikosti)

Dále musí plně implementovat ISO/IEC 14443 tak aby v budoucnu byla možná podpora i dalších typů nosičů.

- Pokud je i tokenizace ostatních partnerských karet prováděna v PCI-DSS certifikované části postačí z bezpečnostního hlediska pouze dodržování PCI-DSS.
- Pokud je tokenizace prováděna mimo PCI-DSS část jsou požadavky na uložení klíčů v nevolatilní paměti následující:
 - v SAM
 - ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

V koncových odbavovacích zařízeních je doporučeno pracovat s oběma platnými tokeny ke každému nosiči z důvodu bezešvého přechodu celého systému v době expirace jednoho z klíčů/algoritmů na nový, byť v případě, že správce TMS je schopen veškerá svá zařízení dálkovým přenosem v řádu hodin převést na nové tokenizační algoritmy a klíče, lze zajistit funkčnost odbavení i pouze s jedním platným tokenem.

Odbavovací zařízení budou podporovat ověření pravosti a jedinečnosti vybraných identifikátorů/karet prostřednictvím otevření zabezpečeného úložiště (nebo jeho části) za pomoci čtecích klíčů uložených na SAM. Zároveň umožní i možnou budoucí implementaci ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizaci dle schématu životnosti párů algoritmus/klíč MOS. Výchozí hodnota je obnova páru algoritmus/klíč každé 3 roky, nestanovili provozovatel systému jinak.

Bližší práci s identifikátory a celkové procesy odbavení popisuje dokument v příloze č.3 ve své aktuální verzi.

7 Odbavení pomocí mobilní aplikace

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavení cestujících využívající mobilní aplikaci pro nákup jednotlivých jízdenek.

Mobilní aplikace podporuje několik variant kontroly jednotlivých jízdných dokladů podle typu:

1. Strojové načtení 2D kódu
2. NFC
3. Vizuální kontrola pomocí porovnání RVI prvku (nepovinné)

Odbavovací zařízení musí zajistit kompatibilitu odbavení přes NFC i v momentě kdy v telefonu, který je využíván jako identifikátor či nese jednorázovou jízdenku, je aktivní emulovaná platební karta, tedy telefon vysílá obě tyto věci zároveň. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

7.1 Technické parametry

Bližší informace o způsobu kontroly mobilní aplikace popisuje technická dokumentace v příloze č.4

8 Seznam příloh

8.1 Příloha č.1 – Struktura whitelist

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.2 Příloha č.2 – datová věta cards Exchange

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.3 Příloha č.3 – procesy odbavení

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.4 Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.5 Příloha č.5 – dokumentace SAM modul

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.



Odbavovací a informační zařízení
ve vozidlech PID

Příloha 2

Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle

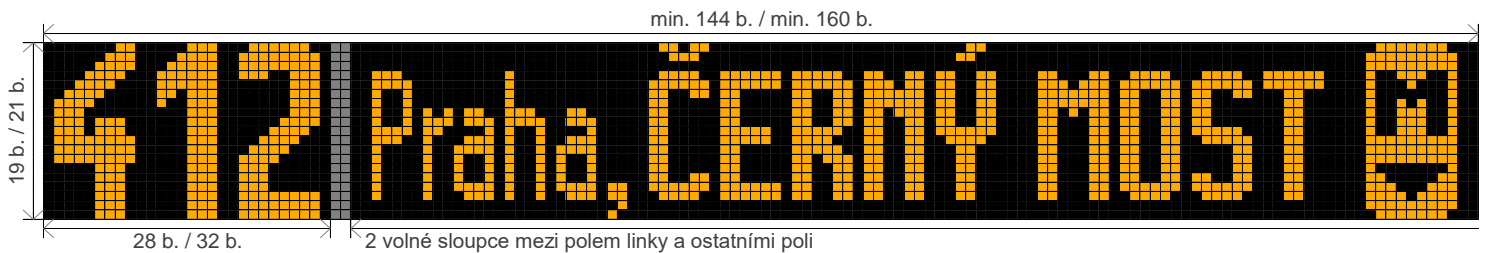


Vnější informační panely:

- pro provoz v PID je nezbytné, aby bylo vozidlo vybaveno sadou certifikovaných vnějších a vnitřních elektronických panelů se schválenou databází fontů v každém panelu (důvodem je korektní zobrazení všech požadovaných informací jako čtyřmístné číslo linky, dvouřádkový text cílové zastávky nebo piktogramy používané v systému PID (♿, ♿, ♿, ♿, ♿, ♿))
- základní podporované verze tvoří 19řádkové a 21řádkové panely; ostatní typy panelů (přední panel s rozměrem bočního, či jinak odlišné panely od uvedených verzí), jsou-li pro provoz schváleny, vyžadují speciální databázi
- každý nově dodávaný nebo nově zařazovaný typ panelu do systému PID podléhá schválení organizátorem, kdy certifikační proces zajistí jeho kompatibilitu s ostatními zařízeními certifikovanými pro provoz v systému PID
- databáze do panelů jsou pro dopravce či dodavatele k vyžádání u organizátora (certifikace@pid.cz)

Přední panel:

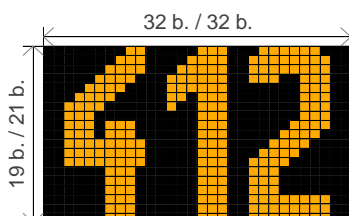
- zobrazuje **označení linky** v levém segmentu a **text cílové zastávky** ve zbylé části panelu celoplošně, nebo v případě dlouhého názvu zastávky rozděleně ve dvou řádcích
- text cílové zastávky je vždy uveden HŮLKOVÝM PÍSMEM; příměstská linka mající cílovou zastávku na území hl. m. Prahy má tuto zastávku uvedenu vždy s níže zobrazeným znakem "Praha" (viz tabulku jednotlivých znaků na konci této přílohy)
- texty cílových zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; v případě, že uvedení piktogramu vyžaduje přílišné a nesrozumitelné zkrácení názvu cílové zastávky, lze piktogram vypustit (s výjimkou piktogramu metra)
- vzor základních zobrazovaných informací na předním panelu:

**Boční panel:**

- zobrazuje **označení linky** v levém segmentu, v horním řádku pak **text cílové zastávky** a ve spodním řádku **texty nácestných zastávek** na spoji, které jsou zobrazeny přeblikávajícím textem (interval přeblikávání je max. 2 sekundy), nebo výjimečně pomocí běžícího textu (v takovém případě jsou texty odděleny pomlčkou z obou stran obalenou mezerou)
- výčet nácestných zastávek začíná textem "Přes zastávky: " a první zobrazená nácestná zastávka je vždy příští zastávka, za níž následuje seznam nácestných zastávek na daném spoji (po vyhlášení se daná zastávka ve výčtu již nezobrazuje); je-li příští zastávka rovněž zastávkou nácestnou, zobrazuje se tato zastávka ve výčtu pouze jednou; při dojezdu do konečné zastávky se zobrazuje ve výčtu buď příští zastávka, nebo je pole pro nácestné zastávky prázdné
- texty cílových a nácestných zastávek mohou být z prostorových i technických důvodů zobrazovány malým písmenem
- texty zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; v případě, že uvedení piktogramu vyžaduje přílišné a nesrozumitelné zkrácení názvu cílové zastávky, lze piktogram vypustit (s výjimkou piktogramu metra)
- vzor základních zobrazovaných informací na bočním panelu:

**Zadní panel:**

- zobrazuje **označení linky** v celém segmentu panelu
- vzor základních zobrazovaných informací na zadním panelu:




Konfigurace panelů a pravidla zobrazování:

- fonty zasílané palubním počítačem jsou shodné pro všechna zařízení bez ohledu na rozměry periferií; rozdílné rozměry panelů řeší nahraná příslušná databáze (např. pokud se z prostorových důvodů jako přední panel používá panel s rozměry bočního panelu, jsou tomu fonty přizpůsobeny – používá se tedy jeden univerzální autoformát)
 - aby byl zobrazovaný text na panelu zobrazen vždy korektně a nedocházelo k situacím, kdy se text na panelu nezobrazí celý nebo je přespříliš zmenšený, je požadováno automatické formátování textu na základě níže uvedených kritérií
 - je-li i přes automatické formátování zobrazovaný text příliš dlouhý a nevejde se na panel, je řešením použití zkráceného názvu (ve vstupních datech); další zmenšování fontu již může způsobit zhoršenou čitelnost textu
 - rozdíl mezi požadavky na 19řádkové a 21řádkové panely je v zobrazení čísla linky (19řádkové panely musí mít mezi čísly linky mezeru dva sloupce pro zajištění dobré čitelnosti na menších panelech) a v zobrazování celoplošného textu (21řádkové panely zobrazují pro své větší rozměry celoplošný text fontem 6 – toto chování může ošetřit firmware v panelu)
- ¹⁾ v textu, který má být rozdělen na dva řádky, bude použita svislá čára (svislítko), kdy text nacházející se za ní, bude naformátován do druhého řádku za použití stejného fontu (příklad níže: STARÁ BOLESLAV, ŽEL. STANICE ~)
- ²⁾ při použití doplňkového textu se neuplatňuje rozdělování cílové zastávky dvou řádků – v případě použití dvouřádkového textu cílové zastávky a současně doplňkového textu bude celý text cílové zastávky naformátován do horního řádku bez jeho rozdělení a ve spodním řádku bude uveden doplňkový text (např. "a dále jako linka XXX")

19řádkové panely	podmínka	zobrazovaný font	ukázka
označení linky (přední + boční + zadní panel)	hodnota zasílaná na panel = 4 znaky	font 10 (mezera 1 sloupec mezi znaky)	
	hodnota zasílaná na panel < 4 znaky	font 8 (mezera 2 sloupce mezi znaky)	
text cílové zastávky (přední panel)	výchozí stav = celoplošný text	font 5	
	obsahuje-li svislou čáru = dvouřádkový text ¹⁾	font 3	
	obsahuje-li doplňkový text = dvouřádkový text ²⁾	font 3	
text cílové zastávky (boční panel)	má-li text cíle ≤ 15 znaků = tučný text	font 3	
	má-li text cíle > 15 znaků = tenký text	font 1	
text nácestné zastávky (boční panel)	výchozí stav = tenký text	font 1	

21řádkové panely	podmínka	zobrazovaný font	ukázka
označení linky (přední + boční + zadní panel)	hodnota zasílaná na panel = 4 znaky	font 10	
	hodnota zasílaná na panel < 4 znaky	font 8	
text cílové zastávky (přední panel)	výchozí stav = celoplošný text	font 6	
	obsahuje-li svislou čáru = dvouřádkový text ¹⁾	font 3	
	obsahuje-li doplňkový text = dvouřádkový text ²⁾	font 3	
text cílové zastávky (boční panel)	má-li text cíle ≤ 15 znaků = tučný text	font 3	
	má-li text cíle > 15 znaků = tenký text	font 1	
text nácestné zastávky (boční panel)	výchozí stav = tenký text	font 1	

Služební texty:

- služební texty informují cestující o určení vozidla mimo linky a jsou využívány jak v běžném provozu, tak při mimořádných událostech, kdy není možné v dostatečném časovém předstihu vytvořit vstupní data pro nastalou mimořádnost
- níže jsou uvedeny základní požadované služební texty na vnějších panelech (přední + boční + zadní), které lze samozřejmě rozšířit o další texty podle potřeby jednotlivých dopravců
- při výjezdu, přejezdu nebo zatažení je vozidlo označeno níže uvedeným zobrazením  MANIPULAČNÍ JÍZDA

přední panel:

boční panel:

zadní panel:

textový zápis:

 MANIPULAČNÍ JÍZDA	MANIPULAČNÍ JÍZDA		" MANIPULAČNÍ JÍZDA MANIPULAČNÍ JÍZDA "
 SMLUVNÍ DOPRAVA	SMLUVNÍ DOPRAVA		" SMLUVNÍ DOPRAVA SMLUVNÍ DOPRAVA "
 ZKUŠEBNÍ JÍZDA	ZKUŠEBNÍ JÍZDA		# ZKUŠEBNÍ JÍZDA ZKUŠEBNÍ JÍZDA #
 SERVISNÍ JÍZDA	SERVISNÍ JÍZDA		{ SERVISNÍ JÍZDA SERVISNÍ JÍZDA {
 PORUCHA 	 PORUCHA 		# PORUCHA # # PORUCHA # #
 MĚŘICÍ VŮZ 	 MĚŘICÍ VŮZ 		# MĚŘICÍ VŮZ # # MĚŘICÍ VŮZ #
 OPERATIVNÍ ZÁLOHA	OPERATIVNÍ ZÁLOHA		" OPERATIVNÍ ZÁLOHA OPERATIVNÍ ZÁLOHA "
 PŘESTÁVKA / PAUSE	PŘESTÁVKA / PAUSE		& PŘESTÁVKA / PAUSE PŘESTÁVKA / PAUSE &
 NÁHRADNÍ DOPRAVA	NÁHRADNÍ DOPRAVA		? NÁHRADNÍ DOPRAVA NÁHRADNÍ DOPRAVA ?
 NÁHRADNÍ DOPRAVA	NÁHRADNÍ DOPRAVA		% NÁHRADNÍ DOPRAVA NÁHRADNÍ DOPRAVA %
 POSILOVÝ VŮZ	POSILOVÝ VŮZ		" POSILOVÝ VŮZ " POSILOVÝ VŮZ "
ŠKOLNÍ AUTOBUS 	ŠKOLNÍ AUTOBUS		ŠKOLNÍ AUTOBUS ^ ŠKOLNÍ AUTOBUS ^
 ZÁJEZD 	 ZÁJEZD 		^ ZÁJEZD ^ ^ ZÁJEZD ^ ^

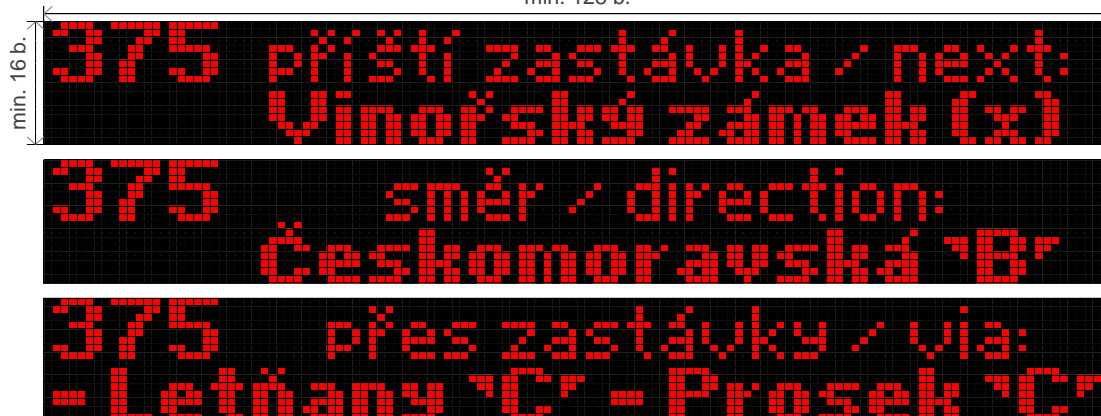
Vnitřní informační panely:

- zobrazují **označení linky** v levém segmentu horního řádku, **doplňkové texty** (viz níže) ve zbývající části horního řádku a dále pak ve spodním řádku **text aktuální zastávky**, **cílové zastávky**, **příští zastávky** a běžící **texty nácestných zastávek** dle níže stanovených obrazů
- texty zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; symbol metra může být nahrazen symbolem =M= a zastávka na znamení prostřednictvím symbolu " (x)" za textem zastávky
- uvedené časy doby zobrazení jednotlivých obrazů jsou stanoveny jako pevné s tím, že je přípustná odchylka max. +2 s v závislosti na chování použité periferie; umí-li zařízení po odrolování řetězce nácestných zastávek okamžitě přepnout na následující obraz, není nutné dodržet předepsanou dobu zobrazení 15 s
- texty nácestných zastávek jsou odděleny pomlčkou z obou stran obalenou mezerou; je-li příští zastávka rovněž zastávkou nácestnou, zobrazuje se tato ve výčtu pouze jednou (po vyhlášení se daná zastávka ve výčtu již nezobrazuje); nejsou-li žádné nácestné zastávky k zobrazení, nezobrazuje se v mezizastávkovém úseku Obraz 3

Mezizastávkový úsek:

(aktivní od zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)

min. 128 b.



Obraz 1: po obslužení zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícími obrazy.

→ přechod na Obraz 2

Obraz 2: následuje po Obrazu 1; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s ostatními obrazy.

→ přechod na Obraz 3

Obraz 3: následuje po Obrazu 2; běžící text – doba zobrazení **15 s**; střídá se s ostatními obrazy.

→ přechod na Obraz 1

Zastávka:

(aktivní od vyhlášení zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)



Obraz 4: s vyhlášením zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

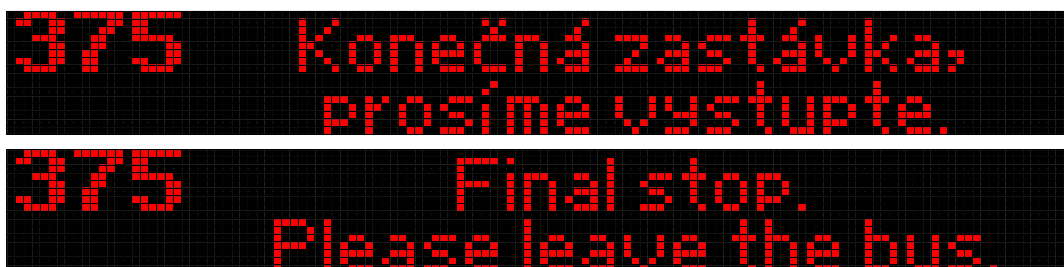
→ přechod na Obraz 5

Obraz 5: následuje po Obrazu 4; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 4

Konečná zastávka:

(aktivní od vyhlášení konečné zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)



Obraz 6: s vyhlášením zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

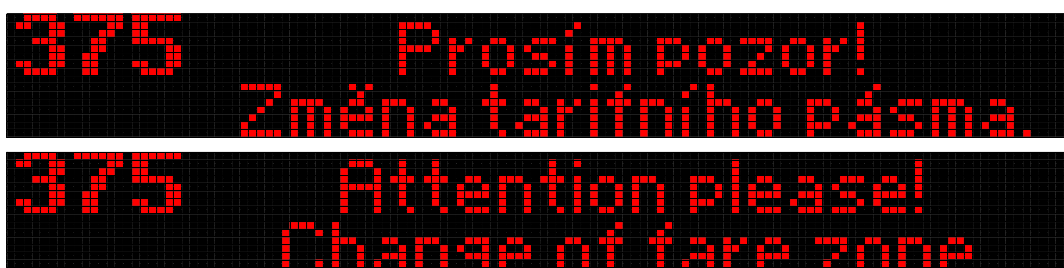
→ přechod na Obraz 7

Obraz 7: následuje po Obrazu 6; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 6

Změna tarifního pásma:

(aktivní po dobu 10 s od vyhlášení změny tarifního pásma)



Obraz 8: s vyhlášením změny TP; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

→ přechod na Obraz 9

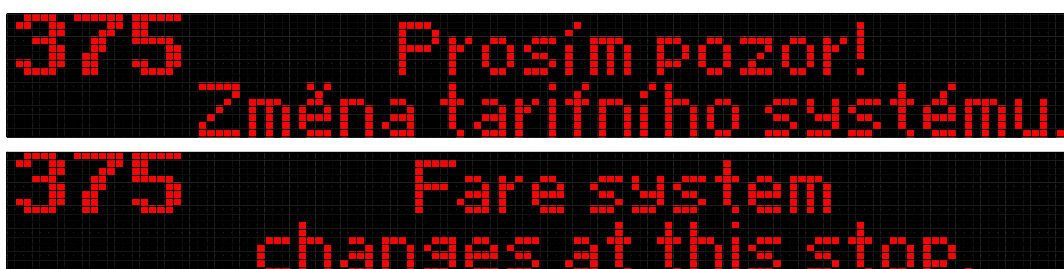
Obraz 9: následuje po Obrazu 8; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 8

→ po dokončení cyklu přechod na stav "Mezizastávkový úsek", pokud jsou splněna kritéria pro jeho zobrazení

Změna tarifního systému:

(aktivní po dobu 10 s od vyhlášení hraniční zastávky)



Obraz 10: s vyhlášením změny TS; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

→ přechod na Obraz 11

Obraz 11: následuje po Obrazu 10; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 10

→ po dokončení cyklu přechod na stav "Zastávka", pokud jsou splněna kritéria pro jeho zobrazení

Hlášení zastávek a provozních informací:

- každé vozidlo je vybaveno interním hlásičem zastávek, který musí být schopen vyhlášovat minimálně následující informace: **aktuální zastávka**, **příští zastávka**, **charakter zastávky**, **přestup v zastávce**, **změna tarifního pásma**, **konečná zastávka**, **návazný spoj**, **označení linky**, **cílovou zastávku linky**, **nástup nebo výstup nevidomého**, **změnu tarifního systému** a další doplňkové a provozní informace
- níže jsou popsány stavy běžně nastávající v systému PID a požadovaný obsah hlášení vztahující se k nim; *texty uvedené kurzívou* se vztahují ke konkrétním zastávkám (jsou tedy variabilní podle charakteru zastávky) je však nutné zachovat pořadí hlášených informací
- přestup na více linek metra se hlásí vzestupně (např. "přestup na metro B a C")

Zastávka:

(při vjetí do zájmového území zastávky)

- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - **"příští zastávka" + [název příští zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
- } (po první zastávce na spoji je nutné zopakovat tuto informaci po zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)

Konečná zastávka:

(při vjetí do zájmového území konečné zastávky; bez dalšího pokračování spoje)

- při vyhlášení konečné zastávky bude nejpozději od 1. 1. 2024 na vnějších informačních panelech (přední + boční) zobrazen níže uvedený text, který je aktivní do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky, resp. do změny linkospoje (toto zobrazení se neaplikuje při návazném spoji, ani v průběžné konečné na okružní lince)
- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + **"Konečná zastávka, prosíme, vystupte."** + anglicky **"Final stop, please leave the bus."**

přední panel:

412 NENASTUPOUJTE
DO NOT GET ON

boční panel:

412 NENASTUPOUJTE
DO NOT GET ON**Okružní linka:**

(potlačení vyhlášení a zobrazení stavu "Konečná zastávka" v průjezdné konečné)

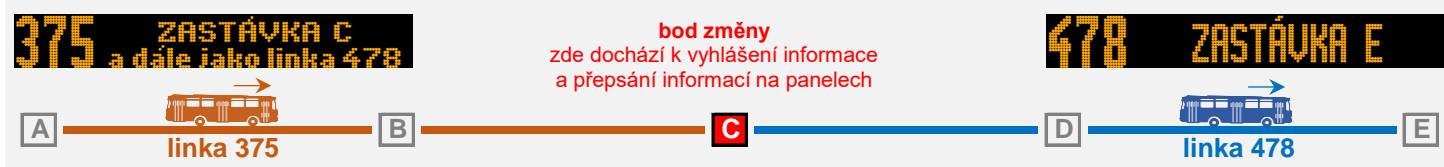
- linka mající stejnou výchozí i cílovou zastávku; na takové lince zpravidla neexistuje směr tam a zpět, ale pro přehlednost a sdělení směru jízdy cestujícím je jedna zastávka na trase linky vybrána jako „průjezdná konečná“, která se zobrazuje na panelech jako cíl a je rovněž hlášena nevidomému cestujícímu jako směr do vnějšího reproduktoru
- při dosažení "průjezdné konečné" zde vozidlo jízdu nekončí, nehlásí ani nezobrazuje na vnitřním informačním panelu stav "Konečná zastávka", ale pokračuje dále ke skutečné cílové zastávce spoje (hlásí a zobrazují se stejné informace jako v běžné zastávce); nácestné zastávky jsou zobrazovány pro celý spoj (ze zastávky A do zastávky A)
- je zapotřebí, aby vozidlo před příjezdem do průjezdné konečné zastávky bylo již označeno skutečnou cílovou zastávkou spoje, neboť pro cestující čekající v zastávce D je relevantní informace o tom, že linka jede do zastávky A (ke změně cílové zastávky na panelech tedy musí dojít mezi zastávkami C a D):



- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - **"příští zastávka" + [název příští zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"

Návazný spoj: (potlačení vyhlášení a zobrazení stavu "Konečná zastávka"; vyhlášení informace o pokračování spoje)

- linkospoj, který při příjezdu do své poslední zastávky odtud pokračuje jako jiný linkospoj, přičemž cestující zůstávají ve vozidle bez nutnosti výstupu (v zastávce může být pobyt 0 až n minut); spoj musí být vždy označen svou cílovou zastávkou (nepřípustné je označení první linky cílem druhé návazné linky); požadované je následující označení na předním panelu:



- [gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + "spoj dále pokračuje jako linka" + [označení návazné linky] + "směr" + [cíl návazného spoje]
 - "příští zastávka" + [název příští zastávky] } (po první zastávce na spoji je nutné zopakovat tuto informaci po zavření dveří, nebo po opuštění souřadnic zastávky)
 - + "zastávka na znamení"

Změna tarifního pásma: (na základě kritérií uvedených níže v algoritmu)

- v mezizastávkovém úseku může dojít ke změně tarifního pásma – tato informace se vyhláší podle algoritmu stanoveného na další straně; pokud má dojít k vyhlášení další zastávky dříve, než nastane změna tarifního pásma, bude nejdříve vyhlášena změna tarifního pásma a poté informace pro stav "Zastávka"
- "Prosím pozor, změna tarifního pásma."**

Změna tarifního systému: (při vjetí do zájmového území hraniční zastávky)

- [gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + **"V této zastávce dochází ke změně tarifního systému."**
 - "příští zastávka" + [název příští zastávky]
 - + "zastávka na znamení"

Nástup nebo výstup nevidomého: (na základě přijmutí signálu z vysílače pro nevidomého)

Vyhlášení informace o lince a směru (hlásí vně vozidla):

- [gong] + "linka" [označení linky] + "směr" + [cílová zastávka linky]**

Vyhlášení informace při jízdě mimo linku (hlásí vně vozidla):

- "Vozidlo není určeno pro přepravu cestujících."**

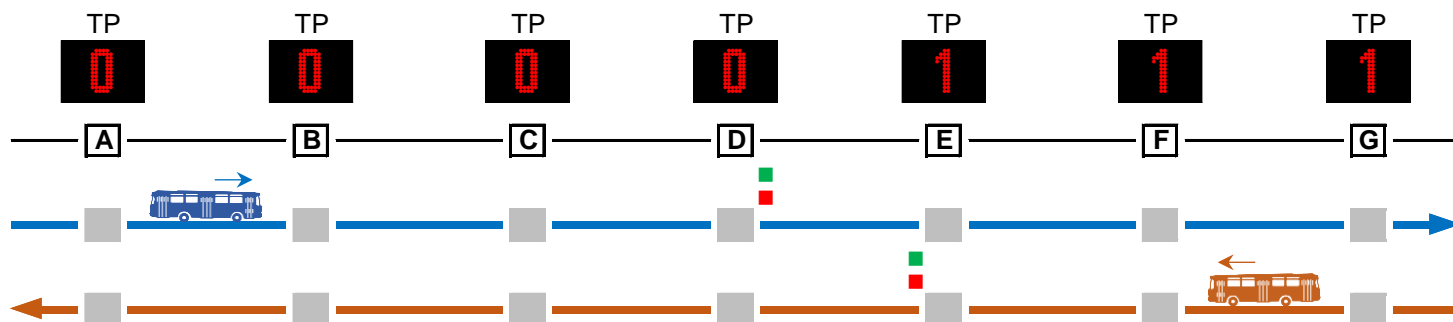
Vyhlášení informace o nástupu nebo výstupu nevidomého (příposlech řidiče):

- "Nástup nebo výstup nevidomého."**

Algoritmus vyhlášení změny tarifního pásma:

(pásma → pásma)

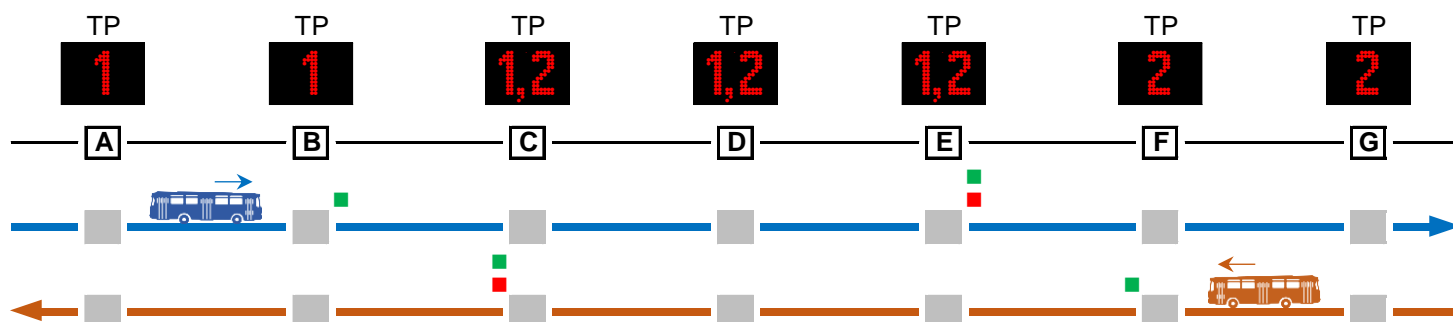
- spoj 1** projíždí zastávky A–G, přičemž zastávky D a E jsou hraniční; změna tarifního pásma se vyhláší při přechodu z TP 0 → 1 (tj. mezi zastávkami D a E), neboť musí být na změnu TP upozorněn cestující jedoucí z TP 0
- spoj 2** v opačném případě projíždí zastávky G–A; změna tarifního pásma se vyhláší při přechodu z TP 1 → 0 (tj. mezi zastávkami E a D), neboť musí být na změnu TP upozorněn cestující jedoucí z TP 1
- změna tarifního pásma se vyhláší **20 s** po opuštění prostoru hraniční zastávky (zavření dveří, nebo opuštění souřadnic); následuje-li další zastávka dříve, než má proběhnout vyhlášení změny TP, bude nejdříve vyhlášena změna TP (vyhlášení změny TP má vždy nejvyšší prioritu)
- není-li vozidlo vybaveno dveřním kontaktem nebo nemá-li aktivované vyhlásování zastávek dle polohy vozidla, musí být změna TP vyhlášena až po **60 s** od vyhlášení hraniční zastávky, přičemž platí podmínka o prioritě vyhlášení změny TP před vyhlášením další zastávky
- tarifní pásma se nemusí vždy vyskytovat v přímo vzestupném či sestupném pořadí (nastává i přechod z TP B → 3)



Algoritmus vyhlášení změny tarifního pásma:

(dvoupásma)

- spoj 1** projíždí zastávky A–G, z toho zastávky C, D a E jsou hraniční; změna tarifního pásma 1 → 1,2 se nevyhláší, protože stále platí pro cestujícího jedoucího z TP 1 toto pásmo, a pro cestujícího nastupujícího v TP 1,2 platí již TP 2 (vždy to pásmo, které je pro cestujícího výhodnější) – změna TP se tedy vyhlásí při přechodu z TP 1,2 → 2 (tj. mezi zastávkami E a F), neboť musí být na změnu TP upozorněn cestující jedoucí z TP 1
- spoj 2** v opačném případě projíždí zastávky G–A; změna tarifního pásma 2 → 1,2 se nevyhláší (viz pravidlo výše), vyhlásí se při přechodu z TP 1,2 → 1 (tj. mezi zastávkami C a B), aby byl na změnu TP upozorněn cestující jedoucí z TP 2
- změna tarifního pásma se vyhláší **20 s** po opuštění prostoru hraniční zastávky (zavření dveří, nebo opuštění souřadnic); následuje-li další zastávka dříve, než má proběhnout vyhlášení změny TP, bude nejdříve vyhlášena změna TP (vyhlášení změny TP má vždy nejvyšší prioritu)
- není-li vozidlo vybaveno dveřním kontaktem nebo nemá-li aktivované vyhlásování zastávek dle polohy vozidla, musí být změna TP vyhlášena až po **60 s** od vyhlášení hraniční zastávky, přičemž platí podmínka o prioritě vyhlášení změny TP před vyhlášením další zastávky
- tarifní pásma se nemusí vždy vyskytovat ve vzestupném či sestupném pořadí (nastává i přechod z TP 0 → 3,4) – zde by změna TP musela být vyhlášena, neboť musí být na změnu TP upozorněn cestující jedoucí z TP 0



Legenda:

TP: tarifní pásmo

[A]: zastávka zařazená do výše uvedeného tarifního pásma

■ : vyhlášení změny tarifního pásma (současné s tím se přepíná TP v periferiích)

■ : přepnutí tarifního pásma v periferiích

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
32	20	[mezera]												
33	21	!												
34	22	"												
35	23	#												
36	24	\$												
37	25	%												
38	26	&												
39	27	'												
40	28	(
41	29)												
42	2A	*												
43	2B	+												
44	2C	,												
45	2D	-												
46	2E	.												
47	2F	/												
48	30	0												
49	31	1												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
50	32	2												
51	33	3												
52	34	4												
53	35	5												
54	36	6												
55	37	7												
56	38	8												
57	39	9												
58	3A	:												
59	3B	;												
60	3C	<												
61	3D	=												
62	3E	>												
63	3F	?												
64	40	@												
65	41	A												
66	42	B												
67	43	C												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
68	44	D												
69	45	E												
70	46	F												
71	47	G												
72	48	H												
73	49	I												
74	4A	J												
75	4B	K												
76	4C	L												
77	4D	M												
78	4E	N												
79	4F	O												
80	50	P												
81	51	Q												
82	52	R												
83	53	S												
84	54	T												
85	55	U												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
86	56	V												
87	57	W												
88	58	X												
89	59	Y												
90	5A	Z												
91	5B	[
92	5C	\												
93	5D]												
94	5E	^												
95	5F	_												
96	60	`												
97	61	a												
98	62	b												
99	63	c												
100	64	d												
101	65	e												
102	66	f												
103	67	g												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
104	68	h												
105	69	i												
106	6A	j												
107	6B	k												
108	6C	l												
109	6D	m												
110	6E	n												
111	6F	o												
112	70	p												
113	71	q												
114	72	r												
115	73	s												
116	74	t												
117	75	u												
118	76	v												
119	77	w												
120	78	x												
121	79	y												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
122	7A	z												
123	7B	{												
124	7C													
125	7D	}												
126	7E	~												
127	7F	[delete]												
128	80	Č												
129	81	ü												
130	82	é												
131	83	ď												
132	84	ä												
133	85	Ď												
134	86	ř												
135	87	č												
136	88	ě												
137	89	Ě												
138	8A	Í												
139	8B	í												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
140	8C	ř												
141	8D	í												
142	8E	Ä												
143	8F	Á												
144	90	É												
145	91	ž												
146	92	Ž												
147	93	ô												
148	94	ö												
149	95	Ó												
150	96	ù												
151	97	Ú												
152	98	ý												
153	99	Ö												
154	9A	Ü												
155	9B	Š												
156	9C	Ľ												
157	9D	Ý												

Kód Kamenických			21řádkové panely					19řádkové panely					vnitřní panely	
DEC	HEX	znak	font 8	font 10	font 6	font 3	font 1	font 8	font 10	font 5	font 3	font 1	font 3	font 1
158	9E	Ř												
159	9F	ř												
160	A0	á												
161	A1	í												
162	A2	ó												
163	A3	ú												
164	A4	ň												
165	A5	Ň												
166	A6	Ů												
167	A7	Ô												
168	A8	š												
169	A9	ř												
170	AA	ř												
171	AB	Ř												



Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Příloha 3

Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle

Verze 4.3

Poslední aktualizace 22. června 2022



234 704 560
www.pid.cz



pražská integrovaná
doprava

Obsah

1.	Úvod.....	2
2.	Barevná paleta a písma.....	3
3.	Typy obrazovek.....	4
4.	Startovací obrazovka.....	5
5.	Změna čísla linky.....	6
6.	Základní obrazovka.....	7
7.	Skladebné prvky.....	10
7.1.	Číslo linky.....	10
7.2.	Štítky.....	11
7.3.	Čas.....	11
7.4.	Změna trasy.....	11
7.5.	Konečná zastávka.....	12
7.6.	Sled zastávek.....	13
7.7.	Piktogramy.....	14
7.8.	Schéma nadcházejících zastávek.....	15
7.9.	Příští zastávka.....	16
7.10.	Zastávka na znamení.....	16
7.11.	Zastavíme.....	16
7.12.	Návazné linky.....	17
7.13.	Textové řetězce.....	17
8.	Sdělovací obrazovka.....	18
8.1.	Konečná zastávka.....	19
8.2.	Zkrácený spoj.....	19
8.3.	Změna tarifního pásma.....	19
8.4.	Informace o výlucce *.....	19
8.5.	Trvalá změna *.....	20
8.6.	Jiné sdělení *.....	20
8.7.	Zpráva z dispečinku *.....	20
8.8.	Informativní hlášení *.....	21
8.9.	Změna tarifního systému.....	23
9.	Přestupní obrazovka.....	24
9.10.	Linky.....	26
9.11.	Konečná zastávka.....	27
9.12.	Stanoviště/nástupišť.....	27
9.13.	Odjezd.....	27
9.14.	Žádné další odjezdy.....	27
10.	Příklady a animace.....	28
10.1.	Průjezd zastávkou.....	28
10.2.	Zastávka na znamení, linka ve výlucce.....	29
10.3.	Změna tarifního pásma.....	30
10.4.	Sdělovací obrazovka.....	31
10.5.	Přestupní obrazovka.....	32
10.6.	Změny čísla linky na trase.....	33
10.7.	Přibližování ke konečné zastávce.....	35
10.8.	Avízo konečné zastávky.....	36
10.9.	Změna IDS (směr ze systému PID).....	37
10.10.	Změna IDS (směr do systému PID).....	39
10.11.	Překryv tarifních pásem.....	41
	Poznámky.....	42
	Historie revizí.....	42

1. Úvod


Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidlech určuje podobu všech obrazovek, které zobrazují především trasu spoje. Zobrazení je definováno pomocí základních typů obrazovek (základní obrazovka, startovací obrazovka, změna čísla linky, sdělovací obrazovka a přestupní obrazovka). Výchozím zobrazením je obrazovka základní, která by se na LCD měla zobrazovat většinu času.

LCD panely zobrazují kromě trasy také číslo linky, cílovou zastávku, sled nácestných zastávek, čas, tarifní pásmo, piktogramy návazné dopravy (možnost přestupu na ostatní linky v systému PID), údaje o zastavení vozidla v zastávce na znamení, informativní sdělení (předvolená či operativní), časy odjezdů ostatních linek z dané zastávky atp.















2. Barevná paleta a písma

Pozadí a barvy obrazovky

Pozadí A		RGB: 25-25-25
Pozadí B		RGB: 50-50-50
Pozadí C		RGB: 100-100-100
Pozadí D		RGB: 150-150-150
Zastávka		RGB: 180-180-180
Bílá		RGB: 255-255-255
Výluky		RGB: 255-170-30
Červená		RGB: 200-0-20
Červená (texty)		RGB: 220-40-40
Zelená		RGB: 210-215-15

Dopr. prostředky a piktogramy

Metro A		RGB: 0-165-98
Metro B		RGB: 248-179-34
Metro C		RGB: 207-0-61
Metro D		RGB: 0-140-190
Tramvaj		RGB: 120-2-0
Trolejbus		RGB: 128-22-111
Autobus		RGB: 0-120-160
Vlak		RGB: 15-30-65
Lanovka		RGB: 201-208-34
Přívaz		RGB: 0-164-167
Noční doprava		RGB: 9-0-62
Letiště		RGB: 155-203-234

Písma

Základním používaným písmem je písmo Roboto. Používá se především v řezech Light, Regular a Bold.

Velikost písma u konkrétního prvku je definována vždy v příslušné kapitole. Pro anglické texty (vyjma štítků, kde se toto pravidlo neuplatňuje) se používá velikost, která odpovídá 2/3 velikosti písma českého textu. Zároveň se pro tyto texty používá šedá barva (pozadí D – RGB: 150-150-150) a slabší řez.

Roboto Light

Roboto Regular

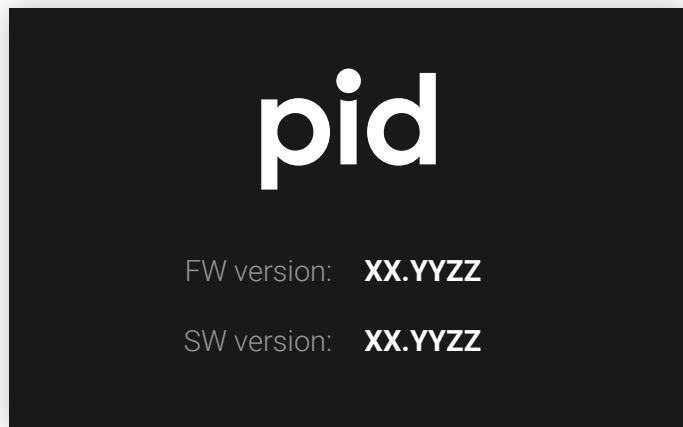
Roboto Medium

Roboto Bold

Roboto Black

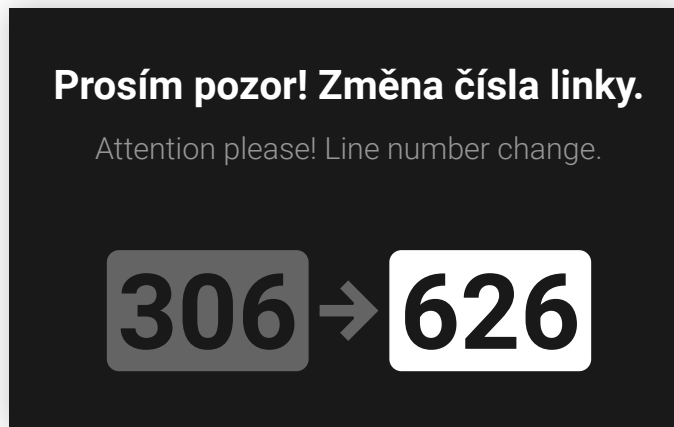
3. Typy obrazovek

Startovací obrazovka



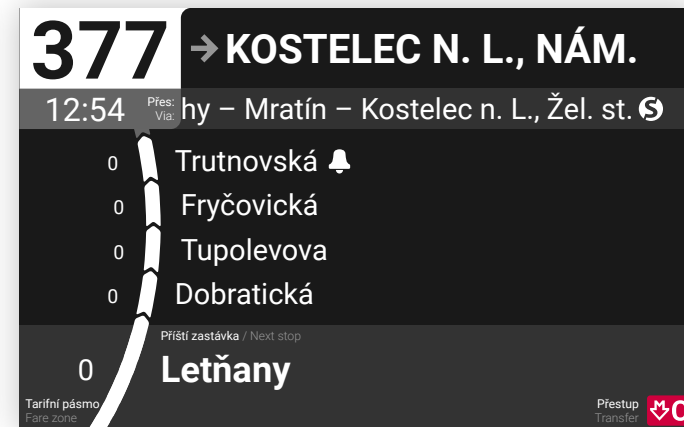
Obrazovka se zobrazí při startu systému. Součástí je logo PID [nové od června 2021].

Změna čísla linky



Obrazovka se zobrazí při přejezdu vozidla na jinou linku.

Základní obrazovka



Výchozí obrazovka, zobrazuje schéma nadcházejících zastávek a vybrané nácestné zastávky.

Sdělovací obrazovka



Sdělovací obrazovka se přepíná z obrazovky základní v konkrétních případech (změny tarifního pásma, konečná zastávka, zpráva z dispečinku, informace o výluce apod.). Po uplynutí dané lhůty (nebo po opuštění zastávky či území) se opět přepne do původního zobrazení (základní obrazovka).



Přestupní obrazovka



V mezizastávkovém úseku se přepíná ze základní obrazovky (střídají se v poměru 10 a 10 s). Po vyhlášení konkrétní zastávky se přepne zpět na základní obrazovku.

4. Startovací obrazovka

A dark gray rectangular area representing the start screen. It contains the 'pid' logo in white, followed by 'FW version: XX.YYZZ' and 'SW version: XX.YYZZ' in a lighter gray font.

pid

FW version: **XX.YYZZ**

SW version: **XX.YYZZ**

Obrazovka se zobrazí při startu systému. Musí obsahovat aktuální firmware a software verzi LCD. Součástí je logo PID (nové od června 2021).

- RGB: 25-25-25
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 72 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b

5. Změna čísla linky

Prosím pozor! Změna čísla linky.

Attention please! Line number change.



Obrazovka se zobrazí při přejezdu vozidla na jinou linku (tzv. návazný spoj). Kromě základního textu obsahuje také obě čísla linek (současné a nové). Tato obrazovka jako jediná (vyjma startovací) zabírá celou plochu (nezobrazuje se číslo linky s konečnou zastávkou, řádek se sledem zastávek ani příští zastávku).

Obrazovka se zobrazí v okamžiku vyhlášení poslední zastávky stávající linky (306), sdělení (hlášení ani zobrazení) „konečná zastávka“ se v tento moment nepoužívá. Doba zobrazení je 10 s. Bližší informace o sdělení „konečná zastávka“ – viz Standardy kvality OIS, Příloha 2.

Nadpis

- RGB: 25-25-25
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 72 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b

Pole s čísly linek

Rozměry polí čísel linek (š × v) jsou 500 b × 300 b, v případě čtyř místného čísla linky (např. X332) jsou rozměry pole 650 b × 300 b.

- RGB: 100-100-100 {současná linka}
- RGB: 255-255-255 {nová linka}
- RGB: 25-25-25 Roboto Bold 260 b

Při zobrazení šestimístného čísla linky se velikost pole nemění (platí výchozí velikost pro tři místné číslo). Text šestimístného čísla linky je menší – Roboto Regular 140 b.

6. Základní obrazovka

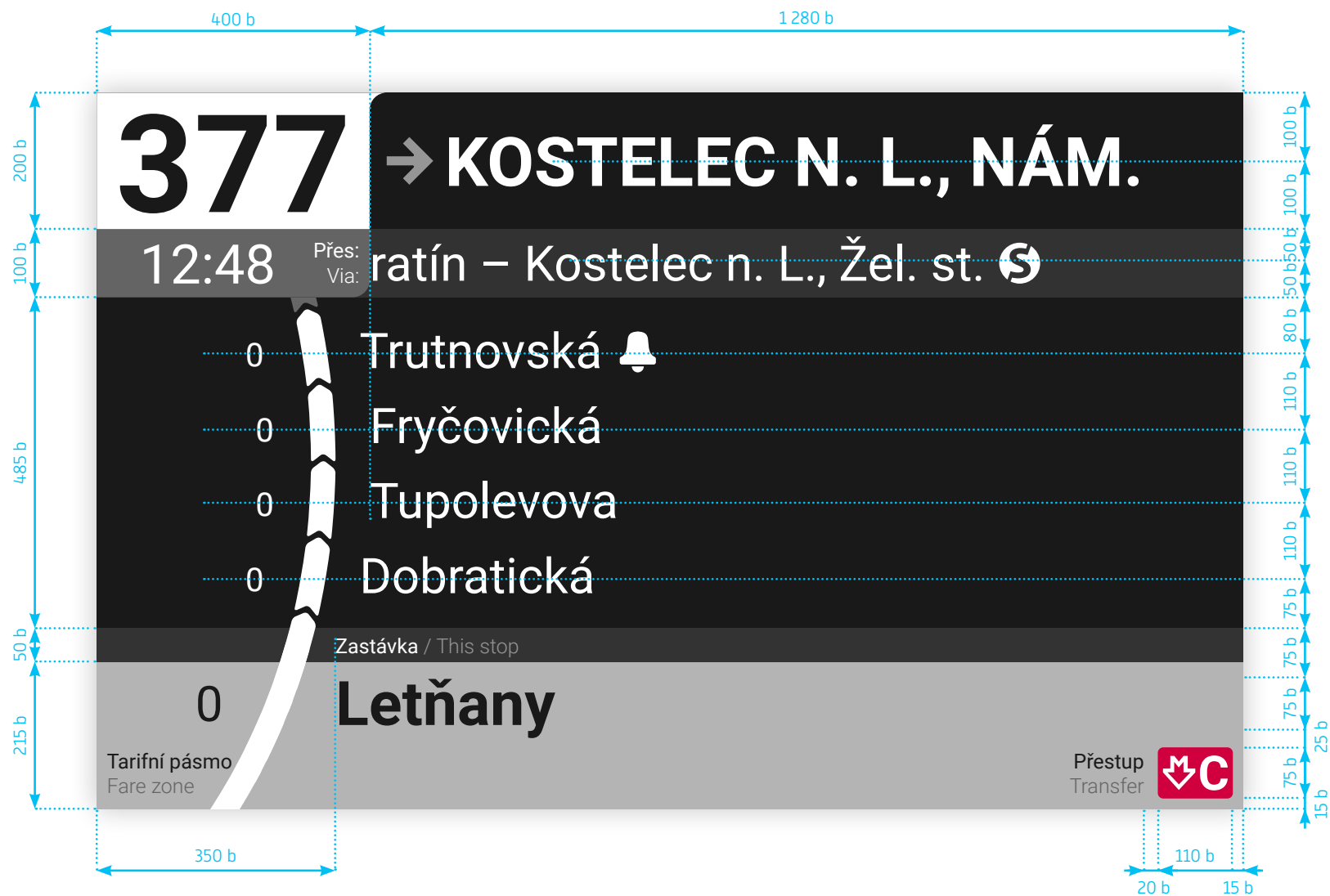


Výchozí obrazovka, zobrazuje sled následujících zastávek a vybrané nácestné zastávky. Zobrazuje se většinu času, ostatní obrazovky ji doplňují. Piktogramy a základní šablony v křivkách mohou být poskytnuty organizátorem na vyžádání.

Barevnost

	RGB: 25-25-25	[pozadí]
	RGB: 50-50-50	[pozadí – sled zastávek]
	RGB: 100-100-100	[pozadí – čas]
	RGB: 50-50-50	[pozadí – příští zastávka]
	RGB: 180-180-180	[pozadí – spoj stojí v zastávce]
	RGB: 255-255-255	[segmenty znázornění trasy]





7. Skladebné prvky

7.1. Číslo linky

Číslo linky je (kromě startovací obrazovky a změny čísla linky) na obrazovce zobrazeno vždy (na všech typech obrazovek). Při zobrazení linky ve výlukové trase je číslo linky podbarveno žlutě a schéma nadcházejících zastávek doplní piktogram změny trasy.

Rozměry pole čísla linky (š × v) jsou 400 b × 200 b.

Pokud nejsou k dispozici data o typu linky, zobrazení odpovídá denní příměstské lince (tj. bílé pole s černým textem).

	<p>Denní trolejbusová linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 128-22-111 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Denní trolejbusová linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-170-30 RGB: 128-22-111 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Speciální linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 143-188-25 <p>Roboto Bold 200 b</p>
	<p>Denní městská autobusová linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 0-120-160 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Denní autobusová městská linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-170-30 RGB: 0-120-160 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Linka ZTP</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 143-188-25 <p>Roboto Bold 200 b</p>
	<p>Školní linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 0-120-160 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Školní linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-170-30 RGB: 0-120-160 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Linka ZTP ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-170-30 RGB: 143-188-25 <p>Roboto Bold 200 b</p>
	<p>Denní příměstská nebo regionální linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 25-25-25 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Denní příměstská nebo regionální linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-170-30 RGB: 25-25-25 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Linka náhradní dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 255-170-30 <p>Roboto Bold 200 b</p>
	<p>Noční městská autobusová linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 0-120-160 RGB: 255-255-255 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Noční městská autobusová linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 0-120-160 RGB: 255-170-30 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Linka náhradní dopravy (varianta se 4 znaky)</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 255-170-30 <p>Roboto Bold 150 b</p>
	<p>Noční příměstská nebo regionální linka</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 9-0-62 RGB: 255-255-255 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Noční příměstská nebo regionální linka ve výlukové trase</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 9-0-62 RGB: 255-170-30 <p>Roboto Bold 200 b</p>		<p>Linka SID</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 150-150-150 <p>Roboto Bold 200 b</p>
					<p>Autobusová linka mimo systém PID (varianta se 6 znaky)</p> <ul style="list-style-type: none"> RGB: 255-255-255 RGB: 150-150-150 <p>Roboto Bold 100 b</p>

7.2. Štítky

Štítky jsou umístěny u jednotlivých prvků. Popis je vždy v českém i anglickém jazyce. Barevnost vychází z barvy pozadí, na kterém jsou umístěny.

Příští zastávka / Next stop	Příští zastávka, Zastávka
	<ul style="list-style-type: none"> ● RGB: 25-25-25
Zastávka / This stop	<ul style="list-style-type: none"> ○ RGB: 255-255-255 [český text] Roboto Regular 30 b ● RGB: 150-150-150 [anglický text] Roboto Light 30 b
Přes: / Via:	Přes
	<ul style="list-style-type: none"> ● RGB: 100-100-100 ○ RGB: 255-255-255 [český text] Roboto Regular 30 b ○ RGB: 255-255-255 [anglický text] Roboto Light 30 b
Tarifní pásmo / Fare zone	Tarifní pásmo
	<ul style="list-style-type: none"> ● RGB: 50-50-50 ○ RGB: 255-255-255 [český text] Roboto Regular 30 b ● RGB: 150-150-150 [anglický text] Roboto Light 30 b
Tarifní pásmo / Fare zone	Tarifní pásmo (spoj stojí v zastávce)
	<ul style="list-style-type: none"> ○ RGB: 180-180-180 ● RGB: 25-25-25 [český text] Roboto Regular 30 b ● RGB: 100-100-100 [anglický text] Roboto Light 30 b

Přestup / Transfer	Přestup
	<ul style="list-style-type: none"> ● RGB: 25-25-25 ○ RGB: 255-255-255 [český text] Roboto Regular 30 b ● RGB: 150-150-150 [anglický text] Roboto Light 30 b
Přestup / Transfer	Přestup (spoj stojí v zastávce)
	<ul style="list-style-type: none"> ○ RGB: 180-180-180 ● RGB: 25-25-25 [český text] Roboto Regular 30 b ● RGB: 100-100-100 [anglický text] Roboto Light 30 b

7.3. Čas

Čas je na obrazovce zobrazen na začátku řádku se sledem zastávek (pod číslem linky), a to ve formátu [hh:mm] (24 hod.). Dvojtečka bliká.

16:59	● RGB: 100-100-100
	○ RGB: 255-255-255 Roboto Regular 80 b

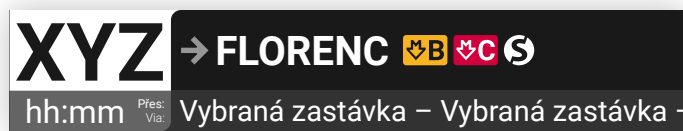
7.4. Změna trasy

Žlutě podbarvený nápis je zobrazen při levém okraji obrazovky (vlevo od schématu nadcházejících zastávek).

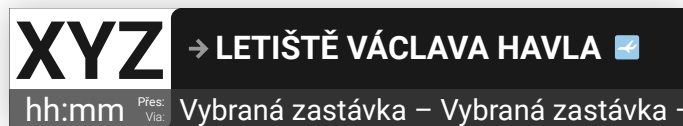
- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25 [český text] Roboto Bold 26 b
- RGB: 25-25-25 [anglický text] Roboto Regular 19 b

7.5. Konečná zastávka

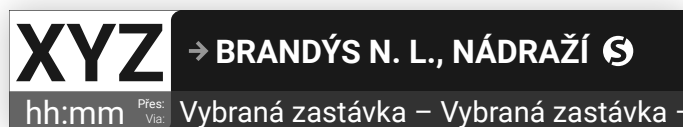
Konečná zastávka je spolu s číslem linky na obrazovce zobrazena vždy (na všech typech obrazovek kromě změny čísla linky). Název zastávky je vždy doplněn piktogramem návazného druhu dopravy (vyjma autobusu a tramvaje, které lze zobrazit pouze v odůvodněných případech – např. při náhradní dopravě). Velikost písma se zvolí na základě délky textu. Výchozí velikost je 100 b, při delších názvech (nebo při dvouřádkovém provedení – informace o změně čísla linky či tarifního systému) se použije velikost 80 b. Pokud se text i při použití menšího písma nevejde, je přípustné název zastávky zkracovat.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 100 b (verzálky)
Výška piktogramů za textem je 75 b.
Výška piktogramu šipky je 70 b.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (verzálky)
Výška piktogramů za textem je 60 b.
Výška piktogramu šipky je 50 b.



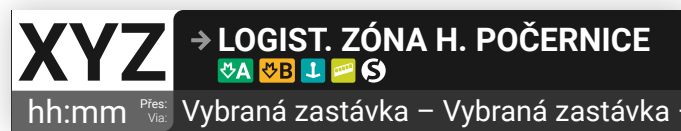
- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (verzálky)
(název zastávky je zkrácený)

Rozměry pole cílové zastávky (š × v) jsou 1280 b × 200 b.

Název konečné zastávky je vždy proveden verzálkami.

Při velikosti písma 100 b je výška piktogramů 75 b, při velikosti písma 80 b je výška piktogramů 60 b. Piktogram je od názvu zastávky oddělen dvojitou mezerou. Mezery mezi jednotlivými piktogramy jsou 15 b.

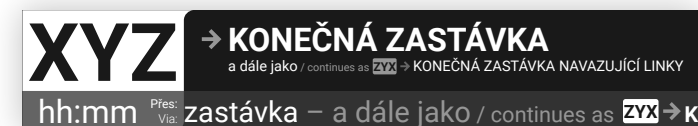
Dvouřádkové řešení používá vždy menší velikost písma a piktogramů.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (verzálky)
Při dlouhém názvu zastávky v kombinaci s více piktogramy lze využít 2 řádky (velikost písma 80 b, velikost piktogramů 60 b).

7.5.1 Konečná zastávka + změna čísla linky

Pokud spoj mění číslo linky na trase [bez výstupu cestujících z vozidla], zobrazí se v druhém řádku pole pro konečnou zastávku informace o pokračování spoje dále pod jiným číslem a jeho druhá konečná – uvozující text „a dále jako / continues as” + označení navazující linky. Po změně čísla linky se změní cílová zastávka a druhý řádek zmizí.



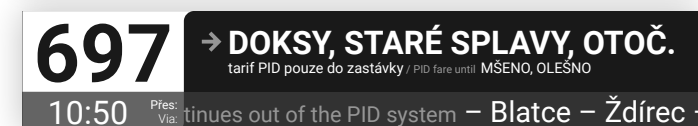
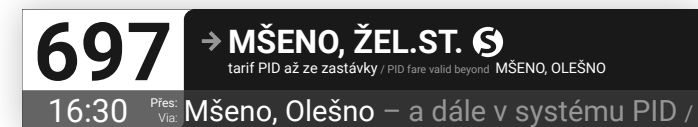
- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (verzálky)
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 27 b (anglický text)

Výška piktogramu šipky je 50 b, svislé zarovnání na střed nápisu konečné zastávky. Název konečné zastávky je proveden verzálkami.

Číslo nové linky je v rámečku o rozměrech 88 × 60 b, Roboto Bold 45 b. Stejná velikost je použita i ve sledu zastávek nebo ve schématu nadcházejících linek.

7.5.2 Konečná zastávka + změna tarifního systému

Pokud je spoj zařazen do různých tarifních systémů, kde v určité části trasy nelze využít tarif PID, zobrazí se v druhém řádku informace o změně tarifního systému. Informace obsahuje uvozující text „tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond” + název hraniční zastávky nebo text „tarif PID pouze do zastávky / PID fare until” + název hraniční zastávky. Po vyhlášení hraniční zastávky druhý řádek zmizí.



7.6. Sled zastávek

Výška řádku je 100 b.

Zobrazovány jsou pouze vybrané zastávky, text plynule roluje zprava doleva. Název zastávky je vždy doplněn piktogramem návazné dopravy (metro, vlak, lanovka, přívoz, NAD nebo letadlo), piktogramy autobusu a trolejbusu se nezobrazují, tramvaj lze zobrazit v odůvodněných případech. Piktogram je od textu oddělen mezerou. Zastávky jsou odděleny dlouhou pomlčkou „–“ (ALT+0150).

Když se při přiblížení ke konečné zastávce (kdy se zobrazuje pouze jedna nebo dvě vybrané zastávky) nápisy (včetně piktogramů) vejdou do jednoho řádku, není třeba text rolovat. Text bude zarovnán na střed a zobrazen staticky na místě.

Pokud je zastávka zobrazena ve schématu následujících zastávek (tj. příští zastávka + 4 následující), v běžícím řádku sledu zastávek se již nezobrazuje.

12:54

Přes:
Via:

hy – Mratín – Kostelec n. L., Žel. st. 



RGB: 50-50-50



RGB: 255-255-255


Roboto Regular 72 b,
výška piktogramů 60 b

7.6.1 Sled zastávek + změna čísla linky

Pokud spoj mění číslo linky na trase (bez výstupu cestujících z vozidla), zobrazí se za poslední zastávkou zobrazenou v řádku sledu zastávek text „**a dále jako / continues as**“, číslo linky, piktogram šipky a konečná zastávka. Tento text se zobrazí až v momentě, kdy do změny čísla linky zbývá posledních 5 zastávek, a po změně čísla linky zmizí. Po změně čísla linky se v řádku sledu zastávek zobrazí vybrané nácestné zastávky nové linky.


hh:mm

Přes:
Via:

zastávka – a dále jako / continues as  **ZYX** → **K**



RGB: 50-50-50



RGB: 255-255-255

Roboto Regular 72 b,
výška piktogramů 60 b




RGB: 150-150-150

Roboto Regular 72 b (český text)



RGB: 150-150-150

Roboto Regular 54 b (anglický text)



RGB: 255-255-255

Roboto Bold 72 b (verzálky)
[2. konečná zastávka],
výška piktogramu šipky 45 b
výška piktogramů [u 2. konečné] 60 b

7.6.2 Sled zastávek + změna tarifního systému

Pokud je spoj zařazen do různých tarifních systémů, kde v určité části trasy nelze využít tarif PID, zobrazí se za hraniční zastávkou text „**a dále v systému PID / continues within the PID system**“ nebo text „**a dále mimo systém PID / continues out of the PID system**“. Po vyhlášení hraniční zastávky druhý řádek zmizí. Za tímto textem pokračuje výčet dalších vybraných zastávek.

10:43

Přes:
Via:

lešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system



RGB: 50-50-50



RGB: 255-255-255

Roboto Regular 72 b,
výška piktogramů 60 b



RGB: 150-150-150

Roboto Regular 72 b (český text)



RGB: 150-150-150

Roboto Regular 54 b (anglický text)

7.7. Piktogramy

Použití jednotlivých piktogramů je vysvětleno pomocí písmen A–F (viz dále). Standardní velikost piktogramu je 75 b (u konečné zastávky a u návazných linek) a 60 b (u konečné zastávky, ve sledu zastávek a schématu nadcházejících zastávek).

Piktogramy lze v odůvodněných případech použít i jindy (např. piktogram tramvaje u náhradní autobusové dopravy za tramvaje apod.).

Pokud se spolu s piktogramem zastávky na znamení zobrazuje i jiný piktogram, piktogram zastávky na znamení je vždy poslední.

Použití piktogramů: **A** – ano, **A** – odůvodněně, **A** – ne

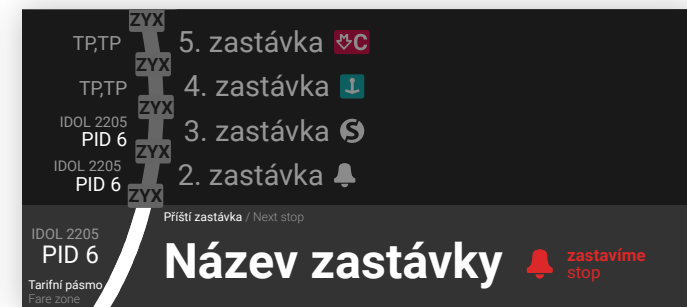
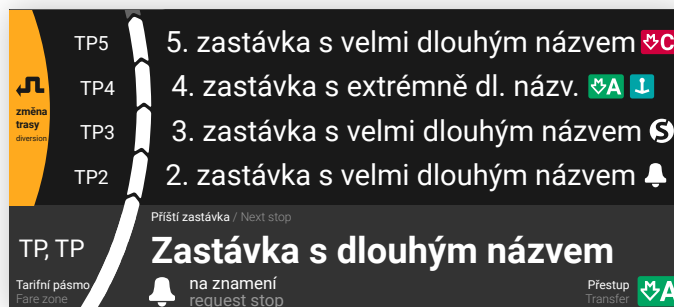
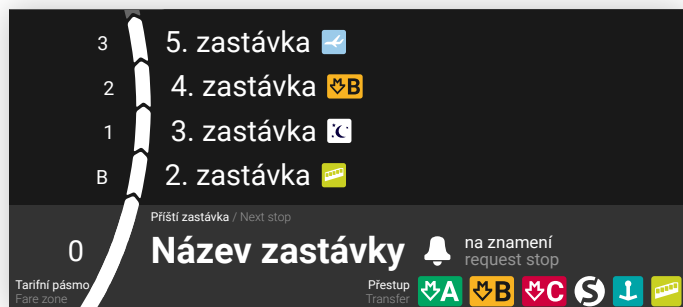
- A** Konečná zastávka – za názvem konečné zastávky v záhlaví obrazovky
- B** Sled zastávek – v běžícím řádku sledu zastávek
- C** Schéma nadcházejících zastávek – za názvem zastávky
- D** Přestupní obrazovka – v poli číslo linky (nabo ve sloupci stanoviště)
- E** Návazné linky
- F** Sdělovací obrazovka – jako úvodní piktogram

	Přestup na metro A	Použití:
	Přestup na metro B	Použití:
	Přestup na metro C	Použití:
	Přestup na metro D	Použití:
	Přestup na tramvaj	Použití:
	Přestup na autobus	Použití:
	Přestup na trolejbus	Použití:
	Přestup na linky S a další vlaky	Použití:
	Přestup na lanovku	Použití:
	Přestup na přívóz	Použití:

	Garantovaný noční přestup	Použití:
	Letiště	Použití:
	Systém PID	Použití:
	Náhradní zastávka	Použití:
	Přestup na náhradní dopravu	Použití:
	Zastávka na znamení	Použití:
	Šipka	Použití:
	Linka ZTP	Použití:
	Bezbariérové vozidlo	Použití:
	Vykřičník	Použití:

	Kočárek	Použití:
	Invalidní vozík	Použití:
	Postupujte dále	Použití:
	Zavazadlo	Použití:
	Zákaz konzumace	Použití:
	Přetížená komunikace	Použití:
	Mimořádnost na trase	Použití:
	Informace	Použití:
	Stanoviště	Použití:
	Metro (obecně)	Použití:

7.8. Schéma nadcházejících zastávek



Grafika

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 [segmenty čáry]
- RGB: 100-100-100 [poslední segment čáry]

Tarifní pásma

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b [zarovnáno doprava]

Názvy zastávek

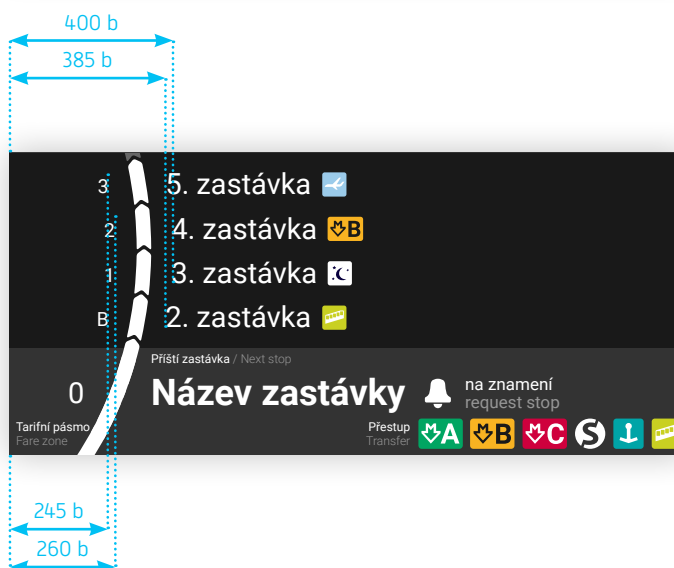
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b [zarovnáno doleva]

Schéma zobrazuje příští zastávku a 4 nadcházející zastávky včetně tarifního pásma, kam jsou dle jízdního řádu zařazeny. Kromě první nadcházející zastávky (příští zastávky), kde jsou navazující linky zobrazeny zvlášť, je vedle názvu zastávky vždy piktogram návazné dopravy (pokud v dané zastávce je) + případný piktogram zastávky na znamení. Maximální počet piktogramů je 3, pořadí zobrazování dle logiky zmíněné dále (vysvětleno v podkapitole „Návazné linky“). Piktogram je od textu oddělen mezerou.

Tarifní pásma jsou zarovnána doprava, názvy zastávek doleva.

Tarifní pásma jsou zarovnána doprava, v uvedeném příkladu je pravý okraj textového pole pásem B a 3 (TP2 a TP5) 245 b od levého okraje obrazovky, u pásem 1 a 2 (TP3 a TP4) je to 260 b od levého okraje obrazovky. Názvy 2. a 5. zastávky jsou zarovnány doleva, levý okraj textového pole je 385 b od levého okraje obrazovky, názvy 3. a 4. zastávky 400 b od levého okraje obrazovky.

Poslední zastávka (konečná) ve sledu zastávek je psaná verzálkami.



Pokud spoj mění číslo linky na trase (bez výstupu cestujících z vozidla), je to zobrazeno ve schématu nadcházejících zastávek. Zastávky, které obsluhuje spoj již pod jiným číslem, jsou zobrazeny šedě, piktogramy jsou potlačeny na 50% průhlednosti. „Místo změny čísla linky“ je signalizováno ve schématu. Po změně čísla linky (zobrazení sdělovací obrazovky) následuje standardní barevné zobrazení.

Grafika

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 [segmenty čáry se současnou linkou]
- RGB: 100-100-100 [segmenty čáry s navazující linkou]

Tarifní pásma

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b [zarovnáno doprava] – současná linka nebo TP systému PID
- RGB: 100-100-100 Roboto Regular 48 b [zarovnáno doprava] – navazující linka (TP PID)

Názvy zastávek

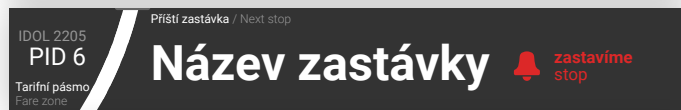
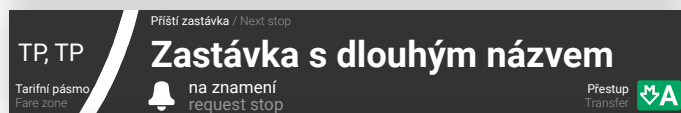
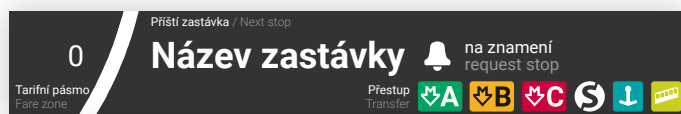
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b [zarovnáno doleva] – současná linka
- RGB: 100-100-100 Roboto Regular 72 b [zarovnáno doleva] – navazující linka

Při změně integrovaného dopravního systému lze zobrazit pásmo PID v kombinaci s pásmem jiného IDS. Číslo TP jsou vždy uvozena zkratkou PID nebo jiného IDS (např. IDOL, IREDO, IDPK apod.). TP PID je vždy uvedeno jako první ve směru jízdy (tj. dole).

Extrémně dlouhé názvy zastávek je možné zkracovat tak, aby se vešly do jednoho řádku textu.

7.9. Příští zastávka

První zastávka ve schématu nadcházejících zastávek (dále jen „příští zastávka“) je oproti ostatním zastávkám zobrazena výrazněji. Na rozdíl od schématu nadcházejících zastávek, které může být střídáno se sdělovacími obrazovkami či s přestupní obrazovkou, příští zastávka zůstává (stejně jako číslo linky, konečná zastávka, čas a sled zastávek) stále viditelná.



- RGB: 50-50-50
- RGB: 180-180-180 [vyhlášená zastávka]

Název zastávky

- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 120 b [název zastávky bez návazných linek]
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b [delší název zastávky]
- RGB: 50-50-50 Roboto Bold 90 b [vyhlášená zastávka]

Tarifní pásmo

- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 72 b [tarifní pásmo]
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b [dvě souběžná tarifní pásma oddělená čárkou a mezerou]
- RGB: 50-50-50 Roboto Regular 72 b [vyhlášená zastávka]

7.10. Zastávka na znamení

V případě, že příští zastávka je na znamení, se ve schématu nadcházejících zastávek vedle názvu zastávky objeví piktogram zastávky na znamení (zvoneček). Piktogram je od textu oddělen mezerou. Pokud se spolu s piktogramem zastávky na znamení zobrazuje i jiný piktogram, piktogram zastávky na znamení je vždy poslední (tj. blíže k pravému kraji obrazovky).

U příští zastávky je navíc piktogram doplněn nápisem „na znamení / request stop“. Pokud je název zastávky příliš dlouhý, je přípustné, aby se piktogram spolu s nápisem zobrazily o řádek níže (zarovnané doleva spolu se začátkem názvu zastávky, zároveň se použije menší velikost písma příští zastávky).



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 42 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 42 b (anglický text)

7.11. Zastavíme

Po dání znamení (stisku tlačítka pro otevírání dveří nebo tlačítka stop cestujícím) se nápis „na znamení / request stop“ střídá s nápisem „zastavíme / stop“. Nápis se přestane zobrazovat ve chvíli vyhlášení a „podbarvení názvu“ zastávky. Animace (střídání obou názvů) je v délce 1 s : 1 s.



- RGB: 50-50-50
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 42 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 42 b (anglický text)
- RGB: 220-40-40 Roboto Bold 42 b (český text)
- RGB: 220-40-40 Roboto Regular 42 b (anglický text)

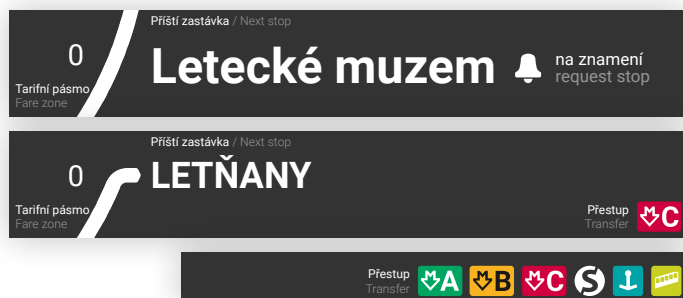
7.12. Návazné linky

U příští zastávky (první ve schématu nadcházejících zastávek) se za názvem zastávky zobrazují piktogramy shodně s těmi v kapitole 7.9. (vyjma piktogramu zastávky na znamení).

Výška piktogramů je 75 b. Mezera mezi různými dopravními prostředky je 20 b.

Políčka se zobrazují od spodního řádku, zarovnání k pravému dolnímu okraji obrazovky.

Návazné linky jsou uvozeny štítkem „Přestup / Transfer“. **Pokud v zastávce není žádný přestup, tento text se nezobrazuje.**



7.13. Textové řetězce

V textu zastávky se mohou vyskytovat níže uvedené textové řetězce, které je nutné překládat na příslušný piktogram. V textu zastávky mohou být použity i kombinace uvedených textových řetězců (např. [BC]-).

[A]		=MA=	
[B]		=MB=	
[C]		=MC=	
[D]		=MD=	
[AB]		=M=	
[AC]		~	
[AD]		\	
[BC]			
[BD]			
[CD]			

8. Sdělovací obrazovka

302 → **LETŇANY** 

10:06

Upozorňujeme cestující, že tento spoj
končí jízdu v zastávce **LETŇANY**.

Attention please, this bus terminates at **LETŇANY**.

Příští zastávka / Next stop

0 **U Vodojemu**  na znamení
Tarifní pásmo / Fare zone request stop

Sdělovací obrazovka využívá prostor mezi záhlavím (číslo linky, konečná zastávka, hodiny a běžící řádek – sled zastávek) a spodním řádkem s příští zastávkou.

8.1. Konečná zastávka

Běžné provozní hlášení.

Zobrazuje se po vyhlášení poslední zastávky na trase až do doby zavření dveří.

Konečná zastávka, prosíme, vystupte.

Final stop, please leave the bus.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Light 68 b [anglický text]

8.2. Zkrácený spoj

Běžné provozní hlášení.

Využívá se především pro „vložené spoje“. Zobrazuje se po vyhlášení předposlední zastávky na trase po dobu 10 s.

Upozorňujeme cestující, že tento spoj
končí jízdu v zastávce **LETŇANY**.

Attention please, this bus terminates at **LETŇANY**.

- RGB: 25-25-25
 - RGB: 255-255-255 Roboto Regular 80 b [český text]
 - RGB: 150-150-150 Roboto Light 60 b [anglický text]
- Název konečné zastávky je proveden řezem Bold (verzálky).

8.3. Změna tarifního pásma

Běžný provozní stav – řídí se palubním počítačem.

Zobrazuje se pokaždé, když se mění tarifní pásmo mezi zastávkami. Přejít na tuto obrazovku je po odjezdu vozidla z poslední zastávky v tarifním pásmu (na obrazovce už je příští zastávka v novém tarifním pásmu.) Doba zobrazení 10 s. Zobrazuje se pouze pro tarifní pásma PID.

Tato obrazovka má absolutní prioritu zobrazení, musí být synchronizovaná s palubním počítačem a hlášením o změně tarifního pásma. Přípustné je, že obrazovka nahradí jakoukoliv předchozí obrazovku, i kdyby předchozí obrazovka měla být zobrazena např. jen 2 s.

Algoritmus vyhlášení změny tarifního pásma je popsán v příloze 2 [Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle].

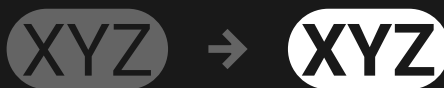
Prosím pozor! Změna tarifního pásma.

Attention please! Change of fare zone.



Prosím pozor! Změna tarifního pásma.

Attention please! Change of fare zone.



Prosím pozor! Změna tarifního pásma.

Attention please! Change of fare zone.



8.4. Informace o výluce *

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS.

Zobrazuje se po opuštění předposlední a poslední zastávky na pravidelné trase před výlukou (před sjetím z pravidelné trasy) po dobu 10 s.



Koh-i-noor – Bělocerkevská

Vážení cestující, z důvodu opravy komunikace je linka v tomto úseku odkloněna po náhradní trase. Zastávky Kavkazská, Na Míčáncích a Bělocerkevská jsou vynechány.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-170-30 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b [anglický text]

- RGB: 25-25-25
- Nadpisy
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b [český text]
 - RGB: 150-150-150 Roboto Light 68 b [anglický text]
- Tarifní pásma
- RGB: 100-100-100 [původní TP]
 - RGB: 25-25-25 Roboto Regular 180 b [původní TP]
 - RGB: 255-255-255 [nové TP]
 - RGB: 25-25-25 Roboto Bold 180 b [nové TP]

Průměr kružnice (TP s jedním znakem) je 200 b. Ovál (při TP o dvou nebo třech znacích) má rozměry [š × v] 400 × 200 b, při dvojpásmu 500 × 200 b. Vodorovně zarovnání je vždy na střed obrazovky.

8.5. Trvalá změna *

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS (řeší i časovou platnost informace).

Pokud se text nevejde na jednu obrazovku, po 5 s se posune směrem nahoru. Celková doba zobrazení je 10 s (u delších textů možno i více).

Zobrazuje se ve stanovený moment – každá část obrazovky po dobu 5 s.



Změna linkového vedení BUS

Od soboty **1. září 2018** dochází k trvalé změně linkového vedení autobusů PID v **oblasti Radotínska**. Podrobnosti naleznete na zastávkách a na www.pid.cz.

From saturday, the 1st September 2018, several permanent changes and modifications will take place in operation of the PID system in Radotin area. Visit www.pid.cz for more information.



Změna linkového vedení BUS

Od soboty **1. září 2018** dochází k trvalé změně linkového vedení autobusů PID v **oblasti Radotínska**. Podrobnosti naleznete na zastávkách a na www.pid.cz.

From saturday, the 1st September 2018, several permanent changes and modifications will take place in operation of the PID system in Radotin area. Visit www.pid.cz for more information.


- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.6. Jiné sdělení *

Předem připravená informace z jednotného rozhraní pro OIS (řeší i časovou platnost informace).


Pokud se text nevejde na jednu obrazovku, po 5 s se posune směrem nahoru. Celková doba zobrazení je 10 s (u delších textů možno i více).

Zobrazuje se ve stanovený moment – každá část obrazovky po dobu 5 s.



Zastávky na znamení od 1. 7. 2019

Od soboty **1. července 2019** budou všechny autobusové zastávky na území hl. m. Prahy **na znamení**. Na autobus není nutné mávat, **stačí stát viditelně na zastávce**. Před výstupem stiskněte s dostatečným předstihem **tlacítko STOP** nebo tlačítko pro otevření dveří. Další informace naleznete na www.pid.cz.



Zastávky na znamení od 1. 7. 2019

Od soboty **1. července 2019** budou všechny autobusové zastávky na území hl. m. Prahy **na znamení**. Na autobus není nutné mávat, **stačí stát viditelně na zastávce**. Před výstupem stiskněte s dostatečným předstihem **tlacítko STOP** nebo tlačítko pro otevření dveří. Další informace naleznete na www.pid.cz.


From saturday, the 1st July 2019, buses on all stops at Prague will stop on request only. You don't have lift a hand to stop the bus, just stand in the bus stop area. Press the STOP button or the door button. Visit www.pid.cz for more information.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 90 b
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.7. Zpráva z dispečinku *

Zpráva sestavená dispečerem v jednotném rozhraní pro OIS.

Zprávu zašle dispečink přímo do vozidla – doba zobrazení 15 s, zastávkové úseky, kde bude informace zobrazena a četnost opakování definuje dispečer v rozhraní.



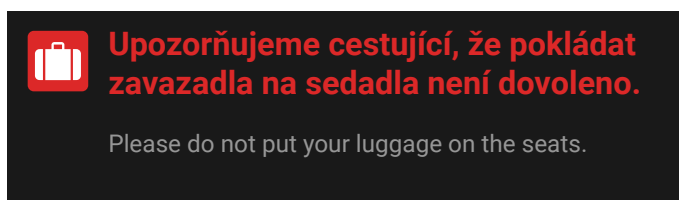
Z důvodu sněhové kalamity je ulice Horoměřická neprůjezdná. Linky 316 a 356 jsou ze zastávky Statenice, Černý Vůl, hospoda vedeny odklonem přes zastávky Výhledy, Zemědělská univerzita, V Podbabě a Nádraží Podbaba do zastávky Dejvická (přestup na metro „A“).
Pravidelný povoz bude obnoven po zajištění sjízdnosti všech komunikací (během dnešního odpoledne).

- RGB: 200-0-20
- RGB: 255-255-255 Roboto Regular 48 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b (anglický text)

8.8. Informativní hlášení *

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

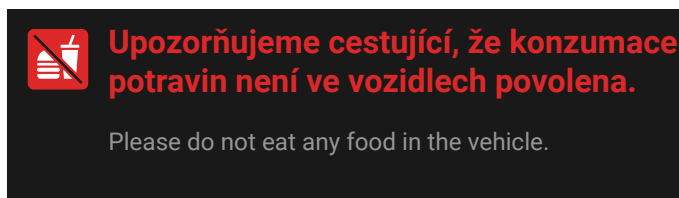
Zavazadla – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 220-40-40 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

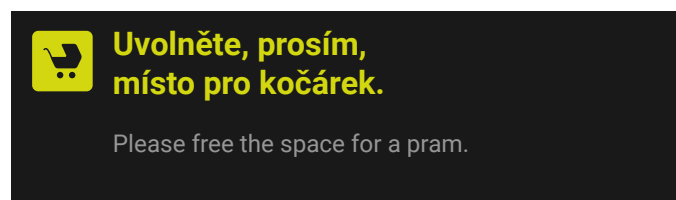
Zákaz jídla a pití – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 220-40-40 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

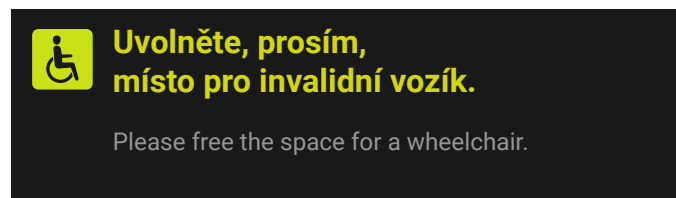
Kočárek – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

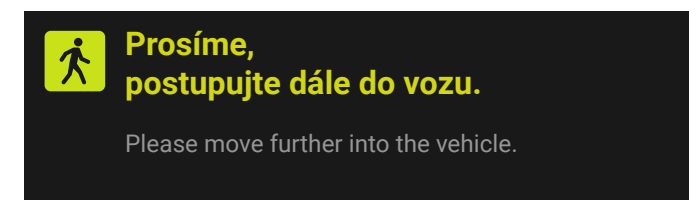
Invalidní vozík – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

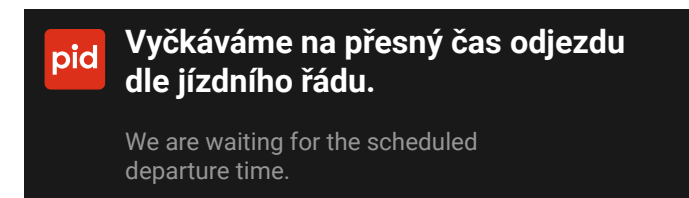
Postupujte dále do vozu – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

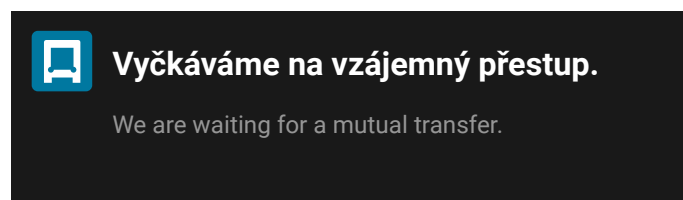
Vyčkávání na čas odjezdu – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

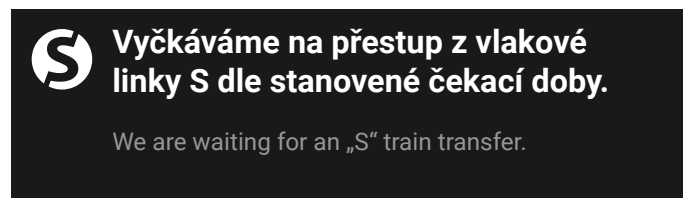
Vzájemný přestup – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b [anglický text]

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

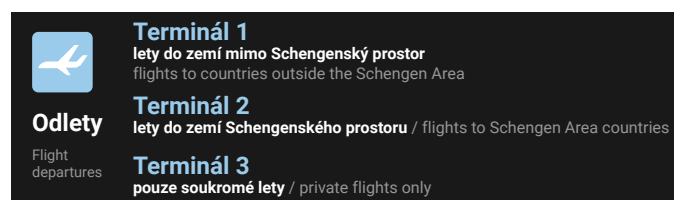
Vzájemný přestup (vlak) – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 80 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b [anglický text]

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

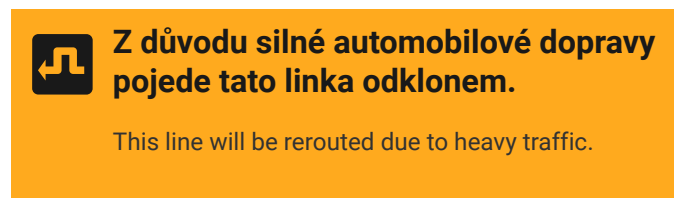
Letiště – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 155-203-234 Roboto Bold 60 b [terminál]
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 40 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 40 b [anglický text]

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

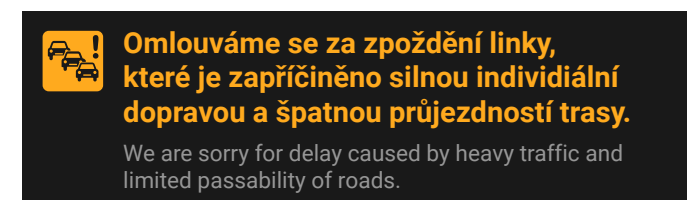
Odklon – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 255-170-30
- RGB: 25-25-25 Roboto Bold 80 b [český text]
- RGB: 25-25-25 Roboto Regular 60 b [anglický text]

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Zpoždění – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.

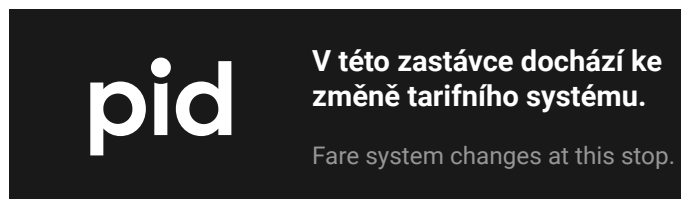


- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-170-30 Roboto Bold 72 b [český text]
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 56 b [anglický text]

8.9. Změna tarifního systému

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

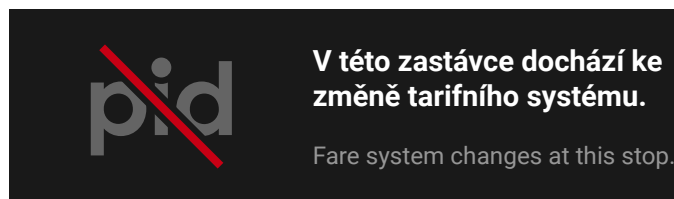
Začátek systému PID – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 255-255-255 Roboto Bold 72 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)
- RGB: 255-255-255 (logo)

Přednastavené akustické hlášení v palubních počítačích je doplněno o zobrazení na LCD obrazovce. Akustické hlášení musí být synchronizováno se zobrazením na LCD.

Konec systému PID – obrazovka se zobrazí při spuštění hlášení po dobu 5 s.



- RGB: 25-25-25
- RGB: 210-215-15 Roboto Bold 80 b (český text)
- RGB: 150-150-150 Roboto Regular 60 b (anglický text)
- RGB: 100-100-100 (logo)
- RGB: 200-0-20 (přeškrtnutí)

9. Přestupní obrazovka

355

→ ÚNĚTICE

16:14

Přes:
Via:

V Podbabě   – Lysolaje – Horoměřice

107 → Dejvická	B	1 min.	160 → Výhledy	A	9 min.
8 → Starý Hloubětín	B	2 min.	S49 → Praha-Hostivař	1/1	9 min.
107 → Suchdol	A	2 min.	147 → Dejvická	B	12 min.
340 → Roztoky, Levý Hradec	A	2 min.	147 → Výhledy	A	12 min.
350 → Dejvická	B	6 min.	160 → Dejvická	B	14 min.
18 → Vozovna Pankrác	B	8 min.	R20 → Praha Masarykovo nádraží	1/1	16 min.

B

Příští zastávka / Next stop

Nádraží Podbaba

Tarifní pásmo
Fare zone

Přestup
Transfer 

Obrazovka se zobrazuje prozatím v každém mezizastávkovém úseku (výhledově však pouze v předem definovaných přestupních bodech nebo zastávkách – seznam těchto zastávek bude k dispozici ode dne vyhlášení). Střídá se se základní obrazovkou již během cesty (mezi zastávkami).

Na přestupní obrazovce je vypsáno prvních 12 odjezdů – v potaz se berou všechny linky, které odjíždí z dané zastávky (od všech sloupků, v obou směrech) do 30 min. od předpokládaného příjezdu, přičemž od každé linky je zobrazen její první odjezd v uvedeném směru (tzn. odjezdy se filtrují podle linky a její konečné zastávky). Aktuální linka není zobrazena (ani v opačném směru).

Kromě výčtu odjezdů se vždy pod názvem zastávky zobrazují návazné linky (pouze piktogram).

Přestupní obrazovka využívá prostor mezi záhlavím (číslo linky, konečná zastávka, hodiny a běžící řádek – sled zastávek) a spodním řádkem s příští zastávkou.

Na online odjezdy se dotazuje prostřednictvím adresy:

.../x/číslo_CIS/?unite=true&ko=12702&pocet=30&ts=1



Řádkování

Výška řádku s odjezdem je 75 b.

- RGB: 25-25-25
- RGB: 50-50-50

9.10. Linky

Linky jsou seřazeny chronologicky. Na jedné stránce se zobrazuje pouze prvních 12 odjezdů.

Rozměry pole čísla linky (š × v) jsou 95 b × 65 b, zaoblení rohů s poloměrem 7 b.



Metro A [je využit piktogram – viz str. 13]

- RGB: 0-165-98
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]

Druh dopravy: **dd="1"**; alias="A"; Trakce: **metro**



Metro B [je využit piktogram – viz str. 13]

- RGB: 248-179-34
- RGB: 25-25-25 [Roboto Bold 70 b]

Druh dopravy: **dd="1"**; alias="B"; Trakce: **metro**



Metro C [je využit piktogram – viz str. 13]

- RGB: 207-0-61
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]

Druh dopravy: **dd="1"**; alias="C"; Trakce: **metro**



Metro D [je využit piktogram – viz str. 13]

- RGB: 0-140-190
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 70 b]

Druh dopravy: **dd="1"**; alias="D"; Trakce: **metro**



Denní tramvaj

- RGB: 255-255-255
- RGB: 120-2-0 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="2"**; Trakce: **tramvaj**



Denní trolejbusová linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 128-22-111 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="18"**; Trakce: **trolejbus**



Noční tramvaj

- RGB: 120-2-0
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="6"**; Trakce: **tramvaj**



Denní městská autobusová linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-120-160 [Roboto Bold 48 b]

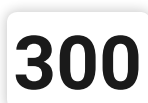
Druh dopravy: **dd="3"**; Trakce: **autobus**



Školní linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-120-160 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="9"**; Trakce: **autobus**



Denní příměstská nebo regionální linka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 25-25-25 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="4"**; Trakce: **autobus**



Noční městská autobusová linka

- RGB: 0-120-160
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="5"**; Trakce: **autobus**



Noční příměstská nebo regionální linka

- RGB: 9-0-62
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="16"**; Trakce: **autobus**



Vlaky PID – linky S nebo R

- RGB: 30-60-120
- RGB: 255-255-255 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="13"**; Trakce: **vlak**



Lanovka

- RGB: 255-255-255
- RGB: 201-208-34 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="8"**; Trakce: **lanová dráha**



Přívoz

- RGB: 255-255-255
- RGB: 0-164-167 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="12"**; Trakce: **přívoz**



Speciální autobusová linka (AE, IKEA, H1 apod.)

- RGB: 255-255-255
- RGB: 143-188-25 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="11"**; Trakce: **autobus**



Linka náhradní dopravy

- RGB: 255-255-255
- RGB: 255-170-30 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="15"**; Trakce: **tramvaj**

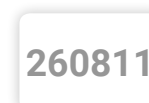
Druh dopravy: **dd="7"**, **dd="14"**; Trakce: **autobus**



Linka mimo systém PID (3 znaky)

- RGB: 255-255-255
- RGB: 150-150-150 [Roboto Bold 48 b]

Druh dopravy: **dd="17"**; Trakce: **autobus**






Linka mimo systém PID (6 znaků)

- RGB: 255-255-255
- RGB: 150-150-150 [Roboto Bold 24 b]

Druh dopravy: **dd="17"**; Trakce: **autobus**



9.11. Konečná zastávka

Piktogram šipky (výška 25 b) + konečná zastávka dané linky. Název zastávky nezahrnuje žádné piktogramy. Mezi názvem obce a názvem zastávky je vždy mezera [za čárkou]. Delší názvy mohou použít menší písmo, poté lze název zkrátit.

-  RGB: 150-150-150 (piktogram šipky, výška 25 b)
-  RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b
-  RGB: 255-255-255 Roboto Regular 24 b [dlouhé názvy, poté zkracování]


9.12. Stanoviště/nástupiště

Odjezdové zastávkové stanoviště je načteno z informací z MPV. Jednoznakové označení se zobrazí uvnitř piktogramu stanoviště, delší varianty (např. metro či železnice) piktogram stanoviště nepoužívají.

-  RGB: 100-100-100 (piktogram stanoviště, šířka 50 b)
-  RGB: 255-255-255 Roboto Regular 36 b

9.13. Odjezd


Údaj je v minutách. U zpožděného spoje se zpoždění připočítá k času odjezdu. Odjezdy spojů mající odjezd dříve než za 1 min. se nezobrazují. Obrazovka zobrazuje pouze spoje, které lze reálně stihnout (dopočet doby dojezdu do zastávky + 1 min.).



-  RGB: 255-255-255 Roboto Bold 36 b

9.14. Žádné další odjezdy

Na přestupní obrazovce jsou vypsány všechny linky, které odjíždí z dané zastávky (od všech sloupků, v obou směrech) do 30 min. od předpokládaného příjezdu, každá linka je zobrazena pouze jednou (její první spoj). Aktuální linka není zobrazena (ani v opačném směru).

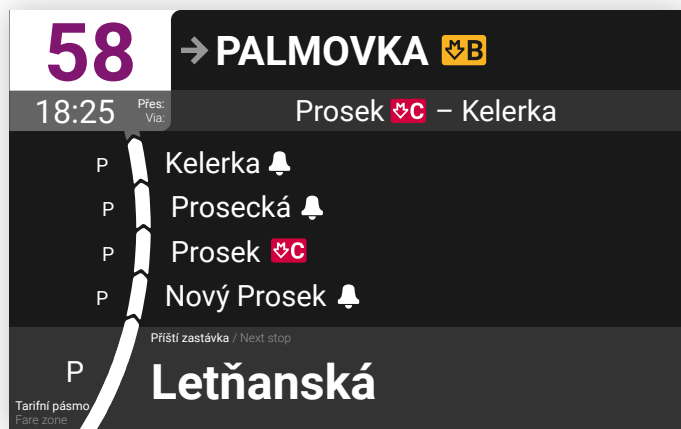
Pokud by zobrazené odjezdy nezaplňily celou obrazovku, za posledním odjezdovým řádkem se vypíše hláška „– Žádné další odjezdy v následujících 30 min. –“

-  RGB: 150-150-150 Roboto Regular 36 b, zarovnání na střed sloupce odjezdů

197 → Sídliště Písnice	J 1 min.	12 → Výstaviště Holešovice	A 4 min.
 B → Zličín	M1 2 min.	S6 → Nučice	3/6 6 min.
20 → Sídliště Barrandov	B 2 min.	5 → Vozovna Žižkov	A 8 min.
125 → Skalka	K 2 min.	– Žádné další odjezdy v následujících 30 min. –	
 B → Černý Most	M2 3 min.		
S7 → Beroun	3/5 4 min.		

10. Příklady a animace

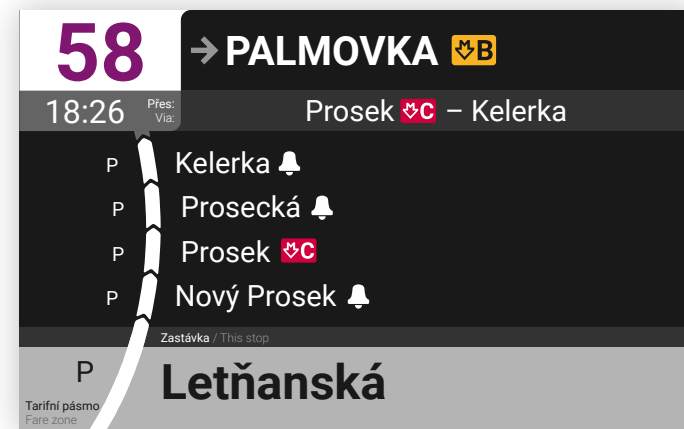
10.1. Průjezd zastávkou



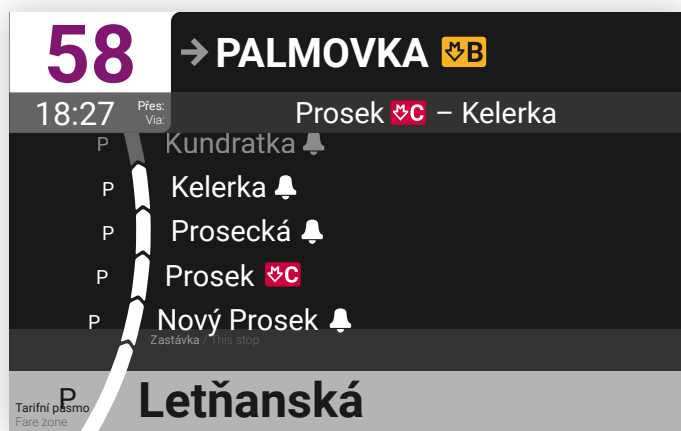
1. Stav před příjezdem do zastávky.



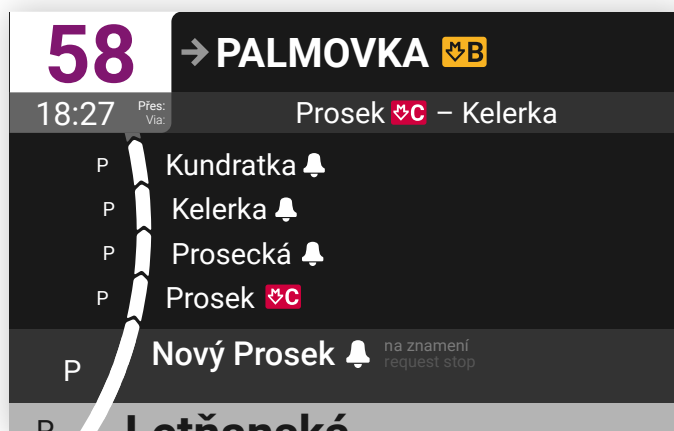
2. Vyhlášení zastávky. Rychlost animace podbarvení názvu zastávky je 1 s. Podbarvení probíhá zdola nahoru.



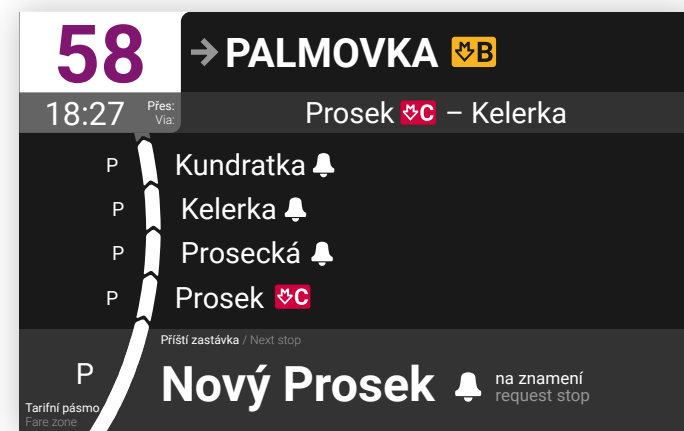
3. Vozidlo stojí v zastávce. Zastávka je podbarvena a písmo příští zastávky (včetně TP) a štitků „tarifní pásmo“ a „přestup“ má jinou barvu.



4. Po zavření dveří nebo opuštění souřadnic zastávky. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. Nápis „Příští zastávka“ a „Nástupiště“ mizí (1 – 2 s).

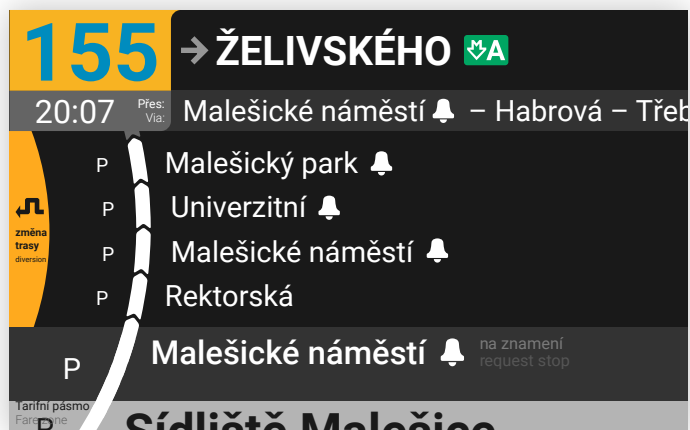


5. První zastávka zmizí na dolní hranici obrazovky, nejvzdálenější zastávka se posune z horního okraje a zároveň se „rozsvítí“. U příští zastávky se rozsvítí vedle zvonečku nápis „na znamení“.

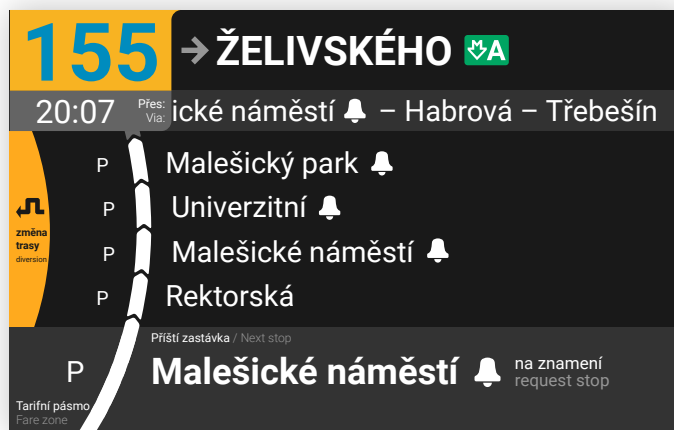


6. Po dokončení animace se „rozsvítí“ návazné linky.

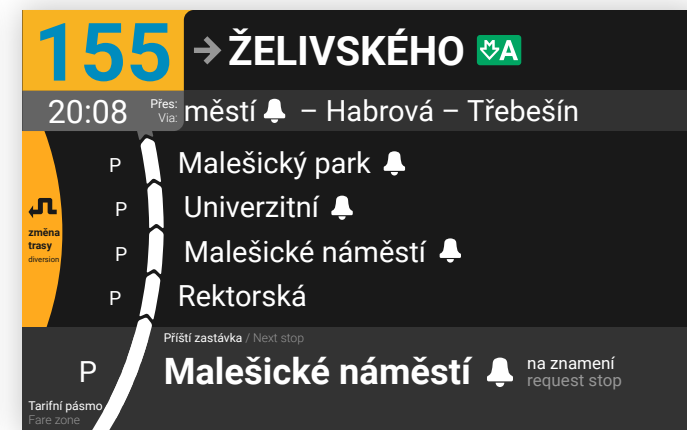
10.2. Zastávka na znamení, linka ve výluce



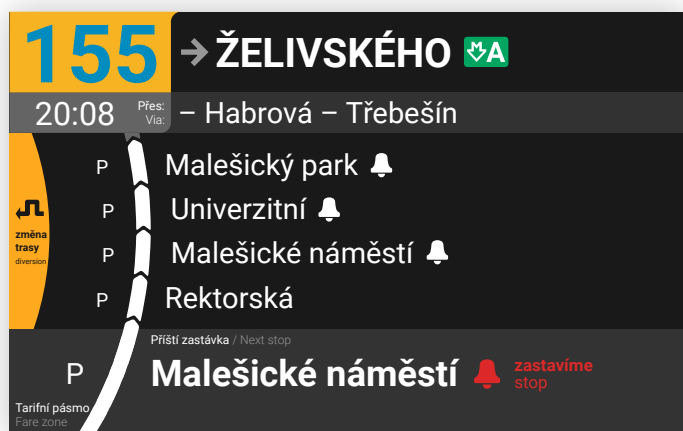
1. Po zavření dveří nebo opuštění souřadnic zastávky. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. U Příští zastávky se rozsvítí vedle zvonečku nápis „na znamení“.



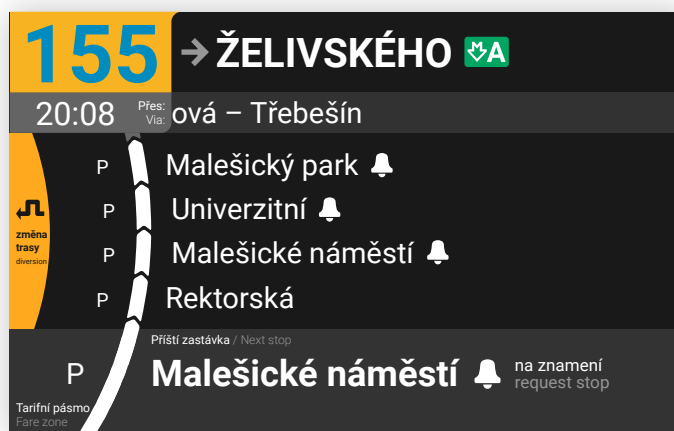
2. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s. Po dokreslení animace se „rozsvítí“ návazné linky.



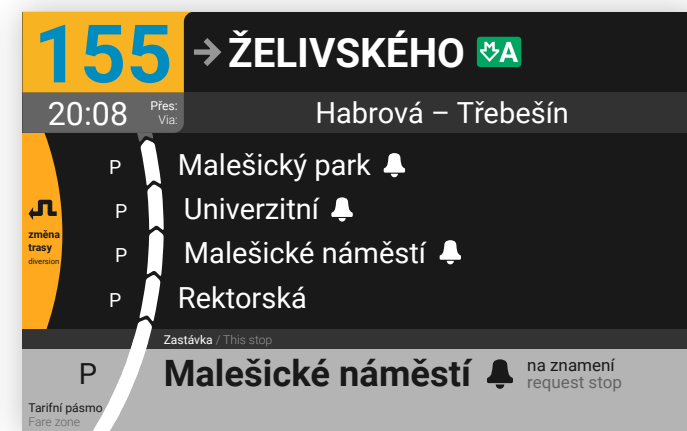
3. Hotová animace.



4. Po stisku tlačítka STOP nebo poptávky otevření dveří cestujícím se začne střídát nápis „na znamení“ s nápisem „zastavíme“. Střídají se až do vyhlášení zastávky. Animace (střídání obrazovek 4 a 5) je v délce 1 s : 1 s.



5. Po stisku tlačítka cestujícím se začne střídát nápis „na znamení“ s nápisem „zastavíme“. Střídají se až do vyhlášení zastávky. Animace (střídání obrazovek 4 a 5) je v délce 1 s : 1 s.



6. Vyhlášení zastávky. Rychlost animace podbarvení názvu zastávky je 1 s.

10.3. Změna tarifního pásma



1. Vozidlo stojí v zastávce. Zastávka je podbarvena a písmo příští zastávky (včetně TP) a štitků „tarifní pásmo“ a „přestup“ má jinou barvu.



1. Po zavření dveří nebo opuštění souřadnic zastávky. Délka animace překreslení sledu zastávek je 3 – 5 s.



2. Hotová animace.



3. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.

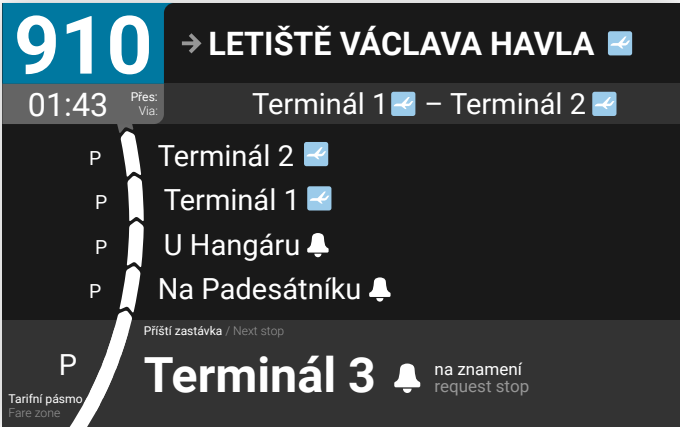


4. Délka zobrazení změny tarifního pásma je 10 s.

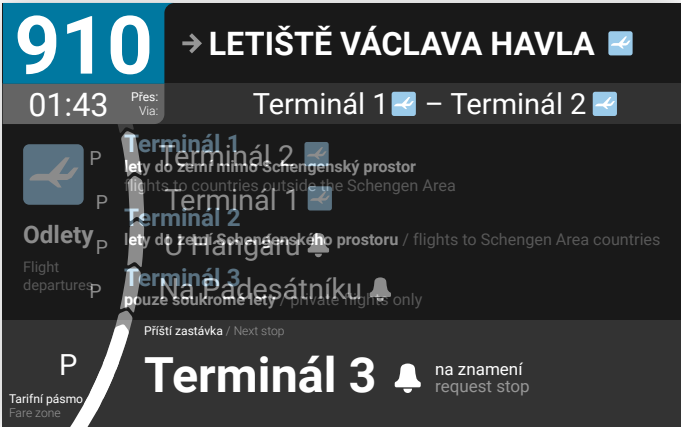


5. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.

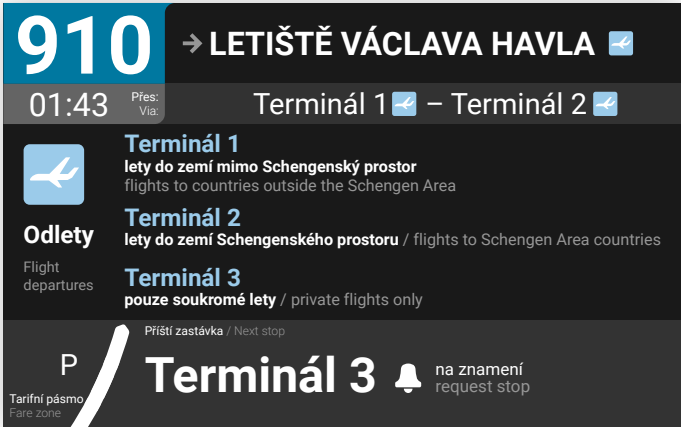
10.4. Sdělovací obrazovka



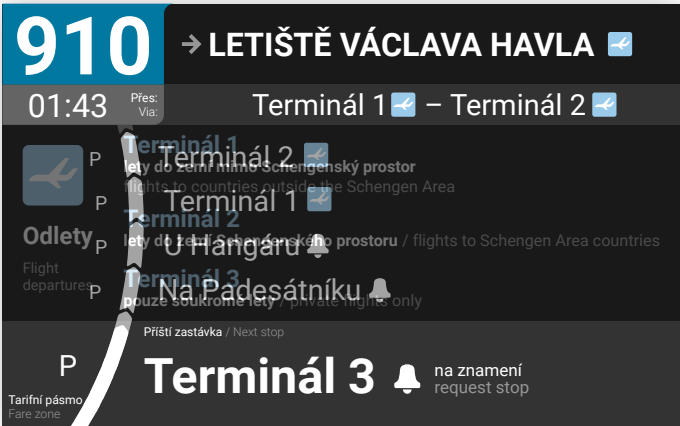
1.



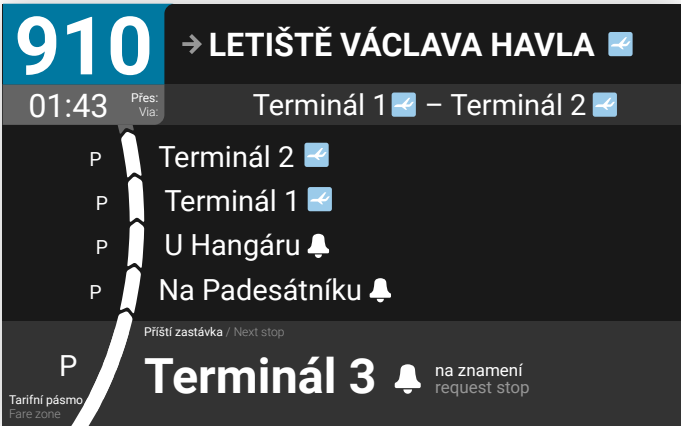
2. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



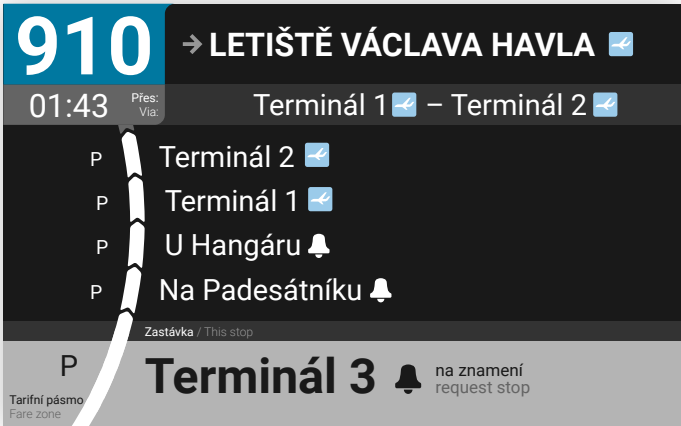
3. Délka zobrazení sdělení je 5 s.



4. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



5.



6.

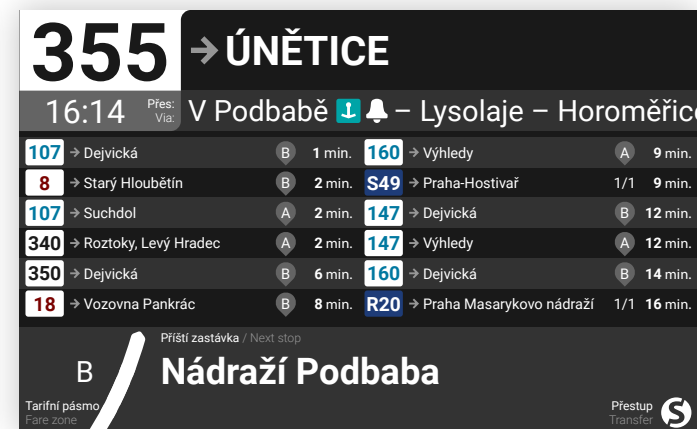
10.5. Přestupní obrazovka



1.



2. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



3. Délka zobrazení přestupní obrazovky je 8 s. Zobrazují se odjezdy do 30 min. od předpokládaného příjezdu do zastávky. Zobrazuje se pouze prvních 12 odjezdů.



4.



5.

10.6. Změny čísla linky na trase

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:28 Přes: Via: Tisem

6 Maršovice, Zaječí, Rozc. 🛎
6 Neveklov, Doloplazy, Rozc. 🛎
6 Tisem
5 Bystřice, Tvoršovice, Rozc. I 🛎

Příští zastávka / Next stop

5 Bystřice, Jírovice, Kukačka

Tarifní pásmo / Fare zone

1. Informace o změně čísla linky jsou jen u konečné zastávky.

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:30 Přes: Via: Tisem – a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

6 Neveklov
6 Maršovice, Zaječí, Rozc. 🛎
6 Neveklov, Doloplazy, Rozc. 🛎
6 Tisem

Příští zastávka / Next stop

5 Bystřice, Tvoršovice, Rozc. I
🛎 na znamení / request stop

Tarifní pásmo / Fare zone

2. 5 zastávek před změnou čísla linky se nové číslo objeví ve schématu nadcházejících zastávek. Shodná informace je také za poslední zastávkou ve sledu zastávek.

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:34 Přes: Via: a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

6 Neveklov, Zavadilka 🛎
6 Neveklov
6 Maršovice, Zaječí, Rozc. 🛎
6 Neveklov, Doloplazy, Rozc. 🛎

Příští zastávka / Next stop

6 Tisem

Tarifní pásmo / Fare zone

3. Číslo linky postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež spoj obsluhuje pod jiným číslem, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:37 Přes: Via: ko / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

6 Maršovice, Záhoří
6 Neveklov, Zavadilka 🛎
6 Neveklov
6 Maršovice, Zaječí, Rozc. 🛎

Příští zastávka / Next stop

6 Neveklov, Doloplazy, Rozc.
🛎 na znamení / request stop

Tarifní pásmo / Fare zone

4. Číslo linky postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež spoj obsluhuje pod jiným číslem, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:39 Přes: Via: nues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

6 Maršovice, Mstětice
6 Maršovice, Záhoří
6 Neveklov, Zavadilka 🛎
6 Neveklov

Příští zastávka / Next stop

6 Maršovice, Zaječí, Rozc.
🛎 na znamení / request stop

Tarifní pásmo / Fare zone

5. Číslo linky postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež spoj obsluhuje pod jiným číslem, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

454 → NEVEKLOV
a dále jako / continues as **459** → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

12:42 Přes: Via: → KŘEČOVICE, STRÁŽOVICE

6 Maršovice, Zderadice, Rozc.
6 Maršovice, Mstětice
6 Maršovice, Záhoří
6 Neveklov, Zavadilka 🛎

Příští zastávka / Next stop

6 Neveklov

Tarifní pásmo / Fare zone

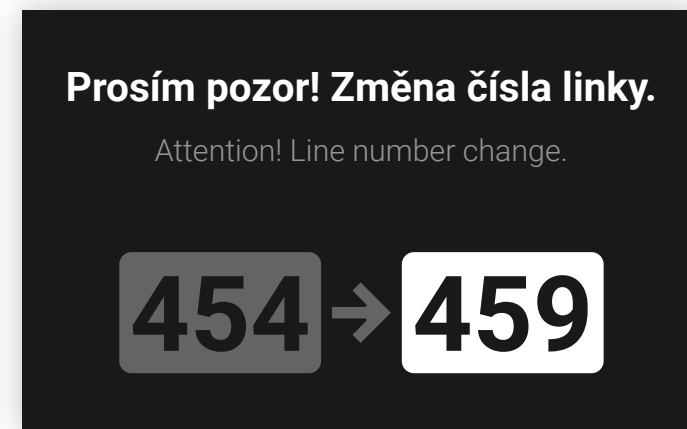
6. Číslo linky postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež spoj obsluhuje pod jiným číslem, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.



7. Po vyhlášení poslední zastávky se zobrazí obrazovky změny čísla linky.



8. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



9. Délka zobrazení obrazovky změny čísla linek je 10 s.



10. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.




11. Spoj má již jiné číslo linky.







12.

10.7. Přibližování ke konečné zastávce

302 → LETŇANY 

09:57 Přes: Via: Kbely – Letecké muzeum

- 0 U Vodojemu 
- 0 Důstojnické domy 
- 0 Letecké muzeum 
- B Huntířovská 


Příští zastávka / Next stop

B




Kbely

Tarifní pásmo
Fare zone

1.


302 → LETŇANY 

09:59 Přes: Via: Letecké muzeum

- 0 LETŇANY 
- 0 U Vodojemu 
- 0 Důstojnické domy 
- 0 Letecké muzeum 


Příští zastávka / Next stop

0



Huntířovská  na znamení
request stop

Tarifní pásmo
Fare zone

2.


302 → LETŇANY 

10:02 Přes: Via: Letecké muzeum

- 0 LETŇANY 
- 0 U Vodojemu 
- 0 Důstojnické domy 


Příští zastávka / Next stop

0



Letecké muzeum  na znamení
request stop

Tarifní pásmo
Fare zone

3.


302 → LETŇANY 

10:04 Přes: Via:

- 0 LETŇANY 
- 0 U Vodojemu 


Příští zastávka / Next stop

0


Důstojnické domy  na znamení
request stop

Tarifní pásmo
Fare zone

4.


302 → LETŇANY 

10:05 Přes: Via:

- 0 LETŇANY 


Příští zastávka / Next stop

0

U Vodojemu  na znamení
request stop

Tarifní pásmo
Fare zone

5.

302 → LETŇANY 


10:07 Přes: Via:

Příští zastávka / Next stop

0

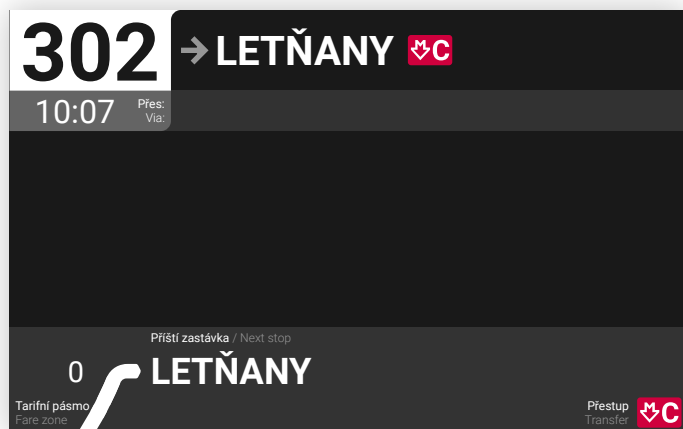
LETŇANY

Tarifní pásmo
Fare zone

Přestup
Transfer 

6.

10.8. Avízo konečné zastávky



1.



2. Vyhlášení zastávky. Rychlost animace podbarvení názvu zastávky je 1 s.



3. Vyhlášení zastávky. Rychlost animace podbarvení názvu zastávky je 1 s.



4. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



5. Text „konečná zastávka“ je zobrazen až do doby zavření dveří nebo opuštění souřadnic zastávky.

10.9. Změna IDS (směr ze systému PID)

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:42 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system

6 Mšeno, Ráj

6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách

6 Mšeno, Romanov

5,6 Mšeno, Podolec

Příští zastávka / Next stop

5,6 **Mšeno**

Tarifní pásmo / Fare zone

1. Informace o změně IDS je u konečné zastávky a ve sledu zastávek je za hraniční zastávkou vložena hláška „a dále mimo systém PID / continues out of the PID system“.

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:43 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system

IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

6 Mšeno, Ráj

6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách

6 Mšeno, Romanov

Příští zastávka / Next stop

5,6 **Mšeno, Podolec**

Tarifní pásmo / Fare zone

na znamení / request stop

2. 5 zastávek před změnou čísla linky se informace objeví ve schématu nadcházejících zastávek. Hraniční zastávka může mít přiřazeno 1 nebo 2 tarifní pásma/zóny. Zároveň je číslo pásma/zóny uvozeno zkratkou IDS (např. „PID“)

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:45 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system

2205 Blatce, Konrádov

IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

6 Mšeno, Ráj

6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách

Příští zastávka / Next stop

6 **Mšeno, Romanov**

Tarifní pásmo / Fare zone

na znamení / request stop

3. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:46 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system

2205 Blatce, Tubož

2205 Blatce, Konrádov

IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

6 Mšeno, Ráj

Příští zastávka / Next stop

6 **Mšeno, Romanov, Na Rovinách**

Tarifní pásmo / Fare zone

na znamení / request stop

4. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:49 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system – Blatce

2205 Blatce, Tubož, Rybník

2205 Blatce, Tubož

2205 Blatce, Konrádov

IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

Příští zastávka / Next stop

6 **Mšeno, Ráj**

Tarifní pásmo / Fare zone

na znamení / request stop

5. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

697 → DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČ.
tarif PID pouze do zastávky / PID fare until MŠENO, OLEŠNO

10:50 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále mimo systém PID / continues out of the PID system – Blatce – Ždírec

2205 Blatce, Blatečky

2205 Blatce, Tubož, Rybník

2205 Blatce, Tubož

2205 Blatce, Konrádov

IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

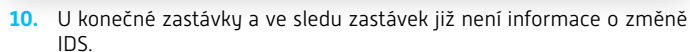
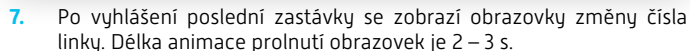
Příští zastávka / Next stop

6 **Mšeno, Ráj**

Tarifní pásmo / Fare zone

na znamení / request stop

6. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.



Příklad linky
zařazené do dvou
IDS.

10.10. Změna IDS (směr do systému PID)

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:30 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále v systému PID / continues within the PID system

- 2205 Blatce, Konrádov
- 2205 Blatce, Tubož
- 2205 Blatce, Tubož, Rybník
- 2205 Blatce, Blatečky

Příští zastávka / Next stop

2219 **Blatce, Rozc.**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

1. Informace o změně IDS je u konečné zastávky a ve sledu zastávek je za hraniční zastávkou vložena hláška „a dále v systému PID / continues within the PID system“.

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:33 Přes: Via: Mšeno, Olešno – a dále v systému PID / continues within the PID system

- IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno
- 2205 Blatce, Konrádov
- 2205 Blatce, Tubož
- 2205 Blatce, Tubož, Rybník

Příští zastávka / Next stop

2205 **Blatce, Blatečky**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

2. U zastávek mimo systém PID jsou zobrazovány tarifní pásma/zóny. Informace o nástupišti ani informace o přestupech nejsou zobrazovány. 5 zastávek před změnou čísla linky se objeví informace o změně IDS ve schématu nadcházejících zastávek.

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:34 Přes: Via: Mšeno, Ráj – a dále v systému PID / continues within the PID system

- 6 Mšeno, Ráj
- IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno
- 2205 Blatce, Konrádov
- 2205 Blatce, Tubož

Příští zastávka / Next stop

2205 **Blatce, Tubož, Rybník**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

3. Hraniční zastávka může mít přiřazena 2 tarifní pásma/zóny. Zároveň je číslo pásma/zóny uvozeno zkratkou IDS (např. „PID“)

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:35 Přes: Via: Mšeno, Ráj – a dále v systému PID / continues within the PID system

- 6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách
- 6 Mšeno, Ráj
- IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno
- 2205 Blatce, Konrádov

Příští zastávka / Next stop

2205 **Blatce, Tubož**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

4. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:37 Přes: Via: Mšeno, Ráj – a dále v systému PID / continues within the PID system

- 6 Mšeno, Romanov
- 6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách
- 6 Mšeno, Ráj
- IDOL 2205 PID 6 Mšeno, Olešno

Příští zastávka / Next stop

2205 **Blatce, Konrádov**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

5. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.

697 → **MŠENO, ŽEL.ST.**

tarif PID až ze zastávky / PID fare valid beyond MŠENO, OLEŠNO

16:38 Přes: Via: Mšeno, Ráj – a dále v systému PID / continues within the PID system

- 5,6 Mšeno, Podolec
- 6 Mšeno, Romanov
- 6 Mšeno, Romanov, Na Rovinách
- 6 Mšeno, Ráj

Příští zastávka / Next stop

2205 **Mšeno, Olešno**

Tarifní pásmo / Fare zone na znamení / request stop

6. Informace postupuje níže spolu se zastávkami. Zastávky, jež jsou zařazeny v jiném IDS, jsou šedé, piktogramy mají průhlednost 50 %.



1. Po vyhlášení poslední zastávky se zobrazí obrazovky změny tarifního systému. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



2. Sdělovací obrazovka.



3. Délka animace prolnutí obrazovek je 2 – 3 s.



4. U konečné zastávky a ve sledu zastávek již není informace o změně IDS.



5. Následuje standardní zobrazení včetně povinnosti zobrazovat přestupy, tarifní pásma (opět bíle) a informace o nástupišti.

10.11. Překryv tarifních pásem

570

→ KRALOVICE

11:57

Přes: Via: Břežany – Kožlany

IDPK 029
PID 6
IDPK 029
PID 6
IDPK 033
PID 6
IDPK 033
PID 6

Kožlany, u váhy
Kožlany, u školy
Břežany, rozc.
Břežany

Příští zastávka / Next stop


Čistá

Tarifní pásmo
Fare zone

1. Tarifní pásma se zobrazují pro oba systémy nad sebou. Dole je ten systém, ze kterého přijíždím, nahoře ten, do kterého vjíždím. Číslo tarifního pásma/zóny je uvozeno zkratkou dopravního systému.

310570

570



Rakovník - Čistá - Kralovice

Transdev Střední Čechy s.r.o.,
Lubenská 1588/20 91 Rakovník

Platí od: 7.3.2021

LEX

Opisovatel
LEXTRANS BUS s.r.o., Čistá č.p. 2270 34 Čistá

313570

	tarifní pásmo																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
--	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Příklad linky
zařazené do dvou
IDS.

Poznámky:

* Takto označené položky budou platné až ode dne vyhlášení.

Uvedené časy doby zobrazení jednotlivých obrazů jsou stanoveny jako pevné s tím, že je přípustná odchylka ± 1 s v závislosti na chování použité periferie.

Piktogramy a základní šablony v křivkách mohou být poskytnuty organizátorem na vyžádání.

Historie revizí:

Verze 3.0 [18. dubna 2019]

Verze 3.1 [18. července 2019]

- Opraveno číslování kapitol

Verze 3.2 [19. června 2020]

- Přidáno slovo „please“ do anglického ekvivalentu u změny čísla linky [5]
- Piktogram (návazná doprava, zastávka na znamení) za textem je vždy oddělen mezerou (doplněno do 7.7, 7.9 a 7.12)
- ~~Maximální velikost písma u konečné zastávky je 100 b [7.6]~~
- Zmenšena velikost písma tarifního pásma ve schématu nadcházejících zastávek – zastávky 2–5 [7.9]
- Tarifní pásmo příští (a současné) zastávky je řezem Regular [7.10]
- Poslední zastávka ve schématu nadcházejících zastávek je verzálkami [7.9, 10.7]
- Přidána hláška „Žádné další odjezdy“ [9.7]
- Změna barevného řešení vlaků na přestupní obrazovce [7.2]
- Přidána animace posunu (stránkování) přestupních obrazovek a upraveny časové intervaly pro jednotlivé obrazovky [10.5]
- Doplněny 2 sdělovací obrazovky – změny tarifního systému [8.9]
- Definována nová animace změny IDS [10.9 a 10.10]

Verze 4.1 [1. srpna 2021]

- Startovací obrazovka – nové logo PID [4]
- Číslo linky – pokud nejsou informace o typu linky, číslo se zobrazuje černě [7.1]
- Číslo linky – definován styl pro linky mimo PID se 3 a 6 znaky [7.1]
- Odstraněny popisující štítky (den a datum, konečná zastávka,...), zůstávají pouze: Přes, Tarifní pásmo, Příští zastávka, Přestup [7.2]
- Štítek Přestup/Transfer – nově zarovnán doprava [7.2]
- Konečná zastávka – nově definovány pouze 2 velikosti písma a pouze jednořádkové provedení [7.5]
- Konečná zastávka a sled zastávek – upřesněny případy změny čísla linky na trase a změny tarifního systému [7.5, 7.6]
- Sled zastávek – upřesněn znak pro oddělení názvů [7.6]
- Piktogramy – upraveny piktogramy PID a Zákaz konzumace, přidán piktogram stanoviště [7.7]
- Tarifní pásma – definovány případy překryvů více pásem [7.8]

- Příští zastávka – definovány 2 velikosti písma (varianta bez návazných linek a dlouhý text/s návaznými linkami) [7.9]
- Zastavíme – upraven časový interval pro indkaci (blikání) [7.11]
- Odstraněna informace o aktuálním nástupišti (původně 7.11)
- Návazné linky – upřesnění: pokud není na co přestoupit, nezobrazuje se štítek „Přestup / Transfer“ [7.12]
- Návazné linky – upřesnění: pokud nelze načíst online data, zobrazí se informace (pouze piktogramy) dle dat palubního počítače [7.12]
- Návazné linky – definována velikost políčka i pro víceznakové linky [7.12]
- Sdělovací obrazovka – aktualizováno logo PID [8.9]
- Přestupní obrazovka – prioritně se zobrazuje pouze 12 následujících odjezdů [9]
- Přestupní obrazovka – přesnější definování zobrazení cílových zastávek (mezera mezi názvem obce a názvem zastávky) [9.3]
- Přestupní obrazovka – stanoviště zobrazováno s piktogramem [9.4]
- Přestupní obrazovka – nezobrazuje se indikace nízkopodlažních spojů (původně 9.5)
- Animace – definovány případy překryvů pásem různých IDS [10.11]

Verze 4.2 [14. dubna 2022]

- Opraven formát času v některých obrazovkách [hh:mm]
- Štítek Tarifní pásmo/Transfer – nově zarovnán doleva dolů [7.2]
- Schéma nadcházejících zastávek – TP PID se při zobrazení více IDS zobrazuje vždy na spodním řádku [7.8]
- Změna IDS – zastávky v druhém IDS v pořadí se zobrazují bílou barvou (stejně jako všechny ostatní) [10.9]
- Doplněna kapitola Textové řetězce [7.13]
- Upřesněna logika řešení Návazných linek [7.12]
- Opraven druh dopravy u linky AE [9.10]

Verze 4.3 [22. června 2022]

- Zrušeno zobrazování návazných linek [7.12] v původním rozsahu a sjendoceno s kapitolou 7.7 – zobrazují se pouze piktogramy (upraveno napič dokumentem)
- Definice použití piktogramů v případě E (návazné linky) [7.7]
- Pro název příští zastávky je přednostně používáno větší písmo, pokudse nezobrazují návazné linky nebo zastávky na znamení [7.9]
- Úprava definice výpisu linek – místo pouze prvního odjezdu zobrazovat první odjezd v uvedeném směru – eliminace nezobrazování pásmovaných linek [9]
- Zobrazuje se pouze prvních 12 odjezdů – nestránkovat [10.5]

pid pražská integrovaná
doprava

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor marketingu & odbor technického rozvoje a projektů
Rytiřská 10, Praha 1

Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle
Autobusy PID, Trolejbusy PID
červen 2022



Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID

Autobusy PID, Trolejbusy PID

červenec 2022



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Rytířská 10, Praha 1
Integrovaná doprava Středočeského kraje
Sokolovská 94, Praha 8

Obsah

1.	Úvod	4
2.	Zúčastněné strany	5
2.1.	Certifikační autorita	5
2.2.	Žadatel	5
2.3.	Laboratoř OIS	5
3.	Cíl certifikace	6
4.	Výchozí předpoklady certifikace	7
5.	Procesní postup certifikace	9
6.	Průběh certifikace	11
6.1.	První fáze certifikace	11
6.2.	Druhá fáze certifikace	12
6.3.	Třetí fáze certifikace	12
6.4.	Schéma třífázového testování	13
6.5.	Výsledek testování	14
7.	Udělení certifikátu	15
7.1.	Certifikát bez výhrad	15
7.2.	Certifikát s omezením	15
7.3.	Certifikát s podmínkou	15
8.	Odejmutí certifikátu	16
9.	Seznam certifikovatelných zařízení	17

Seznam obrázků

Obrázek 1:	Schéma třífázového testování	13
Obrázek 2:	Seznam certifikovatelných zařízení	17

Seznam zkratk a termínů

Zkratka	Význam
IDS	integrovaný dopravní systém
JŘ	jízdní řád
Laboratoř OIS	Laboratoř odbavovacích a informačních systémů
MPV	systém pro monitorování provozu vozidel PID
PID	Pražská integrovaná doprava
SAM	modul pro zabezpečený přístup do úložiště na nosiči
SW, FW, HW	software, firmware, hardware
WL	whitelist
akceptace	souhlas s provozováním předmětného zařízení v systému PID v organizátorem stanoveném rozsahu
clearing	zúčtování a rozdělení tržeb z jízdného
mezikrajská linka	linka zařazená kromě systému PID současně do jiného IDS v sousedním kraji, případně provozovaná v systému PID mimo území hlavního města Prahy a Středočeského kraje

Přílohy

- Příloha 1: Žádost o certifikaci zařízení pro prostředí Pražské integrované dopravy
Příloha 2: Protokol testu
Příloha 3: Akceptace zařízení pro provoz v PID



Standardy kvality PID

Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID

Návazná příloha k dokumentům:

Standard kvality PID – Autobusy PID

Standard kvality PID – Trolejbusy PID

Nadřazený dokument:

> **Standard kvality PID – Autobusy PID** [leden 2019]

> **Standard kvality PID – Trolejbusy PID** [od vyhlášení]

Závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

Platnost:

Pro všechny smlouvy na městské, příměstské a regionální linky PID.¹

Garant návazné přílohy standardu:

> **ROPID, odbor technického rozvoje a projektů**

certifikace@pid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

> **ROPID, odbor technického rozvoje a projektů**

> **IDSK, odbor technického rozvoje a provozních činností**

Zveřejnění standardu a vyhodnocení jeho dodržování:

www.pid.cz/standardy-kvality

¹ Pro účely tohoto dokumentu a z pohledu vydaného certifikátu je městskou linkou uvažována linka provozovaná na území hl. m. Prahy, příměstskou linkou linka provozovaná na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a regionální linkou linka provozovaná na území Středočeského kraje.

1. Úvod

Tento dokument popisuje certifikační proces, všechny jeho části a nastavené podmínky pro jeho splnění. Certifikace zařízení pro vybavení vozidel zasahujících do systému Pražské integrované dopravy (PID) je nezbytnou podmínkou pro uvedení tohoto zařízení do pravidelného provozu. Pokud nebude certifikace ze strany certifikační autority z důvodu nedostatků a překážek na straně žadatele udělena, nesmí být toto zařízení zařazeno do provozu PID (není-li taková instalace součástí certifikačního procesu nutného k ověření chování). V případě provozování neschváleného zařízení v pravidelném provozu PID se dopravce vystavuje udělení sankcí, a to i opakovaně.

Nejedná se o schvalovací proces na úrovni norem nebo legislativy, jedná se o interní proces zahrnující testování parametrů, funkčnosti, chování, či jiných vlastností technického zařízení, a zajištění kompatibility certifikovaného zařízení s ostatními již schválenými a provozovanými zařízeními v systému PID. Certifikační proces podle tohoto dokumentu v žádném případě nenahrazuje schvalování, testování či jiné ověřování vlastností výrobků podle příslušných právních předpisů; jedná se pouze o testování zařízení z hlediska funkčnosti a zajištění chování v souladu s požadavky Standardů kvality PID.

Certifikační proces probíhá výhradně na území České republiky. Pro komunikaci certifikační autority se žadatelem se používá český nebo slovenský jazyk (vyjma názvů či jiných odborných pojmů, které jsou obvykle uváděny v původním jazyce, zejména anglickém).

Seznam certifikovaných zařízení pro provoz v PID je zveřejněn a pravidelně aktualizován na webu organizátora www.pid.cz/standardy-kvality.

2. Zúčastněné strany

2.1. Certifikační autorita

Certifikační autorita je nezávislá entita, která při své činnosti v rámci certifikace ověřuje zejména stejně chování různých zařízení vůči cestujícím, provoznímu personálu nebo dalším zařízením a soulad těchto zařízení s požadavky definovanými ve Standardech kvality PID, potažmo v příslušných návazných přílohách. Certifikační autoritou odpovědnou za certifikaci zařízení pro provoz v PID dle tohoto dokumentu jsou následující subjekty, které vzájemně spolupracují, provádějí certifikační testy, společně rozhodují o procesním postupu certifikace a vydáním certifikátu vyjadřují souhlas s provozováním zařízení v systému PID:



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, příspěvková organizace

Rytířská 406/10, Praha 1, 110 00

IČO: 60437359

ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

www.pid.cz

certifikace@pid.cz



Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

Sokolovská 100/94, Praha 8, 186 00

IČO: 05792291

IDSK, odbor technického rozvoje a provozních činností

www.pid.cz

certifikace@pid.cz

2.2. Žadatel

Žadatelem je subjekt, který žádá certifikační autoritu o certifikaci technického zařízení pro provoz v systému PID. Tímto subjektem může být dopravce, nebo přímo výrobce, dovozce či distributor zařízení (dále jen „žadatel“ nebo „dodavatel“), který toto zařízení uvažuje pro provoz v PID. V případě nového dodavatele zařízení do systému PID je nutná předchozí registrace tohoto dodavatele u certifikační autority. Podáním žádosti souhlasí žadatel s procesním postupem certifikace.

2.3. Laboratoř OIS

Pro testování v laboratorních podmínkách využívá certifikační autorita též Laboratoř OIS v rámci Fakulty dopravní ČVUT v Praze, nezávislé univerzitní pracoviště.



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní (ČVUT FD)

Konviktská 20, Praha 1, 110 00

IČO: 68407700

Laboratoř odbavovacích a informačních systémů ve veřejné dopravě

www.ois.fd.cvut.cz

ois@fd.cvut.cz

3. Cíl certifikace

Nutnost certifikace zařízení, respektive jednotlivých periférií odbavovacího a informačního systému do prostředí PID, je důsledkem rozmachu informačních technologií a společností operujících a vstupujících na tento segment trhu. Snahou organizací ROPID a IDSK je získat co nejvíce vstupních informací o zařízeních, jejich vzájemné kompatibilitě, schopnosti vzájemné spolupráce (výměny dat, vzájemného řízení se), zobrazování a interpretaci informací. Na základě znalosti potřeb a prostředí PID bude organizace ROPID a IDSK také vznášet připomínky k chování zařízení z pohledu obsluhy. Vytvoří se tak přehled zařízení schopných plnit požadavky systému PID na jednotnost chování a předávaných informací. Cílem je eliminovat již v testovací fázi nevhodné kombinace a mít tak nástroj pro dopravce, který mu bude nápomocen při objednávkách nových vozidel, případně při dovybavování nebo převybavování současných vozidel. V důsledku se tak ochrání dopravce a systém PID jako celek před nevhodnou kombinací jednotlivých zařízení, která spolu nespolečně korektně nebo dokonce vůbec.

Certifikační autorita udělí certifikát pouze za předpokladu, že žadatel splní požadavky a zařízení úspěšně projde certifikačním procesem. Držitelem certifikátu může být právnická i fyzická osoba. Certifikát se vydává **na dobu 5 let**. V případě, že v průběhu platnosti certifikátu dojde ke změně závazných podmínek provozu PID (změna Tarifu PID, změna principu odbavení, změna způsobu informování cestujících aj.) a v důsledku těchto změn přestane dotčené zařízení tyto nové podmínky splňovat, může být platnost certifikátu předčasně ukončena. Pokud zařízení vyhoví změně závazných podmínek provozu PID, může dojít k vystavení rozšířeného certifikátu o nové funkcionality.

Certifikát uděluje pouze certifikační autorita. Certifikát nemá zpětnou platnost. Certifikát podepsaný pouze jednou z organizací se považuje za neplatný!

Před uplynutím doby platnosti certifikátu je možné podat žádost o opakování certifikace (dále jen „recertifikace“). Opakované certifikáty mají **platnost 3 roky**, nebude-li dohodnuto jinak. Vzhledem k opakování procesu certifikace u již certifikovaného zařízení, které je v pravidelném provozu a je tak známo jeho chování, se dá předpokládat, že tento proces bude prováděn ve zkrácené době s možným vynecháním některé z fází.

Po celou dobu platnosti certifikátu se dodavatel zařízení zavazuje nepřetržitě k plnění kritérií certifikátu a podpoře zařízení. Bude reagovat na vývoj a požadavky dopravců a organizací ROPID a IDSK, a zavazuje se neprodleně odstraňovat zjištěné a nahlášené závady v chování (pro jejich kategorizaci viz kapitolu 6.5). Dále zajistí, aby byl certifikovaný prvek dopravcům v systému PID dodáván ve schválené kombinaci a s aktuálně schváleným SW a FW. Kontrola funkčnosti zařízení bude probíhat kontinuálně v rámci běžné kontrolní činnosti organizací ROPID a IDSK ve spolupráci s dopravci.

Právo na užívání certifikátu je nepřenosné a neprodejně. Je-li držitel certifikátu právnickou osobou, přechází v případě zániku držitele certifikátu práva a povinnosti z uděleného certifikátu na právního nástupce.

Vydání certifikátu je z pohledu organizací ROPID a IDSK považováno za schválení zařízení k nasazování do vozidel a používání v systému PID. Organizace ROPID a IDSK tak tímto certifikátem vyjadřuje souhlas s provozováním zařízení jednotlivými dopravci v systému PID ve stanoveném rozsahu.

Certifikační autorita testuje požadované funkcionality pouze pro systém PID. Nemůže tedy testovat funkcionality požadované jiným organizátorem, dopravcem či jiným subjektem. Provozování zařízení u dopravce však může zahrnovat další aktivity s PID přímo nesouvisející, případně související pouze částečně (například lomený tarif nebo překryv tarifů). Veškeré testy budou vykonávány s ohledem na Standard kvality PID platný v době podání žádosti o certifikaci (výjimku může tvořit změna Tarifu PID, změna principu odbavení nebo změna způsobu informování cestujících).

4. Výchozí předpoklady certifikace

Certifikační autorita nabízí možnost testování na svém pracovišti. Dodavatel zařízení se zavazuje, že nebude předmětem zkoušky snaha získat informace o zařízení jiného dodavatele, ale pouze testu vzájemné kompatibility. Dodavatel si zajišťuje získání potřebných informací od ostatních dodavatelů sám. V případě potřeby zapojení nebo odpojení zařízení toto provede dodavatel na své náklady a riziko.

Testovací laboratoř je vybavena testovacími sestavami s minimálně následujícím zařízením:

- **Palubní počítače:**
 - Mikroelektronika OCC3,
 - Telmax FCS2000.
- **Odbavovací jednotky:**
 - Mikroelektronika OCC3,
 - Telmax FCU800,
 - POP [revizorská čtečka].
- **Označovače jízdenek:**
 - Mikroelektronika NJ24C – komunikace IBIS,
 - Telmax SU52G1SIP – komunikace IBIS, ETH.
- **Zobrazovače času a pásma:**
 - BUSE BS190.0A0A0D – komunikace IBIS, ETH,
 - BUSTEC BT600.7T5N.BV – komunikace ETH,
 - JKZ ZOCP/ETH – komunikace ETH,
 - JKZ ZOCP-3P/ETH – komunikace ETH,
 - Mikroelektronika GTC24B – komunikace IBIS,
 - Mikroelektronika GTC24F – komunikace IBIS.
- **Vnější informační panely:**
 - BUSE BS210 (přední, boční, zadní) – komunikace IBIS,
 - BUSE BS310 (přední) – komunikace ETH,
 - BUSTEC BT521 (přední, boční, zadní) – komunikace ETH,
 - JKZ IPL 21 (přední) – komunikace ETH.
- **Vnitřní informační panely:**
 - BUSE BS220 (dvouřádkový panel) – komunikace IBIS,
 - BUSE BS370.1T8.P (LCD panel) – komunikace IBIS, ETH,
 - BUSTEC BT719, BT722 (LCD panel) – komunikace IBIS, ETH,
 - JKZ ITT-1/2 (dvouřádkový panel) – komunikace IBIS, ETH.
- **Panely kurzu vozidla:**
 - BUSE BS310.2G – komunikace IBIS,
 - BUSTEC BT515 – komunikace ETH,
 - JKZ KV-1/PP – komunikace ETH.
- **Další periferie a možnosti:**
 - přijímač pro nevidomé APEX PPN24A1,
 - vysílač pro nevidomé APEX VPN01, VPN02, VPN03, ELVOS DOM2F,
 - reproduktory (vnitřní, vnější, příposlechový),
 - připojení do aplikace MPV (desktopová část, webový klient),
 - testování odbavení (Lítačka, mobilní aplikace, 2D, NFC, InKarta, revizorská čtečka).

Akceptační testy budou provedeny v souladu s odsouhlaseným harmonogramem projektu, během něhož se série akceptačních testů jednotlivých funkčních celků bude konat. Konkrétní termíny jednotlivých testů budou oběma stranami odsouhlaseny nejpozději **5 pracovních dnů** před vlastním konáním jednotlivých testů. V případě, že tomu tak nedovolí provozní podmínky v organizacích ROPID nebo IDSK (vznik mimořádných událostí, změna Tarifu PID, celostátní změny JŘ), lze testy dočasně přerušit bez dopadu na dále stanovené lhůty.

V případě, že se testy nebudou moci uskutečnit z důvodu nefungující infrastruktury či jiných technických problémů, a nebude možné tyto závady bránící provedení akceptačních testů rychle odstranit, obě strany souhlasí s tím, že akceptační testy proběhnou v nejbližším možném termínu.

Výchozí předpoklady testů:

- Vhodné prostory a dostatečný počet pracovníků obsluhy pro testování včetně jejich proškolení.
- Připravená vstupní data v požadovaném rozsahu a formátu (není-li dohodnuto jinak).
- Připravené testovací SW prostředí (např. vyčlenění odbavovacího zařízení mimo skupinu zařízení zapojených do clearingů nebo vytvoření speciální skupiny pro import JŘ).
- Testovací zařízení je připraveno a funkční včetně SAM modulu (je-li potřeba).
- Infrastruktura je připravena a funkční (z pohledu žadatele i certifikační autority).
- Dostatečné množství spotřebního materiálu (např. schválený termopapír).
- Připravené testovací nosiče (dle typu zařízení a požadavků na rozsah testování, např. Lítačka, InKarta, identifikátor umístěný ve whitelistu, zakoupené jízdní doklady, apod.).
- Zprovozněná komunikace zařízení s návaznými systémy (např. MPV, clearing, apod.).

Testování bude probíhat dle komplexnosti testovaného zařízení. Nejkomplexnějším testům bude podrobeno to zařízení, které řídí další zařízení – typicky půjde o palubní počítač integrující funkci zařízení pro výdej jízdenek a hlásič zastávek, nebo zařízení pro sčítání cestujících, kde je nutné uskutečnit dostatečný počet ověřovacích jízd s jejich následným vyhodnocením.

Závěrečné testování (např. na konci každé z fází) probíhá vždy výhradně tak, že žadatel připraví zařízení z hlediska SW a HW do takového stavu, ve kterém je schopno testování. Následně proběhnou testy, přičemž již není možné žadatelem zasahovat do průběhu testování zařízení. Jedině tak lze zaručit relevantní a směrodatné výsledky testování a garantovat funkčnost již vyzkoušených funkcionalit.

V případě, že není možné předložit zařízení k laboratorním testům, nebo nastanou-li pochybnosti, může být zařízení posouzeno přímo u dodavatele (na území České republiky), nebo na jiném předem dohodnutém místě (např. přímo ve vozidle dopravce, a to i takového, jenž nefiguruje v systému PID – testovaná data však budou dodána certifikační autoritou v požadovaném rozsahu a formátu).

V případě, že se jedná o certifikaci nových komponent či zařízení do systému PID, je certifikační autorita oprávněna vyžadovat předložení potvrzení funkčnosti zařízení dle platné legislativy (např. plnění norem pro provoz zařízení v dopravních prostředcích, a to zejména předpis EHK/OSN č. 10 – elektromagnetická kompatibilita a odolnost, a předpis EHK/OSN č. 118 – odolnost proti hořlavosti a kouři). Dodavatel musí být schopen zodpovědět otázky týkající se např. konstrukčních vlastností zařízení. Typicky se jedná o teplotní rozsah, prašnost nebo vlhkost prostředí, v němž má být zařízení provozováno.

Organizace ROPID a IDSK si vyhrazují právo na změnu certifikačního protokolu a jednotlivých testů či postupů v čase jako reakci na vývoj informačních technologií, aplikování poznatků z provozu, popř. doplnění testování o nově požadované chování. Certifikační postupy se tak mohou kdykoli aktualizovat, nikoli však v průběhu započaté certifikace, nedohodnou-li se zúčastněné strany jinak. Předpokladem úspěšného procesu certifikace je vzájemná komunikace.

5. Procesní postup certifikace

V této kapitole je uvedeno základní shrnutí postupu certifikace včetně nastavených termínů. V dalších kapitolách je tento postup popsán podrobně. Procesní postup certifikace je následovný:

1. Žadatel: **Podání žádosti o certifikaci zařízení.**

Žadatel vyplní žádost o certifikaci zařízení a doručí ji kontaktní osobě pomocí emailové korespondence na adresu certifikace@pid.cz, poštou, případně osobně. Viz přílohu **Žádost o certifikaci zařízení pro prostředí Pražské integrované dopravy**. V žádosti budou uvedeny periferie, se kterými dané zařízení komunikuje, a to včetně komunikačních sběrnic. Podání žádosti neopravňuje žadatele k nasazení zařízení do provozu v systému PID (není-li taková instalace součástí certifikačního procesu nutného k ověření chování).

2. Certifikační autorita: **Oznámení o akceptaci žádosti a výzva k dodání zařízení včetně příslušné dokumentace a příslušenství.**

Nejpozději do **5 pracovních dnů** od podání žádosti žadatelem oznámí certifikační autorita žadateli akceptaci žádosti.

Nemá-li žádost potřebné náležitosti, vyzve certifikační autorita žadatele k jejímu doplnění a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu. Po řádném doplnění žádosti oznámí certifikační autorita do **5 pracovních dnů** akceptaci žádosti. Bude-li žádost i po jejím doplnění stále vykazovat nedostatky, vyzve certifikační autorita žadatele k opětovnému doplnění a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu; tento postup lze aplikovat i opakovaně. Nedoplní-li žadatel svoji žádost k výzvě certifikační autority ve stanovené lhůtě, žádost se odloží.

Při akceptaci žádosti vyzve dodavatele k dodání zařízení k testování a dodání požadované technické dokumentace.

3. Žadatel: **Dodání zařízení k testování včetně příslušné dokumentace a příslušenství.**

Na základě výzvy certifikační autority žadatel dodá do **10 pracovních dnů** (není-li dohodnuto jinak) zařízení k testování včetně požadované dokumentace. Před začátkem testování je certifikační autorita oprávněna požadovat doplnění poskytnuté technické dokumentace, instalaci a zapojení zařízení včetně jeho příslušenství, případně proškolení obsluhy zařízení. Veškerá dokumentace poskytnutá v souvislosti s certifikací je veřejná, pokud nebylo s dodavatelem dohodnuto jinak. Dodání a zprovoznění zařízení do testování schopného stavu je rozhodným dnem, od kterého se odvíjejí níže uvedené lhůty.

Nesplní-li žadatel všechny své povinnosti dle předchozího bodu ani v přiměřené náhradní lhůtě, kterou mu pro tento účel certifikační autorita v případě prodlení s plněním těchto povinností určí, může certifikační autorita rozhodnout o zrušení procesu certifikace.

4. Certifikační autorita: **Zahájení testování dodaného zařízení.**

a. **Standardní třífázové testování:**

Zařízení je standardně podrobeno třífázovému testování v níže stanovených lhůtách. Dle povahy zařízení a průběhu testování (např. recertifikace) lze na základě rozhodnutí certifikační autority některou z certifikačních fází vynechat. Podrobný popis jednotlivých fází je uveden dále v kapitole 6.

b. **Testování nového zařízení vstupujícího do systému PID integrací či výběrovým řízením / testování zařízení nového dodavatele vstupujícího do systému PID integrací či výběrovým řízením:**

Zařízení je rovněž testováno třífázově, avšak platí podmínka, kdy je pro dosažení úspěšné certifikace zařízení zapotřebí nejpozději **60 kalendářních dnů** před plánovaným zahájením provozu úspěšně dokončit minimálně druhou fázi certifikačního procesu (splnění protokolu testu

pro druhou fázi certifikačního procesu]. V případě nesplnění této podmínky je certifikační autorita oprávněna rozhodnout o zrušení procesu certifikace. V případě splnění podmínky bude třetí fáze certifikačního procesu provedena na fiktivních linkách bez cestujících.

5. Certifikační autorita: **Rozhodnutí o udělení či neudělení certifikátu zařízení pro provoz v PID.**

Obvykle do **30 pracovních dnů**; v případě specifického či rozsáhlého testování (zpravidla palubní počítač, odbavovací zařízení, zařízení pro sčítání cestujících atp.), nebo při realizaci certifikačního procesu ve spolupráci s Laboratoří OIS, se prodlužuje lhůta na **60 pracovních dnů** od dodání a zprovoznění zařízení k testování. Do těchto lhůt se nezapočítává opravování chyb žadatelem a prostoje na straně žadatele. V daných lhůtách rozhodne certifikační autorita na základě výsledků testování následovně:

a. **Rozhodnutí o udělení certifikátu v případě, že zařízení vyhoví v průběhu testování všem na něj kladeným požadavkům v požadovaném rozsahu:**

V takovém případě je zařízení udělen certifikát a zařízení je zařazeno do **Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID** vydávaném certifikační autoritou. Lhůta pro zveřejnění certifikovaného zařízení v **Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID** a vydání certifikátu je **10 pracovních dnů** od rozhodnutí o udělení certifikátu (zpravidla úspěšné splnění poslední fáze).

b. **Rozhodnutí o neudělení certifikátu v případě, že zařízení nevyhoví v průběhu testování všem na něj kladeným požadavkům v požadovaném rozsahu:**

V takovém případě je žadatel do **5 pracovních dnů** od zahájení testování (nebo po odstranění závady) informován o nesplnění některé z fází certifikace a tedy neudělení certifikátu včetně příslušného odůvodnění ze strany certifikační autority (protokol testu nebo záznam průběhu certifikace zařízení). V tento okamžik automaticky nastává přerušení certifikace a běhu lhůty uvedené v bodě 5. Celková lhůta se následně prodlužuje o dobu, která uplynula do odstranění závady. Odstranění závady neznamena automaticky udělení certifikátu a dle závažnosti chyby dochází k opakování testů, a to i od první fáze. Certifikační autorita rovněž může vyzvat žadatele k doplnění dokumentace či úpravě zařízení v některé z fází testování. Pokud žadatel výzvě vyhoví, je možné pokračovat v certifikaci od poslední splněné fáze testu a není nutné zcela opakovat proces certifikace. Pokud žadatel neopraví nalezené nedostatky na výzvu certifikační autority, není žadateli certifikát udělen. Pokud i přes tuto skutečnost žadatel má zájem dotčené zařízení certifikovat, je tento opakovaný proces certifikace převeden na Laboratoř OIS. Laboratoř OIS si účtuje poplatek za certifikaci dle nastaveného ceníku Fakulty dopravní ČVUT v Praze.

6. Certifikační autorita: **Rozhodnutí o přerušení nebo zrušení procesu certifikace.**

Neodstraní-li žadatel nalezené závady ani do 6 měsíců od jejich zjištění a sdělení žadateli, považuje se marným uplynutím této lhůty proces certifikace automaticky za zrušený.

Neposkytne-li žadatel potřebnou součinnost certifikační autoritě a tento nedostatek neodstraní ani v přiměřené náhradní lhůtě, kterou mu certifikační autorita stanoví, může certifikační autorita rozhodnout o zrušení procesu certifikace.

O zrušení procesu certifikace může certifikační autorita rozhodnout i po vzájemné dohodě nebo v případě zpětvzetí žádosti o certifikaci žadatelem. Po vzájemné dohodě lze proces certifikace rovněž dočasně přerušit. V takovém případě dochází také k přerušení lhůty pro rozhodnutí o udělení nebo neudělení certifikátu zařízení. V případě, že není ze strany žadatele žádná další reakce po dobu 6 měsíců, je proces certifikace automaticky považován za zrušený.

Certifikační autorita může rozhodnout o zrušení procesu certifikace i v dalších případech stanovených tímto dokumentem, jakož i v případech zvláštního zřetele hodných, kdy z vážných důvodů není možné v procesu certifikace řádně pokračovat (např. zásah vyšší moci apod.).

Je-li proces certifikace z jakéhokoliv důvodu zrušen, lze předmětné zařízení certifikovat pouze na základě nově žádosti.

6. Průběh certifikace

Certifikační proces je rozdělen na tři fáze, během kterých bude rozhodnuto o udělení nebo neudělení certifikátu. V případě znalosti certifikovaného zařízení z jiných provozů je možné vynechat některou z fází certifikace (obvykle první fázi). Rozhodnutí o vynechání fáze certifikace a určení certifikační laboratoře pro testy je plně a výhradně v kompetenci certifikační autority.

Zařízení je obecně testováno se všemi schválenými periferiemi všech výrobců, aby byla zajištěna plná kompatibilita a předmětné zařízení mohlo být v systému PID používáno bez omezení. Testují se všechny provozní stavy na různých typech linek, čímž je zajištěna plná funkčnost zařízení napříč systémem PID. V případě požadavku žadatele je možné provést certifikaci pro vybranou konkrétní sestavu nebo segment linek. Certifikát pak bude vystaven s omezením pouze pro tuto sestavu a nebude možné zařízení v rámci systému PID použít ve spojení s jinými zařízeními či na jiných linkách.

Vyskytne-li se během testů problém na netestované periférii, nebo tato periferie špatně pracuje s testovaným zařízením a nejedná se o její poruchu, žadatel zajišťuje nápravu svými prostředky a na své náklady. Jedná tak ve svém vlastním zájmu – nefunkční periferie je důvodem pro odmítnutí vydání akceptace zařízení. Dojde-li během testů k poškození netestované periferie či zařízení dopravce chybnou instalací žadatelem nebo zástupcem žadatele, náklady na opravu hradí žadatel.

V průběhu vlastního procesu certifikace nemusí být přítomni zástupci žadatele. Zástupce žadatele však musí být přítomen při instalaci a zprovoznění zařízení (je-li to nutné). V průběhu testů mohou být přizváni i další pracovníci organizací ROPID a IDSK, jichž se certifikované zařízení dotýká v praxi, případně nezávislý konzultant.

Zařízení budou certifikována s konkrétním SW a FW. Udělený certifikát bude platit pro zařízení s tímto SW a FW. Po úspěšné certifikaci zařízení je dodavatel povinen dopravcům dodávat zařízení ve schválené konfiguraci, resp. do zařízení bezodkladně distribuovat schválenou verzi SW a FW. Dodavatel následně informuje certifikační autoritu o nasazení certifikované verze u jednotlivých dopravců. V případě, že se SW či FW v době platnosti certifikátu zásadně změní, je dodavatel, případně dopravce povinen upozornit na tuto změnu certifikační autoritu. Ta rozhodne o nutnosti provedení nového certifikačního procesu a aktualizování certifikátu, případně tuto informaci zanesle do dokumentace v případě, že změna SW ani FW nebude mít zásadní vliv na funkčnost zařízení.

6.1. První fáze certifikace

První fází certifikačního procesu je test zařízení v laboratorních podmínkách. Certifikované zařízení bude podrobeno testům dle definovaných scénářů a metod na testovacích sestavách a dalších zařízeních. Tyto sestavy jsou vybaveny odbavovacím a informačním zařízením různých výrobců, díky čemuž je zajištěna plná kompatibilita zařízení dle požadavků Standardů kvality PID.

Pro první fázi testování je určena laboratoř certifikační autority, nebo Laboratoř OIS, která se nachází v prostorách Fakulty dopravní ČVUT v Praze na katedře K620. Rozhodnutí o laboratoři, která laboratorní test provede, je vždy v kompetenci certifikační autority.

Testovací proces v laboratoři bude zajišťován odpovědnými zaměstnanci ROPID a IDSK, nebo zaměstnanci Fakulty dopravní ČVUT v Praze. Výstupem první fáze je **Protokol testu** podepsaný testujícím a všemi zúčastněnými na testech, který obsahuje vyhodnocení splnění jednotlivých požadavků a seznam zařízení, která s testovaným zařízením korektně fungují. Protokol je závazným dokumentem, který stanovuje, zda zařízení příslušnou fází certifikačního procesu úspěšně splnilo, či nikoliv. V případě nesplnění podmínek funkčnosti zařízení není možné udělit certifikační protokol a zařízení je vyřazeno z dalších fází certifikace do doby opravy zjištěných závad.

6.2. Druhá fáze certifikace

Druhá fáze certifikace zařízení je založena na testu zařízení ve vozidle. Test probíhá v provozovně dopravce v předem určených vozidlech s požadovaným vybavením. Po dohodě s žadatelem certifikační autorita zajišťuje a domlouvá průběh testování s dopravci a vlastníky vozidel, v nichž certifikace probíhá. Žadatel může být vyzván k zajištění instalace zařízení ve vozidle.

Testovací provoz u dopravce se realizuje po vzájemné dohodě zúčastněných subjektů. Vybraný dopravce musí souhlasit s testováním a být ochoten poskytnout součinnost při testování. Dopravcem poskytnuté zařízení pro testy musí být po testech uvedeno do původního stavu. Vybraný dopravce a jeho výbava musí splňovat základní předpoklady k úspěšnému průběhu certifikace. V případě potřeby či požadavku si žadatel zajistí na své náklady zapůjčení a instalaci jiné periferie požadované k testování.

Tato fáze testování je uskutečněna pouze v případě úspěšného uskutečnění první fáze testování zařízení, nerozhodla-li certifikační autorita, že první fáze nebude s ohledem na povahu testovaného zařízení realizována. Výstupem druhé fáze je **Protokol testu** podepsaný testujícím a všemi zúčastněnými na testech, který obsahuje vyhodnocení splnění jednotlivých požadavků a seznam zařízení, která s testovaným zařízením korektně fungují. Protokol je závazným dokumentem, který stanovuje, zda zařízení příslušnou fází certifikačního procesu úspěšně splnilo, či nikoliv. V případě nesplnění podmínek funkčnosti zařízení není možné udělit certifikační protokol a zařízení je vyřazeno z dalších fází certifikace do doby opravy zjištěných závad.

6.3. Třetí fáze certifikace

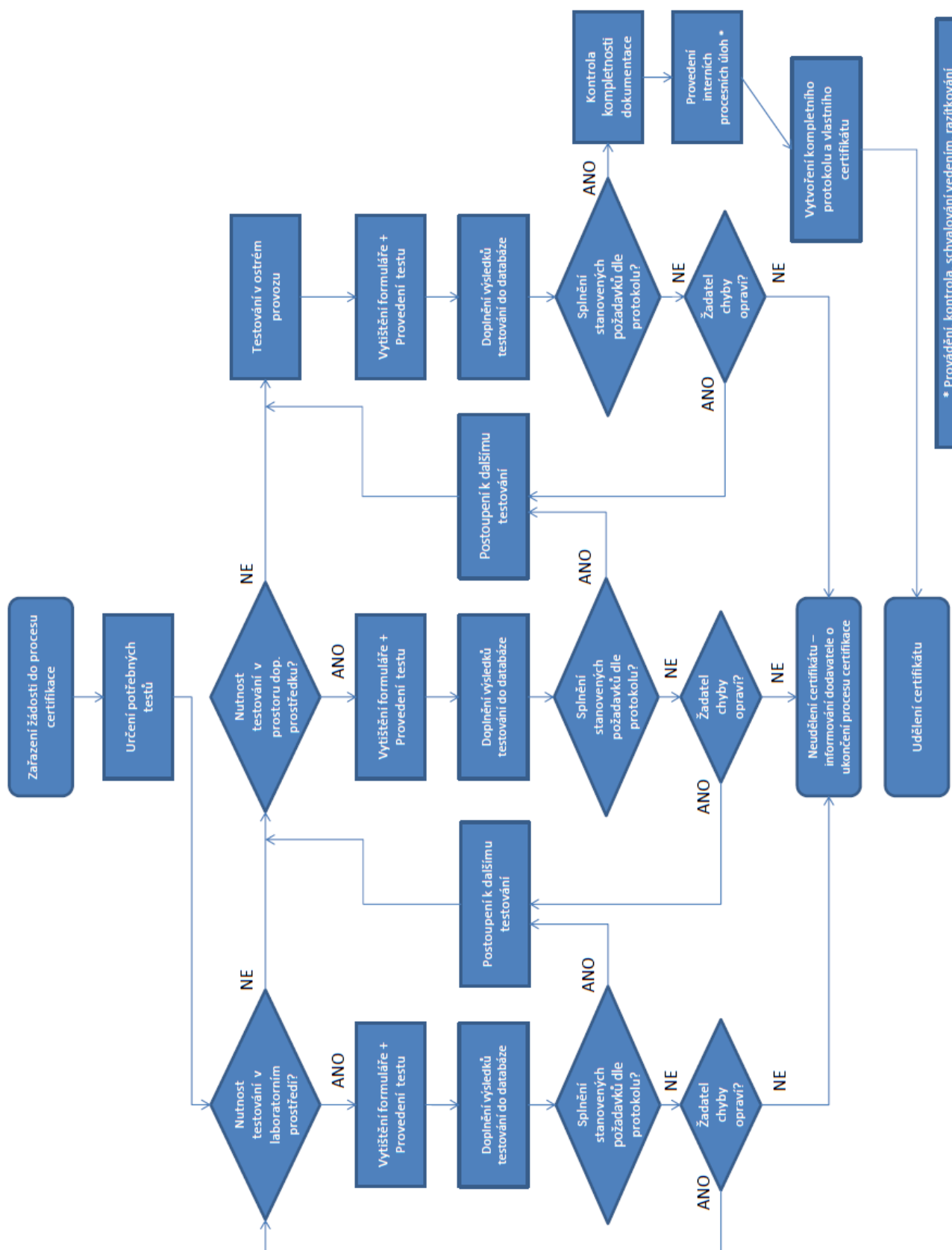
Třetí fáze certifikace zařízení je založena na testu zařízení ve vozidle, které je zařazeno do pravidelného provozu PID. V případě certifikace zařízení vstupujícího do systému PID integrací či výběrovým řízením bude tato fáze provedena na fiktivních linkách. V rámci kontrolních jízd, během stanoveného testovacího období, je testované zařízení pozorováno a je kontrolována jeho správná funkčnost dle požadavků Standardů kvality PID. Po dohodě s žadatelem certifikační autorita zajišťuje a domlouvá průběh testování s dopravci a vlastníky vozidel, v nichž certifikace probíhá. Žadatel může být vyzván k zajištění instalace zařízení ve vozidle.

Před zahájením testování v provozu bude oboustranně dohodnut dopravce, vybavení vozidla požadovaným informačním a odbavovacím systémem a rozsah vstupních dat v testovaném zařízení. Vybraný dopravce musí souhlasit s testováním a být ochoten poskytnout součinnost při testování. Je-li to nutné, zajistí žadatel proškolení obsluhy zařízení. V případě umístění zařízení do vozidla žadatelem musí být o této skutečnosti informováni příslušní zaměstnanci organizací ROPID a IDSK.

Certifikační autorita informuje Odbor kvality služby a předá mu nezbytné informace o testování zařízení v reálném prostředí. Orgány kontroly pak budou v rámci své kontrolní činnosti tomuto faktu přizpůsobovat zvýšenou kontrolní činnost ve vozidle. Certifikační autorita dále informuje správce aplikace MPV o vozidle, ve kterém budou testy probíhat, a zašle čísla odbavovacích zařízení na další pracoviště (dispečink PID, Oddělení kontroly PID, revizory a další orgány kontroly). Vzhledem k rozsáhlosti systému může celý proces informování provozních pracovníků trvat až **5 pracovních dnů**.

Tato fáze testování je uskutečněna pouze v případě úspěšného uskutečnění druhé fáze testování zařízení, nerozhodla-li certifikační autorita, že druhá fáze nebude s ohledem na povahu testovaného zařízení realizována. Výstupem první fáze je **Protokol testu** podepsaný testujícím a všemi zúčastněnými na testech, který obsahuje vyhodnocení splnění jednotlivých požadavků a seznam zařízení, která s testovaným zařízením korektně fungují. Protokol je závazným dokumentem, který stanovuje, zda zařízení příslušnou fází certifikačního procesu úspěšně splnilo, či nikoliv. V případě nesplnění podmínek funkčnosti zařízení není možné udělit certifikát pro provoz v PID.

6.4. Schéma třífázového testování



Obrázek 1: Schéma třífázového testování

6.5. Výsledek testování

O každém provedeném testu bude vypracován protokol, který bude podepsán všemi přítomnými osobami včetně zástupce dopravce či žadatele (pokud se testu účastnil). Ke každému z testů jsou definovány následující možné výsledky:

- **OK (okay):** Test proběhl dle očekávání, žádná vada nebyla zjištěna, certifikát může být danému zařízení udělen (v případě úspěšného absolvování všech ostatních testů).
- **NG (not good):** Vada či nedostatek, který nebrání užívání dodaného zařízení, ani zásadně negativně neovlivňuje funkčnost odbavovacího a informačního systému jako celku, ale je dílčí překážkou k úspěšné certifikaci. Jedná se o chyby, které nenaplnují kritéria CF níže.
- **CF (critical fault):** Závažný nedostatek, který brání užívání a provozu dodaného zařízení, negativně ovlivňuje funkčnost odbavovacího a informačního systému, má vliv na nesprávné chování dalších periférií nebo má negativní dopad na odbavení cestujících nebo evidenci tržeb. Jedná se například o dobu náběhu zařízení nebo reakční dobu zařízení, absenci některé požadované funkce či chování zařízení, nefunkční periférie nebo nesprávné či jen částečné ovládání periférie, nespolehlivou nebo nekompletní komunikaci s MPV, chybné či pomalé odbavení cestujících, nesprávný formát a obsah jízdenky nebo servisního lístku, samovolný restart zařízení, nestabilní a nespolehlivé fungování zařízení, zamrznutí nebo pád aplikace.
- **NO (note):** Poznámka k chování zařízení, připomínka ke zlepšení funkcionality na základě zkušeností z provozu a proběhlých certifikací (např. velikost písma, čitelnost textu apod.). Má doporučující význam. Výsledek NO může být kombinován s ostatními výše uvedenými výsledky OK, NG nebo CF.

V případě, že zařízení nesplňuje požadavky v některé fázi certifikačního procesu, je zařízení z dalších testů vyřazeno, zařízení není certifikát udělen a není možné toto zařízení použít pro systém PID. Certifikační autorita má v takovém případě právo odmítnout udělení certifikátu. Odmítnutí bude mít písemnou podobu se zdůvodněním.

Do systému PID nesmí být nasazeno zařízení bez souhlasu certifikační autority.

V případě, že bude nalezena jedna nekritická vada či nedodělek (NG), může být dle rozhodnutí certifikační autority (na základě závažnosti daného nedostatku) o této skutečnosti proveden pouze záznam do protokolu testu včetně uvedení termínu opravy dodavatelem zařízení. Za této okolnosti lze akceptační test považovat oběma stranami za úspěšný, a tudíž nebude nutné znovu opakovat celý komplexní test, nýbrž jen bude zkontrolována konkrétní funkčnost. V případě nalezení více nedostatků kategorie NG není zařízení akceptace udělena do doby jejich odstranění.

V případě nalezení kritické chyby (CF) nebude certifikát udělen. Výskyt i pouze jednoho nedostatku kategorie CF znamená neudělení akceptace zařízení. V momentě nápravy ze strany dodavatele může být otestována pouze tato zjištěná vada či nedodělek, který bránil úspěšné certifikaci zařízení. Certifikační autorita si však v odůvodněných případech vyhrazuje právo na provedení komplexního testu zařízení, zda oprava zjištěné vady neměla vliv i na další dříve již otestované funkce.

Certifikační autorita si vyhrazuje právo na informování dopravců v systému PID o průběhu i výsledku certifikace. Certifikační autorita má právo na zveřejňování udělených certifikátů, rovněž i odebraných či dočasně pozastavených certifikátů včetně podmínek a omezení certifikátu (viz kapitolu 7) na své webové stránce www.pid.cz/standardy-kvality, případně seznamovat přímo dopravce v systému PID elektronickou poštou. Pro příklad certifikátu viz přílohu **Akceptace zařízení pro provoz v PID**.

7. Udělení certifikátu

Certifikát je žadateli udělen v případě splnění všech požadavků a všech částí certifikačního procesu. Pro příklad certifikátu viz přílohu **Akceptace zařízení pro provoz v PID**. Dodavatel zařízení se udělením certifikátu zavazuje k tomu, že vydání certifikátu nezneužije, bude o této skutečnosti informovat třetí strany [zejména dopravce v systému PID] a neuvede je záměrně v omyl, a to především v případě udělení certifikátu s omezením či podmínkou. Typy udělovaných certifikátů jsou uvedeny níže.

Ve všech certifikátech je uveden seznam zařízení (periferií), se kterými bylo dané zařízení testováno a úspěšně schváleno. Pro provozování předmětného zařízení s jinými zařízeními než těmi uvedenými v certifikátu musí proběhnout jejich akceptační testy (později akceptovaná zařízení musejí prokázat schopnost spolupráce s již provozovanými zařízeními v systému PID). Všechny níže uvedené typy certifikátů mohou být rozšířeny např. o novou funkci zařízení nebo doplněny o funkčnost, kvůli které byl vydán pouze omezený nebo podmíněný certifikát. Rozšířený certifikát pak od uvedeného data nahrazuje původní certifikát (nové označení certifikátu zpravidla zahrnuje to původní). V novém certifikátu je obvykle uveden rozsah, o který se rozšiřuje schválení předmětného zařízení v systému PID.

Udělovaný certifikát má formát označení **ROCE001XXy**, kde:

RO = certifikační autorita,
 CE = certifikát,
 001 = pořadové číslo (rozmezí hodnot 001–999),
 XX = první dva znaky dodavatele (není-li možná záměna),
 y = případné rozšíření původního certifikátu (např. o novou funkčnost zařízení).

7.1. Certifikát bez výhrad

Zařízení úspěšně prošlo certifikačním procesem a je standardně schváleno pro provoz na městských (území hl. m. Prahy), příměstských (území hl. m. Prahy a Středočeského kraje) a regionálních (území Středočeského kraje) linkách PID bez omezení, a to v kombinaci se zařízeními uvedenými v uděleném certifikátu. Pro vzor certifikátu bez výhrad viz přílohu **Akceptace zařízení pro provoz v PID**.

7.2. Certifikát s omezením

Zařízení prošlo certifikačním procesem, ale pouze v nastavených mantinelech (tzn. v takovém rozsahu, jaký byl uveden v žádosti o certifikaci, nebo v takovém rozsahu, v jakém je zařízení schopno korektně a bezvadně pracovat). Zařízení je tedy schváleno pro provoz v systému PID pouze v takovém rozsahu, který stanovuje udělený certifikát. Standardně se jedná o omezení na určitý segment linek (např. mezikrajská linka PID/jiný systém) nebo HW omezení (např. ovládání periferií pouze po určitém komunikačním protokolu). Provozováním předmětného zařízení mimo rozsah stanovený certifikátem se dopravce vystavuje sankcím dle platného Sazebníku postihů.

7.3. Certifikát s podmínkou

Zařízení prošlo certifikačním procesem, nicméně je zde předpoklad, že bude v brzké době vykazovat nedostatky, které jsou v dlouhodobém horizontu nežádoucí (jedná se např. o korektní funkčnost zařízení na současném komunikačním protokolu, ale poněvadž je znám záměr nebo termín modifikace komunikačního protokolu, existuje důvodné podezření, že zařízení přestane vyhovovat požadavkům a nebude schopno po této modifikaci korektně a bezvadně fungovat). V takovém případě je zařízení udělen certifikát s podmínkou, která stanovuje dokdy, za jakých podmínek a v jakém rozsahu lze zařízení v systému PID provozovat. Provozováním předmětného zařízení mimo rozsah a podmínky stanovené certifikátem se dopravce vystavuje sankcím dle platného Sazebníku postihů.

8. Odejmutí certifikátu

Certifikační autorita zodpovídá za udílení a odjímání certifikátu. K odejmutí certifikátu je certifikační autorita oprávněna za níže uvedených podmínek v případě, že dotčené zařízení přestane splňovat podmínky udělení certifikátu. Při zjištění porušení garantovaných funkcí zařízení či supportu vyzve certifikační autorita k odstranění závady. Zjištěné závady budou děleny do dvou kategorií: kritická chyba (CF) a méně závažná chyba (NG). Kategorizace a příklady chyb jsou uvedeny v kapitole 6.5.

Držitel certifikátu má **2 pracovní dny** na odstranění kritické závady (CF) od doručení upozornění. Nereaguje-li držitel certifikátu v uvedené lhůtě, bude zahájen proces odebrání certifikátu. Celý proces zahájení odebrání certifikátu musí být včas a prokazatelně komunikován s držitelem certifikátu a musí být zahájen písemným uvědoměním držitele s uvedením důvodu vedoucím k záměru odebrání certifikátu.

Držitel certifikátu má **30 pracovních dnů** na odstranění méně závažné závady (NG) od doručení upozornění. Nereaguje-li držitel certifikátu v uvedené lhůtě, bude zahájen proces odebrání certifikátu. Celý proces zahájení odebrání certifikátu musí být včas a prokazatelně komunikován s držitelem certifikátu a musí být zahájen písemným uvědoměním držitele s uvedením důvodu vedoucím k záměru odebrání certifikátu. Držiteli certifikátu bude současně stanovena lhůta k vyjádření, a to **10 pracovních dnů** od doručení upozornění. Součástí vyjádření držitele certifikátu bude i předložení návrhu a termínu řešení.

Po odejmutí certifikátu zaniká právo na užívání certifikátu. Následně budou o tomto kroku ze strany certifikační autority informováni všichni dotčení dopravci s upozorněním, že uvedené zařízení nesmějí nadále v systému PID provozovat.

K odejmutí certifikátu může dojít i vzájemnou dohodou mezi certifikační autoritou a držitelem certifikátu. Jedná se o vyřazení zařízení ze **Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID** pro jeho morální zastarání nebo nesplňování Standardů kvality PID a nemožnost upgrade zařízení pro jejich splnění. Jakákoliv změna v Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID bude zveřejněna do **10 pracovních dnů** na webu organizátora www.pid.cz/standardy-kvality.

9. Seznam certifikovatelných zařízení

Níže je uveden seznam zařízení (resp. funkcí), pro které je definován testovací scénář, a u nichž tedy mohou být provedeny akceptační testy. Zařízení jsou obecně rozdělena na povinná a nepovinná – povinnost zařízení je stanovena v **Seznamu zařízení certifikovaných pro provoz v PID**, který je zveřejněn a průběžně aktualizován na webu organizátora www.pid.cz/standardy-kvality. Povinnost zařízení vychází přímo ze Standardu kvality PID a jeho návazných příloh.

U nepovinných zařízení není striktně povinné provádět proces certifikace. Nepovinná zařízení bývají zpravidla součástí jiných povinných zařízení, proto v některých případech není nutné tato zařízení certifikovat zvlášť. Certifikační autorita v konkrétních případech rozhodne o povinnosti certifikovat zařízení, které je označeno jako nepovinné. V případě, že v seznamu níže není uvedeno některé zařízení (nové nebo dosud nevyskytující se zařízení v systému PID), provede se akceptace zařízení a doplní se testovací scénáře k ostatním testovacím protokolům.

Testovací scénáře a protokoly vycházejí přímo z požadavků uvedených ve Standardu kvality PID a jeho návazných přílohách.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ANTÉNA PPN | <input type="checkbox"/> SBĚRNICE |
| <input type="checkbox"/> ANTÉNA GNSS | <input type="checkbox"/> SWITCH / NAPÁJEČ |
| <input type="checkbox"/> AUTOMATICKÉ SČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH | <input type="checkbox"/> TERMINÁL PRO BEZKONTAKTNÍ ČIPOVÉ KARTY |
| <input type="checkbox"/> ČTEČKA 2D KÓDŮ | <input type="checkbox"/> TERMINÁL PRO PLATBU BEZKONTAKTNÍ BANKOVNÍ KARTOU |
| <input type="checkbox"/> DOTYKOVÝ TERMINÁL ŘIDIČE | <input type="checkbox"/> TLAČÍTKO STOP |
| <input type="checkbox"/> HLÁSIČ ZASTÁVEK | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL PŘEDNÍ |
| <input type="checkbox"/> KAMERA | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL BOČNÍ |
| <input type="checkbox"/> KOMUNIKAČNÍ ÚSTŘEDNA | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL ZADNÍ |
| <input type="checkbox"/> MODEM | <input type="checkbox"/> VNITŘNÍ INFORMAČNÍ LED PANEL |
| <input type="checkbox"/> ODBAVOVACÍ JEDNOTKA | <input type="checkbox"/> VNITŘNÍ INFORMAČNÍ LCD PANEL |
| <input type="checkbox"/> OZNAČOVAČ JÍZDENEK | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO PREFERENCI NA KŘIZOVATKÁCH |
| <input type="checkbox"/> PALUBNÍ POČÍTAČ | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO SBĚR DAT |
| <input type="checkbox"/> PANEL KURZU VOZIDLA | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO VÝDEJ JÍZDENEK |
| <input type="checkbox"/> POVELOVÝ PŘIJÍMAČ NEVIDOMÉHO | <input type="checkbox"/> ZOBRAZOVAČ ČASU A PÁSMA |
| <input type="checkbox"/> POVELOVÝ VYSÍLAČ NEVIDOMÉHO | <input type="checkbox"/> JINÉ |
| <input type="checkbox"/> REPRODUKTOR | |

Obrázek 2: Seznam certifikovatelných zařízení

Žádost o certifikaci zařízení pro prostředí Pražské integrované dopravy (PID)

Žadatel o certifikaci zařízení

Název společnosti:

Adresa sídla:

IČO:

Odpovědná osoba:

Kontaktní osoba:

Telefon:

E-mail:

Tímto žádáme certifikační autoritu o zahájení procesu certifikace níže uvedeného zařízení pro prostředí Pražské integrované dopravy (PID) dle platných Podmínek certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID zveřejněných na www.pid.cz/standardy-kvality.

Certifikované zařízení¹

Funkce zařízení:

Typ / označení zařízení:

Označení SW:

Označení FW:

Komunikace: ☐ ETHERNET
☐ IBIS
☐ RS485
☐ jiná

¹ Uveďte konkrétní označení certifikovaného zařízení (zvláště v případě, že je SW či FW pro různé integrované dopravní systémy odlišný). Všechna pole jsou povinná. Vyplněnou žádost, prosím, zašlete na adresu certifikace@pid.cz.

Zařízení plní následující funkce²

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ANTÉNA PPN | <input type="checkbox"/> SBĚRNICE |
| <input type="checkbox"/> ANTÉNA GNSS | <input type="checkbox"/> SWITCH / NAPÁJEČ |
| <input type="checkbox"/> AUTOMATICKÉ SČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH | <input type="checkbox"/> TERMINÁL PRO BEZKONTAKTNÍ ČIPOVÉ KARTY |
| <input type="checkbox"/> ČTEČKA 2D KÓDŮ | <input type="checkbox"/> TERMINÁL PRO PLATBU BEZKONTAKTNÍ BANKOVNÍ KARTOU |
| <input type="checkbox"/> DOTYKOVÝ TERMINÁL ŘIDIČE | <input type="checkbox"/> TLAČÍTKO STOP |
| <input type="checkbox"/> HLÁSIČ ZASTÁVEK | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL PŘEDNÍ |
| <input type="checkbox"/> KAMERA | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL BOČNÍ |
| <input type="checkbox"/> KOMUNIKAČNÍ ÚSTŘEDNA | <input type="checkbox"/> VNĚJŠÍ INFORMAČNÍ PANEL ZADNÍ |
| <input type="checkbox"/> MODEM | <input type="checkbox"/> VNITŘNÍ INFORMAČNÍ LED PANEL |
| <input type="checkbox"/> ODBAVOVACÍ JEDNOTKA | <input type="checkbox"/> VNITŘNÍ INFORMAČNÍ LCD PANEL |
| <input type="checkbox"/> OZNAČOVAČ JÍZDENEK | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO PREFERENCI NA KŘÍZOVATKÁCH |
| <input type="checkbox"/> PALUBNÍ POČÍTAČ | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO SBĚR DAT |
| <input type="checkbox"/> PANEL KURZU VOZIDLA | <input type="checkbox"/> ZAŘÍZENÍ PRO VÝDEJ JÍZDENEK |
| <input type="checkbox"/> POVELOVÝ PŘIJÍMAČ NEVIDOMÉHO | <input type="checkbox"/> ZOBRAZOVAČ ČASU A PÁSMA |
| <input type="checkbox"/> POVELOVÝ VYSÍLAČ NEVIDOMÉHO | <input type="checkbox"/> JINÉ |
| <input type="checkbox"/> REPRODUKTOR | |

Stručný popis zařízení, zamýšlené určení provozu zařízení (např. městská linka, mezikrajská linka, apod.), podporované periferie, nebo případné požadavky či omezení na spolupracující periferie:

Místo:

Dne:

Jméno:

Podpis odp. osoby:

² Lze označit více funkcí pro jedno testované zařízení.

PROTOKOL TESTU | 1. fáze

Testované zařízení

Dodavatel zařízení:		Funkce zařízení:		Označení zařízení:	
Dodavatel1 s.r.o.		Vnitřní informační LCD panel		ABC123	
Způsob komunikace:		Software:	Firmware:	Testovací prostředí:	
Ethernet		SW 4.5.6	FW 7.8.9	Laboratoř (ROPID)	

Testovaná konfigurace

(uvést sestavu všech připojených zařízení)

Dopravce / provozovna / vozidlo:

V kombinaci s následujícími zařízeními:

[illegible]

PROTOKOL TESTU | 1. fáze

Testované funkce a vlastnosti

(Vnitřní informační LCD panel)

→ požadované funkce:

poznámka | provedeno | splněno:

- Rozměr obrazovky 22" ☐ ☐
- Zobrazení dle grafického manuálu + dodržení grafiky PID ☐ ☐
- Zobrazení označení linky (číslo, alias nebo piktogram) ☐ ☐
- Zobrazení názvu cílové zastávky spoje ☐ ☐
- Zobrazení aktuální/příští a následujících zastávek ☐ ☐
- Zobrazení nácestných zastávek na spoji ☐ ☐
- Zobrazení piktogramů (zastávka na znamení, metro, linka S, výluka, aj.) ☐ ☐
- Správné chování na okružní lince (průjezdna konečná) ☐ ☐
- Zobrazení návazného spoje (následující zastávky, návazná linka, změna čísla linky) ☐ ☐
- Schopnost formátování zobrazených informací (přizpůsobení obsahu rozměru pole) ☐ ☐
- Zobrazení cizojazyčných informací (anglické a německé znaky) ☐ ☐
- Zobrazení aktuálního času přebíraného od palubního PC + kontrola změny času ☐ ☐
- Zobrazení tarifního pásma (alfanumericky, dvoupásma oddělené čárkou) ☐ ☐
- Správné zobrazení tarifního pásma (P | 0 | 0,B | B | B,1 | 1...9* | 9 | 10 | 11 | 12 aj.) ☐ ☐
- * včetně dvoupásem v rozsahu
- Zobrazení v překryvu PID/IDS2 (název IDS, zóny, změna TP) ☐ ☐
- Zobrazení změny TP + kontrola algoritmu projevení ☐ ☐
- Zobrazení změny IDS + kontrola algoritmu projevení ☐ ☐
- Spolupráce s GNSS (vjezd do zastávky, výjezd ze zastávky, synchronizace s hlášením) ☐ ☐
- Spolupráce s dveřním kontaktem (podbarvení zastávky při otevřených dveřích) ☐ ☐
- Spolupráce s dveřním kontaktem, je-li zapojen do LCD panelu (stop/zastavíme) ☐ ☐
- Komunikace se službou MPV (přebírání informací, dynamické přestupy, mimořádnosti) ☐ ☐
- Správné řazení návazných linek (dle odjezdu; kategorizace a barva dle typu dopravy) ☐ ☐
- Chování při výpadku komunikace se službou MPV ☐ ☐
- + Modem: integrovaný LTE modem / komunikace s externím modemem ☐ ☐
- Dostatečný výpočetní výkon (plynulé animace) ☐ ☐
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů ☐ ☐
- Automatická regulace jasu dle vnějších světelných podmínek ☐ ☐
- Dostatečná viditelnost zobrazených informací při přímém slunečním svitu ☐ ☐
- Zasílání verze SW a FW palubnímu počítači ☐ ☐
- Možnost vzdálené aktualizace SW a FW: _____ ☐ ☐

položky označené + jsou informativní, ostatní položky jsou povinné

PROTOKOL TESTU | 1. fáze

Poznámky k testování

NO (note) – poznámky k chování zařízení, připomínky ke zlepšení funkcionality.

☐
☐
☐
☐

Vyhodnocení testu

OK (okay) – test proběhl dle očekávání, žádná vada nebyla zjištěna.

NG (not good) – vada či nedostatek, který zásadně negativně neovlivňuje funkčnost OIS jako celku, ale je dílčí překážkou k úspěšné certifikaci.

CF (critical fault) – závažný nedostatek, který brání užívání a provozu dodaného zařízení, negativně ovlivňuje funkčnost OIS, má vliv na nesprávné chování dalších periferií nebo má negativní dopad na odbavení cestujících nebo evidenci tržeb.

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

Splnění 1. fáze:

Datum testu:

Přítomní za ROPID (podpis):

Přítomní za IDSK (podpis):

ANO – NE

Test provedl:

Podpis:

Přítomní za žadatele (podpis):

Přítomní za dopravce (podpis):

Štursa

Na základě požadavku dodavatele zařízení a výsledku certifikačního procesu udělují organizace ROPID a IDSK následujícímu zařízení:

certifikované zařízení: **Vnitřní informační LCD panel**

od dodavatele: **Dodavatel1 s.r.o.**

s označením: **ABC123**

s verzí software: **SW 4.5.6**

s verzí firmware: **FW 7.8.9**

pracující na sběrnici: **Ethernet**

upřesnění zařízení: **LCD panel 22", nová grafika PID, přestupy na návaznou dopravu**

>> CERTIFIKÁT <<

Výše uvedené zařízení splňuje Standardy kvality PID a je **schváleno pro provoz na městských, příměstských a regionálních linkách PID**. Akceptace platí s níže uvedenými zařízeními, se kterými bylo testováno. Pro uznání zde neuvedených zařízení musejí být provedeny příslušné testy, které daná zařízení akceptují pro provoz v PID. Používáním jiného zařízení se dopravce vystavuje postihu za jeho nefunkčnost, resp. za jiné chování periferie odlišné od požadavků Standardů kvality PID. Dodavatel se zavazuje k podpoře zařízení po dobu platnosti tohoto certifikátu.

Testováno v kombinaci s následujícím zařízením:

- palubní počítač XYZ123456 společnosti Dodavatel2 s.r.o. (Ethernet)
- palubní počítač XYZ987654 společnosti Dodavatel3 s.r.o. (Ethernet)

V Praze, **1.4.2022**

Zpracoval: Štursa

Jméno a příjmení

pozice příslušného pracovníka,
ROPID

Jméno a příjmení

pozice příslušného pracovníka,
IDSK