

2.7 Tarifní řešení

V červnu 2011 byl dokončen Projekt zavedení zónově-relačního integrovaného tarifu v Ústeckém kraji. Tento ucelený dokument stanovuje základní principy, práva a povinnosti jednotlivých účastníků, postupy zavádění, metodiku provozování tarifního systému IDS. Následně podle něj dojde k zavedení integrovaného tarifního systému v Ústeckém kraji.

Pro území Ústeckého kraje byl s ohledem na demografické uspořádání území zvolen zónově – relační integrovaný tarif, který v současné době platí v Libereckém, Královéhradeckém kraji a v dopravním svazu ZVON v Německu. Zavedení zónově – relačního integrovaného tarifu v Ústeckém kraji umožní v budoucnosti i snadné propojení s integrovanými dopravními systémy v okolních regionech.

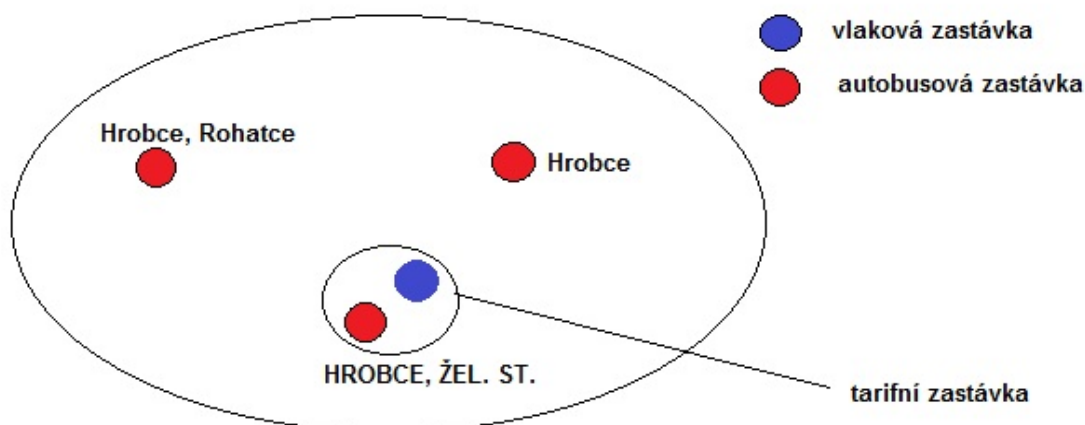
Základní principy zónově – relačního tarifu IDS Ústeckého kraje

Základní charakteristiky zónově – relačního integrovaného tarifu v Ústeckém kraji jsou:

- zájmové území je rozděleno do geografických obvodů (380 tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projeté vzdálenosti - relace;
- umožňuje sjednocení kilometrických tarifů ČD a příměstské autobusové dopravy a současných tarifů MHD tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky, zastávky veřejné linkové dopravy a zastávky MHD do jedné tarifní zóny;
- možnost systematického rozdělení území IDS bez ohledu na podíl a spádovost radiálních a tangenciálních cest;
- ponechává velkou samostatnost jednotlivým zónám (např. městům s MHD), kterým umožňuje stanovit výši tarifu v dané zóně dle rozhodnutí samosprávy města;
- možnost přiřazení tržeb místu jejich vzniku a tím možnost identifikovat místo spotřeby dopravního výkonu;
- jedna cena v celé obci - všechny zastávky/stanice, které se nacházejí ve všech jejích částech, budou patřit do jedné tarifní zóny;
- odstraňuje nepřestupnost v liniových tarifech. Dobré dopravní řešení spolu s vhodnými cenami může podpořit mobilitu cestujících, která může generovat větší tržby a snižovat potřebu dotací.

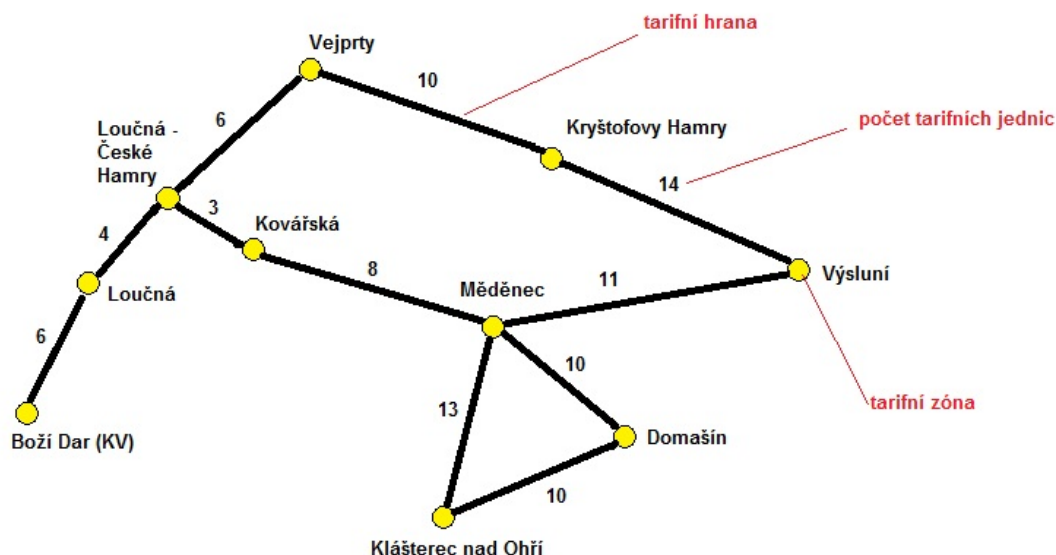
Základním prvkem zónově-relačního integrovaného tarifu IDS ÚK jsou tarifní zóny. Při tvorbě tarifních zón se vychází z principu: jedna obec = minimálně jedna tarifní zóna, územně rozsáhlejší obce jsou rozděleny na více tarifních zón.

Tarifní zóna: Hrobce



Obrázek 9 – příklad tarifní zóny se zastávkami

Každá zóna je na mapě prezentována svojí tzv. tarifní zastávkou zakreslenou jako bod. Spojením těchto bodů vznikne základní tarifní síť, která udává skutečnou vzdálenost (relaci) mezi zónami při použití veřejné hromadné dopravy. Tarifními vzdálenostmi mezi jednotlivými zónami určují tzv. tarifní jednice. Změnou počtu tarifních jednic je možné docílit zdražování příp. zlevňování vybraných mezizónových relací.



Obrázek 10 – příklad tarifní mapy se zónami a tarifními hranami

Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi nesousedními zónami je spočítána nejkratší cesta pomocí Dijkstrova algoritmu. Algoritmus nejprve přiřadí výchozí zóně hodnotu 0. Všem ostatním zónám přiřadí hodnotu nekonečna a tuto následně snižuje až na nejnižší možnou hodnotu. To provádí tak, že všem zónám spojeným s výchozí zónou tarifní hranou přiřadí místo nekonečna hodnotu prezentovanou počtem tarifních jednic této tarifní hrany. Z takto ohodnocených sousedních zón vybere tu s nejnižší hodnotou a postoupí do ní. Následně opět provede přičtení počtu tarifních jednic z této zóny do jejích sousedních zón. Pakliže narazí na sousední zónu, která již byla ohodnocena (existuje k ní z výchozí zóny cesta s

menším počtem tarifních hran), porovná vypočítanou hodnotu s hodnotou získanou předchozími kroky a je-li nyní vypočítaná hodnota nižší, tak jí nahradí tu původní, jinak ji ponechá. Hodnota zóny, u které již byly při výpočtech zohledněny všechny tarifní hrany se bere jako finální a tato zóna se již v dalších výpočtech ignoruje. Celý cyklus má tedy přesně tolik kol, kolik je v oblasti zón (každé kolo zjistí finální hodnotu u právě jedné zóny). Vlastní výpočet se provádí při jakékoliv změně tarifní mapy (přidání či odebrání tarifní hrany, změna počtu tarifních jednic) a jeho výstupem je Tarifní matice IDS Ústeckého kraje, která je rozhodná pro stanovení jízdného.

Uskupení několika tarifních zón, které spolu bezprostředně sousedí, do logického celku, se nazývá nadzóna a tato následně (formou matice povolených cest) vymezuje povolené cesty v rámci zakoupené jízdenky. Každá tarifní zóna je přiřazena právě k jedné tarifní nadzóně.

Matice povolených cest stanovuje pro každou cestu v rámci IDS Ústeckého kraje, kterými nadzónami se může cestující s platným jízdním dokladem pohybovat při své cestě z nástupní do cílové zastávky. Matice povolených cest je nahrána v odbavovacím zařízení a při přiložení bezkontaktní čipové karty k odbavovacímu zařízení (provedení check-in) dojde automaticky ke kontrole, zda se cestující pohybuje v prostoru platnosti svého jízdního dokladu.

Matice povolených cest v IDS Ústeckého kraje je konstruována tak, aby umožňovala cestujícímu jízdy veřejnou dopravou nejkratší nebo časově nejvýhodnější cestou a zároveň zamezila zneužití jízdních dokladů pro cesty, na které nemá cestující s daným jízdním dokladem nárok.

V Tarifu IDS Ústeckého kraje je předpokládán vznik 409 tarifních zón, které budou zahrnuty v 74 tarifních nadzónách.

Druhy jízdních dokladů

V tarifním systému IDS Ústeckého kraje budou vydávány **jízdenky pro jednotlivou jízdu i časové předplatní jízdenky (7/30/90 denní)**.

Zvolený ceník jízdného na jedné straně zdraží jízdné nepravidelným cestujícím využívající veřejné dopravy zejména na krátké vzdálenosti avšak mimo MHD, kde ceny jízdného zůstanou v kompetenci měst, a naopak pravidelným cestujícím bude umožněno zakoupení časového jízdného, která pro mnoho cestujících bude znamenat zlevnění nabízené služby. Ke zlevnění jízdného dojde i v souvislosti se zavedením přestupního jízdného.

Jízdní doklady budou k dispozici v podobě:

- papírové jízdenky - půjde zejména o jednoduché jízdenky na spoj, jednoduché přestupní jízdenky na kratší vzdálenosti, jízdenky Zavazadlo/Kolo/Pes, jednodenní jízdenky Regionet Labe/Elbe, jednodenní oblastní jízdenky a 7denní časové jízdenky na kratší vzdálenosti;
- elektronické jízdenky uložené na bezkontaktní čipové kartě technologie Mifare DESFire EV1 (dále jen BČK) - prakticky všechny druhy jízdenek s výjimkou jízdenky Zavazadlo/Kolo/Pes a jednodenní jízdenky Regionet Labe/Elbe.

Bezkontaktní čipové karty (BČK) budou vydávány jako přenosné **anonymní** (bez jakýchkoliv osobních údajů) a jako **osobní nepřenositelné** (personalizované osobními údaji držitele). Celý systém IDS ÚK bude na počátku nastaven tak, že BČK budou vydávat jednotliví dopravci, zároveň však nevylučuje možnost, že by se stal do budoucna vydavatelem BČK a zároveň vydavatelem elektronických peněz malého rozsahu přímo Ústecký kraj nebo jím zřízená či pověřená společnost, pakliže to bude shledáno výhodnějším.

Rozúčtování tržeb

Rozúčtování tržeb z prodeje jednotlivých a časových předplatných jízdních dokladů IDS ÚK jednotlivým zúčastněným dopravcům bude provádět clearingová společnost podle modelu stanoveného administrátorem systému (Odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje). Clearingová společnost, zúčtovatel, bude rovněž přebírat seznamy zablokovaných bezkontaktních čipových karet (tzv. blacklisty) od jednotlivých dopravců a zpřístupňovat aktuální globální seznamy zablokovaných bezkontaktních čipových karet v celém integrovaném dopravním systému Ústeckého kraje a dále povede centrální registr aktivních bezkontaktních čipových karet v systému. Zúčtovatel bude zajišťovat podklady pro fakturaci tak, aby každý účastník clearingů mohl vyrovnávat své pohledávky vůči ostatním účastníkům clearingů po každé závěrce. Zúčtovatel bude mít dohled nad kontinuitou a integritou dat a bezpečností systému. Jeho úkolem bude zpracování jednotlivých transakcí z odbavovacích systémů dopravců pro účely sledování IDS Ústeckého kraje.

Technické podmínky pro zapojení dopravců

Dostatečná technická připravenost dopravců na spuštění IDS je dána zejména nutností pořízení potřebných odbavovacích zařízení, vybavení kontaktního místa dopravce zařízeními pro práci s bezkontaktními čipovými kartami a zvládnutí práce s osobními údaji.

Pilotní projekt: Lounsko - západ

K zavádění zónově – relačního integrovaného tarifu Ústeckého kraje bude docházet postupně. Jako první začne tarif platit od 11. 12. 2011 v oblasti Lounsko-západ. Ústecký kraj uzavřel dne 24. 8. 2011 s dopravcem BusLine a.s. smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Lounsko-západ. Tato smlouva obsahuje mimo jiné nové požadavky na odbavovací systém, typ bezkontaktních čipových karet, tarif (zónově-relační) a smluvní přepravní podmínky.

Zásadními výhodami nového tarifu bude přestupnost, přenosnost anonymních bezkontaktních čipových karet a zavedení časového jízdného (sedmidenního, třicetidenního a devadesátidenního), které zvýhodní cestování pravidelným cestujícím.

Veškeré tyto výhody zónově-relačního tarifu budou moci cestující čerpat pouze na vymezených linkách oblasti Lounsko-západ, a tedy dopravce BusLine a.s.

Další rozšiřování integrovaného tarifu

Celý tarifní systém je koncipován tak, že při splnění stanovených podmínek do něj mohou vstoupit i další subjekty, ať již na straně objednatelů, tak i na straně dopravců. V budoucnu je proto počítáno se zavedením zónově-relačního tarifu i na linky ostatních autobusových i drážních dopravců v celém kraji.

Do konce smluvního období ostatních autobusových dopravců Ústeckého kraje, tj. do 31. 12. 2014, je zavedení zónově-relačního tarifu, uznávání bezkontaktních čipových karet a zapojení do integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje zcela na dobrovolnosti a technické připravenosti jednotlivých dopravců.

Počínaje rokem 2015 je počítáno se zavedením jednotného tarifu a smluvních přepravních podmínek v celém systému veřejné linkové autobusové dopravy v Ústeckém kraji, což bude stanoveno i podmínkami otevřených zadávacích řízení na provozovatele veřejné linkové autobusové dopravy v jednotlivých oblastech Ústeckého kraje, obdobně jako v oblasti Lounsko-západ. K danému termínu je předpokládáno i zapojení železniční osobní dopravy v Ústeckém kraji. O termínu zapojení jednotlivých MHD bude jednáno s příslušnými městy.

2.8 Síťové vazby na dopravu objednávanou městy

Kapitola obsahuje přehled měst s městskou dopravou, které jsou pro potřeby celosíťové obsluhy území Ústeckého kraje více či méně využitelné. Obecně se předpokládá, že čím větší město, tím je častější potřeba dalšího využití MHD k cíli cestujícího, a to díky větší rozlehlosti města. Menší města mají často MHD jen s malým počtem účelových spojů s účelovou trasou uzpůsobenou občanům s obtížnější pohyblivostí.

Přepravu cestujícího z regionu na místo jeho cíle ve městě ulehčuje také trasování regionálních linek napříč městy (protrasování skrz centrum). Taková řešení se již v mnoha městech osvědčila, přestože šlo o úplnou novinku. V další městech průjezdné linky regionální dopravy plánujeme, čímž se eliminuje nutnost přestupu na MHD.

MHD Bílina – zde je systém MHD o velikosti dvou linek MHD, jedná se o „Městské autobusové linky Bílina 587001 a 587002“, které provozuje dopravce Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. Některé zastávky těchto linek MHD jsou společnými zastávkami s linkovou dopravou objednávanou Ústeckým krajem (např. Bílina, „sídliště, Bílina, „pož.zbroj., Bílina nám. nebo Bílina, „žel.st.“), ale bez zajištěných návazností i když na lince 587001 je zaveden ve špičce 30 min. takt. Síťová vazba je tedy umožněna na společných zastávkách a proto lze u této linky do budoucna uvažovat o bližších vazbách s linkovou dopravou.

MHD Děčín

Městská autobusová doprava obsluhující 55tisícové město Děčín má díky poloze silné vazby jak na železniční (regionální, nadregionální, dálková i mezinárodní), tak autobusovou dopravu (dominuje regionální).

Rozpačité počátky realizované autobusové dopravy v Děčíně se datují v letech 1906 a 1912, vždy s následným ukončením provozu. Teprve v roce 1923 začíná provoz trvalejšího charakteru, přičemž se nejednalo o čistě městský provoz, ale spojení přesahující do okolních obcí a tehdy ještě samostatných Podmokel. Autobusová doprava nabrala v Děčíně poměrně rychle význam a oblibu u cestujících. V roce 1950 vzniká Dopravní podnik města Děčína a funkci MHD začala plnit také trolejbusová doprava, která však byla v souladu s dopravní politikou 70let postupně zlikvidována. Od roku 1973 zajišťují městskou dopravu výhradně autobusy. Od 90let minulého století začíná stoupat podíl linek MAD na příměstské dopravě a od roku 2004 „městský“ dopravce začíná provozovat linkovou autobusovou dopravu.

V roce 2011 zajišťuje městskou dopravu 15 autobusových linek, které jsou díky společnému dopravci tj. Dopravní podnik města Děčína a.s. výrazně provázány s linkovou autobusovou dopravou v oblastech Děčínsko východ a Děčínsko západ a to jak provozně, tak tarifně. Využívají společně centrální přestupní uzly u hlavního nádraží a autobusového nádraží, a dále mají společný informační servis na integrovaných zastávkových označnicích.

Autobusové linky z oblasti Šluknovsko (401, 402 a 421) zajišťuje dopravce BusLine a.s., a nemají vytvořenou individuální návaznost na MAD, ale využívají společně centrální přestupní uzly u hlavního nádraží a autobusového nádraží, a dále mají společný informační servis na integrovaných zastávkových označnicích. V přestupních uzlech je zajištěna reálná dostupnost do všech větších částí města Děčína.

Přestupní uzly na městskou autobusovou dopravu:

Železniční stanice Děčín hlavní nádraží

- poloha v centru města, snadná dostupnost občanské vybavenosti
- plně funkční informační servis a finanční služby
- tratě 073, 081, 090, 098 regionální, nadregionální (i mezinárodní) osobní vlaky
- tratě 081, 090 vnitrostátní dálkové rychlíky
- tratě 090 a 098 mezinárodní vlaky EC a EN

Autobusové nádraží

- poloha v centru města, snadná dostupnost občanské vybavenosti
- v pracovní dny funkční informační servis a finanční služby
- telefonický informační servis nonstop
- provoz linek městské autobusové dopravy
- provoz linek regionální linkové autobusové dopravy
- provoz linek komerční dálkové autobusové dopravy

Vzhledem ke skutečnosti, že tarifní podmínky dopravce Dopravní podnik města Děčína umožňují využívat v linkové i městské dopravě elektronické časové předplatné jízdné rozdělené podle zón, jsou některé příměstské linky cestujícími pravidelně využívány v městských relacích.

Praktické příklady provázanosti MAD a linkové dopravy v oblastech Děčínsko:

Linka 429 Děčín – Těchlovice, proložení spojů s městskou linkou 9, která má souběžnou trasu avšak končí v Nebočadech na hranici města.

Linka 430 Děčín – Malšovice – Javory, proložení s linkou 3 do Vilsnice

Linka 445 Děčín – Jílové - Libouchec – Chlumeč, využívána do sídliště Bynov (linka MAD 2)

Linky 422, 423, 424 v relaci centrum – Kamenická, častá frekvence cestujících využívající jednotlivé jízdné, které je levnější než tarif MAD

V případě městských částí Jakuby (429) a Horní Březiny (426, 427, 428) dokonce nahrazuje linková doprava MAD, která zde není v přijatelné docházkové vzdálenosti zastoupena.

Toto řešení však může v určitých situacích být důvodem komplikace s nedostatečnou kapacitou vozidel. Přetíženost autobusů linkové dopravy vlivem cestujících v městských relacích se nárazově projevuje na linkách 427, 429 a 445.

MHD Duchcov – zde je systém MHD provozován soukromým dopravcem Jiřím Boudou, který zajišťuje dopravu pro město Duchcov na jedné lince 585011 Duchcov,,U polikliniky – Duchcov,žel.st. a která víceméně zajišťuje pouze dopravní spojení na železniční dopravu do od města vzdálené železniční stanice Duchcov. Není zaznamenáno pravidelné využití přestupních vazeb, oba systémy zde existují vedle sebe, ale zcela samostatně.

MHD Chomutov a Jirkov

Autobusové a trolejbusové linky městské dopravy provozuje dopravce Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. Celkově k 4. 11. 2011 síť linek tvoří 15 autobusových a 7 trolejbusových linek. Mimo města Chomutov a Jirkov městská doprava obsluhuje obce Údlice, Droužkovice, Spořice a Černovice. Tuto dopravu hradí obce. Interval linek se pohybuje v rozmezí 30 až 60 minut. Velká část linek není provozována v pravidelných intervalech. Na linky MHD navazuje drážní doprava ve stanicích Jirkov, Jirkov zastávka a Chomutov město. Linková doprava ve velké části na území obou měst kopíruje trasy MHD. Vhodné přestupní body je možné tvořit v zastávkách Jirkov,,aut.nádr., Chomutov,,aut.nádr a Chomutov,,Palackého.

MHD Kadaň

V Kadani provozuje linky městské dopravy dopravce Technické služby, s.r.o. Kadaň. Síť linek tvoří 2 autobusové linky, které nepřesahují hranici města (vyjma jednoho školního spoje, který obsluhuje Prunéřov,,EPRU). Linky jsou provozovány celotýdenně v nepravidelných intervalech od cca 5:00 hod do cca 19:00 hod. Na linky jsou vypravovány 2 vozidla délky 9,5 m. Linky MHD neobsluhují autobusové nádraží, nejbližší zastávka je Kadaň,,U Nádraží vzdálena od autobusového nádraží cca 100 metrů. Stejně tak je od této

zastávky vzdálena železniční stanice Kadaň. Nabízí se pro přestupy také zastávky Kadaň,,Chomutovská sídl.B, Kadaň,,Koupaliště nebo Kadaň,,Jungmanova.

MHD Klášterec nad Ohří

Dopravce Pavel Škramlík v Klášterci nad Ohří provozuje 2 autobusové linky. Linka č. 1 spojuje lázeňskou část města, historické centrum a sídliště Petlerská s autobusovým nádražím, žel. stanicí a Kláštereckou porcelánkou. Linka č. 2 zajišťuje spojení města Klášterec nad Ohří s PZ Verne. Linka MHD 1 je provozována v pracovní dny od cca 5:00 hod do cca 22:30 hod., o víkendu pak od cca 6:00 do cca 20:00 hod. Linka č. 2 je provozována dle začátků a konců pracovních směn v PZ Verne. Na linky jsou nasazována vozidla různých velikostí. Vhodný přestupní bod mezi linkami MHD a veřejnou linkovou dopravou je zastávka Klášterec nad Ohří,Miřetice,aut.nádr., kterou obsluhuje všechny linky MHD i Ústeckého kraje. Linka MHD 1 je ukončena v zastávce Nádraží ČD, kde je možný přestup na vlaky směr Chomutov a Karlovy Vary. Časy odjezdů jsou přizpůsobeny časům vlaků.

MHD Litoměřice

Zde je systém MHD o velikosti dvou linek MHD, jedná se o „Městské autobusové linky Litoměřice B a D“, které provozuje akciová společnost DPÚK. Výchozí a cílová zastávka těchto linek je na autobusovém nádraží, na které bezprostředně navazuje železniční doprava stanicí Litoměřice,,město.

Z výše uvedeného je jednoznačně zřejmé, že nejdůležitější síťová vazba mezi MHD a ostatními druhy dopravy se realizuje na autobusovém nádraží v Litoměřicích.

MHD Louny

Tak jako v Žatci provozuje linky MHD v Lounech dopravce DPÚK, a.s. Městská hromadná doprava je tvořena linkami č. 1 a č. 2. Linky MHD kromě území města Louny obsluhují obce Lenešice, Dobroměřice, Černčice, Obora, Vršovice. Obě linky spojují východní a západní část města. Linky jsou provozovány celotýdenně od cca 4:00 hod. do cca 23:00 hod. v nepravidelných intervalech. Frekvence spojů je však od ostatních měst stejného či podobného významu vyšší. Linky MHD obsluhují zastávku Louny,,žel.st. v těsné blízkosti žel.st. Louny. Linka č. 2 obsluhuje také zastávku Louny,,Fügnerova, která se nachází v blízkosti žel.zast. Louny střed a v blízkosti autobusového nádraží cca 100 metrů. Přestup v rámci jedné zastávky je možný v zastávkách Louny,,Luna (vybrané linky Ústeckého kraje a MHD 2), Louny,,Riegrova (linka 739 a MHD 2) a Louny,,žel.st. (vybrané linky Ústeckého kraje a MHD 1,2).

MHD Lovosice

zde je MHD realizováno jedinou linkou 558001, na které přepravu zajišťuje dopravce BusLine a.s. Tato linka obsluhuje zastávky dle požadavků výběrového řízení, resp. města Lovosice. Je zde kromě běžné přepravy cestujících po městě zohledněna také obsluha lovosické průmyslové zóny.

Síťová vazba se uskutečňuje především v zastávce Lovosice,,aut.nádr., jde o vazbu mezi různými druhy dopravy, tj. mezi autobusy a vlaky linek U10 a U11. Za zmínku stojí i další využívaná vazba, a to na autobus Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a.s.

MHD Most a Litvínov

Autobusové a tramvajové linky městské dopravy provozuje dopravce DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s. Celkově k 4. 11. 2011 síť linek tvoří 4 tramvajové linky, z nichž tři zajišťují páteřní dopravu mezi největšími územními celky, tedy Mostem a Litvínovem, a 28 autobusových linek. Mimo města Most a Litvínov městská doprava obsluhuje obce Obrnice, Patokryje, Korozluky, Havraň, Lom, Meziboří, Horní Jiřetín a Osek. Velká část linek není provozována v pravidelných intervalech. Na linky MHD navazuje drážní doprava ve stanicích

Most a Litvínov. Linková doprava ve velké části na území obou měst kopíruje trasy MHD. Vhodné přestupní body je možné tvořit v zastávkách Most,,nádraží, Most,,1.nám., Litvínov,,nádraží.

MHD Štětí

Zde je MHD realizováno jedinou linkou 555001, na které přepravu zajišťuje dopravce Břetislav Kafka. Tato linka v podstatě obsluhuje stejné zastávky jako Ústeckým krajem objednávaná linková doprava. Při tvorbě jízdních řádů byl kladen zejména důraz na to, aby linka MHD nejezdila v souběhu s linkovou dopravou.

Síťová vazba je tedy umožněna na společných zastávkách. Oba systémy zajišťují přepravu na stejném území, neexistuje centrální přestupní bod. Není zaznamenáno pravidelné využití přestupních vazeb, oba systémy zde existují vedle sebe, ale samostatně.

MHD Teplice

Současný systém MHD čítá 26 autobusových linek a 9 trolejbusových linek, které provozuje dopravce Veolia Transport Teplice s.r.o.. (vzniklý privatizací a postupnými transformacemi a fúzí Dopravního podniku Teplice). Asi 23 pravidelných autobusových linek má čísla z řady 120 až 148 (licenční čísla 585120 a 585148), některé zvláštní linky mají nižší čísla (č. 30 k bezplatné dopravě do obchodního centra Olympia, 33 je hřbitovní linka, 35 je skibus do Mikulova, 40 / 585140 je nostalgická linka do lázní Dubí, 24L či 124L je rekreační linka). Vnitroměstské jsou pouze linky 30 a 33, **všechny ostatní autobusové linky MHD Teplice jsou ve skutečnosti příměstské a meziměstské.**

Ústecký kraj v současnosti, tj. do 10. 12. 2011, objednává u dopravce Veolia Transport Teplice s.r.o. 23 autobusových linek, resp. spoje na 23 linkách, od 11. 12. 2011 to již budou spoje na 25 autobusových linkách. Síťové vazby mezi linkovou dopravou objednávanou Ústeckým krajem a dopravou objednávanou městem Teplice, tedy MHD jsou podporovány a zaváděny na celém území města. Hlavní síťová vazba autobusové a trolejbusové dopravy je realizována především v zastávce Teplice, Benešovo náměstí a to ze všech směrů příjezdů linkové dopravy. Další důležitou síťovou vazbou je zastávka Teplice,,Hlavní nádraží, kde dochází k přestupům na železniční dopravu ve směru Ústí nad Labem, Chomutov, Most a Litvínov.

MHD Žatec

Městskou dopravu v Žatci tvoří 2 autobusové linky, které provozuje dopravce DPÚK, a.s. Linka č. 1 je provozována v pracovní dny v nepravidelném intervalu od cca 5:00 hod. do cca 23 hod., o víkendu pak od cca 6:30 hod. do 19:00 hod. v intervalu cca 120 minut. Linka č. 2 je provozována v pracovní dny pouze v ranní a odpolední špičce. Páteří je tedy linka č. 1, která obsluhuje všechny významné části města. Městská doprava zajišťuje návaznost na vlaky v žel.st. Žatec, které se nachází mimo obydlenu část města. Linky MHD neobsluhují zastávku autobusové nádraží. Přestup mezi linkami MHD a linkovou osobní dopravou je možný mezi AN a zastávkou MHD vzdálenou cca 100 metrů Žatec,,Nákladní AN. Vzhledem k nedostatečné kapacitě autobusového nádraží Žatec nepředpokládáme v nejbližší době zlepšení přestupní vazby. Mezi linkami MHD a Ústeckého kraje je možný přestup v dalších zastávkách Žatec,,žel.st, Žatec,,u hřbitova, Žatec,,Červený hrádek.

MHD Ústí nad Labem

Současný systém MHD čítající 22 autobusových linek, 11 trolejbusových linek a 1 linku lanové dráhy, které provozuje akciová společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem. V minulosti byl součástí MHD v Ústí nad Labem i tramvajový provoz, který byl v Ústí nad Labem zahájen v sobotu 1. července 1899. Cestující v tu dobu mohli využívat dvě linky. Provoz byl ukončen 1. června 1970. Pravidelný provoz autobusů byl zahájen v sobotu 19. října 1929, cestující mohli využít jako první linku č. 10, která vedla z Hlavní pošty (dnešní

zastávka Divadlo) na střekovské Gabelsbergerovo (dnešní Novosedlické) náměstí. Trolejbusový provoz byl zahájen v pátek 1. července 1988, cestující se tehdy mohli svézt linkou č. 51, která vedla ze Stříbrníků přes Malátovu a Mírové náměstí do zastávky Pod Holoměří.

Ústecký kraj aktuálně objednává u Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. 12 autobusových linek, resp. spoje na 12 linkách. Některé v plné trase, tedy i po území města – linky MHD č. 1, 4 a 12 a další od hranice správního území města – linky MHD č. 2, 3, 6, 7, 11, 15, 18, 19 a 102.

Síťové vazby mezi linkovou dopravou objednávanou Ústeckým krajem a dopravou objednávanou městem Ústí nad Labem, tedy MHD, jsou podporovány a zaváděny na celém území města. V současnosti je v běhu projekt sdružování označníků na území města, kde se jedná o slučování označníků různých autobusových dopravců do tzv. sdružených označníků (viz platná norma ČSN 736425-1).

Zároveň byl linkový provoz, který využíval v centru města zaniklé autobusové nádraží, přesunut do prostoru dopravního uzlu Divadlo. Zde po dohodě s městským dopravcem a též s městem dochází k využívání stávajících zastávek městské dopravy.

Hlavní síťová vazba je tedy realizována především v uzlu Divadlo a to ze všech směrů příjezdů linkové dopravy. Další dvě nejdůležitější síťové vazby jsou na Mírovém náměstí, kde dochází k výstupu cestujících z linkové dopravy ze směru od Velkého Března a poslední důležitá vazba je realizována v zastávce Hraničář, kde dochází k výstupu z linkové dopravy ze směru Petrovice, Libouchec, Chuderov a Velké Chvojno.

Přestupní bod Osek

Do města Oseka zjíždí linka 576013 MHD Litvínov, která však na linkovou dopravu Ústeckého kraje nemá žádnou faktickou vazbu. Tato linka zajišťuje pouze nepravidelnou dopravu do a z Oseka do Litvínova přes Loučnou a Horní Lom. Při tvorbě jízdních řádů byl kladen důraz na to, aby linka MHD nejezdila v souběhu s linkovou dopravou.

Přestupní bod MHD Krupka

V současnosti zde není návaznost linkové dopravy na MHD jiných dopravců. Od 11. 12. 2011 však vzniká návaznost na linku 595001 MHD Ústí nad Labem v zastávce Krupka, Bohosudov, MěÚ. Návaznosti byly plánovány již při tvorbě jízdních řádů na následující období jejich platnosti.

Přestupní bod MHD Chlumec

v současnosti jsou zde zajištěny návaznosti linkové dopravy na linku MHD 595011. Současně jsou tvořeny vazby i na linkovou dopravu v oblasti Děčín-západ linkou 445. Od 11. 12. 2011 jsou v Chlumci tvořeny významné vazby mezi linkami 131, 135 a 137 PD Teplice, 445 Děčínsko-západ a 595011 a 595012 MHD Ústí nad Labem.

2.9 Parametry kvality

Současné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb

U autobusové dopravy objednávané Ústeckým krajem, poskytované v rámci veřejných služeb pro přepravu cestujících ve veřejné linkové dopravě je vyžadována určitá kvalita požadovaných služeb, zejména přesnost, spolehlivost, plnění jízdního řádu, dodržování přestupních vazeb, nízkopodlažnost, klimatizovanost atd. Některé požadavky stanovují přímo právní předpisy, např. Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., O stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Nad rámec těchto základních požadavků jsou stanovena další pravidla a požadavky prostřednictvím smluvních ujednání

v uzavíraných dlouhodobých smlouvách. Jsou stanoveny a hodnoceny dva základní ukazatele. Prvním z hledisek je sledování nepřekročitelných a dlouhodobých průměrných hodnot vztažených k určitému období uzavřené smlouvy, druhým hlediskem jsou sankce za konkrétní porušení smlouvy a to za každý jednotlivý případ zjištěného porušení smluvních ujednání. Cílem je postupné zlepšování kvality poskytovaných služeb, kvalitní vozový park a v neposlední řadě spokojenost cestujících, kteří inklinují ke stále větší kvalitě v souladu s vývojem v oblasti automobilového průmyslu.

Je nutno podotknout, že Ústecký kraj (dále jen objednatel) si již v roce 2006 byl vědom nutnosti nastavení základních standardů ve veřejné linkové dopravě a ještě před výběrovými řízeními na dopravce, kteří zajišťují základní dopravní obslužnost Ústeckého kraje v závazku veřejné služby (dále jen provozování dopravy), vydal závazné podmínky provozu dopravních prostředků v autobusové dopravě, které byly stanoveny jako **NORMY PLYNULOSTI, PRAVIDELNOSTI, VÝKONNOSTI (KAPACITY) A KVALITY**, které musí všichni dopravci v kraji dodržovat. Základními podmínkami pro provozování dopravy jsou parametry, které v ČR nemají v současnosti obdobu. Pro představu zde uvádíme některé nezbytné podmínky při provozování dopravy v Ústeckém kraji, které musí každý smluvní dopravce dodržovat a jejichž neplnění znamená pro dopravce citelné sankce.

Pro objednatele není přípustné, aby skutečná kvalita vozidel byla nižší než objednaná a proto stanovená kritéria a požadavky pečlivě sleduje a vyhodnocuje.

Do sledování nepřekročitelných a průměrných hodnot patří:

I.) Stáří vozidel

Doprovce je povinen zajistit, že od prvního dne provozování dopravy nebude žádný z dopravních prostředků využívaných k provozování dopravy starší 12 let, s tím, že průměrně stáří dopravních prostředků využívaných k provozování dopravy v témže období zároveň nepřesáhne 10 let, a ode dne 1. 6. 2009 a ke každému dalšímu dni provozování dopravy nebude žádný z dopravních prostředků využívaných k provozování dopravy starší **8 let**.

II.) Nízkopodlažní vozidla

Doprovce se zavazuje při sestavování vozového parku postupovat tak, aby počínaje dnem 1. 1. 2008 a v každém dalším okamžiku provozování dopravy tvořila nejméně **10 %**, resp. u **příměstské dopravy 20%**, z dopravních prostředků používaných k provozování dopravy vozidla nízkopodlažní (zaokrouhleno nahoru).

Nízkopodlažním vozidlem se rozumí vozidlo, kde u nejméně jedné dveří pro výstup a jedné dveří pro nástup cestujících (např. vpředu a uprostřed) je nástupní výška max. 32 cm nad úroveň vozovky. Tento výškový rozdíl je zároveň jediným náhlým výškovým rozdílem, který je nutno překonat na cestě nástup – odbavení – zaujmutí místa cestujícím, případně opačně při výstupu. Jako nízkopodlažní vozidla se tedy rozumí vozidla, kde tento usnadněný přístup mohou využívat všichni cestující bez rozdílu, mají-li tento úmysl (bez nutnosti žádosti nebo znamení k řidiči). Za nízkopodlažní vozidla se zejména nepovažují vozidla, kde je nutné pro snížení nástupu na tuto úroveň a užití těchto kvalit žádat řidiče např. o vysunutí plošiny pro invalidní vozík/kočárek.

Doprovce je povinen nasazovat nízkopodlažní vozidla na konkrétní linky po dohodě s objednatelem, a umožní-li to charakter linky, na stálé turnusy/oběhy, aby bylo tuto skutečnost případně možné označit v jízdním řádu.

III.) Klimatizovaná vozidla

Doprovce je povinen při sestavování a obměnách vozového parku postupovat tak, aby počínaje dnem 1. 1. 2011 a v každém dalším okamžiku provozování dopravy tvořila nejméně

10 % z dopravních prostředků používaných k plnění této smlouvy vozidla s klimatizací prostoru pro cestující (zaokrouhлено nahoru)

IV.) Kapacita vozidla

Dopravce je povinen provozovat veřejnou linkovou dopravu dopravními prostředky k tomu způsobilými, tj. zejména umožňujícími výměnu cestujících v zastávkách, přepravu nejméně jednoho dětského kočárku nebo invalidního vozíku v prostoru pro cestující, a dále umožňujícími přepravu alespoň **15 %** stojících cestujících (kdy 100 % je počet sedících cestujících ve vozidle).

Kvalitativní parametry v konečném důsledku znamenají určitou unifikaci vozového parku. Ne ve smyslu unifikace výrobce, ale služeb požadovaných Ústeckým krajem (objednavatelem), které ve vozidlech cestující mohou využívat bez ohledu na linku, dopravní oblast nebo smluvního dopravce. Nejvýraznější odlišností, se kterou se cestující budou setkávat, může být kapacita vozidla.

I přes trend vedoucí k minimalizaci typů dopravních prostředků používaných v rámci konkrétní oblasti, bude nadále nutné v dopravních koncepcích rozlišovat potřebnou kapacitní odlišnost vozového parku. Ilustračním příkladem lze označit oblast Lounsko – západ, kde nová koncepce stanovuje plošně jako vhodnou kapacitu vozidel o délce 10,5m (viz. foto). Dopravní oblasti zahrnující obsluhu zejména v okolí velkých měst, nebo s potenciálem silných přepravních proudů naopak vyžadují rozpětí vozidel od standardních po velkokapacitní (okresy Děčín, Teplice, Ústí n.L.). Nasazení vhodných vozidel tak bude mít vliv na minimalizaci doby dosažení plné kapacity vozidla za nutnosti využití většího počtu míst k stání. Při překonávání delších relací je vhodné jako měřítko kvality preferovat počet nabídnutých míst k sezení. Klíčem ke struktuře vozového parku v jednotlivých dopravních oblastech budou kategorie obsluhovaných linek (viz. „Klasifikace typů linek v autobusové dopravě“).

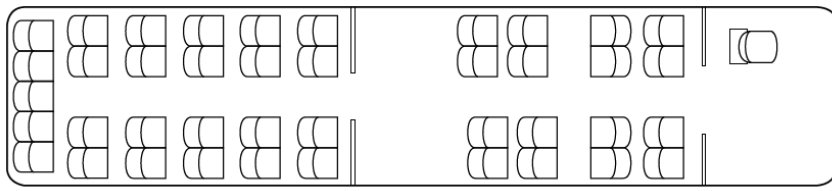
Základním parametrem autobusů splňujících podmínky objednatele je bezbariérovost, a to minimálně v provedení Low Entry. Plnou nebo částečnou (LE) bezbariérovost v současnosti na trhu nabízí většina výrobců autobusů a trolejbusů v široké škále variant, a možností flexibilně reagovat na specifické podmínky zákazníků, které mimo jiné budou také vycházet z podmínek kvalitativních požadavků.



Příklady nabízené kapacity autobusů a jejich uplatnění

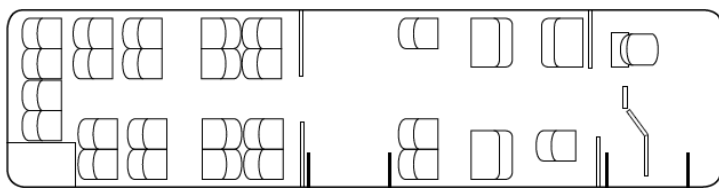
Délka 12m – dvoudvěřové provedení

- orientační kapacita 41 míst k sezení, 40 míst k stání, 2 kočárky nebo invalidní vozík
- univerzální vozidlo s širokým využitím v linkové dopravě vhodné pro obslužné linky 1. kategorie případně páteřní v okolí větších měst, dopravě mezi menšími městy, a k zajišťování návazností k uzlům páteřní železniční dopravy
- varianta v třídvéřovém provedení využitelná na příměstských linkách



Délka 10,5m - dvoudvéřové provedení

- orientační kapacita 30 míst k sezení, 35 míst k stání, 2 kočárky nebo invalidní vozík
- univerzální vozidlo s využitím na obslužných linkách 1. a 2. kategorie k spojení menších obcí s nejbližšími městy, nebo přestupními uzly páteřních železničních a autobusových linek

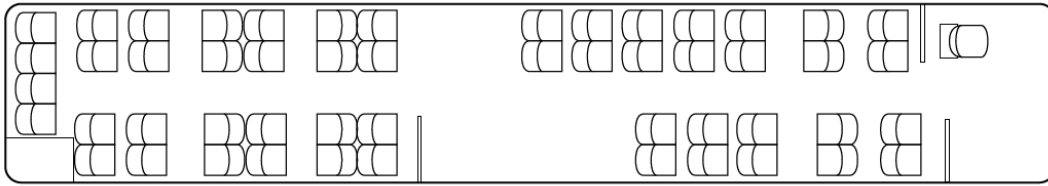


Délka 8,5m – dvoudvéřové provedení

- orientační kapacita 25 míst k sezení, 30 míst k stání, 2 kočárky nebo invalidní vozík
- malé vozidlo s využitím na linkách 3. případně 2. kategorie vymetající vesničky, ve směru k návazným uzlům
- v době sedla a víkendové slabší poptávky, lze využít na linkách vyšší kategorie

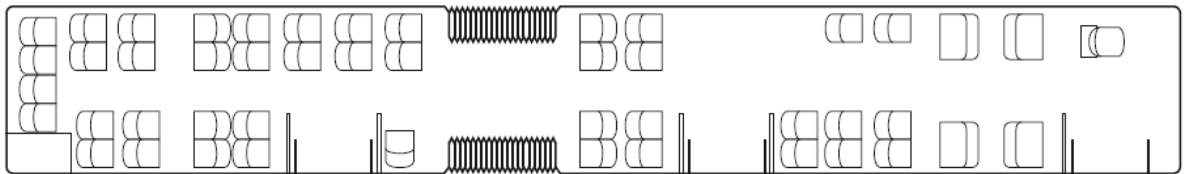
Délka 15m – dvoudvéřové (třídvéřové)

- orientační kapacita 55 míst k sezení, 50 míst k stání, 2 kočárky nebo invalidní vozík
- vozidlo určené pro páteřní linky s delší vzdáleností spojující města, nebo velké sídelní celky s městem v kombinaci s uzlem železniční páteřní linky
- třídvéřové provedení s nižším počtem míst k sezení (35-40) a zvýšenou celkovou kapacitou nabízí univerzální využití pro příměstskou dopravu na kratší vzdálenosti



Délka 18m – třídvéřové, čtyřdvéřové

- orientační kapacita dle zvoleného provedení 40 - 50 míst k sezení, ca 100 míst k stání, 2 – 3 kočárky nebo invalidní vozíky
- využití na linkách příměstské dopravy velkých měst nebo v kombinaci s MHD



(použití ilustrační příklady rozložení sedadel v autobusech Mercedes Citaro)

V.) Elektronický informační systémem

Dopravce v příměstské dopravě se zavazuje vybavit za účelem zřetelného sdělení trasy spoje cestujícím své dopravní prostředky vnějším elektronickým informačním systémem. Cestujícím musí informační systém sdělit minimálně následující údaje: (1) na čele a boku vozidla číslo linky a cílovou stanici linky/spoje, a (2) na zadní straně vozidla minimálně číslo linky. Informace musí být dostatečně zřetelné z přiměřené vzdálenosti, a to i v noci a za zhoršené viditelnosti. Systém musí být ovladatelný řidičem centrálně z jednoho místa ve vozidle.

Dopravce je povinen zajistit tento informační systém počínaje dnem 1. 1. 2008 a v každém dalším okamžiku provozování dopravy minimálně na **90%** dopravních prostředků.

Současné plnění těchto parametrů jednotlivými smluvními dopravci uvádí níže uvedená přehledová tabulka:

Přehled plnění kvalitativních požadavků	Počet autobusů	Průměrný rok výroby	Nízkopodl.	Kvóta 10(PD20)%	Klimatizace	Kvóta 10%	Informační systém	Kvóta 90%	Zpráva o plnění povinností
Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s. IČ: 62242504	89	2006,76	35	9	15	9	27	90%	ANO
BusLine a.s. IČ: 60108843	82	2006,84	17	9	15	9	N	0	ANO
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. IČ: 64053466	66	2007,15	10	7	16	7	N	0	ANO
Dopravní podnik města Děčína, a.s. IČ: 62240935	49	2007,51	42	5	15	5	N	0	ANO
CSAD Slaný, a.s. IČ: 60193425	48	2007,42	5	5	5	5	N	0	ANO
Autobusy KAVKA, a.s. IČ: 27289974	10	2006,91	1	1	1	1	N	0	ANO
AD Podbořany s.r.o. IČ: 61325759	13	2008,15	2	2	2	2	N	0	ANO
Autobusy Karlovy Vary, a.s. IČ: 25332473	12	2005,00	2	2	3	2	N	0	ANO
Veolia Transport Teplice, s.r.o.	61	2006,83	29	13	4	0	62	100%	ANO
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. IČ: 25013891	29	2006,71	20	6	12	0	28	100%	ANO
CELKEM VŠICHNI DOPRAVCI	459	2006,93	163	36%	88	19%	117	97%	100%

Průměrné stáří a kvalita vozového parku autobusových dopravců od roku 2008 do 2011												
dopravce	v roce 2008			v roce 2009			v roce 2010			v roce 2011		
	PRŮMĚR 7/2008	NP	klima	PRŮMĚR 7/2009	NP	klima	PRŮMĚR 9/2010	NP	klima	PRŮMĚR 9/2011	NP	klima
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., 430 01 Chomutov, Školní 999, IČ 64053466	2004,86	6	11	2006,26	7	5	2007,24	7	5	2007,15	10	16
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s., tř. Budovatelů 1395/23, 434 01 Most, IČ 62242504	2002,27	29	3	2005,92	29	13	2006,07	32	13	2006,76	35	15
Dopravní podnik města Děčína, a.s., Dělnická 106, 405 29 Děčín VI, IČ 62240934	2003,89	30	10	2006,13	36	8	2006,13	36	8	2007,51	42	15
Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, Dělnická 946, 441 01 Podbořany, IČ 61325759	2000,58	1	1	2006,80	1	0	2007,75	1	0	2008,15	2	2
ČSAD Semily, a.s., Na Rovinkách 211, 513 25 Semily, IČ 60108843	2004,93	9	6	2005,11	11	2	2005,84	14	2	2006,84	17	15
Veolia Transport Teplice, s.r.o.; Emilie Dvořákové 70, 415 01 Teplice, IČ 49900820	2003,87	23	4	2004,12	22	4	2005,67	34	4	2006,83	29	4
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem; IČ 25013891	1998,78	43	0	2001,33	32	0	2005,13	17	0	2006,71	20	12
Autobusy KAVKA, a.s., Bářská 287, 434 01 Most, IČ 27289974	2005,73	3	3	2006,20	1	0	2006,20	1	0	2006,91	1	1
ČSAD Slaný a.s., Lacinova 1366, 274 80 Slaný, IČ 60193425	1998,81	1	0	2006,66	6	0	2006,65	6	0	2007,42	5	5
Autobusy Karlovy Vary, a.s., Sportovní 4, 360 09 Karlovy Vary, IČ 25332473	2005,38	5	6	2004,25	2	3	2004,83	2	4	2005,00	2	3
CELKEM	2002,91	150	44	2005,28	147	35	2006,15	150	36	2006,93	163	88

Vývoj vozového parku v období 2008 - 2011				
	2008	2009	2010	2011
Průměrný rok výroby	2002,91	2005,28	2006,15	2006,93
Počet nízkopodlažních vozidel	150	147	150	163
Počet klimatizovaných vozidel	44	35	36	88

Do sledování dalších smluvních povinností dopravce například patří:

VI.) Časové a místní vymezení spojů

Dopravce je povinen dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti jím poskytovaných služeb, jež vyplývají z časového a místního vymezení jednotlivých spojů dle platných jízdních řádů.

VII.) Přepavní kapacita a výkon

Dopravce je povinen využívat dopravní prostředky o takové přepravní kapacitě a výkonu, aby byly plně zajištěny přepravní potřeby cestujících na předem stanovených spojích; to zahrnuje i povinnost v případech předem známých mimořádných zvýšení poptávky cestujících posílit daný spoj o další dopravní prostředek.

VIII.) Dopravní prostředky a záloha vozidel

Dopravce je povinen využívat pouze takové dopravní prostředky, které mohou být v České republice dle obecných závazných právních předpisů provozovány ve veřejné linkové dopravě, a řádně dodržovat veškeré povinnosti s jejich provozem spojené.

Dopravce je povinen mít po celou dobu provozování dopravy zajištěn dostatek dopravních prostředků, servisních služeb, náhradních dílů, personálu a dalších nezbytných věcí a práv, včetně potřebných rezerv, pro provozování dopravy. Dopravce je dále povinen mít zajištěny přiměřené rezervy dopravních prostředků, servisních služeb, náhradních dílů, personálu a dalších nezbytných věcí a práv tak, aby byl s vynaložením odborné péče schopen za všech okolností dodržet stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti (kapacity) a kvality. Dopravce se zavazuje provádět kontrolní prohlídky vozidel používaných k plnění této smlouvy a servisní zásahy na nich na pravidelné bázi standardizovaným a kontrolovatelným způsobem. Dopravce je za tím účelem povinen buď udržovat vlastní opravárenské kapacity nebo zajistit pravidelný preventivní servis a opravárenství subdodávkou od třetí osoby.

Dopravce je povinen udržovat přiměřenou pro případ výpadku. Pokud technický stav vozidla nedovoluje jeho další jízdu, je v případě, že do příjezdu dalšího spoje se stejnou trasou a stejnou nebo vzdálenější konečnou stanicí zbývá více než 20 minut, Dopravce povinen zajistit přepravu cestujících z místa předčasného ukončení jízdy vozidla dále v pravidelné trase předčasného ukončení spoje.

IX.) Tarifní podmínky a odbavování cestujících

Dopravce je povinen uplatňovat takové tarifní sazby, které umožní maximalizaci tržeb na všech zajišťovaných linkách; pro vyloučení pochybností se stanoví, že tato povinnost neznámá nutně uplatňování nejvyšších možných sazeb povolených právními předpisy. Tarifní sazby založené na jiných principech než dle předchozí věty je dopravce oprávněn

uplatňovat pouze s předchozím písemným souhlasem objednatele. Dopravce není oprávněn tarif a přepravní podmínky měnit bez předchozího souhlasu objednatele, který však nebude bezdůvodně odpírán.

Dopravce je povinen provádět odbavování cestujících elektronickým odbavovacím systémem. Dopravce je povinen vést přesnou evidenci prodaných jízdních dokladů ve struktuře jednotlivých druhů těchto dokladů a tuto evidenci uchovávat po celou dobu plnění a nejméně 5 let poté.

X.) Čistota vozidla

Dopravce je povinen udržovat provozované dopravní prostředky v čistotě; za tím účelem je povinen zajistit čištění interiéru nejméně jednou v každém dni provozu dopravního prostředku a čištění exteriéru přiměřeně klimatickým podmínkám.

XI.) Emisní limity

Dopravce je povinen zajistit, že všechny dopravní prostředky, které dopravce začne používat v průběhu provozování dopravy (včetně provozních záloh), budou splňovat alespoň emisní limit Euro 3, případně emisní limity Euro 4, Euro 5, EEV.

XII.) Stejnokroj řidiče

Dopravce zajistí, že všichni řidiči dopravních prostředků na spojích provozovaných při plnění této smlouvy budou při odbavování, během přepravy cestujících na těchto spojích a při další komunikaci s cestující veřejností opatření stejnokrojem, ten je jednotný u všech řidičů v provozu.

XIII.) Informační povinnosti dopravce – kanceláře, elektronické a telefonní informační linky

Dopravce je povinen zřídit za účelem poskytování přepravních informací provoz informační kanceláře a telefonní informační linky s alespoň jedním číslem celostátní pevné sítě a alespoň jedním číslem mobilní sítě GSM. Dopravce je povinen zajistit, že telefonní informační linky budou v provozu každý den po celou dobu provozu dopravce (tedy vždy od doby vyjetí prvního spoje do doby ukončení jízdy posledního spoje daného dne).

Operátoři telefonních informačních linek musí mít buď přímo, nebo zprostředkovaně prostřednictvím dispečerského řízení dopravce, spojení se všemi dopravními prostředky a řidiči dopravce aktuálně vykonávajícími přepravní služby, tak, aby bylo možné řešit aktuální mimořádné situace spojené s provozními komplikacemi.

Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro e-mailové informování, která bude fungovat s reakční dobou max. 18 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám dopravce, nikoli pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů.

Dopravce je povinen zajistit, že operátoři telefonních informačních linek i obsluha elektronické adresy budou schopni poskytovat detailní informace o přepravních službách dopravce, zejména informace o jízdních řádech, tarifech a přepravních podmínkách dopravce.

Dopravce je povinen zajistit dostatečnou informovanost cestujících o jím poskytovaných dopravních službách; kromě svých povinností dle obecně závazných právních předpisů je dopravce v tomto ohledu povinen dodržovat příslušné požadavky dle stanovených norem plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti (kapacity) a kvality.

XIV.) Dispečerské řízení provozu

Dopravce zabezpečí dispečerské řízení provozu se spojením na všechny řidiče nasazené v provozu při plnění této smlouvy, které musí umožňovat:

- operativní nahrazování autobusů náhradními vozidly
- řešení mimořádných událostí a situací v dopravě
- kontrolu a operativní řízení pomocí pojízdného dispečera

XV.) Personální zabezpečení

Dopravce je povinen zajistit, že personál přicházející do osobního styku s cestujícími bude vždy vhodně a slušně oblečen. Dopravce je povinen zajistit, aby tento personál ve vztahu k cestujícím dodržoval normy slušného chování a byl schopen poskytovat základní informace o jízdních řádech, tarifech a přepravních podmínkách dopravce na dané lince. Na požádání cestujících je personál dopravce povinen asistovat s nástupem, výstupem a pohybem osob s omezenou schopností pohybu a orientace v dopravním prostředku.

Dopravce je povinen uplatňovat takové tarifní sazby, které umožní maximalizaci tržeb na všech zajišťovaných linkách; pro vyloučení pochybností se stanoví, že tato povinnost neznamená nutně uplatňování nejvyšších možných sazeb povolených právními předpisy. Tarifní sazby založené na jiných principech než dle předchozí věty je dopravce oprávněn uplatňovat pouze s předchozím písemným souhlasem objednatele. Dopravce není oprávněn tarif a přepravní podmínky měnit bez předchozího souhlasu objednatele, který však nebude bezdůvodně odpírán.

XVI.) Vlastní kontrolní činnost

Dopravce je povinen vykonávat na nejméně jednom spoji každé linky provozované dopravy nejméně jednou za tři měsíce přepravní kontrolu nad dodržováním tarifní kázně cestujícími a pořizovat z ní písemné záznamy (protokoly).

XVII.) Vyhodnocení kvalitativních požadavků

Nejpozději do 15. dne každého kalendářního roku provozování dopravy je dopravce povinen poskytovat objednateli zprávu o plnění povinnosti dopravce dle kvalitativních požadavků.

Ústecký kraj (dále jen objednatel) není povinen hradit prokazatelnou ztrátu u jízd (spojů) zpožděných na výjezdu z výchozí zastávky o více než 15 minut nebo zpožděných na příjezdu do jakékoliv další zastávky spoje o více než 20 minut, ledaže dopravce při měsíčním vyúčtování prokáže, že zpoždění bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími jeho odpovědnost.

Objednatel není povinen hradit prokazatelnou ztrátu u neprovedených spojů či částí spojů; naopak je oprávněn požadovat od dopravce smluvní pokutu. Objednatel není povinen hradit prokazatelnou ztrátu za dopravní výkony, jež nebudou provedeny v souladu s platnou licenci a schváleným jízdním řádem.

Požadavky na kvalitu poskytovaných služeb u nově uzavíraných smluv

Ústecký kraj nezůstává jen při nastavených parametrech kvality, ale stále hledá další vylepšení a to i inspirací u výrobců autobusů a jejich zařazení do připravovaných nových zadávacích výběrových řízení.

Získané zkušenosti s dodržováním stanovených kvalitativních požadavků, jejich vyhodnocení a sankcionování byli přeneseny již také do zadávací dokumentace otevřeného zadávacího řízení na oblast Lounsko – západ.

Kromě již uvedených požadavků na normy kvality uvedené v bodě 2.9.1, které však mohou být u nových smluv v drobnostech odlišné a upřesněné, jsou nově do kvalitativních požadavků zařazeny požadavky vyplývající s postupného zájmu objednatele na zvyšování kvality vozového parku, komfortu a poskytovaných služeb cestujícím. Proto zde uvádíme jen zásadní změny v nově stanovených požadavcích objednatele na kvalitu a bezpečnost.

I. Základní dopravní prostředky

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce u **základních vozidel** povinen:

k plnění smlouvy používat výhradně taková vozidla, která nebyla poprvé uvedena do provozu před **1. 7. 2011**.

všechna vozidla používaná k plnění smlouvy budou jednotná co se týče jejich typu a značky

budou mít jednotné vnější provedení (tj. označení, barevné provedení, design, dekorační prvky apod.) dle požadavků objednatele.

Doprovce není oprávněn umisťovat jakoukoliv celoplošnou či jinou vnější reklamu s výjimkou reklamy propagující Ústecký kraj či jeho aktivity, přičemž takovou reklamu dodá přímo objednatel a dopravce zajistí její umístění na vozidla dle pokynů objednatele. Není dovolena žádná (vnitřní i vnější) reklama zasahující do oken vozidla, a to ani částečně. Výjimkou je polep zadního okna autobusu polopropustnou fólií dle požadavku objednatele.

Základní vozidla musí dále splňovat veškeré následující požadavky:

Základní požadavky

jedná se o nízkopodlažní autobus třídy II.;

kapacita vozu – přesně stanovený minimální počet míst k sezení a minimální počet míst k stání v dané oblasti;

min. dvoje dveře, šířka dveří pro nástup s kočárkem/inv. vozíkem alespoň 1200 mm;

najížděcí plošina pro kočárek/inv. vozík;

naklápěcí karosérie (kneeling);

max. výška vozidla nepřesáhne 3400 mm.

Bezpečnost a výkon

hydraulický nebo elektrický retardér;

přední mlhové světlomety;

maximální rychlost alespoň 90km/h.

Prostor pro cestující, komfort

klimatizace prostoru pro cestující pracující v rozsahu 18 – 26°C;

sedačky pro cestující s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm, polstrované;

sklopné opěrky rukou alespoň na straně do uličky;

prostor pro příruční zavazadla nad sedadly s pevným dnem (ne síťované).

Informační systém pro cestující

hlasový informační systém, jehož prostřednictvím budou cestující během jízdy informováni minimálně o jednotlivých zastávkách a přestupních možnostech;

čelní elektronická tabule pro zobrazení čísla linky a cílové stanice;

boční elektronická tabule pro zobrazení čísla linky a cílové stanice;

zadní elektronická tabule pro zobrazení čísla linky;

vnitřní 19“ barevný grafický displej pro zobrazování následujících zastávek, event. dalších dopravních informací;

alespoň jedna vyměnitelná reklamní vitrina nad okny nebo na zadní straně kabiny řidiče či jinde přístupná cestujícím, o rozměru alespoň A3, sloužící výhradně pro účely objednatele;

tlačítka k udávání znamení k výstupu v prostoru pro cestující v dostupné výšce též pro děti;

světelná signalizace cestujícím ve voze o zastavení autobusu v zastávce.

GPS

zařízení na on-line sledování polohy vozidla v reálném čase

II. Zálohové dopravní prostředky

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce u **zálohových vozidel** povinen:

k plnění smlouvy používat výhradně taková vozidla, od jejichž prvního uvedení do provozu neuplynulo v kterémkoliv okamžiku plnění smlouvy více jak 14 let.

k plnění smlouvy používat vozidla spadající do kategorie „autobus“, zejména není oprávněn používat dopravní prostředky typu „dodávkový automobil – tranzit“.

Zálohová vozidla musí dále splňovat veškeré následující požadavky:

Základní požadavky

jedná se o nízkopodlažní autobus třídy II.;

kapacita vozu – přesně stanovený minimální počet míst k sezení a minimální počet míst k stání v dané oblasti;

min. dvoje dveře, šířka dveří pro nástup s kočárkem/inv. vozíkem alespoň 1200 mm;

najížděcí plošina pro kočárek/inv. vozík;

max. výška vozidla nepřesáhne 3400 mm.

Bezpečnost a výkon

maximální rychlost alespoň 80km/h.

Prostor pro cestující, komfort

topení ve voze - po celý rok udržovat ve voze na spoji teplotu alespoň 18°C.

Informační systém pro cestující

tlačítka k udávání znamení k výstupu v prostoru pro cestující v dostupné výšce též pro děti;

světelná signalizace cestujícím ve voze o zastavení autobusu v zastávce.

Elektronický odbavovací systém

alespoň jedno vozidlo bude vybaveno elektronickým odbavovacím systémem

III. Obecné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb u nově uzavíraných smluv

a.) Vozidla

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce povinen:

mít pro účely plnění této smlouvy po celou dobu jejího trvání k dispozici přesně stanovený počet vozidel splňujících standardy kvality a bezpečnosti a dále dostatečný počet vozidel splňujících standardy kvality a bezpečnosti coby vozidel zálohových. Dopravce je povinen provozovat veřejnou linkovou dopravu prostřednictvím základních vozidel, přičemž tato základní vozidla mohou být dopravcem využívána pouze pro plnění povinností dopravce dle smlouvy a nemohou být využívána pro provozování dopravy mimo rámec smlouvy. Dopravce se zavazuje, že prostřednictvím zálohových vozidel nebude v žádném z kalendářních měsíců trvání této smlouvy provedeno více než 5 % z objednaného dopravního výkonu v příslušném kalendářním měsíci.

zajistit, že dopravní prostředky používané k plnění této smlouvy budou vybaveny elektronickým odbavovacím systémem v souladu s přílohou smlouvy a v souladu s nařízením vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, a využívat veškeré funkcionality elektronického odbavovacího systému při plnění povinností dle smlouvy

b.) Sledování polohy vozidla

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce povinen:

vybavit všechna základní vozidla zajišťující přepravní výkony dle smlouvy systémem, který umožní on-line sledování polohy vozidla v reálném čase. Dopravce je povinen vytvořit si vlastní aplikaci, která bude na základě sledování polohy vozidel zaznamenávat reálné plnění jízdního řádu všech spojů na všech linkách. Dopravce je povinen umožnit objednateli bezplatný přístup k této aplikaci, která umožní objednateli sledovat reálné plnění jízdního řádu. Z údajů v aplikaci bude patrná dráha spoje s pravidelnou časovou polohou a časovou odchylkou vůči jízdnímu řádu v jednotlivých zastávkách. Dopravce je zároveň povinen vést elektronicky záznamy o poloze všech vozidel se zobrazením reálných průběhů jízdy v aplikaci, a to s aktualizací údajů v denní době mezi 4,30 – 23,30 nejvýše každých 5 min.

c.) Elektronický odbavovací systém

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce povinen:

provádět odbavování cestujících elektronickým odbavovacím systémem a vydat každému cestujícímu doklad o vložení hotovosti na bezkontaktní čipovou kartu, doklad o odbavení prostřednictvím bezkontaktní čipové karty, případně doklad o zaplacení jízdného v hotovosti (jízdenku) v souladu s tarifem a přepravními podmínkami. Objednatel je v souvislosti s odbavováním cestujících oprávněn jednostranně stanovit, které jízdní doklady je dopravce na linkách provozovaných dle smlouvy povinen uznávat; dopravce je v této souvislosti povinen evidovat elektronickým odbavovacím systémem všechny cestující s nárokem na

bezplatnou přepravu a všechny cestující s jízdním dokladem, který je dopravce povinen uznávat dle instrukcí objednatele (např. cestující se síťovou jízdenkou REGIONet Labe-Elbe, která se neukládá na čipové karty, či cestující s jakýmkoliv jízdním dokladem stanoveným objednatelem). Dopravce je povinen vést přesnou evidenci prodaných jízdních dokladů ve struktuře jednotlivých druhů těchto dokladů a tuto evidenci uchovávat po celou dobu plnění a nejméně 5 let poté.

d.) Integrovaný dopravní systém - IDS

V souvislosti se zamýšleným zavedením IDS na území Ústeckého kraje je k datu zahájení provozu IDS dopravce povinen:

na všech linkách provozovaných dle této smlouvy uznávat vzájemně jízdní doklady IDS vydané ostatními dopravci zajišťujícími veřejnou osobní dopravu v rámci IDS jakož i jakékoliv jiné jízdní doklady, jejichž povinné uznávání dopravcem na linkách provozovaných dle této smlouvy je objednatel oprávněn dopravci jednostranně stanovit dle smlouvy;

předat objednatelům určenému účtovateli data o bezkontaktních čipových kartách vydaných k datu spuštění IDS (byly-li takové karty před spuštěním IDS dopravcem vydány) a identifikační data o dopravcem používaných zařízeních v elektronickém odbavovacím systému;

Od data zahájení IDS je dopravce povinen v pravidelných intervalech 24 hodin:

předávat clearingovému centru informace o bezkontaktních čipových kartách (nově vydané, zrušené, blokové) ve formě dle smlouvy;

předávat clearingovému centru informace o transakcích elektronického odbavovacího systému ve formě smlouvy;

předávat clearingovému centru identifikační data o změnách zařízení používaných dopravcem v elektronickém odbavovacím systému; a

přijímat od clearingového centra aktualizovaný seznam zakázaných čipových karet (tzv. blacklistu) a tento nahrávat do všech zařízení elektronického odbavovacího systému tak, aby nebylo možné použití zakázaných čipových karet.

e.) Měsíční výkazy

Podle nových standardů kvality a bezpečnosti je dopravce povinen:

předložit objednateli nejpozději do 15 dnů po skončení každého kalendářního měsíce v tištěné a elektronické podobě „**měsíční výkaz obsazenosti spojů**“ dle vzoru obsaženého v příloze smlouvy. V měsíčním výkazu obsazenosti spojů je dopravce povinen uvést pravdivé a úplné informace o průměrných měsíčních hodnotách nástupů a výstupů a průměrné obsazenosti spojů v každé části trasy jednotlivých spojů. Měsíční výkaz obsazenosti spojů musí být vyplněn řádně a pravdivě a jeho tištěná podoba musí být podepsána osobou oprávněnou jednat za dopravce.

poskytnout objednateli na jeho výzvu přehled o obsazenosti spoje za konkrétní kalendářní den v elektronické podobě, a to až 90 dní zpětně.

předložit objednateli nejpozději do 15 dnů po skončení každého kalendářního měsíce v tištěné a elektronické podobě „**měsíční výkaz přesnosti**“ dle vzoru obsaženého v příloze smlouvy obsahující informace o nepřesnostech při plnění jízdního řádu. Měsíční výkaz přesnosti bude obsahovat následující údaje:

- a) všechny případy neprojetí měřicího bodu včas ve smyslu smlouvy;
- b) uvedení kumulativní měsíční přesnosti ve smyslu smlouvy;

- c) všechny případy opuštění zastávky jednotlivého spoje před časem stanoveným v jízdním řádu;
- d) všechny případy sjetí z trasy;
- e) všechny případy zpožděných jízd či vynechaných dopravních výkonů v příslušném kalendářním měsíci;
- f) vyčíslení nároků objednatel na smluvní sankce nebo náhradu škody.

Měsíční výkaz přesnosti musí být vyplněn řádně a pravdivě a jeho tištěná podoba musí být podepsána osobou oprávněnou jednat za dopravce.

f.) Jízdní řády

Doprovce je povinen dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti jím poskytovaných služeb, jež vyplývají z časového a místního vymezení jednotlivých spojů dle přílohy smlouvy.

Ze žádné zastávky na trase spoje nesmí příslušný autobus vyjet před dobou stanovenou v jízdním řádu.

Objednatel definuje na každém spoji jeden nebo více měřících bodů, které jsou uvedeny v příloze smlouvy. Měřící bod vždy odpovídá zastávce, na které daný spoj zastavuje. Objednatel je oprávněn kdykoliv za trvání této smlouvy změnit polohu měřících bodů či jejich počet na jednotlivém spoji, přičemž takovou změnu dopravci písemně oznámí alespoň 30 dnů před plánovanou změnou.

Doprovce je dále povinen:

ve vztahu ke každému spoji a každému měřícímu bodu měřit a zaznamenávat, zda příslušný spoj projel příslušný měřící bod včas. Včasným projetím měřícího bodu se rozumí takový odjezd z dané zastávky odpovídající měřícímu bodu, který nastane v rozmezí od 0:00 (min:sec) do 3:59 (min:sec) od plánovaného času odjezdu daného spoje z dané zastávky uvedeného v jízdním řádu.

umožnit objednateli v reálném čase kontrolu, zda příslušné spoje projíždí měřícími body včas. Doprovce je současně povinen vést databázi, v níž bude zaznamenáno, zda jednotlivé spoje projely jednotlivými měřícími body včas (v databázi bude uvedeno ANO/NE). Tato databáze musí umožňovat řazení záznamů podle času, podle měřícího bodu, podle spoje a podle linky. Tato databáze rovněž musí umožňovat vytvoření souhrnných údajů o poměru včasného projetí spojů měřícími body za stanovené časové období (výběr podle dnů, týdnů a měsíců), za stanovenou linku a za stanovený spoj k celkovému počtu projetí jednotlivých spojů jednotlivými měřícími body.

provozovat služby dle této smlouvy tak, aby kumulativní měsíční přesnost na všech měřících bodech všech spojů na každé lince dosahovala hodnoty alespoň 95 %.

g.) Čekací doby

Objednatel je oprávněn dopravci jednostranně stanovit, ve kterých zastávkách je dopravce povinen čekat na přípojné spoje, a to ať již na přípojné spoje dopravce dle smlouvy, nebo na přípojné spoje jiných dopravců. V této souvislosti vypracuje objednatel dokument „**Čekací doby**“, který čekání dopravce na přípojné spoje upraví v podrobnostech. Poté, co mu bude objednatel dokument „Čekací doby“ předložen, je dopravce povinen nejpozději od nejbližší změny jízdního řádu (ne však dříve než 60 dnů po předložení tohoto dokumentu objednatel) takové čekání na přípojné spoje realizovat v souladu s požadavky objednatel specifikovanými v předloženém dokumentu „Čekací doby“, tj. odjezd ze zastávky čekání na přípoj provést odchylně od pravidelného jízdního řádu, a to v zájmu uspokojení přepravních potřeb potenciálně přestupujících cestujících. V takovém případě se čekající spoje nezahrnou do příslušných výkazů zpožděných spojů, bude-li čekání a tomu odpovídající zpoždění oproti pravidelnému jízdnímu řádu odpovídat parametrům uvedeným v příslušném dokumentu „Čekací doby“.

Závěrem lze říci, že nově nastavené parametry standardů kvality a bezpečnosti jsou vylepšením stávajících norem kvality, zejména pak v oblasti komfortu a bezpečnosti cestujících, dodržování časů dle jízdních řádů a v neposlední řadě též zavedení IDS na území Ústeckého kraje.

Sankce pro případ nedodržení smlouvy

I. Současná úprava

Současná úprava vychází z koncesních řízení uskutečněných v letech 2006 – 2007. Vzhledem k nezkušenosti s možnostmi ukládat smluvní sankce a jejich vymahatelností bylo hlavním mottem současné úpravy zajistit potřebnou kvalitu vozového parku dopravců, zejména stáří a postupné vylepšování parametrů vozidel. V případě, že jsou při kontrole zjištěny nedostatky, jsou zaznamenány do kontrolního protokolu a následně je za porušení příslušného ustanovení smlouvy požadována odpovídající sankce.

Výše některých vybraných možných sankcí:

V zájmu zajištění plynulosti veřejné linkové dopravy je Dopravce povinen zaplatit za každý 1 vynechaný km dopravního výkonu Objednateli smluvní pokutu ve stanovené výši, a to pokud podíl vynechaných kilometrů přesáhne 1 promile z celkového měsíčního dopravního výkonu. Neprovede-li dopravce přepravní výkony, neboť mu v tom bránily okolnosti vylučující odpovědnost, pak se takto vynechané kilometry nezapočítávají do základu pro výpočet smluvní pokuty.

Poruší-li dopravce svou povinnost uvést v dokladech pravdivé a úplné informace o zpožděných jízdách či vynechaných dopravních výkonech, resp. řádně vyčíslit a zohlednit nároky objednatel na neuhrazení prokazatelné ztráty a/nebo na smluvní sankce, zavazuje se zaplatit smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý jednotlivý případ.

Za porušení svých povinností např. nesplnění přepravní kapacity a výkonu, čistoty vozidel, kvalitativních požadavků podle přílohy smlouvy, slušného oblečení a vystupování personálu dopravce a výkonu vlastní přepravní kontroly zaplatí dopravce objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení.

Za porušení svých povinností např. nepředložení ročního vyúčtování skutečné prokazatelné ztráty, porušení stáří vozidel, nedostatek dopravních prostředků, servisních služeb, náhradních dílů, personálu pro plnění svých závazků, nedodržení přepravních a tarifních podmínek, nepodání roční zprávy o plnění povinností dopravce, poskytnutí měsíčních údajů o provedených dopravních výkonech a realizovaných tržbách či neposkytnutí úplných a přesných informací o veškeré dopravě kterou provozuje na území kraje zaplatí dopravce objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý kalendářní den, kdy porušení takové povinnosti trvá, případně za každý kalendářní den prodlení s plněním takové povinnosti.

Za neumožnění provedení kontroly plnění povinností dopravce dle této smlouvy zaplatí dopravce objednateli smluvní pokutu ve výši 100 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení.

Za porušení kterékoli povinnosti: dopravce např. nepožádá o licence na smluvní linky, neudrhuje je v platnosti, nemá platné živnostenská oprávnění, provozování dopravy třetí osobou bez souhlasu objednatel je dopravce objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 5 000 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení.

Pokud dopravce neoprávněně ve kterémkoliv dni Doby plnění přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz nejméně 5 spojů, které je podle této smlouvy povinen provozovat, nebo ve kterémkoliv týdnu doby plnění přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz nejméně 15 spojů, které je podle této smlouvy povinen provozovat, je dopravce objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 1000,- Kč za každý neprovedený 1 km dopravního výkonu připadajícího na takto přerušené, omezené či nezahájené spoje a to za každý den, kdy jsou podmínky tyto podmínky splněny.

Udělené pokuty dopravcům v roce 2010 a 2011						
dopravce	v roce 2010			v roce 2011		
	počet pokut	ve výši (Kč)	z celkem udělených pokut to je %	počet pokut	ve výši (Kč)	z celkem udělených pokut to je %
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., 430 01 Chomutov, Školní 999, IČ 64053466	4	20 000	16,00	0	0	0,00
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s., tř. Budovatelů 1395/23, 434 01 Most, IČ 6224250	4	20 000	16,00	0	0	0,00
Dopravní podnik města Děčína, a.s., Dělnická 106, 405 29 Děčín VI, IČ 62240934			0,00	0	0	0,00
Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, Dělnická 946, 441 01 Podbořany, IČ 61325759	4	20 000	16,00	2	110 000	9,17
ČSAD Semily, a.s., Na Rovinkách 211, 513 25 Semily; IČ 60108843	2	10 000	8,00	0	0	0,00
Veolia Transport Teplice, s.r.o.; Emilie Dvořákové 70, 415 01 Teplice; IČ 49900820			0,00	0	0	0,00
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem; IČ 25013891	2	10 000	8,00	0	0	0,00
Autobusy KAVKA, a.s., Bářská 287, 434 01 Most, IČ 27289974	4	20 000	16,00	0	0	0,00
ČSAD Slaný a.s., Lacinova 1366, 274 80 Slaný, IČ 60193425	1	5 000	4,00	6	1 090 000	90,83
BusMat plus s.r.o., Zeměchy 111, 440 01 Louny	3	15 000	12,00	0	0	0,00
Autobusy Karlovy Vary, a.s., Sportovní 4, 360 09 Karlovy Vary, IČ 25332473			0,00	0	0	0,00
České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, IČ: 70994226		5 000	4,00	0	0	0,00
CELKEM	24	125 000	100,00	8	1 200 000	100,00

Udělené pokuty smluvním dopravcům v roce 2011				
Dopravce	Oblast	Za období	Výše pokuty v Kč	poznámky - porušení povinností
Autobusová doprava s.r.o. Podbořany	Podbořansko	6.12.2010 - 11.1.2011	55 000	nevyhovující vozový park - stáří vozidel (11 dní x 5000)
Autobusová doprava s.r.o. Podbořany	Podbořansko	6.12.2010 - 11.1.2011	55 000	uvedení nepravdivých údajů - seznam vozidel (11 dní x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Štětsko	15.10.2010	5 000	neodbavení cestujících (1kon x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Štětsko	8.2.2011	5 000	neodbavení cestujících (1kon x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Štětsko	1.1.2011 - 16.2.2011	235 000	nedodržení klimatizovanosti (47 dní x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Dolní Poohří	1.1.2011 - 16.2.2011	235 000	nedodržení klimatizovanosti (47 dní x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Štětsko	17.2.2011 - 19.4.2011	305 000	nedodržení klimatizovanosti (61 dní x 5000)
ČSAD Slaný a.s.	Dolní Poohří	17.2.2011 - 19.4.2011	305 000	nedodržení klimatizovanosti (61 dní x 5000)
CELKEM			1 200 000	

Z uvedených tabulek je patrné, že naprostá většina dopravců si již zvykla na možnost postihu a proto se v maximálně možné míře snaží dodržovat smluvní ujednání a plnit požadované parametry.

II. Úprava u nově uzavíraných smluv

Nová úprava vychází ze zkušeností objednatele dle současných sankčních ustanovení uzavřených smluv a vymahatelnosti pokut. Zavádí se progresse v případě opakování některých vybraných porušení ustanovení smlouvy. Sankce za smluvní ujednání v oblasti kvality a bezpečnosti jsou podrobně upraveny a zpřesněny. Počítá se již se sankcemi v oblasti připravovaného zavedení integrovaného dopravního systému. Je kladen důraz na kvalitu a komfort cestování ve prospěch cestujících.

Poprvé byla tato úprava použita při otevřeném výběrovém řízení na oblast Lounsko – západ a počítá se s jejím uplatněním při dalších soutěžích na zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

V případě, že jsou při kontrole zjištěny nedostatky, jsou tak jako dosud zaznamenány do kontrolního protokolu a následně je za porušení příslušného ustanovení smlouvy požadována odpovídající sankce.

Výše některých **vybraných** možných sankcí u nově uzavíraných smluv:

Poruší-li dopravce svou povinnost uvést v celkovém vyúčtování pravdivé a úplné informace vypočtené v čl. 5 odst. 9 smlouvy, zavazuje se zaplatit smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý nepravdivý či neúplný údaj a smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý kalendářní den prodlení s plněním povinnosti předložit celkové vyúčtování ve stanovené lhůtě.

Za porušení svých povinností, např. nemá dostatek základních vozidel, servisní služby, náhradní díly, personál pro plnění svých závazků, nepředloží zprávu o plnění povinností dopravce nebo nemá platné licence a jízdní řády zaplatí dopravce objednateli smluvní

pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý kalendářní den, kdy porušení takové povinnosti trvá, případně za každý kalendářní den prodlení s plněním takové povinnosti.

Za porušení svých povinností tím, že dopravce musí mít pro účely plnění této smlouvy po celou dobu jejího trvání k dispozici alespoň určený počet základních vozidel zaplatí dopravce objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý kalendářní den a vozidlo, které nebude mít během trvání této smlouvy dopravce k dispozici pro účely plnění této smlouvy.

Poruší-li dopravce své povinnosti předložit ve stanovených lhůtách měsíční výkaz výkonů a tržeb, měsíční výkaz obsazenosti spojů a nebo měsíční výkaz přesnosti, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý nepravdivý nebo neúplný záznam a smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý kalendářní den prodlení s plněním povinnosti předložit příslušný výkaz ve stanovené lhůtě.

Poruší-li dopravce svou povinnost uchovávat přehled o obsazenosti spoje za konkrétní kalendářní dny až 90 dnů zpětně dle čl. 8 odst. 2 této smlouvy, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 50 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení.

Za porušení povinnosti neprovádět v příslušném kalendářním měsíci více než 5 % z objednaného dopravního výkonu příslušného kalendářního měsíce prostřednictvím zálohových vozidel zaplatí dopravce objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každé započaté další procento (%), o které Objednaný dopravní výkon v příslušném kalendářním měsíci realizovaný prostřednictvím zálohových vozidel přesáhne výše uvedenou hranici 5 %, byla-li zálohová vozidla užitá v rozsahu 5 - 10 %, nebo smluvní pokutu ve výši 25 000,- Kč a dále 10 000,- Kč za každé další započaté procento nad 10 %, byla-li zálohová vozidla užitá v rozsahu přesahujícím 10 %).

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že vozidla používaná k plnění smlouvy nesplňují standardy kvality a bezpečnosti, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každé vozidlo a každý kalendářní den, ve kterém bylo k plnění této smlouvy nasazeno vozidlo nesplňující požadované parametry.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že dopravce nevybaví základní vozidla klimatizací prostoru pro cestující tak, aby byla ve vozidle po celý rok udržována teplota 18 – 26 °C, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý případ, kdy ve vozidle nebyla udržována teplota v požadovaném teplotním rozmezí. Bude-li teplota ve vozidle nižší než 14 °C nebo naopak vyšší než 30 °C, zavazuje se dopravce zaplatit objednateli tuto smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý takový případ.

Poruší-li Dopravce svou povinnost tím, že dopravce nevybaví zálohová vozidla topením tak, aby byla ve vozidle po celý rok udržována teplota nad 18 °C, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý případ, kdy ve vozidle byla teplota nižší než 18 °C. Bude-li teplota ve vozidle nižší než 14 °C, zavazuje se dopravce zaplatit objednateli tuto smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý takový případ.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nevyvěsí na příslušných informačních plochách veškeré informace dodané objednatelem, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé vozidlo a každý kalendářní den, ve kterém nebyla vyvěšena požadovaná informace.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že řádně neeviduje vozidla, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý kalendářní den, ve kterém nebyla vozidla evidována nebo byla evidována nedostatečně či chybně.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že řádně nepečuje o interiér a vzhled vozidla, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé vozidlo a za každý kalendářní den, ve kterém interiér a vzhled vozidel nebude odpovídat požadavkům objednatele.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že řidiči nepoužívají při plnění smlouvy stejnokroj, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každého řidiče, vozidlo a den, ve kterém řidič nepoužil stejnokroj nebo použil stejnokroj neúplný.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že řádně neprovozuje informační kanceláře, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý den, ve kterém nebyl provoz informační kanceláře zajištěn, a smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé neposkytnutí (nebo chybné poskytnutí) informace cestujícím související s provozem linkové dopravy dle smlouvy prostřednictvím informační kanceláře.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí poskytování informací telefonicky a dálkovým přístupem, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé neposkytnutí (nebo chybné poskytnutí) informace cestujícím související s provozem linkové dopravy dle této Smlouvy telefonicky nebo dálkovým přístupem.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí operativní nasazování zálohových vozidel, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý případ nenasazení zálohového vozidla.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí dispečerské řízení provozu, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý případ, kdy bylo zjištěno nesprávné fungování dispečinku, resp. kdy dispečink nefungoval vůbec.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí vydávání bezkontaktních čipových karet, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý případ, kdy nebyla cestujícím vydána bezkontaktní čipová karta nebo mu byla vydána se zpožděním.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí vybavení dopravních prostředků používaných k plnění smlouvy elektronickým odbavovacím systémem, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu v Kč ve výši odpovídající součtu částky odpovídající průměrným tržbám dosaženým dopravcem dle smlouvy v bezprostředně předcházejícím kalendářním měsíci na spoji, na kterém bylo nasazeno vozidlo nevybavené příslušným elektronickým odbavovacím systémem a částky 10 000,- Kč za každé vozidlo a den, ve kterém je vozidlo provozováno bez elektronického odbavovacího zařízení.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nezajistí vydávání průkazů na slevu, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každý případ, kdy nebyl cestujícím vydán průkaz na slevu, ačkoliv měl cestující na vydání takového průkazu nárok.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že neproškolí personál pro jednání v krizových situacích, ve vztahu k cestujícím nedodržuje pravidla slušného chování a neovládá český nebo slovenský jazyk a neposkytuje informace o jízdních řádech, tarifech či přepravních podmínkách, neposkytne pomoc osobě přepravující dětský kočárek či osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý případ nedodržení norem slušného chování řidiče na spoji vůči cestujícím, za každý případ neznalosti českého či slovenského jazyka, neposkytnutí informace o jízdních řádech, tarifech či přepravních podmínkách a za každý případ neposkytnutí pomoci osobě přepravující dětský kočárek či osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, pakliže byl řidič spoje o tuto pomoc požádán.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nevydá a nezveřejní tarif či přepravní podmínky, které budou uplatňovány vůči cestujícím, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý den, ve kterém dopravce uplatňoval tarif či přepravní podmínky v rozporu s požadavky objednatele nebo neuplatňoval žádný tarif či přepravní podmínky. Dopravce se dále zavazuje zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý den prodlení s informováním cestujících o změnách tarifu či přepravních podmínek.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nevykoná smlouvou stanovené přepravní kontroly nad dodržováním tarifní kázně cestujícími, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý případ neprovedení kontroly v požadovaném počtu a frekvenci a smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý den prodlení s dodáním příslušných protokolů.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že neprovádí odbavování cestujících elektronickým odbavovacím systémem nebo nevydá doklad o odbavení či zaplacení, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každého cestujícího, který nebyl odbaven elektronickým odbavovacím systémem nebo kterému nebyl vydán doklad o odbavení či

zaplacení nebo který nebyl řádně zaevidován, je-li takových případů v příslušném kalendářním měsíci celkem 1 – 5, nebo smluvní pokutu ve výši 25 000,- Kč a dále 7 000,- Kč za každého dalšího cestujícího nad počet 5, je-li takových případů v příslušném kalendářním měsíci celkem více než 5.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nevybaví všechna vozidla zajišťující přepravní výkony systémem, který umožní on-line sledování polohy vozidla v reálném čase, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každé základní vozidlo a za každý kalendářní den, ve kterém nebyl systém příslušného vozidla v činnosti, a smluvní pokutu ve výši 50 000,- Kč za každý případ porušení povinnosti uchovávat záznamy o jízdě všech spojů na všech linkách po stanovenou dobu.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že k datu zahájení IDS neuznává vzájemně jízdní doklady IDS, vydané ostatními dopravci, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každý případ neuznání jízdního dokladu IDS.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nepředá clearingovému centru data o bezkontaktních čipových kartách vydaných k datu spuštění IDS a identifikační data o zařízeních elektronického odbavovacího systému, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý případ nepředání dat o bezkontaktních čipových kartách a zařízeních elektronického odbavovacího systému.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že od data zahájení IDS nepředává clearingovému centru stanovené informace, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každý kalendářní den prodlení s předáním příslušných informací.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nenahraje aktualizovaný seznam zakázaných čipových karet (blacklistu) do všech zařízení elektronického odbavovacího systému, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý kalendářní den prodlení s nahráním tzv. blacklistu do všech zařízení elektronického odbavovacího systému a náhradu případné tržby hrazené cestujícím z elektronické peněženky čipové karty uvedené na blacklistu v době prodlení dopravce s plněním své povinnosti nahrát blacklist do všech zařízení elektronického odbavovacího systému.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že neprovede vzájemné vyúčtování s ostatními dopravci prostřednictvím clearingového centra, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 2 000,- Kč za každý den prodlení s neprovedením či nepřijetím platby související se zaúčtováním prostřednictvím clearingového centra.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že nevypracuje a nezašle objednateli matici přepravních vztahů, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý den prodlení s dodáním matice přepravních vztahů.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že neumožní objednateli provést kontrolu všech dat potřebných pro posouzení správnosti vykazovaných údajů, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 100 000,- Kč za každý případ neposkytnutí součinnosti.

Poruší-li dopravce svou povinnost tím, že neposkytne objednateli úplné a přesné informace o veškeré dopravě, kterou provozuje na území Ústeckého kraje, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý případ neposkytnutí či chybného poskytnutí požadovaných informací.

Za porušení povinnosti uzavřít s objednatelem příslušný dodatek a postoupit do procesu schválení nové jízdní řády se dopravce zavazuje zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý kalendářní den prodlení s plněním takové povinnosti.

V zájmu zajištění plynulosti veřejné linkové dopravy je dopravce povinen zaplatit za každý 1 vynechaný km dopravního výkonu objednateli smluvní pokutu ve výši 50,- Kč, a to pokud počet vynechaných kilometrů v jednom kalendářním měsíci přesáhne 70 km. Neprovede-li dopravce přepravní výkony, neboť mu v tom bránily okolnosti vylučující odpovědnost dle čl. 14 této smlouvy, pak se takto vynechané kilometry nezapočítávají do základu pro výpočet smluvní pokuty.

Pokud dopravce neoprávněně ve kterémkoliv dni doby plnění přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz nejméně 5 spojů, které je podle této smlouvy povinen provozovat, nebo ve kterémkoliv týdnu doby plnění přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz nejméně 15 spojů, které je podle této smlouvy povinen provozovat, je dopravce objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý neprovedený 1 km dopravního výkonu připadajícího na takto přerušené, omezené či nezahájené spoje podle příslušné části smlouvy za každý den, kdy jsou podmínky dle tohoto ustanovení splněny.

Pokud dopravce poruší svoji povinnost provozovat dopravu tak, aby měsíční kumulovaná přesnost spojů na jednotlivé lince dosahovala alespoň 95 %, je dopravce objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 2 000 Kč za každou linku a každé jedno započaté procento (%), o které byla dopravcem dosažená měsíční kumulovaná přesnost v příslušném měsíci menší než 95 %. Pokud dopravce nedodrží objednatel stanovené čekací doby, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý případ, kdy dopravce nečekal na přípojný spoj.

Není-li stanoveno jinak, je dopravce povinen uhradit smluvní pokuty dle této smlouvy do 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy, kterou dopravci na základě zjištěného porušení příslušného ustanovení smlouvy zašle objednatel. Případný nárok na náhradu škody včetně ušlého zisku zůstává zaplacením smluvní pokuty nedotčen. Vznikne-li objednateli nárok na několik smluvních pokut, je oprávněn uplatnit každou z nich.