

Písemný pokyn č. 190/2023/01 Objednatele na poskytnutí plnění dle Rámcové smlouvy o plnění zakázek a poskytování odborných poradenských a dalších služeb v resortu Ministerstva dopravy ev. č. smlouvy: S-280-330/2019	
Objednatel:	Česká republika – Ministerstvo dopravy Sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 IČ: 66003008 DIČ: CZ66003008 zastoupená: JUDr. Ondřejem Michalčíkem, ředitelem odboru veřejné dopravy bankovní spojení: ČNB Praha 1, Na Příkopě 28 č. účtu: ██████████
Poskytovatel:	CENDIS, s. p. Sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 IČ: 00311391 DIČ: CZ00311391 zastoupená: Ing. Janem Paroubkem, pověřeným řízením bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s. č. účtu: ██████████ Společnost je zapsána v obchodním rejstříku, vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl ALX, vložka 706
Poptávané plnění:	Zajištění veřejné zakázky a souvisejících procesů pro dodávku Informačního systému veřejné dopravy
Maximální rozsah plnění:	Předpokládaná cena nesmí překročit 22 mil. Kč bez DPH.

<p>Konkrétní podmínky plnění:</p>	<p>Předmětem této poptávky je závazek Poskytovatele zajistit pro Objednatele činnosti, jejichž předmětem je odborná a procesní podpora Objednatele ze strany Poskytovatele při vymezení a procesu zadání veřejné zakázky na vytvoření Informačního systému veřejné dopravy (dále jen „ISVD“). Tyto činnosti budou složeny z následujících kroků:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vytvoření Plánu projektu ISVD, který: <ul style="list-style-type: none"> • bude v souladu s Metodikou řízení projektů MD (zejména pak s požadavky na Plán projektu), • bude reflektovat požadavek na uvedení systému do provozu nejpozději k 31. 3. 2027. 2. Zpracování žádosti o stanovisko, její projednání a vydání souhlasného stanoviska k projektu ISVD ze strany OHA a vytvoření dopadové analýzy. 3. Zpracování a předložení řádné a bezvadné žádosti o dotaci na realizaci ISVD, a to v rámci 11. výzvy k předkládání žádostí o podporu z Integrovaného regionálního operačního programu 2021-2027 EGOVERNMENT – SC 1.1. 4. Zpracování, projednání a zajištění odsouhlasení ze strany MD návrhu zadávací dokumentace veřejné zakázky na realizaci a provoz ISVD. 5. Spolupráce a odborná podpora Objednatele v průběhu zadávacího řízení na dodavatele. 6. Projektový a technologický dohled nad implementací ISVD vybraným dodavatelem. 7. Dohled nad spuštěním ISVD v rámci pilotního provozu, příprava rutinního provozu a uvedení ISVD do rutinního provozu. <p>Důvod pro zadání přípravy ISVD</p> <p>Podle příslušných ustanovení zákona o drahách a zákona o silniční dopravě existuje v České republice povinnost pro různé subjekty, aby předávaly data z jízdních řádů veřejné osobní dopravy do tzv. Celostátního informačního systému o jízdních řádech (dále jen „CIS JŘ“). Původně tato povinnost vznikla v oblasti veřejné linkové dopravy a byla postupně rozšířena i na další obory dopravy. Dnes mají povinnost předávání dat o jízdních řádech v České republice následující subjekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ provozovatelé železničních drah (s výjimkou dráhy speciální)¹, ✓ drážní správní úřady v případě tzv. „městských drah“² a ✓ dopravní úřady v případě veřejné linkové dopravy³ a to dnes již včetně městské autobusové dopravy. <p>CIS JŘ je informačním systémem veřejné správy obsahujícím jízdní řády téměř všech oborů veřejné dopravy, s marginálními výjimkami v oblasti vnitrozemské plavby a v oblasti letectví. Detailní podmínky, konkrétně např. způsob zpracování jízdních řádů, jejich předkládání ke schválení a uveřejňování, obsah a formální náležitosti jízdního řádu a jeho změn a organizaci CIS JŘ stanoví prováděcí předpisy⁴, kterými jsou vyhláška o jízdních řádech v oblasti silniční dopravy a dopravní řád drah v oblasti drážní dopravy. Ve smyslu tradičního chápání informačních systémů, které zahrnují uživatelské rozhraní, aplikační část, datovou a technologickou vrstvu, současný CIS JŘ není plnohodnotným informačním systémem. Z pohledu informatického je současný CIS JŘ spíše skupinou archivních složek. CIS JŘ byl velice přínosný v době svého vzniku, ale může být jen obtížně využit pro budoucí potřeby plnění služeb spojených se zřízením tzv. „<i>vnitrostátního přístupového bodu</i>“. Specifickou vlastností CIS JŘ je skutečnost, že data, která jsou zpracovatelem publikována, jsou jen obtížně strojově zpracovatelná, mj. protože publikovaná data jsou organizována podle pořadí přijaté dávky, z názvu archivního souboru dávky nelze identifikovat obsah dávky, zastávky nemají celosíťově jednotný unikátní číselný identifikátor, a proto může být v některých případech obtížné je jednoznačně identifikovat. Tyto důvody způsobují, že je CIS JŘ potřebné nahradit novým systémem, který nebude mít výše uvedené nedostatky.</p> <p>Dodavatel pověřený implementací ISVD (včetně zkušebního provozu) a 5 lety rutinního provozu ISVD bude vybrán v rámci otevřeného zadávacího řízení. Předmětem této nabídky je odborná a procesní podpora Objednatele ze strany odborníků v oblasti informačních technologií na straně Poskytovatele, v rámci níž bude zejména vytvořen detailní časový a věcný plán projektu ISVD, bude podána žádost o stanovisko OHA, žádost o dotaci, vytvořena a projednána dokumentace zadávacího řízení na dodavatele a poskytnuta podpora Objednateli při běhu zadávacího řízení a následné implementaci ISVD vybraným dodavatelem.</p>
-----------------------------------	---

	<p>Požadavky kladené na ISVD v souvislosti s naplněním povinnosti zřídit „vnitrostátní přístupový bod“⁵</p> <p>V unijním právu je v současnosti zakotven pojem tzv. „vnitrostátního přístupového bodu“, který má přesně vymezenou funkci. Nařízení Komise (EU) č. 2017/1926 (dále jen „Nařízení 1926“)⁶ stanoví v článku 3, že „každý členský stát zřídí vnitrostátní přístupový bod. Vnitrostátní přístupový bod představuje pro uživatele jednotný přístupový bod alespoň k statickým datům o cestování a dopravním provozu a historickým datům o dopravním provozu pro různé druhy dopravy, včetně aktualizací údajů, jak je uvedeno v příloze, jež poskytují dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání na území daného členského státu.“</p> <p>Nařízení dále zejména ve své příloze vyjmenovává data, která mají být poskytována. Nařízení specifikuje standardy pro sdílení dat, které je nutné aplikovat v rámci návrhu ISVD. Této struktuře musí ISVD odpovídat. ISVD však nemůže být vnitrostátním přístupovým bodem v České republice, neboť shromažďuje pouze data týkající se subsystému veřejné hromadné dopravy a vnitrostátní přístupový bod v dikci unijního práva je pojem zahrnující podstatně rozsáhlejší problematiku. ISVD však musí být vytvořen takovým způsobem, aby byl schopen data do vnitrostátního přístupového bodu předávat v rozsahu a podobě, která vyhoví předmětným ustanovením unijního práva. V současné době se Nařízení 1926 novelizuje, bude tedy nutné rovněž vzít v potaz velmi zásadní aspekt, který je předmětem novelizace, a to je stanovení minimálního profilu.</p> <p>Povinnosti spojené s vnitrostátním přístupovým bodem stanovené v dosud vydaných delegovaných aktech EU vztahujících se k ITS, v České republice plní NDIC ŘSD ČR, kde se aktuální dopravní informace střetávají a ve kterém se v nepřetržitém provozu zpracovávají dopravní data z celé ČR a distribuují se uživatelům. Vnitrostátní přístupový bod v rámci NDIC ŘSD ČR je implementován jako Národní registr dopravních informací (https://registr.dopravniinfo.cz/cs/), který slouží tuzemským i zahraničním zájemcům o odběr dopravních informací. Poskytuje zejména přehled poskytovatelů, jejich zdrojů dopravních informací, včetně technického popisu formátů a protokolu výměny, a v neposlední řadě i informace, s kým a jak odběr informací sjednat.</p> <p>Funkční inovace ISVD</p> <p>ve srovnání se současným informačním systémem CIS JŘ budou zejména následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>Použití prostorových údajů.</u> Současný CIS JŘ nepracuje s geografickou databází, informací o tom, po jaké dopravní infrastruktuře se dopravní služby pohybují, ani jaká je geografická poloha obsluhovaných stanic a zastávek. Naproti tomu základem ISVD bude popis topologie dopravní infrastruktury a jejího příslušenství využívaného cestujícími, dopravci, objednateli, organizátory, provozovateli infrastruktury a dopravními úřady. Na základě současných informací se předpokládá, že topologie bude využívat a následně sdílet data o dopravní síti v souladu se standardy předepsanými iniciativou INSPIRE⁷.
--	---

¹ Ust. § 40 odst. 2 zákona o dráhách zní: „Údaje z platného jízdního řádu a jeho změn předá provozovatel dráhy bezúplatně Ministerstvu dopravy pro účely vedení Celostátního informačního systému o jízdních řádech.“

² Ust. § 41 odst. 3 zákona o dráhách zní: „Schválený jízdní řád postoupí drážní správní úřad Ministerstvu dopravy, které vede pro potřeby veřejnosti Celostátní informační systém o jízdních řádech.“ Tato povinnost se vztahuje na případ provozu veřejné drážní osobní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální nebo lanové.

³ Ust. § 17 zákona o silniční dopravě zní: „Schválený jízdní řád postoupí dopravní úřad Ministerstvu dopravy, které vede pro potřeby veřejnosti celostátní informační systém o jízdních řádech. Ministerstvo dopravy může vedením tohoto systému pověřit právnickou osobu. (...) V celostátním informačním systému o jízdních řádech jsou vedeny údaje obsažené v jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, veřejné drážní osobní dopravy a veřejné osobní vodní dopravy a názvy zastávek linkové osobní dopravy.“

⁴ Jde konkrétně o vyhlášku č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy a vyhlášku č. 173/1995 Sb. kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

⁵ někdy též v českém překladu právních předpisů EU z anglické verze (National Access Point-NAP) uváděno jako národní přístupové místo

⁶ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii.

⁷ INSPIRE - Infrastruktura pro prostorové informace v Evropě je iniciativou Evropské komise. Stejnomená směrnice Evropské komise a Rady si klade za cíl vytvořit evropský legislativní rámec potřebný k vybudování evropské infrastruktury prostorových informací. Stanovuje obecná pravidla pro založení evropské infrastruktury prostorových dat zejména k podpoře environmentálních politik a politik, které životní prostředí ovlivňují. Hlavním cílem INSPIRE je poskytnout větší množství kvalitních a standardizovaných prostorových informací pro vytváření a uplatňování politik Společenství na všech úrovních členských států. Viz též: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/about-inspire>.

- Zpřehlednění dopravních návazností. V současné době nejsou součástí schválených jízdních řádů informace o tom, jaký čas je potřebný pro přestup mezi dvěma dopravními službami, a jen omezeně jsou popsány zaručené návaznosti dopravních služeb. Naproti tomu základem ISVD bude strukturovaný přístup k tvorbě jízdních řádů podle standardu NeTEx⁸. Důraz bude kladen na poskytování informací o možných přestupních vazbách v rámci jednoho i více tarifních bodů a jednoho i více dopravních oborů. Předpokládá se, že přestupní vazby budou zohledňovat i předpokládané časy přesunů mezi přestupními tarifními body (pěší přestup mezi „stanicemi“ veřejné dopravy) a budou-li tyto informace k dispozici, i v rámci jednoho tarifního bodu (přestup mezi „nástupištními hranami“)⁹. Uvedené informace by měly zahrnovat i specifika s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Uvedené informace by měly být aktualizovány podle poslední verze jízdního řádu, která je platná v aktuálním období.
- Sběr a zveřejnění informací o reálném provozu. Je skutečností, že jízdní řád a reálná situace v provozu jsou dvě odlišné datové sady. I když Nařízení 1926 zatím striktně nepředepisuje poskytovat dynamická data, informace o tom, jak dopravní služby v České republice reálně jezdí, je pro cestující veřejnou dopravou i další subjekty důležitá. V této souvislosti je dále nutné vzít v potaz, že před začátkem implementace ISVD bude již platná novela Nařízení 1926, která bude dávat za povinnost poskytovat dynamická data (konkrétně která dynamická data bude vyjmenováno v rámci přílohy novely Nařízení 1926). Očekáváme proto, že nový ISVD bude oproti současnému CIS JŘ poskytovat nástroje pro sběr, zatřídění, evidenci a sdílení informací o událostech majících vliv na aktuální provoz, a to jak plánovaných (výlukové jízdní řády), tak i neplánovaných (aktuální zpoždění), nakolik jsou zásadní pro reálné plnění přepravních smluv mezi dopravci a cestujícími. Informace by měly být shromažďovány podle Nařízením 1926 předepsaného standardu SIRI. Předpokládá se, že ISVD bude obsahovat nástroje pro zadávání a zveřejnění změn v poskytovaných přepravních službách a nástroje pro plánování dopravních opatření a jejich operativní zavádění. ISVD bude dále obsahovat nástroje pro evidenci odchýlného provozu dopravních služeb oproti standardním jízdním řádům včetně např. evidence zpoždění, krácení nebo rušení spojů, realizaci objížděk a odklonů, použití odlišného druhu vozidla apod.
- Přímé napojení na datové zdroje. V současné době je CIS JŘ tvořen dávkami zazipovaných souborů, které je velmi obtížné automatizovaně zpracovávat. Nový systém bude laické i odborné veřejnosti poskytovat kompletní datové sady otevřenou formou umožňující nejen jejich kompletní stažení včetně identifikace vzájemných relačních vazeb potřebných pro strukturovaný výběr dle předem zadaných parametrů pro ad hoc rozborů, analýzy a statistiky, ale také datové sady potřebné pro případný vývoj navazujících aplikací pro vyhledávání dopravního spojení, vyhledávání služeb ve stanicích a v dopravních spojeních.
- Rozsáhlejší podpora dopravně správních agend. Dnešní CIS JŘ v zásadě obsahuje nástroje podporující předání schváleného jízdního řádu do informačního systému. Nad rámec požadavků Nařízení 1926 bude nový systém ISVD obsahovat agendové funkce zajišťující informační a komunikační podporu celého životního cyklu žádosti o licenci ve veřejné linkové dopravě a městských drah, žádosti o schválení jízdního řádu zahrnující prvotní evidenci, kontrolu věcných a formálních náležitostí, sdílení a komunikaci s dotčenými orgány, evidenci stanovisek, kontrolu souladu jízdního řádu se stanovenými omezujícími podmínkami, schválení a vydání, jakož i všechny kroky spojené se změnami, archivací a skartací souvisejících spisů.

Funkční části plnění v rámci projektu ISVD

Jak už bylo uvedeno výše, ISVD není koncipován jako vnitrostátní přístupový bod, nýbrž bude do vnitrostátního přístupového bodu poskytovat data ve stanoveném formátu včetně metadat a bude zajišťovat jejich pravidelnou aktualizaci, a to v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

⁸ Network Timetable Exchange (NeTEx) je technická norma Evropského výboru pro normalizaci CEN pro výměnu jízdních řádů veřejné dopravy a souvisejících dat. Je rozdělena do tří částí, z nichž každá pokrývá funkční podmnožinu CEN Transmodelu pro informace o veřejné dopravě. NeTEx je určen jako obecný formát XML navržený pro efektivní a aktualizovatelnou výměnu komplexních dat o dopravě mezi systémy. To umožňuje používat data v moderních architekturách webových služeb a podporovat širokou škálu informací pro cestující a provozních aplikací. I když je pro jízdní řády k dispozici řada existujících standardů, NeTEx je první specificky navržený standard. Standard NeTEx je zdarma k použití pod licencí GPL a jeho vývoj je řízen procesem standardů CEN.

⁹ Je možné, že tyto informace nebudou k dispozici, protože v současné době mají vlaky přiřazeno předpokládanou, nikoli však fixně danou nástupištní hranu.

Vnitrostátní přístupový bod		
Individuální automobilová doprava	Osobní veřejná (hromadná) doprava	Nemotorizovaná doprava pěší a cyklistická
NE	ANO	NE

Předmětem ISVD bude poskytování dat o jízdních řádech, přestupních vazbách, provozních nepravidelnostech atd., v rámci veřejné osobní (hromadné) dopravy, provozované na území České republiky:

- ✓ po železniční dráze (celostátní, regionální, místní),
- ✓ po městské dráze, tedy zejména tramvajové, trolejbusové¹⁰ a speciální,
- ✓ veřejnou linkovou dopravou (včetně městské autobusové dopravy a veřejné operativní dopravy¹¹),
- ✓ po lanové dráze (s výjimkou drah bez převažující přepravní funkce v rámci např. lyžařských areálů či zábavních center),
- ✓ nad rámec současných právních povinností dále vnitrozemskou vodní dopravou.

ISVD nemá ambice integrovat leteckou dopravu, protože je poskytována ve zcela jiném mezinárodním měřítku než dopravní služby pozemní.

Předpokládá se, že předmětem ISVD budou i vylukové jízdni řady ve smyslu § 21a dopravního řádu drah a § 4 vyhlášky o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, včetně jízdních řádů náhradní dopravy, budou-li k dispozici.

Realizace ISVD bude rozdělena na čtyři vzájemně časově i funkčně navazující části, označovaných jako subsystémy, a to:

- A. subsystém Dopravní síť,
- B. subsystém Dopravní informace,
- C. subsystém Správní agenda,
- D. subsystém Provoz systému,

přičemž počet, název i obsah subsystémů může být upraven na základě rozhodnutí pracovní skupiny.

Popis jednotlivých subsystémů

- A. Subsystém Dopravní síť bude datovou základnou systému a bude zahrnovat implementaci následujících modulů:

A1: Správa prostorových dat (funkce pro import, kontrolu konzistence a správu datových sad týkajících se dopravní sítě, číselníků územních celků, geografických názvů atd.).

A2: Správa infrastruktury (funkce pro import, kontrolu správnosti a správu datových sad týkající se tarifních bodů na železnici, tarifních bodů na městských dráhách, tarifních bodů veřejné linkové dopravy)

Součástí subsystému Dopravní síť budou funkce pro

 - vyhledávání místně příslušných stanic a zastávek veřejné dopravy podle číselníku územních celků,
 - pasportizaci a kategorizaci stanic a zastávek,
 - informace o přístupnosti stanic a zastávek a základních informacích i jejich vybavení (tarifní odbavení, WC, čekárna, úschovna zavazadel apod.).
- B. Subsystém Dopravní informace bude jádrem systému pro tvorbu jízdních řádů, zveřejňování statických a dynamických dat a bude zahrnovat implementaci následujících modulů:

¹⁰ U dopravy po trolejbusových dráhách se rozvojem duálních technologií (např. elektrická vozidla se sběračem a s baterií) velmi stírá rozhraní mezi veřejnou linkovou dopravou a dopravou po trolejbusové dráze. ISVD bude muset tuto technologickou provázanost vzít v úvahu, aby byly zásoby sběru dat pro obě skupiny dopravních služeb co možná identické.

¹¹ Veřejná operativní doprava je legislativně zamýšlená podkategorie veřejné linkové dopravy, která bude poskytována operativně mezi stanovenými nástupními místy (v případě použití vozidel do devíti osoby mohou být odlišné od běžných zastávek veřejné linkové dopravy) na vymezeném území.

B1: Jízdní řády, tento modul bude obsahovat funkce pro tvorbu, import, kontrolu konzistence a správu pravidelných jízdních řádů dopravních služeb, informací o pravidelně nasazovaných dopravních prostředcích, informací o zajištěných přestupech a čekacích dobách dopravních služeb, informací o plánovaných nepravidelnostech

B2: Provoz, tento modul bude obsahovat funkce pro tvorbu, import, kontrolu konzistence a správu provozních nepravidelností, neplánovaných událostí v dopravě, dopravních opatření, evidenci provozních údajů a sumarizaci skutečně odvedených přepravních výkonů

B3: Výstupy pro veřejnost, modul bude obsahovat funkce pro prezentaci jízdních řádů a dopravních informací publikaci informací ve formě otevřených dat a další.

C. Subsystem Správní agenda bude informační službou zajišťující sdílení dat a informací, komunikaci zúčastněných stran (doprovci, dopravní úřady, koordinátoři, objednatelé dopravy a gestor systému), mj. podávání žádostí dopravců ve správním řízení a poskytování závazných stanovisek mezi dopravními úřady.

C1: Spisová služba, modul bude obsahovat funkce pro

- správu (podání žádosti, stanovení podmínek a udělení, případně změnu a odejmutí) licencí veřejné linkové dopravy a městských drah,
- správu (podání žádosti, schválení, případně ukončení platnosti) jízdních řádů veřejné linkové dopravy a městských drah.

C2: Smlouvy o veřejných službách, modul bude obsahovat funkce pro správu metadat smluv o veřejných službách potřebných pro správu licencí a obecný přehled o skutečnost, které dopravní služby jsou předmětem závazku veřejné služby jednotlivých objednatelů. Tato funkcionalita bude nejen vhodná pro zajištění smluvní vazby jednotlivých dopravních služeb, ale i pro shromažďování informací podle § 24 zákona o veřejných službách.

C3: Modul výkazy, který bude obsahovat funkce pro

- sběr finančních údajů (výnosy, náklady, tarifní závazky),
- výpočet, kontrolu a úhradu kompenzací ztráty z veřejných služeb a tarifních závazků,
- zpracování a prezentaci statistik a trendů ve veřejné dopravě.

Zejména poslední z modulů musí být v rámci projektu ještě podroben bližšímu prověření jeho funkcionalit.

Implementace všech tří výše uvedených subsystemů může probíhat paralelně, přičemž pro implementaci služby Dopravní informace je nezbytná alespoň omezená vývojová datová základna subsystemu Dopravní síť a pro realizaci subsystemu Správní agenda je nezbytná alespoň vývojové testovací datová sada obou předchozích subsystemů.

D. Současně s vývojem hlavních funkčních subsystemů vznikne samostatný subsystem služeb provozu systému, obsahující předpokládané moduly:

D1: Rozhraní pro vývojáře a provozovatele externích aplikací (např. vyhledávač),

D2: Modul pro administraci systému a uživatelskou podporu,

D3: Modul pro autentizaci a autorizaci registrovaných uživatelů systému.

Základní principy realizace ISVD

ISVD musí být připraven jako jedna z komponent Portálu dopravy, realizovaného podle projektu Digitalizace agend MD, musí být navržen tak, aby odpovídal jeho standardům, respektoval jeho architektonické principy a využíval jeho relevantních sdílených služeb. Řešení bude vycházet z dokumentu „Analýza a doporučení dalšího způsobu vedení CIS JŘ“, zpracovaného Poskytovatelem na základě rámcové smlouvy ev. č. S-280-330/2019 a objednávky Objednatele č. MD2100202 ze dne 20. dubna 2021.

V první části projektu bude potřebné zpracování a vypořádání připomínek k žádosti o realizaci systému s OHA, k tomu musí Zpracovatel této části poskytnout potřebnou věcnou součinnost Objednateli, stejně jako při přípravě případných legislativních opatření, budou-li nezbytně potřebná pro řádný provoz systému ISVD. Podobným způsobem bude potřebné, aby Zpracovatel poskytl součinnost při vyřízení žádosti o dotaci na vybudování ISVD.

Vzhledem ke komplexnosti celého systému je vhodné, aby byl celý systém dokončen a uveden do zkušebního provozu v předstihu před rutinním provozem, a následně do pilotního provozu.

- Zkušební provoz bude probíhat paralelně se stávajícím provozem CIS JŘ. Zkušební provoz bude realizován ve spolupráci s vybranými dopravními úřady, podle současných předpokladů s jedním vybraným krajem a městem. Zákonná povinnost poskytování dat o jízdách řádech bude po dobu zkušebního provozu nadále plněna prostřednictvím současného systému CIS JŘ, tedy mimo informační systém ISVD. Zkušební provoz bude sloužit k ověření funkčnosti všech nezbytných procesů zajišťujících funkci ISVD a bude zakončen akceptací, kterou Poskytovatel potvrzuje uvolnění ISVD do pilotního provozu s „ostrými“ daty.
- Po přechodné období bude možné jízdni řády předkládat přes CIS JŘ i po spuštění tzv. „pilotního“ provozu ISVD, které tak musí být schopno stahovat a zpracovávat takto schválené jízdni řády. Předpokládá se, že v rámci pilotního provozu bude již zákonná povinnost poskytovat data o jízdách řádech plněna prostřednictvím ISVD, přičemž tuto povinnost bude možné po přechodné období šesti měsíců alternativně splnit i poskytnutím dat prostřednictvím současného systému CIS JŘ. Pilotní provoz je ukončen akceptací díla, kterou Poskytovatel ověří, že systém ISVD je možné předat do rutinního provozu a provoz současného systému CIS JŘ definitivně ukončit.

Následovat bude standardní rutinní provoz ISVD, na který se podpora Poskytovatele na základě této objednávky již nevztahuje.

Pro plynulý přechod z využívání stávajícího systému CIS JŘ na systém ISVD je zásadní, aby subsystém Dopravní informace byl schopen využívat informace ze stávajícího systému, konkrétně zejména stávající licence a jízdni řády zveřejněné či zpracované podle stávajícího systému CIS JŘ, které budou platné i nadále v době po spuštění ISVD do pilotního a rutinního provozu.

Popis jednotlivých výstupů plnění

Výstupem plnění bude podpora Zpracovatele pro procesní, projektové a technologické zajištění dodávky ISVD v rozsahu:

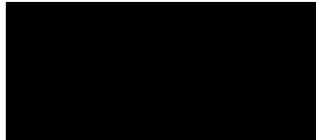
Ad1) Vytvoření Plánu projektu ISVD, který:

- bude v souladu s Metodikou řízení projektů MD (zejména pak s požadavky na Plán projektu),
- bude reflektovat nepřekročitelný požadavek na uvedení systému do provozu nejpozději k 31. 3. 2027, konkrétně:
 - a. vytvoření a schválení Plánu projektu v souladu s metodikou řízení projektů MD, který bude obsahovat:
 - cíle projektu,
 - rozsah projektu,
 - strategický plán projektu,
 - předpoklady úspěchu projektu,
 - popis organizace projektu,
 - způsob řízení projektových procesů (řízení změn, kvality, rizik a zdrojů),
 - b. obsah jednotlivých výstupů projektu ISVD, opatřených metrikami jejich akceptace ze strany MD,
 - c. stanovení milníků (při neakceptaci ze strany MD lze v projektu po dohodě pokračovat) a bran (pro překročení brány je nutná akceptace výstupu ze strany MD) projektu,
 - d. způsob akceptace splnění milníků a bran,
 - e. harmonogram projektu.

Ad2) Zpracování žádosti o stanovisko OHA, její projednání a vydání souhlasného stanoviska k projektu ISVD ze strany OHA a vytvoření dopadové analýzy, konkrétně:

- a. vyplnění formuláře žádosti o stanovisko OHA k projektu ISVD,
- b. absolvování celého procesu projednání žádosti, vypořádání připomínek za účelem zajištění schválení ze strany OHA,
- c. vytvoření strategie využití ISVD, dopady na hospodárnost, účelnost a kvalitu služeb veřejné správy,

	<p>d. popis shody s pravidly informačních systémů veřejné správy, standardizace a dlouhodobé udržitelnosti,</p> <p>e. návrh hlavních výstupů pro veřejnost,</p> <p>f. identifikace a návrh struktury otevřených dat a</p> <p>g. návrh legislativních opatření.</p> <p>Ad3) Zpracování a předložení řádné a bezvadné žádosti o dotaci na realizaci ISVD, a to v rámci 11. výzvy k předkládání žádostí o podporu z Integrovaného regionálního operačního programu 2021-2027 EGOVERNMENT – SC 1.1 (ČR), včetně zpracování návrhu studie proveditelnosti, konkrétně v souladu s požadavky:</p> <p>a. Obecných pravidel pro žadatele a příjemce,</p> <p>b. Specifických pravidel pro žadatele a příjemce,</p> <p>c. Postupu pro podání žádosti o podporu v MS2021+,</p> <p>d. Příručky pro práci v MS2021+ na adrese http://www.irop.mmr.cz/cs/.</p> <p>Ad4) Zpracování, projednání a zajištění odsouhlasení ze strany MD návrhu zadávací dokumentace veřejné zakázky na vybudování a provoz ISVD, zahrnujícího konkrétně:</p> <p>e. vlastní tělo zadávací dokumentace veřejné zakázky,</p> <p>f. návrh druhu zadávacího řízení a detailní plán jeho časového postupu,</p> <p>g. návrh kvalifikačních podmínek pro uchazeče o plnění veřejné zakázky,</p> <p>h. návrh hodnocení nabídek uchazečů v rámci zadávacího řízení,</p> <p>i. návrh smlouvy s vybraným uchazečem na vybudování (implementaci) ISVD včetně zkušebního provozu a 5letého rutinního provozu ISVD,</p> <p>j. detailní přílohy návrhu smlouvy vymezující věcné a technické podmínky plnění na vybudování (implementaci) a provoz ISVD, včetně podmínek přenosu stávajících dat do ISVD včetně</p> <p>i. sekvenčních a stavových diagramů popisující chování a interakci tříd pro služby vymezené v dokumentu „<i>Analýza a doporučení dalšího způsobu vedení CIS JŘ</i>“,</p> <p>ii. katalogu organizačních jednotek, uživatelských rolí, popis jejich autentizace a autorizace,</p> <p>iii. katalogu dotčených funkcí a procesů veřejné správy,</p> <p>iv. katalogu využitých datových zdrojů a služeb veřejné správy,</p> <p>v. katalogu technologické architektury (např. požadavky na strukturu tabulek v DB atp.), návrh využití sdílených služeb,</p> <p>vi. katalogu bezpečnostní architektury systému,</p> <p>k. detailní přílohy návrhu smlouvy vymezující technické podmínky plnění podmínek provozu</p> <p>i. parametry SLA,</p> <p>ii. model provozní architektury,</p> <p>l. projednání návrhu zadávací dokumentace s odbory O190, O110, O130, O330, O810, O410 a O710, včetně vypořádání uplatněných připomínek.</p> <p>Ad5) Odborná podpora Objednatele v průběhu zadávacího řízení na výběr dodavatele vedoucí k řádnému zadání a průběhu veřejné zakázky, včetně</p> <p>a. poskytnutí nezbytné součinnosti při požadavcích na vysvětlení zadávací dokumentace, a to takovým způsobem, aby odpovědi mohly být finalizovány a odeslány v zákonném termínu,</p> <p>b. poskytnutí podpory při posouzení a vyhodnocení nabídek uchazečů Objednatelem,</p> <p>c. poskytnutí odborné podpory při případných námitkách proti úkonům Objednatele v zadávacím řízení,</p> <p>d. poskytnutí odborné podpory při případném podání návrhu k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, týkajícího se předmětného zadávacího řízení.</p> <p>Ad6) Projektový a technologický dohled nad implementací ISVD vybraným dodavatelem v době implementace informačního systému (včetně zkušebního provozu) vedoucí k akceptaci řádných výstupů od dodavatele, zahrnující</p> <p>a. zajištění komunikace s Objednatelem, dodavatelem a všemi dotčenými subjekty (dopravní úřady, drážní správní úřady, organizátoři veřejné dopravy, dopravci,</p>
--	---

	<p>provozovatelé infrastruktury), např. uživatelské šetření UX/UI mezi cílovou skupinou uživatelů,</p> <p>b. akceptaci výstupů od dodavatele</p> <ul style="list-style-type: none"> - plán Realizačního projektu (věcný, kapacitní, finanční a časový plán realizace, ověřovací provozu, rutinního provozu, údržby, obnovy a rozvoje systému) - kontrola splnění stanovených metrik. <p>Ad7) Dohled nad spuštěním ISVD v rámci pilotního provozu vedoucí ke konečné akceptaci funkčního ISVD od dodavatele, zahrnující komunikaci s dodavatelem a uživateli v rámci pilotního provozu, který zahrnuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. vyhodnocení Pilotního provozu, b. zajištění realizace změn ze strany dodavatele v případě, že si je Pilotní provoz vynutí (= systém nesplňuje v rámci Realizačního projektu dohodnutá kritéria), c. případnou aktualizaci dokumentace, d. konečnou akceptaci ISVD. <p>Objednatel si vyhrazuje právo zpracování předmětu nabídky pozastavit nebo navrhnout jeho úpravu zejména v případě, že dojde k okolnostem, které Poskytovatel nemohl ovlivnit a pro které nelze v zadávacím řízení pokračovat.</p> <p>Součástí nabídky není vlastní implementace a provoz ISVD.</p>
Odměna za poskytnuté plnění:	Dle cenové nabídky Poskytovatele.
Místo plnění:	Praha
Fakturační období:	Každý měsíc dle měsíčního výkazu a po akceptaci odborem 190.
Termíny realizace plnění:	Plnění bude realizováno na základě nabídky Poskytovatele, a to za podmínky, aby bod 3 plnění by poskytnut do 30. června 2023, následné plnění dle bodu 4 nejpozději do 30. června 2024. Plnění dle bodu 5 je předpokládáno na dobu 6 měsíců, a plnění dle bodu 6 na dobu 24 měsíců a plnění dle bodu 7 na dobu 6 měsíců.
Datum vystavení pokynu:	16. března 2023
Podpis Objednatel e:	<div style="text-align: center;">  </div> <p>..... JUDr. Ondřej Michalčík ředitel odboru veřejné dopravy Ministerstvo dopravy ČR</p>