

KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Ekonomika IDS JMK

Prosinec 2015



I. EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Pro účely dělení výnosů je rozděleno území IDS JMK do ekonomických jednotek. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení výnosů a toku kompenzací.

Z důvodu rozdílného způsobu dotování dopravy je nutné oddělit výnosy z **měst s vlastní MHD** (kompenzace z městských rozpočtů) od výnosů z **regionální dopravy** (kompenzace od státu, krajů a obcí). Města s vlastní MHD v IDS JMK: Adamov, Blansko, Brno, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Vyškov a Znojmo.

Oblast příměstské dopravy IDS JMK je rozdělena do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón.

Na základě výše popsaných principů dělení výnosů a toku kompenzací je stanoven následující systém rozdělení území IDS JMK.

Ekonomická jednotka	Tarifní zóny	Ekonomická jednotka	Tarifní zóny
Adamov	225	Miroslav	458, 459
Blansko	235	Moravská Nová Ves	585, 912
Benešov	260	Moravské Budějovice	845, 855
Boskovice	245, 255, 262, 265	Moravský Krumlov	437, 448
Brněnec	285, 295	Myjava	965, 975
Brno	100, 101	Nedvědice	247, 257, 340, 350, 355
Břeclav	575	Nesovice	655, 657, 665, 666, 667
Bučovice	645, 647	Nezamyslice	765
Bystré	287, 297	Olešnice	267, 277
Bystřice n. Pernšt.	360, 370, 380	Otnice	620, 630, 640
Čejč	650, 660, 910	Podivín	555, 565
Černá Hora	226, 236, 246	Pohořelice	449, 530, 540
Drnholec	551, 561	Poysdorf*	581, 592, 593
Dubňany	685, 917	Rapotice	446, 456
Dukovany	457, 467, 468, 477, 478	Rosice	425, 435, 436, 445
Heřmanov	365	Rousínov	730, 735
Hodonín	900	Říčany	420, 430, 440
Horní Štěpánov	270	Slavkov	635
Hrušovany nad J.	550, 560, 570	Strážnice	915, 925
Hustopeče	535, 537, 545	Střelice	410, 427
Ivančice	447, 455	Šatov	817, 818
Ivanovice na Hané	750, 755, 760	Šlapanice	610, 720
Jaroslavice	829, 839	Šumná	815, 825, 835
Jedovnice	230, 232, 240, 250, 745	Tišnov	320, 330, 335, 345
Jevišovice	812, 823, 833, 843	Velká nad Veličkou	945, 955
Křtiny	210, 215, 220	Velké Opatovice	290, 292
Kunštát	256, 266	Veselí nad Moravou	695, 935
Kuřim	310, 325	Višňové	479, 822, 831, 832
Kyjov	675	Vranov nad Dyjí	837, 847, 857, 867, 877
Laa an der Thaya	580	Vyškov	740
Lednice	552, 562, 572, 582	Znojmo	800
Lechovice	810, 820	Žádovice	687, 689
Letovice	275, 280, 286	Žarošice	643, 652, 653, 662
Mikulov	571	Židlochovice	510, 520, 525

* Platí od dne vyhlášení.

Území jednotlivých ekonomických jednotek vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností.

II. PRINCIP DĚLENÍ VÝNOSŮ – PŘEHLED

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází:

- dělení výnosů mezi ekonomické jednotky,
- dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.

III. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

- **Předplatní jízdenky** jsou adresné, zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky výnos patří. Výpočet bude probíhat podle vzorce uvedeného v čl. V. 2. „Vyhodnocení průzkumu 1. krok Předplatní jízdenky“ této přílohy Smlouvy.
- **Jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče** přímo ze strojku na výdej jízdenek jsou adresné, vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky výnos patří. Nejedná se o doplňkový prodej jízdenek u řidiče v MHD Brno. Výpočet bude probíhat podle vzorce uvedeného v čl. V. 2. „Vyhodnocení průzkumu 1. krok Jednorázové jízdenky“ této přílohy Smlouvy, kde se pojem „stanice“ nahradí pojmem „zastávka“ a pojem „vlak“ pojmem „vozidlo“.
- **Jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji** jsou neadresné, označené v označovači jízdenek ve vozidle, případně na nástupišti ČD. Existuje tedy pouze přehled o počtu prodaných jízdenek. Rozdělení výnosu do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě **průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

IV. DĚLENÍ VÝNOSŮ UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY JEDNOTLIVÝM DOPRAVCŮM

Pro dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jsou rozdělení dopravci vzhledem k rozdílným způsobům integrace do dvou skupin.

- Dopravci, jejichž **celé linky** jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat **pouze na jízdenky IDS JMK** (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení výnosů dle výkonů v dané ekonomické jednotce – algoritmus je upřesněn níže v tomto dokumentu.
- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají **kromě jízdenek IDS JMK i své vlastní jízdní doklady**. Do této skupiny dopravců, využívajících i své vlastní jízdní doklady, spadají České dráhy. Podíl výnosů náležící železnici bude stanoven na základě **průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

Vymezené území IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS JMK. Do této skupiny by tedy neměli spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS JMK pokračovaly mimo území IDS JMK, budou cestujícím zajišťujícím mimo území IDS JMK vydány dva jízdní doklady – jeden pro úsek v IDS JMK a druhý mimo úsek IDS JMK. V případě, že výše uvedený způsob odbavení cestujících není vhodný, jsou cestující na mezikrajských linkách odbaveni v kilometrickém tarifu dopravce.

Princip algoritmu dělení výnosů je schématicky znázorněn v Příloze 1.

V. UPŘESNĚNÍ NĚKTERÝCH DÍLČÍCH PRŮZKUMŮ A ALGORITMŮ V PRINCIPU DĚLENÍ VÝNOSŮ

V. 1. Průzkum používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách

Hlavním cílem tohoto průzkumu je určit podíl cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným zakoupeným v předprodeji ku cestujícím s předplatním jízdním dokladem v jednotlivých ekonomických jednotkách.

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojkách zjišťovat následující údaje:

- počet cestujících s předplatním jízdním dokladem X_{PR} ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem adresným X_{JA} ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným X_{JN} .

Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrový průzkum, není nutné se dotázat všech cestujících, ale pouze určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn pouze ve vybraných charakteristických úsecích dne:

- ranní špička 5 – 8 hod,
- dopolední sedlo 8 – 13 hod,
- odpolední špička 13 – 18 hod,
- večer 18 – 21 hod.

Nebude podmínkou, aby ve vybraných charakteristických úsecích dne byl proveden průzkum ve všech spojkách, ale postačí pouze u určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn alespoň

- u 50% spojů v daném úseku pokud je počet spojů roven nebo nižší než 4 do hodiny,
- u 25% spojů v daném úseku v případě vyššího počtu spojů než 4 do hodiny.

Pro úseky na železnici budou využity výsledky z průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD.

Ve městě Brně (případně i v jiných městech s vlastní MHD) nebude vzhledem k rozsahu dopravy prováděn průzkum výše popsáním způsobem, ale odlišnou metodikou – bude dotázán náhodný vzorek 1 000 cestujících s rovnoměrným rozložením po území celého města. Tazatel může jít například s přepravní kontrolou.

Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

- 1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách
- 2. krok: Výpočet koeficientu podílu výnosů z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku
- 3. krok: Dělení výnosů z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu výnosů

Krok 1 bude probíhat pouze po provedení průzkumu, kroky 2 a 3 budou probíhat s měsíční periodou a budou součástí měsíčních vyúčtování výnosů.

1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách

Pro každou ekonomickou jednotku budou výsledky průzkumu zpracovány do tabulky.

Typ dopravy	Úsek	časové období	počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů			koeficient přepočtu na všechny spoje v čas. období	počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v úseku		
			předplatní	jednorázové adresné	jednorázové neadresné		předplatní	jednorázové adresné	jednorázové neadresné
Autobus	Adamov – Křtiny	5-8	X _P	X _{JA}	X _{JN}	k _{PS}	Y _P	Y _{JA}	Y _{JN}
		8-13							
		13-18							
		18-21							
Vlak	Brno – Blansko	5-8							
		8-13							
		13-18							
		18-21							
					Σ	ΣY _P	ΣY _{JA}	ΣY _{JN}	
					poměr			k _{JN}	

Koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

$$k_{PS} = \frac{P_{SPD}}{P_{SPC}}$$

kde: P_{SPD} počet spojů, ve kterých proběhl průzkum v daném úseku v daném časovém období

P_{SPC} celkový počet spojů v daném úseku v daném časovém období

Počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v daném úseku v daném časovém období

Příklad vzorce pro jednorázové neadresné jízdenky Y_{JN}, pro ostatní druhy jízdenek je vzorec analogický.

$$Y_{JN} = \frac{X_{JN}}{k_{PS}}$$

kde: X_{JN} počet cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami

k_{PS} koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

Poměr používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám

Bylo by možné jednorázové neadresné jízdenky ještě vztáhnout poměrově k jednorázovým adresným jízdenkám, ale vzhledem k specifičnosti těchto jízdních dokladů toto není vhodné.

$$k_{JN} = \frac{\sum Y_{JN}}{\sum Y_P}$$

kde: ΣY_{JN} suma počtu cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

ΣY_P suma počtu cestujících s předplatními jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

2. krok: Výpočet koeficientu podílu výnosů z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku

Pro výpočet koeficientu podílu výnosů nejprve nutno vypočítat několik pomocných koeficientů.

Koeficient poměru výnosů z předplatních jízdenek v ekonomické jednotce

$$k_{T(ek. jedn.)} = \frac{T_{P(ek. jedn.)}}{\sum T_P}$$

kde: $T_{P(ek. jedn.)}$ výnosy z předplatních jízdenek pro danou ekonomickou jednotku vztahované k ceně měsíční jízdenky (výnosy z předplatních jízdenek s delší platností než měsíc budou rozpočítány do jednotlivých měsíců s fiktivní cenou měsíční předplatní jízdenky, pokud by byla cena předplatní jízdenky pro danou tarifní zónu vyšší než u ostatních tarifních zón bude opět přepočtena na cenu měsíční zónové jízdenky)

$\sum T_P$ suma výnosů z předplatních jízdenek pro všechny ekonomické jednotky vztahované k ceně měsíční jízdenky

Váhový koeficient pro ekonomickou jednotku

$$k_{V(ek. jedn.)} = k_{T(ek. jedn.)} \cdot k_{JN(ek. jedn.)}$$

kde: $k_{T(ek. jedn.)}$ koeficient poměru výnosů z předplatních jízdenek v dané ekonomické jednotce

$k_{JN(ek. jedn.)}$ koeficient poměru používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v dané ekonomické jednotce

Váhový koeficient vztahovaný k jednici – koeficient podílu výnosů

$$k_{V1(ek. jedn.)} = \frac{k_{V(ek. jedn.)}}{\sum k_V}$$

kde: $k_{V(ek. jedn.)}$ váhový koeficient pro danou ekonomickou jednotku

$\sum k_V$ suma váhových koeficientů všech ekonomických jednotek

3. krok: Dělení výnosů z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu výnosů

Bude probíhat podle následujícího vzorce.

$$T_{JN(ek. jedn.)} = T_{JN} \cdot k_{V1(ek. jedn.)}$$

kde: T_{JN} celkové výnosy z jednorázových neadresných jízdních dokladů

$k_{V1(ek. jedn.)}$ koeficient podílu výnosů (váhový koeficient vztahovaný k jednici)

Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně, četnost opakování bude záviset především na reálné výši výnosů z jednorázových neadresných jízdenek. (Pokud by výše těchto výnosů mimo město Brno nebyla velká, mohly by být náklady na realizaci průzkumu v nepoměru vůči přerozdělovaným výnosům).

V. 2. Průzkum využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD

Hlavním cílem průzkumu je stanovit počty a strukturu využívaných jízdních dokladů IDS JMK na zaintegrovaných úsecích tratí ČD. Výsledky budou sloužit jako podklad při dělení výnosů mezi dopravci uvnitř ekonomických jednotek, přesněji pro výpočet výnosů náležících ČD.

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje.

- druh jízdenky (jednorázová, předplatní nepřenosná, předplatní přenosná)
- u jednorázových jízdenek:

- druh slevy (základní, zlevněná)
- cenu jízdenky
- u předplatních nepřenosných jízdenek:
 - platnost jízdenky (měsíční, čtvrtletní, roční)
 - druh slevy (základní, důchodce, student, dítě)
 - pro které tarifní zóny byly zakoupeny
- u předplatních přenosných jízdenek:
 - cenu jízdenky
- stanici nástupu do vlaku a výstupu z vlaku
- použití jiného spoje IDS JMK před nástupem do vlaku a po výstupu z vlaku

Průzkum bude probíhat pro vybraný typický pracovní den a v jeden den o víkendu od 4 do 24 hodin. Jako typický pracovní den bude volena středa. Jedná se o úřední den, kdy cestuje velké množství cestujících i v dopoledních hodinách. Současně však není doprava ovlivněna pondělním nebo pátečním přesunem občanů. V úterý a ve čtvrtek je počet přepravených cestujících nižší. O víkendu bude dotazování provedeno v sobotu.

Ve spolupráci s ČD budou tazatelé po celý den doprovázeni průvodčí ve vlacích při jejich kontrole. Průvodčí budou instruováni, aby kontrolu prováděli aktivně po celou dobu jízdy vlaku a aby kontrolovali každého cestujícího. Průzkum je připravován tak, aby během průzkumu byli dotázáni všichni cestující ve všech vlacích ČD v IDS JMK. U frekvenčně více zatížených vlaků bude prováděn více tazateli, kteří budou postupovat z obou konců vlakové soupravy. V případě, že nebudou dotázáni všichni cestující ve vlaku, poznamená tuto skutečnost tazatel do formuláře. Tazatel uvede počet železničních vozů, v kterých byl průzkum uskutečněn, a počet železničních vozů, ve kterých se nepodařilo průzkum uskutečnit. Na částech tratí, kde je vysoká frekvence cestujících, jsou stanoveny úseky, ve kterých se zvlášť určuje počet zkontrolovaných a nezkontrolovaných vozů. Celkový počet cestujících s jízdními doklady IDS JMK je pak určen poměrově z celkového počtu vozů, k počtu vozů, kde byl průzkum uskutečněn. U vlaků, kde nebylo z technických důvodů možno provést průzkum, se provede opakovaný průzkum. Vzhledem k tomu, že jednotlivé úseky tratí procházejí nebo jsou ukončeny v Brně, nebude na jeho území nutné realizovat speciální průzkum.

Během dotazování budou tazatelé vyplňovat tabulku podle následujícího vzoru.

1a Jednorázová 1b Univerzální	1 Základní 2 Zlevněná	6 Kolo	Cena:	Stanice nástupu do tohoto vlaku:	Stanice výstupu z tohoto vlaku:
2a Předplatní nepřenosná 2b Přenosná	1 Základní 3 Důchodce 4 Student 5 Dítě	1 Měsíční 2 Čtvrtletní 3 Roční	Zóny platnosti:	Do stanice nástupu použitý 1 Regionální autobus IDS JMK 2 Městská doprava IDS JMK 3 Jiný vlak IDS JMK 4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK	Ze stanice výstupu použitý 1 Regionální autobus IDS JMK 2 Městská doprava IDS JMK 3 Jiný vlak IDS JMK 4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK
3 Předplatní přenosná	1 Základní 2 Zlevněná		Cena:		

Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

- 1. krok: Přerozdělení výnosů do jednotlivých ekonomických jednotek
- 2. krok: Podíl výnosů v ekonomických jednotkách náležící železnici
- 3. krok: Koeficient podílu výnosů náležící železnici v dané ekonomické jednotce

Kroky 1 a 2 budou probíhat pouze po provedení průzkumu, krok 3 bude probíhat s měsíční periodou a bude součástí měsíčních vyúčtování výnosů.

1. krok: Přerozdělení výnosů do jednotlivých ekonomických jednotek

Předplatní jízdenky

Podle čísel tarifních zón, ve kterých předplatní jízdenka platí, se určí částky náležící do jednotlivých ekonomických jednotek. Výpočet bude probíhat podle následujícího vzorce.

$$C_{(\text{ek. jedn.})} = \frac{C - C_B k_B}{P_Z - 2k_B} P_{Z(\text{ek. jedn.})} (1 - k_B k_{(\text{ek. jedn.})}) + C_B k_B k_{(\text{ek. jedn.})}$$

kde: C celková cena jízdenky
 C_B cena ekvivalentní jízdenky platné pouze v zónách 100 + 101
 k_B koeficient platnosti jízdenky v Brně – pokud jízdní doklad platí současně v tarifních zónách 100 + 101, pak $k_B = 1$, v ostatních případech je $k_B = 0$
 P_Z počet tarifních zón, ve kterých je jízdenka platná
 $P_{Z(\text{ek. jedn.})}$ počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná
 $k_{(\text{ek. jedn.})}$ koeficient pro ekonomickou jednotku Brno – pokud se jedná o výpočet podílu ceny pro Brno, pak $k_{(\text{Brno})} = 1$, pro ostatní ekonomické jednotky je hodnota $k_{(\text{ek. jedn.})} = 0$

Jednorázové jízdenky

Na základě stanice nástupu do vlaku a výstupu z vlaku se odvodí čísla tarifních zón, kterými cestující projíždí. Následující zpracování je podle stejného vzorce jako u předplatních jízdenek, pouze $k_B = 0$ ve všech případech.

2. krok: Podíl výnosů v ekonomických jednotkách náležící železnici

Výnosy za předplatní jízdenky

Část ceny z předplatní jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.

$$C_{\text{ČDP}(\text{ek. jedn.})} = \frac{C_{P(\text{ek. jedn.})}}{2P_{Z(\text{ek. jedn.})}} \sum_{Z=1}^{P_{Z(\text{ek. jedn.})}} k_K(Z)$$

kde: $C_{P(\text{ek. jedn.})}$ část ceny předplatní jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky
 $P_{Z(\text{ek. jedn.})}$ počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná
 $k_K(Z)$ koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná. Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

Určení koeficientu $k_K(Z)$

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

Způsob cesty v tarifní zóně	Koeficient $k_K(Z)$
Cestující v dané tarifní zóně použil na předplatní jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj.	1,00
Cestující v dané tarifní zóně mimo zón 100 a 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný vlakový či regionální autobusový spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i spoj městské hromadné dopravy zařazený do IDS JMK.	0,40
Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na předplatní jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj.	0,00

Předpokládáme, že každý cestující s předplatní jízdenkou vykoná denně stejným způsobem alespoň dvě cesty. To způsobí, že při sčítání ve vlacích každý držitel předplatní jízdenky bude započítán nejméně dvakrát. Proto je částka z předplatní jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce dělena dvěma.

Výnosy za jednorázové jízdenky

Část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.

$$C_{\text{ČD J (ek. jedn.)}} = \frac{C_{\text{J (ek. jedn.)}}}{P_{\text{Z (ek. jedn.)}}} \sum_{Z=1}^{P_{\text{Z (ek. jedn.)}}} k_{\text{K (Z)}}$$

kde: $C_{\text{J (ek. jedn.)}}$ část ceny jednorázové jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky
 $P_{\text{Z (ek. jedn.)}}$ počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná
 $k_{\text{K (Z)}}$ koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná.
 Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

Určení koeficientu $k_{\text{K (Z)}}$

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

Způsob cesty v tarifní zóně	Koeficient $k_{\text{K (Z)}}$
Cestující v dané tarifní zóně použil na jednorázovou jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj.	1,00
Cestující v dané tarifní zóně použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na jednorázovou jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj.	0,00

Z víkendového průzkumu budou zpracovávány výsledky pouze pro jednorázové jízdenky. Z hlediska předplatních jízdenek se dá předpokládat, že cestující nekoná cesty na předplatní jízdenky pouze o víkendu, ale i v pracovní dny, tedy již je započítán v průzkumu, který proběhl v pracovní den.

V dané ekonomické jednotce budou přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železnici vypočteny jako suma výnosů z jednotlivých jízdních dokladů náležící železnici dle následujícího vzorce.

$$T_{\text{ČD (ek. jedn.)}} = \sum C_{\text{ČD PMX (ek. jedn.)}} + \frac{1}{3} \sum C_{\text{ČD PQX (ek. jedn.)}} + \frac{1}{12} \sum C_{\text{ČD PRX (ek. jedn.)}} + (P_{\text{DX}} + 0,25P_{\text{DP}}) \sum C_{\text{ČD JX (ek. jedn.)}} + P_{\text{DV}} \sum C_{\text{ČD JV (ek. jedn.)}}$$

kde: $C_{\text{ČD P?X (ek. jedn.)}}$ část ceny z předplatní jízdenky (M = měsíční, Q = čtvrtletní, R = roční) náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den
 $C_{\text{ČD JX (ek. jedn.)}}$ část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den
 $C_{\text{ČD JV (ek. jedn.)}}$ část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané ve víkendovém průzkumu
 P_{DX} počet pracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum
 P_{DP} počet pracovních pátečních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum
 P_{DV} počet nepracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

3. krok: Koeficient podílu výnosů náležící železnici v dané ekonomické jednotce

V každém měsíci budou výnosy náležící železnici v dané ekonomické jednotce vztaženy poměrově k celkovým reálným výnosům v dané ekonomické jednotce v daném měsíci.

$$T_{\text{ČDM (ek. jedn.)}} = \frac{T_{\text{ČD (ek. jedn.)}}}{T_{\text{C (ek. jedn.)}}} T_{\text{CM (ek. jedn.)}}$$

kde: $T_{\text{ČD (ek. jedn.)}}$ přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železnici v dané ekonomické jednotce

T_C (ek. jedn.) celkové přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, v dané ekonomické jednotce

T_{CM} (ek. jedn.) celkové reálné výnosy v dané ekonomické jednotce v daném měsíci

Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně.

VI. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI DOPRAVCI (MIMO ČD) UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Výnosy mezi dopravci (s rozlišením na jednotlivé objednatele dopravy) uvnitř ekonomické jednotky se rozdělí na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnosti jednotlivých typů vozů jsou stanoveny koeficienty obsaditelnosti.

Druh vozidla	Koeficient obsaditelnosti – k_{OB}
Autobus – minibus	0,6
Autobus – malý autobus	0,8
Autobus – klasický autobus	1,0
Autobus – velký autobus	1,4
Trolejbus – sólo vůz	1,0
Trolejbus – kloub	1,4
Tramvaj – T3, T6, VARIO	1,0
Tramvaj – K2, Anitra, T3 + vlek VV60LF	1,5
Tramvaj – KT8, K3R, RT6, Škoda 13T	2,0

Každý dopravce obdrží podíl z výnosů v dané ekonomické jednotce s rozdělením na jednotlivé objednatele dopravy po odečtení výnosů pro ČD podle následujícího vzorce.

$$T_D = \frac{\sum (k_{OB} v_{Dkm})}{\sum (k_{OB} v_{km})} T_{EJ}$$

kde: k_{OB} koeficient obsaditelnosti vozidla

v_{Dkm} počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

v_{km} počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

T_{EJ} výnosy v dané ekonomické jednotce po odečtení podílu náležící železnici

VII. DĚLENÍ ZTRÁTY Z POSKYTOVÁNÍ ŽÁKOVSKÉHO JÍZDNÉHO

V IDS JMK dopravci poskytují žákovské jízdné jak u předplatních jízdních dokladů, tak u některých jednorázových jízdních dokladů. Ke každému takovému prodanému jízdnímu dokladu se přiřadí předem známá výše ztráty. Celkovou ztrátu vzniklou ze všech žákovských jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako výnosy z jízdného. Tedy nejdříve se ztráta rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících.

VIII. DĚLENÍ VÝNOSŮ DOPRAVCE

Rozdělení výnosů dopravce na podíly připadající na jednotlivé segmenty dopravy či jejích částí dle potřeby vyčíslí KORDIS v souladu s postupy popsányými v tomto dokumentu. Toto vyčíslení předá dopravci buď ve formě zúčtovacího pokynu nebo v rámci vyúčtování.

Příloha 1 Princip dělení výnosů

