

Tabulka 1 – Charakteristika Oblasti

Název Oblasti:		Liberecko
Vymezení Oblasti:		<p>Oblast je vymezena oběhy vozidel, které mají počátek v zónách integrovaného dopravního systému IDOL: Rynoltice, Rynoltice – Jítrava, Janovice v P., Zdislava, Kryštofovo Údolí, Liberec, Křižany, Křižany – Žibřidice, Osečná, Světlá pod Ještědem, Janův Důl, Český Dub – Starý Dub, Český Dub, Český Dub – Libíč, Hlavice, Cetenov, Všelibice, Všelibice – Vrtky, Bílá – Vlčetín. Bílá, Bílá – jih, Hodkovice n.Moh., Jeřmanice a dále v zónách umístěných severně od hranice určené tarifními zónami Hrádek n.N., Hrádek n.N. – Sedlo, Hrádek n.N. – Dolní Suchá, Bílý Kostel n.N., Liberec, Mníšek, Oldřichov v Hájích, Hejnice, Bílý Potok p.S., Smědava, včetně těchto zón.</p> <p>Výjimky z tohoto pravidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linky Liberec – Hradec Králové a Český Dub – Turnov mohou být zařazeny do oblasti Turnovsko-Semilsko. <p><u>Místa počátků a konců oběhů vozidel</u> (ve vztahu k bodu 4 Ostatních informací): Č. Dub, Frýdlant, Habartice, Hejnice, Hodkovice n.Moh., Hrádek n.Nis., Chrastava, Jindřichovice p.Smrkem, Křižany (Žibřidice), Liberec, Nové Město p.Smrkem, Stráž p.Ralskem, Višňová.</p>
Počet zastávek	I. třídy	3
	II. třídy	14
	III. třídy	12
Předpokládaný dopravní výkon (JŘ + přejezdy mezi spoji):		3 809 815 km/rok
Průměrný počet KM na jeden den		10 467 km/průměrný den
Minimální garantovaný dopravní výkon za průměrný den		7 850 km/průměrný den
Minimální dopravní výkon (výchozí stav, který bude vždy aktualizován pro příslušný rok):		2 857 400 km/rok
Maximální garantovaný dopravní výkon za průměrný den		13 083 km/průměrný den
Maximální dopravní výkon (výchozí stav, který bude vždy aktualizován pro příslušný rok):		4 762 212 km/rok

Popis dopravního zadání dle jednotlivých kategorií vozidel

Tabulka 2 – Dopravní zadání dle kategorií vozidel

Kód	Typ (kategorie)			Počet míst (minimálně celkem)			Předpokládaný roční výkon vozidel celkem [km/rok]	Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl počtu vozidel pro výpočet C _{DV}		Počet náhradních vozidel
	Popis	Podkategorie	Zkr.	sezení	stání	celkem				
Ar1	Autobus malý	regionální	M1	15	5	20	87 968	2	2	0
Ar2	Autobus malý (+)	regionální	M2	20	10	30	258 942	5	4,68	0
Ar3	Autobus střední	regionální	S	25	25	50	379 061	8	7,85	0
Ar4	Autobus velký	regionální	V1	35	35	70	1 068 435	16	16	1
Ar5	Autobus velký (+)	regionální	V2r	45	35	80	1 491 619	25	25	3
Ar6	Autobus velký (++)	regionální	V3r	55	35	95	0	0	0	0
Ar7	Autobus kloubový	regionální	K	55	65	120	0	0	0	0
Ac1	Autobus velký (+)	dálkový	V2c	50	*	50+*	408 723	6	6	1
Ac2	Autobus velký (++)	dálkový	V3c	61	*	61+*	115 067	1	1	0
	Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)							63	62,53	5

* Upřesněno v doplňujících podmínkách níže.

Ostatní informace k příloze č. 1 Smlouvy:

1. **Minimální počet vozidel** požadovaný Zadavatelem pro zajištění předpokládaného ročního výkonu v rámci Veřejné zakázky je roven počtu turnusově nasazovaných vozidel a náhradních vozidel.
 - a. **Turnusově nasazované vozidlo** – na každý oběh uvedený v Přehledu oběhů, který je součástí Pokynu objednatel, je potřeba nasadit právě jedno vozidlo. Ke každému turnusu je dále přiřazen typ (kategorie) autobusu a typ oběhu.
 - b. **Náhradní vozidlo** je vozidlo, kterým Dopravce disponuje především pro účely:
 - i. dočasně vyšší turnusové potřeby před nákupem vozidla;
 - ii. zajištění vyšší turnusové potřeby v době platnosti výlukových jízdnicích řádů;
 - iii. operativní posily nebo nahrazení vozidla v příp. poruchy atp. (okamžitá dostupnost pro Oblast Liberecko zajištěna v místech: 1x Český Dub, 1x Frýdlant, 1x Liberec – konkrétní požadavky na rozmístění náhradních vozidel ve vztahu k jejich kategorii upřesní Koordinátor).
 - c. Ostatní **vozidla provozní zálohy** – nad rámec minimálního potřebného počtu vozidel může Dopravce disponovat vozidly provozní zálohy. Za dostupnost těmito vozidly však Dopravci nenáleží nárok na úhradu ze strany Objednatel. (Dopravce musí příp. náklady zohlednit ve vztahu k výchozím požadavkům Objednatel, které jsou uvedeny v Tabulce 2 této přílohy.).
2. **Typ (kategorie) autobusu** definuje požadavky na minimální potřebné zajištění kapacity míst k sezení, ke stání a celkem.
 - a. U vozidel určených pro dálkovou dopravu Objednatel požadavky na místa k stání neurčuje. Vymezení oběhů a jejich zařazení do typu „dálkový“ stanovuje nebo schvaluje Koordinátor v přehledu oběhů, který je součástí Pokynu objednatel.
 - b. Nízkopodlažní nebo (low-entry) vozidla, jimiž bude zajišťována regionální doprava a jež byla uvedena do provozu před datem 30. 9. 2014, musí mít takový počet míst k sezení, který odpovídá alespoň 90 % počtu míst k sezení určenému pro příslušnou kategorii vozidel Objednatel v tabulce výše. Požadavek na celkovou kapacitu však musí být dodržen vždy.
 - c. Objednatel může do dané kategorie autobusu zařadit i speciálně upravené vozidlo pro přepravu jízdnicích kol. Počet míst k sezení může být nahrazen držáky na jízdnicí kola. Tuto výjimku lze provést pouze v případě, pokud se na tom smluvní strany dohodnou.
3. **Typ oběhu** definuje charakter linek, na kterých vozidlo bude nasazeno. Uvedení typu oběhu je součástí Přehledu oběhů, který je součástí Pokynu Objednatel.
 - a. regio (regionální) – vozidlo bude nasazováno převážně na linkách regionálních a zastávkových;
 - b. inter-regio (inter-regionální linky) – vozidlo bude nasazováno na linkách spojujících významná a vzdálená centra, Objednatel stanoví v rámci přílohy č. 5 Smlouvy zvláštní podmínky z hlediska vybavenosti vozidel;
 - c. dálkový – vozidlo bude nasazováno na dálkových linkách, Objednatel stanoví v rámci přílohy č. 5 Smlouvy zvláštní podmínky z hlediska vybavenosti vozidel.

4. **Podíl počtu vozidel pro výpočet CDV** je určen:

- a. buď jako podíl dopravních výkonů objednaných Objednatelem (Libereckým krajem) a celkových dopravních výkonů daného oběhu vozidla;
- b. nebo jako podíl časového období, po které je oběh využíván, a období jednoho roku (jednoho jízdního řádu) – tato možnost je využívána zejména pro sezónní linky a/nebo výluky.

Zvolené opatření pro výpočet variabilní složky C_{DV} proměnné s počtem vozidel stanovuje po projednání s Dopravcem Koordinátor.

5. Koordinátor je povinen plánovat dopravu tak, aby každý oběh začínal a končil v témže místě (nedohodnou-li se s Dopravcem jinak). Seznam míst, kde je možné v průběhu trvání Smlouvy začínat a končit oběhy vozidel je také uveden v Tabulce 1 výše. Tento seznam je možné v průběhu trvání Smlouvy aktualizovat pouze se souhlasem obou smluvních stran.
6. Tzv. sklopné sedačky budou počítány do míst k sezení. Další požadavky na kapacitu míst ke stání, popř. celkovou kapacitu vozidla, však musí být splněny i při využití/obsazení tzv. sklopných sedaček.