

Příloha č. 14 - Odůvodnění významné veřejné zakázky na zajištění autobusové dopravní obslužnosti části Ústeckého kraje v oblasti Příměstská doprava Teplice

Název veřejné zakázky:	Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou v oblasti Příměstská doprava Teplice
Předpokládaná hodnota zakázky:	702 000 000,- Kč

**1) Popis zakázky**

Předmětem veřejné zakázky je poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Příměstská doprava Teplice, a to na linkách a spojích stanovených Ústeckým krajem v délce trvání 10 let.

**2) Odůvodnění účelnosti zakázky**

Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky	
Popis potřeb, které mají být splněním veřejné zakázky naplněny	<p>Jednou ze stěžejních potřeb Ústeckého kraje v rámci jeho samostatné působnosti je potřeba zajišťovat dopravní obslužnost na svém území.</p> <p>Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou autobusovou dopravou v oblasti Příměstská doprava Teplice má značný význam nejen sociální, ale významnou měrou přispívá k regionálnímu rozvoji a udržitelnému rozvoji měst a obcí na území Ústeckého kraje, včetně přispění k prostorové soudržnosti jeho území a zamezení vysídlování některých jeho oblastí.</p>
Popis předmětu veřejné zakázky	Předmětem veřejné zakázky je poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Příměstská doprava Teplice, a to na linkách a spojích stanovených Ústeckým krajem v délce trvání 10 let.

Popis vzájemného vztahu předmětu veřejné zakázky a potřeb zadavatele	Realizací veřejné zakázky dojde k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Příměstská doprava Teplice v délce trvání 10 let, a to v maximálním možném rozsahu s ohledem na ekonomické možnosti Ústeckého kraje. Při volbě délky trvání realizace veřejné zakázky byla zvolena optimální varianta, která bere v úvahu zejména ekonomické výhody dlouhodobého kontraktu a omezení délky trvání smluv o veřejných službách stanovené v čl. 4 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.
Předpokládaný termín splnění veřejné zakázky	1.1.2015 - 31.12.2024
Popis rizik souvisejících s plněním veřejné zakázky, která zadavatel zohlednil při stanovení zadávacích podmínek.	<p>Při stanovení zadávacích podmínek zadavatel zohlednil zejména následující rizika:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) riziko prodlení s plněním veřejné zakázky – zadavatel zohlednil toto riziko v obchodních podmínkách veřejné zakázky stanovením smluvních pokut za prodlení s plněním veřejné zakázky;</li> <li>b) riziko snížené kvality plnění - zadavatel zohlednil toto riziko při stanovení tzv. jiných zadávacích podmínek požadavkem na předložení (i) příslibu záruky dopravce za řádné plnění povinností dopravce dle příslušné smlouvy; (ii) čestného prohlášení dopravce týkajícího se počtu a kvalitativního vybavení autobusů určených pro plnění veřejné zakázky;</li> <li>c) riziko vynaložení dalších finančních nákladů - zadavatel zohlednil toto riziko požadavkem na stanovení konečné ceny za 1 km dopravního výkonu, která bude zahrnovat veškeré náklady dopravce vznikající v souvislosti s předmětnou veřejnou zakázkou; zadavatel dále v obchodních podmínkách veřejné zakázky brání zaplacení jakéhokoli neúčelně realizovaného dopravního výkonu.</li> </ul>
Popis případných variant naplnění potřeby a zdůvodnění zvolené alternativy veřejné zakázky. (nepovinný údaj)	Nyní se jedná o jedinou možnou alternativu veřejné zakázky, neboť vychází z cílů a postupů budoucích veřejných zakázek definovaných v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje přijatém Zastupitelstvem Ústeckého kraje dne 21. 12. 2011 usnesením č. 49/27Z/2011.
Případný popis toho, do jaké míry ovlivní veřejná zakázka plnění plánovaného cíle. (nepovinný údaj)	Veřejná zakázka je v souladu s plněním plánovaných cílů dle Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje přijatého Zastupitelstvem Ústeckého kraje dne 21. 12. 2011 usnesením č. 49/27Z/2011.

3) **Odůvodnění přiměřenosti požadavků na technické kvalifikační předpoklady**

<b>Odůvodnění přiměřenosti požadavků na technické kvalifikační předpoklady pro plnění veřejné zakázky na služby</b> ve vztahu k předmětu veřejné zakázky a k rizikům souvisejícím s plněním veřejné zakázky	
Odůvodnění přiměřenosti požadavků na seznam významných služeb.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení seznamu významných služeb, ze kterého by vyplývalo, že finanční hodnota významných služeb je v souhrnu minimálně trojnásobek předpokládané hodnoty veřejné zakázky.
Odůvodnění přiměřenosti požadavku na předložení seznamu techniků či technických útvarů.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení seznamu více než 3 techniků či technických útvarů.
Odůvodnění přiměřenosti požadavku na předložení popisu technického vybavení a opatření používaných dodavatelem k zajištění jakosti a popis zařízení či vybavení dodavatele určeného k provádění výzkumu.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení popisu technického vybavení a opatření používaných dodavatelem k zajištění jakosti nebo popis zařízení či vybavení dodavatele určeného k provádění výzkumu.
Odůvodnění přiměřenosti požadavku na provedení kontroly technické kapacity veřejným zadavatelem nebo jinou osobou jeho jménem, případně provedení kontroly opatření týkajících se zabezpečení jakosti a výzkumu.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení provedení kontroly technické kapacity zadavatelem nebo jinou osobou jeho jménem, ani provedení kontroly opatření týkajících se zabezpečení jakosti a výzkumu.
Odůvodnění přiměřenosti požadavku na předložení osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci dodavatele nebo vedoucích zaměstnanců dodavatele nebo osob v obdobném postavení a osob odpovědných za poskytování příslušných služeb.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení osvědčení o vyšším stupni vzdělání, než je středoškolské s maturitou nebo osvědčení o odborné kvalifikaci delší než 3 roky.
Odůvodnění přiměřenosti požadavku na předložení přehledu průměrného ročního počtu zaměstnanců dodavatele či jiných osob podílejících se na plnění zakázek podobného charakteru a počtu vedoucích zaměstnanců dodavatele nebo osob v obdobném postavení.	Není relevantní. V rámci zadávacího řízení nebude pro prokazování splnění kvalifikačních předpokladů požadováno předložení přehledu průměrného ročního počtu zaměstnanců dodavatele či jiných osob podílejících se na plnění zakázek podobného charakteru a počtu vedoucích zaměstnanců dodavatele nebo osob v obdobném postavení.

Odůvodnění přiměřenosti požadavku na předložení přehledu nástrojů či pomůcek, provozních a technických zařízení, které bude mít dodavatel při plnění veřejné zakázky k dispozici.	Zadavatel požaduje předložení seznamu autobusů, s nimiž bude dodavatel disponovat při plnění zakázky. Požadovaný počet autobusů je přiměřený s ohledem na rozsah požadovaného plnění. Požadovaná kvalita a ostatní charakteristiky autobusu jsou přiměřené s ohledem na skutečnosti uvedené níže v odůvodnění technických podmínek veřejné zakázky.
---	---

#### 4) Odůvodnění vymezení obchodních podmínek veřejné zakázky

<b>Odůvodnění vymezení obchodních podmínek veřejné zakázky na služby</b> ve vztahu k potřebám veřejného zadavatele a k rizikům souvisejícím s plněním veřejné zakázky	
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící delší lhůtu splatnosti faktur než 30 dnů od data vystavení faktury.	Není relevantní. Obchodní podmínky nestanoví delší lhůtu splatnosti faktur než 30 dnů od data vystavení faktury.
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící požadavek na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou dodavatelem třetím osobám ve výši přesahující dvojnásobek předpokládané hodnoty veřejné zakázky.	Není relevantní. Obchodní podmínky nestanoví požadavek na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou dodavatelem třetím osobám ve výši přesahující dvojnásobek předpokládané hodnoty veřejné zakázky.
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící požadavek bankovní záruky vyšší než je 5 % ceny veřejné zakázky.	Není relevantní. Obchodní podmínky nestanoví požadavek bankovní záruky vyšší než je 5 % ceny veřejné zakázky.
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící požadavek záruční lhůty delší než 24 měsíců.	Není relevantní. Obchodní podmínky nestanoví požadavek záruční lhůty delší než 24 měsíců.
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící smluvní pokutu za prodlení dodavatele vyšší než 0,2 % z předpokládané hodnoty veřejné zakázky za každý den prodlení.	<p>a) Smluvní pokuta přesahující 0,2 % z předpokládané hodnoty veřejné zakázky za každý den prodlení se splněním povinnosti splňovat základní povinnosti autobusového dopravce (např. porušení povinnosti držet autobusové licence, vypracované jízdní řády, apod.). <b>Tato smluvní pokuta je stanovena s ohledem na nezbytnost zajistit, aby bylo zahájeno provozování veřejné linkové autobusové dopravy v bezprostřední návaznosti na ukončení předchozí smlouvy.</b> Výše této smluvní pokuty je však limitována.</p> <p>b) Smluvní pokuta přesahující 0,2 % z předpokládané hodnoty veřejné zakázky za každý případ porušení důležité povinnosti dopravce týkající se zajištění kontinuálního provozu veřejné linkové dopravy. <b>Tato smluvní pokuta je stanovena s ohledem na nezbytnost zajistit, aby bylo zahájeno provozování veřejné linkové autobusové</b></p>

	<p><b>dopravy v bezprostřední návaznosti na ukončení předchozí smlouvy, přičemž sankcionován je každý případ porušení příslušné povinnosti.</b></p> <p>c) Smluvní pokuta přesahující 0,2 % z předpokládané hodnoty veřejné zakázky za ztrátu oprávnění k provozování autobusové dopravy či za každý případ porušení povinnosti vést řádně svoje účetnictví. <b>Tato smluvní pokuta je stanovena s ohledem na základní povinnosti dopravce při jeho podnikání a výši smluvní pokuty je zdůrazněn zájem Ústeckého kraje na nezbytnosti jejich dodržování ze strany příslušného dopravce, neboť případné porušení může mít vliv na zajišťování dopravní obslužnosti.</b></p>
Odůvodnění vymezení obchodní podmínky stanovící smluvní pokutu za prodlení zadavatele s úhradou faktur vyšší než 0,05 % z dlužné částky za každý den prodlení.	Není relevantní. Obchodní podmínky nestanoví smluvní pokutu za prodlení zadavatele s úhradou faktur vyšší než 0,05 % z dlužné částky za každý den prodlení.
Odůvodnění vymezení dalších obchodních podmínek (tj. obchodních podmínek odlišných od podmínek uvedených výše).	<p>a) obchodní podmínky týkající se norem kvality</p> <p>Ústecký kraj stanovil specifické obchodní podmínky týkající se standardů a norem kvality služeb poskytovaných dopravci, které se týkají jimi zajišťované dopravní obslužnosti s důrazem na zajištění maximálního komfortu cestujících za přiměřenou cenu. Povinnosti dopravců týkající se norem kvality jsou zajištěny systémem efektivních smluvních pokut.</p> <p>b) obchodní podmínky týkající se IDS</p> <p>Ústecký kraj stanovil specifické obchodní podmínky týkající se požadavků na zapojení se do vznikajícího integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje s ohledem na snížení nákladů na integraci spojů a maximální zjednodušení související administrativy.</p> <p>c) obchodní podmínky týkající se jízdních řádů</p> <p>Ústecký kraj stanovil specifické obchodní podmínky týkající se jízdních řádů. Důvodem stanovení těchto obchodních podmínek je zájem Ústeckého kraje na stanovení jasných pravidel pro tvorbu jízdních řádů a zejména jejich dodržování za účelem dosažení pravidelnosti a plynulosti poskytovaných služeb.</p>

5) Odůvodnění vymezení technických podmínek veřejné zakázky

Odůvodnění vymezení technických podmínek veřejné zakázky podle § 5 vyhlášky	
Technická podmínka	Odůvodnění technické podmínky
Stanovení minimálního počtu míst k sezení a minimálního počtu míst k stání ve vozidlech.	Po dosavadních zkušenostech s dopravci zajišťujícími veřejnou linkovou dopravu v závazku veřejné služby v Ústeckém kraji se jeví jako nutné u nových zakázek stanovit minimální kapacitu vozidel, aby bylo zadavatelem jasně definováno, jaké jsou povinnosti dopravce ve vztahu ke kapacitě vozidla. Dosavadní volná formulace vede k tomu, že dopravci nasazují často tzv. „tranzity“ vycházející z dodávkových automobilů a autobusy s neodpovídající kapacitou. Dle průzkumu dat od výrobců vozidel a dat o frekvencích cestujících je nutné pro oblasti požadovat vozidla s určením minimálního počtu míst k sezení a k stání pro cestující. Tím vychází zadavatel i z Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje, kde je dán cíl sledovat a minimalizovat stojící cestující na přepravní špičku a omezenou dobu. Zadavatel při stanovení požadované kapacity vyjde z aktuálních přepravních výsledků v oblasti v souladu s navrženým řešením provozu v zakázce.
Stanovení podmínky nízkopodlažních autobusů třídy II., min. dvoje dveře, šířka dveří pro nástup s kočárkem/inv. vozíkem alespoň 1200 mm, s najížděcí plošinou pro kočárek/inv. vozík, s naklápěním karoserie (kneeling).	<p>Bezesporu je nutné pro vyšší komfort cestování a snadnější přístup občanům se sníženou schopností pohybu, nástupy s kočárky či na invalidním vozíku objednávat na spoje pouze nízkopodlažní vozidla. Řešení pouze určitého podílu nízkopodlažních vozů je dle zadavatele názoru nekonceptní, neboť by se tak nízkopodlažní autobusy dostaly buď jen na linky do některých obcí, nebo na všechny linky, ale jen na některé spoje, což by opět stěžovalo přístupnost k veřejné dopravě těm, co nízkopodlažní vůz nutně potřebují (např. matky s kočárky, vozíčkáři).</p> <p>Pro nasazení nízkopodlažních vozů nově svědčí v posledních letech vyvinuté a v linkové dopravě praktické autobusy „LOW ENTRY“, kde je nízkopodlažní sice jen první polovina autobusu (mezi dveřmi vpředu a uprostřed), ale účel je splněn.</p> <p>S tím je spojena také minimální šířka dveří pro nástup s kočárkem/inv. vozíkem alespoň 1200 mm, která zajistí dostatečný prostor pro výměnu cestujících, nájezd kočárků, či invalidních vozíků. Součástí těchto dveří by má být také najížděcí plošina pro invalidní vozík.</p> <p>Aby bylo dosaženo maximálního efektu nízkopodlažního vozidla, budou též vybavena naklápěním karoserie, tzv. „kneelingem“, což výrobci vozidel nabízejí současně s nízkopodlažním vozidlem.</p>

Stanovení maximální výšky vozidel.	Určená výška se odvozuje od výšky podjezdů na linkách v oblasti, které zadavatel zmonitoroval a jež by neumožnily průjezd vyššího vozidla a tím by komplikovaly realizaci zakázky.
Stanovení podmínky vozidel s hydraulickým nebo elektrickým retardérem.	Hydraulický nebo elektrický retardér je doplňkový systém brzdění významně zvyšující bezpečnost zejména při dlouhých klesáních, který eliminuje riziko selhání brzd a při běžném používání prodlužuje intervaly výměny brzdového obložení běžných brzd. Vozidla s tímto vybavením jsou zcela běžně nabízena.
Stanovení podmínky vozidel s předními mlhovými světly.	Přední mlhové světla zvyšují bezpečnost za mlhy a hustého sněžení či deště; dle současné legislativy však nejsou zatím v provozu povinné. Vozidla s tímto vybavením jsou zcela běžně nabízena.
Stanovení podmínky vozidel s určenou minimální konstrukční rychlostí, případně jiné zpřesnění výkonu vozidla.	Zadavatel požaduje, aby vozidla měla určitou konstrukční rychlost podle nejvyšší dovolené rychlosti na komunikacích na linkách v souladu se standardně dodávanými typy autobusů, nejvýše však 100 km/h, pokud v oblasti bude linka provozována po silnici pro motorová vozidla, nebo po dálnici. Tímto parametrem eliminujeme autobusy městské či s městskou převodovkou, které nejsou vhodné na regionální linky. Při nedostatečném výkonu autobusu a nedosahování vyšších rychlostí narušují autobusy plynulost provozu a zejména by jejich nedostatečný výkon působil technologické problémy s jízdními dobami na linkách.
Stanovení podmínky vozidel s klimatizací prostoru pro cestující.	Zadavatel má zájem zvýšit atraktivitu autobusové dopravy vybavením klimatizací, což zpříjemní cestování nejen na delší vzdálenosti. Nevhodná tepelná pohoda ve vozech linkové dopravy je významným odrazujícím prvkem používání veřejné dopravy – v tomto ohledu je třeba akceptovat, že klimatizaci mají dnes osobní vozy již u nejnižších tříd a nejnižších úrovní výbavy. Absence klimatizace ve veřejné dopravě ji dnes značně diskriminuje, když v letních měsících jsou cestující nuceni cestovat v teplotách kolem 50°C. Dále se zadavatel domnívá, že je třeba sledovat termín ukončení zakázky v roce 2024, kde vývoj směřuje k tomu, že v tomto roce již bude jistě klimatizace autobusů standardem. Klimatizace již není standardem pouze u dálkových spojů, ale stále více linkových dopravců, kteří zajišťují dopravu pro kraje, takto vybavují stále více vozidel. Samozřejmě je nutné dbát na to, aby klimatizace byla po celou dobu funkční, a to alespoň v rozmezí 18 – 26 °C. Vozidla s tímto vybavením jsou zcela běžně nabízena.
Stanovení podmínek vozidel se sedačkami s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm, polstrované; se sklopnými opěrkami rukou u sedadel alespoň na straně do uličky; s	Pro doplnění dobrého dojmu cestujícího z nabízené přepravy je potřeba dbát také na kvalitu sedaček, které budou s výškou opěrky od plochy sedáku alespoň 680 mm a opatřeny sklopnými opěrkami rukou na straně do uličky a kvalitním zavazadlovým prostorem nad sedadly, tedy s pevným dnem. Zadavatel eliminuje prvky, na které

<p>prostorem pro příruční zavazadla nad sedadly s pevným dnem (ne síťovaným).</p>	<p>v současném provozu zaznamenává stížnosti (právě např. nízká opěradla sedadel, nebo chybějící odkládací prostor pro zavazadla). Vozidla s tímto vybavením jsou zcela běžně nabízena.</p>
<p>Stanovení podmínek vozidel vybavených GPS.</p>	<p>Zadavatel řeší průběžně stížnosti cestujících na nejetí, časté zpoždění či naopak ujíždění spojů. Vozidla vybavená systémem GPS jsou jednoduše sledovatelná a lze tak dohledat konkrétní dny a spoje, která jsou předmětem připomínek a situaci ve spolupráci s dopravcem rychle vyřešit, popřípadě uložit sankci. Systém zároveň umožňuje statistické sledování plnění jízdního řádu. Vozidla s tímto vybavením jsou zcela běžně nabízena.</p>
<p>Stanovení podmínek nových vozidel pro zakázku, případně poprvé nasazených do provozu ½ roku a méně před zahájením plnění</p>	<p>Požadavek nasazení nových vozidel má několik praktických výhod pro objednatele a navíc je z pohledu soutěže zcela nediskriminační.</p> <p>Odpisová doba vozidel je v tomto případě shodná s dobou trvání smlouvy (10 let). Započne-li dopravce plnit zakázku s novými vozidly, poskytuje mu smlouva jistotu, že jeho investice bude zakázkou plně odepsána. Pro Ústecký kraj navíc tento přístup znamená jistotu, že hodnocená cena na 1 vozokm obsahuje právě a pouze ty investiční náklady, které jsou pro plnění zakázky nezbytné. Platná legislativa poskytuje ochranu investic pro dopravce – v praxi to znamená, že investuje-li dopravce se souhlasem zadavatele ve druhé polovině plnění zakázky, musí zadavatel zajistit další uplatnění této investice v rámci svých objednávaných služeb. S požadavkem na plnou investici v počátku plnění zakázky (s jejím plným odepsáním během doby jejího plnění) se tato povinnost (resp. riziko jejího plnění) pro Ústecký kraj eliminuje. Požadavek na nasazení 100 % nových autobusů k počátku plnění zakázky je navíc zcela nediskriminační pro dopravce. Každý uchazeč má zcela stejné a rovnocenné vstupní podmínky. Soutěž tak neupřednostňuje ani stávající velké hráče trhu, ani dopravce, kteří se ve veřejných službách teprve hodlají etablovat. Odpadá tím riziko pokřivené vstupní ceny vlivem např. státních programů na obnovu vozidel (které nejsou plošně dostupné pro všechny uchazeče). Ústecký kraj má tak jistotu, že v zadávacím řízení uspěje ten dopravce, jehož skutečné celkové náklady budou nejnižší (tato jistota je významná s ohledem na průběžnou valorizaci jednotlivých nákladových složek) a hodnocení jednotlivých složek optimální.</p> <p>Nasazení nových autobusů, určených přímo pro tuto zakázku, navíc dává kraji významnou výhodu v přesné definici všech technických prvků nově zajišťovaných autobusů, protože ty si dopravce objedná teprve poté, co bude vybrán k plnění zakázky. Eliminujeme tak rizika ze svérázného pojetí různých dopravců, jak by autobusy mohly být vybaveny, jak budou kapacitní apod.</p>



Požadavek na jednotnost charakteristiky a vzhledu vozidel.	Požadavek na jednotnost charakteristiky a vzhledu vozidel se osvědčil zejména kvůli identifikaci a jednotnosti pro cestující (stejně ovládací prvky, uspořádání ve voze)
<p>Informační systém pro cestující obsahující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hlasový informační systém,</li> <li>- čelní elektronická tabule pro zobrazení čísla linky a cílové stanice;</li> <li>- boční elektronická tabule pro zobrazení čísla linky a cílové stanice;</li> <li>- zadní elektronická tabule pro zobrazení čísla linky;</li> <li>- vnitřní 19" barevný grafický displej,</li> <li>- reklamní vitrína rozměru alespoň A3 pro účely zadavatele</li> <li>- tlačítka k udávání znamení k výstupu,</li> <li>- světelná signalizace cestujícím ve voze o zastavení autobusu v zastávce</li> </ul>	<p>Abychom zajistili maximální informovanost cestujících, je informační systém pro cestující ve vozidle navržen co nejvíce komplexně a zároveň účelně, aby cestujícím poskytoval co nejúplnější informace o další cestě spoje, cílové stanici, nácestných zastávkách v souladu s moderními trendy v tomto segmentu vybavení autobusů. Pro potřeby a prezentaci objednatele (Ústecký kraj) budou ve vozidle instalována alespoň jedna reklamní vitrína. Tam předpokládáme vyvěšování informací o krajském dopravním systému, integrované dopravě, příp. řešení PR kraje, či publicity objektů turistického ruchu v oblasti (hrady, zámky, výstavy, akce, trhy, apod.).</p>
Grafické provedení vozu	<p>Autobusy budou sloužit zejména této zakázce po celou dobu své odpisové životnosti 10 let. Pro kraj jako zadavatele je tedy přínosnější, aby se plochou autobusu, jeho barevným provedením, prezentoval celých 10 let Ústecký kraj a nikoliv dopravce. Dopravce bude mít na autobuse i tak své logo v dostatečné velikosti, např. o šířce 2 m. Autobusy krajské linkové dopravy by pak do budoucna byly jasně rozpoznatelné a cestujícím by mohly být symbolem určité značky kvality. Barevné provedení vychází z lakování zelenou barvou a symbolů „Brána do Čech“, což pomáhá propagovat turistické atraktivity Ústeckého kraje.</p>
Integrovaný dopravní systém se zónově-relačním tarifem, čipové karty a elektronický odbavovací systém	<p>Vzhledem k plánovanému zavedení integrovaného dopravního systému na území Ústeckého kraje bylo nutné stanovit parametry čipových karet a elektronického odbavovacího systému, aby bylo v budoucnosti možné uznávání jízdních dokladů mezi dopravci. Zvolený typ bezkontaktních čipových karet odpovídá nejnovějším požadavkům na bezpečnost elektronického odbavení cestujících. Popsané požadavky na funkce a způsob odbavení elektronickým odbavovacím systémem vychází zejména ze zkušeností sousedního Libereckého kraje. Se stanoveným typem bezkontaktní čipové karty a popisem elektronického odbavovacího systému v rámci Koncepce integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje odsouhlasené Radou Ústeckého kraje dne 27. 4. 2011 a dále též v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. Za</p>

	<p>účelem minimalizace nákladů Ústeckého kraje spojených se zavedením integrovaného dopravního systému je vhodné a účelné stanovení parametrů odbavovacího systému.</p> <p>Integrovaný dopravní systém (IDS) je v dnešní době nejdokonalejší způsob organizace veřejné dopravy. Přináší do veřejné dopravy jednotící prvky, které umožňují veřejnosti snazší cestování veřejnou dopravou. Veškerá pro zakázku požadovaná odbavovací technika a její funkcionality a požadavky na přenos dat vychází z požadavků na integrovaný a dále integrovatelný zónově-relační tarif, který bude moci být rozšiřován jako o města s MHD, tak o železniční dopravu a výhledově také propojován s některými kraji. Bezpečnostní prvky vychází z bezpečnostní politiky IDS, kterou si zajistil a přijal Ústecký kraj a je průběžně uplatňována.</p>
--	---

6) **Odůvodnění stanovení základních a dílčích hodnotících kritérií a způsobu hodnocení nabídek:**

Odůvodnění stanovení základních a dílčích hodnotících kritérií podle § 6 vyhlášky	
Základní hodnotící kritérium	Odůvodnění
Ekonomická výhodnost nabídky	<p>Základním hodnotícím kritériem je ekonomická výhodnost nabídky, v jehož rámci jsou stanovena dílčí hodnotící kritéria (i) „Základní cena dopravního výkonu na 1 km v Kč bez DPH“, (ii) „Cena dopravního výkonu za každý 1 km realizovaný nad rámec předpokládaného rozsahu veřejných služeb v Kč bez DPH“ a (iii) „Úspora za každý 1 km nerealizovaný z předpokládaného rozsahu veřejných služeb v Kč bez DPH.“ Základní hodnotící kritérium ekonomická výhodnost nabídky je stanoveno vzhledem k možnosti použít v jeho rámci vícekritériálního hodnocení, které povede ke snížení rizika dopravců souvisejícího se změnou jejich nákladů v důsledku snížení nebo zvýšení dopravního výkonu v průběhu plnění zakázky. Lze předpokládat, že dopravci sníženou míru rizika zohlední ve svých nabídkových cenách, v důsledku čehož Ústecký kraj obdrží výhodnější cenové nabídky, než by tomu bylo v případě použití základního hodnotícího kritéria nejnižší nabídková cena.</p>
Dílčí hodnotící kritéria	Odůvodnění
Základní cena dopravního výkonu na 1 km v Kč bez DPH s vahou 90%	<p>Nejvýznamnějším dílčím hodnotícím kritériem je základní cena dopravního výkonu. Tou se rozumí částka vyjádřená v penězích, která zahrnuje veškeré skutečné ekonomicky odůvodněné náklady příslušného dopravce plus jeho přiměřený zisk připadající na 1 km dopravního výkonu</p>

	<p>objednaného Ústeckým krajem v rozsahu odpovídajícím základnímu rozsahu veřejných služeb.</p> <p>Důvodem ke zvolení uvedeného hodnotícího kritéria je zájem na ekonomické výhodnosti plnění poskytovaného vybraným dopravcem pro Ústecký kraj. Hodnotící kritérium požadující po dopravcích vyjádření nabídkové ceny prostřednictvím jednotkové ceny za měrnou jednotku dopravního výkonu považuje Ústecký kraj za srozumitelné a dobře vzájemně porovnatelné. Protože poskytování veřejných služeb v základním rozsahu bude tvořit hlavní část plnění veřejné zakázky, logicky tomuto hodnotícímu kritériu Ústecký kraj připisuje největší váhu, a to 90%.</p> <p>V základní ceně dopravního výkonu nebudou zohledněny tržby příslušného dopravce. Ústecký kraj totiž příslušnému dopravci závazně stanoví jízdní tarif i jízdní řády, a dopravce tak nebude moci efektivně ovlivňovat výši svých tržeb. Z toho vyplývá, že příslušný dopravce nepochybně v souvislosti s poskytováním veřejných služeb žádné ekonomické riziko a na výši jeho tržeb tedy nebude brán při hodnocení veřejné zakázky ohled.</p>
<p>Cena dopravního výkonu za každý 1 km realizovaný nad rámec předpokládaného rozsahu veřejných služeb v Kč bez DPH s vahou 5%</p>	<p>Dílním hodnotícím kritériem je rovněž cena dopravního výkonu za každý 1 km realizovaný nad rámec předpokládaného rozsahu veřejných služeb. Tou se rozumí částka vyjádřená v penězích, která zahrnuje veškeré skutečné ekonomicky odůvodněné náklady příslušného dopravce plus jeho přiměřený zisk připadající na 1 km dopravního výkonu objednaného Ústeckým krajem nad rámec tzv. základního rozsahu veřejných služeb.</p> <p>Stanovením hodnotícího kritéria tzv. doplňkové ceny je vyjádřen zájem Ústeckého kraje na efektivním vynakládání veřejných prostředků z jeho rozpočtu v situaci, kdy dojde k nutnosti objednat veřejné služby nad rámec tzv. základního rozsahu dopravního výkonu. Hodnotící kritérium požadující po dopravcích vyjádření nabídkové ceny prostřednictvím jednotkové ceny za měrnou jednotku dopravního výkonu považuje Ústecký kraj za srozumitelné a dobře vzájemně porovnatelné.</p> <p>Důvodem pro stanovení hodnotícího kritéria tzv. doplňkové ceny je skutečnost, že při vyšším objednaném dopravním výkonu a stejném počtu vozidel k zabezpečení veřejných služeb jsou náklady na dodatečný dopravní výkon nižší o fixní náklady příslušného dopravce. Proto by z ekonomických důvodů nebylo účelné, aby dopravci nabízeli pouze základní cenu dopravního výkonu, a jeví se vhodným, aby dopravci nabízeli rovněž tuto tzv. doplňkovou cenu. Ústecký kraj považuje za adekvátní váhu tohoto kritéria ve výši 5%.</p>

<p>Úspora za každý 1 km nerealizovaný z předpokládaného rozsahu veřejných služeb v Kč bez DPH s vahou 5%</p>	<p>Dílčím hodnotícím kritériem je dále úspora za každý 1 km nerealizovaný z předpokládaného rozsahu veřejných služeb. Tou se rozumí částka vyjádřená v penězích, kterou Ústecký kraj uspoří za každý 1 km, o který bude objednaný dopravní výkon v příslušném kalendářním roce nižší než základní rozsah veřejných služeb.</p> <p>Stanovením hodnotícího kritéria tzv. úspory je vyjádřen zájem Ústeckého kraje na efektivním vynakládání veřejných prostředků z jeho rozpočtu v situaci, kdy bude v příslušném kalendářním roce objednán nižší dopravní výkon, než původně předpokládaný základní rozsah veřejných služeb. Toto hodnotící kritérium považuje Ústecký kraj za srozumitelné a dobře vzájemně porovnatelné.</p> <p>Důvodem pro stanovení hodnotícího kritéria tzv. úspory je skutečnost, že snížení dopravního výkonu pro příslušný kalendářní rok neznamená snížení všech nákladů dopravců, neboť zatímco variabilní náklady budou sníženy, fixní náklady budou muset být dodavatelem tak jako tak vynaloženy. Požadavek Ústeckého kraje na nabídnutí úspory za neobjednaný dopravní výkon je transparentní a logický a předejde tomu, že dopravci zahrnou riziko snížení dopravního výkonu do výše základní nabídkové ceny. V kombinaci s ostatními hodnotícími kritérii tedy Ústecký kraj precizuje systém platby za veřejnou službu s ohledem na maximální ekonomickou efektivnost. Ústecký kraj považuje za adekvátní váhu tohoto kritéria ve výši 5%.</p>
--	---