

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI LIBERECKÉHO KRAJE, Aktualizace pro období 2012-18

Připomínky s uvedením **kde** (kapitola, strana, odstavec, č. tabulky atp.), **co a z jakého důvodu** připomínkujete je možné zaslat: mailem na adresu info@korid.cz písemně: KORID LK, U Jezů 642/2a, Liberec, 461 80



Aktualizace: 19.10.2015

Kapitola (str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřídění autora připomínky k vypořádání
2.1 str. 31	Text o potřebnosti nabídky turistické dopravy by bylo třeba doplnit alespoň některými konkrétními údaji, ... jmenovitě jde např. o lepší propojení Libereckého kraje směrem do Českosaského Švýcarska z Liberce přes Žitavu, Varnsdorf, Rybníště, Krásnou Lípou, Dolní Poustevnu a Sebnitz směr Bad Schandau a Děčín. ...	Vysvětleno	Text částečně požadavek již v sobě zahrnuje.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
2.1 tab. 10	Do „Hrozeb“ jsou zařazeny „vysoké nároky z hlediska předpisů a legislativy fatálně prodražující provoz“ (na železnici). Opomíjí se, že tyto předpisy zajišťují vysokou míru bezpečnosti - srv. počty nehod a zejména pak počty nehod se smrtelnými následky v dopravě silniční a železniční. ...	Vysvětleno	Hrozba je měněna ve vztahu k předpisům, které lecky ani bezpečnost nezvyšují, přesto mají vliv na cenu.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
3.3 tab. 29	Nejsem si jist, že je zajištěna doprava do každé z 215 obcí, pokud se do nich počítají i jejich místní části. Např. do Radče (místní část obce Žandov na Českolipsku) veřejná doprava nezajízdí už ani v pracovní dny. Docházková vzdálenost ze středů obce (bývalá autobus. zastávka Radeč-prodejna) k nejbližší zastávce veřejné dopravy činí zhruba 3 km, ať do Volfartic či do Horní Police.	Vysvětleno	Dopravní obslužnost je zajištěna do všech obcí. Nikoliv však do všech místních částí.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
4.2.1 str. 70-72	Návrh na doplnění do této části též modernizaci úseku trati 087 Česká Lípa-Uštětš s cílem zvýšení traťové rychlosti. ... Cílem je zkrátit čas při jízdách do Lovosic a mj. tak umožnit lepší přístup na koridor ve směru do hlavního města státu. ... Modernizace zmíněné trati je navíc zakotvena v „Programu rozvoje Libereckého kraje 2014-2020“ (Aktivita C1.4.g na straně 109).	Vysvětleno	V současnosti je v přípravě projekt, jehož cílem by mělo být zvýšení traťové rychlosti mezi Českou Lípou a Lovosicemi.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
4.2.4 str. 74	K textu Slabě využívané zastávky: Vhodnější je proto řešit malou frekvenci cestujících způsobem, na který si veřejnost zvyká daleko lépe, tedy označením předmětných zastávek jako zastávek na znamení či na požádání.	Vysvětleno	Jak je uvedeno v dokumentu: „Železniční doprava má vyšší provozní náklady, proto je jejím hlavním účelem zajistit páteřní dopravu v území, nikoli (až na výjimky) jeho plošnou obsluhu. Se zvyšujícím počtem zastavení klesá atraktivita služby pro většinu cestujících, kteří páteřní funkci železnice využívají. S vyšším počtem zastavení vlaku vznikají přímé náklady na trakční energii a narůstají náklady na provoz, zejména v situacích, kdy dojde k takovému prodloužení jízdních dob, že je nutné na linku nasadit další vozidla, případně není možné stihnout v některé přestupní vazby, což má vliv na výši tržeb. V zastávkách se slabým využitím může být, dle místních podmínek, navrhováno omezení zastavování nebo projíždění všech vlaků.“ Z toho však automaticky nevyplývá, že mělo docházet k rušení zastávek či jejich hromadnému projíždění. Podle místních podmínek je však i s touto alternativou pracovat.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.3.1 str. 90	Docházkovou vzdálenost nelze ani stanovit příliš striktně, záleží také na terénu. Například 1,5 kilometru znamená něco jiného v terénu rovinatém a něco jiného např. v horském, ať už jde o namáhavost či o časové parametry.	Vysvětleno	Autoři tohoto dokumentu s připomínkou souhlasí, proto je také docházková vzdálenost srovnávána i se standardem docházkové doby.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.3.2; tab. 48, 49 a 6.4.2 53	Pokud standard povede k navýšení (nebo aspoň k nesnižování) množství spojů, není to problém. V opačném případě ano a značný.	Vysvětleno	Účelem standardů je nastavit pravidla, která budou garantovat minimální rozsah dopravy a pravidla, jak konečný počet spojů přizpůsobovat reálné poptávce.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.5.3.1 str. 100-102	Bylo by třeba zajistit, aby provozovatel nechtěl raději zastávku zrušit, než aby do ní investoval za účelem splnění standardu.	Vysvětleno	Cílem standardu není, aby zastávky byly zrušeny. Přesto je potřeba stanovit podmínky, jak by zastávky měly vypadat, aby veřejná doprava byla použitelná.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.6 str. 103-105	Na zastávkách, kterých se to týká, by měla být alespoň velmi výrazně umístěna příslušná informace, včetně telefon. čísla, na něž má zájemce o dopravu volat.	Vysvětleno	Připomínka se nevztahuje přímo k Plánu dopravní obslužnosti, ale k vlastní realizaci. Je však oprávněná.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.7.2 str. 109	Pojem „nadstandardní spoj“ v sobě implicitně skrývá možnost jeho zrušení, bude-li to chápáno jako spoj zbytečný. Dominám lépe, že uváděný výčet podmínek by měl být alespoň doplněn. Například jinak nadstandardní spoj jim určitě není, pokud jeho trasa je zahlcena individuální dopravou (číslo lze zjistit z posledního sčítání dopravy) a zrušení spoje by vedlo k jejímu dalšímu nárůstu. Nebo pokud by i dříve využívaný spoj zneemožnil třeba i minimu lidí cestu do zaměstnání, do školy atp.	Vysvětleno	Pojem nadstandardní spojení je stanoven především pro případy, kdy mají obce či svazky obcí zájem o vyšší četnost dopravy, na kterou chtějí přispívat. Dále do kategorie nadstandardních spojů mohou spadat spoje nevyužívané či mohou být identifikovány v oblastech, kde nabídka výrazně převyšuje poptávku po veřejné dopravě.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.7.2 str. 109	Kritérium souladu s dopravní koncepcí je subjektivní.	Vysvětleno	Dopravní koncepce vychází ze standardů, ale také z platných smluv (Jizerskohorská železnice) a z efektivní technologie dnozprav.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.7.2 tab. 59	Nesouhlas s návrhem zařadit jeden pár spojů linky 283 do nadstandardního rozsahu s odůvodněním, že již nyní je oblast veřejnou dopravou obtížně dostupná.	Vysvětleno	Návrh bude diskutován s dotčenými obcemi.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.7.2 tab. 59	Nesouhlas s návrhem zařadit do nadstandardního rozsahu dva páry spojů linky 281.	Vysvětleno	Návrh bude diskutován s dotčenými obcemi.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
6.7.3 str. 112	Jak již uvedeno v pozn. ke str. 110, nelze dle mého názoru počítat náklady na tzv. dopravní nadstandard izolované, bez přihlídnutí ke všem souvislostem, včetně hospodářských dopadů do dotčeného území, bez přihlídnutí ke ztrátám z úbytku turistického ruchu, z dalšího zahuštění individuální dopravy atp. Pokud to vše není započítáno, pak uváděné částky, ať již plusové či minusové (1,8 či 7,1 nebo 5,3 miliónů korun), jsou čísla umělá, která nepopisují věrně realitu.	Vysvětleno	V rámci dopravní obslužnosti je možné vyčíselit pouze náklady spojené s jejím zajištěním.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
7.1.1 tab. 60	Lze sice souhlasit, že trať 087 není t.č. součástí páteřních linek železniční dopravy v Libereckém kraji, ale je žádoucí, aby se jí stala. Důvodem je zrychlení přístupu na rychlostní koridor do Lovosic a tudy do hl. města země.	Vysvětleno	V období PDOU do r. 2018 neumožní infrastruktura takové zlepšení, aby trať mohla plnit páteřní roli.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
7.1.2 tab. 62	Nesouhlas s ukončením denního provozu na trati 087 již v 19 hodin, navíc bez ohledu na to, zda jde či nejde o pracovní den. Takové omezení znemožňuje využití železničního spojení z Prahy do České Lípy (a do celého regionu) přes Lovosice.	Vysvětleno	Současný potenciál trati, který je jistě ovlivněn i stavem infrastruktury, neumožňuje rozšíření nabídky dopravy tak, aby byla využívána. Pro spojení Prahy a Českolipska je tak možné využít železniční dopravy přes Mladou Boleslav nebo autobusových linek přes Mělník.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
7.2.5 tab. 81	Jestliže regionální autobusová linka, např. Blíževedly – Litce/Svalka, může zároveň sloužit i jako místní obsluha, pak ji nelze označit za nadstandard – není nadstandard.	Vysvětleno	Na lince je identifikována nižší přepravní potřeba ve srovnání s nabídkou dopravy, proto je navrženo přefazet vybraných spojů do nadstandardu. Není tím však řečeno, že nadbytečná je celá linka.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK
10.2 tab. 98	Vzhledem ke všem předchozím připomínkám k železniční trati 087 pokládám za logické doplnit ji do zásobníku projektů na zvýšení traťové rychlosti.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	25.5.2015	PhDr. Miroslav Hudec, zastupitel LK, člen Výboru dopravy LK	OK

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřízení autora připomínky k vypořádání
3.3	str. 65	námět - zajištění bezbariérové dopravy (není zmínka o zajištění bezbariérové dopravy, především v obcích, kde není vlaková stanice / v případě meziměstské autobusové dopravy bezbariérová doprava prakticky zajištěna není)	Vysvětleno	PDOÚ uvažuje o low-entry spojení v rámci standardů dopravní obslužnosti a konkrétní uplatnění standardu je navrženo pro všechny linky P7-01-02.	27.5.2015	KÚLK, odbor soc. věci (př. Futová)	OK
3.3	tab. 29	námět - slabé stránky (nedostatečné zajištění meziměstské bezbariérové dopravy, včetně spojení s Brannou)	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	27.5.2015	KÚLK, odbor soc. věci (př. Futová)	OK
6.7.1	str. 106	Upraví termín řešení chybějícího standardu na počátek r. 2016 (úprava JŘ odepodního spoje linky IREDO 535)	Vysvětleno	V rámci PDOÚ bude termín zachován, ale připomínka k jízdnímu řádu, která se vztahuje ke standardu, bude řešena s Královéhradeckým krajem a dopravcem již k prosinci 2015.	9.6.2015	Obec Levínská Olešnice (p. Jiříštil, místostarosta)	OK
P1-04		Pro obec Světlá v Podještědí chybí uvedení praktického řešení.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	10.6.2015	Obec Světlá p.Ještědem (p. Sluša, starosta)	OK
5.1	str. 82	Nevhodná formulace o nekoordinovaném přístupu k organizaci dálkové dopravy ze strany MD (objednávka rychlíků je koordinována a rozvíjena s n.r.n.a.)	Zpracováno	Formulace upřesněna. Odstavec měl za cíl upozornit na úskali v oblasti tarifní (ne)integrace.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	OK
7.1.4.7	str. 135	Není dostatečně uveden záměr vedení věstí návazné spojení na R14 z Horek u Staré Paky do Jilemnice, se kterým MD počítá.	Vysvětleno	LK považuje zmínku v současnosti za maximální možnou. Bližší rozpracování záměru není ze strany LK možné do doby, než MD dlouhodobě bude garantovat časové polohy linky R14 a KHK Sp vlaků Chlumec n.Cidl. - Trutnov.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	OK
7.1.3	tab. 63; 01-10	P7 MD uvádí k uzlu Česká Lípa, že předpokládá stávající model směrůvých vazeb s časovými polohami danými okrajovými podmínkami příslušných linek	Nezpracováno	Z pohledu LK je podstatné dosažení uzlových vazeb ve všech směrech, nikoliv jen směrůvých.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	Rozpor. Z pohledu teorie integrálního taktového grafikonu tvoří spoje dálkové dopravy ve stanicích Česká Lípa pouze směrůvé vazby a v této stanici není vytvořen taktový uzel dálkové dopravy (tyto uzly jsou ve stanicích Benešov n. P. a v Jablonném v Podještědí). Tento stav nevylučuje tvorbu vedlejšího taktového uzlu regionální dopravy (širší X.30). Tento záměr však bude limitován koordinací právě se stabilizovanými trasami spojů dálkové dopravy.
7.1.5.1	str. 137	MD uvádí, že nepředpokládá převzetí objednávkůvých linek Liberec - Dresden.	Částečně zpracováno	Poznámka je míněna jako cíl Libereckého kraje, který do PDOÚ patří. Stanovisko MD bere zpracovatel dokumentu na vědomí a upřesní formulaci v textu na "projednat převzetí objednávkůvých".	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	OK
7.1.5.2	str. 138	MD nesouhlasí s formulací "stát zcela rezignoval na zajištění dálkové dopravy v rámci autobusové dopravy" s odvoláním na skutečnost, že tento stav je daný Zákonem 194/2010 Sb., který umožňuje objednávat dopravní služby pouze v dálkové dopravě.	Částečně zpracováno	Stát se odvolává na Zákon, který sám připravuje. Stanovisko, byť nesouhlasné, tak de facto potvrzuje formulaci uvedenou v PDOÚ. Přesto Zpracovatel doporučuje změnit formulaci na "stát neobjednává...", aby dokument pouze konstatoval stav věci a nehodnotil její subjektivně.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	OK
P7-01-10		MD nepředpokládá obsluhu zastávek Košálov. Obsluhu zastávky Horka u St. Paky podmiňuje MD názvovou linkou ve směru do Jilemnice	Nezpracováno	Poznámka je míněna jako cíl Libereckého kraje, který do PDOÚ patří. Stanovisko MD bere zpracovatel dokumentu na vědomí.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	OK
P7-01-10		MD uvádí, že místem křížování linky R15 jsou clové křížování	Nezpracováno	Přesun křížování do stanice Křížany znamená rozvázání návaznosti v uzlu Česká Lípa a snížení potenciálu železniční dopravy. S takovým stanoviskem se LK neztotožňuje, a proto jej ani nebude uvádět v rámci PDOÚ.	3.7.2015	Ministerstvo dopravy	Rozpor. Připomínka k příloze P7-01-10, lince R15. Křížování ve stanicích Křížany je clovým požadavkem objednatelůvých dálkové dopravy a je podmíněno nasazením vhodných vozidel a vhodnými úpravami infrastruktury. Křížování ve stanicích Rynoltice je pouze mezikrok, než budou naplněny všechny okrajové podmínky clového stavu.
4.3.2	79	V tabulce 35 navrhuji doplnit možnost nového terminálu v Rychnově, který může vzniknout posunutím konečné zastávky autobusu MHD do prostor bývalé točny železnice a později konečné tramvaje, kde by mohl vzniknout bezbariérový přestup na vlak hrana - BUS hrana. Toto řešení by navíc vyřešilo problém se současným stavem a tedy s nevhodným stáním autobusů na krajnici vozovky před přechodem od nádraží ČD ke konečné zastávce MHD v nepřehledné zatáčce.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	10.7.2015	Město Rychnov u Jablonce n.Nis.	OK
1.1.	21-23	údaje o obyvatelstvu jsou v této kapitole uvedeny k 1.1.2013, v jiných kapitolách za rok 2014; doporučujeme sjednotit a použít data co neaktuálnější	Zpracováno	Sjednocena data na 1.1.2014 a jejich srovnání s daty z 1.1.2004	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
1.1.	21	graf 1 - znázornění okresu a LK dromahady je zavádějící a nesrozumitelné, stupnice na osách mají rozdílné hodnoty a intervaly	Částečně zpracováno	Doplněno vysvětlení, že hodnoty celkem k Libereckému kraji se vztahují k modrým hodnotám v pravém sloupci.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
3.1.	56	obrázek 3 - u obrázku chybí vysvětlení, o jaká čísla se jedná, a legenda k barvné škále	Zpracováno	Do názvu obrázku doplněno, že jde o počet obyvatel na jedno osobní auto.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
4.1.1.	66	tabulka 31 - není uvedeno, k jakému datu jsou tyto záměry; jsou známy i další záměry ŘSD, které zde nejsou uvedeny	Zpracováno	V dokumentu využita aktuální verze plánu ŘSD, doplněny chybějící plány, provedeno srovnání dle silnic a doplněna její nálnost k 1.1.2015.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
5.	81,83,86	v textu jsou pouze tabulky, chybí k nim komentáře	Nezpracováno	Pro účely popisu stávajícího stavu je zpracovatel názoru, že uvedení faktů v tabulce je postačující.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
5.4.	86	tabulka 42 - v tabulce není uveden pro srovnání průměr za LK	Zpracováno	Doplněno.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
6.7.	105	jsou tam i návrhy opatření a doporučení (to by nemělo být součástí analytické části)	Zpracováno	Návrhy opatření jsou přsunuty do přílohy.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
obecné		chybí celková SWOT analýza - jsou uvedeny pouze dílčí SWOT analýzy u vybraných kapitol	Nezpracováno	Zpracovatel považuje za stěžejní SWOT analýzy jednotlivých částí ve větší míře detailu.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
obecné		chybí odkazy na tabulky, obrázky a grafy v textu	Zpracováno	Doplněny odkazy do textu v potřebné míře.	14.7.2015	KÚLK, odbor reg. rozvoje (př. Šiftová)	OK
7.1.1	113	Jako systém hlavních páteřních linek vřít kompletní železniční síť v Libereckém kraji a funkčně propojenou okoli doplněnou jednou nebo několika málo autobusovými linkami	Vysvětleno	V textu je uvedeno, že "Liberecký kraj preferuje zajištění páteřního systému železniční dopravy, pokud jsou k tomu vytvořeny podmínky především v oblasti infrastruktury." Toto je dále upřesněno v poznámce pod tabulkou, že: "za páteřní linku lze považovat takovou, kde je ve srovnání s jinými linkami vyšší počet cestujících, vyšší rozsah dopravy, propojuje významná sídla či regionální centra v dané oblasti." Ne všechny železniční tratě tak z principu mohou být	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7.1.1	113	Na páteřní síť tvořenou železniční důsledně navazovat autobusy a mikrobusy z jednotlivých stanic a zastávek od a k jednotlivým vlakům (skupinám vlaků) obsluhovat jejich okoli. Takto je zajištěná za ještě reálné peníze dopravní obslužnost celého území po celou dobu - samozřejmě v méně frekventovaných místech a dobách s využitím principu "na objednávku". Všechny ostatní autobusové spoje samozřejmě není ani možné ani vhodné ani průchodné všechny hned zrušit, ale lze je brát jako nadstandard udržovaný, případně rozvíjený dle obsazenosti jednotlivých linek a spojů a jejich potřebnosti a žadánosti a množství na ně přebývajících finančních prostředků	Nezpracováno	Pokud by dopravní obslužnost byla z místa zdroje do místa cíle byla vždy zajištěná železniční dopravou a autobus by sloužil pouze jako prostředek k přiblížení se železniční dopravě, pak by systém byl celkově dražší a méně efektivní (vyšší náročnost na potřebu vozidel a řidičů) a méně poptávaný cestující veřejnosti (uměle vytvořené přestupy i na krátké vzdálenosti). Návaznosti a síť linek je potřeba nastavit tak, aby doprava byla za daných podmínek rychlá a efektivní.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Alespoň v dobách ztíženější přepravní poptávky (to jsou přibližně doby, kdy v současnosti cestující přebírají rychlejší souběžné autobusy) prakticky na všech tratích vřít kromě zastávkových vlaků zastávající jen nebo skoro jen v základních železničních uzlech, a tím rychlostně konkurenceschopné vůči obdobným, a tím spíše zastávkovým autobusům, i individuální automobilové dopravě - týká se jak požadavků na železniční infrastrukturu, tak pak na objednávku spojů a použití vhodných souprav	Vysvětleno	Dopravní plán obsahuje cíle z hlediska infrastruktury, které uvedeny záměr zrychlit železniční dopravu sledují. Obecně však nelze tvrdit, že na každé trati je možné vřít rychlý vlak, stejně jako nelze obecně tvrdit, že pro daný účel nelze využít dopravu autobusovou.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřízení autora připomínky k vypořádání
7		Zdá se mi, že na trati 036 by cílem při současném trasování, ale dobrém stavu infrastruktury a vhodných vozidelch mohly být v době největší poptávky rychlospojie Liberec-Jablonec-Smržovka-Tanvald 3x10 min. s intervalem 20min.	Nezpracováno	Uvedený požadavek není technicky realizovatelný vzhledem k parametřům tratě. Teoreticky by bylo možné uvedeného cíle dosáhnout vybudováním novostavby podzemní dráhy, což s vzhledem k nákladům na takovou akci nejvíce jako reálné.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Obdobně (při současném trasování, ale dobrém stavu infrastruktury a vhodných vozidelch) Liberec-Turnov-Stará Paka-Jaroměř-Pardubice 4x30min. s intervalem 1hod	Nezpracováno	Uvedený požadavek není technicky realizovatelný vzhledem k parametřům tratě. Úsek Turnov - Stará Paka není možné při trasování přes významné cíle trati (Zelený Brod, Semily) sjet za 30 minut	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Obdobně (při současném trasování, ale dobrém stavu infrastruktury a vhodných vozidelch) Tanvald-Turnov-Mladá Boleslav-Neratovice-Praha 4x30min. s intervalem 1hod	Nezpracováno	Uvedený požadavek není technicky realizovatelný vzhledem k parametřům tratě. Úsek Tanvald - Turnov není možné sjet za 30 minut.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Obdobně (při současném trasování, ale dobrém stavu infrastruktury a vhodných vozidelch) Stará Paka-Rokytnice n. J. 30min. s intervalem 1hod.	Nezpracováno	Uvedený požadavek není technicky realizovatelný vzhledem k parametřům tratě, ani s vybudováním podzemní dráhy.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Do Lomnice nad Popelkou se dá ze/přes Starou Paku ..., spojení přes Libuň pomalá ani rychlá pro samotný Liberecký kraj nejsou nezbytná ... ale jestli by přece nestála také za úvahou a snahu, nejen kvůli přímějšímu spojení Turnov-Lomnice, ale i vzhledem ke směřům Turnov-Jičín a Lomnice-Mladá Boleslav	Nezpracováno	Přímé spojení Turnova s Lomnicí je zajištěno autobusovou linkou přes Tatobity. Jedná se nejrychlejší možné spojení těchto dvou míst, které zároveň obsluhuje obce neležící podél železničních tratí.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
7		Traf Martinice-Rokytnice, u které se dokonce zvažuje zrušení, zdaleka není až tak špatně trasovaná: zejména u Jilemnice jsou tam oproti silnici obložky navíc, jinde zase je přímější - i tunelem jen odpovídající stav a zabezpečení trati a řízení provozu, podle potřeby oživit "optimalizovaná" nádraží a vhodná vozidla a jízdní řády, a může fungovat tak, že už zdaleka nebudu úspěšné s vlakem zvodit na kole	Vysvětleno	Dopravní plán uvažuje varianty, které mohou pomoci zlepšit atraktivitu dopravní obslužnosti. O uvedených variantách bude jednáno s dotčenými městy a obcemi.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
6.3.1		Docházková vzdálenost klidně může být stanovená i trochu delší (třeba až 1km pro nejfrekventovanější časy cest do a z práce, škol, úřadů a doktorů a 3 km v ostatních dobách, může být případně přiměřeně diferencovaná podle velikosti sídel nebo hustoty osídlení) při přiměřených opatřeních pro odvodněné případy - zejm. staří, nemocní.	Nezpracováno	Cílem standardu docházkové vzdálenosti je zajistit atraktivní a použitelnou dopravní obslužnost, nikoliv definovat vzdálenost, "do které se všechno vejde". Lze uvažovat o diferencování docházkové vzdálenosti podle času, ale v nejfrekventovanějších časech je potřeba naopak tuto zkracovat a nikoliv prodlužovat.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
6.3.2		Zajištění dopravní obslužnosti by mělo zahrnovat celé území a celý časový rozsah dne, tj. dne a roku - samozřejmě v méně potřebných časech na objednávku	Vysvětleno	S tím se v rámci organizace dopravy v Libereckém kraji počítá. Nabídka dopravy však musí reflektovat přepravní potenciál. Doprava na objednávku neznamená, že když spoj nejede, tak neexistují náklady. Tento způsob je v Libereckém kraji založen na principu zefektivnění veřejné dopravy. V připomínce navržený postup nese riziko naopak výrazného snížení efektivity vynaložených nákladů na dopravní obslužnost.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
-		Současné tarifní vzdálenosti mezi zónami přibližně podle silniční vzdálenosti mají svou logiku... Při cestách namalé vzdálenosti bez přestupu by to mohlo být i podle ujeté vzdálenosti, pokud to podle zón vychází více.	Vysvětleno	Nepřestupní jízdenka na krátké vzdálenosti (nebo na krátký čas jízdy) by mohla rozšířit nabídku jízdného zejména pro jízdu mezi okrajem velkých měst a přilehlými obcemi. Realizace je však podmíněna modernizací odbavovacího zařízení, o které se výhledově uvažuje v závislosti na finančních prostředcích.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
6.3.4		Základní jízdné pro jednotlivou osobu - má-li se použít veřejné dopravy lidem většinou aspoň cenově vypláčet - bych narovnal 1Kč/km tarifní vzdálenosti (podle zón nebo podle linky - viz předchozí odstavec). Pro 0km to samozřejmě může být více, ale minimální jízdné kolem 10Kč je přehnané - zvažoval bych, jestli 1, 2, nebo nanejvýš 5 Kč	Nezpracováno	Návrh by znamenal velký dopad do tržeb (výrazně zlevnění v e využívaných relacích) a do ekonomiky celého systému, s takto rozsáhlou úpravou se nepočítá.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
obecné		I pro jednotlivé jízdné by to chtělo skupinové jízdenky např. pro 5 osob za dvojnásobek jednotlivého - jinak to autem vyjde lépe	Vysvětleno	Navrhovaná sleva je příliš vysoká, ale možnost zavedení jednotlivých skupinových jízdenek vezmeme v úvahu při dalších návrzích na úpravu tarifu.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
obecné		Matici povolených nadzón je na místě zrevidovat, aby byla velkorysejší, zejména při použití železnice ... a rovněž striktní omezení jednozónových jízdenek na jednu zónu je někdy na závadu - snad to chce aspoň jednotlivé výjimky.	Vysvětleno	Matice je v mnoha případech příliš velkorysá a dochází k jejímu zneužívání v případech, kdy cestující s jízdenkou na krátkou vzdálenost cestují na zcela jiné relaci, než mají zakoupenou jízdenku. Uvažujeme o náhradě matice povolených nadzón zcela jiným principem stanovení povolené cesty pro každou dvojici zón. Nový systém by měl spravedlivější, konkrétní podoba v tuto chvíli těžko předjímat, budeme analyzovat a brát v úvahu skutečné cesty cestujících na základě dat z minulosti tak, aby nedošlo k poškození cestujících v případě, kdy je cesta "oklikou" nezbytná.	4.7.2015	občan	Rozpor. Panu [redacted] bylo nabídnuto osobní projednání jeho připomínek, což však bylo ze strany autora připomínek odmítnuto.
2.3.3	P2-03-03	Od 1.6.2015 byla zprovozněna v České Lípě nová linka MHD č. 201. Je potřeba aktualizovat přílohu.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	MěÚ Česká Lípa, odbor dopravy (p. Weiss)	OK
2.3.3	tab. 17	Upravit informace o MHD Česká Lípa	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	MěÚ Česká Lípa, odbor dopravy (p. Weiss)	OK
2.3.3	tab. 18	Upravit slabé stránky	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	MěÚ Česká Lípa, odbor dopravy (p. Weiss)	OK
6.5.2	str. 100	Popsaný návrh standardů kvality vozidel v rámci PAD je citelně přísnější než stávající standardní hodnoty určené v rámci JŘBU ... DOPORUČUJEME DO ROKU 2018 ZACHOVAT STANDARDY KVALITY VOZIDEL TAK, JAK JSOU JIŽ V RÁMCI STÁVAJÍCÍCH SMMLUV DLE JŘBU UKOTVENY.	Částečně zpracováno	Koncepce standardů kvality je v souladu s požadovanými standardy v rámci veřejné zakázky na období let 2014-24. Smlouvy z JŘBU jsou přechodným řešením za situace, kdy nebylo možné, aby původní veřejná zakázka mohla být úspěšně dokončena. V tomto smyslu bude doplněn text vztahující se k této kapitole.	17.7.2015	BusLine	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
6		DOPORUČUJEME VZÍT JAKO ZÁKLAD STANDARDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI STÁVAJÍCÍ NABÍDKU LINKA A SPOJŮ, KTERÁ JE CESTUJÍCÍMI NAVYKLÁ A MÁME K NI ZPĚTNOU VAZBU V PODOBĚ HDNOTY VYUŽITÍ JEDNOTLIVÝCH SPOJŮ A LINKA, JINAK MÁME OBAVU Z HROZÍCÍHO POKLESU ÚROVNĚ TRŽEB.	Nezpracováno	Nabídka dopravy se musí přizpůsobit přepravním potřebám a nikoliv tomu, jak nabídka vznikla z jiných podmínek. Z toho důvodu není možné vzít jako standard stávající stav. Tím spíše, když analýza ukazuje, že srovnatelná sídla (velikosti a charakterem) mají nesrovnatelnou nabídku dopravy. Pro naplnění významu dopravní obslužnosti v duchu Zákona 194/2010 Sb. jsou tak standardy potřebné, byť o jejich hodnotách může být vedena diskuze.	17.7.2015	BusLine	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7		Návrh PDO počítá se 7-8 dopravně-logickými celky, které předjímat i pro účely budoucích výběrových řízení. Oproti dosavadnímu přístupu, který pracoval pouze se 3 značně většími oblastmi (Západ+Sever+Východ), jde o velmi zásadní změnu, která není v textu nijak zdůrazněna. DOPORUČUJEME BUĎ VYMEZENÍ DOPRAVNĚ-LOGICKÝCH CELKŮ ZACHOVAT V DOSAVIDNÍM VYARGUMENTOVANÉM USPOŘÁDÁNÍ (ZÁPAD+SEVER+VÝCHOD) NEBO VĚNOVAT TĚTO PROBLEMATICE HLUBŠÍ ÚVAHU, KTERÁ ZDŮVODNÍ A PROKÁŽE VÝHODNOST VOLBY MENŠÍCH CELKŮ OPROTI DOSAVIDNÍMU PŘÍSTUPU.	Vysvětleno	Dopravně-logické celky jsou určeny přepravními proudy a technologií dopravy. Pro účely budoucích výběrových řízení je doporučeno, aby rozdělení veřejné zakázky vycházelo z těchto dopravně-logických celků tak, aby nebyla narušena celistvost soutěženého území. Je na případném budoucím rozhodnutí zadavatele, zda budou tyto oblasti sloučovány do méně částí pro účely veřejné zakázky. Zpracovatel PDOU se nedomnívá, že by tyto dopravně-logické celky byly v přímém protikladu se stávajícím stavem rozdělení na tři oblasti ZÁPAD, SEVER, VÝCHOD, neboť tyto oblasti se z těchto celků skládají.	17.7.2015	BusLine	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7.2.2.2	P7-02-01, P7-02-02	V této příloze PDO opět definuje bez jakéhokoli odborného vysvětlení standardní a nadstandardní rozsah dopravy v DSOJ. Dle koncepce by nadstandardní rozsah dopravy měl být hrazen obcí, nebo DSOJ. Nejsou zde použity a reflektovány výsledky sčítání cestujících na linkách MHD Jablonec z konce roku 2014, kdy se na jednotlivých spojích obsluhujících území DSOJ elektronicky zaznamenávala frekvence nástupů/výstupů cestujících v jednotlivých zastávkách. DOPORUČUJEME TUTO KONCEPCI AKTUALIZOVAT NA ZÁKLADĚ REÁLNĚ PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY V DOPRAVĚ.	Zpracováno	Zpracovatel připraví aktualizaci přílohy Koncepce spojení DSOJ, která bude obsahovat výstupy ze sčítání.	17.7.2015	BusLine	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřízení autora připomínky k vypořádání
2.5, 6.3.4	P2-05-01	Materiál posuzuje atraktivitu veřejné dopravy vůči individuální. Zde se autoři dopouštějí chyby, neboť se snaží do ceny individuální dopravy zahrnout i jiné náklady než jen PHM. Takto ovšem žádný cestující dopravní náklady nevnímá. Z hlediska atraktivity je nutno porovnávat cenu jízdenky s cenou PHM a k tomu přidat atraktivitu z hlediska kvality prostředí, docházkové vzdálenosti na parkoviště vs. na zastávku a pohotovosti jízdy.	Částečně zpracováno	Exaktní stanovení nákladů na jízdu individuální dopravou by svým rozsahem přesahovalo téma i možnosti dokumentu PDO. Tabulka 51 vyčísľuje náklady při využívání veřejné dopravy v IDOL, poslední dva sloupce jsou podílem nákladů na km jízdy po silnici, které slouží pro možnost velmi orientačního porovnání s náklady na individuální dopravu. Zpracovatel však souhlasí, že cestující (obyvatelé) vnímají pouze variabilní náklady. Doplněna formulace do přílohy P2-05-01.	17.7.2015	DSOJ	OK
2.6.1		Materiál považuje sezónní linky (cyklobusy a skibusy) za součást dopravní obsluhy a tvrdí, že je objednáva LK. To ovšem není celá pravda. Linky z Jablonce objednáva město Jablonec.	Zpracováno	Liberecký kraj přispívá i na provoz turistických linek, které formálně objednáva DSOJ. Formulace v textu byla upravena. Linku 395 objednáva LK, SML a SMJ.	17.7.2015	DSOJ	OK
3.3	Tab. 29	SWOT analýza vyhodnocení přepravních potřeb – tabulka 29 – Jako hrozba je uvedeno „rozšiřování MHD na úkor částí linek PAD (vytváření souběhů)“... Namísto posuzování veřejné dopravy jako celku je tu podšouvána snaha rozdělit a izolovat systémy...	Zpracováno	Formulace upravena - hrozbou je obecně vytváření souběhů mezi systémy veřejné dopravy.	17.7.2015	DSOJ	OK
4.3	Tab. 35	V tabulce 35 navrhuje doplnit možnost nového terminálu v Rychnově, který může vzniknout posunutím konečné autobusy do prostor bývalé točny železnice a později konečné tramvaje, kde by mohl vzniknout přestup na vlak hrana - hrana.	Zpracováno	viz připomínka Města Rychnov u Jabl.n.Nis.	17.7.2015	DSOJ	OK
5.2	Tab. 39	Tabulka 39 – odhad financí pracuje se ztrátou mezi 16,- a 18,- Kč/km u největších dopravců. Domníváme se, že je to optimistický odhad vzhledem k tomu, že riziko tržeb je na straně objednatelů.	Vysvětleno	Odhad financí je v souladu s materiálem odboru dopravy, ve kterém se zohledňuje odhad vývoje tržeb a také nižší cena dopravního výkonu, která vzešla z nových smluv platných od 1.1.2015.	17.7.2015	DSOJ	Podhodnocení ztráty vede ke zbytečně optimistickému předpokladu úspor u autobusových dopravců, což v důsledku může vést k pozdější nutnosti omezovat dopravu a zhoršení veřejné dopravy.
5.3	Tab. 40	V tabulce 40 je u tramvaje uváděna hodnota podle současné dohody, ač je zřejmé, že je zde nejméně jeden a půl milionu disproporce proti loňské kromenzaci	Vysvětleno	Tabulka obsahuje odhad finančních nákladů pro r. 2015, který vychází v tomto případě ze schválené výše finančního příspěvku Libereckého kraje na provoz tramvajové linky 11.	17.7.2015	DSOJ	OK
5.4		Vůbec se nehodnotí důvody, proč Liberec nepřispívá na systém, hrázený krajem, přičemž Čestná Lupa, Jablonec a Turnov přispívají jinak, ač také mají vlastní MHD a proč některé obce s pseudoMHD, vytvořenou linkami PAD přispívají do systému značně nižšími částkami, než je běžné u MHD a než jsou i autory studie odhadované skutečné náklady nadstandardu (viz tab. 59). U Liberce se pouze konstatuje, že nepřispívá, protože má značné náklady na MHD prostřednictvím DPMLJ a že systém MHD využívají i občané z jiných obcí. Přitom Jablonec jako spoluvlastník DPMLJ je v úplně stejné situaci, jako Liberec. Odlišný přístup ke statutárnímu městu Liberci vnímáme jako problém.	Vysvětleno	V materiálu se srovnávají příspěvky měst na dopravní obslužnost připočtené na jednoho obyvatele v MHD. Zpracovatel tohoto dokumentu je názoru, že nové nastavení pravidel v rámci standardů a navržené možnosti na koordinaci MHD a PAD mohou vést k otevření diskuze i o příspěvku města Liberec na krajskou dopravní obslužnost.	17.7.2015	DSOJ	Trváme na tom, aby v materiálu byl současný systém hodnocen jako nevyvážený a vzniklý kompromisem historických zvyklých bývalých okresů a měst s MHD. V materiálu je nutno tento stav označit za nevyhovující a doporučit další diskuzi o spravedlivějším řešení.
5.4	Tab. 41	V tabulce 41 se opakuje chyba s příspěvkem DSOJ, který je ve skutečnosti celkem 730,- Kč na obyvatele a skládá se z platby 90,- Kč na obyvatele Kraje a 640,- Kč na obyvatele DSOJ	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DSOJ	OK
5.4	Tab. 41	V tabulce 41 je zavádějící název 4. sloupce, když obce DSOJ nepřispívají na PAD a vlaky, ale hlavně na obslužnost, zajišťovanou prostřednictvím MHD.	Zpracováno	Název sloupce byl nahrazen za univerzální pojem "regionální dopravní obslužnost", která v případě oblasti Jablonecka je též zajištěna prostřednictvím MHD.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.2.2	Tab. 45	V tab. 45 je například hodnocen faktor zaměstnanosti, aniž by bylo stanoveno, v kterém místě přepravního proudu a kterým směrem je hodnocena?	Vysvětleno	Směr je určen pojmem "atrakce" = cíl cesty.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3.1	Tab. 45	Proč je v tabulce 46 hodnocena docházková vzdálenost? Jaký vliv má docházková vzdálenost na standard četnosti spojů?	Vysvětleno	Docházková vzdálenost je samostatným standardem a je důležitá z pohledu atraktivní dostupnosti veřejné dopravy pro veřejnost.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3.1.2	str. 91	Je uváděn jako standard jeden školní spoj ráno a jeden odpoledne. Ale odpolední konec výuky bývá časově rozptýlen. Kdo při tomto standardu dostane odpověď?	Zpracováno	Formulace upravena na "minimálně" jeden... V praxi musí být vždy přihlednuto ke skutečné přepravní poptávce.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3.2	Tab. 48	Přesto je v tabulce 48 nejnižší hodnoceno centrum KC, přestože z něj už do žádného vyššího druhu sídla vyjždět nelze, respektive lze do nadregionálních směrů, kam ovšem míří komerční doprava.	Vysvětleno	V tab. 48 je naopak uvedeno, že standard odpovídá v regionální dopravě standardům nižších typů sídel směřujících do KC. V nadregionální dopravě KC-KC takový standard neurčuje objednatel regionální dopravy, neboť to je v kompetenci státu, jakožto objednatel nadregionální dopravy. V MHD si takový standard může určit samo město.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3.2	Tab. 49	Nevhodně je hodnocena přeprava do zdravotnických zařízení, na úřady a za nákupy. V tabulce je uváděna pouze poptávka seniorů a rodičů v domácnosti. Ve skutečnosti existuje poptávka zejména v odpoledních hodinách, která je ovšem směřována s poptávkou po dopravě ze škol a ze zdravotních zařízení.	Částečně zpracováno	Cílem standardu je garantovat, že pro daný účel cesty bude existovat nabídka spojení. Faktor potřeby cestovat v odpoledních hodinách je na základě této připomínky zohledněn.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3.2		V této kapitole se uvádějí pojmy „režim standardního rozsahu“, „standard minimálního rozsahu nabídky“, „standard minimálního rozsahu dopravní obslužnosti“. Nikde v dokumentu není vysvětleno, jak jsou tyto pojmy chápány autorem, jak mají být vykládány a už vůbec ne, jak se k navrhovaným „standardům“ došlo. Jsou „minimální standardy“ jiný pojem než „standardní rozsah“?	Vysvětleno	Úroveň minimálního standardu má za cíl stanovit nejnižší mez, kterou objednatel bude garantovat. Úroveň standardního rozsahu pracuje s reálným využitím spojů, a v praxi tak lecky bude vyšší než minimální standard. Dokument dále stanovuje pravidla, která určují zařazení do nadstandardního rozsahu.	17.7.2015	DSOJ	Budou-li vysvětleny pojmy dostatečně srozumitelně, je vysvětlení v pořádku.
6.3.3	Tab. 50	Zde jsou uváděny nesmyslné maximální dojezdové doby. Dojezd 4 hodiny do krajského centra je v rozměrech kraje naprosto absurdní. Taková dojezdová doba by nikoho nepřiměla využít veřejnou dopravu. Má-li být veřejná doprava konkurenceschopná, musí v regionu garantovat maximální dojezdovou dobu v hodnotě kolem 80 minut. Do VRC pak do 40 minut. Jinak veřejná doprava ztrácí efekt.	Zpracováno	Standard změněn.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.3		Nikde v kapitole 6.3 není hodnocena doprava z hlediska kulturních, rekreačních a společenských potřeb, ačkoli tyto zákon definuje. Absence tohoto kritéria je způsoben fakt, že na území kraje se nacházejí obce, které o víkendech nemají žádnou veřejnou dopravu a to ani v přijatelné docházkové vzdálenosti	Vysvětleno	Zpracovatel dokumentu je názoru, že absence těchto standardů není fatální vzhledem k tomu, že v rámci dopravního plánování je navržen apriorní i aposteriorní přístup. V místech, kde je existující reálné využívaná poptávka (což se kulturních, rekreačních a společenských potřeb týká) tak bude existovat nabídka spojení daná skutečnou přepravní poptávkou. Přesto zpracovatel tohoto dokumentu souhlasí, že do budoucna lze uvažovat o definování standardů také v této oblasti.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.4	Tab. 53	V tabulce 53 uváděný standard nabídky železniční dopravy je zejména v prvních dvou řádcích silně nadimenzován. Hlavní výhodou železniční dopravy je v nelineárně závislé přepravní kapacitě oproti autobusové. Nabízet 7 párů železničních spojů s průměrnou obsazeností 18 osob považujeme za neodůvodněný luxus. Ten je zdůvodnitelný jen v místech, kde by byla autobusová přeprava z důvodů terénních podmínek nevhodná, nebo v turistických lokalitách jako atrakce.	Nezpracováno	Zpracovatel tohoto dokumentu navrhl hranici udržitelného rozvoje železniční dopravy mj. s ohledem na místní a společenské podmínky a nedomnívá se, že by rozsah 7 párů spojů měl být luxusem.	17.7.2015	DSOJ	OK

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřízení autora připomínky k vypořádání
6.5	Tab. 55	V tabulce 55 je požadavek na standard kvality vozidel PAD nastaven velmi nízký. Není nejmenší důvod (kromě finančního, tedy snahy udržet nízkou CDV) neurychlit vybavení vozidel PAD informačním systémem ve 100% do konce plánovaného období. Požadavek atraktivit veřejné dopravy naopak nutí k rychlejšímu tempu.	Vysvětleno	Tabulka 55 odpovídá požadavku Libereckého kraje v rámci veřejné zakázky pro období 2014-24.	17.7.2015	DSOJ	Ve strategickém materiálu by mělo být alespoň zmíněno, že navrhovaný standard je nižší, než odpovídá potřebě doby.
6.5	Tab. 55	Totéž se týká vybavení vozy Low Entry, tedy nástupem, který usnadní užívání veřejné dopravy těm, kteří jsou nejčastějšími zákazníky (senioři, matky s dětmi, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)	Vysvětleno	Tabulka 55 odpovídá požadavku Libereckého kraje v rámci veřejné zakázky pro období 2014-24.	17.7.2015	DSOJ	Jako předchozí. Navíc by měla být vnímána jako hrozba možnost zákonného stanovení povinnosti přístupu pro imobilní.
6.5.3.1	str. 102	Předposlední věta je zřejmě zařazena omylem a patří do kapitoly následující. Za standardy železničních zastávek musí odpovídat ŠZDC.	Zpracováno	Relevantní připomínka upozorňující nikoli na omyl, ale na nepřesnou formulaci, resp. legislativně centrálně neřešenou problematiku vybavení železničních zastávek nad rámec povinné výbavy stanic a zastávek dle platné legislativy, nad který již není určena zodpovědnost ŠZDC, s. o. Dokument proto navrhuje, aby za vybavení nad rámec platné legislativy byla přidělena zodpovědnost městům a obcím obdobně, jako u autobusových zastávek. Dle názoru navrhovatele je pouze místě příslušná správa vybavena prostředky, kterými je schopna zajistit a trvale udržovat pro své občany a návštěvníky žádané vybavení (např. úschovu bicyklů, místní orientační systém, apod.).	17.7.2015	DSOJ	OK
6.7	P6-07-01	Nikde v materiálu fakticky neexistuje vyhodnocení, proč je co v které obci považováno za standard. V tomto světle se příloha 6-07-01 jeví jako nejasná a nedostatečně podložená.	Vysvětleno	Materiál pracuje s návrhy na zařazení vybraných spojů do nadstandardu dle pravidel navržených v kap. 6.7.2	17.7.2015	DSOJ	Vysvětleno.
6.7.2	str. 109	Uvádí se, že za nadstandardní spojení bude považováno to, které vykazuje všechny dále popsané znaky. Přičemž velmi pochybujeme, že v kraji existuje spoj, který vykazuje všechny popsané znaky ... Je zcela jisté, že spoje, obsluhované MHD vykazují kterýkoli z popsaných znaků jen výjimečně. Přesto je jich v okolí Jablonce za nadstandardní považována zásadní část.	Vysvětleno	V případě navržení nadstandardního rozsahu spojení v oblasti DSOJ jsou splněna všechna kritéria. Místo nízké obsazenosti byvš nejčastějším kritériem časové dostupnosti alternativy v jiném spoji.	17.7.2015	DSOJ	Vysvětleno.
6.7.3	str. 112	Číslo neodpovídá předchozím tabulkám. Odhad nákladů nadstandardu je uváděn 7,1 mil. Kč, ale přitom jen součet PAD činí 3,911 mil. Kč plus uváděný nadstandard DSOJ 3,3 rovná se 7,211. Současný příspěvek obcí na nadstandard PAD vychází v součtu na 776 tis. Kč, v textu se uvádí 450 tis. Současné náklady za obcemi neplacený nadstandard vychází na 3,135 mil. (3,911-0,776), náklady na dorovnání podstandardu 1,8 (ve skutečnosti 1,781). Tj. 1,335 mil. Kč ve prospěch Kraje.	Zpracováno	Výpočet zkontrolován.	17.7.2015	DSOJ	OK
6.7		V případě železniční dopravní obslužnosti je očekávána a požadována nesrovnatelně menší vytíženost než v případě autobusové dopravy.	Vysvětleno	Naopak je v případě železniční dopravy očekávána vyšší obsazenost než ve srovnání s dopavou autobusovou.	17.7.2015	DSOJ	Vysvětleno.
7.1.3	Tab. 63	V tabulce 63 je opomínut systémový přepravní uzel Rychnov, ačkoli se jedná o nástupní místo na železnici pro celé Jablonecko	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.1.4.8	str. 135-136; P7-01-04	V této kapitole je zcela nezodpovědný a z hlediska využití ani nezdůvodnitelný rozsah standardních spojů meziměstské tramvaje.	Zpracováno	Rozsah rozdělení na standardní a nadstandardní spoje vychází z projednávaných materiálů mezi Libereckým krajem a městy, přičemž způsob stanovení je součástí přílohy P7-01-04	17.7.2015	DSOJ	Text byl upraven až po projednání připomínek. Není znám názor autora připomínky na aktualizovaný text.
7.1.4.8	str. 136	V závěru kapitoly zazněla úvaha o zavedení rychlých spojů PAD po trase nové silnice I/14. K tomu je však nutné dodat, že vzhledem k prakticky souvislé zástavbě v oblasti má linka 141 své opodstatnění a naopak by se měla více přiblížit charakteru a standardu MHD	Vysvětleno	Zastávková koncepce linky 141 se nemusí vylučovat s námětem zavést také rychlé spoje (k čemuž se vztahují i připomínky cestujících).	17.7.2015	DSOJ	OK
7.1.5.1	str. 137	Železniční trať 041 je považována za trať především turistickou. Přitom se jedná o charakterově stejnou trať jako Jablonec – Tanvald jen s tím rozdílem, že trať Turnov – Jičín zajišťuje blízké centrální obcí. Rozdílnost náhledu na tyto dvě trati by chtěla důkladnější vysvětlení.	Vysvětleno	Trať 036 obsluhuje větší sídla i větší spádové území co do počtu obyvatel, nad to obsluhuje turisticky významnou oblast Jizerských hor. Trať 041 obsluhuje menší počet cestujících - počet přepravených cestujících za den je na trati 036 cca čtyřnásobný.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2	str. 139	Hned v úvodu se uvádí snaha po úplné integraci tarifů PAD a MHD a srovnatelném standardu vozidel. Při srovnatelném standardu vozidel je ovšem nutné počítat s navýšováním CDV, neboť právě značně nižší standard vozidel je jedním z nejvýznamnějších důvodů „levnosti“ PAD.	Vysvětleno	Podstatný rozdíl v ceně tvoří především fixní náklady a jejich rozložení v rámci dopravního výkonu, který v průměru u linek PAD vyšší. Zpracovatel však nenavrhuje nahrazovat systém MHD „levnějším“ systémem PAD, ale koordinaci obou systémů s cílem nabídnout stejné služby (ve stejné kvalitě) bez ohledu na to, zda je doprava zajištěna režimem MHD nebo PAD.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2	str. 139	Propagaci PAD pro dopravu ve městech považují za zcestný nápad, vycházející z představy, že PAD je vždy levnější. Doprava po městě je kromě standardu vozidel dřívejší o krátké vzdálenosti mezi zastávkami, tedy vyšší náklady na provoz. Rovněž konstrukce vozidel pro pojízdní na krátké vzdálenosti je logicky jiná, než na dlouhé. Proto je ekonomičtější vozidla pro dlouhé vzdálenosti nechat dojet na nejbližší terminál a dál se po městě pohybovat v MHD.	Vysvětleno	Propagaci PAD pro přepravu po městě se rozumi informovat cestující, že také tohoto druhu dopravy lze využívat, což je podstatou integrované dopravy. Viz předchozí vysvětlení.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2.1	str. 139	Libereckou čtvrť Machnín obsluhuje linka PAD, zatímco vzdálenější samostatnou obec Křytofovo údolí obsluhuje linka MHD. V tomto spatřujeme jistou nekonečnost, která by ovšem měla být odstraněna přiblížením standardů MHD a PAD.	Vysvětleno	Takový stav není nekonečný, ale naopak jde využití výhod interované dopravy a využití systému MHD/PAD tam, kde to je efektivní pro oba objednatele.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2.2		Stejně jako v kapitole 7.2.1 i v kapitole 7.2.2 se mluví o bližší koordinaci MHD a PAD. Tuto koordinaci a přiblížení standardů obou druhů dopravy doporučujeme velice, avšak bez oněch historických postronů, že PAD je levnější, a už vůbec bez ohledu na to, komu bude v budoucnu příslušná doprava zadána. Přiblíží-li se standardy, pak na stejné relaci musí být logicky náklady dopravy stejné, ať ji nazveme MHD nebo PAD.	Vysvětleno	Případný rozdíl v ceně bude záviset na aktuálních smlouvách mezi objednateli a dopravci a na dopravních výkonech (proběžících vozidel) v rámci systémů MHD/PAD. Bližší koordinace má vést k úsporám souběžně, nikoli ke snaze zavést ve městě „úspěšnější PAD“.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2.2.1	Tab. 80	Návrhy nahrazování linek MHD jsou uvedeny bez ohledu na to, že velká část navrhovaných linek jezdí v jiné trase, než náhrady PAD.	Vysvětleno	Tab. 80 obsahuje náměty, se kterými mohou objednatelé dále pracovat. Stejně tak lze pracovat i s trasami linek PAD.	17.7.2015	DSOJ	OK
7.2.2	P7-02-01, P7-02-02	Přílohy 7-02-01 a 7-02-02 uvádějí rozsah standardní a nadstandardní dopravní obslužnosti pro oblast DSOJ. Opět zde chybí jakákoli návaznost na dříve uváděné „standardy“ a jakékoli zdůvodnění zvolených rozsahů.	Zpracováno	Doplňeno zdůvodnění ve vztahu k analytické části.	17.7.2015	DSOJ	Text byl upraven až po projednání připomínek. Není znám názor autora připomínky na aktualizovaný text.
7.2.5		V závěru kapitoly 7.2.5 se uvádí opět ono sporné tvrzení o vnitřních linkách PAD, které mohou levněji zajistit dopravu uvnitř obcí než klasická MHD. V menších obcích bude jistě vnitřní doprava prodloužením linek PAD levnější. Ale obecně platí, že použití PAD na vnitřní dopravu v obcích znamená vyšší podíl jízdy na krátké vzdálenosti a tedy zvýšení nákladů systému PAD jako celku.	Vysvětleno	Pokud se systému PAD využije v rámci dodatečných výkonů (za variabilní náklady), pak je naopak systém o to více efektivní.	17.7.2015	DSOJ	OK

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřízení autora připomínky k vypořádání
8		Považujeme za vhodné do kapitoly 8 zařadit kapitolu „konsolidace a integrace dopravní obslužnosti ve stávajícím územním rozsahu“ a tuto časově předřadit před další územní rozvoj. Pod konsolidací a integrací rozumíme především úpravu tarifního systému tak, aby vyhovoval ve všech druzích dopravy, byl logický s ohledem na vzdálenost dopravy a z hlediska cestujících byl pohodlný a přehledný.	Zpracováno	Konsolidaci IDOL se věnujeme, budeme rádi za konkrétní podněty, je možná účast zástupce DSOJ na jednáních Tarifní skupiny, případně nabídneme i možnost individuálních jednání. Větší úpravy budou muset být provedeny až při nebo po provedení modernizace odbavovacích zařízení - tento projekt je ve výhledu (viz kapitola 8.2.2 - Tab. 86 - etapa 1). Do textu PDO je tato problematika zpracována do kap. 2.4.5	17.7.2015	DSOJ	OK
9		Je alarmující, když podpora železniční dopravy je uvažována ve výši 373 mil. Kč ročně při naježděných necelých 4 mil. km, přičemž autobusová doprava při podpoře 232 mil. Kč ročně naježdí více než 13 mil. km. Materiál bohužel neuvádí souhrnná čísla přepravených cestujících.	Vysvětleno	Obě čísla nelze zjednodušeně srovnávat, neboť součástí nákladů na dopravní obslužnost v rámci železniční dopravy jsou i poplatky za použití dopravní infrastruktury. Relevantní posouzení by mohlo být předmětem samostatného dokumentu srovnávající náklady obou druhů dopravy vč. externit s přístupem buď započtení nákladů na silniční infrastrukturu ve vztahu k podílu jejího využití dopravou autobusovou, nebo srovnání pouze těch položek nákladů, které jsou pro oba druhy dopravy stejné (vozidla, PHM, mzdy).	17.7.2015	DSOJ	OK
9.3.1	Tab. 95	Tabulka 95 nevhodně pracuje se stagnací nákladů a tržeb. Mimo jiné zde pracuje se náklady na meziměstskou tramvaj v současné sjednané neexistující výši.	Částečně zpracováno	U nákladových položek doplněna zmínka vztahující se k inflaci.	17.7.2015	DSOJ	Text byl upraven až po projednání připomínek. Není znám názor autora připomínky na aktualizovaný text.
--		Je otázka, zda znovu neposoudit časový tarif, který by odstranil mnoho neduhů současného relačního tarifu	Vysvětleno	Každý tarifní princip má neuhdy i výhody. Časový tarif sám o sobě nestačí pro časové kupóny, které jsou velmi využívány. V časovém tarifu je cestující, který má horší spojení, penalizován i vyšším jízdným, což nemůžeme připsat! V rámci uvažované modernizace odbavovacích strojů by bylo možné uvažovat o zpracování některých prvků časového tarifu do zónové-relačního tarifu (například pro cesty z okraje velkého města do sousední obce apod.)	17.7.2015	DSOJ	OK
--		Rovněž by měl být zvážen jednotný model objednávek s rizikem tržeb na straně objednatele. Dodavatel si logicky riziko tržeb musí do ztráty započíst ve větším měřítku, než je předpokládaná skutečná ztráta, pokud nemá smluvně zakotvena pravidla při rasantním pokusu tržeb, způsobeném třeba sezónními vlivy. Tímto jednotným modelem objednávek by mohl při dále uvažovaném sjednocení objednatelů odpadnout problém tzv. protarifovací ztráty.	Vysvětleno	Toto je chápáno jako námět, který již Liberecký kraj zvažuje. Obchodní model smluv však není součástí PDOÚ.	17.7.2015	DSOJ	OK
--		Dále se domníváme, že by stálo za to uvažovat o sjednocení objednatelů do jednoho subjektu, kde by byli příměřeným dílem zastoupeni Kraj, SML a DSOJ, případně i ostatní obce kraje, a který by objednával veškerou dopravní obslužnost v zájmovém území.	Zpracováno	Obdobný princip funguje např. v Jihomoravském či Plzeňském kraji a pokud bude vůle objednatelů, je možné o podobném principu jednat i v Libereckém kraji. Zmínka zpracována do kap. 7.2.	17.7.2015	DSOJ	OK
obecně		V případě relace Liberec – Jablonec nad Nisou a tramvajové dopravy mezi městy jsou uváděna statistická data za rok 2014 (k 31.12.2014), která jsou však zásadním způsobem ovlivněna provozem náhradní autobusové dopravy (cca ze 2/3).	Zpracováno		17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
obecně		Pro podzim roku 2015 je ve spolupráci DPMLJ a KORID LK (KU LK) připravován rozsáhlý průzkum intenzity cestujících na tramvajových linkách č. 5 a 11... Navrhujeme vyčkat s konkrétními závěry až do provedení průzkumu a zpracovat tak do materiálu výstupy, které budou vycházet ze zjištěných konkrétních a aktuálních dat.	Vysvětleno	Text v dokumentu PDOÚ obsahuje poznámku o tomto průzkumu.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
obecně		V materiálu se také několikrát objevuje konstatování, že rozšířování MHD na úkor PAD je v rámci SWOT analýzy hrozbou. Jsme přesvědčeni, že pro podobná tvrzení musí být podmínky posuzovány dle konkrétní příměstské lokality, nastavení tarifních podmínek či způsobu odbavení.	Částečně zpracováno	Formulace upraveny tak, aby nevyznívaly jako zaměřené proti kterémukoliv ze subsystémů veřejné dopravy.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	Tab. 13	Nahradit tabulku s aktualizovanými daty	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	str. 37	Doplnit do textu prvního odstavce: „... Dále je umožněn doplňkový prodej jízdenek u řidiče, platba SMS jízdenkou a postupně zaváděna možnost platby jízdenek bezkontaktní bankovní kartou (od 1.7.2015 na tramvajových linkách č. 2 a 3).“	Zpracováno	Zpracována aktualizace.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	Tab. 14	Silné stránky: - Většina spojů bezbariérových - doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	Tab. 14	Slabé stránky: - Nedostatečné statistiky o pohybu cestujících – např. v tabulce 22, SWOT analýza IDOL jsou přesná data o cestujících uváděna jako silná stránka – MHD není v IDOL? Navrhujeme přeformulovat do příležitosti – možnost získávání dalších dat o pohybu cestujících.	Vysvětleno	Ve srovnání s údaji z jiných subsystémů veřejné dopravy nejsou data o využití MHD dostatečně ani co do přesnosti, ano co do frekvence	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	Tab. 14	Příležitosti: - Zavedení všech spojů bezbariérových – doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.1	Tab. 14	Hrozby: - Možné vystoupení měst z IDOL – doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 15	Nahradit tabulku s aktualizovanými daty	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 16	Silné stránky: - Většina spojů bezbariérových - doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 16	Slabé stránky: - Nedostatečné statistiky o pohybu cestujících – např. v tabulce 22, SWOT analýza IDOL jsou přesná data o cestujících uváděna jako silná stránka – MHD není v IDOL? V Jablonci je nástup předními dveřmi po celé období provozu a povinnost check-in? Navrhujeme přeformulovat do příležitosti – možnost získávání dalších dat o pohybu cestujících.	Vysvětleno	Ve srovnání s údaji z jiných subsystémů veřejné dopravy nejsou data o využití MHD dostatečně ani co do přesnosti, ano co do frekvence	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 16	Slabé stránky: - Částečně i souběhy v rámci MHD (?) – miněny souběhy mezi MHD a PAD (PAD je ve městě většinou trasována jinak, než linky MHD)	Vysvětleno	Míněny souběhy linek MHD (dublování tras ve stejných časových polohách)	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 16	Příležitosti: - Zavedení všech spojů bezbariérových – doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.3.2	Tab. 16	Hrozby: - Možné vystoupení měst z IDOL – doplnit	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
2.4.4	Tab. 22	Silné stránky: - Přesná data o cestujících – pokud jsou k dispozici, nejsou dostatečně prezentována.	Nezpracováno	Názor o dostatečném prezentování dat nesouvisí přímo s vlastností (silnou stránkou)	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
5.3	str. 84	Doporučujeme konkretizovat až na základě vyhodnocení závěrů z dopravního průzkumu intenzity cestujících – říjen 2015 (viz.: na straně 166: * V r. 2015 proběhne ve spolupráci Libereckého kraje s městy Liberec a Jablonec n.Nis. průzkum, na jehož základě bude rozsah finančních nákladů pro provoz tramvajové linky 11 potvrzen nebo	Vysvětleno	Tabulka 40 pracuje s aktuálně schválenou výší rozpočtu pro r. 2015.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.

Kapitola	(str., odst.)	Námět / připomínka (co a z jakého důvodu)	Zpracování	Zdůvodnění vypořádání	Datum	Autor připomínky	Vyřádění autora připomínky k vypořádání
5.3	Tab. 40	Tabulku nutno aktualizovat, smlouva na linku č. 11 mezi LK a SML je již uzavřena.	Zpracováno	Zpracována aktualizace.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
5.4	Tab. 41	Obce DSOJ přispívají částkou 640,-Kč/obvy/rok (ne 630)	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7.1.3	Tab. 63	Chybí přístupní uzel Rychnov u Jablonce nad Nisou	Zpracováno	Připomínka je oprávněná.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7.1.4.8	str. 135-136; P7-01-04	Na základě jakých dat je specifikován navrhovaný model, rozdělení spojů na standard a nadstandard a rozvržení na soupravy a složovky. Doporučujeme konkretizovat až na základě vyhodnocení závěrů z dopravního průzkumu intenzit cestujících – říjen 2015 (viz.: na straně 166: * V r. 2015 proběhne ve spolupráci Libereckého kraje s městy Libercem a Jabloncem n.Nis. průzkum, na jehož základě bude rozsah finančních nákladů pro provoz tramvajové linky 11 potvrzen nebo upřesněn).	Částečně zpracováno	Doplňná zmínka o připravovaném průzkumu.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7.2	str. 139	Úplná Tarifní integrace MHD a PAD (vzájemné uznávání i papírových jízdních dokladů) – Samotný Tarif IDOL a jeho integrace je založena na principu elektronického nosiče jízdenky – BČK a evidence cest jako podkladu pro rozúčtování. V případě integrace i papírových jízdenek je třeba stanovit nejen model clearing, ale i řešit náklady na označovací zařízení v příměstských vozidlech.	Vysvětleno	Bude součástí budoucích jednání o úplné integraci.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
7.2.2.1	Tab. 80	Linka 141 není schopna nahradit v plné míře některé spoje linek 102 a 118 vzhledem k odlišnému trasování (linka 102: např. oblast Novoveského koupaliště, linka 118: např.: lokalita „Kino Oko“ a spodní část sídliště Šumava)	Vysvětleno	Tab. 80 obsahuje náměty, se kterými mohou objednatelé dále pracovat. Stejně tak lze pracovat i s trasami linek PAD.	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.
10	P10-02-01	Doplnit seznam projektů DPMLJ v rámci IPRU Liberec - Jablonec n.Nis.	Zpracováno	Přidáno jako samostatná tabulka projektů v rámci IPRÚ	17.7.2015	DPMLJ	Připomínky byly s dopravcem projednány. Ten respektuje vypořádání.

148

148

Celkem připomínek	148
z toho zpracováno	50
z toho částečně zpracováno	12
z toho vysvětleno	69
z toho nezpracováno	17