

Dodatečné informace č. 1

Zadavatel:

Statutární město Liberec
nám. Dr. E. Beneše 1/1
460 59 Liberec 1
IČ: 00262978

Název zakázky:

Plán udržitelné městské mobility Liberec- Jablonec nad Nisou

Zadavatel obdržel dne 15.11.2016 žádosti o dodatečné informace k zadávacímu řízení:

Dotaz č. 1:

V dokumentaci zadávacího řízení je v části 5.4. u členů realizačního týmu „vedoucí týmu“ a „dopravní inženýr“ uveden požadavek na vysokoškolské vzdělání v oboru dopravní inženýrství. Připouští zadavatel alespoň u pozice vedoucí týmu i vzdělání obdobného charakteru, např. oboru konstrukce a dopravní stavby, popř. městské inženýrství?

Odpověď č. 1:

Ano, obor konstrukce a doprava, popř. městské inženýrství, jsou samozřejmě také přípustné.

Dotaz č. 2:

1. Cíle projektu

Hlavním cílem je vytvořit pro zadavatele nástroj, který pomůže řešit problematiku individuální automobilové dopravy, hromadné dopravy osob a nemotorové (cyklistické a pěší) dopravy v řešeném území SUMF. Nástroj bude vytvořen v podobě makroskopického matematického dopravního modelu, který bude věrohodně poskytovat výpočty o dopravním zatížení uvažovaných variant dopravní infrastruktury nebo variant organizace dopravy. V případě modelování prognózy budoucích dopravních zátěží bude do výpočtů promítnut očekávaný rozvoj území.

„Z tohoto odstavce jednoznačně nevyplývá, že předmětem zakázky je zpracování pouze SUMF, tedy materiálu, který řeší pouze veřejnou hromadnou dopravu, případně se jedná o cyklostrategii. V rámci SUMF není řešena individuální automobilová doprava, která je v předchozím odstavci uvedena.

Prosíme o upřesnění.“

Odpověď č. 2:

*Předmětem zakázky **není pouze SUMF**, to bychom požadovali unimodel – pouze pro veřejnou dopravu. Dopravní model a sociodopravní průzkum požadujeme jako pro plnohodnotný SUMP, zatímco vlastní plány rozvoje veřejné dopravy a cyklodopravy a komunikační strategii jen pro tyto dvě první fáze SUMP- tedy VD a cyklo.*

Dotaz č. 3:

2. Předmět projektu – průzkumy dopravního chování obyvatel

Předmětem „sociodopravního“ průzkumu je dopravní chování lidí ve spádovém území Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPMLJ) pro účely přípravy Rámce pro plán udržitelné dopravy (SUMF) na období 2017 - 2023.

„V Zadávací dokumentaci je uvedeno, že zpracování SUMF je první ze dvou fází zpracování SUMP. Na základě předchozího požadavku bude takto provedený průzkum dopravního chování obyvatel nepoužitelný pro SUMP a bude tedy nutné ho znovu zopakovat.

Potvrzuje zadavatel podrobnost průzkumu dopravního chování obyvatel?“

Odpověď č. 3:

V předmětu sociodopravního průzkumu je text označený zeleně – chybně – průzkum se zaměří na mobilitní průzkum chování obecně, nejen na veřejnou dopravu (IAD, nemotorová doprava, cyklodoprava, VD, car-sharing...)

Dotaz č. 4:

3. Předmět projektu – matematický dopravní model

„Proč je v podrobném popisu plnění požadován model IAD, který není součástí zpracování SUMF dle zadávací dokumentace?

Proč je v podrobném popisu plnění požadován časový horizont dopravního modelu k roku 2030, když v zadávací dokumentaci je požadován časový horizont 2023, který není ve specifikaci modelu vůbec uveden.“

Odpověď č. 4:

Vzhledem k tomu, že do konce roku 2017 máme mít hotov minimálně SUMF (veřejnou dopravu) a cyklodopravu, počítáme s tím, že budeme na konci roku 2018 aktualizovat a dopracovávat kompletní SUMP na roky 2020-2030. Proto tyto požadované časové horizonty.

Dotaz č. 5:

1. CÍL PROJEKTU

V případě modelování prognózy budoucích dopravních zátěží bude do výpočtů promítnut očekávaný rozvoj území.

3.7.4 Hromadná doprava – nový návrh ÚP (horizont 2030)

Stávající stav využití území, ...

„Z výše uvedených odstavců vyplývá nesoulad v požadavcích. Má být v modelu zahrnutý rozvoj území nebo se má uvažovat stávající využití území?“

Odpověď č. 5:

V modelu má být zahrnutý rozvoj území, proto požadujeme pro model horizont roku 2030 (a jako podklad budou mj. k dispozici územní plány obcí).

Dotaz č. 6:

5.2 Matematický model dopravy

12. Pěší a cyklistická doprava – stávající stav

13. Pěší a cyklistická doprava – návrhové období 2030

„Skutečně se má jednat o kartogram pěší a cyklistické dopravy? Obvykle se vykazuje pouze kartogram cyklistické dopravy a samostatná matice cest pěších se na komunikační síť nepřirazuje.“

Odpověď č. 6:

Skutečně požadujeme prokázat graficky kartogram intenzit cyklistické dopravy (matici pěších cest není potřeba přidělovat na modelovou komunikační síť).

Dotaz č. 7:

3.2 Základní principy tvorby dopravního modelu

Modelování dopravní poptávky zahrnuje výpočet dopravních objemů na základě sociodemografických dat a specifické hybnosti.

3.6 Dopravní objemy

Koeficienty specifické hybnosti pro jednotlivé účely cest budou odvozeny z dopravních modelů obdobných měst v ČR.

„Koeficienty specifických hybností budou součástí výstupů průzkumu sociodopravního chování obyvatel, proč by měly být odvozeny z modelů jiných měst?“

Odpověď č. 7:

Souhlasíme, koeficienty specifických hybností budou součástí výstupů průzkumu sociodopravního chování obyvatel.

Dotaz č. 8:

2.3 Úkoly zpracovatele

*Při zpracování „sociodopravního“ průzkumu zpracovatel přihlédne k výsledkům předchozích dostupných analýz veřejné dopravy ve spádovém území DPMLJ a k dokumentaci IPRÚ, k použitým metodikám a závěrům obdobných prací v ČR (Ostrava, Plzeň aj.) a k **Metodice aktivně-cestovního průzkumu (2014)**, který je přílohou zadávací dokumentace.*

„V přílohách zadávací dokumentace Metodika není.“

Odpověď č. 8:

Metodiku aktivně-cestovního průzkumu 2014 přikládáme.

Dotaz č. 9:

Průzkumy, data o dopravě:

„Pro vytvoření modelu VHD jsou vysoce přínosné informace o počtech cestujících v prostředcích VHD. Budou tato data k dispozici?“

Nebo má být předmětem plnění i průzkum v prostředcích VHD, i když není uveden v Podrobném popisu plnění?

Pro vytvoření modelu cyklistické dopravy jsou vysoce přínosné informace o počtech cyklistů. Zadavatel nepožaduje provedení průzkumu cyklistické dopravy?“

Odpověď č. 9:

Ano, budou k dispozici vítězi soutěže přímo od Dopravního podniku, součástí sociodopravního průzkumu (část jedna) je, jak jsme již odpovídali v upřesnění k dotazu č.3 , i průzkum cyklodopravy. Podrobné průzkumy cyklistické dopravy máme z roku 2005 (v rámci zpracování generelu cyklistické dopravy) a novější data z celostátního sčítání dopravy 2016. Speciální průzkumy cyklistické dopravy jsme po zpracovateli nepožadovali.

Dotaz č. 10:

V seznamu podkladů je zmíněno sčítání dopravy ŘSD na komunikacích, které bude sloužit mimo jiné ke kalibraci dopravního modelu. Data o intenzitě dopravy však nejsou zmíněna pro ostatní módy, které se budou modelovat (hromadná doprava, cyklisté, pěší). Předpokládá Zadavatel, že Zpracovatel provede doplňkové průzkumy pro zjištění těchto dat v rámci této zakázky, případně bude Zadavatel specifikovat jejich rozsah?

Odpověď č.10:

Data z Celostátního sčítání dopravy 2016 budou zpracovateli poskytnuta. To je údaje o intenzitách individuální automobilové dopravy a údaje o cyklistické dopravě. Navíc budou poskytnuta data ze speciálního sčítání cyklistické dopravy z roku 2005 (získaná v rámci zpracování generelu cyklistické dopravy). Data o intenzitách pěší dopravy nemáme k dispozici. Způsob jejich opatření však zadavatel neurčuje a tím pádem ani nespecifikuje jejich rozsah.

Dotaz č. 11:

Ze Zadávací dokumentace vyplývá, že dopravní model bude analyzovat 4 dopravní módy (IAD, VHD, cyklisty, pěší), kdežto návrhová část SUMF se bude zabývat již jen veřejnou hromadnou dopravou a cyklisty. Chápeme to správně?

Odpověď č.11:

Ano, chápete to správně.

Zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek do 28.11.2016 do 10:00 hod.

Přílohy: Metodika aktivně-cestovního průzkumu

V Praze dne 21. 11. 2016

Mgr. Lukáš Kohout, advokát
osoba zastupující zadavatele