



MĚSTSKÝ ÚŘAD CHRUDIM

Resselovo náměstí 77, 537 16 Chrudim

Odbor dopravy

Adresa pracoviště: Pardubická 67, 537 16 Chrudim

tel.: 469 657 111, fax: 469 657 535

e-mail: urad@chrudim-city.cz

<http://www.chrudim.eu>

IDDS : 3y8b2pi , IČ: 00270211

Spis. zn.: CR 020991/2016 KL
Č. j.: CR 044050/2016 ODP/KL
Váš dopis ze dne
Vaše značka:
Spis. a skart. znak a lhůta: 91.1 V10
Počet listů: 5
Počet příloh: 0

Vyřizuje: Ing. Martin Klimek
Tel.: 469 657 500
E-mail: martin.klimek@chrudim-city.cz

V Chrudimi dne: 29.6.2016

Dodatečná informace č. 1 k zadávacím podmínkám - Veřejná zakázka „Provozování městské autobusové dopravy v Chrudimi na období 2017 - 2022“.

Na základě ustanovení § 49 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, byla v rámci zadávacího řízení na veřejnou zakázku podána písemná žádost o dodatečné informace k zadávacím podmínkám. Níže v tabulce uvádíme dotaz uchazeče a dodatečné informace zadavatele.

Dotaz uchazeče			Dodatečné informace zadavatele
Číslo dotazu	Vztah k ustanovení Nabídkové dokumentace	Text dotazu	
1	Čl. 5.3 Smlouvy	<p>V souvislosti s čl. 5.3 Smlouvy o veřejných službách rozumíme správně, že změny nákladů v důsledku změn v časovém a místním vymezení linek, pokud jsou charakterizovány ročním rozsahem 230-260 tis. km a potřebou 6 provozních a 2 záložních autobusů, jsou rizikem dopravcem?</p> <p>Dále se dotazujeme, zda to v této souvislosti také znamená, že pokud by mělo dojít ke změnám, v jejichž</p>	<p>Ano, v rámci uvedené rozpětí se jedná o riziko dopravce. Uvedené rozpětí vychází z rozsahu provozované městské autobusové dopravy Chrudim (dále jen "MAD Chrudim") za posledních 10 let. Můžeme upřesnit, že předpokládaný roční rozsah je s ohledem na platný jízdní řád 240 000 km.</p> <p>Po dobu trvání smlouvy nebudeme snižovat nebo rozšiřovat MAD Chrudim oproti</p>

		<p>důsledku bude roční rozsah menší než 230 tis. km nebo vyšší než 260 tis. km nebo bude potřeba více než 6 provozních a 2 záložních autobusů, má dopravce právo tyto změny odmítnout, aniž by toto bylo považováno za porušení Smlouvy o veřejných službách, a pokud by dopravce těmto požadovaným změnám vyhověl, bude zadavatel těmito změnami vyvolané dodatečné náklady dopravci kompenzovat?</p> <p>Pokud by tomu tak bylo, jakým způsobem by k úhradě zvýšených nákladů následně došlo (navýšení kompenzace nebo jednorázová úhrada)?</p>	<p>rozpětí v zadávací dokumentaci. Jízdní řád považujeme za stabilizovaný. Od roku 2011 kdy byl zaveden stávající způsob vedení linek je roční výkon MAD Chrudim cca 240 000 km.</p>
2	Čl. 7.7.b Smlouvy	<p>Rozumíme správně, že umístování reklamy na vnějších plochách vozidel je možné, avšak jen se souhlasem zadavatele? Pokud tomu tak je, v jakých situacích zadavatel svůj souhlas vydá? Platí totéž v případě vnitřních reklamních ploch, tzn. může zde dopravce umístovat reklamy bez nebo se souhlasem zadavatele?</p>	<p>Záměrem zadavatele je, aby autobusy používané pro MAD Chrudim pomáhaly v propagaci existující MAD Chrudim. Občanům města případně jejím návštěvníků bude jízdou autobusu MAD Chrudim stále sdělována informace, že ve městě je provozována městská autobusová doprava. Reklamní polep by toto mohl narušit. Pouze pokud by byla tato zásada dodržena tak je možné na základě předloženého návrhu souhlas udělit, např. v případě vnějšího polepu zadní části vozidla s podmínkou, že bude viditelný zadní digitální panel ukazující číslo linky. Pro reklamní plochy uvnitř vozidla nemáme zvláštní požadavky.</p>
3	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti	<p>V dokumentu Standardy kvality a bezpečnosti je v úvodu zmíněna Koncepce péče o komfort a bezpečnost cestujících. Jaký dokument má zadavatel na mysli, kdo tento dokument vytváří a co by měl obsahovat?</p>	<p>Standardy kvality a bezpečnosti, kterou jsou součástí smlouvy a zadávací dokumentace jsou základními požadavky. Předpokládáme, že dopravci mají vytvořený vlastní soubor pravidel péče o cestujícího. V našem případě jsme jej nazvali Koncepcí péče o komfort a bezpečnost cestujících. Zde může dopravce navrhnout i lepší požadavky. Bližší požadavky nemáme.</p>

4	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.1.	<p>Domníváme se, že zadání specifikace vozidel v příloze č.5 Smlouvy o veřejných službách je vnitřně rozporuplné. V úvodu Přílohy č. 5 se stanovuje, že dopravce je povinen zajistit jednotnost všech základních a zálohových vozidel, co se týče typu a značky. V článku 1.1.1.1. se však uvádí, že vozidla v délce 8-10 m mohou být částečně nízkopodlažní, zatímco vozidla v délce 10-12 m mají být plně nízkopodlažní, tzn. jedná se dle názoru dopravce o dva rozdílné typy.</p> <p>V této souvislosti se dále dotazujeme, jak bude posuzována situace, kdy v rámci postupné obnovy vozidlového parku nemusí již určitý typ vozidla pořízený na začátku smlouvy být daným výrobcem dodáván. Udělí zadavatel v této situaci dopravci výjimku? Mohl by zadavatel v této souvislosti lépe definovat, co rozumí typem a značkou vozidla.</p>	<p>V daném případě máme na mysli, že autobusy o délce 8 – 10 m mohou být nízkopodlažní jen v části vozidla, neboť např. pro zástavbu motoru, nápravy, může být zadní část vozidla se zvýšenou podlahou. Přední část vozidla mezi dveřmi u řidiče a uprostřed vozu pak bude nízkopodlažní s jednou úrovní podlahy. Naopak u vozidel 10 – 12 m očekáváme, že autobus bude plně nízkopodlažní v celé délce vozidla a s jednou úrovní podlahy.</p> <p>Pod pojmem typ vozidla máme na mysli označení městský autobus. Pod pojmem značkou vozidla máme na mysli obchodní označení produktu (městského autobusu) daného výrobce.</p>
5	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.1.	Zadavatel v čl. 1.1.1.1. nespecifikuje na rozdíl od základních vozidel délky vozidel záložních. Rozumíme správně, že volba délky (a tím i kapacity) záložního vozidla se ponechává plně v kompetenci dopravce?	Záložní vozidlo má v případě potřeby nahradit základní vozidlo. Záložní vozidlo tak bude v provedení některého ze základních vozidel. Délku vozidla ponecháváme na dopravci, avšak je nutné zajistit, aby nasazené záložní vozidlo kapacitně dostačovalo vzhledem k frekvenci cestujících na spojích, které by byly tímto záložním vozidlem zajišťovány.
6	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.2.	Článek 1.1.1.2. je nadepsán "STANDARDY KVALITY A BEZPEČNOSTI PRO ZÁLOHOVÁ VOZIDLA", přestože dále v textu se hovoří také o vozidlech základních. Předpokládáme správně, že níže uvedený text se vztahuje jak na vozidla základní tak i na vozidla záložní?	Ano. Tento článek se vztahuje jak na vozidla základní tak zálohová. Vyplyvá z vlastního textu článku.
7	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.3, Ad 4)	V článku 1.1.1.3., bod Ad 4) je požadováno, aby na vnitřním informačním panelu byl střídavě zobrazován aktuální čas, číslo linky, směr jízdy, příp. další informace. Je možné zobrazování údajů o aktuálním čase nahradit vnitřními digitálními hodinami umístěnými uvnitř autobusu?	Ano je to možné. Důležité je zachovat viditelnost aktuálního času pro cestující.

8	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.3.	Standardy definují dva typy vozidel určené jejich délkou: 8-10 metrů a 10-12 metrů. V článku 1.1.1.3. bod, Ad 5) definující počet dveří pro jednotlivé kategorie vozidel se uvádí, že vozidla o délce 11-12 m mají být třídvéřová a vozidla o délce 8-10 metrů mohou být dvoudvéřová. Kolik dveří musí mít vozidlo o délce 10 -11 metrů?	Vozidla o délce 10 až 11 m musí být ve standardu vybavena nejméně trojicí dveří určenými pro výstup i nástup cestujících, min. jedny dveře pro nástup s kočárkem/invalidním vozíkem o šířce alespoň 1200 mm.
9	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.3.	Standardy definují v článku 1.1.1.3., bod Ad 10) průměrné stáří vozového parku ve výši 9 let. Dotazujeme se, zda se do kalkulace průměrného stáří počítají také záložní vozidla. Dále se dotazujeme, k jakému datu se průměrné stáří vypočítává (např. zda se hodnota průměrného stáří vypočte ke konci kalendářního roku nebo případně ke konci každého měsíce nebo se jedná o roční průměr měsíčních hodnot).	Průměrné stáří vozového parku nesmí přesáhnout 9 let. Toto ustanovení se týká i záložních vozidel. Viz druhý odstavec článku 1.1.1.3. bod Ad 10). Jedná se o roční průměr měsíčních hodnot.
10	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.6.	Standardy v článku 1.1.1.6. ukládají řidiči povinnost vydávat čipové karty ve variantě anonymní - přenosná. Dle čl. 1.1.1.7. Standardů a dle čl. 1 přílohy č. 6 Smlouvy je výroba a vydávání čipové karty uvedena mezi povinnostmi informační kanceláře. Žádáme tak o jednoznačné definování, kde budou čipové karty vydávány.	Čipové karty budou vydávány v informační kanceláři. Poslední věta STANDARDY KVALITY (TECHNICKÉ A PROVOZNÍ STANDARDY VEŘEJNÉ DOPRAVY) s v bodě 1.1.1.6 se ruší.
11	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.14.	Dotazujeme se, zda zadavatel skutečně požaduje, aby bezkontaktní čipová karta splňovala standardy vyžadované Ústeckým krajem?	Jedná se o administrativní chybu. S ohledem na to, že článek výše mluví o Integrovaném systému Pardubického kraje tak se bude jednat o standardy vyžadované Pardubickým krajem.
12	Příloha č. 5 Smlouvy, Standardy kvality bezpečnosti, článek 1.1.1.22. (předposlední odstavec)	Dotazujeme se, jakým způsobem bude zadavatel postupovat v případě, že z kapacitních důvodů nebude dopravce schopen plně uspokojit poptávku po přepravě se stávajícím vozovým parkem (tj. 6 provozními a 2 záložními vozidly)? Přihlédne zadavatel ke skutečnosti, že v jednom okamžiku může dopravce vypravit na linky MHD Chrudim maximálně 8 autobusů, a nebude nevypravení dalšího vozu nad zmíněný počet 8 vozidel považovat za porušení povinnosti uvedené v předposledním odstavci čl. 1.1.1.22.?	Tento odstavec se týká situace, kdy by na dané lince a spoji autobus kapacitně nedostačoval. V takovém případě dopravce nasadí další autobus s tím, že max. počet autobusů je stále 8. Pokud by nedostačoval pro provoz MAD Chrudim 8 autobusů, bude zadavatel hledat řešení jak posílit MAD Chrudim o jeden autobus. Takovouto situaci s ohledem na současný rozsah MAD Chrudim neočekáváme.

13	Příloha č. 6 Smlouvy, Čipová karta	V úvodním ustanovení Přílohy č. 6 je uveden požadavek, že čipová karta musí být vzhledem k existenci integrované regionální dopravy Pardubického kraje kompatibilní s elektronickými systémy ostatních dopravců. Podmínky systému IREDO však zakazují použití jiné čipové karty než karty IREDO. Z tohoto důvodu se ptáme, co měl tímto zadavatel na mysli, např. v čem má být čipová karta kompatibilní?	V minulosti byl ze strany Pardubického kraje vznesen na město Chrudim požadavek na plnou integraci MAD Chrudim do IREDO. K tomu zatím nedošlo. Pokud by k tomu mělo během doby trvání smlouvy dojít tak již vydávané karty MAD Chrudim musí být kompatibilní s IREDO přestože nyní není možné kartu MAD Chrudim v IREDO použít.
14	Příloha č. 6 Smlouvy, Čipová karta, čl. 2	<p>Dopravce musí zajistit kompatibilitu čipových karet - předplatních jízdenek a papírových jízdenek ve vztahu k systému IREDO. Systém IREDO neumožňuje užívání jiné čipové karty než karty IREDO a papírové jízdenky v systému IREDO jsou vydávány pouze pro jednotlivou jízdu. Ptáme se proto, v čem má být čipová karta kompatibilní se systémem IREDO?</p> <p>Domníváme se správně, že zadavatel měl na mysli pravděpodobně kompatibilitu odbavovacího zařízení?</p>	Ano je tím myšlena kompatibilita odbavovacího zařízení. Viz předcházející bod o možné plné integraci MAD Chrudim do IREDO.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
Chrudim
odbor dopravy



Ing. Martin Klimek
Vedoucí odboru dopravy