

MĚSTO UHERSKÝ BROD

Starosta

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací:

Spisová zn.:

OKT/1575/20

Více adresátů

Profil zadavatele

Vyřizuje:

Telefon:

E-mail:

Ing. Petr Velecký

572 805 233

petr.velecky@ub.cz

Elektronický nástroj

Datum:

2020-10-27

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 1

SRUB - Strategický rozvoj Uherského Brodu 2022+ KA 04: Tvorba strategických dokumentů – Plán udržitelné městské mobility

Typ veřejné zakázky: veřejná zakázka malého rozsahu

Veřejný zadavatel:

město Uherský Brod

Masarykovo nám. 100, 688 01 Uherský Brod

IČ: 00291463 DIČ: CZ00291463

zastoupeno: Ing. Ferdinand Kubáník, starosta

Zadavatel poskytuje vysvětlení zadávací dokumentace na základě dotazu dodavatele:

Dotaz č. 1

Po prostudování podmínek uveřejněné výzvy na zpracování zakázky malého rozsahu s názvem Tvorba strategických dokumentů – Plán udržitelné městské mobility musíme konstatovat, že v přiloženém návrhu smlouvy chybí důležité ustanovení týkající se vyšší moci. Smlouva stanoví pouze pevné, závazné termíny plnění pro dodavatele, při jejichž porušení budou uplatňovány nemalé smluvní pokuty a sankce. Nicméně v dnešní pandemické době, kdy nelze predikovat vývoj, ani rozsah a dobu přijímaných vládních opatření nabývá toto ustanovení na svém významu. Přijímaná opatření mohou omezovat např. nejen možnost provádění průzkumů, ale i vlastní výsledky těchto průzkumů. Pokud nebude projekt postaven na informacích o reálné dopravě, nelze garantovat kvalitu a věrohodnost jeho zpracování. Prosíme o informaci, jakým způsobem bude zadavatel tyto skutečnosti zohledňovat.

Odpověď č. 1

Ano, tato skutečnost, se řešila na konzultační videokonferenci Ministerstva dopravy k Plánům udržitelné městské mobility dne 11. 9. 2020. Podobný dotaz vzneslo město Pardubice na MD. Je připuštěno, že v této nelehké době je potřeba improvizovat a vybrané průzkumy nechat až na jaro. Nicméně např. v případě dotazníkové šetření na volby způsobu dopravy po městě (tzv. modal split) se může tento fakt zohlednit tím, že respondenti budou odpovídat na otázku, jak se běžně dopravovali před pandemií a po. Ostatní výsledky je pak možné např. převzít z celostátního sčítání dopravy, nebo z Českého statistického úřadu.

Na základě uvedeného dotazu a s přihlédnutím také k dalším dotazům se termíny plnění upravují takto:	
Analytická část:	do 30.07.2021
Průzkumy, šetření.:	do 02.08.2021
Návrhová část.:	do 01.09.2021 čistopis již po připomínkování
Akční plán a finální zpráva SUMP	do 01.09.2021 čistopis již po připomínkování

Dotaz č. 2

Zadavatel ve Výzvě k podání nabídky na straně 3 v kapitole 3.2 Popis předmětu veřejné zakázky uvádí: "Tvorba plánu udržitelné mobility města Uherský Brod bude probíhat v souladu s metodikou SUMP 2.0". Dle našich informací však metodika SUMP 2.0 doposud není zpracována a schválena, přičemž její schválení se nepředpokládá ani k termínu zahájení prací na projektu.

Jak si zadavatel představuje tvorbu dokumentu dle metodiky, která doposud není schválená odpovědnými orgány?

Odpověď č. 2

Ano, tato skutečnost, se řešila na konzultační videokonferenci Ministerstva dopravy k Plánům udržitelné městské mobility dne 11. 9. 2020. Podobný dotaz vzneslo město Hradec Králové na MD. Je potřeba si uvědomit, že ani nová metodika SUMP 2.0. nepřinese revoluci v principech zpracování. Ty zůstanou stejné, zvláště v analytické části. Takže, pokud bude nová metodika SUMP 2.0. schválena na konci roku 2020, tak vítězná firma sotva začne dělat analytickou část. Na druhé straně vítězná firma by měla v nové metodice věnovat pozornost částem, které byly přehlíženy: jedná se o větší důraz na Komunikační strategie a také na principy strategického plánování. V minulosti se totiž stávalo, že zpracovatelská firma nechtěla stávající strategické materiály města a vnucovala městu svou strategii, tak jak se to např. stalo v Uherském Hradišti. Nová metodika SUMP 2.0. chce tak zabránit tomu, aby všechny výsledné plány udržitelné městské mobility nebyly skoro stejné. V principu to není možné, neboť každé město je originál a ke každému je potřeba přistupovat originálním způsobem.

Dotaz č. 3

Zadavatel ve Výzvě k podání nabídky na straně 6 v kapitole 6., ad c) požaduje splnění kvalifikace mimo jiné minimálně 3 členy realizačního týmu (vedoucí projektu, zástupce vedoucího, specialista na životní prostředí). Na straně 7 se pod tímto seznamem však uvádí: „Jedna osoba může zastávat pouze jednu pozici člena realizačního týmu (účastník tedy doloží minimálně 4 osoby).“

Prosíme o objasnění tohoto rozporu.

Odpověď č. 3

Uvedený odstavec na straně 7 se upravuje a to ve znění: Jedna osoba může zastávat pouze jednu pozici člena realizačního týmu (účastník tedy doloží minimálně 3 různé osoby).

Dotaz č. 4

Zadavatel ve Výzvě k podání nabídky na straně 6 v kapitole 6., ad c) požaduje splnění požadavků pro Vedoucího týmu prokazatelnou praxí, přičemž uvádí, že „pro vyloučení pochybnosti zadavatel uvádí, že platí min. hranice počtu obyvatel 150 tisíc“. Z jakého důvodu jsou požadovány zkušenosti v daném rozsahu pro město typu Uherský Brod s přibližně 16 tisíci obyvateli? Domníváme se, že tato podmínka je i s ohledem na to, že v ČR existují pouze 4 města nad 150 tisíci obyvatel, diskriminační.

Odpověď č. 4

U splnění požadavků pro Vedoucího týmu se podmínka opravuje a to ve znění: pro vyloučení pochybností zadavatel uvádí, že platí min. hranice počtu obyvatel 15 tisíc.

Dotaz č. 5

Zadavatel v příloze 2 Technická specifikace na straně 16 v kapitole 1.6 Termíny plnění stanovuje termíny plnění jednotlivých částí PUMM. Celý proces tvorby PUMM je velmi časově náročný a ze zkušeností není možné v tak krátké době vytvořit kvalitní a plnohodnotný PUMM. Mezi jednotlivými částmi PUMM jsou stanoveny velmi krátké časové rozestupy. Například Průzkumy a šetření jsou jedním z hlavních podkladů pro analytickou část, průzkumy v terénu a dopravní průzkumy lze přitom dle metodik provádět pouze ve specifikovaných ročních obdobích (mimo zimní období). Termín pro plnění části Průzkumy a šetření tyto skutečnosti dle nás nereflektuje a též časování až po části Analytická část se jeví jako nešťastné. Stojí si zadavatel opravdu za stanovenými termíny, nebo došlo k překlepu a termíny budou upraveny?

Odpověď č. 5

Jak už plyne z odpovědi 1. Žijeme v nelehké době. Proto se doporučuje mnoho průzkumů přenést do on-line prostředí a provést analýzu stávajících dat z předchozích průzkumů.

Dotaz č. 6

Zadavatel v příloze 2 Technická specifikace na straně 15 uvádí v postupu prací u bodu 3. Akční plán mimo jiné i Zohlednění výsledků procesu SEA.

V jakém časovém horizontu a jakým způsobem zadavatel předpokládá výběr zpracovatele procesu SEA a jakým způsobem bude zajištěna nutnost spolupráce mezi zpracovatelem PUMM a zpracovatelem procesu SEA?

Upozorňujeme, že samotný proces SEA má pevně danou časovou posloupnost, zákonné lhůty a jeho časová náročnost je v řádu měsíců. Proces SEA lze zároveň zahájit až po finálním zpracování kompletního PUMM. Uvedený harmonogram plnění zakázky tyto skutečnosti nereflektuje a nebude tak možné tyto termíny splnit. Prosíme o upřesnění úlohy procesu SEA v této zakázce, zda realizace SEA je nutná a příp. úpravu časového harmonogramu plnění zakázky.

Odpověď č. 6

S ohledem na stávající strategické dokumenty (zpracování nového územního plánu Uherského Brodu) nebude proces SEA realizován.

Dotaz č. 7

Zadavatel v příloze 2 Technická specifikace na straně 43 v bodě 2.5 uvádí, že zpracovatel PUMM provede aktualizaci generelu dopravy města a vypracuje generel cyklistické dopravy. V rámci projektu PUMM nelze zpracovat, ani není cílem zpracovat jednotlivé generely do detailní podrobnosti řešení jednotlivých komunikačních sítí. Dokument PUMM je nadřazeným dokumentem generelů pro jednotlivé módy dopravy. V jakém rozsahu má zadavatel na mysli rozpracování jednotlivých módů dopravy? Předpokládá zadavatel zpracování samostatného generelu dopravy a generelu cyklistické dopravy, nebo tyto generely mají být součástí dokumentu PUMM?

Odpověď č. 7

Generel dopravy a generel cyklistické dopravy se považují za dokumenty, které jsou součástí PUMM: samotný PUMM se totiž v principu považuje za strategický plán, který je opřen o technické data (generely) a je vykomunikován prostřednictvím Komunikační strategie. Generel dopravy a generel cyklistické dopravy pak jsou realizovány na principech udržitelnosti, východisek, který ovlivňují dopravní plánování, jinak se dívá na funkci dopravy ve veřejném prostoru, kde auta již nejsou dominantní, více se zohledňuje zdravý životní styl, ochrana životního prostředí, parkování není spojováno s hledáním dalších parkovacích míst a na bezpečnost se má dívat z pohledu zranitelných účastníků v dopravě.

Dotaz č. 8

Zadavatel v příloze 2 Technická specifikace na straně 46 v bodě 3.1 požaduje hluková měření na 10 stanovištích ve městě. Z naší praxe je pro město o velikosti Uherského Brodu množství stanovišť nepřiměřeně vysoký. Hlukové a emisní výstupy jsou standardně tvořeny na základě vstupů z modelu dopravy.

Trvá i přesto zadavatel na počtu měřících stanovišť dle zadávací dokumentace?

Odpověď č. 8

Zadavatel na počtu měřících stanovišť dle zadávací dokumentace trvá.

Dotaz č. 9

Zadavatel v příloze 2 Technická specifikace na straně 50 uvádí kapitolu 3.6 Dopravní průzkumy. Informace uvedené v této kapitole na straně 50 jsou v rozporu s informacemi na straně 51 a 52 (na str. 50 se pro IAD i MHD uvádí využití dat z podkladů města, na str. 51 jsou však rozepsány poměrně rozsáhlé dopravní průzkumy apod.).

Prosíme o vysvětlení těchto rozporů a objasnění rozsahu požadovaných dopravních průzkumů pro jednotlivé dopravní módy.

Odpověď č. 9

Dopravní průzkumy se požadují provést dle uvedených požadavků specifikovaných v příloze 2 – Technické specifikaci. Společně s daty z dostupných relevantních podkladů města budou využity pro zpracování Plánu udržitelné městské mobility.

Dotaz č. 10

Zadavatel v příloze 3 Strukturovaná nabídková cena v bodech 1, 1a, 1b a 2 uvádí finanční plnění a okamžik platby „Po schválení orgány města Uherský Brod“.

Co je těmi to orgány myšleno? Pokud je myšleno schvalování v radě města či zastupitelstvu města do stanovených termínů v kapitole Termíny plnění uvedené v příloze 2, domníváme se, že harmonogram nereflexuje časovou náročnost těchto schvalovacích úkonů.

Odpověď č. 10

Orgány města je myšlena Rada města Uherský Brod a Zastupitelstvo města Uherský Brod.

Na základě dotazu se termíny plnění upravují takto:

Analytická část:	do 30.07.2021	
Průzkumy, šetření.:	do 02.08.2021	
Návrhová část.:	do 01.09.2021	čistopis již po připomínkování
Akční plán a finální zpráva SUMP	do 01.09.2021	čistopis již po připomínkování

Dotaz č. 11

Zadavatel v příloze 3 Strukturovaná nabídková cena v bodě 3 uvádí finanční plnění a okamžik platby „Po schválení příslušným ministerstvem“.

Prosíme o objasnění, co je „příslušným ministerstvem“ myšleno. Pokud se jedná o Ministerstvo dopravy ČR, z jeho pohledu není pro města velikosti Uherský Brod pořízení PUMM povinné. Má zadavatel ověřeno, že bude MD ČR PUMM Uherský Brod schvalovat? Pokud ano, je toto schválení předpokládáno do termínu plnění uvedeného v kapitole Termíny plnění uvedené v příloze 2, tj. do 1. 6. 2021?

Upozorňujeme, že schválení PUMM MD ČR je možné až po finálním schválení PUMM v orgánech města a po dokončení procesu SEA, přičemž všechny tyto procesy jsou velmi časově náročné (v řádech týdnů až měsíců jednotlivých procesů). Domníváme se, že harmonogram nereflexuje časovou náročnost těchto schvalovacích procesů.

Odpověď č. 11

Zadavatel ustupuje od požadavku finančního plnění a okamžiku platby po schválení příslušným ministerstvem. Trvá nadále uvedená podmínka finančního plnění a okamžiku platby po schválení orgány města Uherský Brod (Rada města Uherský Brod a Zastupitelstvo města Uherský Brod).

Ing. Ferdinand Kubáník v. r.
starosta