



Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.
Kvačalova 2
Žilina 011 40

všetkým záujemcom

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Žilina
	/2017/Du	Ing. Ďurkovský/0415660168	21.04.2017

VEC:

Vysvetlenie informácií uvedených v súťažných podkladoch a zmena znenia súťažných podkladov

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. ako obstarávateľ postupujúci podľa § 8 ods. 5 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov vyhlásil verejnú súťaž s nadlimitnou hodnotou predmetu zákazky pod názvom *Štúdia realizovateľnosti – výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov a infraštruktúry trolejbusovej dráhy, meniarň a obrátisk* (oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania publikované dňa 10.03.2017 v Úradnom vestníku EÚ pod číslom 2017/S 049-089994 a následne publikované dňa 13.03.2017 vo vestníku verejného obstarávania č. 51/2017 pod číslom 3139 – MSS).

V nadväznosti na informácie uvedené v súťažných podkladoch požiadal záujemca listom vyhotoveným 31.03.2017 (doručený obstarávateľskej organizácii dňa 03.04.2017) o vysvetlenie niektorých informácií a obrátil sa na obstarávateľskú organizáciu s požiadavkou o zodpovedanie nasledovných otázok týkajúcich sa predmetného verejného obstarávania:

Otázka č. 1:

V súťažných podkladoch sa uvádza: „...vychádzať a nadväzovať na plánované opatrenia v rámci dopravného systému v žilinskom regióne, definovanými predovšetkým v Územnom genereli dopravy (ÚGD) mesta Žilina“.

Otázka 1. Budú úspešnému uchádzačovi poskytnuté všetky dopravné údaje z ÚGD mesta Žilina? Budú poskytnuté v spracovanej forme v elektronickej verzii s možnosťou ďalšej editácie údajov pre potreby ŠR?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

Úspešnému uchádzačovi bude poskytnutý ÚGD MŽ a PUMM vrátane dopravných údajov. Úspešnému uchádzačovi budú poskytnuté v spracovanej forme v elektronickej verzii s možnosťou ďalšej editácie údajov pre potreby ŠR okrem dopravného modelu.

Obstarávateľská organizácia poskytne všetky iné jej dostupné údaje v súlade s ich licenčnými zmluvami, vrátane podkladov zriaďovateľa Mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja. Zároveň v súlade s opisom predmetu zákazky v súťažných podkladoch, bod č. 2.2, odstavce č. 1), 2. veta, sa očakáva od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Všetky náklady spojené so získaním uvedených podkladov znáša úspešný uchádzač.

Otázka č. 2-4:

V súťažných podkladoch sa uvádza: „...Celkovo sa na trolejbusovej sieti nachádza 12 križovatiek“.

Otázka 2. Vychádzame z predpokladu, že ide o 12 svetelne riadených križovatiek. Požaduje sa v rámci dopravného modelovania posúdiť komplexne aj tieto križovatky podľa Technických podmienok TP 102 a pre všetky scenáre prognózy?

Otázka 3. Ak áno, sú k dispozícii denné priebehy intenzity dopravy na všetkých požadovaných križovatkách?

Otázka 4. Ak nie, je povinnosťou spracovateľa vykonať tento prieskum, alebo ich možno získať priamo z radičov cestnej svetelnej signalizácie v predpísaných časových intervaloch podľa TP 102?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

V časti SP 1.1 Východiská projektu uvádzame: “ Celkovo sa v trolejbusovej sieti nachádza 12 križovatiek. Napájanie jednotlivých križovatiek nie je rozdelené na samostatné napájacie úseky.“

Z kontextu celého odstavca vyplýva, že ide o stručné pomenovanie parametrov a prvkov trakčného vedenia. V tomto prípade počet križovatiek trolejového vedenia.

Súčasťou ŠR nebude posúdenie križovatiek podľa TP 102. Vzhľadom na to, že predmet ŠR je len jeden z viacerých predpokladaných investičných akcií, predpokladá sa komplexné posúdenie križovatiek pre všetky vplyvy spoločne vo vyšších stupňoch prípravy.

Otázka č. 5-6:

V súťažných podkladoch sa uvádza: „...Prevádzkové opatrenia by mali byť zamerané na koordináciu verejnej mestskej dopravy na území mesta Žiliny na všetkých úrovniach IDS – v mestskej, prímestskej aj regionálnej doprave – s cieľom dosiahnuť efektívne využitie existujúcej alebo prípadne novo navrhovanej infraštruktúry, ako napr. nové trate (linky), nové dopravné body (obratiská) a prepravné body (zastávky) zohľadňujúcej Územný plán mesta Žilina, Územný generel dopravy mesta Žilina, Plán udržiavateľnej mobility, Územný plán VÚC Žilinského samosprávneho kraja, Časť urbanizmus a doprava a iné strategické a plánovacie dokumenty“.

Otázka 5. Sú v týchto dokumentoch v dostatočnej podrobnosti k dispozícii výsledky dopravných prieskumov v dostatočnom rozsahu a v editovateľnej elektronickej forme, aby sa splnila požiadavka prevádzkových opatrení, ktoré majú byť zamerané na koordináciu verejnej mestskej dopravy na území mesta Žilina na všetkých úrovniach IDS – v mestskej, prímestskej aj regionálnej doprave?

Otázka 6. Ak nie, je povinnosťou spracovateľa ŠR vykonať tieto dopravné prieskumy?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

K otázke č. 5: Uvedené dokumenty sú verejne dostupné na webovom sídle Mesta Žilina, Žilinského samosprávneho kraja alebo na Ministerstve životného prostredia.

V prípade požiadavky, v dokumente ÚGMŽ a PUMM budú úspešnému uchádzačovi poskytnuté zdrojové dáta, nie však dopravný model, v spracovanej forme v elektronickej verzii s možnosťou ďalšej editácie údajov pre potreby ŠR.

Obstarávateľská organizácia poskytne všetky iné jej dostupné údaje v súlade s ich licenčnými zmluvami, vrátane podkladov zriaďovateľa Mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja.

Posúdenie vhodnosti a dostatočnosti podkladov, resp. nutnosť ich doplnenia je zodpovednosťou súťažiaceho. Upozorňujeme, že súčasťou ŠR bude pripomienkovanie a zapracovanie pripomienok zo strany Riadiaceho výboru, vrátane nástroja JASPERS (účasť v úlohe poradcu).

Zároveň v súlade s opisom predmetu zákazky v súťažných podkladoch, bod č. 2.2, odstavec č. 1), 2. veta, sa očakáva od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Všetky náklady spojené so získaním uvedených podkladov znáša úspešný uchádzač.

K otázke č. 6: Posúdenie vhodnosti a dostatočnosti podkladov, resp. nutnosť ich doplnenia je zodpovednosťou súťažiaceho. Očakáva sa od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia prípadných existujúcich modelov ešte pred podaním ponuky a to u spracovateľov dokumentov. Upozorňujeme, že súčasťou ŠR bude pripomienkovanie a zapracovanie pripomienok zo strany Riadiaceho výboru, vrátane nástroja JASPERS (účasť v úlohe poradcu).

Zároveň v súlade s opisom predmetu zákazky v súťažných podkladoch, bod č. 2.2, odstavec č. 1), 2. veta, sa očakáva od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Všetko čo nie je alebo nebude k dispozícii uchádzačovi, resp. obstarávateľovi, musí to spracovateľ ŠR vykonať, ak to je potrebné pre dosiahnutie žiadaného výsledku resp. cieľa ŠR .

Otázka č. 7:

V súťažných podkladoch sa uvádza: „ŠR by mala zhodnotiť kapacitné a prevádzkové obmedzenia existujúcej infraštruktúry z pohľadu mobility trendov a potenciál budúceho vývoja / rozvoja mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy“. „...Obstarávateľská organizácia sa bude podieľať na sprostredkovaní iných relevantných vstupov v rámci ŠR, vrátane dopravného prognózovania a ekonomickej analýzy“.

Otázka 7. Znamená tento výrok, že obstarávateľ poskytne požadované dopravné údaje v dostatočnom rozsahu pre potreby prognózy a dopravného modelu a obstarávateľ vykoná dopravné prieskumy?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

Uvedené dokumenty sú verejne dostupné na webovom sídle Mesta Žilina, Žilinského samosprávneho kraja alebo na Ministerstve životného prostredia.

V prípade požiadavky, v dokumente ÚGMŽ a PUMM budú úspešnému uchádzačovi poskytnuté zdrojové dáta, nie však dopravný model, v spracovanej forme v elektronickej verzii s možnosťou ďalšej editácie údajov pre potreby ŠR.

Obstarávateľská organizácia poskytne všetky iné jej dostupné údaje v súlade s ich licenčnými zmluvami, vrátane podkladov zriaďovateľa Mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja.

Posúdenie vhodnosti a dostatočnosti podkladov, resp. nutnosť ich doplnenia je zodpovednosťou súťažiacoho. Upozorňujeme, že súčasťou ŠR bude pripomienkovanie a zapracovanie pripomienok zo strany Riadiaceho výboru, vrátane nástroja JASPERS (účasť v úlohe poradcu).

Priamo obstarávateľ môže poskytnúť len tie finančné alebo dopravné údaje, ktoré eviduje v rámci svojej činnosti.

Všetky iné náklady spojené so získaním potrebných uvedených podkladov znáša úspešný uchádzač.

Zároveň v súlade s opisom predmetu zákazky v súťažných podkladoch, bod č. 2.2, odstavec č. 1), 2. veta, sa očakáva od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Upozornenie: v súvislosti s vysvetlením, resp. odpoveďou na otázku č. 7 obstarávateľská organizácia vykonala zmenu znenia súťažných podkladov označená ako Zmena č. 1, ktorej text sa nachádza v závere tohto vysvetlenia.

Otázka č. 8:

Podľa súťažných podkladov sa žiada, aby sa zhodnotila dopravná situácia z hľadiska „mobilitných trendov“.

Otázka 8. Žiadame vysvetliť, ako postupovať pri týchto trendoch, pretože použitím oficiálneho materiálu Ministerstva dopravy pre „Metodiku plánov udržateľnej mobility“ sa v tomto dokumente deklaruje, že mobility je bezrozmerné číslo. Žiadame doložiť od obstarávateľa, ktoré mobilitné trendy požaduje sledovať a v akých parametroch, ak spracovateľ má vypracovať ŠR podľa platných predpisov?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

Obstarávateľská organizácia neurčuje a neuzatvára posúdenie mobilitných trendov. Obstarávateľská organizácia požaduje posúdiť všetky relevantné mobilitné trendy, či už z návrhu rôznych predmetných materiálov (národných aj lokálnych), riešiteľa, obstarávateľskej organizácie alebo riadiaceho výboru.

Otázka č. 9-11:

Podľa súťažných podkladov sa požaduje „...Ako základ pre prevádzkovú analýzu a ekonomické posúdenie alternatív bude použitý regionálny dopravný model, založený na analýze dopytu“. Ďalej sa deklaruje „...Model môže byť založený na niektorom z už existujúcich dopravných modelov pre dané územie (napr. dopravný model pre UGDMŽ, model ÚPN VÚC)“.

Otázka 9. Dostane úspešný uchádzač k dispozícii funkčný dopravný model UGDMŽ ako aj ÚPN VÚC? Môže obstarávateľ deklarovvať, v akom prostredí pracujú tieto modely a koľko majú zón (aká je veľká matica zdroj – cieľ)?

Otázka 10. Sú tieto modely štruktúrované zvlášť pre osobnú individuálnu dopravu ako aj pre verejnú hromadnú dopravu?

Otázka 11. Majú tieto modely scenáre pre špičkové hodiny a špičkové obdobia ako aj celodenné objemy dopravných vzťahov?

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

V prípade požiadavky, v spracovanom dokumente ÚGMŽ a PUMM budú úspešnému uchádzačovi poskytnuté zdrojové dáta, v spracovanej forme v elektronickej verzii s možnosťou ďalšej editácie údajov pre potreby ŠR. Dopravný model použitý v ÚGDMŽ je v súlade s licenčnou zmluvou k dispozícii len u spracovateľa ÚGDMŽ (Žilinská univerzita).

Podľa vyjadrenia Žilinského samosprávneho kraja v dokumente ÚP VÚC sa nenachádza dopravný model. V dokumente „Stratégia budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“ nie je model dopravy použitý. Aktuálne Žilinský samosprávny kraj vypracováva dokument Plán udržateľnej mobility ŽSK ktorého súčasťou bude aj dopravný model. V štádiu rozpracovanosti nie je možné získať údaje z tohto dokumentu.

Riešiteľ buď po dohode so spracovateľom a držiteľom licencie existujúceho dopravného modelu bude používať a upravovať existujúci model alebo vypracuje nový multimodálny dopravný model v požadovanej kvalite.

Zároveň v súlade s opisom predmetu zákazky v súťažných podkladoch, bod č. 2.2, odstavec č. 1), 2. veta, sa očakáva od uchádzačov, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Všetky náklady spojené so získaním uvedených podkladov znáša úspešný uchádzač.

Model ÚGDMŽ pracuje v prostredí PTV VISSION, model v PTV VISEM, PTV Visum. Celkovo má 114 zón (matica 114x114).

Upozornenie: v súvislosti s vysvetlením, resp. odpoveďami na otázky č. 9-11 obstarávateľská organizácia vykonala zmenu znenia súťažných podkladov označená ako Zmena č. 2, ktorej text sa nachádza v závere tohto vysvetlenia.

Otázka č. 12:

Podľa súťažných podkladov sa požaduje: „...Prognóza musí zohľadňovať všetky scenáre budúceho vývoja dopravného dopytu, ktoré odrážajú rôzne kombinácie predpokladov rozvoja interných dopravných faktorov (napr. rozvoj okolitej infraštruktúry, opatrenia dopravnej politiky) a predpokladov vývoja externých ukazovateľov (napr. vývoj HDP a s ním súvisiaci rast mobility a priemyselnej produkcie, stupeň automobilizácie) ako základ pre analýzu citlivosti a kvalitatívnu analýzu rizík:

-preskúmanie mestských a priemyselných predpokladov rozvoja, ktoré môžu mať vplyv na dopravný dopyt vo všeobecnosti a najmä na dopyt po verejnej doprave;

-navrhované predpoklady prognózovaných scenárov by mali byť konzultované so skupinou expertov zo zainteresovaných strán, vysoký a nízky scenár vývoja bude použitý ako základ pre analýzu citlivosti dopytu a analýzu rizík.“

Otázka 12. Koľko časových intervalov je definovaných pre prognózu okrem súčasného stavu? Žiadame uviesť časové horizonty dopravnej prognózy okrem súčasného stavu.

Odpoveď obstarávateľskej organizácie:

Obstarávateľ požaduje pre prognózu okrem súčasného stavu zohľadniť minimálne roky 2025 a 2045 v rôznych dopravných scenároch.

V súvislosti s poskytnutím odpovedí na otázky týkajúce sa informácií uvedených v súťažných podkladoch a v nadväznosti na povinnosť poskytnúť vysvetlenie v lehote podľa § 48 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov Vám oznamujeme, že obstarávateľská organizácia primerane predĺžila lehotu na predkladanie ponúk, termín otvárania ponúk a lehotu viazanosti ponúk a to formou vykonania redakčnej opravy týchto informácií v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania (odoslaná dňa 07.04.2017 na Publikačný úrad) a následne boli vykonané úpravy týchto termínov a lehôt aj v súťažných podkladoch, ktoré boli zverejnené v profile obstarávateľskej organizácie. Lehota na predkladanie ponúk, resp. žiadostí o účasť uplynie dňom **15.05.2017 o 09:00 hod. SEČ**, termín otvárania ponúk (častí označených ako „Ostatné“) je stanovený na **16.05.2017 o 09:00 hod. SEČ** a stanovená je nová lehota, počas ktorej sú ponuky uchádzača viazané a to **do 31.01.2018**.

Obstarávateľská organizácia v odpovediach na otázky č. 7 a 9-11 zároveň uvádza, že vykonala zmenu znenia súťažných podkladov a to nasledovne:

Zmena č. 1:

V súťažných podkladoch, Oddiel „C“ Opis predmetu zákazky, v bode 1.4 Východisková projektová dokumentácia ŠR **sa vypúšťa posledná veta** zo znenia tohto bodu.

Pôvodné znenie bodu 1.4 bolo:

1.4 Východisková projektová dokumentácia ŠR

Od úspešného uchádzača ŠR sa očakáva:

a) zvážiť a v primeranom rozsahu rešpektovať:

- Platné stratégie, rozvojové plány a programy v oblasti dopravy a dopravnej politiky na Európskej, národnej a miestnej úrovni
- Všeobecné zásady a technické požiadavky na dráhy a zariadenia, platné STN, TNŽ a súvisiace predpisy
- Územný plán Mesta Žilina
- Územný generel dopravy mesta Žilina, apríl 2016
- Plán udržateľnej mobility mesta Žilina
- Pripravovanú stratégiu žilinského samosprávneho kraja pre Integrovaný dopravný systém regiónu Žilina

b) v primeranom rozsahu zohľadniť:

- Stav jestvujúcich zariadení a požiadavky správcov na ich stavebné úpravy v rámci modernizácie,
- „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégiu rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020“,
- Územný plán VÚC Žilinského samosprávneho kraja, Časť urbanizmus a doprava a prípadne tiež iných dotknutých obcí,
- Ostatné relevantné sociálno-ekonomické plány a prognózy,
- Urbanistickú štúdiu a koordináciu inžinierskych sietí v areáli DPMŽ
- Existujúcu projektovú dokumentáciu a projektovú prípravu

Obstarávateľská organizácia odovzdá úspešnému uchádzačovi minimálne tieto uvedené vstupy:

a) navrhované alebo schválené strategické a plánovacie dokumenty

- b) iné súvisiace štúdie so všetkými prílohami,
 - c) Existujúcu projektovú dokumentáciu pre ďalšie využitie v rámci ŠR,
 - d) Existujúce geotechnické a geologické prieskumy,
 - e) Akúkoľvek dostupnú špecifickú mapovú dokumentáciu,
 - f) Relevantné technické normy a nariadenia
 - g) Rôzne dopravné, finančné a ekonomické údaje relevantné k danej ŠR, minimálne za posledných 10 rokov,
- Obstarávateľská organizácia sa bude podieľať na sprostredkovaní iných relevantných vstupov v rámci ŠR, vrátane dopravného prognózovania a ekonomickej analýzy.

Nové znenie bodu 1.4 je nasledovné:

1.4 Východisková projektová dokumentácia ŠR

Od úspešného uchádzača ŠR sa očakáva:

- a) zvážiť a v primeranom rozsahu rešpektovať:
 - Platné stratégie, rozvojové plány a programy v oblasti dopravy a dopravnej politiky na Európskej, národnej a miestnej úrovni
 - Všeobecné zásady a technické požiadavky na dráhy a zariadenia, platné STN, TNŽ a súvisiace predpisy
 - Územný plán Mesta Žilina
 - Územný generel dopravy mesta Žilina, apríl 2016
 - Plán udržateľnej mobility mesta Žilina
 - Pripravovanú stratégiu žilinského samosprávneho kraja pre Integrovaný dopravný systém regiónu Žilina
- b) v primeranom rozsahu zohľadniť:
 - Stav jestvujúcich zariadení a požiadavky správcov na ich stavebné úpravy v rámci modernizácie,
 - „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégiu rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020“,
 - Územný plán VÚC Žilinského samosprávneho kraja, Časť urbanizmus a doprava a prípadne tiež iných dotknutých obcí,
 - Ostatné relevantné sociálno-ekonomické plány a prognózy,
 - Urbanistickú štúdiu a koordináciu inžinierskych sietí v areáli DPMŽ
 - Existujúcu projektovú dokumentáciu a projektovú prípravu

Obstarávateľská organizácia odovzdá úspešnému uchádzačovi minimálne tieto uvedené vstupy:

- a) navrhované alebo schválené strategické a plánovacie dokumenty
- b) iné súvisiace štúdie so všetkými prílohami,
- c) Existujúcu projektovú dokumentáciu pre ďalšie využitie v rámci ŠR,
- d) Existujúce geotechnické a geologické prieskumy,
- e) Akúkoľvek dostupnú špecifickú mapovú dokumentáciu,
- f) Relevantné technické normy a nariadenia
- g) Rôzne dopravné, finančné a ekonomické údaje relevantné k danej ŠR, minimálne za posledných 10 rokov.

Zmena č. 2:

V súťažných podkladoch, Oddiel „C“ Opis predmetu zákazky, v bode 2.2 Dopravná prognóza a prevádzková potreba sa **vypúšťa druhá veta** zo znenia tohto bodu.

Pôvodné znenie bodu 2.2 bolo:

2.2 Dopravná prognóza a prevádzková potreba

Ako základ pre prevádzkovú analýzu a ekonomické posúdenie alternatív bude použitý regionálny dopravný model, založený na analýze dopytu.

Objednávateľ poskytne riešiteľovi regionálny dopravný model, ktorý bude použitý na potrebné úpravy a dopracovanie riešiteľom ŠR.

Umožnené sú dva základné spôsoby spracovania dopravného modelu:

1) Model môže byť založený na niektorom z už existujúcich dopravných modelov pre dané územie (napr. dopravný model pre UGDMŽ, model ÚPN VÚC), ktoré však musia byť ďalej prispôbené pre túto ŠR v súlade s nižšie uvedenými princípmi. Od uchádzačov sa očakáva, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

2) Pre účely tejto ŠR tiež môže byť alternatívne vytvorený celkom nový regionálny dopravný model v súlade princípmi ŠR.

V prípade, ak sa preukáže, že je možné pre procedúru modelovania použiť aj iné jednoduchšie postupy, je možné, na základe schválenia obstarávateľskej organizácie pre odhad špecifických výstupov, uvedené požiadavky nahradiť inými syntetickými modelovacími metódami.

Na základe regionálneho dopravného modelu bude stanovená dopravná prognóza a modal split pre všetky zložky motorovej osobnej dopravy na území mesta.

Požadované princípy pre tvorbu dopravného modelu

- Pre výhľadové prevádzkové koncepty a alternatívy, musí byť prekonzultovaný rozsah dopravnej infraštruktúry (železničnej, cestnej, MHD) zahrnutej do modelu, ktorý možno predpokladať, že bude vybudovaný na začiatku, resp. konci hodnotiaceho obdobia;
- Dezagregácia dopytu v osobnej doprave by mala odrážať primeraný počet rôznych sociálno-ekonomických skupín a rozlíšiť cestujúcich na tých, ktorí majú prístup k automobilu a tých, ktorí uvedeným prístupom nedisponujú.
- Denná variácia dopytu by mala byť v modeli zachytená samostatnou analýzou špičkových a mimošpičkových období, vrátane vplyvov kongescií na cestnú sieť, najmä čo na hlavných cestných vstupoch (radiálach) a tranzitných ťahoch miest.
- Model rozdelenia dopravy v území a del'by prepravnej práce bude založený na generalizovaných nákladoch, kalibrovaných s miestnymi pomermi a ekonomickými charakteristikami.
- Mestská a prímestská autobusová, železničná, individuálna automobilová a nákladná doprava by mali byť modelované ako samostatné módy pre voľbu druhu dopravy.
- Prognóza musí zohľadňovať všetky scenáre budúceho vývoja dopravného dopytu, ktoré odrážajú rôzne kombinácie predpokladov rozvoja interných dopravných faktorov (napr. rozvoj okolitej infraštruktúry, opatrenia dopravnej politiky) a predpokladov vývoja externých ukazovateľov (napr. vývoj HDP a s ním súvisiaci rast mobility a priemyselnej produkcie, stupeň automobilizácie) ako základ pre analýzu citlivosti a kvalitatívnu analýzu rizík:
 - preskúmanie mestských a priemyselných predpokladov rozvoja, ktoré môžu mať vplyv na dopravný dopyt vo všeobecnosti a najmä na dopyt po verejnej doprave;
 - navrhované predpoklady prognózovaných scenárov by mali byť konzultované so skupinou expertov zo zainteresovaných strán, vysoký a nízky scenár vývoja bude použitý ako základ pre analýzu citlivosti dopytu a analýzu rizík.

Nové znenie bodu 2.2 je nasledovné:

2.2 Dopravná prognóza a prevádzková potreba

Ako základ pre prevádzkovú analýzu a ekonomické posúdenie alternatív bude použitý regionálny dopravný model, založený na analýze dopytu.

Umožnené sú dva základné spôsoby spracovania dopravného modelu:

Model môže byť založený na niektorom z už existujúcich dopravných modelov pre dané územie (napr. dopravný model pre UGDMŽ, model ÚPN VÚC), ktoré však musia byť ďalej prispôbované pre túto ŠR v súlade s nižšie uvedenými princípmi. Od uchádzačov sa očakáva, že si preveria možnosti využitia týchto modelov ešte pred podaním.

Pre účely tejto ŠR tiež môže byť alternatívne vytvorený celkom nový regionálny dopravný model v súlade princípmi ŠR.

V prípade, ak sa preukáže, že je možné pre procedúru modelovania použiť aj iné jednoduchšie postupy, je možné, na základe schválenia obstarávateľskej organizácie pre odhad špecifických výstupov, uvedené požiadavky nahradiť inými syntetickými modelovacími metódami.

Na základe regionálneho dopravného modelu bude stanovená dopravná prognóza a modal split pre všetky zložky motorovej osobnej dopravy na území mesta.

Požadované princípy pre tvorbu dopravného modelu

- Pre výhľadové prevádzkové koncepty a alternatívy, musí byť prekonzultovaný rozsah dopravnej infraštruktúry (železničnej, cestnej, MHD) zahrnutej do modelu, ktorý možno predpokladať, že bude vybudovaný na začiatku, resp. konci hodnotiaceho obdobia;
- Dezagregácia dopytu v osobnej doprave by mala odrážať primeraný počet rôznych sociálno-ekonomických skupín a rozlíšiť cestujúcich na tých, ktorí majú prístup k automobilu a tých, ktorí uvedeným prístupom nedisponujú.
- Denná variácia dopytu by mala byť v modeli zachytená samostatnou analýzou špičkových a mimošpičkových období, vrátane vplyvov kongescií na cestnú sieť, najmä čo na hlavných cestných vstupoch (radiálach) a tranzitných ťahoch miest.
- Model rozdelenia dopravy v území a del'by prepravnej práce bude založený na generalizovaných nákladoch, kalibrovaných s miestnymi pomermi a ekonomickými charakteristikami.
- Mestská a prímestská autobusová, železničná, individuálna automobilová a nákladná doprava by mali byť modelované ako samostatné módy pre voľbu druhu dopravy.
- Prognóza musí zohľadňovať všetky scenáre budúceho vývoja dopravného dopytu, ktoré odrážajú rôzne kombinácie predpokladov rozvoja interných dopravných faktorov (napr. rozvoj okolitej infraštruktúry, opatrenia dopravnej politiky) a predpokladov vývoja externých ukazovateľov (napr. vývoj HDP a s ním súvisiaci rast mobility a priemyselnej produkcie, stupeň automobilizácie) ako základ pre analýzu citlivosti a kvalitatívnu analýzu rizík:
 - preskúmanie mestských a priemyselných predpokladov rozvoja, ktoré môžu mať vplyv na dopravný dopyt vo všeobecnosti a najmä na dopyt po verejnej doprave;
 - navrhované predpoklady prognózovaných scenárov by mali byť konzultované so skupinou expertov zo zainteresovaných strán, vysoký a nízky scenár vývoja bude použitý ako základ pre analýzu citlivosti dopytu a analýzu rizík.

Obstarávateľská organizácia vykonala v súťažných podkladoch aj ďalšie zmeny, ktorými sa mení znenie súťažných podkladov nasledovne:

Zmena č. 3:

V súťažných podkladoch, Oddiel „C“ Opis predmetu zákazky, v bode 2.1 Prístup k ŠR sa v texte bodu nahrádza pôvodné slovné spojenie „...**po uzavretí ZoD...**“ novým slovným spojením „...**po nadobudnutí účinnosti ZoD...**“ a zároveň sa s predmetného odstavca v tomto bode vypúšťa text:

- **JASPERS (účasť v úlohe poradcu),**

Pôvodné znenie bodu 2.1 bolo:

2.1 Prístup k ŠR

Pre ďalšie programové obdobie 2014-2020 sa vyžaduje, aby bol projekt založený na komplexnej ŠR, vypracovanej podľa medzinárodných štandardov kvality.

Vzhľadom na povahu predmetu štúdie – trolejbusová doprava a k nej príslušná prevádzková základňa (vozovňa) – bude ŠR vypracovaná ako viac-kroková.

Súčasťou ŠR bude Technicko-ekonomická štúdia s vypracovaním projektovej dokumentácie pre všetky technické opatrenia v rozsahu štúdie v zmysle požiadaviek UNIKA.

Súčasťou ŠR bude vypracovanie strategickej CBA so všetkými požiadavkami podľa štandardov európskych príručiek CBA pre infraštruktúrne investičné akcie.

Aktivity budú pozostávať zo spracovania a návrhu viacerých možných investičných alternatív obsahujúcich minimálne:

- **Alternatívu „bez projektu“** bude zameraná na zachovanie súčasných podmienok prevádzky trate, bez investičných zásahov alebo s minimálnym zlepšením konštrukčných štandardov;

- **3 projektové alternatívy „urobiť niečo“ pre prevádzkové koncepty trolejbusových tratí a meniarň;**

- **3 projektové alternatívy „urobiť niečo“ pre prevádzkové koncepty prevádzkovej základne (vozovne);**

- budú definované úspešným uchádzačom v súlade so špecifickými cieľmi, ktoré majú byť dosiahnuté v rámci koncepcie dopravného systému a jeho jednotlivých častí a príslušnými prevádzkovými konceptmi,

Pozn.: objednávateľ môže akceptovať aj menej projektových alternatív, ak sa preukáže, že nie je možné definovať racionálne alternatívy.

V ŠR bude analyzovaný súčasný stav infraštruktúry a prevádzka systému mestskej verejnej dopravy v meste Žilina a navrhnuté budúce potreby a potenciál v kontexte celého dopravného systému analyzovanej oblasti ako súčasť pripravovaného IDS žilinského kraja.

ŠR by mala zhodnotiť kapacitné a prevádzkové obmedzenia existujúcej infraštruktúry z pohľadu mobility trendov a potenciál budúceho vývoja/ rozvoja mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy.

Úspešný uchádzač by mal vypracovať vhodné prevádzkové koncepty pri implementácii rôznych špecifických infraštruktúrnych opatrení. Prevádzkové koncepty majú rešpektovať strategické zámery mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja v oblasti dopravnej politiky a vytvárania plne integrovaného dopravného systému osobnej dopravy v širšom regióne, vrátane dôslednej koordinácie služieb železničnej a autobusovej dopravy.

Prístup k ŠR by sa mal riadiť princípmi správneho koncepčného rozvoja a zhodnotením významných projektov dopravnej infraštruktúry, vrátane:

- komplexného posúdenia optimalizácie organizačných, prevádzkovo - technologických a infraštruktúrnych prvkov, ktoré tvoria dopravný systém verejnej osobnej dopravy mesta Žilina;

- zamerania sa na dopyt a kvalitu služieb s jednoznačným postupom modelovania dopytu a ponuky;
- prístupu k sociálno-ekonomickej efektívnosti nákladov uplatňovaného v celom procese, od tvorby alternatív až po odporúčania;
- zabezpečenia reálnych možností financovania cenovo dostupnej investície v primeranej lehote a v kontexte ďalších investičných príležitostí a priorít v regióne mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja.

Pri všetkých alternatívach projektu je potrebné upriamiť pozornosť na dodržiavanie požiadaviek na bezbariérový prístup pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou na zastávkach.

Od úspešného uchádzača sa neočakáva podrobné spracovanie projektovej dokumentácie, alebo príprava súťažných podkladov, EIA a pod..

Úspešný uchádzač je povinný odhadnúť očakávané náklady na prevádzku a údržbu pre potreby spracovania analýzy nákladov a výnosov; musí zvážiť náklady vznikajúce správcovi infraštruktúry a dopravným podnikom podľa rôznych prevádzkových plánov a je tiež potrebné odhadnúť ekonomické prínosy z prevedenej dopravy a prevádzkové náklady cestných vozidiel a náklady na údržbu v cestnej doprave v danej alternatíve.

Skutočná potreba, primeranosť a efektívnosť opatrení bude analyzovaná a posúdená v ŠR na základe prevádzkových konceptov jednotlivých alternatív a môžu byť doplnené, prispôbené alebo vylúčené v návrhu technických riešení.

Obstarávateľská organizácia bezprostredne **po uzavretí ZoD** ustanoví Riadiaci výbor, ktorý bude tvorený nominovanými zástupcami:

- obstarávateľskej organizácie,
- úspešného uchádzača (predseda RV – Kľúčový expert 1- vedúci tímu) riadi všetky činnosti RV a tímu,
- MDVRR SR,
- **JASPERS (účasť v úlohe poradcu)**,
- projektovým manažérom a konzultantmi obstarávateľskej organizácie a (podporná účasť / pri prezentáciách).

Stretnutia Riadiaceho výboru sa budú konať v prípade potreby a to za účasti vedúceho tímu a expertov úspešného uchádzača. Predmetom stretnutí bude prediskutovanie, pripomienkovanie a schvaľovanie prístupu pri riešení projektu, hlavne ohľadom prevádzkových konceptov projektu a samotné schvaľovanie rozsahu a technických opatrení jednotlivých konceptov a Návrhu Správy štúdie realizovateľnosti a dosahovaných výsledkov projektu.

Nové znenie bodu 2.1 je nasledovné:

2.1 Prístup k ŠR

Pre ďalšie programové obdobie 2014-2020 sa vyžaduje, aby bol projekt založený na komplexnej ŠR, vypracovanej podľa medzinárodných štandardov kvality.

Vzhľadom na povahu predmetu štúdie – trolejbusová doprava a k nej príslušná prevádzková základňa (vozovňa) – bude ŠR vypracovaná ako viac-kroková.

Súčasťou ŠR bude Technicko-ekonomická štúdia s vypracovaním projektovej dokumentácie pre všetky technické opatrenia v rozsahu štúdie v zmysle požiadaviek UNIKA.

Súčasťou ŠR bude vypracovanie strategickej CBA so všetkými požiadavkami podľa štandardov európskych príručiek CBA pre infraštruktúrne investičné akcie.

Aktivity budú pozostávať zo spracovania a návrhu viacerých možných investičných alternatív obsahujúcich minimálne:

- **Alternatívu „bez projektu“** bude zameraná na zachovanie súčasných podmienok prevádzky trate, bez investičných zásahov alebo s minimálnym zlepšením konštrukčných štandardov;

- **3 projektové alternatívy „urobiť niečo“ pre prevádzkové koncepty trolejbusových tratí a meniarňí;**
 - **3 projektové alternatívy „urobiť niečo“ pre prevádzkové koncepty prevádzkovej základne (vozovne;**
 - budú definované úspešným uchádzačom v súlade so špecifickými cieľmi, ktoré majú byť dosiahnuté v rámci koncepcie dopravného systému a jeho jednotlivých častí a príslušnými prevádzkovými konceptmi,
- Pozn.: objednávatel' môže akceptovať aj menej projektových alternatív, ak sa preukáže, že nie je možné definovať racionálne alternatívy.*

V ŠR bude analyzovaný súčasný stav infraštruktúry a prevádzka systému mestskej verejnej dopravy v meste Žilina a navrhnuté budúce potreby a potenciál v kontexte celého dopravného systému analyzovanej oblasti ako súčasť pripravovaného IDS žilinského kraja.

ŠR by mala zhodnotiť kapacitné a prevádzkové obmedzenia existujúcej infraštruktúry z pohľadu mobility trendov a potenciál budúceho vývoja/ rozvoja mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy.

Úspešný uchádzač by mal vypracovať vhodné prevádzkové koncepty pri implementácii rôznych špecifických infraštruktúrnych opatrení. Prevádzkové koncepty majú rešpektovať strategické zámery mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja v oblasti dopravnej politiky a vytvárania plne integrovaného dopravného systému osobnej dopravy v širšom regióne, vrátane dôslednej koordinácie služieb železničnej a autobusovej dopravy.

Prístup k ŠR by sa mal riadiť princípmi správneho koncepčného rozvoja a zhodnotením významných projektov dopravnej infraštruktúry, vrátane:

- komplexného posúdenia optimalizácie organizačných, prevádzkovo - technologických a infraštruktúrnych prvkov, ktoré tvoria dopravný systém verejnej osobnej dopravy mesta Žilina;
- zamerania sa na dopyt a kvalitu služieb s jednoznačným postupom modelovania dopytu a ponuky;
- prístupu k sociálno-ekonomickej efektívnosti nákladov uplatňovaného v celom procese, od tvorby alternatív až po odporúčania;
- zabezpečenia reálnych možností financovania cenovo dostupnej investície v primeranej lehote a v kontexte ďalších investičných príležitostí a priorít v regióne mesta Žilina a Žilinského samosprávneho kraja.

Pri všetkých alternatívach projektu je potrebné upriamiť pozornosť na dodržiavanie požiadaviek na bezbariérový prístup pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou na zastávkach.

Od úspešného uchádzača sa neočakáva podrobné spracovanie projektovej dokumentácie, alebo príprava súťažných podkladov, EIA a pod..

Úspešný uchádzač je povinný odhadnúť očakávané náklady na prevádzku a údržbu pre potreby spracovania analýzy nákladov a výnosov; musí zvážiť náklady vznikajúce správcovi infraštruktúry a dopravným podnikom podľa rôznych prevádzkových plánov a je tiež potrebné odhadnúť ekonomické prínosy z prevedenej dopravy a prevádzkové náklady cestných vozidiel a náklady na údržbu v cestnej doprave v danej alternatíve.

Skutočná potreba, primeranosť a efektívnosť opatrení bude analyzovaná a posúdená v ŠR na základe prevádzkových konceptov jednotlivých alternatív a môžu byť doplnené, prispôbené alebo vylúčené v návrhu technických riešení.

Obstarávateľská organizácia bezprostredne po nadobudnutí účinnosti ZoD ustanoví Riadiaci výbor, ktorý bude tvorený nominovanými zástupcami:

- obstarávateľskej organizácie,
- úspešného uchádzača (predseda RV – Kľúčový expert 1- vedúci tímu) riadi všetky činnosti RV a tímu,
- MDVRR SR,

- projektovým manažérom a konzultantmi obstarávateľskej organizácie a (podporná účasť / pri prezentáciách).

Stretnutia Riadiaceho výboru sa budú konať v prípade potreby a to za účasti vedúceho tímu a expertov úspešného uchádzača. Predmetom stretnutí bude prediskutovanie, pripomienkovanie a schvaľovanie prístupu pri riešení projektu, hlavne ohľadom prevádzkových konceptov projektu a samotné schvaľovanie rozsahu a technických opatrení jednotlivých konceptov a Návrhu Správy štúdie realizovateľnosti a dosahovaných výsledkov projektu.

Zmena č. 4:

V súťažných podkladoch, Oddiel „E“ Obchodné podmienky poskytnutia predmetu zákazky, Časť I. Obchodné a zmluvné podmienky, bod I.2 Návrh Zmluvy o dielo (zoznam zmluvných podmienok a požiadaviek) sa nahrádza celé znenie odseku 13.8 ZoD novým znením a to nasledovne:

Pôvodné znenie odseku 13.8. ZoD bolo:

13.8. Táto ZoD nadobúda platnosť dňom jej podpísania oprávnenými zástupcami obidvoch zmluvných strán a účinnosť dňom nasledujúcim po dni jej zverejnenia na webovej stránke objednávateľa podľa § 47a) zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov.

Nové znenie odseku 13.8. ZoD je nasledovné:

13.8. Táto ZoD nadobúda platnosť dňom jej podpísania oprávnenými zástupcami obidvoch zmluvných strán a účinnosť nadobúda po podpise Zmluvy o NFP medzi riadiacim orgánom a objednávateľom. V prípade, ak objednávateľovi nebude schválená žiadosť o nenávratný finančný príspevok najneskôr do 31.12.2017, táto ZoD stráca platnosť, ak sa zmluvné strany formou dodatku nedohodnú inak.

Zmena č. 5:

V súťažných podkladoch, Oddiel „A“ Pokyny pre uchádzačov, Časť III. Príprava ponuky, odsek III.4.3 sa v písmene f) mení znenie textu nasledovne:

Pôvodné znenie textu písmena f) v odseku III.4.3 bolo:

f) doklady a dokumenty tvoriace obsah podmienok účasti podľa informácií uvedených v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania a týchto súťažných podkladov (uchádzač predkladá originály dokumentov alebo ich úradne overené kópie s čitateľnými dátumami ich vyhotovenia podľa informácií a pokynov, ktoré sú uvedené v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania a v týchto súťažných podkladoch); ak je relevantné, doklady preukazujúce splnenie podmienok účasti môžu byť nahradené jednotným európskym dokumentom (JED) podľa § 39 ods. 1 ZVO. Obstarávateľská organizácia požaduje v prípade uchádzača preukazujúceho splnenie podmienok účasti v zmysle § 39 ods. 1 ZVO formulárom JED, aby vo svojej ponuke predložil vyplnený a podpísaný štandardný formulár JED, ktorý je Prílohou č. 7 Jednotný európsky dokument týchto súťažných podkladov. V Prílohe č. 7 sa nachádzajú aj súhrnné informácie v prípade predloženia JED v ponuke.

Nové znenie textu písmena f) v odseku III.4.3 je nasledovné:

- f) doklad o zložení zábezpeky ponuky podľa odseku III.2 Oddielu „A“ súťažných podkladov; doklady a dokumenty tvoriace obsah podmienok účasti podľa informácií uvedených v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania a týchto súťažných podkladov (uchádzač predkladá originály dokumentov alebo ich úradne overené kópie s čitateľnými dátumami ich vyhotovenia podľa informácií a pokynov, ktoré sú uvedené v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania a v týchto súťažných podkladoch); ak je relevantné, doklady preukazujúce splnenie podmienok účasti môžu byť nahradené jednotným európskym dokumentom (JED) podľa § 39 ods. 1 ZVO. Obstarávateľská organizácia požaduje v prípade uchádzača preukazujúceho splnenie podmienok účasti v zmysle § 39 ods. 1 ZVO formulárom JED, aby vo svojej ponuke predložil vyplnený a podpísaný štandardný formulár JED, ktorý je Prílohou č. 7 Jednotný európsky dokument týchto súťažných podkladov. V Prílohe č. 7 sa nachádzajú aj súhrnné informácie v prípade predloženia JED v ponuke.

Obstarávateľská organizácia Vám oznamuje, že uvádzané zmeny č. 1 - 5 sú zapracované do znenia súťažných podkladov, ktoré sú zverejnené v profile obstarávateľskej organizácie ako súbor na stiahnutie, t.j. príloha zverejneného dokumentu *Vysvetlenie informácií uvedených v súťažných podkladoch a zmena znenia súťažných podkladov*.

S pozdravom:

Ing. Ján Barienčík, PhD.
konateľ a riaditeľ spoločnosti