

OBJEDNÁVKA

Číslo objednávky: 4/O1PU-003976

Ze dne: 11.04.2022

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Práčská 3338/3, 106 00 Praha 10

■
■
IČO: 65993390
DIČ: CZ65993390

Poskytovatel:

Obchodní jméno: Vysoké učení technické v Brně
Adresa: Antonínská 548/1, 601 90 Brno
IČO: 00216305
DIČ: CZ00216305

Tato objednávka je uzavírána na základě „Smlouvy na opakující se služby“ uzavřené mezi Objednatel a Poskytovatelem dne 1.2.2019, číslo smlouvy O1PU-003976 (dále jen „Smlouva“) a po jejím potvrzení Poskytovatelem zavazuje obě smluvní strany ke splnění Smlouvou a touto objednávkou stanovených závazků.

Kontaktní osoba Objednatele: ■

Fakturujte: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4

Obchodní a platební podmínky: Upravuje Smlouva.

Objednáváme u Vás:

Dle specifikace služeb v Příloze č.1, část 3. Metodika .Optimalizace zadávacích podmínek nových výběrových řízení.

Zkrácení doby omezení provozu díky vyšší kvalitě odtahových služeb - Provést odborný odhad průměrné doby zdržení při nepovedeném vyproštění/odtahu a počtu takových případů pro zjištění odhadu celkové doby zbytečného prodloužení omezení provozu. Tuto dobu následně vynásobit celospolečenskou ztrátou z omezení provozu vztaženou na jednotku času a intenzitu provozu.

Podrobná specifikace zadání je v Příloze č. 1 této objednávky.

Lhůta pro dodání či termín dodání: V termínu do 20.06.2022, konkrétní datum a čas předání výstupů Služby v rámci stanovené lhůty předem dohodněte s kontaktní osobou Objednatele.

Celková hodnota objednávky v Kč: 140.000,- Kč bez DPH, tj. 169.400,- Kč vč. DPH (maximální rozsah prací činí 200 hodin).

V případě akceptace objednávky Objednatele Poskytovatel objednávku písemně potvrdí prostřednictvím e-mailu zasláného do e-mailové schránky Objednatele [REDACTED]
Objednávka je účinná dnem zveřejnění v registru smluv.

V Praze

Za Objednatele:

Digitálně podepsal

[REDACTED]

13.04.2022 14:22:02



[REDACTED]
pověřen řízením Správy dálnic

Příloha č. 1 – Zkrácení doby omezení provozu díky vyšší kvalitě odtahových služeb

Obecný základ: Díky zavedení CDO nabude na účinnosti memorandum MD-PČR-ŘSD, které příslušníkům PČR ukládá hlásit překážky provozu ŘSD (na CDO) a zároveň tím ŘSD vyzývat k jejich odstranění. Tím dojde ke zvýšení počtu překážek provozu, ke kterým bude povolána odtahová služba zajišťovaná ze strany ŘSD, která vždy splňuje předepsané standardy dle Metodiky likvidace následků dopravních nehod. U takovýchto služeb je na rozdíl od komerčních služeb vždy zajištěná vysoká kvalita a tím pádem i rychlost odstraňování překážek. Tím pádem se předpokládá, že využívání odtahových služeb splňujících předepsané standardy dle Metodiky bude mít pozitivní vliv na zkrácení průměrné doby zásahu a tím i průměrné doby trvání omezení provozu na dálnici.

Finanční přínos: Komerční odtahové služby nemají časové limity ani standardy na technologické postupy, tedy mohou způsobovat delší dobu do odtažení vozidla a ukončení omezení provozu. Naopak při odstraňování překážek smluvními partnery ŘSD může dojít ke zkrácení doby omezení provozu a tím snížení celospolečenské ztráty plynoucí z omezení provozu.

Jak vyčíslit: Provést odborný odhad průměrné doby zdržení při nepovedeném vyproštění/odtahu a počtu takových případů pro zjištění odhadu celkové doby zbytečného prodloužení omezení provozu. Tuto dobu následně vynásobit celospolečenskou ztrátou z omezení provozu vztahenou na jednotku času a intenzitu provozu.

Uvažovaný konkrétní postup:

Poznámka: V ideálním případě by to chtělo analyzovat značný počet nepovedených komerčních vyproštění/odtahů a zjišťovat, o kolik bylo omezení prodlouženo oproti situaci, kdyby se postupovalo dle metodiky a následně všechna prodloužení zprůměrovat. K tomu ale nespíš nebudou data. Tedy nabízí se na to jít spíše obráceně.

- 1) Analyzovat několik vzorových případů, ve kterých vlivem nekompetence na straně komerčních odtahových služeb došlo k prodloužení doby odstraňování překážky, respektive především k prodloužení doby omezení provozu, oproti správnému/vhodnému/doporučenému postupu odstraňování překážky.
- 2) Jako vhodné se jeví analyzovat případy ze znaleckých posudků, historicky zpracovaných ÚSI VUT, kde se dá předpokládat nejefektivnější analýzu s ohledem na vysokou míru porozumění daným případům ze strany ÚSI VUT. Pravděpodobně takových případů nebude dostatek (dostatečně rozsáhlý vzorek), aby se to dalo označit za skutečně kvantitativní výzkum. Nicméně čím více případů bude uvedeno, tím vyšší váhu bude mít výsledná průměrná doba prodloužení omezení provozu.
- 3) Spočítat nebo převzít z ověřitelného zdroje hodnotu celospolečenských nákladů (ztrát) pramenících z omezení (zastavení) provozu na dálnici o referenční (průměrné) intenzitě provozu za jednotku času (1 hodinu).
- 4) Vynásobením odhadu průměrné doby prodloužení omezení provozu a hodnoty celospolečenské ztráty na jednotku času bude získán odborný odhad průměrné celospolečenské ztráty z jednoho průměrného nepovedeného odtahu.
- 5) Následně lze modelovat jakému počtu nepovedených vyproštění/odtahů je potřeba zabránit, aby se dosáhla celková úspora ve vytyčené výši (může být různá).
- 6) Bylo by také vhodné prezentovat určitou úvahu o tom, kolik je vůbec potenciál k omezování počtu nepovedených odtahů, například zaobírající se celkovým počtem komerčních odtahů na dálniční síti a předpokládanému podílu nepovedených odtahů na celkovém počtu.