

CENOVÁ NABÍDKA NA DÍLO:

**Návrh zpracování několika projektů
pro dopravu v klidu
ve městě Jablonec nad Nisou**

pro

Jablonec nad Nisou

IČO: 00262340

Dodavatel:

SmartPlan s.r.o.

Identifikační údaje

Identifikační údaje společnosti

Obchodní firma:	SmartPlan s.r.o.
Sídlo:	Pražského povstání 758/9, 148 00 Praha 4
IČ:	02474743
DIČ:	CZ 02474743
Registrace v OR:	u obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze oddíl C, vložka 219862
Společnost byla zapsána do OR:	23. 12. 2013
Osoba oprávněná jednat jménem společnosti:	Tomáš Janča - jednatel
Tel:	+420 777 230 442
e-mail:	janca@smart-plan.cz
www:	www.smart-plan.cz
Bankovní spojení:	Raiffeisenbank, a. s., Olbrachtova 9, Praha 4
č. ú.:	8022232001/5500

Kontaktní osoby společnosti

Statutární orgán:	Ing. Tomáš JANČA, MBA - managing partner mobil: +420 777 230 442 e-mail: janca@smart-plan.cz
--------------------------	---

Řešitel projektu:	Ing. Roman Dostál mobil: +420 602 268 903 e-mail: dostal@smart-plan.cz
--------------------------	---

Předmět činností

Město Jablonec nad Nisou má aktuální Plán udržitelné mobility, který byl zpracováván společně pro město Liberec. Tento dokument určuje základní rámec postupu rozvoje systému parkování. Pro účely možnosti nastavení udržitelného rozvoje dopravy v klidu je však nezbytné pro město zajistit konkrétnější podklady analytického i strategického rázu. Data sbírána pro potřeby Plánu udržitelné městské mobility, respektive jejich využitelnost je navíc pro potřeby podrobnějších návazných činností dále ponížena skutečností, že sběr probíhal v období krizového stavu a největšího vlivu pandemie COVID-19. Nabídka je proto členěna do tří částí/fází, níže je uveden základní popis, následně harmonogram a navrhovaná cena.

Celá záležitost je členěna do následujících fází:

- I. Základní analýza a studie proveditelnosti
- II. Analýza parkovacích potřeb
- III. Parkovací politika

I. Základní analýza a studie proveditelnosti

Tato část se věnuje řešení akutních kritických záležitostí (například způsob řešení odbavovacího systému, tj. parkovací automaty aj.). Město aktuálně řeší několik kritických témat spojených s dopravou v klidu. Je nezbytné efektivně a systematicky napravit aktuální nefunkční systém parkování. Výstup bude poskytovat upřesňující strategické postupy pro zajištění udržitelnosti stávajícího stavu. Cílem je poskytnout takové podklady, které umožní městu v krátkém časovém horizontu zajistit stabilizaci nefunkčního systému parkování. Zároveň je zásadní, aby závěry a výstupy této fáze byly kompatibilní s návaznými tématy v rámci parkovací politiky.

Stručné shrnutí výstupů dílčí fáze:

- Analýza stávajícího stavu systému z dostupných podkladových dat a na základě komunikace s klientem a dotčenými institucemi
- Návrh řešení, resp. postupu – tj. studie proveditelnosti, která popíše, jaké kroky musí město učinit, aby se stávající stav stabilizoval
- Příprava technických specifikací pro výběrové řízení na revitalizaci

II. Analýza parkovacích potřeb

Cílem této fáze je zajistit dostatečně podrobné analytické podklady, konkrétně se jedná o:

A. Průzkumy dopravy v klidu

- možnosti rozsahu jsou uvedeny níže

B. Pasportizace parkovacích stání

- možnosti rozsahu jsou uvedeny níže

C. Doplnující analýza statistických dat souvisejících s dopravou v klidu

- tato část bude součástí fáze II. v každém případě a je již zohledněna v každé ceně

II.A Průzkumy dopravy v klidu

Průzkumy dopravy v klidu jsou jedním ze základních analytických podkladů pro učinění jakéhokoliv významného strategického rozhodnutí. Je to soubor dat popisujících dopravní chování uživatelů infrastruktury v dané lokalitě. Primárně by měly být data v dostatečné kvalitě, aby poskytly přehled o různých typech uživatelů a jejich počtu v několika časových profilech. Zároveň je nezbytné souběžně kontrolovat obsazenost a naplnění kapacity. Na základě těchto dat je následně možné určit, kolik uživatelů a jakým způsobem ovlivní případná tarifikace, resp. zpoplatnění a související vymáhání. Zároveň umožňuje určit, kolik míst a kde je nezbytné umožnit bezplatně jako kompenzaci pro restriktivní opatření a další.

Ačkoliv je možné flexibilně nastavit délku průzkumů, navrhujeme, aby průzkumy probíhaly s přesahem čtyř dnů ve 12 časových profilech:

- Neděle 23:00
- Pondělí 04:00
- Pondělí 09:00
- Pondělí 13:00
- Pondělí 18:00
- Pondělí 23:00
- Úterý 04:00
- Úterý 09:00
- Úterý 13:00
- Úterý 18:00
- Úterý 23:00
- Středa 10:00

Tento výčet časových profilů zajistí, že bude mít město přesný přehled o různých typech uživatelů a jejich počtu v daných časových profilech. Standardně se jedná o rezidenty,

abonenty, návštěvníky a dlouhodobě odstavená vozidla (tj. výskyt ve všech časových profilech v dané lokalitě).

Významný dopad na cenovou náročnost díla má rozsah zpracovávaných průzkumů. V případě, že tyto podrobné průzkumy (tj. vč. čtení SPZ) budou probíhat v rámci celého města, je s ohledem na velikost města a personálních kapacit i následného zpracování dat nezbytné vynaložit významně vyšší náklady na plnění. Alternativou je redukovat tyto podrobné průzkumy na několik vybraných lokalit, které typově pokryjí všechny typy zástavby, které se ve městě vyskytují, tj. například 4 či více sídlištních oblastí, 2 či více rodinných zástaveb, 1 a více centrálních částí a dále 2 a více specifických oblastí (průmyslové zóny aj.). Na základě těchto vzorků s relevantním počtem vozidel (cca 500 pro každý vzorek) je možné odhadnout dopravní chování pro zbývající oblasti.

Je tedy možné tuto část díla rozdělit na dvě **varianty**:

II.A.1 - Průzkum s rozsahem celého města

- Tj. každý veřejně přístupný uliční prostor v rámci zastavěného území města

II.A.2 - Průzkum vybraných oblastí

- Tj. v základu 4 relevantní oblasti sídlištní zástavby, 2 oblasti s rodinou zástavbou, 2 specifické lokality (např. průmyslová zóna aj.) a jedna oblast v centru města.

II.B Pasportizace parkovacích stání

Pasportizace parkovacích stání obsahuje kompletní digitalizaci aktuálních možností parkovat (dle domluvy může jít jen o vyznačená místa či o další možnosti legálního stání). Zde rozsah souvisí s tím, zda bude zpracováván pouze pasport parkovacích stání (tj. výhradně plochy dle domluvy), či zda bude probíhat úprava stávajícího či tvorba nového pasportu dopravního značení souvisejícího s parkováním (tj. svislé i vodorovné dopravní značení související jakkoliv s parkováním).

Benefit tohoto plnění je jednoznačně v zajištění kvalitních podkladů nejen pro město a s tím souvisejícího strategického plánování, ale také pro jakékoliv třetí strany vč. dodavatele digitálního enforcementu. V tomto ohledu je jednoznačně nezbytné řešit část díla v plném rozsahu vč. dopravního značení.

Dílo je opět možné rozdělit na dvě **varianty**:

II.B.1 - Pasport parkovacích stání a souvisejícího dopravního značení

- Kromě parkovacích stání také související svislé a vodorovné dopravní značení

II.B.2 - Pasport parkovacích stání

- Řešení výhradně parkovacích stání

II.C Doplnující analýza statistických dat souvisejících s dopravou v klidu

Jedná se o další doplňující činnosti spojenými s analýzou parkovacích potřeb, tj. zohlednění poptávky na základě distribuce obyvatel v rámci celého města, analýza dostupných dat z aktuálních parkovacích systémů či z historických dat, zohlednění přesahu na další dopravní systémy atd.

Stručné shrnutí výstupů dílčí fáze:

Je nezbytné zdůraznit, že fáze II má v nejjednodušším rozpadu právě tři výše uvedené části a dle podrobnosti a rozsahu je možné dvě tyto části ještě rozdělit na dvě varianty. Přehledný výčet v tabulce níže (příčemž druhá varianta vždy reprezentuje menší rozsah či hloubku plnění):

Část fáze II	Varianta 1	Varianta 2
A. Průzkumy dopravy	Rozsah celého města	Vybrané oblasti
B. Pasport parkování	Pasport parkování a dopravního značení souvisejícího s parkováním	Výhradně pasport parkování
C. Doplnující analýza	Vždy součástí plnění	

Hlavními výstupy jsou:

Část fáze II	Výstupy
A. Průzkumy dopravy	Identifikace typů a počtů uživatelů (na základě evidence SPZ) - rezidentů, abonentů atd.
	Identifikace kapacitních problémů v rámci řešeného území
	Určení chybějících kapacit
B. Pasport parkování	Kompletní přehled parkovacích kapacit ve městě (kvantifikace a upřesnění)
	Podklady pro automatický enforcement
	Podklady pro navazující analytické práce a třetí strany
	Možnost tvorby agregovaných územích statistiky pro potřeby komunikace s veřejností
	Identifikace nelegálních stání a legálních nevyznačených stání
	Doplnění základních analytických podkladů města

C. Doplnující analýza

Všechny dílčí výstupy této fáze budou uvedeny v rámci technické zprávy spolu se zhodnocením dalších kontextuálních statistických analýz.

III. Parkovací politika

Finální fází bude dokončení tzv. parkovací politiky, resp. kompletní strategie pro parkování. Rozdíl od první fáze je ve vyšší míře detailu vč. konkrétních čísel a lokalit pro případné úpravy současného systému. Dále bude součástí finanční a časový rámec postupných úprav. Součástí plnění musí být také komunikační strategie pro otázku dopravy v klidu a tvorba a pravidelné schůze pracovní skupiny k parkování.

Tato finální fáze bude mimo jiné zohledňovat výstupy z analytické fáze, tj. II. Analýza parkovacích potřeb. Z toho důvodu bude možné konkrétní kroky přesně kvantifikovat a lokalizovat.

Výstupem bude finální výstup, který může město využít pro návazné projekty typu veřejných zakázek pro osazení lokalit dopravním značením v kontextu rozšíření počtu vyznačených stání atd.

Na rozdíl od první fáze, která uvádí pouze rámec a odpovědi na nejakutnější otázky, je v této fázi popsán kompletní kontext parkování vč. všech jeho částí, např.:

- Placené zóny
- Cenová politika
- Enforcement
- Zajištění chybějících kapacit
- Komunikace

Kompletní výčet řešených témat bude vycházet z první fáze, kterou bude významně rozšiřovat. Obecně lze však zdůraznit, že parkovací politika musí na základě dobré praxe být postavena na 4 pilířích:

- Právní stránka,
- Technická stránka,
- Provozní stránka,
- Ekonomická stránka.

Tak je zajištěno, že je komplexní téma dopravy v klidu, které má přesah na spoustu dalších dopravních systémů i dalších oblastí, řešeno v dostatečné podrobnosti a robustnosti.

Stručné shrnutí výstupů dílčí fáze:

- Kompletní strategie dopravy v klidu
- Finanční a časový rámec následných kroků
- Komunikační strategie pro dopravu v klidu

- Komplexní studie, kterou může město využít pro návazné projekty typu veřejných zakázek pro osazení lokalit dopravním značením v kontextu rozšíření počtu vyznačených stání atd.
- Rozšíření podkladů z kapitoly I. o kompletní kontext parkování vč. všech jeho částí:
 - Placené zóny
 - Cenová politika
 - Enforcement
 - Zajištění chybějících kapacit
 - Komunikace

Termíny zpracování

Níže je uveden kompletní harmonogram, pro všechny nabízené projekty (tabulka 1, tabulka 2).

Tabulka 1: Ganttův diagram

	Měsíce od začátku plnění											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I. Základní analýza a studie proveditelnosti	■	■	■	■								
II. Analýza parkovacích potřeb	■	■	■	■	■	■	■	■				
III. Parkovací politika							■	■	■	■	■	■

Časová omezení jsou primárně způsobena ročním obdobím, které umožňuje sběr dopravně-inženýrských dat (v případě průzkumů tedy nejdříve září-listopad).

Nabídková cena

V níže uvedené tabulce (tabulka 2) je uvedena nabídková cena.

Tabulka 2: Tabulka s nabídkovou cenou

		Kč bez DPH	Kč DPH (21 %)	Kč vč. DPH
I.	I. Základní analýza a studie proveditelnosti	400,000.00 Kč	84000.00 Kč	484 000.00 Kč
II.	II. Analýza parkovacích potřeb	<i>Dle výběru položky A a B</i>		
	A 1 II.A.1 – Průzkum s rozsahem celého města	500,000.00 Kč	105 000.00 Kč	605 000.00 Kč
	A 2 II.A.2 – Průzkum vybraných oblastí	200,000.00 Kč	42 000.00 Kč	242 000.00 Kč
	B 1 II.B.1 – Pasport parkovacích stání a souvisejícího dopravního značení	500,000.00 Kč	105 000.00 Kč	605 000.00 Kč
	B 2 II.B.2 – Pasport parkovacích stání	300,000.00 Kč	63 000.00 Kč	363 000.00 Kč
III.	III. Parkovací politika	500,000.00 Kč	105 000.00 Kč	605 000.00 Kč

Cenové rozpětí se tedy na základě volby podvariant může pohybovat od 1,4 mil. do 1,9 mil. Bez DPH.

Platební milníky:

Projektu bude fakturován po odevzdání jednotlivých fází díla a elektronickém podepsání předávacího protokolu či e-mailového potvrzení převzetí finálního díla. Dílo může být odevzdáno a fakturováno i před stanoveným termínem odevzdání. Dílo nemusí být řešeno ani objednáno jako celek, je možné jednotlivé fáze rozdělit do dílčích projektů.

Ing. Tomáš JANČA, MBA

jednatel společnosti SmartPlan