

Určeno všem dodavatelům

Vyřizuje / linka: p. Kodýtková / +420 378 037 535  
Naše spis. značka: PTK/03/2024/PMDP  
Naše č.j.: 912/ÚGŘ/ZKO/PMDP/2024

Plzeň 18. 7. 2024

**Věc: DODATEČNÉ INFORMACE K PTK č. 1**

**Název předběžných  
tržních konzultací:**

**Software plánování dopravy**

Zadavatel:

**Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.**

se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, 301 00 Plzeň – Východní  
Předměstí, IČO: 25220683

zápis v OR: Krajský soud v Plzni, oddíl B, vložka 710

Zadavateli byla doručena žádost o dodatečné informace k oznámení o předběžných tržních konzultacích níže uvedeného znění. Zadavatel na základě této žádosti poskytuje níže uvedené dodatečné informace, které za účelem zachování transparentnosti zveřejňuje na profilu zadavatele.

Zadavatel neurčil v oznámení o předběžných tržních konzultacích, v jakém jazyce předběžné tržní konzultace povede. Zadavatel tedy přijímá dotazy v anglickém jazyce, nicméně odpovědi poskytuje v jazyce českém. V kontextu tohoto zadavatel rovněž upřesňuje způsob komunikace s potenciálními dodavateli v této fázi PTK.

**Dotaz č. 1**

Do you allow responding to the tender in English?

**Odpověď zadavatele:**

V rámci těchto PTK bude zadavatel komunikovat v českém jazyce. Zadavatel nicméně připouští jakékoliv dotazy v angličtině, odpovědi však budou připraveny a zveřejněny vždy v českém jazyce.

**Dotaz č. 2**

Can English be the language of training and onboarding?

**Odpověď zadavatele:**

Ne, proces onboardingu požadujeme provádět v českém jazyce.

**Dotaz č. 3**

Could you please confirm the PVR for each category: Bus, Trolleybus, Tram?

---




Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.

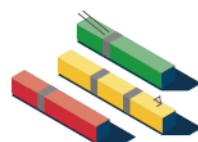
Denisovo nábřeží 920/12  
301 00 Plzeň - Východní Předměstí  
IČ: 25220683 DIČ: CZ25220683  
Bank. účet: 117433803/0300

Kontaktujte nás:

T +420 371 655 600  
E [pmdp@pmdp.cz](mailto:pmdp@pmdp.cz)  
W [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz)

Sledujte nás na sítích:

 [facebook.com/mhdplzen](https://facebook.com/mhdplzen)  
 [instagram.com/pmdp\\_oficialni\\_stranka](https://instagram.com/pmdp_oficialni_stranka)  
 [youtube.com @PMDPas](https://youtube.com/@PMDPas)



**Odpověď zadavatele:**

Jestliže zkratka PVR znamená „Peak Vehicle Requirement“, pak zadavatel uvádím, že v roce 2023 byly počty následující:

- a) Tramvaje: 51
- b) Trolejbusy: 73
- c) Autobusy: 83

**Dotaz č. 4**

Which criteria do you consider when optimizing timetables, as mentioned in question 1d?

**Odpověď zadavatele:**

Jde především (ale nikoliv jen) o minimalizaci počtu vozidel anebo minimalizaci počtu řidičů.

**Dotaz č. 5**

In question 1f, you mentioned that the program must “allow defining stops, travel times, data for which the order is made, the period delimiting the validity of the connection.” Could you elaborate on what you mean by ‘data for which an order is made’ and ‘the period delimiting the validity of the connection’?

**Odpověď zadavatele:**

Údaji, pro jakého objednatele se spoj nebo jeho část jede, je myšlena možnost ke spoji přiřadit jiného objednavatele (jiný subjekt, který si dopravu objednává), než je základní objednavatel – statutární město Plzeň. Plzeňské městské dopravní podniky takto zajišťují spoje jedoucí z Plzně do okolních obcí, kdy od hranice města do další obce hradí ujeté výkony příslušná obec nebo více obcí poměrem. Jako podklad k fakturaci slouží právě ujeté množství kilometrů, které se generuje z jízdních řádů. Je tedy nezbytně nutné, aby software umožnil k jednotlivým částem spojů přiřazovat i jiného objednatele, než je město Plzeň.

Údajem období ohraničující platnost spoje se myslí nastavení začátku a konce platnosti spoje, popř. možnost přiřadit tzv. negativní poznámku, která dále omezuje platnost spoje. Například jízdní řád je platný od 1. 7. 2024 do 31. 12. 2024, ale spoj je označen tzv. negativní poznámkou (čísla 61 a 64 u jednotlivých spojů), která upřesňuje, že spoj nepojede ani například 24. 12. 2024 nebo 31. 12. 2024. Software pak zajistí, že v těchto dnech se tyto spoje neplánují. Příklad je uveden v odkazu:



Negativní  
poznámka.pdf

**Dotaz č. 6**

Do you currently integrate with Power BI? If so, how is it currently done? Is it via API?




**Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.**

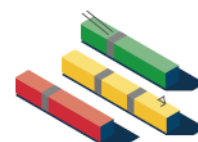
Denisovo nábřeží 920/12  
301 00 Plzeň - Východní Předměstí  
IČ: 25220683 DIČ: CZ25220683  
Bank. účet: 117433803/0300

**Kontaktujte nás:**

T +420 371 655 600  
E [pmdp@pmdp.cz](mailto:pmdp@pmdp.cz)  
W [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz)

**Sledujte nás na sítích:**

 [facebook.com/mhdplzen](https://facebook.com/mhdplzen)  
 [instagram.com/pmdp\\_oficialni\\_stranka](https://instagram.com/pmdp_oficialni_stranka)  
 [youtube.com @PMDPas](https://youtube.com/@PMDPas)



**Odpověď zadavatele:**

V současném softwaru není integrace s Power BI.

**Dotaz č. 7**

In question 2b, what do you mean by linear and non-linear rosters? Could you provide an example of each?

**Odpověď zadavatele:**

Lineární turnus je takový turnus, kdy se směny pro jednotlivé řidiče v turnusu posouvají o zadaný krok lineárně, maximálně je posun zastaven na víkendy. Směna se tak například posouvá o jednoho řidiče každý den a na víkend může (ale nemusí být) posun přerušen.

Nelineární turnus je takový turnus, kdy množině řidičů je přiřazována množina směn podle toho, jestli mají mít ranní nebo odpolední směnu, ale příslušná směna (např. směna s označením ranní 16/9) se neposouvá lineárně, ale pohybuje se mezi řidiči tak, aby byla přiřazena řidiči, který má mít ranní směnu.

**Dotaz č. 8**

In question 2e, you mentioned assigning vehicles, including the “possibility of importing vehicle assignments to shifts from third-party systems.” Which systems are you referring to? Are those systems currently in place?

**Odpověď zadavatele:**

Jedná se především o systém EYAS od firmy Elektroline, který zajišťuje stavění vlakové cesty v tramvajové vozovně. Systém by v nejbližší době měl umět na základě příjezdů vozidel do vozovny, jejich parkování a požadavků na druhý den přidělit každému z vozidel směnu automaticky a tu přenést do současného softwaru, který zajišťuje přiřazení vozidla řidiči a následné vykázání ujetého kilometrického výkonu.

**Dotaz č. 9**

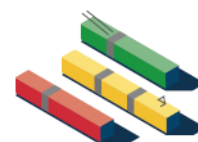
In question 3g, what do you mean by ‘travelled performance’? Do you have an AVL system currently in place? If so, what is it?

**Odpověď zadavatele:**

Zadavatel předpokládá, že tato otázka se vztahuje k bodu 2g. Vykazováním ujeté skutečnosti je myšleno generování počtu ujetých kilometrů jednotlivými délkovými typy vozidel na jednotlivých linkách pro zadané časové období. Takové vykazování probíhá po zpracování anomálií v provozu (např. neujeté kilometry z důvodu nehody) příslušným zákazníkům – nejčastěji obcím – a slouží jako podklad pro vykázání odpracované doby řidičů do jejich mezd.

**Dotaz č. 10**

Could you list the reports needed?



**Odpověď zadavatele:**

Zadavatel předpokládá, že tato otázka se vztahuje k otázce 9. Uvádíme příklad ujetých kilometrů po na trolejbusových linkách po jednotlivých délkových koeficientech vozidel za jeden den.

Bez koeficientu					
Linka	S	M	L	XL	Celkem
10		591,8			591,8
11		1556,2			1556,2
12		2600,3			2600,3
13		1459,6			1459,6
14		334,6			334,6
15		68,5	1669,1		1737,6
16			2015,0		2015,0
17			201,4		201,4
18		211,4			211,4
19					0,0
N7		60,7			60,7

**Dotaz č. 11**

Could you please explain what you mean in question 3k?

**Odpověď zadavatele:**

V dokumentu k předběžné tržní konzultaci není bod 3k, zadavatel tedy předpokládá, že dotaz směřuje na bod 2k. Tento bod popisuje zpracování tzv. vlakopisů – výkazu o provozu vozidla, které v současné době řidič vyplňuje v papírové podobě. Zapisuje do něj mimo jiné počty ujetých kilometrů a stav elektroměru vozidla, případně tankování nafty, a to na začátku i na konci směny. Takové údaje jsou pak ručně přepisovány do softwaru a slouží k evidenci spotřeby jak pro vozidla, tak pro řidiče. Do budoucna máme v plánu elektronizaci vedení těchto záznamů např. přihlášením řidiče do tachografu vozidla, který sám na začátku a konci směny odešle informaci o aktuálním stavu.

**Dotaz č. 12**

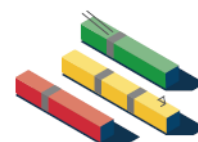
Does your current system have optimization features?

**Odpověď zadavatele:**

Ne, současný software nemá optimalizační funkce.

**Dotaz č. 13**

Does your system have automatic validation features (e.g., automatic checking of break compliance)?



**Odpověď zadavatele:**

Současný software umožňuje kontrolu přestávek řidičů mezi směnami, ale neumožňuje automatickou kontrolu přestávek během směny.

**Dotaz č. 14**

Is your tram schedule separate from your bus schedule?

**Odpověď zadavatele:**

V současném softwaru jsou jízdní řády tramvají odděleny od jízdních řádů trolejbusů i autobusů, ale všechny se zpracovávají v jednom programu.

**Dotaz č. 15**

How do trams turn around at the end of the line, at the terminus?

**Odpověď zadavatele:**

V běžném provozu využívají obratu v klasickém obratišti, takže řidič nemění kabinu, tramvaj se otočí dokola. V případě výluk se však využívají obousměrná vozidla, kdy řidič přejde do druhé kabiny a pokračuje zpět bez otočení v obratišti.

**Dotaz č. 16**

Does your system allow for the graphic creation of timetables?

**Odpověď zadavatele:**

Ano, současný software umožňuje grafickou tvorbu jízdního řádu a tu je nutné ponechat i v novém softwaru.

**Dotaz č. 17**

Which types of trams do you have? Are they one-direction or two-direction?

**Odpověď zadavatele:**

V současné době disponujeme jak jednosměrnými, tak obousměrnými vozidly různých délek. Tramvaje délky 15 metrů jsou obvykle spojeny do souprav po dvou vozech. Tramvaje délek 22 metrů a 30 metrů jsou v provozu samostatně. V některých výjimečných případech provozujeme i soupravy dvou tramvají délek 22 metrů. Bližší informace o tramvajích naleznete na: <https://www.pmdp.cz/o-nas/vozovy-park/>.

**Dotaz č. 18**

Where do trams go from the depot? How does the depot pull-out look for them?

---




Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.

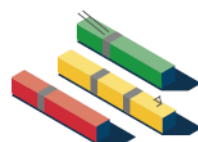
Denisovo nábřeží 920/12  
301 00 Plzeň - Východní Předměstí  
IČ: 25220683 DIČ: CZ25220683  
Bank. účet: 117433803/0300

Kontaktujte nás:

T +420 371 655 600  
E [pmdp@pmdp.cz](mailto:pmdp@pmdp.cz)  
W [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz)

Sledujte nás na sítích:

 [facebook.com/mhdplzen](https://facebook.com/mhdplzen)  
 [instagram.com/pmdp\\_oficialni\\_stranka](https://instagram.com/pmdp_oficialni_stranka)  
 [youtube.com @PMDPas](https://youtube.com/@PMDPas)



**Odpověď zadavatele:**

Z vozovny vyjíždějí tramvaje na linky, a to v čase dané jízdním řádem. Buď se na linku napojují jízdou na nejbližší konečnou, nebo vyjíždějí po trase jiné linky na konečnou linky, na které mají operovat. Tramvaje mají jednu vozovnu, trolejbusy a autobusy mají společnou vozovnu. V případě výluky mohou vozy vyjíždět i z konečných zastávek.

**Dotaz č. 19**

Do you merge/separate coaches of the trams (e.g., coaches connected for part of the route and then they separate into two trips and two duties)?

**Odpověď zadavatele:**

Ne, k rozpojování souprav dochází pouze ve vozovně před výjezdem vozidel o víkendu. Mimo vozovnu se vozy nerozpojují.

**Dotaz č. 20**

Do you have two drivers in the tram at the same time (e.g., two drivers)?

**Odpověď zadavatele:**

Ne, vždy je jeden řidič na jednu tramvaj.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.  
Mgr. Petra Šindelářová  
vedoucí právního oddělení




Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.

Denisovo nábřeží 920/12  
301 00 Plzeň - Východní Předměstí  
IČ: 25220683 DIČ: CZ25220683  
Bank. účet: 117433803/0300

Kontaktujte nás:

T +420 371 655 600  
E [pmdp@pmdp.cz](mailto:pmdp@pmdp.cz)  
W [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz)

Sledujte nás na sítích:

 [facebook.com/mhdplzen](https://facebook.com/mhdplzen)  
 [instagram.com/pmdp\\_oficialni\\_stranka](https://instagram.com/pmdp_oficialni_stranka)  
 [youtube.com @PMDPas](https://youtube.com/@PMDPas)

