



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 16734/2014/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Marek Chromčák  
Telefon: +420 972 244 738  
Mobil: +420 601 566 324  
E-mail: [chromcak@szdc.cz](mailto:chromcak@szdc.cz)

Datum: 05.11.2014

rozdělovník

## „Rychlá spojení – studie příležitosti“

### Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 8 - odpovědi na zasláné dotazy dodavatele

V souladu s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvoláním na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace zadavatel poskytuje následující dodatečné informace:

#### Dotaz č. 58:

V návaznosti na odpověď na dotaz č. 36 v rámci dodatečných informací č. 6, kterou zadavatel sdělil definici územně-technické studie, shledáváme, že obsah územně-technické studie je velmi blízký obsahu vyhledávací studie. Z tohoto důvodu nerozumíme, proč územně-technická studie má být uznána jako reference pro specialistu na projektování, zatímco vyhledávací nikoliv. Územně-technická studie, dle sdělení zadavatele, taktéž neobsahuje technické řešení ve všech profesích. Na profese, které se dle našich informací běžně podílejí na zpracování územně-technických studií v ČR, jsou navíc požadováni zadavatelem pro zpracování díla „Rychlá spojení – studie příležitosti“ specialisté přímo z konkrétních oborů. Nechápeme proto, proč právě projektant by měl zajišťovat kvalifikaci díky zkušenosti s územně-technickou studií i pro tyto jiné obory. Považujeme toto za nestandardní a tedy potenciálně diskriminační a žádáme zadavatele, aby příslušným způsobem upravil kvalifikační předpoklady.

#### Odpověď č. 58:

Zadávací podmínky nebudou měněny. Požadavek na referenci na zpracování projektu nebo přípravné dokumentace nebo územně technické studie není diskriminační. Je to regulérní požadavek, který má zaručit dostatečnou komplexní technickou úroveň znalostí uchazeče v oblasti přípravy a projektování vysokorychlostních tratí nutnou pro zpracování díla v očekávané kvalitě. Specialisté z konkrétních oborů na zpracování ÚTS naopak nejsou požadováni s výjimkou specifické problematiky životního prostředí a dopravní technologie, kterou je třeba řešit v této studii komplexně a provázaně v kontextu ostatních dílčích výstupů studie.

#### Dotaz č. 59:

V odpovědi na dotaz č. 36 stojí, že „*dříve zmíněné standardy technického návrhu VRT respektující zásady technické normalizace vycházejí z technických požadavků na evropský vysokorychlostní železniční systém tj. z TSI pro Vysokorychlostní železniční systém. Tyto standardy tak nelze vnímat jako dostatečný souhrn požadavků pro návrh a provoz sítě RS.*“. Rozumíme tomu správně, že jako reference pro specialistu na projektování nebudou uznány příslušné typy dokumentací, pokud budou respektovat pouze standard TSI pro vysokorychlostní železniční systém, ale nebudou respektovat širší (např. národní) požadavky pro návrh a provoz sítě RS? Pokud je odpověď kladná, pak se ptáme, jaké další požadavky musí být splněny. Pokud je odpověď záporná a požadavky TSI pro vysokorychlostní železniční systém jsou dostatečné, pak se ptáme, zda bude jako reference uznána i vyhledávací studie respektující technické standardy těchto TSI?

**Odpověď č. 59:**

Zpracování projektové dokumentace ve stupni projekt, přípravná dokumentace a územně technická studie musí vždy vycházet z v době zpracování z platné národní i evropské legislativy s tím, že je vždy respektována v dané oblasti přísnější norma. Vyhledávací studie ze své podstaty nejde do takové hloubky podrobnosti, která by vyžadovala komplexní znalost a respektování technických standardů včetně TSI.

**Dotaz č. 60:**

Je možné považovat model určený primárně pro jiné území než ČR (např. určený pro užití v dopravním plánování v jiném státu), který je čtyřstupňový a obsahuje území ČR pro zachycení mezinárodních prostorových vztahů tohoto státu se svým okolím, resp. pro zachycení prostorových vztahů v okolí tohoto státu, za model, který vyhovuje požadavku na "čtyřstupňový celostátní dopravní model ČR"?

Případně je možné takový model následně upravit dle požadavků, které vyplynou během zpracování studie (úroveň podrobnosti hodnocení v rámci řešení jednotlivých variant)?

**Odpověď č. 60:**

Požadavky na dopravní model jsou uvedeny v zadávací dokumentaci a v odpovědích na dotazy uchazečů v průběhu zadávacího řízení. Z předkládané reference musí být zřejmé, že je model použitelný pro plánování na celém území České republiky.

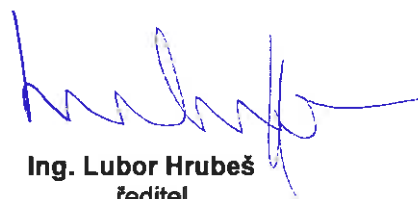
**Dotaz č. 61:**

V odpovědi č. 33 (dodatečné informace č. 5) se uvádí, že „*prognostická část modelu Dodavatele bude muset být uvedena do souladu s příslušnými dlouhodobými scénáři vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů, jak jsou například stanoveny v dokumentu Dopravní sektorové strategie. Soulad použitého scénáře bude odsouhlasen Odborem strategie MD.*“. V odpovědi č. 25 (dodatečné informace č. 4) se píše „*Zpracovatel se musí ve studii zabývat problematikou hybnosti v jejím širším smyslu a popsat a zhodnotit zvláště její možný vývoj při různých scénářích rozvoje systému RS. Zpracovatel musí při tomto zhodnocení hybnosti zvážit například vliv integrace v rámci EU, globální ekonomiky, bohatství obyvatel apod.*“.

Protože hodnoty hybnosti vyplynou právě z dopravního modelu, kde ale musí odpovídat makroekonomické a demografické metodice nebo dokonce přímo ukazatelům použitým v Dokumentu Dopravní sektorové strategie (DSS), nelze zohlednit (zvážit) aktuální stav a směr vývoje integrace v rámci EU, globální ekonomiky, bohatství obyvatel apod., které jsou jistě faktory ovlivňujícími makroekonomické a demografické ukazatele. Jeví se nám proto výše uvedené odpovědi zadavatele jako rozporné. Požaduje zadavatel pro zpracování studie použití ukazatelů a metodik z DSS nebo vlastní analýzu aktuálního a předpokládaného vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů zpracovatelem, případně stanovení vlastní metodiky zpracovatelem? Dle dodavatele má tato otázka podstatný vliv na rozsah prací na studii.

**Odpověď č. 61:**

Přístup uchazeče k trendům vývoje společnosti musí být metodicky v souladu se scénáři použitými v Dopravních sektorových strategiích, které byly koordinovány s jinými koncepčními dokumenty s tím, že budou zohledněny prokazatelné odchylky socioekonomického vývoje za poslední dva roky. Faktory globalizace, evropské integrace a bohatství obyvatel byly do scénářů DSS zahrnuty.



Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel