



Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 16672/2014/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: 04.11.2014

rozdělovník

## „Rychlá spojení – studie příležitosti“

### Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 7 - 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. 52:

Dle bodu II. Technických požadavků na provedení studie: "Rychlá spojení – studie příležitosti", část A) "Identifikace a rámcové vyhodnocení alternativ umožňujících dosažení cíle" by měl dodavatel "identifikovat možná řešení, které posoudí míru dosažitelnosti cílů různými cestami při zohlednění jednotlivých sektorových politik..." Dodavatel se táže, co zadavatel rozumí pod pojmem "míra dosažitelnosti cílů", resp. jak ji definuje.

#### Odpověď č. 52:

Část A) "Identifikace a rámcové vyhodnocení alternativ umožňujících dosažení cíle" - tato část studie má za cíl identifikovat možná řešení (kromě rozvoje RS i např. rozvoj konvenční železnice, rozvoj silniční a dálniční sítě a rozvoj dálkové autobusové dopravy, rozvoj vnitrostátní letecké dopravy, apod.), která mohou naplnit cíle, definované v kapitole „Cíle Rychlých spojení“ viz bod I. Technických požadavků na provedení studie: "Rychlá spojení – studie příležitosti". Jedná se zejména o body 1, 2, 3, 4 a 5a až 5d:

1. Zlepšit vzájemnou časovou dostupnost regionů ČR, a to formou zvýšení rozsahu území obsluhovaného rychlou integrovanou veřejnou dopravou, vyjádřenou zejm. počtem obyvatel, kterým se zkrátí cestovní doba při denní dojíždě (především) do nejvýznamnějších hospodářských a kulturních center státu, resp. zahraničních jader osídlení, které v budoucnu budou plnit stále výrazněji roli lídrů v národních ekonomikách a tedy i v uspokojování pracovních potřeb obyvatelstva
2. Zvýšit energetickou bezpečnost nejen dopravního sektoru, ale i celého národního hospodářství – především snížit závislost státu na ropných palivech vyšším využitím elektrické energie (mj. díky přesunu části přeprav v osobní i nákladní dopravě na železnici – viz cíle Bílé knihy pro dopravu), s tímto faktem je spojena i nutnost prověření zdrojů stávajících a výhledových kapacit zdrojů elektrické energie (úkol Státní energetické koncepce)
3. Podpořit rozvoj průmyslu a zaměstnanosti v důsledku vyšší domácí poptávky (tlak na zvyšování kvality výrobků a staveb) a zlepšení exportních příležitostí (využití domácích referencí) stavebního i strojírenského sektoru
4. Řešit stávající i budoucí problémy environmentálního charakteru
5. Řešit stávající konkrétní dopravní problémy, které celospolečensky (zejména pak ekonomicky) přinášejí největší ztráty, s cílem především:

- a. Omezit reálnou nutnost používat osobní automobil na většinu významných přepravních relací středních a delších vzdáleností z důvodů výrazné časové úspory při volbě tohoto typu dopravy
- b. Omezit tvorbu kongescí v silniční dopravě v intravilánech velkých měst realizací opatření vedoucích k zatraktivnění spojů příměstské železniční dopravy
- c. Vytvořit předpoklady pro zatraktivnění železniční nákladní dopravy
- d. Zprostředkovaně řešit také otázku statické dopravy, která se pro mnohá sídla stává velmi problematickou

Mírou dosažitelnosti cílů se rozumí vyhodnocení možných řešení, tj. do jaké míry tato řešení naplňují výše uvedené cíle.

**Dotaz č. 53:**

Dle bodu II. Technických požadavků na provedení studie: "Rychlá spojení – studie příležitosti", část A) "Identifikace a rámcové vyhodnocení alternativ umožňujících dosažení cíle" by měl dodavatel "identifikovat možná řešení, které posoudí míru dosažitelnosti cílů různými cestami při zohlednění jednotlivých sektorových politik...". Dodavatel se táže, které sektorové politiky měl zadavatel na zřeteli, resp. které sektorové politiky jsou pro tento účel relevantní.

**Odpověď č. 53:**

Tímto jsou myšleny základní politiky ČR i EU jednotlivých sektorů, např.: Politika životního prostředí a udržitelného rozvoje, energetická politika, politika veřejného zdraví, politika sociální koheze, regionální politika, bezpečnostní politika a další. Nejedná se však o vyčerpávající přehled, zpracovatel musí relevantnost politik vyhodnotit v rámci své činnosti a výsledek této práce musí být odsouhlasen zadavatelem.

**Dotaz č. 54:**

Dle bodu II. Technických požadavků na provedení studie: "Rychlá spojení – studie příležitosti", část A) "Identifikace a rámcové vyhodnocení alternativ umožňujících dosažení cíle" by měl dodavatel "identifikovat možná řešení, které posoudí míru dosažitelnosti cílů různými cestami při zohlednění jednotlivých sektorových politik (národních i evropských) či jiných relevantních konceptů (např. „Smart growth – human, natural, created capital)“. Dodavatel se na základě výše uvedeného táže, na základě čeho je definován, resp. jak zadavatel rozumí konceptu Smart growth – human, natural, created capital). Zároveň se dodavatel táže, které jsou další relevantní koncepty, jež by měly být zohledněny.

**Odpověď č. 54:**

Pojmem „Smart growth“ rozumíme teorii městského, dopravního a územního plánování, která popisuje možnosti udržení kompaktního města a odpovídající sídelní struktury, která přímo souvisí s politikou udržitelného rozvoje. Další relevantní koncepty navrhne zpracovatel studie, jejich zohlednění bude projednáno se zadavatelem v průběhu zpracování dokumentace. Koncept „Smart growth“ je v tomto směru pouze indikativní.

**Dotaz č. 55:**

Dodavatel rozumí bodu II. Technických požadavků na provedení studie: "Rychlá spojení – studie příležitosti", část C), „Metodika hodnocení, podle které budou jednotlivé návrhy posuzovány“ tak, že jeho účelem nastavení metodologie hodnocení zahrnující přepravní prognózu, popis rozhodovacího procesu a vyhodnocení jednotlivých bodů zahrnutých pod odrážkami (tj. prostorová a regionální analýza, zpracovávané (hodnocené) varianty/trasy a úpravy stávající koncepce atd.) namísto provedení samotného

hodnocení. Je toto porozumění zadání správné? Dodavatel zároveň žádá zadavatele o detailnější vysvětlení účelu této části.

**Odpověď č. 55:**

Ano, součástí této části (část C, „Metodika hodnocení, podle které budou jednotlivé návrhy posuzovány“) je nastavení metodologie hodnocení. Provedení samotného hodnocení je předmětem následujících částí zadání.

Účelem této části je definovat a následně se zadavatelem projednat metodiku hodnocení dříve, než dojde k jejímu použití – tj. samotnému vyhodnocení návrhů jednotlivých řešení. Cílem tohoto postupu je dosažení souhlasu zainteresovaných stran s metodikou hodnocení dříve, než bude samotné hodnocení provedeno.

**Dotaz č. 56:**

Dle bodu II. Technických požadavků na provedení studie: “Rychlá spojení – studie příležitosti“, část C), „Metodika hodnocení, podle které budou jednotlivé návrhy posuzovány“ by měl dodavatel kromě jiného „provést predikci poptávky a odvozené prognózy přepravních vztahů stejně jako rámcových vstupů na straně nákladů.“ Dodavatel se táže, jak zadavatel rozumí pojmu „rámcové vstupy na straně nákladů“ a jak detailní mají být rámcové vstupy.

**Odpověď č. 56:**

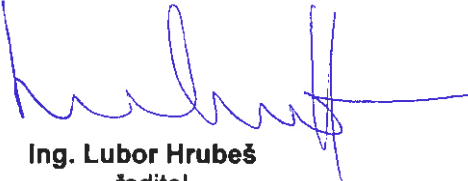
Pojmem „rámcové vstupy na straně nákladů“ se rozumí rámcový odhad všech nákladů, nezbytných k zajištění realizace a provozu v jednotlivých variantách. Rámcový odhad nákladů bude proveden na základě zjištění a analýzy realizovaných, a v současné době provozovaných, zahraničních projektů VRT a dále s využitím již zpracovaných disponibilních podkladů na území ČR (územně-technické studie, které obsahují indikativní vyčíslení investičních nákladů jednotlivých tras). Podrobnost bude odpovídat úrovni zpracování studie, přičemž musí obsahovat relevantní rizikovou přírážku (bude zohledněno v analýze citlivosti).

**Dotaz č. 57:**

Dle bodu 9.7. zadávací dokumentace, písm. f), Dílu 1 „požadavky a podmínky zpracování nabídky“ části 2 Pokyny pro dodavatele musí mít dodavatel k dispozici specialistu na ekonomickou analýzu, u něhož se mj. vysokoškolské vzdělání ekonomického směru. Co zadavatel rozumí pod pojmem „vysokoškolské vzdělání ekonomického směru“? Dosáhla takového vzdělání osoba, která složila státní závěrečnou zkoušku z jednoho předmětu, jehož obsahem byly poznatky makroekonomických a mikroekonomických teorií?

**Odpověď č. 57:**

Ne. Podmínkou je ukončené vysokoškolské vzdělání na škole, případně fakultě, s ekonomickým zaměřením s hlavním studijním zaměřením na ekonomické disciplíny.



Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel