



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.: 12877/2014/SSZ-ÚE

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

Datum: 28.08.2014

rozdělovník

„Rychlá spojení – studie příležitostí“

Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 6 - 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. 35:

V reakci na odpověď zadavatele č. 8 dodatku č. 4, která stanoví, že pokud „Dopravní politika ČR počítá s vyšší mírou kooperace jednotlivých dopravních oborů a tomu by měla odpovídat forma jejich mezioborové spolupráce“, dodavatel usuzuje, že jsou zadavateli známy zásady nebo mechanismy, na základě kterých má tato kooperace probíhat. Dodavatel proto nerozumí, proč by nemělo být možné předem stanovit minimální počet požadovaných alternativ. Opakovaně proto žádá o jeho sdělení. V opačném případě pak o podrobné zdůvodnění proč není možné předem stanovit minimální počet požadovaných alternativ.

Odpověď č. 35:

Zpracovatel studie musí vycházet z podmínek České republiky a uvažovat o reálných možnostech kooperace jednotlivých dopravních oborů. Je tak třeba uvažovat o kooperaci s individuální automobilovou dopravou, s prostředky veřejné hromadné dopravy, s leteckou dopravou a s ostatní osobní železniční dopravou. Jednotlivé alternativy budou vycházet z interakce zde uvedených druhů dopravy se systémem RS a sebou navzájem.

Dotaz č. 36:

V odpovědi č. 10 dodatku č. 4, zadavatel uvedl, že „pro technické řešení VRT jsou již navrženy určité standardy respektující zásady technické normalizace, ...“. Dodavatel se tímto táže, proč SZDC zadává současně studii „Technicko-provozní studie - Technická řešení VRT“, jejímž cílem je právě nastavení principů technického řešení VRT a současně žádá o sdělení definice územně-technické studie, její náplně, součástí a náležitostí, na kterou odkazuje bod 9.7 zadávací dokumentace, písm. h), Dílu 1 „Požadavky na podmínky a zpracování nabídky“.

Odpověď č. 36:

Zadání studie „Technicko-provozní studie - Technická řešení VRT“ je nutné z důvodů potřeby získání podrobných technicko-provozních požadavků a standardů pro návrh a provozování sítě RS v ČR. 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. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě, tj. jde o zajištění interakce mezi vozidlem a tratí. Tyto standarty tak nelze vnímat jako dostatečný souhrn požadavků pro návrh a provoz sítě RS.

Územně-technická studie představuje úplný podklad pro zanesení předmětného záměru do územně plánovací dokumentace a obsahuje také odpovídající ekonomické hodnocení záměru. Záměr je v ní částečně řešen v podrobnosti návazných stupňů dokumentace.

Územně technická studie standardně zpracovává:

- Návrh variant
 - vymezení a rámcový popis navržených variant
- Technické řešení variant
 - návrh technického řešení dle jednotlivých variant a definovaného rozsahu řešení
 - posouzení navržených opatření dle vybraných profesí
- Dopravně-technologické řešení variant
 - stanovení rozsahu dopravy
 - stanovení vozového parku pro jednotlivé segmenty dopravy
 - výpočet jízdních dob, výpočet propustnosti rozhodujících traťových kolejí, popř. zhlaví
 - sestavení modelových grafikonů vlakové dopravy
 - grafy dynamického průběhu rychlostí pro typová vozidla
- Posouzení vlivu na životní prostředí
 - vliv na zvláště chráněná území, Naturu 2000, EVL (evropsky významné lokality), vliv na území systém ekologické stability, vliv na významné krajinné prvky, vliv na půdu, vliv na lesy, vliv na památky a archeologické nálezy, ovlivnění vodních zdrojů, ochrana před hlukem a vibracemi.
- Identifikace a hodnocení střetů navržené trasy s plochami s rozdílným způsobem využití, hodnocení potenciálních střetů navržené trasy a koridoru VRT s ohledem na navrhované technické řešení a stanovení podmínek pro umísťování staveb.
- Vyčíslení investiční náročnosti
- Závěry a doporučení

Územně technická standardně obsahuje tyto části:

- Textová část: souhrnná technická zpráva, doklady, modelové grafikony vlakové dopravy
- Výkresová část:
 - přehledná situace M 1 : 50.000
 - situace v základní rastrové mapě M 1 : 10.000
 - podélný profil trasy ve vhodném měřítku
 - situace dopravy M 1 : 1.000
 - přehledná situace se zákrsem ochrany území z pohledu životního prostředí M 1 : 25.000
 - přehledné schéma celé trasy (vč. rozkreslení kolejišť dopravy a navazujících úseků)
 - grafy dynamického průběhu rychlostí pro typová vozidla

Dotaz č. 37:

V návaznosti na odpověď zadavatele č. 14 dodatku č. 4 se dodavatel dotazuje, zda může být kromě rozvoje uvažováno i s útlumem jiných dopravních módů a žádá o stanovení omezujících podmínek pro rozvoj (případně útlum) jednotlivých druhů dopravy.

Odpověď č. 37:

Ano, je možné, aby zpracovatel studie uvažoval i s útlumem ostatních dopravních módů ovšem za podmínek dodržení cílů dopravní politiky ČR a EU a při respektování závěrů vyplývajících z analytické části studie vycházející ze základních tendencí demografického, sociálního a ekonomického rozvoje ČR.

Dotaz č. 38:

V návaznosti na odpověď zadavatele č. 15 dodatku č. 4, dodavatel tímto vznáší dotaz, jaká úroveň podrobnosti je nutná při navrhování optimální mezioborové spolupráce.

Odpověď č. 38:

Nutná je taková míra podrobnosti, aby byly výsledné návrhy zpracovatele relevantní. Podrobnost zvolí zpracovatel tak, aby z jeho návrhu spolupráce vyplynuly použitelné závěry pro další práci. Konkrétní návrhy bude zpracovatel konzultovat na pravidelných měsíčních poradách s řídicím výborem a zároveň bude respektovat zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a jednotlivé krajské dopravní plány.

Dotaz č. 39:

Zadavatel ve své odpovědi č. 17 dodatku č. 4 nspecifikoval počet různých návrhů koncepcí. Dodavatel opakovaně proto žádá o jeho sdělení. Dále se dodavatel dotazuje, jak jsou definovány hlavní směry, resp. dle jakých kritérií je od sebe možné zřetelně dva hlavní směry odlišit?

Odpověď č. 39:

Zatím existuje jedna koncepce RS a její alternativy spočívají ve variantách vedení, případně v existenci nebo neexistenci jednotlivých částí sítě RS. Jak již bylo uvedeno v předcházejících odpovědích, je třeba vyhodnotit hlavní směry, které na sebe navážou rozvojový potenciál. Jedná se například o rozhodnutí, zda novou VRT Praha – Brno trasovat do prostoru Jihlavy přes Benešov nebo koridorem ve stávající ZUR přes Havlíčkův Brod či zcela alternativně prostorem Pardubicka nebo o posouzení vedení koridoru směr Wrocław přes Liberec nebo Hradec Králové, stejně jako o posouzení zda vést trasu RS3 na München. Hlavní infrastrukturní směry tras RS jsou již definovány v politice TEN-T a představují směry RS1 na Brno a Ostravu (Katowice), RS2 ve směru na Wien, RS3 na Plzeň (München/Nürnberg) a RS4 na Ústí nad Labem (Dresden).

Dotaz č. 40:

Dotaz dodavatele č. 18 dodatku č. 4 byl směřován k tomu, jakým způsobem bude definována jednotka etapizace, zejména v jaké podrobnosti (například délka úseku) a kdo ji stanoví. Požadovaná specifikace má dopad na pracnost a kalkulaci ceny díla.

Odpověď č. 40:

Etapizace je časová a její jednotkou je rok. Zpracovatelem navržená etapizace musí být natolik podrobná, aby respektovala logické kroky výstavby ucelených a provozuschopných částí sítě RS.

Dotaz č. 41:

V souladu s odpovědí zadavatele č. 21 dodatku č. 4 se dodavatel táže, zda „Studie na jednotlivé uzly s podrobnějším technickým řešením SŽDC v současné době již pořizuje“ budou předány v rámci podkladů.

Odpověď č. 41:

Ano. Studie na jednotlivé uzly budou předány po podpisu smlouvy a po zahájení prací na studii příležitostí.

Dotaz č. 42:

V souladu s odpovědí zadavatele č. 22 dodatku č. 4 se dodavatel domnívá, že zadavatel neodpověděl na dotaz dodavatele, do jaké úrovně podrobnosti (segmentů) má být VHD posuzována. Dodavatel tímto žádá zadavatele o zodpovězení dotazu a současně se táže, co se rozumí pod pojmem "možnými scénáři".

Odpověď č. 42:

Záleží na zpracovateli studie a na jeho analýze jaké segmenty veřejné hromadné dopravy budou identifikovány jako ovlivněné systémem RS a jestli vůbec k takovému ovlivnění dojde. Míra ovlivnění jednotlivých segmentů VHD musí jednoznačně vyplynout ze studie a jednotlivé možné scénáře vycházejí právě z identifikované míry tohoto ovlivnění.

Dotaz č. 43:

Má být cílem při tvorbě scénářů maximalizace přepravních toků na RS i za cenu redukce stávající sítě? V souvislosti s tímto dotazem dodavatel odkazuje na odpověď zadavatele č. 23 dodatku č. 4.

Odpověď č. 43:

Redukce stávající železniční sítě nebude ve studii uvažována.

Dotaz č. 44:

S odkazem na odpověď zadavatele č. 25 dodatku č. 4 vznáší dodavatel dotaz, zda zadavatel požaduje řešení hybnosti souhrnně, v rámci jednotlivých dopravních módů nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy a současně se dodavatel dotazuje, jakým způsobem jsou definovány stanovené cíle u hybnosti obyvatelstva.

Odpověď č. 44:

Ve studii nejsou u hybnosti obyvatelstva stanoveny žádné cíle, kterých má být dosaženo. Jedním z dílčích výstupů SPR je vliv systému RS na hybnost obyvatelstva.

Dotaz č. 45:

Na základě odpovědi zadavatele č. 26 dodatku č. 4 vznáší dodavatel dotaz, zda zadavatel požaduje, aby byla řešena i součinnost s objednanou dopravou a zda mají být brány v úvahu i požadavky objednatelů VD.

Odpověď č. 45:

Ne. Naopak jedním z klíčových výstupů studie bude podklad pro objednatele VHD.

Dotaz č. 46:

Dodavatel považuje zadatelovu odpověď č. 28 dodatku č. 4 za nedostačující, jelikož "atraktivní" název internetové domény může být relativně finančně nákladný, a tyto náklady je potřeba do kalkulace ceny zahrnout, případně nezahrnout. Z tohoto důvodu dodavatel svůj dotaz opakuje a žádá o jeho zodpovězení:

Dle části II. Dílu "Zadání studie", bodu I "Veřejná propagace koncepce" Technických požadavků součástí doporučení pro plánování a proveditelnost koncepce musí být také marketingové doporučení, a to včetně odpovídajícího layoutu výstupu, který musí mj. obsahovat zřízení a správu webových stránek koncepce

určených pro veřejnou prezentaci koncepce. Dodavatel se dále táže, zda bude zadavatelem poskytnuta internetová doména, na které mají být webové stránky provozovány?

Odpověď č. 46:

Ne. Zadavatelem nebude poskytnuta internetová doména, na které mají být webové stránky provozovány.

Dotaz č. 47:

Na základě odpovědi zadavatele č. 30 dodatku č. 4, dodavatel není schopen provést kalkulaci ceny, jelikož zadavatel může předkládat požadavky různou měrou v závislosti na vybraném dodavateli. Výše uvedené lze považovat za nedostatečnou specifikaci zadávacích podmínek tak, jak je požadována v ustanovení § 44 odst. 1 ZVZ, a tedy i současně porušení základních zásad podle ustanovení § 6 ZVZ.

Odpověď č. 47:

Konkrétní požadavky plynoucí z formulace „případné další...“ budou definovány na pravidelných měsíčních poradách zhotovitele s řídicím výborem a to na podnět zhotovitele na základě jeho zkušeností se zpracováváním dané problematiky. Objednatel nemá možnost po předložení nabídky a uzavření smlouvy dávat další požadavky na provedení hodnocení. Zadavatel je přesvědčen, že v zadávací dokumentaci je předmět veřejné zakázky dostatečně vymezen v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky uchazečem.

Dotaz č. 48:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. c), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokyny pro dodavatele (dále jen „Pokyny“) musí mít dodavatel k dispozici sociálního geografa/urbanistu, který prokáže zkušenosti v rozsahu min. 3 referencí za poslední 3 roky na projektech v oblasti regionálního, národního a evropského prostorového rozvoje, se zaměřením na otázky prostorových vazeb a jejich dynamiky, územní koheze a prognózy budoucího vývoje. Dodavatel se na základě výše uvedeného, a též v návaznosti na odpověď zadavatele č. 7 dodatku č. 4 táže, co se rozumí „projektem v oblasti evropského prostorového rozvoje“?

Odpověď č. 48:

Projektem v oblasti evropského prostorového rozvoje se rozumí projekt pokrývající dva a více evropských států, který je zaměřený na vzájemné interakce těchto států a jejich regionů.

Dotaz č. 49:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. f), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokyny pro dodavatele (dále jen „Pokyny“) musí mít dodavatel k dispozici specialistu na ekonomickou analýzu, kde se požaduje mj. reference na zpracování jedné ekonomické analýzy na výstavbu VRT za poslední 3 roky, která je již v provozu nebo ve výstavbě.

Ekonomická analýza VRT i jiných dopravních staveb se v hospodářsky a politicky vyspělých zemích provádí jako součást studie proveditelnosti před vlastním zahájením projekčních prací. I s ohledem na nejrychlejší postup projektování, majetkoprávního vypořádání a tendr na zhotovitele stavby považujeme lhůtu 3 let od zpracování ekonomické analýzy do zahájení výstavby či dokonce zprovoznění za přinejmenším neobvykle krátkou a tedy potenciálně diskriminační. Nebo má zadavatel na mysli jiný typ ekonomické analýzy?

Odpověď č. 49:

Zadavatel provedl úpravu zadávacích podmínek a změnil předmětný bod 9.7, písm. f) Pokynů pro dodavatele takto: „specialista na ekonomickou analýzu - vysokoškolské vzdělání ekonomického směru;

nejméně 5 let praxe v oblasti provádění ekonomických analýz; prokázat zkušenosti: reference na zpracování minimálně jedné ekonomické analýzy na výstavbu VRT za posledních 10 let, která je již v provozu nebo ve výstavbě;“.

Dotaz č. 50:

Dle Technických požadavků na provedení studie, I. Kontextová informace, str. 7, je uvedeno, že: „Způsob dosažení těchto cílů při definici navrhovaných řešení musí zohledňovat také finanční možnosti veřejného sektoru, a to zejména...“

Na základě výše uvedeného se dodavatel táže, z jakých zdrojů má zpracovatel čerpat informace o možnostech veřejného sektoru?

Odpověď č. 50:

Tyto informace získá zpracovatel na jednáních pracovní skupiny během zpracování studie.

Dotaz č. 51:

Dle Technických požadavků na provedení studie, II. Zadání, Část B, str. 9, vznáší dodavatel dotaz, odkud má zpracovatel čerpat informace o „budoucích vývojových trendech resp. požadavcích z oblasti regionálního rozvoje“?

Odpověď č. 51:

Zpracovatel bude informace o budoucích vývojových trendech a požadavcích v oblasti regionálního rozvoje čerpat z politiky regionálního rozvoje.

Provedenou změnu zadávacích podmínek, **uvedenou v odpovědi č. 49**, lze považovat za takovou změnu, která může rozšířit okruh možných dodavatelů a vyvolává tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek, tj. **68 dní**.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 zákona, provede současně zde uvedenou úpravu v uveřejněném vyhlášení. Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Vzhledem k provedené úpravě postupuje zadavatel v souladu s ust. § 40 odst. 3 zákona a prodlužuje níže uvedené lhůty o celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zakázce:

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů

Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům

Datum: 01 / 09 / 2014 nahrazeno 11 / 11 / 2014 Čas: 09:00

IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 01 / 09 / 2014 nahrazeno 11 / 11 / 2014 Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 01 / 09 / 2014 nahrazeno 11 / 11 / 2014 Čas: 09:15

Zadavatel tímto svým rozhodnutím - provedením úpravy - je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

V Praze dne 28/8/2014

.....
Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
na základě pověření č. 1604
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

