

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 12283/2014/SSZ-ÚE

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

Datum: 15.08.2014

rozdělovník

„Rychlá spojení – studie příležitosti“

Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 4 - odpovědi na zaslané 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. 7:

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 táže, zda má slovní spojení „regionálního, národního a evropského“ kumulativní význam a zda tedy musí mít příslušný pracovník zkušenost se všemi uvedenými oblastmi projektů, nebo zda se jedná o výčet alternativní a musí tak být splněna alespoň jedna z uvedených oblastí. V případě, že by se jednalo o alternativní výčet, pak by dle názoru dodavatele došlo k rozšíření počtu možných uchazečů, což by mělo vést k prodloužení lhůty pro podání nabídek. Dodavatel dává zadavateli výše uvedené ke zvážení a vznáší v tomto smyslu dotaz.

Odpověď č. 7:

Použitý poměr slučovací mezi větnými členy znamená, že jde o kumulativní význam a příslušný zaměstnanec tak musí doložit zkušenost se všemi uvedenými oblastmi projektů a to z důvodů garance jeho komplexního pohledu na danou problematiku.

Dotaz č. 8:

Dle bodu II. Technických požadavků na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitosti“, část A) "Identifikace a rámcové vyhodnocení alternativ umožňující dosažení cíle" (dále jen „Technické požadavky“) by měl zpracovatel v souladu s dopravní politikou státu navrhnout optimální mezioborovou spolupráci, resp. alternativy této spolupráce, a to na různých hierarchických úrovních.

Dodavatel se na základě výše uvedeného táže, zda a případně kolik je minimální počet požadovaných alternativ, které bude zpracovatel povinen navrhnout. Dodavatelem požadovaná výše uvedená specifikace je nezbytná pro stanovení rozsahu práce pro kvalitní zpracování díla a jeho ocenění, což má samozřejmě dopad na nabídkovou cenu, kterou dodavatel navrhne.

Odpověď č. 8:

Požadovaný počet není zadavatelem stanoven, vyplyne až z vlastního zpracování studie. Dopravní politika ČR počítá s vyšší mírou kooperace jednotlivých dopravních oborů a tomu by měla odpovídat forma jejich mezioborové spolupráce. Nelze tak předem stanovit minimální počet požadovaných alternativ.

Dotaz č. 9:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. h), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokynů musí mít dodavatel k dispozici specialistu na projektování dopravních staveb, se zkušenostmi na projektování (tj. zpracování projektu nebo přípravné dokumentace nebo územně technické studie) alespoň 3 železničních staveb v posledních 3 letech, z toho min. 1 na VRT.

Dodavatel se na základě výše uvedeného táže, zda lze za požadovanou referenci považovat i zpracování vyhledávací studie, která je svým charakterem velmi blízká požadované územně technické studii.

Odpověď č. 9:

Ne, za požadovanou referenci nelze považovat zpracování vyhledávací studie. Vyhledávací studie nemusí nutně na rozdíl od v zadání uvedených dokumentací respektovat technické standardy pro projektování.

Dotaz č. 10:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. h), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokynů musí mít dodavatel k dispozici specialistu na ekonomickou analýzu, u kterého musí být předložena reference na zpracování minimálně jedné ekonomické analýzy na výstavbu VRT za poslední 3 roky, která je již v provozu nebo ve výstavbě.

Dodavatel by se tímto chtěl ujistit, zda je opravdu záměrem zadavatele, když zadavatel v zadávací dokumentaci požaduje reference na VRT, která je v provozu nebo ve výstavbě pouze u pozice ad f) specialista na ekonomickou analýzu a ne rovněž u pozice ad h) specialista na projektování dopravních staveb? Můžete prosím potvrdit, že zadavatel opravdu nepožaduje žádné zkušenosti s technickým řešením VRT pro stanovení výše nákladů prověřovaných variant, které budou vstupem do ekonomické analýzy nebo že jde ze strany zadavatele o nedopatření?

Odpověď č. 10:

U specialisty na projektování dopravních staveb je opravdu požadováno vysokoškolské vzdělání v oboru dopravy, praxe, odpovídající autorizace a reference o projektování alespoň 3 železničních staveb v posledních 3 letech, z toho min. 1 stavby na VRT. Je to z důvodu toho, že pro technické řešení VRT jsou již nastaveny určité standardy respektující zásady technické normalizace, ale ekonomická analýza takové standardy nemá a je tak podmíněna zkušeností se zhodnocením přínosu systému VRT.

Dotaz č. 11:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. e), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokynů u specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování nestanoví zadavatel požadavek vysokoškolského vzdělání specialisty, tak jak je tomu u ostatních členů vedoucího personálu.

Dodavatel se na základě výše uvedeného táže, zda výše uvedená absence vysokoškolského vzdělání nemůže být chybou v zadávací dokumentaci a pokud tomu tak není, jaké vzdělání je pro účely splnění požadavku dle písm. e) zapotřebí?

Odpověď č. 11:

Nutné je doložení nejméně 5 let praxe v oblasti dopravního modelování a doložení alespoň 2 referencí na zpracované projekty v rozsahu dopravní sítě o velikosti NUTS1. V této oblasti je opravdu rozhodující praxe a reference, protože se jedná o rutinní činnost, kde je praxe velice přínosná.

Dotaz č. 12:

Dle bodu 9.7 zadávací dokumentace, písm. e), Dílu 1 "Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky", části 2 Pokynů u specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování je zadavatelem požadováno, aby dodavatel předložil v případě specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování nejméně dvě reference na projekty v rozsahu dopravní sítě o velikosti NUTS1.

Dodavatel se na základě výše uvedeného táže, z jakého důvodu požaduje zadavatel právě síť o velikosti NUTS1?

V obecné rovině Nomenklatury územních statistických jednotek (tzv. NUTS) neodpovídá klasifikace NUTS1 státu. Odpovídající klasifikací je v tomto případě klasifikace NUTS0, přičemž platí, že jedna jednotka NUTS0 může obsahovat více jednotek NUTS1. Podle názoru dodavatele je požadavek na NUTS1 vzhledem k účelu studie pro jednotlivé uchazeče o veřejnou zakázku nepřiměřený a omezující.

Odpověď č. 12:

Reference na projekty v rozsahu dopravní sítě o velikosti NUTS1, kterou v zadání požadujeme, vychází ze specifické situace ČR, kde je NUTS 1 současně NUTS 0, neboť obě úrovně reprezentují území celé ČR. V případě zahraničních referencí je možné prokázat referenci na úrovni NUTS 0 i NUTS 1, neboť např. v sousedním Německu (ale např. také ve Velké Británii či jiných velkých státech) představují jednotlivé spolkové země dostatečně plošně rozsáhlá i organická území, pro něž se zpracovávají dopravní prognózy a modely.

Dotaz č. 13:

V bodu části I., Dílu „Kontextová informace“ Technických požadavků obsahuje text zhodnocení minulého vývoje a stávajícího stavu železniční dopravy v České republice s ohledem na parametry infrastruktury.

Dodavatele by zajímalo, jakým způsobem se má text promítnout do zpracování díla? Je možné konstatovat odlišný pohled, resp. navrhnout řešení, která z uvedeného textu nevycházejí?

Může zadavatel upřesnit, zda jsou text „Kontextové informace uvedené zájmy ČR“ a další obdobná tvrzení pro zpracování díla závazné?

Odpověď č. 13:

Uvedené kontextové informace nejsou závazné pro zpracování díla. Jedná se pouze o nastínění celkové situace v ČR včetně osvětlení pohnutek, které vedou k implementaci systému VRT. Je samozřejmě přípustné, aby zpracovatel konstatoval odlišný pohled na problematiku.

Dotaz č. 14:

Dle části II. Dílu „Zadání studie“, bodu A Technických požadavků by měl dodavatel ve své studii vedle posouzení variantního konceptu RS vyhodnotit také možnosti rozvoje jiných dopravních módů. Mohl by zadavatel objasnit, jaké dopravní módy mají být v rámci studie dodavatelem posuzovány, případně jaké technologie těchto módů mají být posuzovány. Má se uvažovat například technologie magnetické levitace? Z pohledu dodavatele lze rovněž za jednu z variant považovat například výstavbu sítě vodních cest. Podle názoru dodavatele bude podrobnější specifikace v tomto ohledu bezpochyby nutná pro stanovení rozsahu práce nutné pro kvalitní zpracování díla a jeho nacenění, jakož i pro výběr příslušných specialistů do řešitelského týmu.

Odpověď č. 14:

V tomto případě se odkazujeme na Dopravní politiku ČR. Jde o to posoudit módy, které mohou být reálnou alternativou k systému VRT, jak z hlediska ceny, tak přepravního výkonu, možností dalšího vývoje a technické připravenosti a reálnosti vybudování tohoto alternativního systému. V neposlední řadě jde také o možnosti spolupráce s ostatními dopravními systémy. O výstavbě sítě vodních cest lze uvažovat pro nákladní dopravu. Musíme si uvědomit, že v oblasti veřejné dopravy jde spíše o spolupráci místo konkurence a to s cílem dosažení účelného využití veřejných prostředků při výstavbě dopravní infrastruktury. Využití technologie magnetické levitace v podmínkách ČR bylo již v minulosti posuzováno avšak bez odpovídajících výsledků. Jedná se o exklusivní síť, která například vylučuje odbočení souprav na konvenční síť, což je jeden s přínosů stávající koncepce systému RS.

Dotaz č. 15:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu A Technických požadavků by měl dodavatel ve své studii v souladu s dopravní politikou státu navrhnout optimální mezioborovou spolupráci, resp. alternativy této spolupráce, a to na různých hierarchických úrovních.

Dodavatel by v této souvislosti chtěl požádat o příslušné vysvětlení. Mohl by zadavatel uvést, mezi kterými obory má být spolupráce navržena, popř. alespoň z jakých hledisek mají být spolupráce řešeny. Dodavatel uvádí, že podrobnější specifikace je nutná především pro stanovení rozsahu práce pro kvalitní zpracování díla a jeho nacenění.

Dále by chtěl dodavatel požádat zadavatele o upřesnění minimálního počtu alternativ, které bude dodavatel muset zpracovat? V neposlední řadě by dodavatel požádal o popis posuzování souladu návrhu dodavatele s dopravní politikou České republiky.

Odpověď č. 15:

Vysvětleno již v odpovědi na otázku č. 15. Mezioborovou spolupráci již známé z dnešního veřejného dopravního systému. Jedná se například o integrovaný dopravní systém apod.

Dotaz č. 16:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu A Technických požadavků používá zadavatel slovní spojení „páteř veřejné dopravy“.

Dodavatel se v souvislosti s tímto používaným slovním spojením táže, jaké jsou definiční požadavky na páteř veřejné dopravy uvažované zadavatelem? Jsou pojmy síť/systém zadavatelem používány jako synonyma?

Odpověď č. 16:

Obecně můžeme dnes chápat jako páteř veřejné dopravy tu nejvyšší úroveň v hierarchii dopravní infrastruktury. Jedná se tak o železniční tratě v síti TEN-T, síť dálnic a rychlostních komunikací. Páteř veřejné dopravy slouží především k dosažení potřebné mobility pracovní síly a z toho vyplývajícího zvýšení zaměstnanosti v hůře dostupných regionech České republiky. Nabízí dostatečnou přepravní kapacitu při odpovídajících systémových jízdních dobách mezi uzly.

Pojmy síť a systém nevnímá zadavatel jako totožné. Systém je obecně souhrn souvisejících prvků, sdružený do nějakého smysluplného celku. Systém se skládá z částí, které jsou spojeny za účelem umožnění toku informací, materiálu nebo energie. Síť je zase obecně chápána jako souhrnné označení pro technické prostředky, které realizují spojení a výměnu informací mezi body.

V případě sítě jde o dopravní infrastrukturu a systém představuje vše, co souvisí s dopravním procesem, tj. souhrn prvků jako jsou vozidla, tarif atd.

Dotaz č. 17:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu B Technických požadavků má dodavatel vycházet z dosavadních návrhů koncepcí VRT, které byly v minulosti prověřovány (budou poskytnuty MD a SŽDC), z územně chráněných tras koridorů a aktuálně prověřovaných alternativ v územně-technických studiích.

Podle názoru dodavatele však není v tomto případě jasně specifikován počet různých návrhů koncepcí VRT. Rovněž není znám počet aktuálně prověřovaných alternativ v územně-technických studiích. Jelikož jsou tyto varianty vstupem do dalších kapitol díla, nelze bez stanovení alespoň minimálního celkového počtu variant zodpovědně stanovit rozsah práce a nacenit dílo. Dodavatel tímto zadavatele žádá o bližší specifikaci počtu návrhů koncepcí VRT a počtu aktuálně prověřovaných alternativ v územně-technických studiích.

Odpověď č. 17:

Předmětem studie není rozhodnout o konkrétních technických řešeních v konkrétní lokalitě, ale vyhodnotit hlavní směry, které na sebe navážou rozvojový potenciál. Pro bližší pochopení se jedná 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, tzn., že návrh koncepce VRT bude pracovat s relativně obecným pojetím variant koridorů.

Dotaz č. 18:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu C Technických požadavků se na dodavateli požaduje, aby navrhl a zpracoval rozhodovací procesy a postupy, kterými bude provádět, hodnotit a posuzovat zadavatelem uvedené podmínky.

Z uvedeného však není zcela jasná definice etapizace, například její podrobnost. Vzhledem k množství možných variant etapizace by zpracování mohlo být kombinatoricky neúnosné. Jaká by měla být měřítko těchto hodnocení?

Odpověď č. 18:

Jedná se o stanovení obecného mechanismu podle teorie rozhodování. Nejedná se o vyčerpávající popis všech možných kombinací variant.

Dotaz č. 19:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu C Technických požadavků dodavatel musí navrhnout a zpracovat rozhodovací procesy a postupy, kterými bude provádět, hodnotit a posuzovat.

Ve čtvrté odrážce se požaduje provedení CBA dle platné metodiky nebo jiný způsob hodnocení? Jaký by měl být způsob hodnocení? Jaký má být uvažován scénář „bez projektu“ (popř. stanoví toto zadavatel v průběhu zpracování, nebo je sestavení tohoto scénáře úkolem zhotovitele studie)?

Odpověď č. 19:

Vzhledem, k tomu, že studie příležitostí představuje předběžnou studii proveditelnosti systému VRT, je třeba provést hodnocení CBA dle platné metodiky.

Je na projektantovi, aby v případě identifikace nutnosti použití jiné odpovídající metody hodnocení toto zdůvodnil.

Scénář bez projektu bude definovaný v rámci výrobní porady na základě konsensu zúčastněných odborných složek.

Dotaz č. 20:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu C, Technických požadavků dodavatel musí mj. navrhnout a zpracovat rozhodovací procesy a postupy, kterými bude provádět, hodnotit a posuzovat a dále zpracovávat případné nedostatečné výsledky v dílčích částech koncepce tak, aby zůstaly zachovány odpovídající synergie systému.

Dodavatel by chtěl požádat o vysvětlení významu tohoto požadavku zadavatele.

Odpověď č. 20:

V zásadě jde o to, že nastavení rozhodovacích procesů a postupů musí být provázané a logické a v případě nedostatečných výsledků hodnocení pramenících z nedostatku dat toto musí zpracovatel zdůvodnit a navrhnout odpovídající řešení v souladu s teorií rozhodování za rizika nebo neurčitosti.

Dotaz č. 21:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu D.2 Technických požadavků bude dodavatel hodnotit reálnost a dostatečnost navržených opatření / trasování z hlediska požadavků na technické parametry a standardy, které budou předurčující z hlediska možnosti zavedení různých provozních konceptů i z hlediska nasazení vozidel, a to za splnění dále uvedených požadavků.

Dodavatel se k tomu dotazuje, jak podrobně zadavatel požaduje řešit dopady do uzlů? Je součástí díla konkrétní návrh opatření na straně infrastruktury či provozu nebo má být pouze např. konstatována potřeba zvětšení počtu kolejí, odstranění konkrétních kolizních míst apod.?

Dále se dodavatel táže, zda je součástí zpracování studie i řešení problematiky provozního zázemí dopravců ve vztahu k RS nebo obecně ve vztahu ke kapacitě uzlů, popř. jak detailní má být řešení?

Odpověď č. 21:

Studie má pojmenovat případné nedostatky uzlu bez konkrétního technického řešení. Studie na jednotlivé uzly s podrobnějším technickým řešením SŽDC v současné době již pořizuje.

Rámcově musí být oblast zázemí řešena, studie bude uvažovat určité provozní koncepty, vedení jednotlivých linek, identifikaci koncových uzlů apod.

Dotaz č. 22:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu D.2 Technických požadavků bude dodavatel hodnotit reálnost a dostatečnost navržených opatření / trasování z hlediska požadavků na technické parametry a standardy, které budou předurčující z hlediska možnosti zavedení různých provozních konceptů i z hlediska nasazení vozidel, a to za splnění dále uvedených požadavků. Požadavek uvedený v poslední odrážce ukládá, aby dodavatel kvantifikoval mj. přínosy pro zvýšení atraktivity VHD na přepravě jako celku, a to především díky rozvoji návazné VHD ve vazbě na RS.

Dodavatelé však z uvedeného není příliš jasné, do jaké úrovně podrobnosti má být VHD posuzována. Dodavatel žádá zadavatele o objasnění výše uvedeného.

Odpověď č. 22:

Obecně lze vycházet z cílů Dopravní politiky ČR. Zhotovitel studie má zhodnotit, zda spolupráce různých dílčích systémů veřejné hromadné dopravy se systémem RS může vést ke komplexnímu rozvoji systému veřejné hromadné dopravy jako celku, k posílení například jeho samofinancovatelnosti nebo dojde naopak k posílení vazby systému RS a individuální automobilové dopravy. Je důležité pojmenovat, za jakých podmínek dojde k naplnění různých možných scénářů.

Dotaz č. 23:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu E Technických požadavků vyhodnocení a hodnocení dat a informací musí mj. vycházet z kalkulace zhodnocení reálnosti využití uvažované sítě RS k provozu rychlé příměstské dopravy, čímž bude rozšířeno obslužné zázemí (FUA) největších sídel. Je toto rozšíření žádoucí?

Podle názoru dodavatele nelze dotaz ohledně žádoucího či nežádoucího rozšíření obslužného zázemí z celospolečenského hlediska objektivně zodpovědět. Má být tento dotaz zadavatele řešen úzce z pohledu veřejného zájmu dopravní obslužnosti nebo bude ze zadání odstraněn?

Odpověď č. 23:

Nejde o explicitní hodnocení, ale o to zda může nastat určitý scénář s ohledem na různé faktory ceny, absorpční možnosti konkrétního uzlů respektive sídla. Jedná se například o zhodnocení potenciálních rozvojových ploch pro komerci v daném sídle v návaznosti na rozšířeném okruhu každodenní dojížděky apod. Hodnotit je nutné nejenom faktor dopravní obslužnosti, ale přihlídnout ke všem celospolečenským vlivům a dopadům.

Dotaz č. 24:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu E Technických požadavků vyhodnocení a hodnocení dat a informací musí mj. vycházet z kalkulace zhodnocení energetické bezpečnosti koncepce, a to zejména ve vazbě na předpokládaný vývoj cen / dostupnosti energií a souladu se souvisejícími politikami.

Dodavatel se táže, zda „předpokládaný vývoj“ bude zadavatelem konkretizován, nebo jeho zjištění má provést dodavatel na své náklady?

Odpověď č. 24:

Zpracovatel vyjde z energetické politiky státu respektive EU nebo jiných adekvátních koncepcí. Vezme v potaz dopravní sektorové strategie a například dokument EU Agenda 2050. Máme za to, že uvedené dokumenty obsahují odpovídající scénáře vývoje v oblasti energetiky.

Dotaz č. 25:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu H „Shrnutí a doporučení“ Technických požadavků má být posouzeno, zda je model dostatečně dimenzován z hlediska stávající a předpokládané budoucí hybnosti obyvatelstva a nakolik systém rychlých spojení v širším smyslu umožní dostát stanoveným cílům.

Dodavatel se k tomu táže, jak je tato hybnost obyvatelstva definována a jaké jsou zdroje pro stanovení vývoje této veličiny?

Odpověď č. 25:

Obecně je hybnost průměrný počet cest jednoho obyvatele oblasti. Vyjadřuje specifickou dopravní potřebu počtem cest připadajících na jednoho obyvatele za rok, resp. za den v příslušné oblasti. Hybnost lze například určit výpočetní metodou, která vychází ze znalosti počtu přepravených osob v systému a počtu obyvatel oblasti nebo města.

Hybnost závisí na sociologických a demografických podmínkách (věk, pohlaví, zaměstnanost, příjem, životní styl, místní prostorové uspořádání) na společenských podmínkách (nabídka pracovních příležitostí, vybavenost města nebo sídliště, způsob a kvalita dopravní obsluhy, stupeň automobilizace ...). Určitý vliv na hybnost mají i klimatické podmínky (počasí) a geografické podmínky.

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 také musí při tomto zhodnocení hybnosti zvážit například vliv integrace v rámci EU, globální ekonomiky, bohatství obyvatel apod.

Dotaz č. 26:

Dle části II., Dílu „Zadání studie“, bodu H „Shrnutí a doporučení“ Technických požadavků má být posouzena vhodnost prověřovaných provozních konceptů osobní a nákladní železniční dopravy dle zvoleného rozvoje železniční infrastruktury.

Dodavatel by chtěl zadavatele požádat o bližší vysvětlení. Dodavatel především žádá zadavatele o specifikaci uvedeného doporučení. Kdo by měl stanovit provozní koncept osobní a nákladní železniční dopravy?

Odpověď č. 26:

V případě stanovení provozního konceptu osobní a nákladní železniční dopravy jde o zohlednění předpokládaného vývoje území a pólů růstu. Všechny tyto proměnné musí provozní koncept respektovat. Jde o průběžné zhodnocení zdrojů a cílů, o flexibilitu a ne o rigidní neměnný koncept. Je nutné respektovat změny v území a zabránit vzniku vnitřních periferií v rámci státu. Provozní koncept osobní a nákladní železniční dopravy tak musí být jedním z výstupů studie a musí odpovídat jednotlivým scénářům.

Dotaz č. 27:

Dle části II., Dílu "Zadání studie", bodu I „Veřejná propagace koncepce“ Technických požadavků součástí doporučení pro plánování a proveditelnost koncepce musí být také marketingová doporučení, a to včetně odpovídajícího layoutu výstupu, který musí mj. obsahovat zřízení a správu webových stránek koncepce určených pro veřejnou prezentaci koncepce, kdy bude zajištěn její provoz po dobu 2 let, po uplynutí této doby přejdou povinnosti a práva s provozem aplikace a jejího obsahu na zadavatele.

Dodavatel z uvedeného vyrozuměl, že zadavatel nestanovuje maximální výši ročních nákladů za provoz a údržbu webových stránek, které na něho po 2 letech přejdou. Je tato domněnka správná?

Odpověď č. 27:

Co se stane po uplynutí zmíněných 2 let a předání webových stránek je na zadavateli. Konkrétní podoba bude řešena v rámci porad jako ostatní dílčí problémy.

Dotaz č. 28:

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

Dodavatel se táže, zda bude zadavatelem poskytnuta internetová doména, na které mají být webové stránky provozovány?

Odpověď č. 28:

Konkrétní podoba této problematiky bude řešena v rámci výrobních porad jako ostatní dílčí problémy.

Dotaz č. 29:

V části III., Dílu „Požadavky na studii“, "Zdroje pro zpracování díla" Technických požadavků je uveden seznam zdrojů pro zpracování díla dle požadavků zadavatele.

Je tento seznam „povinným seznamem“ ve smyslu Technických požadavků, bodu II., Dílu "Zadání studie", věty první?

Zadavatel dále v tomto díle Technických požadavků uvádí, že všechny nezbytné zpoplatněné podklady pro zpracování studie budou hrazeny dodavatelem, přičemž dodavatel musí tyto náklady promítnout

do nabídkové ceny. To by však podle názoru dodavatele znamenalo nemožnost řádné kalkulace nabídkové ceny. Navíc všechny požadované podklady, které byly pro zadavatele nebo MD pořízeny, by měly být poskytnuty bezplatně, jinak by jejich zpracovatel byl zvýhodněn oproti jinému. Dodavatel prosí o vysvětlení ohledně těchto nákladů.

Odpověď č. 29:

Tento seznam je povinný. Materiály v něm uvedené jsou povinným rámcem pro implementaci systému RS. Související studie SŽDC a MD jsou poskytnuty zdarma jako podklady ke studii pro projektanta. Zpracovatel studie může dle svého uvážení použít i jiných placených článků a studií, hradí je však sám a nejde o ně navýšit cenu studie.

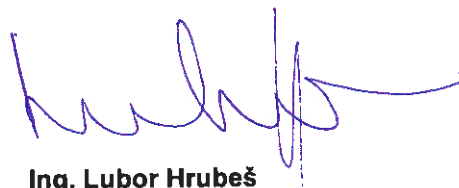
Dotaz č. 30:

Dle části II., Dílu "Zadání studie" Technických požadavků zadavatel na řadě míst v textu uvádí „a případně další“.

Dodavatel se k tomu táže, zda tímto zadavatel rozumí, že ve všech těchto případech se konkrétní požadavky ponechají na uvážení dodavatele?

Odpověď č. 30:

Konkrétní požadavky vyplynou z výrobních porad, kde bude toto diskutováno.



Ing. Lubor Hrubeš
ředitel