



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

NA DORUČENKU

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:

NAŠE ZN: 11631 /2014 - SSV
VYŘIZUJE: Ing. Jaromír Souček
TEL.: 724 932 283
FAX:
E-MAIL: soucekj@szdc.cz
DATUM: 18.12.2014

POČET LISTŮ: 4
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ:

Dle rozdělovníku

Věc: Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno
Dodatečná informace k zakázce č. 1

Zadavatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

Zastoupena:

Dr. Ing. Václavem Johnem, ředitelem organizační jednotky Stavební správa východ, na základě Řádu SZDC č. 3 Podpisový řád státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Druh zadávacího řízení:

Otevřené řízení na služby

Identifikace:

Evidenční číslo formuláře dle ISVZUS 7405011001559
Evidenční číslo VZ ve Věstníku VZ 401559
uveřejněn ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 11. 2014.
Evidenční číslo VZ (registr SZDC): 6173180

Zadavatel, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc obdržel dotazy uchazeče k výše uvedené nadlimitní veřejné zakázce. Na tyto dotazy odpovídáme a odpověď odesíláme všem dodavatelům, kteří požádali o poskytnutí zadávací dokumentace nebo kterým byla zadávací dokumentace poskytnuta.

V rámci bodu 9.7. Díl 1_2 Pokyny pro zadavatele nadlimitní ŽUB SP je uveden kvalifikační požadavek na předložení alespoň 2 studií proveditelnosti v celkové hodnotě 10 mil. Kč, přičemž alespoň 1 SP musí dosahovat hodnoty alespoň 3 mil. Kč. S tím, že za služby obdobného charakteru se považují studie proveditelnosti železničního uzlu či železniční trati.

V rámci upřesnění tohoto bodu bychom rádi požádali zadavatele o následující informace:

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

Sídlo: Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00

IČ: 70 99 42 34

VYPRÁVENO: 18-12-2014



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Dotaz č. 1

Uzná zadavatel jakoukoliv referenci na SP železničního uzlu či železniční trati s ohledem na teritoriální vymezení (tedy zejména mimo země Evropské unie, potažmo mimo území kontinentální Evropy), za předpokladu, že tato reference bude předložena v podobě, která je v souladu se ZVZ (tz. včetně úředně ověřeného překladu).

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel v zadávací dokumentaci nespécifikoval požadované reference po stránce teritoriálního vymezení, uchazeč může využít i reference zakázek mimo území ČR a EU.

S ohledem na možné rozdílné chápání vymezení pojmu „studie proveditelnosti“ v různých zemích se za referenční zakázku považuje pouze taková dokumentace, která má strukturu, rozsah a obsah odpovídající předmětné zakázce, tedy zejména technické řešení, dopravní technologii, přepravní prognózu založenou na dopravním modelu, CBA, životní prostředí, zohlednění územního plánování atd.

Dotaz č. 2

Uzná zadavatel referenci na ukončenou SP, pokud tato ukončená SP je součástí širší zakázky, která však jako celek ukončena nebyla (za předpokladu, že veřejný zadavatel vystaví dílčí referenci na dokončenou a předanou studii proveditelnosti).

Odpověď na dotaz č. 2

Jako referenční zakázku lze v nabídce použít i reference dokončených studií proveditelnosti, které jsou součástí širší zakázky.

Dotaz č. 3

Zadavatel požaduje, aby uchazeč předložil zakázky, za které byl odpovědný (tz. měl podíl na realizaci zakázky – není však dále, podrobně definováno, které části zakázky se věc měla či musela týkat). Studie proveditelnosti je poměrně široké dilo, a to i ve vztahu k definici uvedené v zadávací dokumentaci. Zadavatel sám uvádí, že součástí díla tak musí být kromě částí týkajících se železniční dopravy (kde lze vztah k SP železničních uzlů a tratí určitým způsobem dovodit) také technické řešení variant městské infrastruktury včetně MHD a VHD, dopravně technologické řešení návrhů MHD a VHD, analýza prognózy poptávky (patrně železniční dopravy?), posouzení vlivů na ŽP a územní průchodnost (patrně v celém rozsahu), ekonomické hodnocení, analýza rizik, multikriteriální analýza a další.

Z výše uvedeného je patrné, že samotná studie bude mít a musí mít širší záběr, než pouze oblast železničního uzlu či dokonce trati, tak jak je definován rozsah obdobných poskytnutých služeb. Z tohoto důvodu žádáme, aby zadavatel podrobně definoval, proč požaduje u obdobných zakázek pouze zkušenosti se zpracováním SP železničních tratí a uzlů.

Zároveň si dovoluujeme konstatovat, že například zpracování posouzení vlivů na ŽP se ve své podstatě neliší nejen mezi jednotlivými železničními projekty obecně (tedy nikoliv pouze uzly či tratě), ale dokonce ani mezi liniovými stavbami obecně. Obdobně pak zpracování ekonomického hodnocení se mezi jednotlivými železničními projekty obecně, ale dokonce ani mezi liniovými stavbami obecně zásadně neodlišuje a vykazuje pouze drobné odchylky na kterých není možné stavět požadovanou referenční odlišnost.

Způsob definování vymezení obdobných staveb tak ve své podstatě výrazně upřednostňuje toho, kdo se podílel na realizaci SP na železniční trať či uzel, nicméně fakticky nemusí mít žádné zkušenosti s ostatními oblastmi definovanými v předmětu SP podle zadávacích podmínek, které ovšem nelze považovat za marginální. Svým vymezením obdobných zakázek tak zadavatel diskriminuje uchazeče, kteří mají menší zkušenost (s ohledem na objem požadovaných referencí) výhradně s projekty železničních uzlů a tratí, přestože mají více než dostatečné zkušenosti s ostatními částmi předmětu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

veřejné zakázky, což nelze považovat za dodržení principu rovného zacházení a dodržení proporcionálního rozdělení úrovně požadovaných referenčních znalostí.

Žádáme tedy zadavatele, aby svůj postup vysvětlil také zejména s ohledem na to, že při teoretickém vymezení by podmínky účasti splnil například uchazeč, který se podílel na 50 SP železničních uzlů a tratí prostřednictvím posouzení vlivu na životní prostředí v celkové hodnotě 10 mil. Kč (jedna byla za 3 mil. Kč), ačkoliv například firma, která v plném rozsahu (dle předmětu díla) realizovala dvě SP železniční trati či uzlu v celkové hodnotě 9,9 mil. Kč by soutěžní podmínky nespĺnila. V návaznosti na výše popsané Vás zároveň žádáme o úpravu tohoto kvalifikačního předpokladu směrem k tomu, aby nedocházelo k diskriminaci či naopak zvýhodnění některých účastníků, pokud proto nejsou jednoznačně racionální a odůvodnitelné okolnosti a aby byl kvalifikační předpoklad definován proporcionálně správně, tedy minimálně lépe, než v současné chvíli.

Odpověď na dotaz č. 3

Zadavatel v zadávací dokumentaci stanoví, že „za službu (zakázku) obdobného charakteru se pokládá ukončená studie proveditelnosti železničního uzlu nebo železniční trati“, tedy výhradně celá studie proveditelnosti.

Dle platné Směrnice č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ se studii proveditelnosti (dále jen: „SP“) rozumí komplexní studie, která slouží k posouzení reálnosti a proveditelnosti projektu jak po stránce technické a finanční, tak i po stránce marketingové, provozní a personální, ke zhodnocení efektivnosti využití předpokládaných finančních prostředků včetně hodnocení ekonomické efektivnosti, k ověření smysluplnosti projektu pro společnost, k posouzení možných variant projektu a nalezení vhodné varianty či variant k realizaci. Obsah a struktura SP jsou popsány v kapitole 3 „Průvodce metodickým hodnocením projektů, programů a politik“ (vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj) a v příloze J příručky Evropské komise - DG Regio „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects“.

Za službu (zakázku) obdobného charakteru se tedy nepokládá pouze dílčí část studie proveditelnosti zpracovaná uchazečem, například jen zpracování dopravního modelu pro studii proveditelnosti, jen částí životního prostředí nebo jen technického řešení pro studii proveditelnosti (nebo i více částí, ne však všech).

Zadavatel v zadávací dokumentaci požaduje předložení referenčních zakázek obdobného charakteru jako je tato veřejná zakázka, tedy zpracování SP řešící železniční uzel nebo železniční trať. Důvodem tohoto požadavku je charakter veřejné zakázky, kdy požadovaná SP řeší především problematiku železniční infrastruktury a pro zpracování díla je potřebná znalost uchazeče (resp. sdružení, případně subdodavatele) všech dílčích činností na SP, tedy technického řešení, přepravní prognózy, dopravní technologie, CBA, životního prostředí atd., právě ve vztahu ke specifickým železniční infrastruktury, které spočívají především v charakteru provozu železniční dopravy (složené z osobní dopravy dálkové a regionální a dále nákladní dopravy), charakteru technického řešení infrastruktury a jeho návrhových parametrů a dále charakteru železniční dopravy ve způsobu obsluhy území.

Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DiČ: CZ70994234
(29)