



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.: 148/2016-SZDC-SSZ-ÚE-Chr

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

Datum: 08.01.2016

rozdělovník

„Rychlá spojení – studie příležitostí“

Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 9 - 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. 37:

Zadávací dokumentace, díl 1, část 2, strana 26, tabulka – řádek druhý uvádí, že v části B nabídky má být prohlášení o subdodavatelích dle přílohy č. 5. Příloha č. 5 se však týká seznam odborníků – složení řešitelského týmu. Může Zadavatel tento nedostatek odstranit?

Odpověď č. 37:

Jedná se o administrativní pochybení. Správné označení přílohy je tedy „Příloha č. 2 (Zadání části prací subdodavatelům)“, která je součástí dílu 1, části 2 zadávací dokumentace.

Dotaz č. 38:

ZD, díl 1, část 2, článek 4.2 říká, že „Studie příležitostí bude také vstupem pro budoucí „master plan“ železnic na území ČR, který bude rovněž interaktivní s dokumentem Dopravní sektorové strategie, 2. fáze,“ Jak konkrétně má uchazeč tuto interaktivnost zajistit?

Odpověď č. 38:

Úkolem zpracovatele Studie příležitostí je na základě expertní analýzy s ohledem na dosud zpracované materiály k problematice vysokorychlostních tratí i další dokumenty (jako je např. v dotazu zmíněná DSS, 2. fáze) a rovněž dle vlastního uvážení a zkušeností posoudit investiční příležitost vyplývající z koncepce rychlých spojení v České republice. Studie příležitostí bude jedním ze základních vstupů pro rozhodovací proces Ministerstva dopravy a Správy železniční dopravní cesty v oblasti dopravní politiky státu a bude sloužit jako podklad pro další přípravu projektů rychlých spojení. Zmíněná interaktivita je vyjádřením toho, že další příprava projektů rychlých spojení a Dopravní sektorové strategie spolu úzce souvisí, jsou provázány a ovlivňují se.

Dotaz č. 39:

Může se formulář životopisu dle přílohy č. 6.2 dílu 1, části 2 ZD použít i pro osoby české národnosti – například z důvodu jednotnosti? Dále je v článku 12.3, dílu 1, části 2 ZD uvedeno „Doklady, kterými zahraniční osoba prokazuje splnění technických kvalifikačních předpokladů řešitelského týmu, mohou být předloženy v anglickém jazyce a to v části životopisů a referencí členů řešitelského týmu.“ Může se anglická verze životopisu použít i v případě uchazeče, kterým bude sdružení české a zahraniční společnosti?

Odpověď č. 39:

Smyslem ustanovení je, že se doklady předkládají v českém jazyce, avšak pro zjednodušení práce zahraničním uchazečům se těmto subjektům umožňuje vybrané dokumenty předkládat v anglickém jazyce, což je popsáno v dílu 1, čl. 12. Předložení anglické verze v případě osob české národnosti pracujících v zahraniční firmě nebude důvodem k vyloučení nabídky.

Dotaz č. 40:

ZD, díl 1, část 2, článek 18.1.1, Oddíl B, uvádí, že součástí nabídky musí být „Tabulka obsahující vyplněné všechny údaje dle bodu 14.1 – 14.4 této zadávací dokumentace.“ Je tedy formát této tabulky volný? Musí být nabídková cena v členění podle jednotlivých částí studie uvedených pod bodem 4.2 rozepsána zároveň bez DPH a s DPH?

Odpověď č. 40:

Jelikož není dán žádný vzor, tak je skutečně formát tabulky volný, jednotlivé části uvést bez DPH i s DPH.

Dotaz č. 41:

V návaznosti na dodatečné informace č. 7 se ptáme, do které části nabídky se má uvést informace dle písmene d) na straně 6, ZD, díl 1, část 2.

Odpověď č. 41:

Informaci, jakou variantu dopravního modelu si uchazeč zvolí, je nutné uvést do oddílu B (Nabídková část) formou čestného prohlášení.

Dotaz č. 42:

V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, str. 7 je uvedeno: „Způsob dosažení těchto cílů při definici navrhovaných řešení musí zohledňovat také finanční možnosti veřejného sektoru, a to zejména ke krytí dotací na provoz linek vlaků dálkové dopravy i regionální dopravy.“ Odkud má Zpracovatel čerpat informace o finančních možnostech veřejného sektoru? Připomínáme, že stávající plány dopravní obsluhy státu a krajů jsou zpracovány pro jiný časový horizont, než předpokládaná realizace systému RS.

Odpověď č. 42:

Zpracovatel má vycházet z Plánu dopravní obslužnosti území dálkovou dopravou 2012 – 2016 a z plánů dopravní obslužnosti jednotlivých krajů. Relevantní jsou také údaje z rozpočtu České republiky, rozpočtů jednotlivých krajů, data Českého statistického úřadu a statistické údaje Ministerstva pro místní rozvoj o veřejných zakázkách.

Dotaz č. 43:

Zadávací dokumentace stanovuje, že v případě, že je nabídka podána více osobami společně, zejména jako společnost ve smyslu ustanovení § 2716 a násl. Zákona č. 89/2012 Sb., případně jako jiné sdružení či seskupení uchazečů (dále v textu těchto Pokynů pro dodavatele je takové seskupení uchazečů obecně označováno zejména jako „společnost“ uchazečů a člen takového seskupení jako „společník“), musí předložit informace o takové společnosti. Toto bude předloženo ve formě formuláře obsaženého v Příloze č. 3 těchto Pokynů. Do které části nabídky má být tento dokument umístěn?

Odpověď č. 43:

Tento dokument má být umístěn do oddílu A (část 1 - Krycí list). Pro potřeby posouzení kvalifikace je nutné vědět, zda se jedná o sdružení několika společností.

Dotaz č. 44:

ZD, díl 1, část 2, článek 4.2 určuje, že „Uchazeč bude k dispozici pro spolupráci při vypořádávání připomínek zaslanych v rámci meziresortního připomínkového řízení.“ Jakou konkrétní podobu spolupráce Uchazeč zajistit?

Odpověď č. 44:

Všechny části dokumentace budou odevzdány k připomínkám relevantním dotčeným subjektům v rámci jednotlivých připomínkových procesů. Po projednání a zapracování obdržených připomínek za účasti zhotovitele pak bude zhotovitelem zpracován čistopis.

Dotaz č. 45:

ZD, díl 1, část 2, článek 14.3 stanovuje, že „nabídková cena bude dále uvedena v členění podle jednotlivých částí studie uvedených pod bodem 4.2, písm. A-J těchto Pokynů.“ V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“ jsou definovány pouze části A-I. Na kolik a jakých dílčích cen má tedy být cena členěna?

Odpověď č. 45:

V souladu s Dílem 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Částí 2 – Pokyny pro dodavatele, bodem 14.3 bude celková nabídková cena uvedena v členění podle jednotlivých částí studie uvedených pod bodem 4.2, písm. A – J.

Dotaz č. 46:

Ve kterém oddíle (části) nabídky mají být zařazeny tyto požadované dokumenty: „Prohlášení o počtu číslovaných listů a o celkovém počtu listů“, „Další dokumenty, dle uvážení uchazeče, na které nebyl prostor v předcházejících částech nabídky.“?

Odpověď č. 46:

Jelikož je nabídka členěna na 3 samostatné díly, tak je nutné prohlášení o počtu listů uvádět v každé části, tedy A, B i C. Stejně tak i další dokumenty, dle uvážení uchazeče.

Dotaz č. 47:

Může Uchazeč v případě, že by rozsah životopisu přesáhl tři strany umístit některé další relevantní údaje (např. praxi) do přílohy?

Odpověď č. 47:

Ano, dle potřeby může uchazeč uvést další relevantní údaje do přílohy životopisu.

Dotaz č. 48:

ZD, díl 1, část 2, článek 4.2, písmeno A uvádí: „posoudit koncepční alternativy, jimiž lze dosáhnout výše uvedených cílů (bezpečná nízkoemisní a udržitelná doprava, která je současně dostupná a efektivní)“. Jaká jsou kritéria Zadavatele pro „dostupnost“ dopravy?

Odpověď č. 48:

Kritéria dostupnosti dopravy jsou přístupnost dopravních terminálů veřejné dopravy, frekvence dopravního spojení, počet přestupů, výše a integrace tarifu veřejné dopravy.

Dotaz č. 49:

Ve vzoru – příloze č. 3, dílu 1, část 2 ZD se opakovaně vyskytuje řetězec „členů společnosti/sdružení/seskupení“. Má Uchazeč ponechat jen variantu, která platí, a ostatní odstranit?

Odpověď č. 49:

Ne, vzor přílohy č. 3 ponechat, nedělat žádné úpravy.

Dotaz č. 50:

ZD, díl 1, část 2, strana 7 předepisuje, že „Vítězný uchazeč dodá všechny finální výstupy dle bodů A) – J) v českém a anglickém jazyce dle podmínek uvedených v tomto zadání. Dílčí výstupy budou požadovány pouze v českém jazyce.“ Kteří dílčí výstupy budou postačovat v českém jazyce?

Odpověď č. 50:

Finální výstupy jsou definovány v zadání, ostatní výstupy jsou dílčí.

Dotaz č. 51:

ZD uvádí, že Zadavatel požaduje předložení čestného prohlášení dodavatele o jeho ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku. Nenalezli jsme vzor tohoto čestného prohlášení, je tedy jeho forma volná?

Odpověď č. 51:

Ano, čestné prohlášení o ekonomické a finanční způsobilosti je možné doložit volnou formou. Musí být podepsáno osobou oprávněnou jednat za uchazeče.

Dotaz č. 52:

V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, str. 7 je uvedeno spojení „železniční nedostupnost ČR v rozhodujících přepravních směrech mezistátní dopravy“. Jak tomuto máme rozumět?

Odpověď č. 52:

Uvedeným textem je myšlena nedostatečná konkurenceschopnost železničního spojení v určitých směrech z důvodu nízké traťové rychlosti a nevyhovujícího intervalu spojů vůči jiným dopravním módům.

Dotaz č. 53:

Článek 13.2, díl 1, část 2 ZD hovoří o příloze č. 3. Prosíme o vyloučení pochyb, zda se jedná o přílohu č. 3 dílu 2, nebo přílohu dílu 1, části 2 ZD. Taktéž v článku 13.3.

Odpověď č. 53:

Jedná se o Díl 2. V textu je míněn návrh smlouvy.

Dotaz č. 54:

V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“ stojí, že zpracovatel vyjde z dosavadních návrhů koncepcí VRT, které byly v minulosti prověřovány. Uchazeči jsou známy různé (díličí) studie, které byly zpracovány, ale je podstatný rozdíl mezi např. územně-technickou studií určitého ramene a koncepcí VRT. Jaké jsou tedy jednotlivé (ucelené) koncepce VRT? Část C, druhá odrážka, pro změnu odkazuje na stávající (jednu) *koncepci* – tou se rozumí která?

Odpověď č. 54:

Základní rozsah a koncepci vysokorychlostního železničního systému zařazeného do tzv. globální a hlavní sítě definuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Hlavní koridory vysokorychlostní železniční dopravy jsou také obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky. Při práci je rovněž nutné zohlednit koridory zanesené do Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů na základě dokumentů z let 1995 a 2003 („Koridory VRT v ČR“ a „Koordinační studie VRT 2003“), stejně tak dosud zpracované územně technické studie.

Dotaz č. 55:

ZD, díl, část 2, článek 10.1, poslední odstavec zmiňuje podklady z vnějších zdrojů nezbytných pro zpracování studie a uvádí konkrétní příklady, „např. data od dopravců, aktuální data z ČSÚ, z Eurostatu“. Rozumíme tomu, že je povinností Zpracovatele tato data od těchto poskytovatelů použít? Pokud ano, může Zadavatel tuto povinnost blíže specifikovat: jaká data?

Odpověď č. 55:

Zadavatel očekává standartní přístup zpracovatele koncepčních studií k použití relevantních vstupních dat. Uchazeč musí v harmonogramu plnění zakázky vyčlenit dostatečný časový prostor na získání všech nezbytných (tj. nutných a potřebných) podkladů z vnějších zdrojů, nezbytných pro zpracování studie. Uchazeč jako zpracovatel studie ponese plnou odpovědnost za včasné (v souladu s časovým

harmonogramem plnění zakázky) získání nezbytných údajů a jejich využití. Forma dat je závislá na jejich poskytovateli.

Dotaz č. 56:

S ohledem na to, že Zadavatel v minulosti uvedl, že Ministerstvo dopravy není jeho nadřízená organizace, tážeme se, zda máme v rizikové analýze toto ministerstvo považovat za vnější či vnitřní činitele?

Odpověď č. 56:

SŽDC je státní organizace, zřízena zákonem č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Orgány státní organizace Správa železniční dopravní cesty jsou dle § 27 tohoto zákona správní rada a generální ředitel. Postavení Ministerstva dopravy ve vztahu k SŽDC s.o. určuje § 28 odst.1 tohoto zákona, dle kterého správní radu tvoří sedm členů jmenovaných a odvolávaných vládou na návrh ministra dopravy. Členy Správní rady SŽDC jsou zástupci MD. Z toho vyplývá vztah obou subjektů. MD je nutné považovat za vnitřní činitele, neboť MD určuje dopravní politiku státu, kterou je SŽDC s.o. v jednotlivých oblastech povinná naplňovat.

Dotaz č. 57:

Pokud bude nabídka podána více osobami společně, zejména jako společnost ve smyslu ustanovení § 2716 a násl. Zákona č. 89/2012 Sb., případně jako jiné sdružení či seskupení uchazečů (dále v textu těchto Pokynů pro dodavatele je také v seskupení uchazečů obecně označováno zejména jako „společnost“ uchazečů a člen takového seskupení jako „společník“), musí také předložit informace požadované v příloze 1? Pokud ano, jakým způsobem?

Odpověď č. 57:

Přílohu č. 1 vyplní každý ze společníků dané společnosti.

Dotaz č. 58:

ZD, Díl 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno D.2, požaduje kvantifikovat vliv navrhovaných RS na významné uzly (min. Praha, Brno, Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň), tj. prověření jaké důsledky lze se zprovozněním systému RS očekávat v uzlech (rámcové posouzení s ohledem na předpokládané linkové vedení vyplývající z modelované dopravy)“. Jaký způsobem (např. simulací ve specializovaném SW) se toto prověření má provést?

Odpověď č. 58:

Zadavatel očekává zjednodušené posouzení vlivu navrhovaných RS na významné uzly, tj. odpovídající vyhodnocení navrženého řešení z hlediska dopravní technologie. Případné využití dalšího software pro simulaci je pro tvorbu nabídky rozhodnutím uchazeče.

Dotaz č. 59:

V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno C se hovoří o etapizaci výstavby. Kolik možností etapizace má být minimálně prověřeno pro vyhodnocení (vyloučení, potvrzení, popsání, ...) jejího vlivu?

Odpověď č. 59:

Nelze předem stanovit minimální počet možností etapizace. Návrh etapizace je výsledkem práce zhotovitele studie. Etapizaci výstavby je potřeba nastavit tak, aby byla smysluplná a proveditelná, vlastní návrh musí odpovídat znalosti a zkušenosti zpracovatele.

Dotaz č. 60:

Díl 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno C, čtvrtá odrážka: co se považuje ze elementární jednotku koncepce, když se má celospolečenská resp. Ekonomická efektivita zpracovat i pro „jednotlivé části“ .?

Odpověď č. 60:

Součástí koncepce RS jsou její jednotlivé ucelené úseky (ramena). Zpracovatel musí navrhnout a popsat rozhodovací procesy a postupy, kterými bude provádět, hodnotit a posuzovat celospolečenskou resp. ekonomickou efektivitu celé koncepce i jejich jednotlivých částí (tj. jednotlivých ucelených úseků nebo ramen).

Dotaz č. 61:

Díl 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno C, stanovuje, že „Zpracovatel musí navrhnout a popsat rozhodovací procesy a postupy, kterými bude provádět, hodnotit a posuzovat: zahraniční zkušenosti a jejich přenositelnost do české koncepce i zpracovávaných analýz v rámci SPŘ“. Jaké zahraniční zkušenosti (z jakých oblastí) má proces/postup požadovaný po Zpracovateli v části C posuzovat? Co má být vstupem, co výstupem?

Odpověď č. 61:

Dotaz se dotýká hodnocení dokumentu „Organizace a metodika práce uchazeče“ v rámci hodnocení ekonomická výhodnost nabídky. Jako lepší bude hodnocen návrh souboru dat a kritérií, který bude vycházet z informačních zdrojů adekvátních ve vztahu k předmětu veřejné zakázky, přičemž postihne všechny relevantní zdroje, bez nichž nelze dostatečně kvalitně realizovat předmět veřejné zakázky, tyto zdroje správně interpretuje a využije informace v nich obsažené způsobem, který lze očekávat při vysoké míře odborné způsobilosti uchazeče.

Dotaz č. 62:

Díl 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno E, Ukládá „Data a informace z kapitol D.1 a D.2 posouzí zpracovatel jako základní vstup ke zpracování předběžné ekonomické kalkulace, tedy posouzení nákladů na koncepci RS vůči jejich přínosům. Ten však musí být konfrontován s ceníky platnými v zahraničí a to jak s cenami obvyklými v rozlehlých státech (např. Francie, Německo, Itálie), tak se zeměmi velikostně bližšími k ČR (Rakousko, Nizozemí, Belgie). Rozumíme tomu tak, že náklady mají být vyčísleny i v cenové úrovni jednotlivých států? Je vhodné ceny členit pouze do dvou kategorií podle rozlohy státu? Například průchod přes rakouské Alpy není pro Českou republiku zrovna přílehlavým příkladem. Je zcela na Zpracovateli jaké státy si pro srovnání nákladů vybere? Kolik různých nákladových kalkulací musí Zpracovatel provést?

Odpověď č. 62:

Dotaz se dotýká hodnocení dokumentu „Organizace a metodika práce uchazeče“ v rámci hodnocení ekonomická výhodnost nabídky. V rámci hodnocení navržené ekonomické analýzy bude hodnocena komplexnost navržených vstupů pro hodnocení řešených variant, bude hodnocen přístup k návrhu metodiky

pro výběr varianty, která bude založena na multikriteriálním hodnocení a analýze nákladů a přínosů (CBA), návrh metodiky stanovení nákladů. Jako lepší bude ohodnocena nabídka, která lépe popíše metodiku hodnocení se zohledněním specifik řešené zakázky. Uchazeč musí postihnout všechny relevantní zdroje, bez nichž nelze dostatečně kvalitně realizovat předmět veřejné zakázky, a tyto zdroje správně interpretovat a využít informace v nich obsažené způsobem, který lze očekávat při vysoké míře odborné způsobilosti uchazeče.

Dotaz č. 63:

Navazuje na dotaz č. 26: „Z porovnání by měla být zřejmá také skutečnost vlivu rozdílných geomorfologických podmínek i použití různých technologií při výstavbě VRT atd.“. Nerozumíme tomuto zadání. Jak se ukazuje na příkladu Španělska, není jasná korelace mezi geomorfologickými podmínkami a výší investičních nákladů: významný vliv má strategie (koncepčnost) přípravy a výstavby, velikost soutěžených celků (slevy z rozsahu) a organizace tendrů (soutěže po profesích, neexistence monopolu na pražce či zabezpečovací zařízení apod.). Nebylo by správné, aby nebyl předepsán výsledek“ (tj. vlivy uváděné Zadavatelem), nýbrž aby se zanalyzovalo, ZDA A NAKOLIK mají tyto (popř. další) faktory skutečný vliv?

Odpověď č. 63:

Zpracovatel má za úkol zpracovat předběžné ekonomické kalkulace, tedy posouzení nákladů na koncepci RS vůči jejím přínosům. Z porovnání by měla být zřejmá také skutečnost vlivu rozdílných geomorfologických podmínek i použití různých technologií při výstavbě VRT atd. V zadání tímto požadavkem není nijak předem určen výsledek takového hodnocení. Zadavatel očekává od uchazečů naopak návrh kvalitní metodiky hodnocení návrhů a identifikace potřebných vstupů a hodnotících kritérií.

Dotaz č. 64:

V dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, je pod písmenem F uvedeno, že „S ohledem na rozsah koncepce RS a její strategický význam pro ČR i celý region střední Evropy je potřeba v rámci rozhodovacího procesu odpovídajícím způsobem vyhodnotit také rizika, která s koncepcí RS souvisí, případně, která pramení z jeho nerealizace, či jen realizace částečné.“. Mají-li být zohledněna rizika v kontextu střední Evropy, může Zadavatel definovat její územní rozsah? Střední Evropa je někdy definována nejen zeměpisnými, ale i kulturními kategoriemi, otázná je např. otázka zařazení území Německa či Švýcarska apod.

Odpověď č. 64:

Evropský fond pro regionální rozvoj vymezuje střední Evropu pro svůj program Střední Evropa jako území zahrnující Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rakousko, Slovinsko, část Německa a Itálie. Takové vymezení bude se zařazením Švýcarska vhodné i pro potřeby studie příležitostí.

Dotaz č. 65:

Jaké standardy pro technická řešení vysokorychlostních tratí (zejména pro účely zpracování části D.2 díla) má Zpracovatel uvažovat?

Odpověď č. 65:

Zpracovatel musí zejména respektovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství a nařízení komise

(EU) č. 1299/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii.

Dotaz č. 66:

Díl 3 ZD, část A: „Současně by zpracovatel v souladu s dopravní politikou státu měl navrhnout optimální mezioborovou spolupráci, resp. alternativy této spolupráce a to na různých hierarchických úrovních. Posouzení musí být založeno na metodice, kterou zpracovatel pro tyto účely navrhne a která bude opřena o celostátní dopravní model.“. Kolik alternativ musí Zpracovatel minimálně prověřit? Na kterých hierarchických úrovních? Je to zcela na libovůli metodiky Zpracovatele? Současné plány dopravní obslužnosti se nejeví jako optimální vstup, vzhledem k časovému období, po která slouží. Je možné v dopravním modelu síť RS doplnit dalšími infrastrukturními opatřeními i v jiných modech dopravy?

Odpověď č. 66:

Zadavatel nebude stanovovat počet alternativ, to je plně v kompetenci zpracovatele v rámci návrhu jeho metodiky, jejíž hodnocení je dílčím hodnotícím kritériem v rámci posuzování nabídek. Počet variant musí být takový, aby měl dostatečnou vypovídací schopnost. Rovněž jednotlivé úrovně stanoví zpracovatel (např. úroveň dálkové mezinárodní dopravy, vnitrostátní dopravy atd.). Pokud uchazeč navrhne v rámci své práce s dopravním modelem jakýkoliv nový podnět směrem k doplnění sítě, bude tento návrh konzultován se zadavatelem a vlastníkem dopravního modelu (ministerstvem dopravy). Při doplňování modelu je třeba sledovat konsekvence prostorové, časové a finanční.

Dotaz č. 67:

ZD uvádí, že „Porovnání může zahrnovat nejen realizaci s využitím nových vysokorychlostních tratí, ale též koncepce založené na další modernizaci páteřních železničních tratí, zahrnující zvýšení rychlosti a navýšení kapacity ve stávajících koridorech, které v národním i mezinárodním měřítku zlepší dostupnost ČR a jejich regionů železniční dopravou (a přispěje ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti)“. Vzhledem k tomu, že zadání nestanovuje, žádná tvrdá kritéria typu cílové (minimální) hodnoty modal splitu, cílové (maximální) jízdní doby mezi definovanými typy měst (například z každého krajského města do Prahy a Brna za určitý čas) lze řadu cílů, které jsou velmi komparativně a vágně (měkce) specifikovány, např. „zvýšit konkurenceschopnost“, „omezit tvorbu kongescí“, zlepšit podmínky pro...“, možná splnit i bez výstavby jediného úseku sítě VRT. Chápeme to správně, že uchazeč nemusí postupovat tak, že ekonomické posouzení provede nejprve pro určitou maximální variantu sítě VRT (např. SRN – Plzeň – Praha, SRN – Ústí nad Labem Praha, Praha – Brno, Brno – Ostrava, Praha – Hradec Králové – Polsko, Praha – Liberec – Polsko, Brno – Vídeň atd.) a teprve v případě prokázání její ekonomické neefektivity by Uchazeč navrhoval variantu redukovanou? Je Zadavateli skutečně jedno, co Zpracovatel vezme za základní variantu – může to být například jen varianta s jedním krátkým úsekem VRT a zbytkem v podobě modernizací stávajících tratí?

Odpověď č. 67:

Základní rozsah a koncepci vysokorychlostního železničního systému v České republice definuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Dotaz se dotýká také hodnocení dokumentu „Organizace a metodika práce uchazeče“ v rámci hodnocení ekonomická výhodnost nabídky. Jako lepší bude hodnocen návrh, který umožní lépe splnit cíle stanovené v zadání. V rámci vlastního zpracování bude preferován postup, který povede k nalezení ekonomicky obhajitelného, územně a environmentálně proveditelného řešení.

Dotaz č. 68:

Díl 3, Technické požadavky na pro vedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, písmeno D.2, požaduje kvantifikovat vliv navrhovaných RS na významné uzly (min. Praha, Brno, Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň), tj. prověření jaké důsledky lze se zprovozněním systému RS očekávat v uzlech. Rozumíme tomu tak, že Zadavatel neplánuje/neočekává vývoj i v dalších uzlech jako Mladá Boleslav, Hradec Králové, Pardubice, Liberec, Břeclav?

Odpověď č. 68:

Zadavatel nevylučuje případný další vývoj i v dalších železničních uzlech. V zadání je vyjmenováno minimum hodnocených uzlů. Kvantifikace vlivu navrhovaných RS na další uzly je závislá i na analýze zpracovatele a jeho konkrétním návrhu koncepce RS.

Dotaz č. 69:

Rozumíme tomu správně, že zpracování části díla „hodnocení vlivu na veřejné zdraví“ v písmenu G, Dílu 3, Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení – studie příležitostí“, může provést i osoba bez autorizace dle zákona č.258/200Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů? Nebude v případě zpracování neautorizovanou osobou hrozit riziko neplatnosti této SEA? Analogicky pro hodnocení vlivu na soustavu NATURA 2000.

Odpověď č. 69:

Legislativním východiskem pro SEA RS je zejména zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Technické kvalifikační požadavky jsou jasně dané zadáním. U specialisty na životní prostředí je požadována autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Pro oblasti posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA) dodavatel dále předloženými dokumenty doloží, že v období posledních 3 let poskytl alespoň 2 zakázky z uvedené oblasti, přičemž finanční objem všech těchto zakázek v souhrnu musí činit minimálně 300 000,- Kč bez DPH. Minimálně jedna z referenčních zakázek se musí týkat zpracování hodnocení celostátní koncepce či zpracování SEA pro krajské ZÚR (případně územního plánu velkého územního celku (dále jen „ÚP VÚC“).

Dotaz č. 70:

Prosíme vyjasnit vztahy mezi částmi A, B, C a D specifikovanými v Dílu 3 ZD. Tyto specifikace považujeme za místy nejednoznačné a vzájemně se překrývající. Například dle dosavadních informací Zadavatele (a jejich pochopení Uchazečem) se za odlišné koncepce VRT považuje koncepce s trasou Praha – Benešov – Brno v blízkosti Jihlavy a koncepce s trasou Praha – Havlíčkův Brod – Brno? Jak se mají lišit výstupy vyhodnocení/prověření/porovnání těchto dvou koncepcí v části A a v části B? Považujeme za správné, aby zadavatel vymezil informační výstupy jednotlivých částí – z hlediska struktury těchto informací (tj. kvalitativně). Jak se liší například hodnocení přepravních proudů v části B a v části D.1? Proč se má porovnání variant provádět v části B a metodika až v části C?

Odpověď č. 70:

V zadání je dostatečně definován rozsah analytické a návrhové části studie příležitostí v logicky navazujících blocích. V rámci analytické a návrhové části studie příležitostí musí zpracovatel v části A posoudit koncepční alternativy, kterými lze dosáhnout definovaných cílů (bezpečná nízkoemisní a udržitelná doprava, která je současně dostupná a efektivní). V části B má zpracovatel prověřit dosud sledované územně chráněné trasy koridorů VRT. Toto je zcela jasně rozdílná úloha. V zadání jsou definovány i požadavky na zpracování části D.

Dotaz č. 71:

Jaké definitivní vlastnosti má mít „konkurenceschopné spojení“ ve větě „Navržené trasy/varianty/jejich modifikace musí odpovídat budoucím vývojovým tendrům i požadavkům z oblasti regionálního rozvoje (např. potřeba posilování konkurenceschopného spojení mezi nevýznamnějšími aglomeracemi uvnitř i vně ČR, řešící vnější konkurenceschopnost ČR či řešení předpokládaných budoucích územně-sociálních problémů spojených např. S vylidňováním venkova a se vznikem oblastí vnitřní periferie)“?

Odpověď č. 71:

Konkurenceschopné spojení zde představuje efektivní integrované systémy veřejné dopravy umožňující rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území respektující racionální vynakládání veřejných prostředků.

Dotaz č. 72:

Díl 3 ZD na několika místech hovoří o tom, že výstup má být zpracován v různých časových horizontech/variantách. V jakých? Podotýkáme, že tato informace je podstatná pro určení rozsahu díla, stanovení harmonogramu a nabídkové ceny.

Odpověď č. 72:

Dotaz se dotýká hodnocení dokumentu „Organizace a metodika práce uchazeče“ v rámci hodnocení ekonomická výhodnost nabídky. V rámci hodnocení Navržením koncepce RS bude jako lepší hodnocen právě návrh, který umožní lépe splnit cíle stanovené v zadání. Základem je horizont částečného/úplného zprovoznění systému/trati RS.

Dotaz č. 73:

Díl 3 ZD, část H Shrnutí a doporučení stanovuje jako součást „Přehled významných výstupů dopravního modelu (dopad koncepce RS na dopravní obslužnost ČR). Co máme považovat za významný výstup modelu?

Odpověď č. 73:

Významné výstupy dopravního modelu jsou takové, které dávají v grafické a textové podobě srozumitelnou formou představu o hlavních dosažených výsledcích dopravního modelování. Budou vycházet z výpočtů, které budou v rámci dopravního modelu provedeny při zpracování díla. Plány dopravní obslužnosti lze rovněž využít, byť v některých případech je jejich vypovídací hodnota omezená. Je však nutné navrhnout, jak bude problematika řešena. Dopravní model obsahuje velmi širokou škálu infrastrukturních opatření i v dalších módech, což je nutné využít. Klíčové jsou zejména hodnoty přepravních proudů. Způsob zpracování významných výstupů navrhne zpracovatel a zadavatel ho musí odsouhlasit, stejně jako všechny ostatní části díla ve smyslu příslušných ustanovení smlouvy.

Dotaz č. 74:

Díl 3 ZD, část Shrnutí a doporučení, odrážka „Posouzení, zda je dostatečně dimenzován z hlediska stávající a předpokládané budoucí hybnosti obyvatelstva a nakolik systém rychlých spojení v širším smyslu umožní dostát stanoveným cílům“. S jakou rezervou na budoucí hybnost máme kalkulovat?

Odpověď č. 74:

Zmíněné posouzení je výsledkem práce zhotovitele. Jedná se o jeho shrnutí a doporučení. Hybnost obyvatelstva závisí na sociologických, demografických a na společenských podmínkách a tyto faktory musí být také předmětem analýzy zpracovatele studie.

Dotaz č. 75:

Díl 3 ZD, část H Shrnutí a doporučení, odrážka „Posouzení stávajícího i výhledového stavu provozovaného vozového parku v osobní železniční dopravě, stanovení dalšího postupu obnovy vozového parku ve vztahu ke stanovenému rozvoji železniční sítě a ke stanoveným výhledovým konceptům železniční dopravy“. Poskytnete zadavatel informaci o stávajícím vozovém parku a v jakém rozsahu a jaké podrobnosti?

Odpověď č. 75:

Zadavatel poskytne zhotoviteli standardní součinnost při získávání potřebných podkladů. Zhotovitel se pro získání relevantních údajů obrátí na dopravce.

Dotaz č. 76:

Díl 3 ZD, část III: jak se liší požadavky na odrážku manažerské shrnutí výstupů (samostatný dokument v rozsahu max. jednotek stran A4) a na „Summary“ (samostatný dokument v rozsahu 7 – 10 stran A4 ve více jazykových mutacích)?

Odpověď č. 76:

Rozsahem obou dokumentů definovaným v zadání. Manažerské shrnutí má požadovaný rozsah maximálně jednotek stran a „Summary“ má požadovaný rozsah 7 až 10 stran. „Summary“ je krátký dokument, který shrnuje delší zprávu takovým způsobem, že se čtenáři mohou rychle seznámit s jejím obsahem. Manažerské shrnutí je stručný popis problému a hlavních závěrů.

Dotaz č. 77:

Z webových stránek www.dopravnistrategie.cz jsme porozuměli, že pro konstrukci dopravního modelu byl použit software VISUM od výrobce PTV Karlsruhe verze 11.5 – 12.0. Tento software prochází neustálým vývojem a stal se v poslední době jedním z nejvíce rozšířených produktů v dopravním plánování a modelování dopravy. Pro základní výpočty je možné použít standardní 32bitový počítač, doporučena je však 64bitová verze programu s odpovídajícím počítačem vybaveným 4Gb RAM. Paměť nejvíce zatěžují výpočty zatížení veřejnou dopravou, které jsou v 32bitové verzi na hranici možnosti software i výpočetní techniky. Model byl zpracován v základní verzi tohoto software a pro jeho funkčnost nejsou nezbytné další přídatné moduly software. Pokládáme doplňující dotaz: I po prostudování materiálu na www.dopravnistrategie.cz jsme nenalezli odpověď na otázku, jak velkou licenci programu VISUM si má pro potřeby zakázky Uchazeč obstarat. Mohl by tuto velikost Zadavatel specifikovat?

Odpověď č. 77:

Parametry dopravního modelu jsou popsány v Knize 2 Dopravních sektorových strategií na stránkách www.dopravnistrategie.cz. Z těchto parametrů lze odvodit potřebnou velikost licence PTV VISUM (minimálně verze VISUM Expert 15.00-03). Musí to být minimálně taková licence, která svými vlastnostmi odpovídá potřebám modelu a bude možné v rámci takové licence s modelem pracovat. Dotaz směřuje výkonové parametry PC, na kterém je model provozován, s parametry licence, což není správné pochopení. Rozsah

licence, kterou je nutno vlastnit, je třeba vztáhnout na parametry modelu jednoznačně definované v Knize 2 Dopravních sektorových strategií.

Dotaz č. 78:

Díl 3 ZD, část 1) veřejná propagace koncepce: „Zřízení a správa webových stránek koncepce určených pro veřejnou prezentaci koncepce: bude zajištěn její provoz po dobu 2 let, po uplynutí této doby přejdou povinnosti a práva s provozem aplikace a jejího obsahu na zadavatele“. Týká se toto i autorských práv? Předloží Zadavatel závazný návrh smlouvy ošetřující převod těchto práv?

Odpověď č. 78:

Ne. Poskytnutí autorských práv upravuje čl. 9.5. závazného vzoru smlouvy, který je dílem 2 zadávací dokumentace.

Dotaz č. 79:

Díl 3 ZD, část III: jak se liší požadavky na odrážku „prezentace pro veřejné seznámení se záměrem RS“ od odrážky „pro výstupy pro propagaci“? Jakou formu a parametry (text, grafika, audio, video, délku, rozsah apod.) má mít?

Odpověď č. 79:

Prezentací rozumíme výklad o RS. Výstupy pro propagaci rozumíme např. leták, brožuru, kampaň a atd. Konkrétní návrh výstupů pro propagaci je předmětem návrhu zpracovatele. Veřejná propagace je opět předmětem hodnocení nabídek uchazečů. Jako lepší bude hodnocena Metodika, která navrhne takový způsob spolupráce a komunikace mezi zadavatelem a dodavatelem a způsob propagace projektu pro veřejnost, jakož i takový způsob zajištění zpětné vazby, které umožní projednání dokumentu s příslušnými připomínkovými místy a veřejností tak, aby mohl být podkladem pro další navazující kroky při přípravě realizace RS včetně harmonogramu provázanosti jednotlivých dílčích aktivit a jejich časového plnění.

Dotaz č. 80:

Pokud při zpracování Uchazeč zjistí, že přepravní proud na příslušných relacích je takový, že neumožňuje provedení potřebného počtu vlaků po plánované trati Brno – Přerov dle varianty M2 příslušné studie proveditelnosti, má do hodnocené koncepce zařadit (paralelní) trasu VRT Brno – Přerov v současnosti územně chráněnou nebo má počítat se zcela novou VRT Praha – Přerov (- Ostrava)?

Odpověď č. 80:

Úkolem zpracovatele Studie příležitostí je právě na základě expertní analýzy a rovněž dle vlastního uvážení a zkušeností posoudit investiční příležitost vyplývající z realizace konkrétní koncepce rychlých spojení v České republice. Úkolem studie je také prověření a vyhodnocení územně chráněných tras koridorů VRT, u nichž je potřeba prověřit, zda plně vyhovují (technicky, směrově) požadavkům a tyto chráněné trasy porovnat s jinými alternativami trasování. V případě zjištění nesouladu mezi předpokládanou přepravní poptávkou a výhledově sledovanou kapacitou dané železniční dopravní cesty na základě práce s dopravním modelem navrhne zpracovatel zadavateli řešení, kterým by bylo možné uvedený nesoulad odstranit.

Dotaz č. 81:

S jakými vstupy (trasami má Uchazeč uvažovat na relacích Praha – Liberec a Praha – východní Čechy – Wrocław?).

Odpověď č. 81:

Studie příležitostí si klade za cíl popsat proces výběru nejvhodnějšího řešení a stanovení přínosů tohoto řešení včetně popsání zdrojů, jimiž bude tohoto řešení dosaženo. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě definuje rozsah vysokorychlostní a konvenční sítě v ČR. V rámci globální sítě je v tomto nařízení obsažena také novostavba úseku VRT Praha – Wrocław se zatím neujasněným vedením (stejně jako v případě trasy Praha – Brno). Je úkol zpracovatele studie příležitostí tyto možné alternativy navrhnout, posoudit jejich smysluplnost a vyhodnotit je, což bude následně podkladem pro aktualizaci sítě TEN-T, ať už při technické aktualizaci (zohlednění pokroku v přípravě), nebo pro plánovanou aktualizaci kolem roku 2023).



Ing. Lubor Hrubeš
ředitel