

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 22217/2015-SŽDC-SSZ-ÚE-Chr

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

Datum: 30.12.2015

## rozdělovník

### „Rychlá spojení – studie příležitostí“

#### 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. 24:

V ZD je uvedeno: Zpracovatel vyjde 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, případně doplní k posouzení další varianty vedení koridorů VRT/RS, jež budou indikativně plnit očekávané cíle. Může Zadavatel uvést minimální výčet kombinací, který bude závazně posoudit?

#### Odpověď č. 24:

Prověření návrhů tras RS a linkového vedení vlaků provozovaných na trasách RS může zahrnovat nejen realizaci s využitím nových vysokorychlostních tratí obsažených v dosavadních koncepčních dokumentech, ale též koncepce založené např. 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. Minimální výčet kombinací, který bude závazně posoudit, tak není současné době možné a ani účelné stanovit, neboť musí vyplýnout z analytické práce vítězného uchazeče.

#### Dotaz č. 25:

V ZD je uvedeno: Zpracovatel vyjde 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, případně doplní k posouzení další varianty vedení koridorů VRT/RS, jež budou indikativně plnit očekávané cíle. Jak máme rozumět slovu *indikativní* v předchozí větě?

#### Odpověď č. 25:

Pojem indikativní zde znamená, že zmíněné varianty vedení koridorů VRT/RS budou naplňovat odpovídající charakter daného ukazatele tj. cíle rychlých spojení definovaného v dokumentu Technické požadavky na provedení studie. Vybraná alternativa musí představovat dopravně odůvodněné, územně průchodné a ekonomicky obhajitelné řešení, které bude dostatečně flexibilní i robustní vůči případným změnám poptávky či jiným budoucím nejistotám.

#### Dotaz č. 26:

Očekává se od uchazeče, že v rámci zpracovávání zakázky bude vyhledávat nové trasy koridorů, zpracovávat územně-plánovací podklady nebo dokumentaci apod.?

**Odpověď č. 26:**

Úkoly zpracovatele Studie příležitostí rychlých spojení (RS) jsou definovány v části Technické požadavky na provedení studie: „Rychlá spojení - studie příležitostí“. Úkolem zpracovatele Studie příležitostí je na základě jeho expertní analýzy s ohledem na dosud zpracované materiály k problematice vysokorychlostních tratí doporučit nejvhodnější konfiguraci koncepce RS a to včetně vedení jednotlivých tras/koridorů v příslušných směrech, tedy takovou, která je dopravně odůvodnitelná ekonomicky efektivní a bude současně plnit nejméně cílů. Úkolem zpracovatele Studie příležitostí není řešit územně-technické studie jednotlivých koridorů ani zpracovávat územně-plánovací podklady. Při samotné práci však bude nezbytné respektovat zásadní limity území, které by mohly vést k územní neprůchodnosti navrhované trasy a v důsledku až např. i nefunkčnosti navrhované koncepce rychlých spojení.

**Dotaz č. 27:**

V dodatečných informacích č. 1, odpovědi číslo 7 je uvedeno, že uchazeč nebude měnit žádné parametry modelu. Pokud by však dodavatel v průběhu prací zjistil, že v určitých ohledech je model z DSS2 nepřesný a je potřeba ho znovu zkalibrovat tak, aby odpovídal lépe skutečnému dopravnímu systému, bude to moci udělat?

**Odpověď č. 27:**

Pokud dodavatel v průběhu prací se zapůjčeným dopravním modelem od Ministerstva dopravy zjistí, že některé parametry modelu neodpovídají reálnému stavu dopravní sítě či reálnému stavu přepravních proudů nebo jinou skutečnost, o které se domnívá, že neodpovídá reálnému stavu věci, bude o tom neprodleně informovat zadavatele, a ten společně s vlastníkem modelu (Ministerstvem dopravy) stanoví další akceptovatelný postup ve věci zpřesnění modelu. V této souvislosti však dáváme na vědomí, že model MD byl v roce 2015 znovu kalibrován a aktualizován podle současného skutečného stavu sítě a makroekonomické resp. celospolečenské prognózy vývoje.

**Dotaz č. 28:**

Po prostudování materiálů na [www.dopravnistrategie.cz](http://www.dopravnistrategie.cz) jsme nenalezli odpovědi na některé technické otázky. Je možné, aby Zadavatel ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, zajistil možnost osobní prohlídky dopravního modelu z DSS2 za účelem zhodnocení nákladů a rizik, a zajištění všech údajů, které mohou být pro uchazeče nezbytné pro zpracování nabídky a uzavření smlouvy na plnění této veřejné zakázky?

**Odpověď č. 28:**

Zadavatel je názoru, že pro účel přípravy nabídky pro uvedenou zakázku včetně stanovení nabídkové ceny je rozsah informací a popis modelu uvedený na adrese [www.dopravnistrategie.cz](http://www.dopravnistrategie.cz) zcela dostatečný. Požadované podrobné seznámení se uchazeče(ů) s modelem není proveditelné formou prohlídky místa plnění tak, jak ji předjímá §49 (5) ZVZ ani jinou vhodnou formou, která by zajistila transparentní a nediskriminační přístup k uchazečům. Nelze umožňovat „osobní prohlídku“ v rámci probíhajícího výběrového řízení konkrétnímu uchazeči a tím dávat možnost získat informace, které by jej při podání nabídky zvýhodňovaly vůči jiným uchazečům.

**Dotaz č. 29:**

Dodatečnými informacemi č. 3 (odpověď č. 16) byl podle nás rozšířen okruh možných uchazečů o zakázku, aniž by byl v souladu se ZVZ prodloužen termín pro podání nabídek. Dovolujeme si upozornit Zadavatele na tuto skutečnost, aby se předešlo možným námitkám ze strany neúspěšných uchazečů.

**Odpověď č. 29:**

Odpověď č. 16 Dodatku č. 3 nerozšiřuje okruh možných uchazečů o zakázku, protože nijak neupravuje původní podmínky pro specialistu na životní prostředí, tj. nutnost prokázat zkušenosti doložením alespoň 3 referencí za poslední 3 roky na hodnocení dopravních liniových staveb celostátního významu (železniční tratě zařazené do systému TEN-T, dálnice, rychlostní komunikace). V podmínkách požadovaná autorizace

ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je stejná pro hodnocení SEA i EIA, a tudíž je zřejmé, že naplněním požadavků pro specialistu na životní prostředí budou představovat doložení jak reference na SEA u koncepcí, zahrnujících alespoň některou z výše uvedených dopravních liniových staveb celostátního významu tak reference na provedenou EIA na některou z výše uvedených dopravních liniových staveb celostátního významu.

**Dotaz č. 30:**

Jak zajistí zadavatel, aby popis výběru modelu neovlivnil hodnocení dokumentu „Organizace a metodika práce uchazeče“? Vzhledem k tomu, že v České republice nebyl prokázán výskyt jiného čtyřstupňového dopravního modelu, než toho vytvořeného v rámci DSS2, mohly by určité formulace v tomto dokumentu vést k identifikaci uchazeče. Může Zadavatel vydat pokyn, že dokument „Organizace a metodika práce uchazeče“ musí pracovat s popisem práce s modelem tak, že nebude v žádném případě možné dovodit způsob jeho obstarávání?

**Odpověď č. 30:**

Požadavky na zpracování části nabídky „Organizace a metodika práce uchazeče“ jsou exaktně popsány v zadávací dokumentaci. Uchazeč musí definovat a vybrat si, zda bude pracovat s modelem vlastním, který bude případně upravovat či zpřesňovat, nebo bude požadovat pracovat se zapůjčeným modelem Ministerstva dopravy. Ze závěrů ÚOHS k případu řešenému pod spisovou značkou S836/2014/532/MOn (problematika čtyřstupňového dopravního modelu řešená v souvislosti s předchozím pokusem o zadání veřejné zakázky na studii příležitostí RS) vyplývá, že v rámci ČR existuje více subjektů, které disponují celostátním čtyřstupňovým dopravním modelem. Z důvodu dosažení požadované kvality díla je nutné, aby uchazeč uvedl v rámci své metodiky předpokládaný přístup a postup prací s dopravním modelem. V rámci hodnocení „metodiky“ není hodnocena kvalita či propracovanost dopravního modelu, který uchazeč zamýšlí využít.

Ve skutečnosti nelze nikdy zcela vyloučit, že někteří členové hodnotící komise pro hodnocení metodiky poznají uchazeče podle jeho „rukopisu“, a to podle kterékoliv části hodnocené metodiky. Zadavatel na základě vzneseného dotazu nicméně požaduje, aby metodika potenciálního uchazeče, který pro MD zpracovával či se podílel na zpracování dopravního modelu MD, neobsahovala formulace, z nichž by bylo možné dovodit, o jakého konkrétního uchazeče se jedná. Potenciální uchazeči se tak zdrží se formulací typu „model, který jsme zpracovali pro MD“, „model na jehož tvorbě jsme se podíleli v rámci zpracování DSS2“ atp. Zadavatel požaduje používat v případě záměru využití modelu MD formulace odvozeného typu, tedy např. „předpokládáme využití dopravního modelu MD, zpracovaného v rámci DSS2“).

Dále v této souvislosti upozorňujeme, že utajení identifikace uchazečů ve výběrové komisi pro hodnocení „metodiky“ samo o sobě není zákonem stanovenou podmínkou pro postup ve výběrovém řízení. Jejím účelem je snížit obavy uchazečů, že dojde k manipulaci výsledků na základě možné podjatosti některých členů hodnotící komise vůči některým uchazečům, pokud by taková situace vůbec mohla nastat (členové hodnotící komise podepisují čestné prohlášení o nepodjatosti).

**Dotaz č. 31:**

Doplňující dotaz k dodatečným informacím č. 1, odpověď č. 12: Ve studii proveditelnosti Brno – Přerov byly z hlediska ekonomické analýzy posuzovány i varianty této stavby, které obsahovaly úseky VRT. Jak tomu má dodavatel rozumět, že na jedné straně se běžně provádí ekonomické hodnocení plánovaných VRT na síti TEN-T pod správou zadavatele, na druhé straně však zadavatel tvrdí, že neexistují žádné standardy pro tuto profesi? Podle čeho tedy bylo prováděno ekonomické hodnocení ve studii proveditelnosti Brno – Přerov?

**Odpověď č. 31:**

Dotaz odkazující se na studii proveditelnosti Brno – Přerov se netýká zadávacích podmínek této předmětné veřejné zakázky. Nadále platí naše tvrzení obsažené v odpovědi č. 12 Dodatku č. 1.

**Dotaz č. 32:**

ZD díl 1, příloha 7: Může se text ve vzoru prohlášení upravit mírně jazykově, například když prohlášení bude za právnickou osobu, tak slovesa převést do rodu ženského („společnost nenaplnila...“), ale i věcně, když uchazeč například není veden v obchodním rejstříku?

**Odpověď č. 32:**

Zadavatel nebude upravovat „Vzor čestného prohlášení o splnění základních kvalifikačních předpokladů“, který je přílohou č. 7 Pokynů pro dodavatele, které jsou Dílem 1, částí 2 zadávací dokumentace.

Pokud například uchazeč nebude veden v obchodním rejstříku, tak danou skutečnost uvede a nemusí příslušné údaje vyplňovat.

Slovesa lze pochopitelně ve vzoru v souladu s pravidly českého pravopisu upravovat, tak aby byla shoda v rodě jmenného přísudku a podnětu.



Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel