

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 18305/2015-SZDC-SSZ-ÚE-Chr

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

Datum: 04.11.2015

rozdělovník

„Rychlá spojení – studie příležitostí“

Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 3 - odpovědi na zaslané dotazy dodavatele

V souladu s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen ZVZ) 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. 15:

Zadávací dokumentace požaduje, aby byl v řešitelském týmu specialista na přepravní prognózu a dopravní modelování, který musí prokázat alespoň 2 reference na projekty v rozsahu dopravní sítě o velikosti NUTS1. Zároveň je v části 4.2 písmeno B zadávací dokumentace několikrát důrazně uvedeno, že v předmětu zakázky bude pracováno s multimodálním celostátním dopravním modelem ČR. Tento model je dále popsán jako model, který obsahuje všechny části čtyřstupňového dopravního modelu (generování dopravy oblastí, zpracování O-D matic, modelování dělby mezi jednotlivé druhy dopravy, přiřazování do sítí). Zadavatel požaduje tedy určitou velikost dopravní sítě (ta sama o sobě ale vypovídá pouze o náročnosti mechanické práce dané digitalizací jednotlivých podkladů do podoby potřebné pro tvorbu modelu) a nepožaduje u výše zmíněného specialisty reference na projekty obsahující čtyřstupňový dopravní model, připouští tedy libovolný model? Je to nedopatření nebo zadavateli skutečně nezáleží na tom, že specialista, který bude moci pracovat se čtyřstupňovým dopravním modelem Ministerstva dopravy, s takovým modelem nikdy nemusel pracovat? Je správně, že u dodavatele stačí, že musí předloženými dokumenty (tedy seznamem významných služeb) prokázat, že v uvedeném období poskytl alespoň 2 služby obdobného charakteru, tj. práci na koncepční studii v dopravní oblasti, jejíž územní rozsah představoval alespoň dva kraje na území ČR – velikostí odpovídající kategorii NUTS2 – a u člena týmu - specialisty se vyžaduje reference na NUTS1, ale na potenciálně úplně jiném typu modelu, než se kterým se bude pracovat v této zakázce. Jak tomu máme rozumět? Sjednotí zadavatel tyto podmínky zadávací dokumentace?

Odpověď č. 15:

Zadavatel záměrně rozdělil kvalifikační předpoklady pro uchazeče (společnost) a pro specialisty, kteří budou zodpovědní za zpracování jednotlivých částí díla. Záběr činnosti zpracovatele bude rozhodně přesahovat rozsah území odpovídající NUTS1 (SPř musí být řešena minimálně v kontextu střední Evropy). Uchazeč (společnost) musí prokazovat reference ne starší než 3 roky (požadavek ZVZ). Z uvedeného důvodu zadavatel zvolil konzervativnější požadavek na prokazovanou referenci u uchazeče (2 služby obdobného charakteru, tj. práci na koncepční studii v dopravní oblasti, jejíž územní rozsah představoval alespoň dva kraje na území ČR nebo adekvátní územní rozsah na území cizího státu...). U prokazování kvalifikace u specialisty ZVZ nestanoví časové omezení pro stáří prokazované reference. Z tohoto důvodu zvolil

zadavatel vyšší kvalifikační požadavek pro tohoto specialistu, kdy požaduje, aby prokázal alespoň 2 reference na projekty v rozsahu sítě o velikosti NUTS1. Tazatel zároveň vyslovuje domněnku, že by mohla nastat situace, kdy požadovaný specialista na přepravní prognózu a dopravní modelování s požadovanou délkou praxe 5 let nebude disponovat zkušenostmi se čtyřstupňovým dopravním modelem, se kterým zadavatel požaduje v rámci plnění pracovat. Zadavatel explicitně nestanovil v požadavku na specialistu požadavek na prokázání zkušeností se čtyřstupňovým dopravním modelem, nicméně očekává, že specialista nebude prokazovat zkušenosti a praxi s jiným než čtyřstupňovým dopravním modelem, což je mezinárodní dlouholetý standard v mezinárodní praxi dopravního modelování, proto doplňuje požadavek uvedený v bodě 9.7, druhá odrážka, písm. e) Pokynů pro dodavatele, které jsou Dílem 1, částí 2 zadávací dokumentace následovně:

- *vysokoškolské vzdělání v oboru dopravy; nejméně 5 let praxe v oblasti dopravního modelování s používáním čtyřstupňového dopravního modelu; prokázat zkušenosti: alespoň 2 reference na projekty v rozsahu dopravní sítě o velikosti NUTS1;*

Dotaz č. 16:

U specialisty na životní prostředí se požaduje vysokoškolské vzdělání; nejméně 5 let praxe v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí; autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů; prokázat zkušenosti: alespoň 3 reference za poslední 3 roky na hodnocení dopravních liniových staveb celostátního významu (železniční tratě zařazené do systému TEN-T, dálnice, rychlostní komunikace), tedy EIA pro tyto stavby. Tento kvalifikační požadavek se podle nás nepotkává s předmětem díla, kterým je zhodnocení vlivu koncepce, tedy SEA. Bude tedy postačovat specialista na životní prostředí s referencemi na SEA?

Odpověď č. 16:

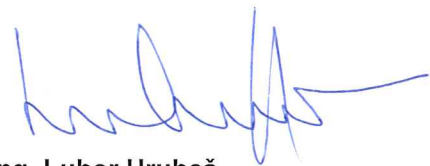
Posuzování vlivů na životní prostředí („proces EIA a proces SEA“) je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Proces posuzování vlivů záměrů a koncepcí na životní prostředí je založen na systematickém zkoumání a posuzování jejich možného působení na životní prostředí. Smyslem je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy připravovaných záměrů a koncepcí na životní prostředí a veřejné zdraví ve všech rozhodujících souvislostech. Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů realizace záměru či koncepce na životní prostředí. Jak již bylo uvedeno v odpovědi č. 13 je cílem podmínek u specialisty na životní prostředí zajistit jeho reference na posuzování vlivů koncepcí nebo záměrů na životní prostředí, které obsahují posouzení vlivu dopravních liniových staveb srovnatelného významu s vysokorychlostní tratí. U specialisty na životní prostředí tak budou požadovány reference zahrnující posouzení vlivů dopravních liniových staveb celostátního významu (železniční tratě zařazené do systému TEN-T, dálnice, rychlostní komunikace) na životní prostředí. Pro specialistu na životní prostředí tedy budou postačovat reference na SEA u koncepcí, zahrnujících alespoň některou z výše uvedených dopravních liniových staveb celostátního významu či reference na provedenou EIA na některou z výše uvedených dopravních liniových staveb celostátního významu.

Dotaz č. 17:

V dodatečných informacích č. 1 Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 11 uvedl, že službou obdobného charakteru je také studie proveditelnosti, jejíž územní rozsah představoval alespoň dva kraje na území ČR nebo adekvátní územní rozsah na území cizího státu a jejíž součástí byla analýza poptávky uživatelů zpracovaná dopravním modelem. Vzhledem k tomu, že studie proveditelnosti se obvykle zpracovává na investiční záměr, který má z hlediska geografického buď, bodový nebo liniový charakter, nám není jasné, jak se bude posuzovat splnění tohoto kvalifikačního požadavku. Prosíme Zadavatele tímto o objasnění, které vyloučí budoucí pochybnosti.

Odpověď č. 17:

Dodavatel musí předloženými dokumenty prokázat, že v uvedeném období poskytl alespoň 2 služby obdobného charakteru tj. práci na koncepční studii v dopravní oblasti, jejíž územní rozsah představoval alespoň dva kraje na území ČR nebo adekvátní územní rozsah na území cizího státu a jejíž součástí byla analýza poptávky uživatelů zpracovaná dopravním modelem, přičemž finanční objem každé této jednotlivé služby činil minimálně 3 mil. Kč bez DPH. Zadavatel je přesvědčen, že tyto podmínky odpovídajícím způsobem definují požadavky na služby obdobného charakteru. Dopad určitého dopravního investičního záměru, byť je sám o sobě bodový nebo liniový, je na území v určitém rozsahu vždy plošný, proto jeho hodnocení studií proveditelnosti vždy zasahuje určitou územní oblast.



Ing. Lubor Hrubeš
ředitel