

Naše zn.: 15 445/2017-SZDC-SSZ-VZ
Vyřizuje: Ing. Michael Dobrý
Telefon: 972 244 623
Mobil: 727 876 075
E-mail: dobry@szdc.cz

Dle rozdělovníku

„Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno - Břeclav“

Dodatečné informace - Dodatek č. 4

V souladu s ust. § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace („Pokyny“), odpovídáme na zasláné dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č.9:

Podle ZZVZ § 77, odstavce 3 "Doklady podle odstavce 1 nebo 2 dodavatel nemusí předložit, pokud právní předpisy v zemi jeho sídla obdobnou profesní způsobilost nevyžadují." Zadavatel vyžaduje autorizace ČKAIT pro rozličné obory, a to v rámci technické kvalifikace u jednotlivých členů týmu (i když je podle našeho názoru autorizace ČKAIT profesním kvalifikačním předpokladem). Z logiky věci, pokud není jeden typ dokumentu vyžadován pro zahraničního uchazeče u profesní kvalifikace, neměl by být vyžadován, ani v rámci technické kvalifikace. Uzná zadavatel nabídku, kde u zahraničního uchazeče nebudou u členů týmu doložena osvědčení ČKAIT, protože v dané zemi se taková kvalifikace nevyžaduje? V případě, že odpověď zadavatele bude negativní, tak se ptáme, která část předmětu díla odpovídá definici regulované činnosti, tedy činnosti na kterou je podle § 158 zákona 183/2006 Sb. autorizace ČKAIT potřeba? Podotýkáme, že předmětem díla není zpracování DUR ani projektové dokumentace, ale ani územní studie, jejíž náležitosti stanovuje zákon 183/2006 Sb.

Odpověď na dotaz č.9:

Zadavatel potvrzuje, že v případě, kdy se v zemi, kde zahraniční osoby autorizovanou činnost vykonávají, žádný doklad o autorizaci nevydává, postačí, pokud dodavatel v nabídce doloží čestné prohlášení zahraničních osob o tom, že v zemi, kde autorizovanou činnost vykonávají, se žádný doklad o autorizaci nevydává, a že jsou dle právního řádu této země oprávněné k výkonu v Pokynech požadovaných autorizovaných činností. Podrobně jsou požadavky na způsob prokázání odborné způsobilosti upraveny v čl. 8 Pokynů.

Dotaz č.10:

V Pokynech pro dodavatele je uvedeno: "Jednotlivé zadávací podmínky, které jsou výsledkem Konzultace, jsou v zadávací dokumentaci graficky označeny, a to jednak zvýrazněním žlutou barvou, jednak odkazem na podrobné informace o Konzultaci prostřednictvím poznámky pod čarou, popř. výslovným uvedením, že se jedná o ujednání vzešlé z Konzultace." Může zadavatel uvést, pokud se po uskutečnění konzultaci změnila hodnotící kritéria (oblasti hodnocení), jak se tato kritéria změnila včetně přidání nebo vypuštění? Tuto informaci v zadávací dokumentaci postrádáme.

Odpověď na dotaz č.10:

Hodnoticí kritéria byla v rámci Konzultace diskutována pouze na obecnější úrovni (tj. např. jaká kritéria vedle ceny a zkušeností realizačního týmu dodavatele považují za vhodná). Konečné nastavení hodnotících kritérií a způsobu hodnocení nabídek v čl. 16 Pokynů tak není výsledkem Konzultace a Zadavatel při nastavení jednotlivých kritérií hodnocení vycházel z vlastních úvah a potřeb.

Dotaz č.11:

Předmětem díla je "navrhnout proveditelné řešení pro novostavbu VRT v úseku Praha – Brno – Vranovice". Proč je bodovací kritérium pro specialistu na projektování dopravních staveb nastaveno od rychlosti 200 km/h včetně, když podle evropské legislativy je vysokorychlostní železnice v případě novostavby definována od rychlosti 250 km/h? Může Zadavatel více bonifikovat člena týmu, který má zkušenosti s projektováním pro rychlosti 300 km/h nebo vyšší? Přínejmenším by měl být více bonifikován člen týmu, který má zkušenost s projektováním pro rychlost odpovídající zcela minimální návrhové rychlosti sledovaného řešení (tedy minimálně 250 km/h), než projektant se zkušenostmi z projektování na rychlosti nižší než požadované v rámci tohoto díla.

Odpověď na dotaz č.11:

Nastavení bodového hodnocení bylo Zadavatelem zvoleno na základě rozboru požadovaného rozsahu služeb této veřejné zakázky. Rozhraní mezi hodnocenými referencemi, je-li u jednoho člena týmu více než jedno hodnocené kritérium, byly Zadavatelem voleny nikoliv podle vymezení termínu „vysokorychlostní trať“ v evropské legislativě, ale podle skutečných potřeb zadavatele k této veřejné zakázce. Zadavatel v této souvislosti dále zdůrazňuje, že hodnocení u pozice „specialista na projektování dopravních staveb“ je vázáno na „maximální provozní rychlost $V \geq 200$ km/h“ tedy nikoliv na technický návrh ve smyslu výhledově možné rychlosti $V \geq 200$ km/h. Zadavatel je na základě výše uvedeného přesvědčen, že navržené bodové hodnocení je s ohledem na rozsah požadovaných služeb a zároveň na relevantní podmínky trhu v této oblasti nastaveno vhodně, nestranně a přiměřeně.

Dotaz č.12:

U většiny členů týmu je období, za které jsou bodovány kvalifikace a zkušenosti členů týmu omezeno na posledních 8 let před zahájením zadávacího řízení. Jsme názoru, že kvalifikace a tyto zkušenosti nezastarávají (jinak by to u některých kritérií zadavatel těžko ponechal bez časového omezení). Může Zadavatel prosím prodloužit období u příslušných hodnotících kritérií, z 8 například na 10 nebo 12 let? Prosíme, aby Zadavatel vzal do úvahy, že velká část VRT v západní Evropě je již v provozu. Existují proto zkušenosti odborníků, jejichž know-how by pro Zadavatele mohlo být velice platné, ale jejich reference jsou starší. Disponování těmito zkušenostmi by nemělo být v hodnocení znevýhodněno pouze z titulu staršího data.

Odpověď na dotaz č.12:

Nastavení časového omezení, respektive relevance referenčních zkušeností bylo Zadavatelem zvoleno na základě rozboru požadovaného rozsahu služeb k této veřejné zakázce. Při návrhu systému hodnocení Zadavatel pečlivě zvážil relevanci referencí ve vztahu k jejich stáří a předmětu VZ a všeobecnému vývoji daného oboru. Dle Zadavatele nadto nastavený časový rámec pro hodnocení referencí nijak neomezuje účast v zadávacím řízení na veřejnou zakázku. Tam, kde dle Zadavatele některé zkušenosti nezastarávají, tuto skutečnost v zadání zohlednil - viz například u referencí specialisty na přepravní prognózu nebo ekonomickou analýzu. Z výše uvedených důvodů Zadavatel nebude dotazovanou podmínku měnit

Dotaz č.13:

Proč se u některých členů týmu hodnotí pouze zkušenosti se stupněm DSP, když SP je zcela jiný typ dokumentace, a příslušné profese jsou zpracovány v úplně jiné podrobnosti. Může Zadavatel upravit kritéria tak, aby se hodnotily i zkušenosti z SP a PD, například?

Odpověď na dotaz č.13:

Stupeň dokumentace studie proveditelnosti je obecně méně podrobný než stupeň dokumentace DÚR nebo DSP, avšak přímo na základě zpracované studie proveditelnosti či v jejím průběhu dochází k zásadním úkonům Zadavatele, respektive orgánů nadřízených i orgánů státní správy. Například rozhodnutí o zahájení přípravy záměru, stanovení nákladů stavby, zpracování vlivu koncepce na životní prostředí, přenesení navrhovaného řešení do územně plánovacích dokumentací a podobně. Požadavkem na zkušenosti respektive reference vybraných specialistů s dokumentacemi ve stupni DSP a/nebo DÚR (tedy podrobnějšími) Zadavatel zajišťuje znalosti a zkušenosti specialistů, na základě kterých budou schopni již ve stupni studie proveditelnosti zohlednit možné důsledky svého návrhu do technického řešení, jeho vlastní realizovatelnosti v dalších stupních projektové přípravy i odpovídajících finančních nákladů, které nemusí být specialistovi bez zkušeností s podrobnějšími stupni dokumentace zřejmé. Na základě výše uvedeného Zadavatel nepovažuje návrh tazatele na změnu hodnocených zkušeností členů týmu za opodstatněný.

—
V Praze dne 20. 06. 2017



Ing. Lubor Hruběš
ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č.1605
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace