

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 21773/2021-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Helena Baštářová
Mobil +420 724 129 033
E-mail bastarova@spravazeleznic.cz

zveřejněno na profilu zadavatele

Datum 1. července 2021

Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatek č. 2

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

Dotaz č. 1:

Zadavatel požaduje předložení seznamu významných služeb poskytnutých dodavatelem. Dodavatel musí informacemi uvedenými v seznamu významných služeb prokázat, že:

a) v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení realizoval alespoň 1 významnou službu spočívající ve zpracování studie proveditelnosti v dopravní oblasti, jejíž součástí byla analýza poptávky uživatelů zpracovaná dopravním modelem a jejíž územní rozsah pokrýval alespoň dva kraje na území ČR nebo adekvátní územní rozsah (co do plochy odpovídající klasifikaci NUTS 2, u významných služeb realizovaných mimo EU bude uznána oblast obdobná s NUTS 2 co do počtu obyvatel) zasahující do minimálně dvou rozdílných územních samospráv na území cizího státu; finanční objem této významné služby musel být minimálně 4 000 000,- Kč bez DPH,

b) v posledních 5 letech před zahájením zadávacího řízení realizoval alespoň 2 významné služby spočívající ve zpracování studie proveditelnosti v dopravní oblasti, jejíž součástí byla analýza poptávky uživatelů zpracovaná dopravním modelem; přičemž finanční objem této významné služby musel být minimálně 5 000 000,- Kč bez DPH,

Při porovnání s objemově srovnatelnou zakázkou „Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové - Wrocław“ byly nastaveny požadované minimální finanční objemy referenčních zakázek významně nižší (2 významné služby spočívající ve zpracování studie proveditelnosti v dopravní oblasti, jejíž součástí byla analýza poptávky uživatelů zpracovaná dopravním modelem; přičemž současně tímto předloženým seznamem zakázek musí dodavatel prokázat, že finanční objem každé této jednotlivé významné služby činil min. 3 000 000,- Kč bez DPH, a alespoň jedna ze studií proveditelnosti se týkala železniční dráhy celostátní, a to v délce min. 10 km).

Dotaz:

Vzhledem k výše uvedenému rozboru náš dotaz zní, proč zadavatel takto významně navýšil své požadavky minimálních finančních limitů referenčních zakázek u dvou rozsahově srovnatelných zakázek (s podáním nabídek v témže roce)? Z počtu účastníků zakázky „Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław“ vyplývá, že zadavatel neobdržel nepřiměřeně velké množství nabídek a dle názoru uchazeče ani nastavením kvalifikačních požadavků neomezil hospodářskou soutěž na příliš malý okruh potenciálních dodavatelů. V případě

aktuálního zadávacího řízení však Zadavatelem nastavené požadavky povedou nepochybně ke znemožnění účasti některých uchazečů v Zadávacím řízení.

Odpověď č. 1:

Rozsah uvedených zakázek „*Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m*“ a „*Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław*“ není shodný. Součástí aktuálně zadávané „*Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m*“ jsou dle zadávacích podmínek minimálně všechny tratě provozované Správou železnic zařazené do sítě TEN-T, zakázka tak fakticky zahrnuje celou ČR. „*Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław*“ je naopak zaměřena pouze na oblast bezprostředně navázanou na železniční infrastrukturu v ose Praha – Hradec Králové – Wrocław.

Z výše uvedených důvodů považuje Zadavatel nastavený minimální finanční limit referenčních zakázek za správný.

Dotaz č. 2:

Zadavatel požaduje předložení seznamu významných služeb poskytnutých dodavatelem. Dodavatel musí informacemi uvedenými v seznamu významných služeb prokázat, že:

d) v posledních 5 letech před zahájením zadávacího řízení realizoval alespoň 1 významnou službu spočívající v posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA) k celostátní koncepci nebo pro krajské ZÚR ve finančním objemu minimálně 150 000,- Kč bez DPH.

Z hlediska celostátního měřítka je požadováno posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) nebo pro krajské měřítka je požadována SEA pro krajské ZÚR. Zpracování ZÚR a SEA k této ZÚR se však řídí prioritně jinou legislativou, a to stavebním zákonem. (Viz §10i – Zvláštní ustanovení pro posuzování vlivů politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace na životní prostředí - zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění). Proto jsou tyto dva požadavky z pohledu legislativy, vlastního zpracování, rozsahu i návazných procesů projednávání nesouměřitelné a z referenčního hlediska nejsou na srovnatelné úrovni. Tzn. pokud by měly být obě reference obsahově, rozsahově, náplní, projednáváním z hlediska možných uchazečů srovnatelné a tím pádem nediskriminační, neboť je rozdíl, pokud je předloženo posouzení koncepce (SEA) sice na celostátní úrovni anebo posouzení krajské ZÚR (SEA), což bohužel srovnatelné reference nejsou. Navíc ve vypsání veřejné zakázky se jedná čistě o dopravní stavbu/y vedenou/é přes více krajů.

Uchazeč zároveň upozorňuje Zadavatele, že jím uvedený požadavek byl některým z uchazečů dříve rozporován i v jiných obdobných zadávacích řízeních, přičemž i dříve musel Zadavatel uznat nepřiměřenost tohoto požadavku a požadavky na kvalifikaci upravit.

Dotaz:

Vzhledem k výše uvedenému rozboru náš dotaz zní, zda Zadavatel uzná doložení významných služeb na posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA) na celostátní úrovni nebo i na krajské úrovni? (Případně zaměřené i na oblast dopravy).

Odpověď č. 2:

Ano, jako technická kvalifikace bude uznána významná služba spočívající v posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) k obecné krajské koncepci, kde jednou z řešených prioritních oblastí byla doprava.

Dotaz č. 3:

Zadavatel požaduje v bodu 8.5 předložení seznamu odborného personálu dodavatele. U specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování je uveden požadavek prokázat zkušenost s plněním alespoň jedné zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah ve stupni SP nebo ZP nebo DUR nebo DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP nebo DUSP+PDPS ve funkci specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování zahrnující zpracování přepravní prognózy a modelu dopravního chování v

prostředí multimodálního dopravního modelu v rozsahu dopravní sítě pro oblast o velikosti NUTS 2.

Dotaz:

Žádáme o vysvětlení, v čem se dle názoru Zadavatele liší zpracování multimodálního dopravního modelu pro stavby železničních drah, staveb pozemních komunikací či pro zpracování jiného koncepčního materiálu odpovídajícího rozsahu a území. Dle názoru uchazeče by kvalitativním měřítkem pro zpracování multimodálního modelu měla být jeho podrobnost, územní rozsah či postup zpracování (viz Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických Dopravního modelů), protože postup, principy, fáze a nastavení dopravního modelu nejsou závislé na konkrétním módu, pro který je dopravní model primárně určen. Naopak multimodální model vyžaduje přístup, který není omezený nepreferuje žádný dopravní mód, protože multimodální model přistupuje ke všem dopravním módům rovnocenně a jeho omezení není v tomto případě opodstatněné.

Dopravní model pro účely PD ve stupních DÚR a vyšších jsou zpracovávány za zcela odlišným účelem než dopravní modely pro Studie, územní koncepce či strategie. Dle názoru uchazeče tak výše uvedený požadavek zcela diskriminuje uchazeče, kteří mohou prokázat letité zkušenosti ve zpracování multimodálních čtyřstupňových modelů velkých rozsahů, ale tyto nebyly primárně určeny pro stavby železničních drah (byly například pro účely územních dopravních strategií či generelů). Dovolujeme si tak požádat Zadavatele o změnu požadavků tak, aby odpovídaly účelu zakázky a tím umožnily prokázat zkušenosti specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování, jakýmkoli zpracování přepravní prognózy a modelu dopravního chování v prostředí multimodálního dopravního modelu v rozsahu dopravní sítě pro oblast o velikosti NUTS 2.

Odpověď č. 3:

Zadavatel souhlasí, že zpracování multimodálního dopravního modelu pro stavby železničních drah, staveb pozemních komunikací či pro zpracování jiného koncepčního materiálu odpovídajícího rozsahu a území se v principu zásadně neliší, a zároveň souhlasí, že podrobnost a účel zpracování dopravního modelu pro uváděné projektové stupně se vzájemně liší. Nicméně vzhledem k primárnímu zaměření zakázky, která je orientována a velmi úzce profilována na železniční nákladní dopravu, trvá Zadavatel u profese specialisty na přepravní prognózu a dopravní modelování na dodržení stanovených kvalifikačních kritérií, tj. na prokázání zkušenosti s plněním alespoň jedné zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah.

Ing. Petr Hofhanzl

ředitel Stavební správy západ
na základě Pověření č. 2446
ze dne 11.5.2018
Správa železnic, státní organizace
(podepsáno elektronicky)

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1767807

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: af224edd-f9cb-4d98-982a-e90acc8c58c5

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Helena BAŠTÁŘOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 01.07.2021 14:59:01



ed797081-0b6b-4d34-8591-89974567b3fc