

Váš dopis značky/ze dne

Číslo jednací
KUJI 46104/2017

Vyřizuje/telefon
Hamáček/564 602 387

V Jihlavě dne
21. 6. 2017

Veřejná zakázka: Dopravní modely a prognózy intenzit automobilové dopravy pro stavby obchvatů

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1.

Zadavatel Kraj Vysočina, se sídlem Žižkova 1882/57, 587 33 Jihlava, IČO 70890749, n základě dotazu dodavatele poskytuje vysvětlení zadávací dokumentace veřejné zakázky malého rozsahu na služby zadávané v souladu s pravidly Rady Kraje vysočina pro zadávání veřejných zakázek v platném znění, nespádající pod aplikaci zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Dotaz č. 1:

Zadavatel stanovil jako minimální úroveň technické způsobilosti předložení „seznamu alespoň tří zakázek obdobného charakteru, které zpracoval (dodavatel) v posledních třech letech. Za jednotlivou zakázku obdobného charakteru bude považován **realizovaný dopravní model pro řešení návazné dopravy v území regionu kraje**, včetně zhodnocení krajských a republikových vazeb“.

Dle našeho názoru, způsob, kterým by potencionální dodavatelé měli prokázat splnění kvalifikačních předpokladů, tj. realizace dopravního modelu pro řešení návazné dopravy výlučně v území regionu kraje, zakládá podezření na omezování hospodářské soutěže. Volba podmínek technické způsobilosti, kde se připouští striktně omezený okruh předchozích zkušeností potenciálních dodavatelů v posledních třech letech – dopravní modely v území regionu krajů – totiž zaručuje určitým dodavatelům konkurenční výhodu a vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže omezováním možnosti dodavatelů účastnit se zadávacího řízení.

Zadavatel stanovuje příliš restriktivní podmínky s ohledem na počet zrealizovaných zakázek obdobného charakteru v území regionu kraje, které splňují podmínky technické způsobilosti pro tuto zakázku, čímž diskriminuje potenciální dodavatele, jež se podílely na realizaci dopravních modelů pro řešení návazné dopravy pro jiné zadavatele. Nadto, zadavatel ani nijakým způsobem neodůvodňuje, proč by realizování dopravních modelů pro jiné subjekty, nezaručovalo odpovídající úroveň způsobilosti dodavatele řádně a v požadované kvalitě provést předmět veřejné zakázky.

Dovolujeme si Vás proto požádat o úpravu zadávací dokumentace způsobem, který by objektivními okolnostmi odůvodňoval omezení výběru potencionálních dodavatelů, a který by byl přiměřený ve vztahu k druhu, rozsahu, složitosti a předpokládané hodnotě veřejné zakázky (120.000 Kč bez DPH, z toho předpokládaná hodnota za každou jednotlivou část veřejné zakázky 40.000 Kč bez DPH). **Máme za to, že odstranění termínu „v území regionu kraje“ je v tomto případě žádoucí a ničím nepodložený limit bezdůvodně omezuje potenciální dodavatele a vtvváří překážkv hospodářské soutěže.**

Odpověď na dotaz č. 1:

Požadavek na předložení seznamu alespoň tří zakázek obdobného charakteru zpracovaných v posledních třech letech znamená, že uchazeč zpracoval dopravní model vývoje intenzity dopravy na jakémkoli obchvatu sídla. Sousloví dopravní model pro řešení návazné dopravy v území regionu kraje znamená, že takové dílo zahrnovalo i změnu intenzity dopravy na ovlivněné silniční síti po dokončení výstavby obchvatu. Nejedná se tedy o území kraje v působnosti zadavatele. Cílem dopravního modelu je zjistit, na kterých úsecích současné sítě se změní intenzity dopravy (uvažují se rozdílné intenzity dopravy v nulové a investiční variantě).

Dotaz č. 2:

S ohledem na rozsah zadavatelem požadovaného plnění jsme toho názoru, že by zadáním této veřejné zakázky došlo k neehospodárnému nakládání s veřejnými prostředky. Po posouzení požadovaného účelu, který by zadavatel chtěl touto zakázkou dosáhnout, by totiž zcela stačilo rozsah všech tří částí veřejné zakázky rozdělit na klasické dopravní modely – těžká a lehká vozidla, maximálně s případnou samostatnou kategorií pro kamiony, zvláště pak s ohledem k celkovým intenzitám dopravy v úsecích předmětných částí veřejné zakázky.

Podrobnější členění totiž vede k mnohem větším chybám a snadnému znevážení celkových výsledků, čímž by mohlo dojít k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků na plnění, které pro zadavatele nebude v konečném důsledku využitelné. Jenom jako příklad lze uvést, že ani sám zadavatel dnes není schopen potvrdit, kolik autobusových spojů regionální dopravy bude v tomto směru objednávat v roce 2030. **Ve spojení s níže uvedenými dotazy č. 3, 4 a 5 proto žádáme o přiměřenou úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo zaručeno efektivní vynakládání veřejných prostředků na plnění, které bude pro zadavatele i v praxi uplatnitelné.**

Odpověď na dotaz č. 2:

Struktura členění intenzit dopravy vychází z požadavků dotačního titulu, ze kterého bude stavba kofinancována: údaje o dopravním zatížení jednotlivých úseků ve variantě nulové a investiční (RPDI = počet vozidel/24 hod), v členění na:

- kategorie vozidel:

osobní „O“ (= O dle CSD), motocykly „M“ (= M dle CSD), lehká nákladní „LN“ (= LN dle CSD), těžká nákladní „TN“ (= SN+TN+TR+TRP+SNP+TNP+NSN dle CSD), autobusy „A“ (= A+AK dle CSD)

Zadavatel nemůže akceptovat jiné rozvržení struktury členění, než které vyplývá z účelu veřejné zakázky a požadavků stanovených dotačním titulem.

Dotaz č. 3:

Současně bychom si dovolili uvést, že počítání prognózy intenzity automobilové dopravy pro každý rok až do roku 2050 samostatně pro každou kategorii je sice teoreticky možné, pro praktické využití však zcela zbytečné. Dle našeho názoru by stačilo počítat intenzity v pětiletém intervalu.

Odpověď na dotaz č. 3:

Intenzity je možné počítat v pětiletém intervalu, nicméně pro čtyři roky v mezidobí je zapotřebí využít lineární růstovou křivku dopravních intenzit.

Dotaz č. 4:

Ve všech dílčích částech veřejné zakázky schází alespoň základní lokální data o směřování dopravy, tudíž bude pro předmět plnění nezbytné dodat alespoň minimální směrový průzkum. **V jaké lhůtě zadavatel tyto podklady nezbytně nutné pro plnění veřejné zakázky dodá?** Pro akce II/353 Nové Veselí – obchvat (část A) a II/360 Velké Meziříčí – JV obchvat (část C) by vzhledem k požadovaným termínům plnění musel být tento průzkum proveden o prázdninách, takže lze očekávat, že jeho výsledkem by bylo podcenění těžké nákladní dopravy a naopak přecenění osobních vozidel a motocyklů vzhledem k významnému rekreačnímu potenciálu přilehlého území, čímž by došlo ke znehodnocení výsledků činnosti dodavatele.

Odpověď na dotaz č. 4:

Dotaz je irelevantní ve vztahu k potřebám zadavatele a předmětu zakázky. K dispozici jsou veřejně dostupné výsledky Celostátního sčítání dopravy za roky 2000, 2005, 2010 a 2016, ze kterých je patrný vývoj intenzit dopravy v dotčeném území. Pro tento dotaz platí to samé jako u dotazu č. 1: „Cílem dopravního modelu je zjistit, na kterých úsecích současné sítě se změní intenzity dopravy (uvažují se rozdílné intenzity dopravy v nulové a investiční variantě).“

Dotaz č. 5:

Obecný požadavek zadavatele, jenž je zakotven v zadávací dokumentaci, na odvození předmětu plnění z celorepublikového modelu (tudíž neregionálního) postrádá smysl hned z několika důvodů:

- a) Již několikrát bylo prověřeno a ŘSD potvrzeno, že využití celostátního modelu pro stavby regionálního/lokálního významu je v podstatě nemožné, protože neobsahuje potřebná podrobná data (přesnost osobní dopravy bývá ještě v akceptovatelných mezích, nákladní doprava bývá obvykle velmi nepřesná),
- b) Při celostátním sčítání dopravy 2016 byl vesměs potvrzen očekávaný trend růstu osobní dopravy, avšak nákladní doprava rostla významně více, zvláště pak na dálkových tazích,
- c) Aktualizace celorepublikového modelu SESTRA nebyla jeho zpracovateli ani ŘSD ani MD doposud zadána,
- d) Dle našich dlouholetých expertních znalostí ani jedna z posuzovaných staveb nebude výstavbou nadregionální infrastruktury nijak znatelně ovlivněna.

Žádáme proto o úpravu způsobu jakým má vybraný dodavatel předmět plnění plnit.

Odpověď na dotaz č. 5:

V rámci dopravního modelu zpracovatel popíše a odůvodní uplatněnou metodologii a její vztah k celorepublikovému modelu.

Dotaz č. 6:

S ohledem na praktickou využitelnost předmětu plnění tímto žádáme o poměrnou úpravu termínů plnění jednotlivých částí veřejné zakázky následujícím způsobem:

- 1) II/353 Nové Veselí – obchvat, termín dle zadávací dokumentace: 31. 7. 2017
Základní a v současnosti naprosto dominantní spojení měst Jihlava a Žďár nad Sázavou s ustáleným směřováním dopravy. Žádná ze zmíněných staveb na silnicích II/602 a II/353 nemůže směřování dopravy významněji ovlivnit. Prázdninový termín plnění je velmi nevhodný z hlediska rozdílného charakteru dopravy. **Na základě naší předběžné expertní analýzy doporučujeme posun o 3 měsíce oproti výše uvedenému termínu dle zadávací dokumentace.**
- 2) II/128 Lukavec – obchvat, termín dle zadávací dokumentace: 31. 10. 2017
Jedna z možných spojek mezi silnicí I/19 a dálnicí D1 s minimální intenzitou dopravy. Dva zatěžovací modely budou naprosto totožné, dílčí přeložka II/128 Salačova – Lhota obchvat nemůže intenzity na silnici II/128 nijak ovlivnit. **Termín možný.**
- 3) II/360 Velké Meziříčí – JV obchvat, termín dle zadávací dokumentace: 29. 9. 2017
Případné využití je dáno průmyslově-obchodním rozvojem poblíž MUK Velké Meziříčí – východ, ale také celkovým stavem silnice II/360 v úseku Třebíč – Valašské Meziříčí a kvalitou napojení Třebíče na dálniční síť směrem na Brno pomocí silnice I/23, vůči kterému je toto spojení částečně konkurenční. **Vzhledem k potřebným průzkumům dle dotazu č. 4 doporučujeme termín posunout o měsíc oproti výše uvedenému termínu dle zadávací dokumentace.**

Jelikož je vzhledem k výše uvedeným skutečnostem rozsah podmínek pro účast potenciálních dodavatelů a požadovaného plnění veřejné zakázky nadmíru předimenzován, dle nestranného posouzení zadávací dokumentace může zadání výše uvedené zakázky působit dojmem, že bylo tvořeno na základě zcela minimálních zkušeností zadavatele s obdobným plněním, případně vědomě a přitom zbytečně komplikovaně tak, aby byl dodavatelem veřejné zakázky předem vybraný účastník zadávacího řízení.

S ohledem na (i) podezření z vytváření překážek hospodářské soutěže (dotaz č. 1), (ii) zadání zbytečně komplikovaného předmětu plnění, jelikož účel a cíl veřejné zakázky je možné naplnit mnohem jednodušším a pro zadavatele mnohem ekonomičtějším způsobem (dotazy č. 2 – 5) a (iii) stanovení termínů plnění jednotlivých částí veřejných zakázek tak, že by mohlo dojít ke zkreslení požadovaných výsledků (dotaz č. 6), si tímto dovoluujeme zadavatele požádat o přiměřenou úpravu zadávací dokumentace a posun termínů plnění jednotlivých částí veřejné zakázky do období roku vhodného pro provedení jednotlivých dopravních průzkumů.

V návaznosti na provedené úpravy zadávací dokumentace rovněž žádáme a navrhuje přiměřeným způsobem prodloužit lhůtu pro podání nabídek.

Odpověď na dotaz č. 6:

Stanové termíny korespondují s předmětem zakázky. Termíny jsou závazné s ohledem na investiční plánování Kraje Vysočina ve vztahu k dostupným finančním prostředkům na realizaci staveb.

Ing. Pavel Hamáček
úředník odboru dopravy a silničního hospodářství