



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

1.4.2021 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 2

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 1

spisová značka zadavatele: **KVAD2201**

evíd. číslo veřejné zakázky: **Z2021-007591**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Kraj Vysočina

se sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava

IČO: 70890749

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Helfertova 2040/13, 613 00 Brno–Černá Pole | Anglická 140/20, 120 00 Praha-Vinohrady

+420 541 211 528 | recepce@akfiala.cz | www.akfiala.cz

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„V Zadávací dokumentaci v příloze 11 Technické a provozní standardy VDV pro období 1 a období 2 je uvedeno tak, že počet vozidel je jak pro 1. tak i pro 2. období uveden jako: „Minimální počet vozidel (bez operativní zálohy a provozní zálohy, tj. pouze turnusových vozidel) ke dni podpisu smlouvy:“

V této souvislosti se Uchazeč táže, co je považováno za den podpisu smlouvy? V této formulaci by měl Uchazeč mít k podpisu smlouvy připravena již vozidla pro 2. období, která však začne až za 4 roky od podpisu smlouvy.“

Odpověď:

Dnem podpisu smlouvy je den, v němž poslední ze smluvních stran podepíše smlouvu na veřejnou zakázku. Tento den je den uzavření smlouvy.

Zadavatel uvádí, že k okamžiku zahájení provozu je dopravce povinen disponovat vozidly pro první období, nikoli současně i vozidly pro druhé období. K tomuto zadavatel odkazuje na odst. 5.5 a 5.6 návrhu smlouvy, přičemž odkaz na Technické a provozní standardy VDV (dále jen „**TPS**“) je třeba chápat tak, že pro první období trvání smlouvy se použijí TPS pro první období a pro druhé období trvání smlouvy se použijí TPS pro druhé období. Platnost těchto dokumentů vyplývá z ustanovení v odst. 1.1 návrhu smlouvy.

Odst. 5.6 návrhu smlouvy řeší oznamování změny ve složení vozového parku. Zadavatel přistoupil ke koncepci, kdy dopravce bude před počátkem druhého období předkládat změny ve složení jízdního řádu v souladu s tímto ustanovením. Zároveň však platí, že pokud bude dopravce využívat vozový park ve stejném složení v prvním i druhém období, pak není povinen zadavateli složení vozového parku před zahájením druhého období předkládat.

S ohledem na maximální počet vozidel podle odst. 5.5 návrhu smlouvy pak zadavatel jako okamžik, ke kterému se bude posuzovat minimální počet vozidel, stanovil den podpisu smlouvy.

2)

Dotaz:

„V Zadávací dokumentaci v příloze 11 Technické a provozní standardy VDV pro období 2 jsou uvedeny požadavky na Provozní a operativní zálohu. Znamená to, že pro období 1 nejsou potřeba a nejsou na ně kladeny žádné požadavky?“

Odpověď:

Ano, pro první období dle smlouvy nejsou pro provozní a operativní zálohu stanoveny žádné požadavky.

3)

Dotaz:

„V Zadávací dokumentaci v příloze 11 Technické a provozní standardy VDV pro období 2 je uvedeno „Minimální délka vozidla (orientačně)“. Jedná se tedy o pro dopravce závaznou hodnotu nebo nikoliv?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v TPS je v odst. 2.2 výslovně uvedeno: „Minimální délka vozidla není závazným parametrem a představuje pouze nezávazné vodítko pro dodavatele.“ Minimální délka vozidla tak pro dopravce nepředstavuje závaznou hodnotu.

4)

Dotaz:

„V Zadávací dokumentaci jsou uvedena hodnotící kritéria a Podíl vozidel vybavených klimatizací a Podíl nízkopodlažních vozidel, kdy Uchazeč garantuje použití nízkopodlažních a klimatizovaných vozidel dle standardu VDV pro období 2. Zadavatel dále uvádí, že „Stanovený podíl je dodavatel povinen splňovat od zahájení provozu definovaného v návrhu smlouvy. Pro vyloučení všech pochybností zadavatel uvádí, že aby vozidlo mohlo být považováno pro účely hodnocení za vybavené klimatizací, musí splňovat minimálně požadavky stanovené v čl. 3.7.1 TPS VDV 2, a to již od zahájení provozu definovaného v návrhu smlouvy, i když se jinak TPS VDV 2 použijí až pro druhé období trvání smlouvy.“

Uchazeč se dotazuje, jak tedy má celou konstrukci chápat, když v období 1 není nikterak definováno využití vozidel z období 2. Jedná se zejména kategorie vozidel a jejich přiřazení na turnusy a navazující kategorie vozidel. Dále existují jiné požadavky na technickou specifikaci vozidel a ostatní přílohy a požadavky v Zadávací dokumentaci nejsou přizpůsobeny využití vozidel

z období 2 v období 1. Předpokládá Zadavatel úpravu příloh či jiných částí ZD, tak aby bylo možné využití vozidel z období 2 v období 1.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravce může v prvním období využívat vozidla odpovídající požadavkům pro druhé období. Tato vozidla pak budou v prvním období dělena do kategorií v souladu s TPS pro první období, tj. na vozidla velká (11,7 m a více) a vozidla malá (méně než 11,7 m). Zadavatel v tomto smyslu upravil TPS pro první období. Takto upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

5)

Dotaz:

„TPS VDV 2 stanoví v čl. 2.2 že konkrétní požadované přiřazení kategorie vozidla (X, M, S, V, Vplus) ke každému spoji je provedeno v rámci sestavených doporučených oběhů vozidel. Vzhledem k tomu, že uvedené oběhy jsou vytvořené s více než 4 letým předstihem před jejich platností, a je současně uvedeno toliko, že jsou doporučené, uchazeč se táže, jak má postupovat při tvorbě složení vozového parku z pohledu jednotlivých kategorií vozidel, pokud se rozhodne pořídit od počátku všechna vozidla nová, tedy i s výhledem na jejich využití v období 2? Zejména se dotazuje, zda pokud pořídí vozidla podle v zadávací dokumentaci uvedených doporučených oběhů a přiřazení kategorií ke spojům pro období 2, zda to znamená, že v období 2 bude objednatel akceptovat takové složení vozového parku a s ohledem na v mezidobí 4 let očekávané a logicky nutné změny rozsahu závazku veřejné služby, jízdních řádů a oběhů, nebude pro období 2 požadovat jiné kategorie autobusů?

Ve stejném článku 2.2 TPS je dále stanoveno, že „V rámci smlouvy bude stanoveno, na kterých linkách budou požadovány nové autobusy.“ Kde přesně ve smlouvě se takové ustanovení nachází, protože pokud by požadavek nových autobusů vycházel pouze z okamžitého rozhodnutí objednatel, jedná se o objektivně neurčitou a pro dopravce nenacenitelnou zakázku.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že logistika pořízení vozidel je záležitostí každého dopravce a zadavatel není schopen ani oprávněn v tomto směru dodavatelům jakkoli poskytovat rady či doporučení. Zadavatel v tomto kontextu uvádí toliko to, že pro dopravce budou od počátku druhého období závazné TPS pro druhé období, přičemž dopravce bude muset mít vozový park sestaven v souladu se smlouvou a TPS.

K druhé části dotazu, tj. kde ve smlouvě se nachází ustanovení upravující, na jakých linkách budou požadovány nové autobusy, zadavatel uvádí, že v rámci dřívějšího Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil upravenou podobu TPS, která již v odst. 2.2 neuvádí, že „V rámci smlouvy bude stanoveno, na kterých linkách budou požadovány nové autobusy.“ Z toho důvodu považuje zadavatel tuto část dotazu za irelevantní.

6)

Dotaz:

„V čl. 3.10 návrhu Smlouvy o veřejných službách je uvedeno, že „Pro výpočet aktuálního průměrného proběhu na Vozidlo bude vycházeno z minimálního počtu Vozidel, které je potřeba na zajištění jednotlivých Spojů dle Jízdního řádu za běžný pracovní den...“. Uchazeč se dotazuje, jak se bude stanovovat minimální počet Vozidel pro jednotlivý kalendářní rok a kdo bude odpovědný za jeho stanovení a podle jakých kritérií. Uchazeč ze smlouvy i zadávací dokumentace rozumí, že oběhy vozidel jsou pouze doporučené a dopravce si je může přizpůsobit. Bude se tedy při stanovení minimálního počtu Vozidel vycházet z oběhů vypracovaných dopravcem na aktuálně platné Jízdní řády, nebo bude vypracovávat nějaké vzorové oběhy Zadavatel? Jakým způsobem se bude přezkoumávat správnost a reálnost takto vypracovaných oběhů? Uchazeč upozorňuje, že správně stanovený minimální počet Vozidel má zásadní vliv výpočet průměrného proběhu na Vozidlo a tedy na úpravu výše Nabídkové ceny dle čl. 3.8 Smlouvy o veřejných službách.“

Odpověď:

Zadavatel určil minimální počet vozidel prostřednictvím nezávazných návrhů oběhu vozidel. Závazné oběhy budou zpracovány dopravcem, tj. zadavatelem předložené nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou doporučené a dopravce si je může přizpůsobit. Pro určení minimálního počtu vozidel se bude vycházet z nezávazného návrhu oběhů vozidel vytvořeného zadavatelem, který je součástí zadávacích podmínek na veřejnou zakázku.

V souladu s odst. 3.9 návrhu smlouvy přezkoumává proběh na vozidlo objednatel vždy současně se změnou jízdních řádů. Podrobnosti k tomuto jsou v odst. 3.7 až 3.10 návrhu smlouvy.

7)

Dotaz:

„Zadavatel v příloze č. 2a a 2b ke Smlouvě o veřejných službách stanovuje výši bankovní záruky pro období 1 a období 2. Podle čl. 13.2 Smlouvy o veřejných službách má být bankovní záruka platná nejpozději od Zahájení provozu a dále po dobu alespoň dvou let od Zahájení provozu. Uchazeč tomuto ustanovení rozumí tak, že platnost bankovní záruky je vyžadována pouze na první dva roky plnění smlouvy. Proč tedy Zadavatel stanovuje výši bankovní záruky na další období (druhé) po prvních dvou letech smlouvy?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že údaj o výši bankovní záruky byl v příloze č. 2b návrhu smlouvy upraven tak, že nově činí 0,- Kč. Takto upravená příloha č. 2b návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

8)

Dotaz:

„V čl. 4.5 návrhu Smlouvy o veřejných službách je uvedeno, že „Na základě Dopravcem předložených podkladů dle Ekonomiky VDV a výpočtů Objednatel zpracuje návrh vyúčtování Odměny za příslušný měsíc. Toto vyúčtování následně Objednatel zašle Dopravci k odsouhlasení. Dopravcem odsouhlasené vyúčtování Odměny Dopravce poté zasílá k zúčtování Objednateli.“ S jakými lhůtami může dopravce běžně počítat pro obdržení vyúčtování od Objednatele k jeho odsouhlasení. Doporučujeme toto vymezit ve smlouvě.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že lhůty pro dopravce i objednatele v rámci postupu vyúčtování jsou upraveny v příloze č. 8 TPS Ekonomika VDV, a to v dokumentu 2_Ekonomika_VDV_Popis vyúčtování.

9)

Dotaz:

„Ve výpočtu odměny, v článku 3.3 smlouvy, je vzorec pro úpravu výše nabídkové ceny, z kterého vyplývá, že 10 % nabídkové ceny za 1 km nebude indexováno. Uchazeč pro druhé, šestileté období nepovažuje cenu žádných vstupů za neměnnou, obzvláště v případě, kdy bude dopravce nucen pořídit pro druhé období nová vozidla. Uchazeč neshledává neindexování části ceny dopravního výkonu za opodstatněné a žádá o opravu zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že je cenovou politikou každého dopravce, jakým způsobem provede nacenění dopravního výkonu. Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

10)

Dotaz:

„Uchazeč nerozumí smyslu článku 3.11. smlouvy, který upravuje případ více smluv o veřejných službách jednoho dopravce a změnu počtu minimálních vozidel. Uchazeč žádá zadavatele o popis konkrétního případu, kdy bude tento článek aplikován.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že tato veřejná zakázka je jednou z částí veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 (dále jen

„Veřejná zakázka“). Tato skutečnost je mj. zřejmá i z profilu zadavatele nebo z odst. 2.7 dokumentace zadávacího řízení.

Pokud se některý z dopravců stane vybraným dodavatelem ve více částech této Veřejné zakázky, pak se aplikuje odst. 3.11 smlouvy.

Smyslem a účelem tohoto ustanovení je, že dopravce má jeden vozový park, přičemž objednatel má možnost tento vozový park prostřednictvím tohoto ustanovení využívat.

11)

Dotaz:

„Příloha č. 4 Obchodní místa odkazuje v článku 1.1.1 na kapitolu č. 15, kterou uvedená příloha neobsahuje. Uchazeč žádá o doplnění.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že upravil Přílohu č. 4 TPS (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří). Takto upravená Příloha č. 4 TPS je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

12)

Dotaz:

„V zadávací dokumentaci je v příloze 1b Návrh smlouvy v části č. 1,2,4-7 je uveden souhrnný přehled oběhů. V částech č. 3 a 8 tyto dokumenty chybí, v části 6 se Uchazeč domnívá, že jsou uvedeny oběhy z části č.5. Uchazeč žádá jejich doplnění/opravu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek. Takto upravená zadávací dokumentace je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

13)

Dotaz:

„Kategorie a provedení vozidel dle čl. 2.1. a 2.2. TPS pro druhé období stanovují provedení vozidel na N (nízkopodlažní) a S (standardní), přičemž v předložených jízdních řádech a obězích je v některých případech uvedeno rozdělení dle tohoto provedení vozidel. Zadávací dokumentace však stanoví jako parametr hodnocení nabídek nízkopodlažnost vozidel až do výše 100% počtu vozidel.“

Uchazeč žádá o odstranění tohoto rozporu, případně určení, jak bude postupováno v případě, že uchazeč nabídne 100% nízkopodlažních vozidel, což je v rozporu s předloženými jízdními řády.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v zadávacích podmínkách není rozpor. Požadavek v TPS je minimálním požadavkem, v rámci hodnocení však zadavatel zohledňuje podíl vozidel, která dopravce nabízí nízkopodlažní. V kap. 2.6 TPS je navíc uvedeno: „Dopravce se zavazuje zajistit nasazování nízkopodlažních a bezbariérových vozidel dle požadavků objednatele.“ Objednatel přitom v jízdních řádech ani v obězích neupravuje požadavek na nízkopodlažnost vozidel. Požadavek na nízkopodlažnost je v současné době výslovně stanoven u nových vozidel.

14)

Dotaz:

„Článek 6.6. smlouvy upravuje takovou možnost úpravy Jízdních řádů, které mohou vyvolat nutnost zvýšení počtu Vozidel provozovaných Dopravcem k zajištění Závazku veřejné služby. V případě, že změna Jízdního řádu bude znamenat navýšení počtu Vozidel nejvýše o počet Vozidel Provozní zálohy, je Dopravce povinen na takové změny bezodkladně, nejpozději však do účinnosti nového Jízdního řádu, reagovat a zajistit potřebný počet Vozidel. Současně je povinen zajistit, aby nejpozději do 9 měsíců od příslušného oznámení změny Jízdního řádu opět disponoval potřebným počtem Vozidel Provozní zálohy. Ke změně jízdních dochází častěji než po devíti měsících. Jak bude postupováno v případě, že dojde k situaci popisované výše, ale požadavek na zvýšení počtu vozidel nebude trvalý, respektive nebude trvat alespoň 9 měsíců, případně následně dojde ke snížení potřeby vozidel? Bude objednatel následně vždy považovat jako minimální počet vozidel potřebný pro zajištění provozu, ze které se odvíjí výpočet ročního proběhu na vozidlo právě takto navýšený počet vozidel?“

Odpověď:

Pokud bude změna trvat po dobu kratší než 9 měsíců, pak se na dopravce neuplatní povinnost doplnit počet vozidel provozní zálohy podle odst. 6.6 návrhu smlouvy, tzn. pak se tento mechanismus logicky neaplikuje.

Pokud v souvislosti se změnou jízdních řádů dojde ke změně minimálního počtu vozidel, bude tento nový počet rozhodný pro výpočet ročního proběhu na vozidlo.

15)

Dotaz:

„Příloha č. 4 Obchodní místa v čl. 2.1. stanovuje umístění informačních kanceláří. Uchazeč žádá o přesné určení vazby části Veřejné zakázky a jednotlivých informačních kanceláří, jelikož

v některých případech není zřejmé, pod kterou část danou informační kancelář začlenit (dopravní obslužnost daného města je realizována ve více částech Veřejné zakázky).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že upravená Příloha č. 4 TPS (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří) je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

16)

Dotaz:

„Uchazeč shledává rozpor v minimálních počtech provozovaných vozidel (bez provozní a operativní zálohy) uvedených v čl. 2.1 TPS pro druhé období v části 7 veřejné zakázky, kdy v TPS je požadováno 45 vozidel, oběhy jsou však pro 46 vozidel. Uchazeč žádá o odstranění tohoto rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek veřejné zakázky s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 7“ (dále jen „**Veřejná zakázka č. 7**“). Takto upravená zadávací dokumentace pro Veřejnou zakázku č. 7 je přílohou předmětného Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

17)

Dotaz:

„V návaznosti na odpověď zadavatele č. 15 v dodatečných informacích č. 1 u části 1-4, 6-8 a č. 2 u části 5 související s absencí návrhů jízdních řádů ve formátu JDF žádá uchazeč o poskytnutí jízdních řádů ve všech dostupných datově zpracovatelných formátech tak, aby uchazeč byl schopen vytvořit oběhy vozidel.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že jízdní řády poskytl ve formátu *.pdf, přičemž nemá povinnost poskytnout jízdní řády v jiném formátu. Zadavatel není schopen jízdní řády v jiném formátu poskytnout, proto je v jiném formátu neposkytne.

18)

Dotaz:

„V návaznosti na odpověď zadavatele č. 4 v dodatečných informacích č. 1 u části 1-4, 6-8 a č. 2 u části 5 související s absencí zavazadlového prostoru u nízkopodlažních autobusů uchazeč upozorňuje, že domněnka zadavatele ohledně přítomnosti zavazadlového prostoru pro zavazadla cestujících u částečně nízkopodlažních autobusů není správná. Částečně nízkopodlažní autobusy největších dodavatelů autobusů v ČR neobsahují zavazadlový prostor pro rozměrná zavazadla cestujících, plnění požadavku nízkopodlažnosti bude tedy znamenat uložení těchto zavazadel uvnitř autobusu např. v prostoru pro kočárek a invalidy, což ohrožuje bezpečnost cestujících, snižuje komfort cestování a snižuje kapacitu přepravených cestujících. Uchazeč opakovaně upozorňuje zadavatele na nevhodnost tohoto řešení a žádá o úpravu zadávací dokumentace tak, aby na těchto linkách byly používány standardní autobusy.“

Odpověď:

Zadavatel trvá na tom, že se vyrábí i částečně nízkopodlažní autobusy, které mají zavazadlový prostor. To ostatně nevyrací ani tazatel, když uvádí, že tato vozidla nevyrábí *největší dodavatelé autobusů v ČR*, čímž nepopírá skutečnost, že jiní, než *největší* výrobci tato vozidla vyrábí. V současné době jsou na linku páteřního charakteru nasazována i částečně nízkopodlažní vozidla. Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

19)

Dotaz:

„V návaznosti na odpověď zadavatele č. 13 v dodatečných informacích č. 1 u části 1-4, 6-8 a č. 2 u části 5 související se zrušením přílohy č. 4 TPS pro první období uchazeč žádá o ujištění, že v prvním období nebude pro dopravce povinnost provozovat žádné informační a předprodejní kanceláře.“

Odpověď:

Ano, v prvním období nebude pro dopravce povinnost provozovat žádné informační a předprodejní kanceláře.

20)

Dotaz:

„Zadavatel dodavatelům v zadávací dokumentaci poskytuje rámcové návrhy jízdních řádů, které jsou pro dodavatele závazné a nezávazné oběhy vozidel (NS Příloha_1a, NS Příloha_1b). Dodavatel však v poskytnutých jízdních řádech a doporučených obězích shledává značné

nedostatky. Dodavatel z jízdních řádů tak, jak jsou zadavatelem sestaveny, zjistil, že obsahují linky a spoje, které nelze v požadovaném čase dle uvedených jízdních řádů odjet, aniž by dodavatel, respektive řidič autobusu, neporušil povolenou rychlost v daném úseku. Přepravní rychlost na spojích je definována požadovaným časem odjezdu, požadovaným časem dojezdu a definovanou dopravní vzdáleností. Svoji roli v přepravní rychlosti pak hraje i počet zastávek a charakter území, kterým se projíždí, přičemž řada linek a spojů vede přes obce, kde je limitovaná rychlost 50 km/hod.

Jako příklad uvádíme následující spoje z poskytnutých jízdních řádů a oběhů vozidel, kde si dodavatel spočítal průměrnou rychlost, jakou by musel jet, aby v požadovaných časech uvedený spoj ujel. A to dodavatel ani nezapočítával čas na případné odbavení každé jednotlivé zastávky, kdy se předpokládají minimálně 2 minuty na odbavení každé zastávky. Dodavatel uvádí, že se jedná jen o malý vzorek. V poskytnutých jízdních řádech se takovýchto spojů, které nelze v požadovaném čase reálně odjet, aniž by dopravce porušil rychlost limitovanou zákonem, vyskytuje podstatně více.

Část č. 2 období I

Turnus doprav	Linka	Spoj	Čas	Odkud	Čas	Kam	Km	Jízda	Čekání	NZ	Průměrná rychlost
2016	840111	8	13:47	Hodřkov	14:02	Nové Město na Mor., centrum	13	0:15:00	0:01:00	x 10	52,00
2045	840125	59	05:14	Vojňov Městec, křiž. 0.8	05:25	Žďrec n. Doubravou	14	0:11:00		x	76,36
2061	840126	103	17:50	Žďar n. Sáz aut.nádr.	18:18	Žďrec n. Doubr., cukrárna DIPP	67	0:28:00	1:10:00	7 48	143,57
2061	840126	104	21:15	Žďrec n. Doubr., cukrárna DIPP	21:45	Žďar n. Sáz aut.nádr.	67	0:30:00	2:57:00	7 48	134,00
2078	840123	310	19:10	Velká Bítež	20:12	Žďar AN	81	1:02:00	0:05:00	x 62	78,39

Část č. 3 období I

Turnus č.	Linka	Spoj	Čas	Odkud	Čas	Kam	Km	Jízda	Čekání	NZ	Průměrná rychlost
3012	600400	13	17:27	Golčův Jeníkov, nám.TGM	17:47	Vlémov, Spytice, odb.	19,0	0:20:00	0:44:00	X 24	57,00
3154	600000	103	12:15	Havlíkův Brod, dopravní terminál	12:48	Havlíkova Borová	29,0	0:33:00	0:28:00	6+ 77	52,73
3154	600000	105	16:15	Havlíkův Brod, dopravní terminál	16:48	Havlíkova Borová	29,0	0:33:00	0:28:00	6+ 77	52,73
3155	600980	101	7:31	Přibyslav, Bechyňovo nám.	7:36	Přibyslav, Česká Jablonná	5,0	0:05:00	0:01:00	7 76	60,00
3156	600000	101	8:15	Havlíkův Brod, dopravní terminál	8:48	Havlíkova Borová	29,0	0:33:00	0:28:00	6+ 77	52,73
3156	600000	107	20:15	Havlíkův Brod, dopravní terminál	20:48	Havlíkova Borová	29,0	0:33:00	0:28:00	6+ 77	52,73

Část č. 7 období I

Turnus	Linka	Spoj	Čas	Odkud	Čas	Kam	Km	Jízda	Čekání	NZ	Rychlost na spojích
7036	350870	1	4:40	Pavov, aut.nádr.	4:52	Dolní Hořice, Prasetín, roz. 0.5	10,0	0:12:00		X	50,00

Část č. 8 období I

Turnus	Linka	Spoj	Čas	Odkud	Čas	Kam	Km	Jízda	Čekání	NZ	Průměrná rychlost
8019	350001	15	7:27	Pelhřimov, Starý Pelhřimov,	7:30	Dubovice,	3,0	0:03:00	2:02:00	X	60,01

Tento problém nerealnosti dodržení časových hodnot jízdních řádů se pak vyskytuje i ve vzdálenosti některých zastávek. Některé zastávky mají mezi sebou takovou vzdálenost, že je nelze reálně obsloužit v požadovaném čase, aniž by opět dodavatel neporušil povolenou rychlost v daném úseku. Opět jen jako příklad předkládáme níže uvedené. Nicméně takto špatně nastavených časů mezi jednotlivými zastávkami je v předložených jízdních řádech mnohem více.

Linka 600010

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přesná	Atributy	Nástupní	Zóna IDS	Zejždka 1	Zejždka 2	Zejždka km	Sloupce	Rychlost	Rel. čas	OS pro IDS NE
1	Havířkův Brod, dopravní terminál [H]	NE	6,40												0	
2	Havířkův Brod, Otavská [H]	NE	6,43	1		1,227								24,5	3	
3	Havířkův Brod, Bezručova [H]	NE	<													
4	Havířkův Brod, Humpolec [H]	NE	6,45	2		1,000								13,8	5	
5	Havířkův Brod, Otavská [H]	NE	<													
6	Havířkův Brod, Jetišť [H]	NE	<													
7	Havířkův Brod, Podbáby, Občiny [H]	NE	<													
8	Havířkův Brod, Smotovy, Lipka [H]	NE	<													
9	Michalovice, [H]	NE	<													
10	Květinov, [H]	NE	<													
11	Věže, [H]	NE	<													
12	Věže, [H]	NE	6,57	12		11,791								50,8	17	
13	Věže, [H]	NE	<													
14	Hendec, Zlatá Hora, Roz. Lešná [H]	NE	<													
15	Hendec, Zlatá Hora, Velký kanál [H]	NE	<													
16	Humpolec, Rožkoš, [H]	NE	<													
17	Humpolec, nem. [H]	NE	7,06	31		31,838								61,6	34	
18	Humpolec, Polní [H]	NE	7,10	33		33,852								30,3	39	
19	Humpolec, aut. nádr. [H]	NE	7,14	35		34,777								25,9	34	
20	Humpolec, Polní [H]	NE	<													
21	Humpolec, dělnice [H]	NE	<													
22	Vystřikov, obec [H]	NE	<													
23	Komarovice, [H]	NE	<													
24	Komarovice, [H]	NE	<													
25	Mladé Březové, Záhon, [H]	NE	<													
26	Velký Rybník, [H]	NE	<													
27	Dehtáři, Ondrovice, [H]	NE	<													
28	Dehtáři, roz. 1.9 [H]	NE	<													
29	Kojšov, roz. 1.8 [H]	NE	<													
30	Pelhřimov, Štěpán, roz. 1.8 [H]	NE	<													
31	Pelhřimov, Radčiny, roz. 1.7 [H]	NE	<													
32	Pelhřimov, nem. [H]	NE	7,34	42		41,573								50,4	54	
33	Pelhřimov, aut. nádr. [H]	NE	7,38	43		43,467								28,4	59	

Přejezd mezi zastávkami Věže, a Humpolec, nem. činí reálně 26 min (bez času obsluhy zastávek). Zadavatel však požaduje dojezd v délce 9 min, což vyžaduje, aby dopravce jel průměrnou rychlostí alespoň 61,6 km/hod., přičemž cesta vede převážně přes obce.

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přesná	Atributy	Nástupní	Zóna IDS	Zejždka 1	Zejždka 2	Zejždka km	Sloupce	Rychlost	Rel. čas	OS pro IDS NE
33	Pelhřimov, aut. nádr. [H]	NE	14,15												8	
32	Pelhřimov, nem. [H]	NE	14,18	1		3,888								17,0	3	
31	Pelhřimov, Radčiny, roz. 1.7 [H]	NE	<													
30	Pelhřimov, Štěpán, roz. 1.8 [H]	NE	<													
29	Kojšov, roz. 1.8 [H]	NE	<													
28	Dehtáři, roz. 1.9 [H]	NE	<													
27	Dehtáři, Ondrovice, [H]	NE	<													
26	Velký Rybník, [H]	NE	<													
25	Mladé Březové, Záhon, [H]	NE	<													
24	Komarovice, [H]	NE	<													
23	Komarovice, [H]	NE	<													
22	Vystřikov, obec [H]	NE	<													
21	Humpolec, dělnice [H]	NE	<													
20	Humpolec, Polní [H]	NE	<													
19	Humpolec, aut. nádr. [H]	NE	14,37	18		17,683								53,0	22	
18	Humpolec, Polní [H]	NE	14,42	19		18,409								20,7	27	
17	Humpolec, nem. [H]	NE	<													
16	Humpolec, Rožkoš, [H]	NE	<													
15	Hendec, Zlatá Hora, Velký kanál [H]	NE	<													
14	Hendec, Zlatá Hora, Roz. Lešná [H]	NE	<													
13	Věže, [H]	NE	<													
12	Věže, [H]	NE	14,57	29		28,161								39,0	42	
11	Věže, Zlatá Hora [H]	NE	<													
10	Květinov, [H]	NE	<													
9	Michalovice, [H]	NE	<													
8	Havířkův Brod, Smotovy, Lipka [H]	NE	<													
7	Havířkův Brod, Podbáby, Občiny [H]	NE	<													
6	Havířkův Brod, Jetišť [H]	NE	<													
5	Havířkův Brod, Otavská [H]	NE	<													
4	Havířkův Brod, Humpolec [H]	NE	<													
3	Havířkův Brod, Bezručova [H]	NE	15,18	46		28,502								47,7	55	
2	Havířkův Brod, Otavská [H]	NE	<													
1	Havířkův Brod, dopravní terminál [H]	NE	15,12	41		40,589								32,6	57	

Přejezd mezi zastávkami Pelhřimov, nem.I a Humpolec, aut. nádr činí reálně 22 min (bez času obsluhy zastávek). Zadavatel však požaduje dojezd v délce 19 min, což vyžaduje, aby dopravce jel rychlostí alespoň 53 km/hod., přičemž cesta vede převážně přes obce.

Obdobně je to i v níže uvedených příkladech, kde je znázorněna rychlost, kterou musí vozidlo jet, aby zabezpečilo obsluhu zastávky v požadovaném čase.

Linka 600081

Číslo zastávky	Změna	Čas	Čeká	Km tarif	Km tarif strojek	Km přesné	Atributy	Nástupní	Zóna IDS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Sloupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro DS NE
1 Havlíčkův Brod, dopravní terminál [H8]	NE	7,20													8	
2 Havlíčkův Brod, stará obřístka [H8]	NE	<														
3 Havlíčkův Brod, Plesá [H8]	NE	7,21		1		0,522								11,3	1	
4 Havlíčkův Brod, Uhelové sklady [H8]	NE	<														
5 Havlíčkův Brod, STS nace.3.3 [H8]	NE	7,22		2		1,056								67,7	2	
6 Havlíčkův Brod, Bařteřov, rozcestí [H8]	NE	7,24		3		3,155								45,2	4	
7 Havlíčkův Brod, Bařteřov, [H8]	NE	7,25		4		3,761								37,6	5	
8 Vysočina, [H8]	NE	7,29		5		5,996								33,1	9	
9 Slapanov, obř. Benčina [H8]	NE	7,32		6		7,757								35,3	12	
10 Slapanov, nář. [H8]	NE	7,36		10		9,576								28,8	16	
11 Slapanov, nář. [H8]	NE	7,36		10		10,237								11,2	16	
12 Slapanov, Mlýnský [H8]	NE	7,41		11		11,324								32,6	21	
13 Váňovice, dolní samoty [H8]	NE	7,46		13		12,785								33,5	26	
14 Váňovice, dolní [H8]	NE	7,47		14		13,426								34,3	27	
15 Váňovice, horní [H8]	NE	7,49		15		14,712								33,6	29	
16 Pořev, nář. [H]	NE	7,53		18		18,385								33,9	33	
17 Pořev, nář. [H]	NE	7,55		20		19,689								39,1	35	

Číslo zastávky	Změna	Čas	Čeká	Km tarif	Km tarif strojek	Km přesné	Atributy	Nástupní	Zóna IDS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Sloupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro DS NE
1 Havlíčkův Brod, dopravní terminál [H8]	NE	7,20														
2 Havlíčkův Brod, stará obřístka [H8]	NE	<														
3 Havlíčkův Brod, Plesá [H8]	NE	7,21		1		0,522										
4 Havlíčkův Brod, Uhelové sklady [H8]	NE	<														
5 Havlíčkův Brod, STS nace.3.3 [H8]	NE	7,22		2		1,056										
6 Havlíčkův Brod, Bařteřov, rozcestí [H8]	NE	7,24		3		3,155										
7 Havlíčkův Brod, Bařteřov, [H8]	NE	7,25		4		3,761										
8 Vysočina, [H8]	NE	7,29		5		5,996										
9 Slapanov, obř. Benčina [H8]	NE	7,32		6		7,757										
10 Slapanov, nář. [H8]	NE	7,36		10		9,576										
11 Slapanov, nář. [H8]	NE	7,36		10		10,237										
12 Slapanov, Mlýnský [H8]	NE	7,41		11		11,324										
13 Váňovice, dolní samoty [H8]	NE	7,46		13		12,785										
14 Váňovice, dolní [H8]	NE	7,47		14		13,426										
15 Váňovice, horní [H8]	NE	7,49		15		14,712										
16 Pořev, nář. [H]	NE	7,53		18		18,385										
17 Pořev, nář. [H]	NE	7,55		20		19,689										

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přímá	Atributy	Nástupišť	Zóna ICS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Stoupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS HE
1	Havlíčkův Brod, dopravní terminál (H-B)	NE	18,08													
2	Havlíčkův Brod, Jataševská škola (H-B)	NE	<													
3	Havlíčkův Brod, Plesná (H-B)	NE	18,07	1		6,522								15,7	2	
4	Havlíčkův Brod, Ulehčá skály (H-B)	NE	<													
5	Havlíčkův Brod, STS razná.3 (H-B)	NE	18,08	2		1,658								33,8	4	
6	Havlíčkův Brod, Baštinov, rozvozná (H-B)	NE	18,12	3		3,155								38,1	7	
7	Havlíčkův Brod, Baštinov, (H-B)	NE	18,14	4		3,781								38,8	9	
8	Vysoká, (H-B)	NE	18,18	6		5,948								33,1	13	
9	Šaparov, oděv Berouna (H-B)	NE	18,28	8		7,757								53,8	15	
10	Šaparov, žel. zast. (H-B)	NE	18,23	10		6,676								38,4	18	
11	Šaparov, náv. (H-B)	NE	18,26	10		10,207								36,8	20	
12	Šaparov, Mlýnský (H-B)	NE	18,28	11		11,324								35,2	23	
13	Váňovice, dolní samoty (H-B)	NE	18,29	13		12,783								28,2	24	
14	Váňovice, dolní (H-B)	NE	18,31	14		13,326								34,3	26	
15	Váňovice, horní (H-B)	NE	18,33	15		14,712								23,8	28	
16	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	18,37	18		18,305								53,8	32	
17	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	18,48	20		19,608								26,1	35	

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přímá	Atributy	Nástupišť	Zóna ICS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Stoupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS HE
17	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	18,00													
18	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	18,02	2		1,383								19,1	2	
19	Váňovice, horní (H-B)	NE	18,06	5		4,884								71,0	5	
20	Váňovice, dolní (H-B)	NE	<													
21	Váňovice, dolní samoty (H-B)	NE	<													
22	Šaparov, Mlýnský (H-B)	NE	<													
23	Šaparov, náv. (H-B)	NE	<													
24	Šaparov, žel. zast. (H-B)	NE	<													
25	Šaparov, oděv Berouna (H-B)	NE	<													
26	Vysoká, (H-B)	NE	<													
27	Havlíčkův Brod, Baštinov, (H-B)	NE	<													
28	Havlíčkův Brod, Baštinov, rozvozná (H-B)	NE	<													
29	Havlíčkův Brod, STS razná.3 (H-B)	NE	<													
30	Havlíčkův Brod, Ulehčá skály (H-B)	NE	<													
31	Havlíčkův Brod, Plesná (H-B)	NE	<													
32	Havlíčkův Brod, Jataševská škola (H-B)	NE	<													
33	Havlíčkův Brod, dopravní terminál (H-B)	NE	<													

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přímá	Atributy	Nástupišť	Zóna ICS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Stoupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS HE
17	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	12,10													
18	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	12,11	3		3,983								19,2	1	
19	Váňovice, horní (H-B)	NE	12,15	5		4,884								13,0	3	
20	Váňovice, dolní (H-B)	NE	12,17	6		5,482								13,6	7	
21	Váňovice, dolní samoty (H-B)	NE	12,19	7		6,025								34,5	9	
22	Šaparov, Mlýnský (H-B)	NE	12,21	8		6,284								43,8	11	
23	Šaparov, náv. (H-B)	NE	12,23	9		6,771								32,6	13	
24	Šaparov, žel. zast. (H-B)	NE	12,25	10		8,432								16,8	15	
25	Šaparov, oděv Berouna (H-B)	NE	12,28	12		11,851								38,4	18	
26	Vysoká, (H-B)	NE	12,32	14		13,618								28,5	22	
27	Havlíčkův Brod, Baštinov, (H-B)	NE	12,38	16		15,827								22,1	28	
28	Havlíčkův Brod, Baštinov, rozvozná (H-B)	NE	<													
29	Havlíčkův Brod, STS razná.3 (H-B)	NE	12,42	18		17,957								22,0	32	
30	Havlíčkův Brod, Ulehčá skály (H-B)	NE	12,43	19		18,545								15,3	33	
31	Havlíčkův Brod, Plesná (H-B)	NE	12,46	19		19,085								18,8	36	
32	Havlíčkův Brod, Jataševská škola (H-B)	NE	12,47	20		19,605								11,2	37	
33	Havlíčkův Brod, dopravní terminál (H-B)	NE	12,50	21		20,678								23,5	40	

Číslo zastávky	Zámek	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přímá	Atributy	Nástupišť	Zóna ICS	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Stoupek	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS HE
17	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	17,05													
18	Polná, žel. zast. (H-B)	NE	17,08	1		1,383								78,3	1	
19	Váňovice, horní (H-B)	NE	17,08	5		4,884								74,8	4	
20	Váňovice, dolní (H-B)	NE	17,11	6		5,482								23,6	5	
21	Váňovice, dolní samoty (H-B)	NE	17,13	7		6,025								34,3	8	
22	Šaparov, Mlýnský (H-B)	NE	17,15	8		6,284								43,8	10	
23	Šaparov, náv. (H-B)	NE	17,17	9		6,771								32,6	12	
24	Šaparov, žel. zast. (H-B)	NE	17,18	10		8,432								16,8	14	
25	Šaparov, oděv Berouna (H-B)	NE	17,22	12		11,851								38,4	17	
26	Vysoká, (H-B)	NE	17,28	14		13,618								28,5	21	
27	Havlíčkův Brod, Baštinov, (H-B)	NE	17,28	16		15,827								23,1	25	
28	Havlíčkův Brod, Baštinov, rozvozná (H-B)	NE	17,31	16		16,453								37,6	26	
29	Havlíčkův Brod, STS razná.3 (H-B)	NE	17,33	18		17,957								45,1	28	
30	Havlíčkův Brod, Ulehčá skály (H-B)	NE	17,34	19		18,545								31,3	29	
31	Havlíčkův Brod, Plesná (H-B)	NE	17,38	19		19,085								32,4	30	
32	Havlíčkův Brod, Jataševská škola (H-B)	NE	<													
33	Havlíčkův Brod, dopravní terminál (H-B)	NE	17,37	20		19,607								15,7	32	

Linka 350441

Tr	Zastávka	Změk	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přehled	Atributy	NakupIDB	Zóna DSG	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Skupak	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS ME
1	Pelhřimov,aut.nadr. [PE]	NE	11,40				1,321								26,4	3	
2	Pelhřimov,nem.II [PE]	NE	11,43	1			4,285								62,6	8	
3	Olšinka, [PE]	NE	11,47	4			5,248								40,1	9	
4	Olšinka,čleho [PE]	NE	11,48	5			5,917								47,2	11	
5	Olšinka,Plenica,roz. [PE]	NE	11,49	6			6,667								7,1	12	
6	Pelhřimov,Rybříček,roz.1.5 [PE]	NE	11,50	7			7,444								113,6	13	
7	Pelhřimov,Stěmčichy, [PE]	NE	11,51	7			7,963								54,8	14	
8	Pelhřimov [PE],Stěmčichy,roz. []	NE	11,52	8			8,466								49,8	17	
9	Zachotin,Kladný,roz.1.0 [PE]	NE	11,53	8			10,523										
10	Vyskytná,Sedlák [PE]	NE	11,54	11			13,812										
11	Vyskytná, [PE]	NE	11,57	13													
12	Opava,roz. [I]	NE	<														
13	Opava, [I]	NE	<														
14	Opava,roz. [I]	NE	11,59	13			14,850								55,1	19	
15	Dušejov, u Mlýna [I]	NE	12,01	16			16,396								37,7	25	
16	Dušejov,roz. [I]	NE	12,05	18			18,870								21,2	27	
17	Jedlená,roz. [I]	NE	12,07	20			21,807								45,4	28	
18	Hubenov,Starý Hubenov [I]	NE	12,08	21			22,352								34,7	30	
19	Hubenov,Starý Hubenov [I]	NE	12,10	22			24,417								57,7	32	
20	Dvorce,roz. [I]	NE	12,12	24			27,812								19,8	36	
21	Žihlava,Starý Mlýn [I]	NE	12,15	28			31,306								63,8	39	
22	Žihlava,Mlýnský [I]	NE	12,16	28			32,291								13,9	40	
23	Žihlava,pošlákova [I]	NE	12,19	31													
24	Žihlava,aut.nadr. [I]	NE	12,23	32													

Tr	Zastávka	Změk	Čas	Číslo	Km tarif	Km tarif strojek	Km přehled	Atributy	NakupIDB	Zóna DSG	Začítka 1	Začítka 2	Začítka km	Skupak	Rychlost	Rel. čas	DS pro IS ME
24	Žihlava,aut.nadr. [I]	NE	12,23				3,425								18,5	3	
23	Žihlava,pošlákova [I]	NE	12,18	1			4,183								83,8	6	
22	Žihlava,Mlýnský [I]	NE	12,14	4			4,419								47,3	7	
21	Žihlava,Mlýnský [I]	NE	12,12	4			7,788								45,1	13	
20	Dvorce,roz. [I]	NE	12,16	8			11,198								68,3	14	
19	Hubenov,Starý Hubenov [I]	NE	12,18	10			12,622								43,8	16	
18	Hubenov,Starý Hubenov [I]	NE	12,19	11			13,327								23,2	18	
17	Jedlená,roz. [I]	NE	12,21	13			15,041								75,4	20	
16	Dušejov, u Mlýna [I]	NE	12,23	16			17,347								45,3	22	
15	Dušejov,roz. [I]	NE	12,25	18													
14	Opava,roz. [I]	NE	<														
13	Opava, [I]	NE	<														
12	Opava,roz. [I]	NE	<														
11	Vyskytná, [PE]	NE	14,08	29			19,185								36,8	25	
10	Vyskytná,Sedlák [PE]	NE	14,04	22			22,674								37,3	29	
9	Zachotin,Kladný,roz.1.0 [PE]	NE	14,05	23			22,741								84,8	30	
8	Pelhřimov [PE],Stěmčichy,roz. []	NE	14,06	25			24,634								113,6	31	
7	Pelhřimov,Stěmčichy, [PE]	NE	14,07	25			24,753								7,1	32	
6	Pelhřimov,Rybříček,roz.1.5 [PE]	NE	14,08	26			25,548								47,2	33	
5	Olšinka,Plenica,roz. [PE]	NE	14,09	26			28,283								44,4	34	
4	Olšinka,čleho [PE]	NE	14,10	27			28,999								46,1	35	
3	Olšinka, [PE]	NE	14,11	28			27,960								62,6	36	
2	Pelhřimov,nem.II [PE]	NE	14,12	31			30,876								45,3	40	
1	Pelhřimov,aut.nadr. [PE]	NE	14,18	32			32,381								31,1	43	

S výše uvedeným pak souvisí i sankční ujednání zadavatele (NS Příloha 4a a 4b – Sazebník smluvních pokut, oddíl 5), kdy zadavatel stanovuje sankce za nedodržení jízdní doby definované v jízdních řádech. Zadavatel tak v podstatě nutí dopravce, aby nedodržel povolenou maximální rychlost stanovenou zákonem a porušoval tak bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nebo aby se nechal zadavatelem sankcionovat za nedodržení jízdní doby. Dopravce si tak bude muset vybrat mezi porušováním pravidel silničního provozu či uložením pokuty ze strany zadavatele.

Dodavatel je toho názoru, že nereálnost odjetí velkého množství spojů ve spojení se sankčním ujednáním za nedodržení jízdní doby definované v jízdních řádech, představuje nepřiměřené obchodní podmínky takové intenzity, že jsou způsobilé eliminovat účast dodavatelů v zadávacím řízení, případně fakticky znejasňovat, do jakých podmínek dodavatel vlastně vstupuje.

Dále pak při uvádění názvů zastávek zadavatel uvádí velké množství zastávek, které není možné přesně identifikovat a v případě obecného staničení může docházet k velkým chybám ve vzdálenostech. Pak celková délka spoje nebude korespondovat s hodnotami, které uvádí zadavatel.

Dodavatel se tedy dotazuje, zda zadavatel nezhodnotí revizi předložených jízdních řádů a návrhů oběhů vozidel a výše uvedené nedostatky neodstraní. A pokud nikoliv, tak jak bude zadavatel postupovat při vymáhání smluvních pokut v případě za nedodržení jízdní doby dle

předložených jízdních řádů, které bude způsobeno dodržováním zákonné povolené maximální rychlosti v konkrétních úsecích spojů.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl revizi jízdních řádů, jejichž opravená podoba je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace. Zadavatel současně jízdní řady aktualizoval do podoby odpovídající Celostátnímu informačnímu systému o jízdních řádech s výjimkou zastávek, které budou teprve v budoucnu vytvořeny.

21)

Dotaz:

„Zadavatel v zadávací dokumentaci poskytuje dodavatelům závazné jízdní řády a návrhy oběhů vozidel (NS Příloha_1a, NS Příloha_1b). Ačkoliv zadavatel označuje návrhy oběhů vozidel jako nezávazné, jsou informace v nich uvedené nezbytné pro řádné zpracování nabídkové ceny. A to mimo jiné i z toho důvodu, že v poskytnutých jízdních řádech nejsou uvedeny kilometry. Dodavatel tak tuto informaci musí čerpat právě z poskytnutých návrhů oběhů. Nicméně uvedené návrhy oběhů vozidel vykazují nesrovnalosti, které znemožňují dodavateli řádně spočítat a sestavit nabídkovou cenu.

V poskytnutých návrzích oběhů jsou jednak některé spoje dublovány, kdy jeden spoj je zahrnut do dvou turnusů.

Jako příklad uvádíme následující dublované spoje (v poskytnutých návrzích oběhů vozidel je mnohem více zdublovaných spojů, než je uvedeno níže):

Část č. 2:

Všední den

Turnus:15(2015) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /7 (16:57-17:53) již je v denním Turnusu 13 (2013)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840121 /1 (04:45-05:14) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840121 /2 (05:25-06:19) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840130 /3 (06:25-06:51) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840110 /11 (06:58-07:03) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840110 /16 (07:10-07:20) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840128 /9 (10:45-10:54) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840128 /10 (11:00-11:09) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840108 /21 (11:25-11:58) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840108 /22 (12:25-12:55) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840130 /12 (12:57-13:37) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /51 (14:25-14:45) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840130 /16 (15:10-15:18) již je v denním Turnusu 20 (2020)
Turnus:21(2021) Uveden dvakrát spoj č. 840130 /17 (15:20-15:28) již je v denním Turnusu 20 (2020)

Sobota

Turnus:10(2065) Uveden dvakrát spoj č. 840102 /314 (13:25-14:10) již je v denním Turnusu 8 (2062)
Turnus:16(2071) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /337 (22:00-22:20) již je v denním Turnusu 7 (2061)
Turnus:16(2071) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /344 (22:25-22:45) již je v denním Turnusu 7 (2061)
Turnus:19(2075) Uveden dvakrát spoj č. 840105 /324 (16:30-17:20) již je v denním Turnusu 12 (2067)
Turnus:19(2075) Uveden dvakrát spoj č. 840105 /323 (18:15-19:05) již je v denním Turnusu 12 (2067)
Turnus:20(2077) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /322 (12:05-12:25) již je v denním Turnusu 10 (2065)
Turnus:21(2079) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /101 (04:30-05:50) již je v denním Turnusu 5 (2059)
Turnus:21(2079) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /102 (06:10-07:25) již je v denním Turnusu 5 (2059)

Neděle

Turnus:11(2065) Uveden dvakrát spoj č. 840102 /314 (13:25-14:10) již je v denním Turnusu 8 (2062)
Turnus:14(2071) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /337 (22:00-22:20) již je v denním Turnusu 7 (2061)

Turnus:14(2071) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /344 (22:25-22:45) již je v denním Turnusu 7 (2061)
 Turnus:16(2075) Uveden dvakrát spoj č. 840105 /324 (16:30-17:20) již je v denním Turnusu 12 (2067)
 Turnus:16(2075) Uveden dvakrát spoj č. 840105 /323 (18:15-19:05) již je v denním Turnusu 12 (2067)
 Turnus:18(2077) Uveden dvakrát spoj č. 840120 /322 (12:05-12:25) již je v denním Turnusu 11 (2065)
 Turnus:20(2079) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /101 (04:30-05:50) již je v denním Turnusu 5 (2059)
 Turnus:20(2079) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /102 (06:10-07:25) již je v denním Turnusu 5 (2059)
 Turnus:21(2080) Uveden dvakrát spoj č. 840321 /103 (12:30-13:50) již je v denním Turnusu 4 (2058)

Část č. 7:

Všední den

Turnus:14(7016) Uveden dvakrát spoj č. 350340/4(06:45-07:32) již je v denním Turnusu 14 (7016)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350840/1(04:30-04:49) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350840/2(04:51-05:10) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350780/3(05:30-06:08) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350780/4(06:10-07:00) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350840/3(07:05-07:24) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350840/4(07:26-07:46) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350770/3(15:40-16:10) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350770/4(16:15-16:36) již je v denním Turnusu 23 (7026)
 Turnus:24(7027) Uveden dvakrát spoj č. 350870/15(16:40-17:25) již je v denním Turnusu 23 (7026)

Část č. 8 :

Všední den

Turnus:8(8008) Uveden dvakrát spoj č. 350060/20(16:00-16:43) již je v denním Turnusu 7 (8007)
 Turnus:8(8008) Uveden dvakrát spoj č. 350060/21(17:30-18:12) již je v denním Turnusu 7 (8007)
 Turnus:20(8021) Uveden dvakrát spoj č. 350130/5(10:15-10:43) již je v denním Turnusu 5 (8005)
 Turnus:20(8021) Uveden dvakrát spoj č. 350130/20(10:45-11:15) již je v denním Turnusu 5 (8005)
 Turnus:27(8028) Uveden dvakrát spoj č. 350610/30(17:30-18:00) již je v denním Turnusu 23 (8024)
 Turnus:27(8028) Uveden dvakrát spoj č. 350610/27(18:06-18:35) již je v denním Turnusu 23 (8024)
 Turnus:32(8033) Uveden dvakrát spoj č. 350540/23(15:47-16:07) již je v denním Turnusu 30 (8031)
 Turnus:32(8033) Uveden dvakrát spoj č. 350540/38(16:08-16:20) již je v denním Turnusu 30 (8031)
 Turnus:33(8034) Uveden dvakrát spoj č. 350540/5(05:45-06:10) již je v denním Turnusu 20 (8021)
 Turnus:33(8034) Uveden dvakrát spoj č. 350540/8(06:15-07:00) již je v denním Turnusu 20 (8021)
 Turnus:33(8034) Uveden dvakrát spoj č. 350610/4(07:15-07:45) již je v denním Turnusu 20 (8021)
 Turnus:33(8034) Uveden dvakrát spoj č. 350170/5(09:20-10:22) již je v denním Turnusu 23 (8024)

Dále pak v poskytnutých návrzích oběhů vozidel (příloha pro část č. 2) mají některé dublované spoje různou kilometráž, např. u spojen 840321/7 je v turnusu 2013 uvedena vzdálenost 15 km, kdežto v turnusu 2015 je uvedena vzdálenost 30 km.

A v poslední řadě se u některých turnusů neshodují počty kilometrů uvedených v souhrnu návrhu oběhů vozidel u jednotlivých turnusů s počty kilometrů, které jsou uvedeny u téhož turnusu v části, kde jsou turnusy rozloženy na jednotlivé spoje. Jako příklad uvádíme následující turnusy s rozporným součtem kilometrů:

Nezávazný návrh oběhů v části č. 7

Turnus	Začátek	Konec	Km	Km dle turnus
7010	Humpolec,,aut.nádr.	Humpolec,,aut.nádr.	170	172,0
7011	Humpolec,,aut.nádr.	Humpolec,,aut.nádr.	208	216,0
7017	Humpolec,,aut.nádr.	Humpolec,,aut.nádr.	148	181,0
7029	Pacov,,aut.nádr.	Pacov,,aut.nádr.	204	214,0
7033	Dunice,,	Dunice,,	260	270,0

Nezávazný návrh oběhů v části č. 8

Turnus	Začátek	Konec	Km	Km dle turnus
8010	Pelhřimov,,aut.nádr.	Pelhřimov,,aut.nádr.	255	319,0
8040	Nový Rychnov,,	Nový Rychnov,,	98	108,0

Zadavatelem poskytnuté informace pro zpracování nabídkové ceny v podobě rámcových návrhů jízdních řádů a návrhů oběhů jsou naprosto nedostačující pro objektivní zpracování nabídky. Zadavatelem poskytnuté rámcové návrhy jízdních řádů a návrhy oběhů vykazují velké množství chyb a nedostatků, přitom tyto dokumenty mají být pro dodavatele stěžejní pro řádné nacenění nabídkové ceny. V jízdních řádech jsou sice uvedeny tabulky obsahující název zastávek, časové polohy, ale zcela chybí tarifní km nebo přesné km v mezizastávkových úsecích nebo tarifní číslo zastávky. Uvedené jízdní řády tak nesplňují náležitosti dle Vyhlášky č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (§ 2 a § 3).

Nezávazné návrhy oběhů vozidel zase obsahují zdvojené spoje a linky, jak je uvedeno výše. Některé zastávky nejsou v žádném číselníku CIS. Kilometry v nezávazných návrzích oběhů nelze nijak prověřit či verifikovat.

V uvedených dokumentech jsou uvedeny pouze délky celých spojů. Tato skutečnost velmi stěžuje sestavení cenové nabídky a významně upřednostňuje stávající dopravce. Dodavatel, který není místní, jen velmi složitě vyhledává zastávky, které nejsou uvedeny v celostátním číselníku a velmi složitě a spekulativně vkládá mezizastávkové vzdálenosti. Součet uváděný zadavatelem za jednotlivé spoje je navíc zatížen chybami, jak je uvedeno výše.

Dodavatel má za to, že výše uvedené nedostatky v předložených jízdních řádech a návrzích oběhů vozidel jsou tak závažného charakteru, že způsobují nemožnost relevantně zpracovat nabídkovou cenu. Zadavatel tak neposkytuje dodavatelům úplné, správné a jasné údaje nezbytné ke zpracování a podání vzájemně porovnatelné nabídky.

Dodavatel se dotazuje, zda zadavatel neváží revizi předložených návrhů oběhů vozidel a výše uvedené nedostatky neodstraní. Dále dodavatel požaduje doplnit poskytnuté jízdní řády o tarifní km v souladu s Vyhláškou č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy. Dále dodavatel z důvodu velkého množství spojů žádá o poskytnutí strojově editovatelného

Dále se dodavatel dotazuje, jak chápat přílohu č. 11_NS_Příloha_2b pro část 2, kde je uvedena hodnota Předpokládaný roční objem kilometrů pro příslušnou Výběrovou skupinu v km za oblast č. 2 Polensko a Žďárské vrchy celkem 3 481 166,8 km a v příloze 1b_3Sml_Nezávazný návrh oběhů vozidel pro část 2 v souhrnech ročního výkonu je uvedena hodnota 1 125 360 km pro Polensko a 2 371 180 km pro Žďárské vrchy, když uvedené části jsou v jedné oblasti č. 2, kde je součet km 3 481 166,8 km, ale součtem souhrnů s návrhů oběhů vozidel dostaneme hodnotu 3 496 540 km. Kde je rozdíl 15 373,2 km/rok? Viz níže.

M 1	M	43 016	M	43 016 0
S 5	S	302 542	S	302 542 0
V #	V	1 756 049	V	1 756 797 0
V+ Z	V+	268 773	V+	268 773 0
Value	Column	2 371 280	Column	2 169 120 0

M	0	M	0
S	6	S	387 019
V	8	V	738 341
V+	0	V+	0
Cell	14	Cellern	1 125 360

Cena za lín pre jednotlivé výberové skupiny – v Kč													
INDEX 1													
Číslo výberovej skupiny	Matka (0 m)	Malý detenok (0-3 ročné) (0 m)	Stredná detenka (3-5 ročné) (9,5 m)	Veľký detenok (5-11 ročné) (11,7 m)	Veľký detenok plus (11-18 ročné) (12,8 m)	Veľký detenok (18-24 ročné) (9,5 m)	Veľký detenok plus (24-30 ročné) (11,7 m)	Priepokladový celkový výberový index pre jednotlivé výberové skupiny v lín	Maximálny možný počet priepokladov na celom výberovom území výberovej skupiny v %	Maximálny možný počet priepokladov na celom výberovom území výberovej skupiny v %	Základný počet priepokladov na výberovom území výberovej skupiny v lín	Výška základnej mzdy v lín v Kč	Podiel na celom výberovom území výberovej skupiny v %
INDEX 2	2							3 400 190,00	20	20	78 044,22	3 337 009	949 314

Odpověď:

Co se týče souladu předložených jízdních řádů s vyhláškou č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (dále jen „**Vyhláška**“), pak zadavatel uvádí, že pro účely zadávacího řízení nemá zadavatel povinnost poskytnout jízdní řády, které jsou zpracovány v souladu s Vyhláškou. Je to naopak vybraný dodavatel, který bude zpracovávat konkrétní podobu jízdních řádů, které budou muset odpovídat požadavkům Vyhlášky.

Zadavatel k další části dotazu, tj. k rozdílu v km/rok v přílohách zadávací dokumentace uvádí, že provedl úpravu příslušných částí zadávací dokumentace, přičemž upravená zadávací dokumentace je přílohou Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace u příslušných částí Veřejné zakázky.

22)

Dotaz:

„Zadavatel v Příloze č. 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro první období stanovuje minimální počet vozidel, kterými dodavatel musí disponovat ke dni podpisu smlouvy pro první období.

Dodavatel má však za to, že minimální počet vozidel je zadavatel stanoven chybně, kdy zadavatel vycházel zřejmě z návrhů oběhů vozidel, které poskytl dodavatelům. Nicméně jak je uvedeno výše, tyto oběhy vykazují chybu spočívající v tom, že řada linek je v nich uvedena dvojmo v různých turnusech, nebo pod stejným číslem linky a spoje je uveden jiné časové využití spoje, čímž se i navyšuje předpokládaný dopravní výkon a tedy i domnělá potřeba minimálního počtu vozidel. Dle předběžných výpočtů dodavatele je potřeba k obslužení linek a spojů dle předložených jízdních řádů potřeba méně vozidel, než kolik zadavatel stanovil jako minimální počet.

Dodavatel toto nadhodnocení minimálního počtu vozidel pro plnění veřejné zakázky považuje za omezení konkurenčního prostředí, kdy dodavateli bude předepsáno pořídit více vozidel, než je nezbytné, ale tyto pak zůstanou nevyužité, čímž se zbytečně a značně navýší cena dopravního výkonu. A v následném období 5 – 10 roku je bude nucen prodat, protože stanovená minima jsou v řadě oblastí nižší.

Dodavatel se dotazuje, zda zadavatel nezávází revizi minimálního počtu vozidel, kdy tyto vychází dle Dodavatele právě z chybných návrhů oběhů vozidel a zda zadavatel neponechá stanovení minimálního počtu vozidel na dodavateli.

Dále se dodavatel dotazuje, jak bude zadavatel postupovat při nesprávně stanoveném počtu dopravní techniky, když změna časů jednotlivých spojů přinese i změnu počtu denních oběhů a tedy i počtu vozidel pro řádné plnění v období provozu. Uvedenými chybami ve výpočtu minimálního počtu vozidel vzniká neurčitost skutečného počtu vozidel v provozu a v nabídce.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávací dokumentace, v níž se promítla změna minimálního počtu vozidel. Takto upravená zadávací dokumentace je přílohou Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace u příslušných částí Veřejné zakázky. V každém případě je na dodavateli, jakým způsobem zajistí dopravu v příslušné oblasti a zda bude schopen zajistit dopravní obslužnost menším počtem vozidel, tj. bude schopen podat ekonomicky výhodnější nabídku.

23)

Dotaz:

„Zadavatel v Příloze č. 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro první období stanovuje minimální počet vozidel, kterými dodavatel musí disponovat ke dni podpisu smlouvy pro první období. V Příloze č. 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro druhé období stanovuje minimální počet vozidel, kterými dodavatel musí disponovat ke dni podpisu smlouvy pro plnění v druhém období. Přičemž v druhém období se minimální počet vozidel snižuje, ale předpokládaný rozsah závazku (km) se zvyšuje. Z předložených návrhů denních oběhů toto není možné považovat za relevantní, a to i z důvodu velkého počtu chyb, které se v návrzích oběhů nacházejí.

Jako příklad je možné uvést

- a) hodnotu ročního proběhu vozidla V+ kdy v turnusech Období II část 2 Žďárské vrchy: oběh 79 je sestaven tak, že není jezditelný pro hrubé porušení BoZP. Tento roční proběh vozidla představuje 168 423 km / rok. **Dodavatel se dotazuje, zda je tato hodnota správná, jezditelná a má ji dodavatel považovat za skutečné doporučení ?***
- b) chybějící přehled v dokumentaci označovaný jako VŘ Vysočina 2021\Oblast 3 a 8 \VZ949735-zadavaci-dokumentace-cast-1-1\09_NS_Priloha_1b\1b_3Sml_Nezavazný návrh oběhů vozidel\3 Nezavazný návrh oběhů vozidel \Oběhy. **Přehled který umožňuje správné stanovení počtu km dle jednotlivých objednavatelů dopravního výkonu. Přehled je zpracován pouze pro oblasti 1;2;4;5;6;7.***

Dodavatel žádá o vysvětlení, proč když standartně s nárůstem rozsahu veřejné zakázky by měl být minimální počet vozidel přinejmenším stejný nebo by se měl zvyšovat, se počet vozidel naopak snižuje.

Dále se zadavatel dotazuje, jak bude naloženo s vozidly, která v druhém období budou přebývat. Budou náklady spojené s pořízením těchto vozidel, která ale v druhém období nebudou pro zadavatele využita, rovněž v plné výši hrazeny zadavatelem?

Dále se dodavatel dotazuje, jak chápat nezávazný návrh oběhů v případě, kdy spoje jsou označené M kategorie vhodná pro daný spoj a kategorie pro daný oběh je V. Jestliže celý oběh je sestaven ze spojů pro M, jaký je důvod aby to jelo vozidlo V+.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že roční proběh vozidla V+ v turnusech *Období II část 2 Žďárské vrchy: oběh 79* 168 423 km/rok je správný.

Zadavatel dále uvádí, že jeho záměrem je optimalizace jízdních řádů, a to tak, že v jednotlivých oblastech bude k zajištění dopravní obslužnosti potřeba menší počet vozidel s větším proběhem na vozidlo.

Zadavatel dále uvádí, že žádná vozidla, která dopravce v druhém období nevyužije, nebudou stran objednatele žádným způsobem kompenzovány. Je na jednotlivých dopravcích, jakým způsobem zajistí dopravní obslužnost a splnění všech smluvních a zadávacích podmínek, a jakým způsobem budou jejich vozidla využita pro účely plnění této veřejné zakázky, nebo jakéhokoli jiného závazku veřejné služby.

Zadavatel uvádí, že rozpor kategorií mezi spoji a oběhy byl upraven. Zároveň došlo k doplnění přehledu oběhů. Takto upravená zadávací dokumentace je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

24)

Dotaz:

„V bodě 3.7 Návrhu smlouvy je uvedeno „Výše Nabídkové ceny bude dále navýšena v případě, že dojde v důsledku požadavků Objednatele na změnu rozsahu Závazku veřejné služby dle této Smlouvy k následujícím změnám proběhu na Vozidlo za jeden rok, přičemž výchozím stavem, se kterým budou změny poměřovány, je Základní roční proběh: ...“

V bodě 3.8 Návrhu smlouvy je dále uvedeno „ Výše Nabídkové ceny bude dále navýšena v případě, že dojde v důsledku požadavků Objednatele na změnu rozsahu Závazku veřejné služby dle této Smlouvy k následujícím změnám proběhu na Vozidlo za jeden rok, přičemž výchozím stavem, se kterým budou změny poměřovány, je Základní roční proběh: ...“

Přičemž se počítá s až více jak 50 % snížením či zvýšením základního ročního proběhu. Uvedené snížení průměrného proběhu na vozidlech pak představuje více jak zdvojnásobení počtu vozidel a uvedené snížení pak představuje méně než polovinu vozidel. Nikde však není uvedeno, jaké kategorie vozidel budou přidávány či ubírány. Přičemž v druhém období je požadováno pět kategorií vozidel, která jsou dále rozlišována na nízkopodlažní a standardní provedení, což znamená deset nákladových kategorií vozidel. Každá kategorie vozidla má však naprosto odlišné náklady a životnost ve vztahu ke kilometrovému proběhu. Přidání vozidel z různých kategorií se projeví naprosto odlišně v nákladech dodavatele. Zadavatel přitom počítá pouze s průměrnou

hodnotou CDV za všechny kategorie vozidel. Dle dodavatele není možné nacenit plnění zakázky bez jednoznačného stanovení počtu vozidel při jednotlivých navýšeních nebo nacenění jednotlivých kategorií vozidel zvlášť.

Dodavatel výše uvedené považuje za nepřiměřené obchodní podmínky, které staví dodavatele do nevýhodné pozice vůči zadavateli, kdy dodavatel bude v nejistotě ohledně počtu požadovaných vozidel a skutečných nákladů na jejich pořízení, přičemž s těmito nemůže relevantně počítat při sestavení nabídkové ceny. Dodavatel bude přitom povinen v průběhu plnění veřejné zakázky snižovat či zvyšovat počet vozidel dle požadavků zadavatele, což se však nemusí při použití uvedeného mechanismu úpravy nabídkové ceny projevit relevantně na nabídkové ceně – dodavatel za pořízení požadovaných vozidel v průběhu plnění veřejné zakázky může vynaložit vyšší náklady, než se projeví v upravené nabídkové ceně.

Dodavatel se dotazuje, jestli takto navržený model, který považuje za nespravedlivý, může zadavatel blíže vysvětlit, popřípadě lépe popsat postup úpravy ceny dopravního výkonu s důrazem na spravedlnost. Dodavatel považuje takto definovanou cenu dopravního výkonu jako významnou překážku pro řádné nacenění a sestavení finančního modelu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že popis úpravy ceny dopravního výkonu je zcela jednoznačně popsán v návrhu smlouvy, o čemž svědčí i to, že sám tazatel způsob úpravy ceny dopravního výkonu ve svém dotazu popsal. Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá, přičemž pouze doplňuje, že je politikou každého dopravce, jakým způsobem provede kalkulaci ceny dopravního výkonu, do níž si nacení i případná rizika ze smlouvy pro něj vyplývající.

25)

Dotaz:

„Zadavatel požaduje, aby dodavatelé do kalkulace nabídkové ceny zahrnuli i poplatky za vjezd na autobusová nádraží provozována třetími osobami. V Příloze č. 3 NS – Ceny vjezdů za autobusová nádraží pak zadavatel uvádí ceny vjezdů na jednotlivá autobusová nádraží, která jsou provozována třetími osobami.

Z předběžných propočtů dopravce je zřejmé, že celkové náklady za uvedené vjezdy na autobusová nádraží se budou pohybovat za celou dobu plnění v řádech několika desítek milionů korun. V rámci CDV tak budou představovat poměrně vysokou částku.

Oblast č. 2

Zastávka	Umístění	Vlastník	Provozovatel	Poplatek vjezd
Nové Město na Mor.,,centrum	aut.nádr.	Nové Město na Moravě	Zdar	85 Kč
Žďár n.Sáz.,,aut.nádr.	aut.nádr.	Žďár nad Sázavou	Zdar	85 Kč
Polná,,aut.st.	aut.nádr.	Polná		0 Kč

zastávka	blízkáObec	Cena	počet
Nové Město na Mor.,,centrum		4 023 900,00	47340
Polná,,aut.st.	JI	-	9348
Žďár n.Sáz.,,aut.nádr.	ZR	6 175 250,00	72650

Celkem odhadované náklady:

ZDAR	10 199 150,00
------	---------------

Havlíčkův Brod,,dopravní terminál	aut.nádr.	Havlíčkův Brod	Tech.slужby města HB	23,50-47 Kč/59 Kč
Chotěboř,,žel.st.	aut.nádr.	Chotěboř		0 Kč
Chotěboř,,nám. TGM	náměstí	Chotěboř		0 Kč
Ledeč n.Sáz.,,Husovo nám.	náměstí	Ledeč nad Sázavou	ČSAD BUS	60,00 Kč
Přibyslav,,Bechyňovo nám.	náměstí	Přibyslav		0 Kč
Havlíčkův Brod,,dopravní terminál	aut.nádr.	Havlíčkův Brod	Tech.slужby města HB	23,50-47 Kč/59 Kč

Období	Počet let	Počet vozidel min	Roční objem km	Náklady na km ročního proběhu
I. Období	4	57	2 994 828	3,405
II. Období	6	44	3 481 166	2,93

Oblast č. 3

Zastávka	Umístění	Vlastník	Provozovatel	Poplatek vjezd
Havlíčkův Brod,,dopravní terminál	aut.nádr.	Havlíčkův Brod	Tech.slужby města HB	23,50-47 Kč/59 Kč
Chotěboř,,žel.st.	aut.nádr.	Chotěboř		0 Kč
Chotěboř,,nám. TGM	náměstí	Chotěboř		0 Kč
Ledeč n.Sáz.,,Husovo nám.	náměstí	Ledeč nad Sázavou	ČSAD BUS	60,00 Kč
Přibyslav,,Bechyňovo nám.	náměstí	Přibyslav		0 Kč

zastávka	blízkáObec	Cena	počet
Havlíčkův Brod,,Dopravní terminál	HB	1 472 886 - 2 495 772	62676
Chotěboř,,nám.TGM	HB	0	45718
Chotěboř,,žel.st.	HB	0	44307
Ledeč n.Sáz,,Husovo nám.	HB	403 777 - 80 7554	17182
Přibyslav,,Bechyňovo nám.	HB	0	20828

Celkem odhadované náklady:

Celkem	1 876 663 - 3 753 326
CSAD BUS	403 777 - 80 7554
Technické služby HB	1 472 886 - 2 495 772

Období	Počet let	Počet vozidel min	Roční objem km	Náklady na km ročního proběhu
I. Období	4	51	3 145 357	0,6 – 1,2
II. Období	6	47	2 875 138	0,65 – 1,30

Oblast č.7

Zastávka	Umístění	Vlastník	Provozovatel	Poplatek vjezd
Humpolec,,ICOM	aut.nádr.	ICOM	ICOM	99 Kč/119 Kč
Pacov,,aut.nádr.	aut.nádr.	Pacov		0 Kč

zastávka	blízkáObec	Cena	počet
Humpolec [PE],,aut.nádr.	PE	4 062 564,00	41036
Pacov [PE],,ČSAD	PE	0	2278

Celkem odhadované náklady:

ICOM	4 062 564,00
-------------	---------------------

Období	Počet let	Počet vozidel min	Roční objem km	Náklady na km ročního proběhu
I. Období	4	33	1 738 556	2,34
II. Období	6	45	2 879 147	1,41

Oblast č. 8

Zastávka	Umístění	Vlastník	Provozovatel	Poplatek vjezd
Kamenice n.Lipou,,aut.nádr.	aut.nádr.	Kamenice nad Lipou		0 Kč
Pelhřimov,,aut.nádr.	aut.nádr.	ICOM	ICOM	99 Kč/119 Kč
Počátky,,aut.nádr.	aut.nádr.	Počátky	ICOM	70 Kč/90 Kč

zastávka	blízkáObec	Cena	počet
Kamenice n.Lipou [PE],,aut.nádr.		0	12750
Pelhřimov [PE],,aut.nádr.		5 016 924	50676
Počátky [PE],,aut.nádr.	PE	2 857 410	31749

Celkem odhadované náklady:

ICOM	7 874 334
------	-----------

Období	Počet let	Počet vozidel min	Roční objem km	Náklady na km ročního proběhu
I. Období	4	41	2 039 802	3,86
II. Období	6	46	3 881 456	2,03

Dodavatel však považuje za problematické, že vlastníky či provozovateli některých předmětných autobusových nádraží jsou dopravci, kteří mohou být účastníky zadávacího řízení, tedy se budou ucházet o plnění předmětu veřejné zakázky. Tito dopravci tak získávají v rámci zadávacího řízení značenou výhodu a mohou pro svou kalkulaci efektivně s uvedenou skutečností počítat ve své nabídkové ceně. Například odhadované náklady za vjezd na autobusová nádraží ve vlastnictví či v provozování dopravce Zdar budou činit přes 10 mil Kč. U dopravce ICOM to bude činit přes 4 mil Kč.

Problematická je také skutečnost, že v průběhu plnění veřejné zakázky bude docházet ke změně jízdních řádů a tedy i změně frekvence vjezdů na předmětná autobusová nádraží. Dopravci však budou mít nasmlouvány a uzavřeny s vlastníky či provozovateli smlouvy na určenou dobu, a cena bude závislá na počtu průjezdů (jak je uvedeno u některých vlastníků, cena bude závislá na objemu finančních prostředků – např. Technické služby Havlíčkův Brod). Dodavatel se tedy dotazuje, jak bude řešena situace, kdy dojde ke snížení počtu vjezdů např. z důvodu přesunutí zastávky na jiné místo. Nebezpečím je také možnost zneužití povinnosti vybraného dodavatele, který bude muset zajistit vjezd na autobusové nádraží a vlastník či provozovatel nádraží toho využije ke zvýšení ceny za vjezd. Jak bude v tomto případě řešena objektivita nasmlouvané ceny v budoucím období?

Skutečnost, že samotní vlastníci či provozovatelé autobusových nádraží se budou účastnit svou nabídkou zadávacího řízení, pak povede k tomu, že buď cenu za vjezd na své nádraží nezapočítají, pak ale získávají oproti ostatním výhodu a navíc nabídky by v tomto případě byly neporovnatelné. Nebo by tito účastníci uzavírali smlouvu na zajištění vjezdu na své vlastní autobusové nádraží sami se sebou. Takovýto postup je přinejmenším nestandardní a dává velký prostor ke zneužití.

Dalším rizikem je, že vlastník autobusového nádraží v zadávacím řízení neuspěje a bude pronajímat autobusové nádraží v budoucím období za zcela jiných podmínek a to zejména finančních. I zde je velké riziko zneužití a nestandardních postupů. Jak bude zadavatel v těchto případech objektivizovat skutečnou cenu za vjezd na autobusová nádraží promítnutou v CDV.

*Zadavatel má dále za to, že způsob úhrady poplatku na autobusová nádraží definovaný v ZD navíc nedává možnost sestavení skutečného a spravedlivého finančního modelu a nabídkové ceny. **Ceny za vjezd jsou uvedeny v částkách, které budou v počátečním období představovat hodnoty od 0,65 Kč / km JŘ do 3, 86 Kč / km.** Jde o částky významné, zejména pokud je vynásobíme ročním dopravním výkonem. Jejich následné zvyšování pak bude představovat jednu z rozhodujících položek ceny dopravního výkonu. Tím se ještě více prohlubuje nerovný přístup a zvyhodnění vlastníků či provozovatelů autobusových nádraží.*

Dodavatel se tedy dotazuje, zda zadavatel ještě nezváží změnu mechanismu realizace úhrady poplatků za vjezd na autobusová nádraží, kdy mnohem transparentnější, nediskriminační a spravedlivější by bylo, pokud by nasmlouvání a hrazení poplatků bylo řešeno separátně mezi vlastníkem či provozovatelem autobusového nádraží a zadavatelem veřejné zakázky – následně objednatelem.

Odpověď:

Zadavatel předně odkazuje na odst. 4.12 návrhu smlouvy, v němž je uvedeno, že „V případě, že v průběhu trvání této Smlouvy dojde ke změně počtu vjezdů na jednotlivá autobusová nádraží oproti počtu vjezdů na jednotlivá autobusová nádraží vyplývajícimu z Rámcových jízdních řádů, zavazuje se Objednatel Dopravci uhradit rozdíl nákladů, který bude vypočten jako rozdíl počtu vjezdů násobený jednotkovou cenou za vjezd na příslušné autobusové nádraží uvedenou v Příloze č. 3 této Smlouvy (Příloha č. 3 – Ceny vjezdů na autobusová nádraží), přičemž tímto způsobem bude výpočet proveden pro všechna autobusová nádraží.“

Pokud tedy dojde ke změně počtu vjezdů na autobusová nádraží, budou dopravci uhrazeny zvýšené náklady související s nárůstem počtu vjezdů na autobusová nádraží.

Jakým způsobem však budou vjezdy na autobusová nádraží podle rámcových jízdních řádů dopravci naceněny, není věcí zadavatele, nýbrž záležitostí cenové politiky každého dopravce.

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

26)

Dotaz:

„V Příloze č. 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro první období v bodě 2.6.1 stanoví zadavatel minimální standard přívěsného vozidla na přepravu jízdních kol následovně:

- *Jednoosý přívěs*

- Celková hmotnost do 750 kg
- Ložná délka přívěsu 4000 mm
- Kapacita nástavbového platu – 20 jízdních kol
- Připojení na kouli DIN 50
- Boční ochranné rámy
- Osvětlení dle EU homologace“

Stejně je přívěsné vozidlo definováno v Příloze č 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro druhé období v bodě 2.8.1.

Dodavatel si provedl průzkum trhu přívěsných vozidel na přepravu jízdních kol a zjistil, že tato vozidla, pokud by měla splňovat požadavek kapacity 20 jízdních kol v žádném případě nemohou splňovat požadavek na celkovou hmotnost přívěsu do 750 kg.

Dodavatel se tedy dotazuje, zda zadavatel trvá na uvedených minimálních standardech, pokud jde o maximální hmotnost přívěsu do 750 kg, protože takový cyklopřívěs na trhu neexistuje a jedná se o nesplnitelnou zadávací podmínku.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu TPS, které jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

27)

Dotaz:

„V Příloze č. 11 ZD – Technické a provozní standardy Veřejné dopravy Vysočiny pro první období v bodě 2.3 definuje zadavatel požadovaný typ vozidel označením M3 – „Společné standardy vybavení vozidel pro přepravu osob-M3“. Dodavatel však toto vymezení považuje za neúplné a nedostatečné. Označení vozidel M3 je obecné označení pro vozidla s více než osmi sedadly kromě řidiče a s maximální hmotností vyšší než 5 tun. V rámci této kategorie se vozidla dále člení na

M 3 I MHD

M 3 II Meziměstské

M 3 III Dálková doprava

Autobusy pro více než 22 cestujících jsou rozděleny do třídy III (výhradně pro sedící cestující, pro dálkové linky), třídy II (určený pro sedící cestující, avšak umožňující i přepravu stojících, zejména pro meziměstskou dopravu) a třídy I (pro sedící i stojící cestující, především pro MHD).

Dodavatel se tak dotazuje, zda je zadavateli lhostejno, kterou z výše uvedených kategorií vozidel pro plnění zakázky použije. Pokud nikoliv, tak žádá zadavatele o doplnění specifikace

konkrétní kategorie u požadovaných vozidel tak, aby dodavatel mohl správně nacenit nabídku.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že pro plnění nestanovil konkrétní kategorii vozidel. Zadavatel požadavek na kategorii vozidel určil prostřednictvím jejich technické specifikace, z níž kategorie vyplývají.

28)

Dotaz:

„Zadavatel v oddílu 13 ZD stanovil lhůtu pro podání nabídky do 12.04.2021, tedy od zahájení zadávacího řízení v délce 42 dní. Zadávací dokumentace byla zveřejněna dne 4.2.2021. Dodavatelé tak mají 39 dní na zpracování a podání nabídky. V daném období jsou pak ještě dva státní svátky. Ačkoliv lhůta pro podání nabídek byla zadavatelem stanovena v limitu dle ZZVZ, neznamená to automaticky, že se jedná o zákonně stanovenou lhůtu pro podání nabídek, jelikož dle zásady přiměřenosti je v některých případech nutné přistoupit ke stanovení lhůty delší.

Dodavatel má za to, že s ohledem na druh a charakter veřejné zakázky a na množství údajů, které musí dodavatel zpracovat k relevantnímu sestavení nabídkové ceny, je uvedená lhůta i po prodloužení do 30.04.2021 nepřiměřeně krátká. Dodavatel si musí obstarat mimo jiné i informace a nabídky ohledně dodávky a nacenění vozidel v požadovaném standardu. Dále si dodavatel musí nasmlouvat případné poddodavatele na výkon činností souvisejících s plněním předmětu veřejné zakázky. Krátkou dobou pro podání nabídek tak jsou znevýhodněni zejména menší dodavatelé.

*Zohlednit je třeba také skutečnost, že zadavatel poskytl a rámcové návrhy jízdních řádů ((NS Příloha_1a, NS Příloha_1b)) pouze ve formátu PDF, který je nedostatečný pro strojové čtení a zpracování. Pro jejich zpracování pro účely nacenění nabídky tak bude potřeba významně delší doba. Dále je třeba také zohlednit velké množství nesrovnalostí a chybějících informací v předložených dokumentech nezbytných pro relevantní stanovení nabídkové ceny, které bude nutné nejprve zadavatelem odstranit a doplnit. Stávající podklady poskytnuté pro zpracování nabídky a finančního modelu jsou nedostatečné a neumožňují sestavit reálnou cenovou nabídku a finanční model. Dodavatel považuje pro zdárné zpracování nabídky za minimum **prodloužení lhůty o alespoň 28 dnů po provedení oprav a doplnění zadávací dokumentace.***

Výše uvedené je pak dále umocněno současnou situací ohledně pandemie Covid-19 a s tím souvisejícími mimořádnými opatřeními přijatými vládou České republiky a s vyhlášením nouzového stavu na území České republiky. Dodavatelé tak mají podstatně ztížené podmínky pro přípravu nabídky.

Dodavatel se tedy dotazuje, zda zadavatel nezhodnotí s ohledem na výše uvedené prodloužení lhůty pro podání nabídek.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že lhůta pro podání nabídek byla spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace v souladu se zákonem prodloužena. Její aktuální délka je uvedena mj. na profilu zadavatele.

ZMĚNA ZADÁVACÍCH PODMÍNEK

Zadavatel uvádí, že nad rámec změn avizovaných v jednotlivých odpovědích v tomto Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace provedl další změny zadávacích podmínek. Takto upravená zadávací dokumentace je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že v souladu s § 99 odst. 2 zákona prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Zadavatel výslovně uvádí, že toto prodloužení lhůty současně zahrnuje i prodloužení lhůty v souladu s § 98 odst. 4 zákona. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele u všech částí Veřejné zakázky dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **Technické a provozní standardy**
 - *25_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV_obdobi 1_01_04_2021*
 - *25_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV_obdobi 2_01_04_2021*
- **Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří**
 - *Priloha 4_Obchodní_mista_21_03_23*
- **Nabídková cena za 1 km, Výše Zálohy na Odměnu, Maximální možné zvýšení a snížení rozsahu Závazku veřejné služby, Výše bankovní záruky, Základní roční proběh, Standardy Vozidel**
 - *Priloha c. 2b Smlouvy*

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele u příslušných částí Veřejné zakázky dle výše uvedeného upravené následující dokumenty/upravené části následujících dokumentů:

- **Rozsah Závazku veřejné služby, Rámcové návrhy jízdních řádů, Nezávazný návrh oběhů vozidel, Správa zastávek, Nasazení vozidel na jednotlivé turnusy**
 - *08_NS_Priloha_1a*
- **Rozsah Závazku veřejné služby, Rámcové návrhy jízdních řádů, Nezávazný návrh oběhů vozidel, Správa zastávek**
 - *09_NS_Priloha_1b*
- **Nabídková cena za 1 km, Výše Zálohy na Odměnu, Maximální možné zvýšení a snížení rozsahu Závazku veřejné služby, Výše bankovní záruky, Základní roční proběh, Standardy Vozidel**
 - *10_NS_Priloha_2a.pdf*

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace nově uveřejnil na profilu zadavatele u všech částí Veřejné zakázky dokumenty:

- **Smluvní přepravní podmínky Veřejné dopravy Vysočiny**
 - *SPP VDV oprava*

Zadavatel u dokumentů uveřejněných ve formátu *.docx ponechal zobrazenou revizi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny.

Zadavatel uvádí, že výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

PODPIS

Kraj Vysočina
v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)