



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

02.06.2023 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 5

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2024 - oblast č. 2

spisová značka zadavatele: **KVAD2402**

evid. číslo veřejné zakázky: **Z2023-017156**

(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

1 | 14

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci – v dokumentu Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 2.1 minimální počet vozidel, které pro danou oblast předpokládá (požaduje) ke dni podpisu smlouvy. Tento údaj je nezbytný pro zpracování nabídky uchazeče. V ostatních přílohách VZ zadavatel u oblasti č. 2 uvádí název Žďársko, zde v tomto bodě je ovšem uveden název oblasti Bystřicko a Velkomeziříčsko. Prosíme o vysvětlení, zda zadavatel uvedl chybně pojmenování oblasti a jsou tedy údaje v tomto bodě uvedené správné nebo zda došlo ke vložení údajů z jiné oblasti. Prosíme o vysvětlení či opravu zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

2)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci – v dokumentu Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 7.6.2 požadavky na operativní zálohu.

Náklady na operativní zálohu jsou nemalou položkou při kalkulaci nabídky. Po prostudování dokumentace se dotazujeme zadavatele, zda je správně uvedeno místo určení operativní zálohy. Místa operativní zálohy jsou tožná shodná s místy pro operativní zálohy v souběžně vypsane VZ pro oblast 1. Domníváme se, že zde zadavatel chybně uvádí místa odstavení, protože část území VZ (dle jízdních řádů) by byla dostupná operativní zálohou se značně horší dojezdovou dobou. Prosíme o vysvětlení a opravu zadávací dokumentace. V případě, že se nejedná o chybu, prosíme o vysvětlení, zda je možné využít operativní zálohu z VZ pro oblast 1 a 2 jako společnou, tedy zda bude operativní záloha v Bystřici n. P. a Velkém Meziříčí společná pro obě oblasti.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

3)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci – v dokumentu Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 2.1 požadavky na minimální počet vozidel operativní zálohy ke dni podpisu smlouvy. Náklady na operativní zálohu jsou nemalou položkou při kalkulaci nabídky a tazatel na základě požadovaného počtu vozidel operativní zálohy zpracovává nabídku.

Zadavatel v zadávací dokumentaci VZ nestanovuje jasné zadání, na jehož základě lze tuto položku řádně zahrnout do kalkulace. Tazatel se domnívá, že zadavatel by měl stanovit přesný počet vozidel operativní zálohy. Současné ustanovení zadávací dokumentace znamená, že počet vozidel je stanoven jako minimální ke dni podpisu smlouvy, nicméně není stanoven maximální nebo konkrétní konečný počet, který bude zadavatel požadovat např. k zahájení provozu či v průběhu plnění smlouvy.

Navrhujeme tedy úpravu zadávací dokumentace buď ve stanovení přesného počtu vozidel operativní zálohy nebo stanovení mechanismu kompenzace za zvýšení počtu vozidel nad stav uvedený v zadávací dokumentaci. Bohužel tento mechanismus jsme v zadávací dokumentaci nenalezli. Samotný počet vozidel operativní zálohy vstupuje do metodiky úpravy odměny viz ustanovení smlouvy v bodě 3. (např. výpočet průměrného proběhu na vozidlo, navýšení počtu vozidel nutných pro zajištění dopravy atd).“

Odpověď:

Zadavatel stanovil počet vozidel operativní zálohy jednoznačně. Jedná se o číslo minimální a dopravce je oprávněn mít více vozidel operativní zálohy. Zadavatelem stanovený minimální počet je tak minimální z pohledu dopravce, ale zároveň maximální, který zadavatel může po dopravci vyžadovat. Logicky však zadavatel dopravci nebrání, aby měl dopravce vozidel operativní zálohy více, to už je však čistě na dopravci.

4)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci – v dokumentu Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 2.1 kategorie

vozidel a v bodě 2.2 jejich rozčlenění a ustanovení o počtu požadovaných míst k sezení a počtu míst celkem.

V dokumentu Dokumentace zadávacího řízení v bodě 2.3 informuje zadavatel o proběhnutých předběžných tržních konzultacích nad zadávací dokumentací – konkrétně nad přílohou č. 11 Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny.

V tomto bodě zadavatel mimo jiné uvádí, že na základě výsledků předběžných tržních konzultací upravil požadavek na obsaditelnost vozidla kategorie V-N z 80 cestujících na 77 cestujících.

Dotazujeme se, na základě jakých skutečností stanovil (upravil oproti minulé VZ) zadavatel požadavek na vozidla kategorie Velký autobus plus. Zde došlo k navýšení požadované obsaditelnosti a tím ke změně minimální délky vozidla.

Náš dotaz vychází ze skutečností, že takového navýšení obsaditelnosti a s tím spojené změny délky vozidla může mít vliv na samotný provoz. Na základě podkladů VZ - nezávazného návrhu oběhu vozidel a rámcových jízdních řádů – se domníváme, že existují místa, které mají být tímto vozidlem obsluhována, kde není počítáno s provozem vozidel této kategorie. Ať už se jedná o jednotlivé zastávky (jejichž projektová dokumentace vychází ze standardní délky autobusu 12 – 13 metrů), autobusová nádraží.

V neposlední řadě se domníváme, že vlastnosti těchto vozidel (vlečné křivky, délka vozidla) budou způsobovat komplikace např. při výlukových stavech a přemístění zastávek, změnách trasy linky atd.

K odpovědi k dotazu prosíme jako přílohu metodiku stanovení této kategorie vozidla se zohledněním výše uvedeného.“

Odpověď:

Zadavatel oproti původní veřejné zakázce přehodnotil požadavky na jednotlivé kategorie vozidel, a to včetně požadavků na kategorii vozidel V – N plus. Současně s tím došlo k i významnému snížení počtu kategorií vozidel. Zadavatel mimo jiné nově stanovil i požadavek na dosažení 100 % nízkopodlažnosti v průběhu trvání závazku. Požadavek na využití kategorie vozidel V – N plus je jen na páteřní relaci, kde je již nyní větší počet cestujících ve vozidlech. Z daného důvodu Zadavatel po zkušenosti jiných krajů nastavili definici kategorie vozidla V – N plus na vozidlo, tak jak je uvedeno v Technických a provozních standardech VDV. Zadavatel ověřil své požadavky na tuto kategorii vozidel formou předběžných tržních konzultací s výrobcí vozidel.

Zadavatel si není vědom toho, že by užití vozidel kategorie V – N plus na zadavatelem stanovených páteřních linkách mělo způsobovat tazatelem popsání problémy na zastávkách, které tazatel nespecifikoval.

Zadavatel nedisponuje metodikou pro stanovení této kategorie vozidla. Zadavatel při stanovení hodnot vycházel z vlastních odborných znalostí a zkušeností a žádnou metodiku pro stanovení

požadavků nevytvářel. Dle názoru zadavatele navíc odůvodnění požadavků zadavatele není údaj nezbytný pro účast v zadávacím řízení.

5)

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - v dokumentu Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 2.7 požadavky na minimální vybavení vozidel pro přepravu jízdních kol.

Zatímco v bodě 2.7 zadavatel stanovuje, že jako objednavatel dopravních výkonů má možnost stanovit u vybraných spojů povinnost přepravy kol, v bodě 2.7.2 stanovuje povinnost vybavení držákem na kola všechna vozidla v kategorii S a V.

S ohledem na skutečnost, že zadavatel připouští využití starších vozidel, tedy vozidel, která toto vybavení v současné době nemají a je nutné je nechat dovybavit, se dotazujeme se na skutečnost, zda tedy všechna vozidla musí dopravce vybavit držáky kol. Upřesnění pro zadavatele - rozlišujeme skutečnost, že vozidlo má držák na kola (samotný rám, kam je možné naložit jízdní kolo) a mechanismus, kam tento rám upevníme na vozidlo.

Z ustanovení TPS chápeme, že zadavatel požaduje všechna vozidla s vybavením držáku na kola (slovy zadavatele závěsu) i když samotná přeprava jimi nikdy nemusí být realizována. Toto vybavení musí být neustále instalováno na vozidle i když nebude období přepravy kol, které bude stanoveno jízdním řádem.

Navrhujeme úpravu dokumentace v duchu toho, že bude stanovena povinnost mít vozidlo vybavené mechanismem pro upevnění držáku (závěsu) a samotný držák pak jen na vozidlech, která budou použita pro přepravu kol.

Vycházíme ze skutečností, že jednou z povinností řidiče je kontrolovat stav vozidla před jízdou a po skončení jízdy. Tato kontrola je stanovena platnou legislativou. Instalovaný držák na zadní části vozidla je nutný pro kontrolu motorového prostoru, těsnosti soustavy potrubí a stavu provozních kapalin vyklopit a samotná manipulace není zcela jednoduchá (vliv váha držáku, sklon zaparkovaného vozidla, prostorové možnosti okolí atd.).

Zadavatel nestanovil přesný počet těchto držáků ani přesný počet přívěsných vozíků. Zatímco ustanovení smlouvy 3.12 určuje mechanismus změny ceny (navýšení) v případě využití přípojného vozíku pro přepravu kol, v případě držáku (závěsu) se cena nezvyšuje. S ohledem na nestanovení

požadovaného počtu držáků (závěsů) navrhujeme buď jejich stanovení či navržení mechanismu změny ceny obdobně jako pro přepravu pomocí přívěsného vozíku.“

Odpověď:

Zadavatelův požadavek se vztahuje k vybavení vozidel zařízením pro přepravu jízdních kol pouze u vozidel, která budou dopravcem využívána na zadavatelem stanovených spojích ve stanoveném období.

Zadavatel upravil zadávací podmínky tak, že náklady spojené s vybavením vozidel zařízením pro přepravu jízdních kol uhradí dopravci mechanismem podle odst. 10.6 Návrhu smlouvy.

Zadavatel v této souvislosti upravil odst. 10.6 Návrhu smlouvy a odst. 2.7 Technických a provozních standardů VDV.

6)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Nezávazný návrh oběhu vozidel na listu Přehled uvádí přehledně údaje o jednotlivých obězích a pak celkové shrnutí počtu vozidel dané kategorie, ujetých km a proběhy na vozidlo. Kategorii vozidla pro linky a spoje obsahuje pouze dokument návrh oběhu vozidel. Při prostudování dokumentace jsme zjistili, že zadavatel chybně u oběhu vozidla č. 111 a 124 uvádí kategorii vozidla S, ale v návrhu oběhu jsou spoje (spoj), které požaduje zabezpečit vozidlem kategorie V. Prosíme o vysvětlení rozporu a úpravu zadávací dokumentace včetně přepočtu součtových údajů a proběhů na vozidla.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

7)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Nezávazný návrh oběhu vozidel stanovuje kategorii vozidla pro linky a spoje. Protože se jedná o nezávazný návrh oběhu vozidel a není nikde stanoveno, že jsou údaje požadující kategorii vozidel pro konkrétní linkospoje závazné a neměnné. Dotazujeme se na mechanismus, kterým bude posuzováno zabezpečení linkospoje jinou kategorií vozidla v případě vlastních oběhů vozidel (odlišných od návrhu zadavatele), např. zda je možné s ohledem na obsaditelnost použít vozidlo kategorie S na linkospoj, kde je uveden

požadavek kategorie vozidla V v případech, kdy bude zřejmé, že takový typ vozidla je dostatečný.“

Odpověď:

Zadavatel v odst. 2.2 Technických a provozních standardů VDV stanovuje, že Dopravce může oběh zajistit mimo přiřazené kategorie vozidla i vozidlem kategorie vyšší. Tedy např. na linkospoj na který je přiřazena kategorie vozidla V lze využít vozidlo kategorie V – N plus, ale nikoli vozidlo kategorie S.

8)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Nezávazný návrh oběhu vozidel stanovuje, že například pro linku 101 (MHD Velké Meziříčí) požaduje i vozidla kategorie V. Upozorňujeme zadavatele, že toto vozidlo není vhodné na jízdu po ulicích města. Je nám známo, že např. obsluha zastávky Velké Meziříčí, Pod Sýpkami tímto vozidlem je s ohledem na stav komunikace nevhodná. Navrhujeme zadavateli změnu kategorie vozidla s ohledem na technický stav komunikace a umístění zastávky.“

Odpověď:

Zadavatel trvá na zadávacích podmínkách.

9)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Nezávazný návrh oběhu vozidel stanovuje na víkendové oběhy kategorie vozidel např. tak, že celý den je možné zabezpečovat oběh vozidlem kategorie S a pouze dva spoje vozidlem kategorie V. Tazateli je znám současná úroveň využití víkendových linkospoju a kategorie vozidel V je v tomto případě zbytečná. Jedná se např. o spoje k zabezpečení dojíždění do zaměstnání, kde se nepředpokládá veliký nárůst oproti dnešní době a obsazenost nedosahuje kategorie S v požadavcích na místa k sezení. Je možné změnit kategorii vozidla pro tyto spoje? Např. se jedná o víkendové spoje linky 121.“

Odpověď:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek. Dle podkladů zadavatele je požadavek stanoven odpovídajícím způsobem. Zadavatel však nevylučuje, že v budoucnosti dojde ke změně kategorie vozidla na uvedeném spoji s ohledem na vývoj cestujících dále v čase.

10)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 7.3 možnost v případě mimořádností vypravení náhradní autobusové dopravy. S ohledem na skutečnost, že může centrální dispečink VDV poslat dopravce i na náhradní dopravu za jiného dopravce, dotazujeme se jak v tomto případě bude zabezpečena povinnost, aby řidič měl u sebe platný jízdní řád obsluhované linky, znal trasu a odbavoval.

Odbavovací zařízení nebude mít v sobě údaje jiného dopravce, řidič nebude vědět o zastávkách, které má obsloužit a časy odjezdů z jednotlivých zastávek, v případě více stanovišť nezná správné odjezdové stanoviště. Dopravce nemusí mít uzavřenou smlouvu o užívání odjezdového stání na autobusovém nádraží a v případě např. umožnění vjezdu např. pomocí ovladače závory nebude možné obsloužit zastávku či se vystavuje dopravce postihu za neoprávněné užití stání. Vydaná jízdenka nebude odpovídat skutečnosti, protože ji dopravce nebude moci vydat ze zastávky na kterou nemá vydanou licenci. Prosíme o stanovení postupu do zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

11)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 7.4 postupy pro řešení mimořádných situací v dopravě.

V bodě 7.4.1 navrhujeme upřesnit, co se považuje za dopravní nehodu zaviněnou řidičem vozidla. Domníváme se, že takto formulace může být použita i v případě neurčení viníka a stanovení řešení ve správním řízení.

V bodě 7.4.3 zadavatel uvádí postupy v řešení mimořádnosti. Objevují se zde pojmy „náhradní vozidlo“ a „základní vozidlo“. Prosíme o upřesnění, co tímto zadavatel myslel, v celé zadávací dokumentaci se hovoří o vozidlech, turnusových vozidlech, záložních vozidlech (provozní a operativní).

Taktéž prosíme o vysvětlení, jak je vnímána povinnost zabezpečení pravidelného odjezdu spoje následujícího po spoji dotčeném dopravní mimořádností dle souladu s jízdním řádem? Pokud dopravce pošle náhradní vozidlo (jak stanovuje zadavatel TPS), určitě nastane situace, kdy nebude schopen zabezpečit v souladu s jízdním řádem tedy minimálně se skutečností, že následný

spoj bude opožděn převážně v dobách, kdy časy mezi spoji v oběhu vozidla jsou menší než čas nutný k dojezdu náhradního vozidla.

Dále v tomto bodě zadávací dokumentace zadavatel stanovuje, že operativní záloha může nahradit základní vozidlo do konce denního oběhu. Pokud není základní vozidlo opraveno, musí jej nahradit základní vozidlo. Domníváme se, že pro případy poruchy vozidel slouží vozidla provozní zálohy. Prosíme o úpravu dokumentace“

Odpověď:

Zadavatel nebude uplatňovat odst. 7.4.1 Technických a provozních standardů VDV v případech, kdy nebude v místním nebo správním řízení určeno, že viníkem dopravní nehody je řidič příslušného vozidla.

Pro potřeby odst. 7.4.3 Technických a provozních standardů VDV se za základní vozidlo považuje vozidlo turnusové a za vozidlo náhradní se považuje vozidlo operativní zálohy.

Zadavatel doplnil odst. 7.4.3 Technických a provozních standardů VDV tak, že je možno použít vozidlo provozní zálohy na nezbytně nutnou dobu.

12)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - rámcových jízdních řádech ve vypsanych oblastech stanovil rozsah dopravní obslužnosti. Tyto jízdní řády jsou odlišné od jízdních řádů, které zadavatel veřejně prezentuje a byly projednány s obcemi.

Dotazujeme se, jestli současné rámcové jízdní řády ve VZ byly projednány s obcemi. Vycházíme ze skutečnosti, že zadavatel postupně uváděl změny současného vedení linek a spojů (do podob dříve projednaných s obcemi) a často docházelo k úpravám. V současných návrzích spatřujeme například chybějící spojení Zvole – Zvole, Olešinky pro dopravu dětí do mateřské školky a školy. V dřívějších návrzích toto dopravní spojení bylo zajišťováno. Dneska je obslužnost zastávky Zvole,, Olešinky řešena pouze ve směru Olešinky – Bobrová. Taktéž na lince 127 je nám znám požadavek obcí, aby spoj 3 odjížděl po konci vyučování, tedy v časové poloze cca 12:45-12:50, nikoliv ve 12:32, kdy jej nebudou stíhat děti s ohledem na konec vyučování. Časové posuny a změny obslužnosti mohou mít vliv na podobu nákladů (oběhy vozidel, pracovní doba řidičů) a tím na cenovou nabídku. Žádáme o vysvětlení a úpravu zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel požaduje nacenění dopravního modelu, který je součástí zadávací dokumentace. Dotaz tazatele nemá žádný vztah k přípravě nabídky.

13)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci, což je patrné z návrhu oběhu vozidel, stanovuje i technologické jízdy – tam, kde výchozí a cílová zastávka nejsou shodné. Bohužel na tuto dobu zadavatel stanovuje nepřiměřenou jízdní dobu, která v mnohých případech neodpovídá skutečnosti, stavu komunikací, zimnímu období, dopravními provozu a v neposlední řadě časové polohy spojů nepočítají s manipulací při odbavování cestujících. Žádáme o opravu či stanovení metodiky, jak bude postupováno s dopravcem při realizaci těchto spojů. Z našeho pohledu bude docházet ke zpoždování spojů z důvodu pozdního příjezdu z technologické jízdy.“

Odpověď:

Zadavatel tazatele upozorňuje, že rámcové oběhy vozidel nejsou pro dodavatele závazné a pakliže jim nevyhovují, mohou si je upravit.

Nad rámec uvedeného zadavatel podotýká, že řešení konkrétních připomínek týkajících se jednotlivých spojů, případně času na přejezd vozidla bude předmětem projednání jízdních řádů s dopravcem v době před spuštěním provozu. V případě, že se některé časy ukáží jako nedostatečné, bude ve spolupráci s dopravcem hledáno jiné oběhové řešení (v rámci daného počtu vozidel), případně dojde k úpravě jízdního řádu.

14)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 4.3 požadavky na tabulku s dalšími dopravními informacemi.

Dotazujeme se, zda se na tuto tabulku budou uvádět i ostatní linky (mimo systém VDV) např. linky komerční, a v jaké struktuře (např. trojčíslí může být shodné). V poslední době zaznamenává komerční linková doprava rozvoj a na vybraných trasách se může měnit velikost plochy pro jízdní řády a dodatečné dopravní informace. Správce zastávek není účastníkem licenčního řízení, zadavatel mu však stanovuje povinnosti výlepu JŘ a jiné. Jakým způsobem bude zadavatel informovat dopravce o nových licencích?“

Odpověď:

Zadavatel požaduje, aby dopravce u tabulek s dalšími dopravními informacemi uváděl jen a pouze informace dotýkající se VDV.

15)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny v bodě 4.5 konstatuje, že dopravní značky jsou ve vlastnictví vlastníka komunikace. Sdělujeme zadavateli, že tomu tak není ve všech případech. Jak bude postupováno, když vlastník dopravního značení odmítne součinnost např. s umístěním požadovaných dodatkových tabulí či zařízení pro zveřejnění jízdních řádů?“

Odpověď:

Dopravce má povinnost zveřejnit jízdní řády na zařízení pro zveřejňování jízdních řádů. Podle § 20 zákona č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, platí, že vlastníci a správci pozemních komunikací na trase linky jsou povinni strpět v zastávce zveřejnění jízdního řádu nebo umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.

V případě, že vlastník dopravního značení označující zastávku odmítne umístit tabulku s dalšími informacemi, tak dopravce nebude mít povinnost umísťovat jízdní řády do doby vyřešení.

16)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci Technické a provozní standardy Integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny stanovil v bodě 7.5 požadavky na denní záznam provozu vozidla DZPV.

Domníváme se, že legislativa stanovuje minimální podmínky, co musí zjednodušený záznam o provozu vozidla obsahovat, v tomto případě jsou údaje požadované zadavatelem nad rozsah uvedený v legislativě.

Legislativa k záznamu o provozu vozidla požaduje doložit „turnusový příkaz“ obsahující údaje o linkospojích, odstavných, přístavných jízdách atd. Je možné i takto doložit údaje pro vyhovění požadavků ze stran objednavatele? Tazateli je dále známo, že někteří dopravci již v současné době testují tzv. elektronický záznam o provozu vozidla. Prosíme o sdělení, zda je takový způsob v souladu s podmínkami zadavatele a případnou úpravu zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

17)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci Návrhu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v bodě 4.11 stanovuje povinnost dopravce zavést jiný tarif. S ohledem na znalosti tarifní problematiky konstatujeme, že je zapotřebí více času na posouzení zavedení jiného tarifu.

S ohledem na skutečnost, že není popsán mechanismus, jakým způsobem bude dopravci předán jiný tarif, úroveň zpracování dat do odbavovacích zařízení, požadavky např. na dodatečné vybavení, proškolení personálu atd. žádáme o změnu časových lhůt pro vyjádření dopravce. Dále prosíme o sdělení, zda zavedení jiného tarifu vyžaduje certifikaci zařízení.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací dokumentaci.

18)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Návrhu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v bodě 10.7 smlouvy stanovil povinnosti dopravce, kdy ustanovení tohoto bodu jsou však pouze ve velmi obecné rovině bez konkrétní specifikace.

Máme za to, že požadavky by měl zadavatel stanovit v dokumentaci VZ a pokud tak neučinil, nemůže přenášet zodpovědnost na dopravce, neboť není úkolem dopravce zjišťovat, jaké podmínky budou platné v předpokládané době zahájení provozu (i pokud by mu tyto informace někdo ze sousedních krajů byl schopen oprávněně sdělit).

Pokud zadavatel tyto podmínky nestanovil, bude je v od zahájení provozu nebo později v průběhu vyžadovat a budou tyto podmínky odlišné od podmínek uvedených v zadávací dokumentaci, domníváme se, že se jedná o případ, kdy zadavatel změnil svoje požadavky a bude následovat popsany proces změny např. požadavků odbavovacího zařízení atd. Prosíme o stanovení metodiky, jak bude zadavatel postupovat.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil zadávací podmínky ke dni zahájení zadávacího řízení. V případě změny nebo doplnění bude postupováno podle odst. 10.6 Návrhu smlouvy.

19)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci stanovil kritéria pro hodnocení nabídek. Pro vyloučení pochybnosti prosíme o potvrzení, že výklad hodnocení kritéria K2 je jednoznačný, tedy že v případě, kdy se uchazeč zaváže, že splní průměrné stáří do 84 měsíců, obdrží vždy plný počet bodů tohoto kritéria. Jedná se nám o situaci, kdy v rámci hodnocení bude více nabídek různých uchazečů, kteří se ke splnění tohoto kritéria zaváží, např. uchazeč A slíbí, že splní průměrné stáří do 84 měsíců, uchazeč B slíbí, že splní průměrné stáří do 60 měsíců. Chápeme správně, že oba uchazeči obdrží v daném kritériu plný počet bodů nebo bude mít uchazeč B lepší bodové hodnocení?“

Odpověď:

Tazatel chápe správně, že oba účastníci by obdrželi plný (stejný) počet bodů.

20)

Dotaz:

„Zadavatel v platné zadávací dokumentaci - Technické a provozní standardy (TPS) v bodě 2.4 stanovil mimo jiné požadavky na počet míst pro přepravu kočárku nebo invalidního vozíku pro jednotlivé kategorie vozidel, kdy například pro vozidlo kategorie S je požadován prostor pro umístění jednoho kočárku nebo invalidního vozíku. V bodě 3.6. TPS však zadavatel uvádí, že všechna vozidla musí umožnit přepravu 2 kočárků nebo invalidních vozíků. Prosíme o vyjasnění tohoto rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s **Vysvětlením, změnou nebo doplněním č. 1** zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **01_ZD**
- **05_ZD_Priloha_3_Návrh smlouvy**
- **07_NS_Priloha_2_NCDV**
- **09_TPS_Priloha_9_Obchodni mista - oblast 2-19_05_23**
- **10_TPS_Priloha_10_Souhrnny seznam zastavek - oblast 2-19_05_23**
- **19_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV - oblast 2**
- **Nezavazny navrh obehu vozidel oblast 2 - Zdarsko - 19_05_23 (součást 06_NS_Priloha_1_Ramcove JR, Nezavazny navrh obehu vozidel)**

Zadavatel vyjma dokumentů **07_NS_Priloha_2_NCDV, 10_TPS_Priloha_10_Souhrnny seznam zastavek - oblast 2-19_05_23** a **Nezavazny navrh obehu vozidel oblast 2 - Zdarsko - 19_05_23 (součást 06_NS_Priloha_1_Ramcove JR, Nezavazny navrh obehu vozidel)** uveřejnil zbylé dokumenty ve formátu *.docx se zobrazenými revizemi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny. Tyto dokumenty byly rovněž uveřejněny v čistopise.

PODPIS

Kraj Vysočina

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)