



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 17 K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O VEŘEJNÉ ZAKÁZCE A ZADAVATELI

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti Zlínského kraje veřejnou linkovou dopravou na období 2018-2027
Evidenční číslo veřejné zakázky:	VZ 527646
Identifikační údaje o zadavateli	
Název:	Zlínský kraj
Sídlo:	třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
IČ:	70891320
Veřejná zakázka podle předmětu:	Významná veřejná zakázka na služby
Forma zadávacího řízení:	Otevřené řízení
Limit veřejné zakázky:	Nadlimitní

Na základě žádostí dodavatelů o veřejnou zakázku poskytuje zadavatel dodatečné informace k zadávacím podmínkám podle § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů (dále v textu jen „zákon“).

DOTAZ 1

U jízdního řádu linky 402 Kroměříž – Kostelany – Uherské Hradiště je uvedeno „Přívěs v létě (spoje 105, 107, 108, 111, 114, 115, 118, 120, 109, 110, 112, 113, 116, 117)“. Zadavatel v Zadávací dokumentaci (ZD), Smlouvě ani v Technický a provozních standardech (TPS) o požadavku na přívěs nic neuvádí. Není uvedeno na co má být určen, jak má být velký, jaké je povoleno maximální stáří ani jak budou řešeny zvýšené náklady na provoz při zajištění těchto spojů. Předpokládá v tomto případě zadavatel postup dle čl. 6.8 Smlouvy a jedná se o dodatečný požadavek Objednatele a Objednatel uhradí náklady ve skutečně prokazatelné výši nebo upraví Smlouvu a TPS ?

ODPOVĚĎ 1

Zadavatel potvrzuje platnost požadovaných standardů dle přílohy č. 5 smlouvy – Technické a provozní standardy (P34) a zde tedy nepožaduje dodatečné vybavení vozidel či jiný druh provozu.

Pro vyloučení pochybností zadavatel upřesňuje, že poznámky ke spojům uvedené u referenčních jízdních řádů nejsou závazné a z pohledu ocenění zakázky jsou rozhodující Technické a provozní standardy (P34).

DOTAZ 2

V bodě 4.2 ZD je uvedeno „Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností o předmětu Veřejné zakázky upřesňuje, že předmětem „soutěže“ je služba v podobě dopravního výkonu definovaného určitým počtem kilometrů a územím (viz článek 4.3 níže), ve kterém je garantován počátek oběhů vozidel (předmětem „soutěže“ tedy nejsou skupiny konkrétně vymezených linek a spojů).“ V Příloze č. 4 ZD-Vymezení dílčích oblastí je uvedeno „Do oblasti spadají výkony vozidel, jejichž oběhy mají počátek v katastrálním území obcí:“ U oblasti Kroměříž je to 79 obcí v okrese Kroměříž. U oblasti Kroměříž začíná 6 oběhu mimo vymezenou oblast (Kojetín, Staré Hutě, Bučovice, Ivanovice na Hané, Kyjov, Otrokovice) z toho 5 je mimo kraj Zlín a 1 z oblasti Zlín. 20 oběhů z oblasti Zlín začíná v oblasti Kroměříž (Míškovice 2x, Lehotice 3x, Holešov 4x, Kroměříž 3x, Bystřice p. H. 6x, Žeranovice 2x). 3 oběhy z oblasti Vsetín začínají v oblasti Kroměříž (Chvalčov, Bystřice p. H. 2x). Takovéto rozdělení oblasti Kroměříž, hlavně vyjmutí všech linek mezi Kroměříží-Holešovem a Bystřicí pod Hostýnem, neumožní Zadavateli ani dopravci flexibilitu při organizování a optimalizaci veřejné linkové dopravy (viz ZD čl. 4.2). Zadavatel rozšíření dopravního výkonu nasměřoval do oblastí, které budou mít dopad na malý počet cestujících, jsou přidány spoje ve večerních hodinách v pracovních dnech v prázdniny, rozšířila se doprava v soboty a neděle do 23 h a jsou zavedeny nové linky (např. linka 402 Kroměříž- Kostelany-Uherské Hradiště), které dosud neexistovaly. Uvedené rozšíření činí enormní požadavky na navýšení počtu řidičů. Vzhledem k tomu, že je značný nepoměr mezi počtem oběhů v pracovní dny a v sobotu a neděli, není možné zajistit všechny oběhy řidiči, kteří zajišťují oběhy v pracovní dny. Obsazení víkendových oběhů dalšími řidiči znamená, že tito řidiči nenaplní fond pracovní doby. Pokud by oblasti tvořily uzavřenější celky, tak by bylo možné optimalizovat turnusy a snížit požadavky na počty řidičů. Jak vysvětlí Zadavatel tento zásadní rozpor mezi ZD a skutečnými začátky oběhů?

ODPOVĚĎ 2

Zadavatel v příloze č. 4 zadávací dokumentace (P9 – P14) uvádí vymezení dotčené oblasti z pohledu území Zlínského kraje. V případě, že některý oběh linky začíná mimo území Zlínského kraje, je toto uvedeno ve výše uvedené příloze v rámci tabulek vzorových oběhů. Pro ocenění konkrétní linky je tedy rozhodující její vymezení jízdním řádem v příloze č. 6 zadávací dokumentace (P16 – P28) a pro definování počátku oběhu konkrétního vozidla je tedy rozhodující v příloze č. 4 zadávací dokumentace uvedený vzorový oběh.

Rozšíření obsluhy bylo navrženo na základě provedené analýzy. Ta, kromě jiného, obsahovala dotazníky zaměstnavatelům v celém kraji. Z těchto dotazníků bylo zjištěno, že poměrně významná část zaměstnanců dělá na směny a to včetně prázdnin, kdy je omezení výroby na 2, ve výjimečných případech 3 týdny z důvodu celozávodních dovolených, nikoli na každý prázdninový den. Vybrané podniky jsou v provozu v tzv. nepřetržitém režimu, dělají tedy včetně víkendů. V neposlední řadě veřejná doprava zajišťuje dopravu i tzv. volnočasové aktivity a proto z větších center na vybraných linkách jsou o víkendu navrženy spoje i po 22 hodině.

Linka 402 je zavedena na základě průzkumu mezi zaměstnavateli, v tomto případě Hamé s.r.o., místo Babice, Cerony. Tato firma v tomto úseku v současné době objednává tzv. smluvní dopravu z Kostelan. Jedná se tak o propojení 2 linek s pravidelnou dopravou a jedné se zvláštní dopravou. Dále je tato oblast Chřibů turisticky velmi navštěvovaná a nabízí

množství pěších a cyklotras. Jedná se tak o nejbližší turisticky atraktivní lokalitu v zázemí Uherskohradištské aglomerace, proto má zavedení těchto spojů své opodstatnění.

Ohledně dotazu na „uzavřenost celků“ resp. fakt, že některé spoje začínají mimo soutěženou oblast, sdělujeme, že Zadavatel sleduje princip, kdy jednu linku zajišťuje právě jeden dopravce. Druhý možný princip, kdy by linka byla obsluhována více dopravci, Zadavatel nepreferuje.

K dotazu na obsazení víkendových oběhů sdělujeme, že nasazení řidičů na jednotlivé oběhy je zcela v gesci dopravce. Zadavatel nemůže předem vědět, kdo oblast vyhraje a odkud bude mít personál a zda bude zaměstnávat řidiče např. na částečný úvazek. Je přirozeným zájmem Zadavatele, aby spoje byly vedeny v časech a do míst, podle poptávky cestujících, nikoliv podle časových a turnusových možností dopravce.

DOTAZ 3

Dle TPS bodu 1.1 se bude dokládat stáří vozidel vždy k 31.12. příslušného roku. Znamená to, že v průběhu roku může stáří vozidel překročit 12 let a průměrné stáří vozidel 6 let? Může zadavatel přesně popsat, jak se stáří vozidel bude přesně počítat? Bude rozhodující datum v technickém průkazu, kdy bylo vozidlo uvedeno do provozu? Jaké stáří bude mít autobus uvedený do provozu v prosinci na konci stejného roku?

ODPOVĚĎ 3

Zadavatel potvrzuje platnost požadovaných standardů dle přílohy č. 5 smlouvy – Technické a provozní standardy (P34) a zde uvedených požadavků na stáří vozidel.

V souladu s dodatečnými informacemi číslo 16 a odpovědí na dotaz č. 1 platí, že dopravce bude povinen plnit požadavek na průměrné stáří vozidel vždy k 31. 12. každého roku. Pro stanovení stáří vozidla bude rozhodující jeho rok výroby. Např. vozidlo vyrobené v roce 2008 pro rok 2020 standard ZK1 splní. Vozidlo vyrobené v roce 2007 již nikoli.

DOTAZ 4

V Příloze č.5 ZD – Nabídková cena – je definován dopravní výkon takto:

„Dopravní výkon Dkm je sjednaný rozsah dopravy v km za jednotku času, který je Dopravce povinen v souladu se Smlouvou pro Objednatele zajistit [km/období]. Do Dopravního výkonu jsou započítány též tzv. přejezdové kilometry mezi jednotlivými spoji, pokud jsou takové výkony součástí zadání vypracovaného Zadavatelem.“ V Příloze č. 2, čl. 1 je dopravní výkon definován takto: „Dopravní výkon Dkm je sjednaný rozsah dopravy v km za jednotku času, který je Dopravce povinen v souladu se Smlouvou pro Objednatele zajistit [km/období]. Do Dopravního výkonu jsou započítány též tzv. přejezdové kilometry mezi jednotlivými spoji, pokud jsou takové výkony součástí Pokynů Objednatele (případně Koordinátora)“ Dle čl. 4.3 Smlouvy Dopravce na základě závazného znění Jízdních řádů a časových poloh Spojů pro každou Linku zpracovává Oběhy vozidel a tyto následně podle pravidel tohoto článku předkládá Koordinátorovi pro jeho kontrolu a zajištění činnosti Centrálního dispečinku.“ Dopravce do Oběhů vozidel zapracuje přistavení a odstavení vozidla, přejezd na tankování,

přejezdy mezi spoji, přistavení a odstavení na spoj (většinou na aut. nádražích). Které přejezdové kilometry budou placené a jak budou vykazovány?

ODPOVĚĎ 4

Zadavatel potvrzuje platnost požadovaných postupů pro výpočet celkové ceny dopravního výkonu a rovněž potvrzuje požadavek na zpracování reálných oběhů dopravcem a jejich předložení pro potřeby činnosti Centrálního dispečinku.

V souladu s dodatečnými informacemi číslo 4 a odpovědí na dotaz č. 4 platí, že dopravce bude kalkulovat v nabídce přejezdové kilometry vyplývající z přílohy 4 zadávací dokumentace (P9 – P14) a to v souladu s přejezdy uvedenými v dotčené části, viz vzorové oběhy vozidel. V případě, že skutečné objednané přejezdové kilometry budou odlišné, uvede toto dopravce ve vyúčtování v souladu se zveřejněnými podmínkami, a to přílohou 2 Smlouvy (P31).

DOTAZ 5

Dle čl. 4.2 Smlouvy „Jízdní řády a časové polohy Spojů pro každou Linku zpracovává za účelem zajištění dopravní obslužnosti a časových návazností v Zlínském kraji Koordinátor a předkládá je v dostatečném předstihu před plánovanou účinností Jízdních řádů k vyjádření Dopravci. Dopravce je oprávněn se k předloženému návrhu písemně vyjádřit, a to ve lhůtě 10 pracovních dní od předložení návrhu. Koordinátor je povinen se s připomínkami Dopravce vypořádat (tj. zohlednit je v návrhu, popř. zdůvodnit proč nebyly zohledněny). Připomínky Dopravce, které případně upozorňují na právní či faktickou nemožnost plnění (např. nereálné časy přejezdů vozidel, nedodržování přestávek řidičů, apod.), je Koordinátor povinen do návrhu zapracovat. Následně Koordinátor zpracuje (při respektování pravidel výše) závazné znění Jízdních řádů. „ Součástí ZD jsou návrhy oběhů vozidel, které mají sloužit k určení potřebného počtu řidičů. Oběhy neobsahují bezpečnostní přestávky a ve velkém počtu porušují denní pracovní dobu řidiče, denní odpočinek mezi směnami a týdenní odpočinky řidičů. Dle navržených jízdních řádů, které rozšiřují dopravu v dobách (spoje mezi 20-24 h v pracovní dny, soboty, neděle), které mají vysoké požadavky na navýšení počtu řidičů. Dle navržených jízdních řádů by v oblasti Kroměřížska s připočtením 23 oběhů, které zde začínají z jiných oblastí, bylo potřeba navýšit počty řidičů více než o 50 %. Nedostatek řidičů je jistě Zadavateli znám. Pokud dle čl. 4.2 musí Koordinátor k těmto připomínkám Dopravce přihlídnout. Po zapracování těchto připomínek budou jízdní řády vypadat úplně jinak a změní se i počet km, autobusů i řidičů. Jak má Dopravce z těchto podkladů zpracovat kalkulaci rozhodujících položek?

ODPOVĚĎ 5

Zadavatel potvrzuje platnost výchozích jízdních řádů podle přílohy č. 6 zadávací dokumentace (P16 – P28) jako základního podkladu pro kalkulaci ceny dopravního výkonu. Pro ocenění konkrétní linky je tak rozhodující její vymezení jízdním řádem v příloze č. 6 zadávací dokumentace (P16 – P28) a pro definování počátku oběhu konkrétního vozidla je rozhodující v příloze č. 4 zadávací dokumentace (P9 – P14) uvedený vzorový oběh. Počet řidičů není v zadávací dokumentaci definován. Zadavatel potvrzuje zájem na platnosti podle přílohy č. 6 zadávací dokumentace (P16 – P28), jako základního podkladu a upozorňuje na skutečnost, že v některých oblastech nemusí korespondovat s dnešním počtem řidičů

nasazených na obdobných linkách. Konkrétní podoba jízdních řádů bude tedy vycházet ze zveřejněné zadávací dokumentace.

DOTAZ 6

Dle ZD Přílohy č. 4 Specifikace dílčích částí je ve Zlínském kraji v oblastech 2-6 (u oblasti č.1 není počet zastávek uveden) 1.277 zastávek. Naprostá většina těchto zastávek není technicky uzpůsobena ani vybavena minimálním sociálním zázemím pro řidiče (WC) pro dlouhodobé odstavení autobusů. Současní dopravci využívali k odstavení většího počtu autobusů a k dlouhodobému stání autobusů jen zastávky, které výše uvedené požadavky splňují. Jízdní řády jsou sestaveny s neznalostí místních poměrů. Některé příklady z oblasti Kroměříž: Dle JŘ má ze zastávky Kroměříž, Havlíčkova, točna v pracovní dny odjíždět 39 spojů, stejný počet by zde končil, dva autobusy by zde dlouhodobě stály (5,5 h a 7 h). Zastávku rovněž využívá MHD v Kroměříži. Pokud by navržené změny měly fungovat, tak by to znamenalo zastávku předělat na malé autobusové nádraží s prostorem pro 5 autobusů a sociálním zázemím pro řidiče.

Obsluha zastávky Kostelany, Bunč byla před několika roky zrušena, protože ani s pomocí obecního úřadu se nepodařilo zajistit, aby byl autobus schopen přijet k zastávce a otočení v prostoru Bunče nebylo vůbec možné.

Dlouhodobé čekání na zastávkách bez sociálního zázemí (oběhy nezačínají v těchto obcích): Střelky, nám. 5,5 h a 4 h, Morkovice, nám. 5 h, Chropyně, Fučíkova ZŠ 5,5 h, Kojetín, nám. 4 h, Holešov, Dukelská III. ZŠ 4,5 h, Bystřice p.H., ZŠ Bratrství 5 h.

Ukončení několika spojů na zastávce Hulín, nám. a čekání na odjezd dalšího spoje. V Hulíně je několik vhodnějších zastávek pro ukončení spojů.

Jak bude Zadavatel řešit tyto situace, bude platit přejezdové km ze všech nevhodně přerušovaných oběhů?

ODPOVĚĎ 6

Zadavatel potvrzuje podklady pro ocenění konkrétní linky a je tedy rozhodující její vymezení jízdním řádem v příslušné příloze č. 6 zadávací dokumentace (P16 – P28). V případě přejezdů nad rámec uvedený v dokumentaci zadavatel uvádí, že tyto nejsou hrazeny a je na dopravci, jakým způsobem je zahrne do výsledné kalkulace ceny dopravního výkonu. V případě změny jízdního řádu v průběhu plnění zakázky bude postupováno v souladu se Smlouvou a dotčenými přílohami.

DOTAZ 7

Byla zavedena nová linka 402 Kroměříž – Kostelany – Bunč. Na lince je v pracovní dny 11 přímých spojů z Kroměříže do Uh. Hradiště a zpět, v sobotu a neděli 6 spojů se zastávkou na Bunč. Mezi Kostelany a Kudlovicemi není několik desítek let vedena autobusová doprava. Domníváme se, že úsek Kudlovice, Rosypalova lesní osada až Kudlovice Hájenka není v současném stavu vhodný pro autobusovou dopravu. Zastávka Bunč není o víkendech průjezdná pro autobusy. Navíc by zde měl jezdit autobus s vlekem. V zimním období se této silnici vyhýbají i řidiči osobních vozidel.

Na základě dlouholetých zkušeností bude tato linka minimálně využívána. Pokud Zadavatel tuto linku po určité době zruší, dojde ke značnému poklesu objemu dopravy v této oblasti a

několik autobusů, do kterých dopravce investoval značné prostředky, bude vyřazeno. Na základě jakých požadavků podložených průzkumem byla tato linka zřízena?

ODPOVĚĎ 7

Zadavatel nad rámec zadávacích podmínek uvádí, že podkladem pro přípravu jízdních řádů dotčených linek byly zejména průzkumy mezi zaměstnavateli a projednání s obcemi.

Konkrétně tato linka je zavedena na základě průzkumu mezi zaměstnavateli, v tomto případě Hamé s.r.o., místo Babice, Cerony. Tato firma v tomto úseku v současné době objednává tzv. smluvní dopravu z Kostelan. Jedná se tak o propojení 2 linek s pravidelnou dopravou a jedné se zvláštní dopravou. Dále je tato oblast Chřibů turisticky velmi navštěvovaná a nabízí množství pěších a cyklotras. Jedná se tak o nejbližší turisticky atraktivní lokalitu v zázemí Uherskohradištské aglomerace, proto má zavedení těchto spojů své opodstatnění.

DOTAZ 8

Lze použít autobusy, které zajišťují dopravní obslužnost Zlínského kraje, i na jinou dopravu?

ODPOVĚĎ 8

Zadavatel potvrzuje požadavek zajistit objednaný rozsah dopravy a povinnosti dopravce uvedené ve smlouvě. Použití autobusů i pro jinou dopravu je možné v míře definované platnou legislativou a smluvními podmínkami uloženými dopravci třetími osobami.

DOTAZ 9

Pokud dojde k posunutí počátku plnění veřejné zakázky (ZD čl. 4.7) dojde před zahájením provozu k aktualizaci ceny dopravního výkonu včetně mzdové složky? Dle Přílohy č.2 Smlouvy jsou Pravidla pro možné úpravy ceny nastavena na předpokládaný termín plnění zakázky. Dopravce podá nabídku s cenami roku 2018 a ty budou 3 měsíce před zahájením provozu upraveny na úroveň roku 2019. Pokud by došlo k odsunutí začátku plnění zakázky do roku 2020, tak by Dopravce přišel o úpravu ceny na úroveň roku 2019 a jeho cena dopravního výkonu by byla neaktuální. Může Zadavatel upravit pravidla pro aktualizaci ceny tak, pokud dojde k posunutí zahájení plnění zakázky, aby došlo k přepočtu na konci roku 2019 i před zahájením provozu? Pokud nedojde k této úpravě musí Uchazeč s tímto počítat a dát do své nabídky vyšší ceny.

ODPOVĚĎ 9

Zadavatel upřesňuje, že předpokládaným termínem zahájení plnění zakázky je 15. 12. 2019 a tento termín je rozhodující pro zpracování nabídky. V případě, že bude posunut termín plnění zakázky, bude výpočet skutečně hrazené ceny dopravního výkonu podléhat stejným pravidlům pro aktualizaci ceny a tedy postupům, jaké jsou uvedeny v příloze č. 2 smlouvy (P31).

DOTAZ 10

Uchazeč má vypracovat cenovou nabídku platnou v den podání nabídky. Vzhledem k tomu, že významná položka nabídky mzdová složka nebude před zahájením provozu indexována (Příloha č.2 Smlouvy, čl.2.1) na rozdíl od ostatních položek, vede to uchazeče k tomu, aby do nabídky výši mzdové složky odhadl ve výši, kdy bude zahájen provoz. To je, ale v rozporu s Přílohou č.6 ZD bod 3, že žádná z položek nabídnuté ceny nesmí vybočovat z obvyklých hodnot. Může Uchazeč mzdovou složku navýšit na úroveň předpokládaného zahájení provozu nebo Zadavatel upraví podmínky pro indexaci mzdové složky?

ODPOVĚĎ 10

Zadavatel upřesňuje, že předpokládaným termínem zahájení plnění zakázky je 15. 12. 2019 a tento termín je rozhodující pro ocenění zakázky. V případě, že dojde k navýšení indexovaných položek, bude výpočet skutečně hrazené ceny dopravního výkonu podléhat opět pravidlům pro aktualizaci ceny a tedy postupům, jaké jsou uvedeny v příloze č. 2 smlouvy (P31).

DOTAZ 11

V ZD čl. 11.5 Hodnocení kritéria kvalita plnění bod Ad 2) Vybavení vozidel klimatizací, druhý odstavec je chybně uvedeno bezbariérovými vozidly místo vozidly s klimatizací.

ODPOVĚĎ 11

Ano, jedná se o administrativní chybu v psaní. Jak uchazeč sám správně dovodil, tak zcela jednoznačně má být v tomto odstavci uvedeno „vozidly s klimatizací“.

Zadavatel v rámci těchto dodatečných informací předává nový a pro zpracování nabídky závazný Svazek 1, ve kterém byla provedena výše uvedená úprava.

DOTAZ 12

Jeden z nejdůležitějších bodů ZD 11.5 Hodnocení kritéria kvalita plnění, Ad 1) uvádí: Uchazeč, který od zahájení provozu nabídne pokrytí dílčí části veřejné zakázky bezbariérovými vozidly ve výši 50 % a více, obdrží v hodnocení tohoto pomocného kritéria č. 1 rovněž 100 bodů. Není zde uvedeno 50 % z čeho. Je tím myšleno celkový počet vozidel včetně záložních nebo je myšlen minimální počet vozidel pro danou oblast? Stejně nejednoznačně je definováno v bodě Ad 2) Vybavení vozidel klimatizací.

ODPOVĚĎ 12

Zadavatel v rámci článku 11.5 svazku 1 ZD, Hodnocení kritéria kvalita plnění popisuje systém hodnocení tohoto dílčího hodnotícího kritéria, které je tvořeno dvěma podkritérii, „bezbariérovostí vozidel“ a „vybavení vozidel klimatizací“. U těchto dílčích podkritérií vstupují do hodnocení vozidla, která budou v provozu (IDS ZK 1 a 2), nikoli záložní vozidla (IDS ZK 3). U těchto kritérií hodnocení se hovoří o % z vozového parku. Pokud se v TPS hovoří o vozovém parku, pak jde o vozidla mimo zálohy. Zadavatel postupuje totožně napříč celým předmětem zakázky, kdy např. u průměrného stáří vozového parku 6 let – platí rovněž pro vozidla mimo provozní zálohy. Je logické a jednoznačné, že vozidla, která nejsou

standardně v provozu (nasazena do turnusové služby) a platí pro ně jiné podmínky než vozidla v provozu, do hodnocení nevstupují.

DOTAZ 13

Má Uchazeč na Krycím listě nabídky odstranit oblasti, na které nepodává nabídku nebo je má ponechat nevyplněné?

ODPOVĚĚ 13

V tomto případě je čistě na uchazeči, zda takové oblasti (tj. části veřejné zakázky na které nepodává nabídku) v Krycím listu nabídky odstraní, nevyplní nebo místo ceny uvede „nepodávám nabídku“ či jiný obdobný text.

DOTAZ 14

V Čestném prohlášení o nadstandardním vybavení uvádí Uchazeč % bezbariérových vozidel a podíl vozidel vybavených klimatizací. Není opět uvedeno z čeho se % počítá, z celkového počtu vozidel nebo z minimálního počtu vozidel. Může Zadavatel údaje v Čestném prohlášení upřesnit?

ODPOVĚĚ 14

Obdobně jako odpověď na dotaz č. 12, procentní podíl se počítá z vozového parku (IDS ZK 1 + 2).

DOTAZ 15

Dle čl. 13.5 Smlouvy má být v Příloze č.1 Smlouvy uvedena výše bankovní záruky, ale uvedena zde není. Může Zadavatel vyčíslit výši bankovní záruky pro jednotlivé oblasti?

ODPOVĚĚ 15

Zadavatel v příloze tohoto vysvětlení předkládá novou a pro zpracování nabídky závaznou přílohu č. 1 smlouvy – Rozsah veřejných služeb (P30), ve které doplnil výši bankovní záruky pro každou část veřejné zakázky.

DOTAZ 16

- A. V Příloze č. 6: Souhrnná tabulka náběhu plnění doplňkových standardů je pod tabulkou A2: Doplňkový standard klimatizace uvedeno: „Pozn. Každé, nově do provozu zařazené vozidlo musí být vybaveno klimatizací ve smyslu Technických a provozních standardů.“ Takovýto požadavek má výrazné finanční dopady. Je tato podmínka platná, když není podrobně popsána v TPS?
- B. Musí být při začátku plnění zakázky každé nově pořízené vozidlo vybaveno klimatizací?
- C. Pokud v průběhu plnění zakázky přijde dopravce o vozidlo z důvodu havárie, požáru musí vozidlo, které nahradí takovéto vozidlo být s klimatizací, přestože původní vozidlo klimatizaci nemělo?

ODPOVĚĎ 16

Ad A) Zadavatel potvrzuje platnost požadovaných podmínek uvedených v příloze č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34) a v příloze č. 6 smlouvy - Souhrnná tabulka náběhu plnění doplňkových standardů (P35).

Ad B) Při začátku plnění zakázky dodavatel uvede do provozu taková vozidla, jaká uvedl ve své nabídce pro hodnocení pomocného kritéria „Vybavení vozidel klimatizací“.

Ad C) Ano, jelikož se bude jednat o vozidlo nově zařazené do provozu.

DOTAZ 17

Zadavatel v Dodatečných informacích č.14 k Zadávacím podmínkám uvádí, že původní Zadávací podmínky se stávají neplatnými. Stávají se neplatnými i odpovědi na Dodatečné informace č. 1-13?

ODPOVĚĎ 17

Zadavatel dodatečnými informacemi č. 14 oznámil kompletní revizi zadávacích podmínek veřejné zakázky. Pro úplnost a přehlednost současně zadavatel uveřejnil kompletní znění zadávací dokumentace. Do této revidované zadávací dokumentace se zadavatel snažil zohlednit informace z již dříve poskytnutých dodatečných informací. Odpovědi v dodatečných informacích č. 1 – 13 tedy zůstávají v platnosti v tom rozsahu, v jakém byly zohledněny v revidované zadávací dokumentaci, případně v rozsahu, který není revizí zadávací dokumentace dotčen.

DOTAZ 18

V TPS čl. 1.2.2.10 je uvedeno: „Vozidla nevybavena systémem pro chlazení prostoru pro cestující musí mít minimálně 3 okna s výklopnými nebo posuvnými ventilačními prostory vysokými minimálně 15 cm a délce přes polovinu šířky okna. Posuvný ventilační prostor tvoří soustavu, která se sestává z části pevné a pohyblivé. Obě části této soustavy dohromady musejí mít délku přes polovinu šířky okna.“ Lze toho dosáhnout?

ODPOVĚĎ 18

Zadavatel potvrzuje platnost požadovaných podmínek uvedených v příloze č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34).

V souladu s dodatečnými informacemi číslo 4 a odpovědí na dotaz č. 38 platí, že posuvný ventilační prostor tvoří soustavu, která se sestává z částí pevné a pohyblivé. Obě části této soustavy dohromady musejí mít délku přes polovinu šířky okna. V případě výklopného ventilačního prostoru musí mít výklopná část délku přes polovinu šířky okna.

DOTAZ 19

V přílohách ZD P49-P54 jsou přiděleny spoje k jednotlivým kategoriím vozidel. Vzhledem k tomu, že oběhy přiložené k ZD budou Dopravci přepracovány, tak rozdělení spojů značně snižuje variabilitu dopravce při sestavování oběhů. Na základě čeho byly spoje přiděleny k jednotlivým kategoriím vozidel? Bude možno v průběhu plnění zakázky měnit u spoje kategorii vozidla, a jak to bude u nových spojů?

ODPOVĚĎ 19

Oběhy obsahují informaci, jakou nejmenší (minimální) přípustnou kategorii je možné na daný spoj nasadit. Zadavatel sděluje, že při přípravě podkladů vzorových oběhů zohlednil rovněž nejmenší (minimální) přípustnou kategorii, jenž je možné na daný spoj nasadit. Při určení se vycházelo z obsazenosti dnešních spojů a také s rezervou pro případné navýšení počtu cestujících, např. z důvodu zavedení zákonných slev pro některé skupiny cestujících. Dopravce zcela jistě může při případném přepracování oběhů nasadit vozidlo větší kategorie, než je požadováno, nikoli však menší (toto ustanovení neplatí v případě vozidel IDS ZK 2, kde je nutno dodržet maximální délku vozidla).

Zadavatel potvrzuje podmínku uvedenou v článku 5.6 Smlouvy, že je „oprávněn požadovat pouze takové změny v rozsahu a/nebo skladbě vozového parku Dopravce požadovaného Objednatel pro příslušnou Oblast, jež budou představovat v průběhu jednoho roku změnu odpovídající maximálně 1/10 celkového počtu vozidel stanoveného pro danou Oblast.“

DOTAZ 20

Dle ZD čl. 4.6 bude možné uzavřít Smlouvu minimálně 9 měsíců před plánovaným začátkem provozu. V současné době je na trhu minimum dodavatelů autobusů, kteří jsou schopni dodat nové autobusy 9 měsíců po jejich objednání. Nejedná se v tomto případě o zvýhodnění konkrétního dodavatele autobusů?

ODPOVĚĎ 20

Zadavatel vylučuje, že by nastavením závazných obchodních podmínek zvýhodňoval jakéhokoli potenciálního dodavatele (výrobce) autobusů. Jak vyplývá z citovaného článku 4. 6 Svazku 1 zadávací dokumentace, zadavatel předpokládá, že vlastní plnění poptávané služby bude zahájeno nejdříve 9 měsíců od podpisu příslušné smlouvy. Tato lhůta je podle zadavatele dostatečně dlouhá k tomu, aby většina dodavatelů (výrobců) autobusů byla schopna dodat nezbytné množství autobusů pro plnění každé jednotlivé části veřejné zakázky.

Z šetření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže v rámci rozhodnutí čj. ÚOHS-S0126,S0157/2016/VZ- 8600/2016/532/KSt ze dne 29. dubna 2016 vyplývá, že lhůta 9 měsíců k dodání autobusů je pro vícero dodavatelů (výrobců) zcela dostatečná, a to jak pro kteroukoliv jednu vybranou část veřejné zakázky, tak potažmo i pro více částí veřejné zakázky dohromady.

V popsáném rozhodnutí pak ÚOHS rovněž konstatuje, že nelze předpokládat „že by se v praxi některý z uchazečů přihlásil do všech částí veřejné zakázky a v okamžiku podání nabídek by neměl zajištěny žádné autobusy, protože by se rozhodl objednat výrobu všech zadavatelem požadovaných autobusů až v okamžiku, pokud by jeho nabídky byly ve všech částech veřejné zakázky vybrány jako nejvhodnější. Lze tedy předpokládat, že uchazeč, který podá nabídku do všech částí veřejné zakázky, bude určitým počtem autobusů disponovat, neboť se v takovém případě bude jednat o silnější korporaci, která má k plnění takové veřejné zakázky určité kapacity, a to jak personální, tak technické. Nicméně ani zde nelze předpokládat, že by takový uchazeč měl k dispozici všechny potřebné autobusy, tudíž i takový subjekt by potřeboval mezi podpisem smlouvy a počátkem plnění veřejné zakázky určitou lhůtu, ve které by mohl potřebný, zbývajících počet autobusů opatřit.“

Lhůta mezi podpisem smlouvy na konkrétní část veřejné zakázky a zahájením vlastní dopravní služby je tak dle názoru zadavatele dostatečně dlouhá, aby v každé části veřejné zakázky umožnila objednání a dodání všech požadovaných autobusů, a to i v případě, kdy by objednávka byla učiněna vůči jednomu výrobcí. Zadavatel navíc nikde v zadávací dokumentaci nestanovil požadavek na zajištění všech zcela nových autobusů. Je tak pouze na dodavateli a jeho rozhodnutí/možnostech, zda zahájí provoz se zcela novými autobusy nebo s vozidly staršími, již použitými (samozřejmě při respektování dalších požadavků na stáří a vybavení).

DODATEČNÁ INFORMACE K PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel posoudil poskytnuté dodatečné informace a s ohledem na jejich charakter rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek, ve kterém zadavatel zohlednil i jednodenní zpoždění (proti zákonné lhůtě) s uveřejněním těchto dodatečných informací. Zadavatel upravuje Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) následovně:

nové znění bodu IV.3.4)	Lhůta pro doručení nabídek: Datum: 31. 12. 2018 Čas: 10:00 hodin
nové znění bodu IV.3.8)	Podmínky pro otevírání nabídek: Datum: 31. 12. 2018 Čas: 10:01 hodin

INFORMACE

Opravné Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) bude zveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek. Tyto dodatečné informace jsou rovněž zveřejněny na profilu zadavatele.

Přílohy těchto dodatečných informací:

- P02_SVAZEK 1 - Podmínky a požadavky_DI17
- P30_Příloha_smlouvy_1_ROZSAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB_DI17

V Brně dne 21. 11. 2018