



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 23 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

V TPS na straně 5 je uvedeno „Správce zastávky je majoritní Dopravce na daném území“. Kde Zadavatel určil, který dopravce je na dané zastávce je majoritní, když v dané oblasti na některých zastávkách v jedné oblasti převažuje jeden dopravce a hned na sousední zastávce jiný dopravce?

ODPOVĚĎ 1

V příloze č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34) je v bodě 10.3 Správa zastávek PAD srozumitelně uvedeno: „*Správa jednotlivých zastávek probíhá v odpovědnosti dopravce, který je majoritním v dané oblasti, tj. stal se vybraným uchazečem pro provoz veřejné linkové dopravy v dané oblasti v příslušném zadávacím řízení. Správou zastávky se rozumí správa ZZJŘ a jeho částí*“. Tzn. dopravce, se kterým bude uzavřena smlouva o provozu veřejné linkové dopravy v dané oblasti, se současně stane správcem všech jejích zastávek.

DOTAZ 2

Dle TPS bodu 1.2 se mají vozidla na mezikrajských linkách v přiměřené míře řídit standardy partnerských krajů. Platí tento požadavek na všech mezikrajských linkách (např. linka do Brna)? Pokud ne tak na kterých linkách platí standardy jiných krajů?

ODPOVĚĎ 2

Zadavatel upřesňuje požadavek na rozsah mezikrajských linek s předpokládaným plněním standardů nad rámec TPS Zlínského kraje též v dotčených krajích s tím, že se týkají všech linek série 9XX a linky jiných sérií (např. 1XX a 3XX) tyto podmínky plnit nemusí. Pro jednoznačnost zadavatel v rámci těchto dodatečných informací předkládá novou a pro zpracování nabídky závaznou přílohu č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34), kde doplnil následující ustanovení:

Touto podmínkou nejsou dotčeny mezikrajské linky 100 Brno – Zlín (oblast Zlín) a 300 Luhačovice – Brno (oblast Uherské Hradiště), na kterých platí požadavky a standardy shodné s požadavky a standardy pro vnitrokrajské linky Zlínského kraje.

DOTAZ 3

Dle Smlouvy 10.7 musí Dopravce, pokud zajišťuje mezikrajské linky do Jihomoravského kraje podepsat Smlouvu o podmínkách přepravy v IDS JMK. Linky z Jihomoravského a Olomouckého kraje na svých linkách zasahují výrazně na území Zlínského kraje (např. až do Kroměříže, Bystřice p. Hostýnem, Koryčan, Střílek). Na těchto linkách se řídí svými standardy, svým tarifem a nepřizpůsobují se standardům, požadavkům na technické vybavení ani tarifu Zlínského kraje. Tento požadavek zvyšuje náklady dopravce a znevýhodňuje cestování občanů Zlínského kraje. Neuvažuje Zadavatel, že by na těchto mezikrajských linkách platily pouze podmínky stanovené Zlínským krajem, tak jak si to při svých výběrových řízeních stanovily okolní kraje a jak je to u linek 100 a 300 (ZD bod 5.1)?

ODPOVĚĎ 3

Zadavatel potvrzuje požadavek na podepsání Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a dotčených příloh u mezikrajských linek 9XX do Jihomoravského kraje – tj. vyjma dálkových linek 100 a 300.

Odbavování cestujících v Tarifu IDS JMK na území Jihomoravského kraje je vyžadováno s ohledem na platnost tohoto tarifu u všech zapojených dopravců.

DOTAZ 4

Zadavatel v Dodatečných informacích č.18 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 2 uvedl: „Odbavovací technika od KORDIS JMK není předmětem zakázky a zadavatel nepožaduje montáž shodného zařízení, které bude součástí vybavení dodaného KORDIS JMK do vozidel v IDS JMK. Linky 330 a 666 jsou předmětem zakázky Zlínského kraje.“ Smlouva s KORDIS JMK a TPS JMK jsou platné pro všechny dopravce v IDS JMK a nejsou nijak upraveny pro linky zajišťující do JMK ze Zlínského kraje. Jak je vidět na výše uvedeném případě, dopravce nemůže splňovat zároveň standardy IDS JMK i IDS Zlínského kraje a nejde o jediný případ. Účastník, který bude zajišťovat linky na kterých bude platit IDS JMK musí dle podmínek ZD podepsat Smlouvu IDS JMK a respektovat TPS JMK. Upraví Zadavatel TPS JMK a Smlouvu KORDIS JMK, aby odpovídala podmínkám platným pro dopravce ve Zlínském kraji nebo bude platit na všech linkách zajišťujících do JMK pouze podmínky stanovené Zlínským krajem?

ODPOVĚĎ 4

Zadavatel potvrzuje požadavek na podepsání Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a dotčených příloh u mezikrajských linek 9XX do Jihomoravského kraje.

Zadavatel respektuje požadavek Jihomoravského kraje na jednotnou podobu Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a dotčených příloh a z tohoto důvodu nemůže tyto upravovat.

DOTAZ 5

V současné době jsou na linkách zajišťujících do Olomouckého kraje uznávány jízdní doklady vydané dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost v Olomouckém kraji. Tyto podmínky měly být rozšířeny o akceptaci časových kupónů nahraných na čipových a bankovních kartách. Tento požadavek by znamenal výraznou úpravu odbavovacího zařízení. V ZD ani ve Smlouvě není nic takového uvedeno. Znamená to, že na linkách zajišťujících do Olomouckého kraje bude výhradně platit tarif Zlínského kraje, tak jak na linkách Olomouckého kraje platí i na území Zlínského kraje tarif Olomouckého kraje?

ODPOVĚĎ 5

Zadavatel potvrzuje požadavek na podepsání Smlouvy o přistoupení k IDS ZK a dotčených příloh, které budou platit i pro mezikrajské linky 9XX do Olomouckého kraje. V případě, že dojde v budoucnu k dohodě o rozšíření způsobu odbavování na těchto linkách, jsou tímto vzniklé vícenáklady rizikem objednatele.

DOTAZ 6

Obsluha **Hostýna** linka 461 Bystřice p.H. – Hostýn je rozdělena do dvou oblastí Kroměříž a Zlín, tedy pravděpodobně mezi dva Dopravce. Během jednoho roku se na Hostýně uskuteční přibližně **10 větších poutí**. Dle Smlouvy čl. 4.8 může dopravce vypravit spoj mimo jízdní řád jen dle pokynu Koordinátora. Koordinaci dopravy během poutí prováděl dispečer a na zajištění poutí byly použity autobusy z dané oblasti, které nebyly v provozu. Dle navržených oběhů nebudou o víkendech k dispozici žádné autobusy (všechny jsou v provozu). Jak bude tuto situaci Zadavatel řešit a koordinovat spolupráci dvou Dopravců?

ODPOVĚĎ 6

Není ekonomické, aby kvůli akcím konaných několikrát do roka zbytečně po zbytek roku měla vozidla pro tyto potřeby prostoje v oběhu. V okolí BpH i v samotném BpH bude přes víkend dostatek volných kapacit, které budou k dispozici pro případ vysoké frekvence. Budoucí zajištění zvláštní přepravy není předmětem cenové nabídky. V případě nedostupnosti vozidel dopravce operujícího v předmětné oblasti bude na zadavateli, zda a jak zajistí dostatečnou kapacitu na kulturní akce, kde je nutná zvláštní přeprava.

DOTAZ 7

V Přílohách P_49 až P__54 je uvedena kategorie vozidla **M2**, která není definována v TPS. Může Zadavatel definovat kategorii vozidla M2 nebo jde o překlep?

ODPOVĚĎ 7

Jedná se o překlep. Pro všechny přílohy, v nichž se uvedená kategorie vozidla vyskytuje, platí, že kategorií „M2“ je skutečně míněna kategorie „M“.

DOTAZ 8

Dle čl. 4.16 Smlouvy při ztrátě **garantované návaznosti** má Dopravce mimo jiné zajistit vypravení náhradního spoje nebo taxislužby. Hradí Zadavatel náhradní spoj? Jak je to myšleno s objednáním taxislužby?

ODPOVĚĎ 8

Zadavatel potvrzuje požadavek na zajištění náhradního spoje podle pokynu koordinátora a tento spoj bude uhrazen ze strany objednatele. K dotazu na objednání taxislužby zadavatel uvádí, že je požadavek vázán na případy, kdy není možno použít vozidlo dopravce a je nutno použít taxislužbu provozovanou na základě platné legislativy (§ 21 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění).

DOTAZ 9

Dle čl. 5.6 Smlouvy může Objednatel v každé oblasti v průběhu 1 roku požadovat **změnu požadovaného počtu vozidel** odpovídající 1/10 celkového počtu vozidel stanoveného pro danou Oblast. Dle čl. 5.9 Smlouvy nemá dopravce v souvislosti se změnou požadovaného počtu vozidel nárok na žádnou dodatečnou platbu. Např. 1/10 z celkového počtu vozidel u oblasti Uherské Hradiště znamená možné roční navýšení až o 9 autobusů, přičemž Objednatel s navýšením počtu autobusů negarantuje adekvátní navýšení ujetých km. Navíc Objednatel může požadovat navýšení počtu vozidel v dalších letech znovu. Takto stanovené podmínky jsou jednostranné ve prospěch Zadavatele a neumožňují stanovit cenu dopravního výkonu. Může Zadavatel upravit čl. 5.6 Smlouvy nebo do Přílohy č. 2 Smlouvy-pravidla pro výpočet a aktualizaci ceny dopravního výkonu – zpracovat úpravu ceny dopravního výkonu při změně požadovaného počtu vozidel, tak jak je to běžné u podobných soutěží?

ODPOVĚĎ 9

Zadavatel potvrzuje platnost Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (P29) a rovněž přílohy č. 2 smlouvy - Pravidla pro výpočet a aktualizaci ceny dopravního výkonu (P31), kde se mimo jiné v článku 2.2 uvádí podrobný výpočet.

Zadavatel tedy uvádí, že při požadované změně kategorie vozidla se přepočítávají hodnoty na reálné počty vozidel. Zadavatel tedy považuje zohlednění změny ve skladbě vozového při výpočtu úhrad podle přílohy č. 2 smlouvy (P31) za dostatečné.

DOTAZ 10

Dle čl. 9.10 Smlouvy má Dopravce zapůjčit řidiče s autobusem v rozsahu 10 h/měsíc a technologa dopravy v rozsahu 6 h/měsíc. Bude Objednatel zapůjčení hradit včetně ujetých km?

ODPOVĚĎ 10

Zadavatel (objednatel) za poskytnutí zvláštní součinnosti dopravcem dle čl. 9.10. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (P29) nehradí dopravci žádnou úplatu (peněžitě plnění).

DOTAZ 11

V čl. 5.5 Smlouvy je uvedeno: „V případě, že rozsah Veřejných služeb na základě potřeb a rozhodnutí Objednatele poklesne pod hranici Minimálního dopravního výkonu, zavazuje se Objednatel uhradit Dopravci Kompenzaci v takové výši, která by odpovídala uskutečněnému **Minimálnímu dopravnímu výkonu**, avšak s tím, že variabilní náklady jako složka Ceny dopravního výkonu budou hrazeny pouze podle Dopravcem reálně uskutečněného dopravního výkonu.“ Může Zadavatel vysvětlit, jak je myšlen tento článek, když na kilometrickém výkonu jsou závislé jen variabilní náklady a fixní náklady se nemění?

ODPOVĚĎ 11

Zadavatel potvrzuje znění čl. 5. 5. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (P29) a pro upřesnění uvádí, že při požadované změně pod hodnotu minimálního garantovaného výkonu se přepočítávají hodnoty podle přílohy č. 2 smlouvy - Pravidla pro výpočet a aktualizaci ceny dopravního výkonu (P31).

DOTAZ 12

Dle čl. 6.2,písm. (ii) Smlouvy o přistoupení k IDS ZK je Dopravce povinen ručit za **finanční prostředky** uložené na vydávaných Kartách IDS ZK. Proč by měl dopravce ručit za finanční prostředky na kartách, když tržby přináleží Zadavateli a clearingové centrum provozuje rovněž Zadavatel?

ODPOVĚĎ 12

Zadavatel potvrzuje znění čl. 6.2 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (P36) a pro upřesnění uvádí, že předpokládaným vydavatelem Karet IDS ZK je dopravce. Finanční prostředky předává cestující právě dopravci a ten je uloží ve formě elektronických peněz na kartu. Zde tedy nevystupuje zadavatel jako vydavatel karty s elektronickou peněženkou ani jako její vlastník. Dopravce je rovněž povinen odvádět DPH z tržeb vázaných zejména na jízdné. Zadavatel zajišťuje zúčtování transakcí realizovaných při použití Karet IDS ZK u dopravců zapojených v IDS ZK.

DOTAZ 13

Dle čl. 6.2,písm. (i) a (iii) Smlouvy o přistoupení k IDS ZK je Dopravce povinen zajistit **výrobu Karet IDS ZK** a vzájemně si uznávat jízdní doklady včetně Karty IDS ZK. Nebylo by jednodušší, kdyby Zadavatel zajistil výrobu Karet IDS ZK, tím by bylo zajištěno, že karty jsou naprosto totožné a nebylo by nutné sledovat, který dopravce jednotlivou kartu vydal?

ODPOVĚĎ 13

Zadavatel potvrzuje znění čl. 6.2 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (P36) a pro upřesnění uvádí, že pro zajištění výroby Karet IDS ZK je připraven zajistit součinnost s dopravci tak, aby byla garantována jednotnost Karet IDS ZK v souladu s přílohami P36 až P45 zadávací dokumentace.

DOTAZ 14

Dle čl. 6.5 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK je Dopravce povinen akceptovat uznávání elektronických peněz nahraných i na **dalších bezkontaktních čipových kartách**. Splnit takovýto požadavek může být pro Dopravce hodně nákladné a mohlo by to vést i k nutnosti změnit celý odbavovací systém. Bude se v takovém případě postupovat dle čl. 6.8 Smlouvy a Zadavatel tyto investice uhradí?

ODPOVĚĎ 14

Zadavatel potvrzuje znění Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (P36) a pro upřesnění uvádí, že při požadavku na akceptaci nebo použití jiných karet, které neodpovídají přílohám P36 až P47 zadávací dokumentace je připraven dopravci uhradit vzniklé vícenáklady. Dále zadavatel k předmětnému textu doplňuje, že dalšími bezkontaktními čipovými kartami mohou být karty shodných parametrů dle příloh P36 až P47 zadávací dokumentace, např. karta systému ODIS (ODISka).

DOTAZ 15

Dle čl. 9 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK popisuje kontrolu. Může mít Dopravce na **kontrolu** najatý jiný subjekt?

ODPOVĚĎ 15

Ano, dopravce si může pro účely kontroly najmout jiný subjekt dle svého uvážení.

DOTAZ 16

Dle čl. 10.5 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK je uvedeno „Dopravce výslovně souhlasí **s přístupem** Koordinátora ke všem informacím získaným Odbavovacím systémem o výkonech, které jsou předmětem Smlouvy o veřejných službách.“ Co myslí Zadavatel přístupem? Pokud je tím myšlen dálkový přístup do databází, jak bude Zadavatel garantovat bezpečnost a nepoškození dat?

ODPOVĚĎ 16

Zadavatel potvrzuje znění Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (P36) včetně dotčených příloh a pro upřesnění uvádí, že koordinátor má právo, pro zajištění kompletního zúčtování transakcí, postupovat v souladu se Smlouvou o přistoupení k IDS ZK (P36) včetně dotčených příloh. Bezpečnost a způsob předávání dat vychází rovněž z přílohy 2 ke Smlouvě o přistoupení k IDS ZK (P38), ve které jsou uvedeny také všechny popisy datových toků pro zajištění clearingů tržeb.

DOTAZ 17

V oblasti Kroměříž je zařazena linka 931 Kroměříž – Kojetín – Prostějov. V obězích pro tuto oblast ani v dalších oblastech není zařazen žádný spoj z této linky. Rozhodl se Zadavatel tuto linku neobsluhovat nebo navýší minimální počet autobusů pro oblast Kroměříž a zařadí tam oběhy, které zajistí obsluhu linky 931? Jsou všechny spoje ve všech oblastech zařazeny do oběhů příslušných oblastí?

ODPOVĚĎ 17

Linku bude obsluhovat dopravce z Olomouckého kraje (v současnosti jezdí dopravce FTL).

DOTAZ 18

Zadavatel v Dodatečných informacích č.19 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 7 uvedl: „V případě, že zadavatel požaduje dodržení obvyklých hodnot a v odpovědi na dotaz č. 10 DI 17 uvádí: „Zadavatel upřesňuje, že předpokládaným termínem zahájení plnění zakázky je 15. 12. 2019 a tento termín je rozhodující pro ocenění zakázky“, je třeba brát toto datum jako určující k posouzení výše obvyklé hodnoty s tím, že pokud je předpokládáno navýšení proti hodnotám roku 2018 je tedy obvyklou hodnotou výše v rozpětí mezi dolní hodnotou odpovídající roku 2018 a horní hodnotou, tj. hodnota zvýšená o hodnotu odpovídající indexu 2018/2019 a tedy vyšší než hodnota odpovídající roku 2018. Zde tedy platí, že cenová nabídka k 15. 12. 2019 bude vycházet z předpokládaných cen k tomuto datu a další indexace se bude řídit přílohou č. 2 smlouvy (P31).“ Uvedená odpověď je v rozporu s ZD čl. 5.4. kde je uvedeno: „Cena dopravního výkonu závazně nabídnutá v rámci tohoto Zadávacího řízení platí pro rozsah dopravní obslužnosti v příslušné dílčí části Veřejné zakázky **ke dni podání nabídky**.“ Má uchazeč nabídnout cenu ke dni podání nabídky nebo k předpokládanému začátku plnění zakázky?

ODPOVĚĎ 18

Uchazeč nabídne cenu ke dni podání nabídky, protože jiný postup (tj. podání nabídky bez ceny) není reálně možný. Namítáním rozporu odpovědi č. 7 z dodatečných informací č. 19 (potažmo odpovědi č. 10 z dodatečných informací č. 17) s obsahem ZD čl. 5. 4. tazatel zaměňuje problematiku obvyklé hodnoty s obecnější problematikou aktualizací a indexací. V odpovědi č. 7 z dodatečných informací č. 19 a odpovědi č. 10 z dodatečných informací č. 17 byla vysvětlena problematika posuzování obvyklé hodnoty, kdežto v ZD čl. 5. 4. je citovaným ustanovením v celém kontextu ZD vyjádřena skutečnost, že závazně nabídnutá cena dopravního výkonu bude základem pro aktualizace a indexace, jak jsou dále stanoveny.

DOTAZ 19

Vzhledem k tomu, že položka mezd nebude první rok indexována může Uchazeč tuto položku navýšit oproti cenám obvyklým ke dni podání nabídky?

ODPOVĚĎ 19

Zadavatel potvrzuje znění odpovědi k dotazu číslo 7 dodatečných informací číslo 19 a potvrzuje možnost kalkulace jiné hodnoty v položce mzdových nákladů, než je obvyklá hodnota v den podání nabídky.

DOTAZ 20

Zadavatel v Dodatečných informacích č.19 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 7 uvedl: „Zadavatel si je vědom skutečnosti, že výrobní a dodací lhůty výrobců autobusů jsou v současné době odlišné od dodacích lhůt v roce 2016. Zadavatel připouští, že na trhu může v současné době být výrobce, který je natolik vytížený, že nebude sám schopen objednávkou takové velikosti v požadované lhůtě zvládnout. Tato skutečnost však nemůže jít k tíži zadavatele, protože na trhu (a to nejen v EU) existuje dostatek alternativ (jiných výrobců), kteří budou schopni ve stanovené lhůtě všechny autobusy dodat, a to minimálně pro každou jednu část veřejné zakázky, popřípadě i pro více částí dohromady. Zadavatel rovněž pro úplnost doplňuje, že dopravce není odkázán jen na zcela nová vozidla, pouze je omezen maximálním stářím jednoho vozidla a průměrným stářím vozového parku. Strategie nasazení jednotlivých vozidel je ponechána čistě na dopravci. Každý dopravce má tak v každé části možnost nasazení vozidel nových, ojetých či jejich kombinaci. Zadavatel je i nadále přesvědčen, že lhůta pro vybavení vozového parku tak, aby naplňoval požadavky stanovené smlouvou na plnění veřejné zakázky a jejími přílohami, v délce minimálně 9 měsíců od podpisu příslušné smlouvy, je pro dopravce dostatečná.“ K uvedené odpovědi lze konstatovat, že situace na trhu ojetých autobusů, které odpovídají požadavkům Zadavatele a jsou mladší 10 let je ještě horší než u nových autobusů. Popsaná situace s termíny dodávek autobusů platí nejen pro výrobce v ČR, ale pro všechny významné výrobce autobusů. Ověřil si Zadavatel u některého výrobce, že je schopen na konci roku 2019 dodat např. minimálně 40 nových autobusů, které odpovídají ZD?

ODPOVĚĎ 20

Ke skutečnostem uvedeným v dotaze se zadavatel již vyjádřil v dodatečných informacích č. 17 v rámci odpovědi č. 20 a v dodatečných informacích č. 19 v rámci odpovědi č. 7. Na evropském trhu jsou dodavatelé (výrobci) s kapacitou a možnostmi dodání nezbytného množství autobusů.

DOTAZ 21

Spuštění provozu po ukončení výběrového řízení a spuštění IDS ve Zlínském kraji bude nejvýraznější změnou v dopravě ve Zlínském kraji. Realizace současně obou akcí je velmi náročná jak pro nové dopravce, tak pro pracovníky Zadavatele. V původní ZD byl prostor jednoho roku mezi podpisem Smlouvy a spuštěním provozu, v současné ZD je 9 měsíců, přestože došlo k mnohem výraznějším úpravám jízdních řádů. Neprodlouží Zadavatel, i vzhledem k situaci na trhu autobusů, lhůtu mezi podpisem Smlouvy a začátkem plnění zakázky?

ODPOVĚĎ 21

K situaci na trhu autobusů a jejímu vlivu na veřejnou zakázku se zadavatel již vyjádřil v dodatečných informacích č. 17 v rámci odpovědi č. 20 a v dodatečných informacích č. 19 v rámci odpovědi č. 7. Spuštění IDS ve Zlínském kraji a jeho načasování k začátku plnění zakázky nepředstavuje důvod pro prodloužení lhůty mezi podpisem Smlouvy a začátkem plnění zakázky. Jedná se o skutečnost, kterou zadavatel již zvážil při úpravě zadávacích podmínek uveřejněné v dodatečných informacích č. 14.

DOTAZ 22

Zadavatel v Dodatečných informacích č.19 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 1 uvedl: „Rozdělení linek do dvou oblastí probíhalo z důvodů: 1. provozních, kdy místo aby v méně frekventovaných časech byl v provozu autobus s minimálním proběhem, tak v jiné pauze dělá výkon bus z jiné oblasti, čímž dochází k úsporám 2. uživatelských, kdy je zajištěno přímé spojení pouze v některých obdobích. Například zmíněná 461 o víkendech, kdy jezdí přímé spoje Zlín – Hostýn. Takovýto dělení je minimum a je užito pouze na minimu množství linek. Neexistuje linka, která by byla 1:1 zajišťována ze dvou oblastí. Jedná se vždy o několik párů spojů, kde rozložení mezi dvě různé oblasti je menší komplikace, která je vyvážena efektivním JŘ.“ Pokud 20 oběhů z jedné oblasti začíná v jiné, tak jde jednoznačně o záměr zpracovatele JŘ, který musel mít takovéto zadání, když nerespektoval Zadavatelem dané pravidlo v ZD, že v dané oblasti začínají a končí oběhy dané oblasti. Důvod č. 1 možná přesvědčí zájemce neseznámené s podrobnostmi ZD. Faktem je, že z oblasti Kroměřížsko byly přesunuty linky a oběhy do oblasti Zlín, přičemž celé oběhy zajišťují spoje pouze na těchto linkách. Bylo jen na zpracovateli JŘ do které oblasti je zařadí. S důvodem č. 1 nemůže souhlasit nikdo, kdo má dostatek zkušeností se sestavováním oběhů. Rozdělením jedné ucelené oblasti na více částí, vždycky zvýší nároky na počet autobusů, hlavně pokud se trvá na pravidlu, že jednu linku nezajišťují dva dopravci. Mimochodem přímé spoje Zlín-Hostýn v JŘ tohoto výběrového řízení nejsou, linka 461 je vedena jen z Bystřice p. Hostýnem na Hostýn. Může Zadavatel sdělit skutečný důvod, proč přesunul 20 oběhů a k nim náležejících linek z oblasti Kroměříž do oblasti Zlín nebo upravit ZD a vymezit jednotlivé oblasti jinak (ZD bod 4.2)? Pokud nejsou jednoznačně definované oblasti, můžou mít uchazeči dojem, že Zadavatel může přesouvat zajištění jednotlivých linek do jiné oblasti, podle ceny, která bude v jednotlivých oblastech vysoutěžena.

ODPOVĚĎ 22

Není zájmem zadavatele, aby oběhy na linkách, které protínají více oblastí, začínaly pouze v jedné z nich. Nadto zadavateli není a nemůže být známo, v jaké oblasti bude mít dotyčný dopravce základnu, a tedy není možné s ohledem na to plánovat oběhy jednotlivých vozidel. Zároveň platí, že zadavatel tímto požadavkem vyjadřuje svou vůli, aby jedna linka byla vždy obsluhována jedním dopravcem.

Zadavatel v zájmu transparentnosti v souvislosti s výše uvedeným upravuje body 4. 2. odst. 5 a bod 4. 4. odst. 3 Svazku 1 zadávací dokumentace (P02), ve kterých bylo změněno pravidlo, že vozidlo a s ním spojený výkon bude součástí té oblasti/dílčí části veřejné zakázky, kde oběh vozidla začíná a obvykle také končí. Nově se má za to, že vozidlo a s

ním spojený výkon bude součástí té oblasti, do níž jsou zařazeny linky, na nichž vozidlo výkon provádí. Zadavatel výslovně upozorňuje, že linky nemusejí být za všech okolností zařazeny do oblasti, do níž geograficky náležejí. Ve výjimečných případech, kdy vozidlo zajišťuje provoz na linkách, které jsou zařazeny ve dvou či více oblastech, je vozidlo zařazeno do té oblasti, kde provádí větší rozsah výkonů.

DOTAZ 23

Zadavatel v Dodatečných informacích č.19 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 4 uvedl: „V zastávce „Kroměříž, Havlíčkova, točna“ je v plánu ukončit 4 linky, přičemž byla snaha o maximalizaci počtu průjezdů touto smyčkou, která má omezenou kapacitu. V nejkritičtější čas jsou zde odstaveny maximálně 3 autobusy, což by místo mělo umět pojmout.“ Tazatel se snažil dotazy upozornit na problémy při zahájení provozu dle navržených JŘ. Na zastávce Kroměříž, Havlíčkova, točna je dle oběhů předložených zadavatelem v pracovní dny v 7,44 h 5 autobusů (oběhy 328, 329, 332, 335 a 192), ve 13 h 6 autobusů (oběhy 326, 327, 331, 335, 192 a 193) a v 18 h 4 autobusy (oběhy 327, 330, 335 a 193). K tomu je nutno připočíst autobusy MHD Kroměříž a ostatních linek, které touto zastávkou pouze projíždí. Zastávka v žádném případě navržený objem dopravy nepojme. Jak hodlá Zadavatel podrobně popsany problém řešit?

ODPOVĚĎ 23

Plocha točny je pro odstavení potřebného počtu autobusů dostatečná.

DOTAZ 24

Zadavatel v Dodatečných informacích č.19 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 5 uvedl: „Zadavatel uvádí, že již dnes jsou v uvedené trase celoročně provozovány smluvní autobusové linky a úsek pro autobusy tedy průjezdný je. Co se týče zastávky Bunč, tak ta již v minulosti obsluhována byla.“ Smluvní autobusová linka je zabezpečována malokapacitním vozidlem do 7m, protože pravidelně přepravuje 6 cestujících. Takovéto vozidlo nelze srovnávat s 12 m autobusem. Doporučovali bychom, aby odpovědný pracovník uvedené místo posoudil a nespoléhal se na zprostředkované zprávy. Konstatování, že zastávka Bunč byla v minulosti obsluhována je zavádějící. Již v Dodatečných informacích č.17 k zadávacím podmínkám v dotazu č. 6 jsme uvedli, že obsluha zastávky byla ukončena, právě proto, že prostor zastávky a nejbližšího okolí byl neprůjezdný. Může Zadavatel odpovědně posoudit, jestli je uvedený úsek vhodný pro autobusovou dopravu 12 m autobusy a jak chce řešit nemožnost obsluhy zastávky Bunč?

ODPOVĚĎ 24

Omezení pro autobusy na této komunikaci není. Provoz vozidel o délce 12 m není vyloučen a je technicky možný.

Destinace je turisticky atraktivní a byla by chyba toto místo znovu neoživit. V případě nedisciplinovanosti ostatních účastníků provozu, kteří parkovali mimo vyhrazená místa je to úkolem PČR, aby průjezdnost zajistila.

DOTAZ 25

V příloze zadávací dokumentace - Technické a provozní standardy, článek 1.2.1 Kategorie vozidel je uvedeno:

číslo	Typ (kategorie)	Označení	Počet míst (minimálně)		
			sezení	stání	celkem
1	Autobus malý	M	24	10	34
2	Autobus střední	S	25	30	55
3	Autobus velký	V1	40	30	70
4	Autobus velký (+)	V2	46	34	80
5	Autobus velký (++)	V3	60	40	100

Zájemce mající zájem o výše uvedenou veřejnou zakázku má možnost nabídnout v kategorii Velký autobus (+); V2 autobus, který splňuje všechna kritéria dané kategorie mimo počtu míst (minimálně) stání – 34. Námi nabízený autobus splňuje:

4	Autobus velký (+)	V2	46	33	79
---	-------------------	----	----	----	----

Je nám známo, že ve Zlínském kraji tyto námi nabízené autobusy obslužnost již zajišťují. Minimální počet stojících u uvedené kategorie je pro nás diskriminační. Zájemce z tohoto důvodu žádá o zdůvodnění minimálního počtu míst ke stání.

Máme za to, že nabízený autobus s menšími rozměrovými parametry bude vhodnější z důvodu ekonomických, jako jsou např. pořizovací cena autobusu, spotřeba a nižší náklady na údržbu autobusu. Zároveň se domníváme, že jedno místo pro stání nemá významný vliv na dopravní obslužnost.

Bude nabídnutá varianta s celkovou obsaditelností 79, sedících 46 a stojících 33 zadavatelem akceptována? Z tohoto důvodu žádáme o možnou změnu kategorie V2 – počet míst; stání a celkem.

ODPOVĚĎ 25

Zadavatel na počtu míst tak, jak jsou uvedeny v příloze zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy, článek 1.2.1 Kategorie vozidel, nadále trvá. Předmětem plnění veřejné zakázky je služba spočívající v zajištění výkonu veřejných služeb v přepravě, který bude zajištěn autobusy určitých minimálních standardů, které zadavatel vymezil v zadávacích podmínkách. Při stanovení těchto standardů vozidel vycházel zadavatel z průzkumu, který provedl a má za to, že mezi výrobci vozidel je dostatečný počet výrobců vozidel, které minimální požadavky zadavatele splňují a nejedná se tak z pohledu zadavatele o diskriminační parametr. Mimo jiné zadavatel pro stanovení požadovaného počtu míst vycházel z volně dostupných údajů výrobců autobusů. Konkrétně právě tazatel

v technickém listu, zveřejněném na svých, volně přístupných webových stránkách údaje o počtu míst k stání vůbec neuvádí. Zadavatel tedy neměl informaci o počtu míst k stání u vozidla kategorie V2 k dispozici. Z výše uvedených důvodů nelze požadavek zadavatele považovat za diskriminační.

Tazatel ve svém technickém listu uvádí pouze počet míst k sezení, a to v širokém rozpětí 29 – 51 míst. Je-li výrobce schopen dosáhnout u jednoho typu vozidla takové variability počtu míst k sezení a počet míst, požadovaný zadavatelem, ani zdaleka maximálního počtu míst k sezení (51) nedosahuje, zadavatel předpokládá, že je výrobce schopen navýšit o jedno místo také počet míst k stání.

DODATEČNÁ INFORMACE Z VLASTNÍHO PODNĚTU

Zadavatel v souvislosti s odpovědí na dotaz č. 5 v rámci dodatečných informací č. 21 přikládá v příloze těchto dodatečných informací nové a pro zpracování nabídek závazné Specifikace dílčích částí veřejné zakázky (P09 – P14), kde u vymezených oběhů došlo k aktualizaci několika nepřesných požadavků na kategorii vozidla. Provedené úpravy jsou v nově předložených dokumentech vždy přehledně barevně zvýrazněny.

V souvislosti s aktualizací příloh P09 – P14 zadavatel rovněž předkládá aktualizované přílohy P23, P25 a P30, kde pro oblast Vsetín a Valašské Meziříčí (části 4 a 5 veřejné zakázky) došlo k úpravě požadavků na vozidla.

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. Prodloužení lhůty pro podání nabídek zohledňuje změny uveřejněné v rámci dodatečných informací č. 21 i změny uveřejněné v rámci těchto dodatečných informací č. 23 a současně zohledňuje i lhůtu, o kterou zadavatel zveřejnil tyto dodatečné informace později, než činí zákonná lhůta. Zadavatel upravuje Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) následovně:

nové znění bodu IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek:
Datum: **31. 01. 2019** Čas: **10:00 hodin**

nové znění bodu IV.3.8) Podmínky pro otevírání nabídek:
Datum: **31. 01. 2019** Čas: **10:01 hodin**

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_DI23
- P09_Priloha_ZD_4a_Specifikace_dílčích_částí_(1)_Zlín_DI23
- P10_Priloha_ZD_4b_Specifikace_dílčích_částí_(2)_Uherské_Hradiště_DI23

- P11_Příloha_ZD_4c_Specifikace_dílčích_částí_(3)_Kroměříž_DI23
- P12_Příloha_ZD_4d_Specifikace_dílčích_částí_(4)_Vsetín_DI23
- P13_Příloha_ZD_4e_Specifikace_dílčích_částí_(5)_Valašsk_Meziříčí_DI23
- P14_Příloha_ZD_4f_Specifikace_dílčích_částí_(6)_Valašské_Klobouky_DI23
- P23_6d_Příloha_ZD_formulář_DI23
- P25_6e_Příloha_ZD_formulář_DI23
- P30_Příloha_smlouvy_1_ROZSAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB_DI23
- P34_Příloha_smlouvy_5_Technicke_a_provozní_standardy_DI_23