

Dodatečné informace zadavatele k zadávacím podmínkám č. 4

Zadavatel: Plzeňský kraj, Škroupova 18, Plzeň PSČ 306 13, IČ: 70 89 03 66

Název nabídkového řízení: Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v Plzeňském kraji pro celek Radnicko.

Osoba oprávněná jednat jménem zadavatele: JUDr. Jan Gallivoda

V souladu s ustanovením § 10 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“) tímto výše uvedený zadavatel poskytuje dodatečné informace k zadávacím podmínkám nabídkového řízení Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v Plzeňském kraji pro celek Radnicko.

1)

Dotaz:

Dodatečné dotazy k DOKUMENTACI NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ - Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v Plzeňském kraji pro celek Radnicko:

1. *Jaký kalkulační vzorec byl užit objednatel při stanovení předpokládané orientační hodnoty předmětu Nabídkového řízení 200 000 000 Kč za 8 let?*
2. *Jakým způsobem stanovil objednatel minimální počet vozidel?*

Odpověď:

- Ad 1.) S přihlédnutím k předpokládané hodnotě vozidel se zohledněním poskytovaného rozsahu a kvality služeb byl na základě údajů, jež jsou objednateli známy, stanoven odborný odhad, tj. předpokládaná výše hodnoty služeb a tedy i zakázky. Hodnota se stanovovala v souladu s platnou právní úpravou.
- Ad 2.) Bylo postupováno v souladu s platnou legislativou a na základě maximálního počtu vozidel nasazených v době přepravní špičky; bylo uvažováno, že veškeré výkony dopravce zajistí vlastními vozidly. Do tohoto počtu se počítají veškerá nasazená základní vozidla vč. vozidel případných subdodavatelů.

2)

Dotaz:

Dodatečné dotazy k závaznému návrhu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti Plzeňského kraje pro celek Radnicko:

1. Jakým způsobem stanovil objednatel předpokládaný dopravní výkon DV_{2013} a DV_{2014} s přesností na jeden ujetý km?
2. Jak dospěl objednatel k propočtu poměrné části DV_{2014} v případě, že smlouva nebude trvat celý kalendářní rok $DV_{2014}/365$ (resp. 366)*d?
3. Jakým způsobem stanovil objednatel koeficient 0,7 při výpočtu výše kompenzace za dodatečně přobjednaný (resp. ušetřený) km?
4. Z čeho vycházel objednatel při stanovení hranice max. 5 % výkonů v měsíci zálohovými vozidly?
5. Z jakých skutečností vycházel objednatel při stanovení lhůty pro obnovení poškozeného vozidla, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci plnění předmětu Smlouvy, maximálně do tří měsíců?
6. Co je nutno rozumět pojmem „identifikační data o Dopravcem používaných zařízeních v elektronickém odbavovacím systému“?
7. Co je myšleno ustanovením: „dle pokynů Organizátora učinit jakýkoliv další úkon nezbytný k propojení (zajištění kompatibility) elektronických odbavovacích a informačních systémů a čipových karet podle pokynů Organizátora“ i vynaložení jakýchkoliv finančních prostředků za případné technické či jiné řešení?
8. Proč objednatel neručí za správnost informací o sdělených počtech cestujících?
9. Z jakého zákonného zmocnění vychází stanovení povinnosti dopravce k označnickům, i když nejsou v jeho majetku?
10. Má výše smluvních pokut – čl. 10 odst. 1 – 49 původ ve výpočtovém vzorci, pokud ano, v jakém?
11. Jakým způsobem bude do tvorby jízdního řádu organizátor zahrnovat, kromě popsaného kvalifikovaného odhadu, reálné provozní poměry na komunikacích s ohledem na pokuty za nedodržení JŘ ze strany dopravce?
12. Z jakých skutečností vycházel objednatel při stanovení povinnosti: „Všechny komponenty informačního systému musí spolehlivě pracovat v klimatických podmínkách vozidel (mezní hodnoty teplot $-25/+60$ °C okolní teploty)?
13. Z jakých skutečností vycházel objednatel při stanovení povinnosti: „Všechny součásti systému mají snadnou údržbu či jsou bezúdržbové (z hlediska prohlídek)“?
14. Z jakých skutečností vycházel objednatel při stanovení povinnosti: „Napájení komponentů musí spolehlivě pracovat v rámci napájecí soustavy vozidel (=24 V) bez ovlivnění funkce a spolehlivosti ostatních subsystémů a narušení energetické bilance vozidla. Vyžaduje se nízká spotřeba použitých komponentů“?
15. Z jakých skutečností vycházel objednatel při stanovení povinnosti: „Ve vozidle musí být zajištěn dostatečný tepelný komfort. Tím se rozumí vybavení vozidla vytápěcím systémem, který bude před vyjetím vozidla na trasu v daný den bezchybně funkční. V železničních vozzech musí být v prostoru pro cestující minimální teplota 18 stupňů Celsia. Tato minimální teplota musí být dodržena po celou dobu konání spoje, včetně

okamžiku před přistavením vozidla pro cestující ve výchozí zastávce/stanici. Je-li vozidlo vybaveno klimatizací, nepřesáhne maximální teplota 28 stupňů Celsia“?

Odpověď:

- Ad 1.) Výkon pro předmět zakázky pro roky 2013, 2014 byl stanoven na základě návrhů jízdních řádů, jež jsou přílohou DNŘ.
- Ad 2.) Objednatel dospěl k dotazovanému propočtu kombinací matematických operací, za kombinace obecně známých ekonomicko-matematických metod.
- Ad 3.) Objednatel se tak rozhodl na základě zohlednění problematiky fixních a variabilních nákladů, kdy v případě snížení výkonu velmi pravděpodobně celková výše fixních nákladů zůstane shodná, rozdíl tak bude pouze ve variabilních nákladech; naopak při zvýšení výkonu za využití stávajících kapacit nelze předpokládat růst fixních nákladů (minimálně těch na vozidlo) v takové míře, aby dodatečně přibývaný km stál shodnou částku jako tehdy, není-li objednan výkon žádný a nejsou-li tedy k dispozici žádné náležitosti.
- Ad 4.) Objednatel vycházel z principu zajištění obsluhy výhradně základními vozidly a z faktu, že zálohové vozidlo slouží výhradně k pokrytí naléhavých a nutných provozních výpadků, jako např. pravidelný servis, STK, nehoda a oprava apod.
- Ad 5.) Objednatel vycházel z objektivní skutečnosti, kdy nelze zaručit dispozici adekvátního vozidla v době kratší než tři měsíce od doby události, jež způsobila nemožnost provozu vozidla, jež musí být nahrazeno.
- Ad 6.) Pojmem identifikační data o Dopravcem používaných zařízeních v elektronickém odbavovacím systému se rozumí zcela konkrétní technická specifikace veškerých parametrů Dopravcem užívaného zařízení (zejména výrobce, číslo zařízení atd.)
- Ad 7.) Ustanovení eliminuje vliv Dopravcem užívaného zařízení na způsob a funkčnost komunikace tohoto zařízení s ostatními subsystemy, zejména pak s řešením Plzeňské karty a komunikaci s dispečinkem. Ustanovení ukládá Dopravci se standardům dispečinku a Plzeňské karty přizpůsobit, popř. provést softwarové a jiné úpravy (upgrade) tak, aby kompatibilita byla zajištěna. Vzájemná kompatibilita odbavovacích systémů plyne ze zákona č. 194/2010 Sb. v platném znění.
- Ad 8.) Objednatel nemůže ručit za data, jež primárně nevytvořil, nemůže nést odpovědnost za výstupy systémů spolupracujících subjektů, jakož ani za práci zaměstnanců těchto spolupracujících subjektů. Předložená data jsou orientační.
- Ad 9.) Základní principy jsou dány platnou právní úpravou (konkrétně se jedná o ustanovení zákon č. 111/1994 Sb., vyhlášky MD č. 388/2000 Sb.).
- Ad 10.) Konkrétní výše smluvních pokut nevyplývá ze žádného výpočtového vzorce. Vahou pro stanovení výše sankcí je závažnost daného porušení povinnosti, respektive četnost, s níž se Dopravce takového porušení povinnosti obvykle dopouští. Cílem smluvních pokut je z pohledu Objednatele především eliminace takových porušení povinností ze strany Dopravce, tj. v konečném důsledku zvýšení kvality přepravních služeb v dané oblasti. Objednatel však sděluje, že je věcí smluvní volnosti, zda konkrétní Dopravce je srozuměn s tím, že uzavře smlouvu předloženého obsahu, tj. obsahující právě i konkrétní ujednání o výši smluvních pokut za ta která porušení povinností.
- Ad 11.) Dotazovaná situace, resp. způsob jejího řešení v praxi, je uvedena v čl. 11 Pravidla pro tvorbu a úpravu jízdních řádů a v čl. 12 Dodržování jízdních řádů (oba články jsou uvedeny ve Smlouvě). Pro úplnost se uvedené články kopírují níže:

Článek 11

Pravidla pro tvorbu a úpravy jízdních řádů

1. Organizátor je oprávněn měnit jízdní řády linek a spojů dle čl. 9 této Smlouvy, vždy však musí být splněny následující podmínky:
 - a) minimální obrátový čas vozidla (doba mezi příjezdem vozidla na spoji končícím a následným odjezdem vozidla na následujícím obrátovém spoji) na konečné zastávce činí 1 minutu,
 - b) výchozí délky jízdních dob spojů na jednotlivých linkách budou stanoveny kvalifikovaným odhadem provedeným Organizátorem. Pokud bude nový spoj zajišťovat dopravu na stejné trase mezi dvěma zastávkami, mezi nimiž již některý spoj Dopravce dopravu zajišťuje, bude stanovena jako výchozí délka jízdních dob mezi dvěma zastávkami taková doba, která u jednotlivých již existujících spojů na příslušné trase mezi dvěma zastávkami v jízdním řádu převládá, tzn. délka jízdní doby, která je zastoupena u nejvyššího počtu spojů na lince. Pokud neexistuje převládající hodnota délky jízdních dob jednotlivých spojů mezi dvěma zastávkami, stanoví výchozí délku jízdní doby Organizátor v souladu s větou první tohoto čl. 11 odst. 1 písm. b).
2. Bude-li docházet během alespoň 10 po sobě jdoucích pracovních dnů ke zpoždění více než 50 % spojů některé konkrétní linky, anebo jednoho konkrétního spoje (o minimální četnosti 3x týdně v běžném týdnu) o více než 7 minut na jakékoliv zastávce, anebo k tomu, že více než 50 % spojů na některém z milníků konkrétní linky neprojde milníky včas, je Dopravce oprávněn vyzvat Organizátora k povolení změny jízdního řádu. Organizátor je povinen do sedmi pracovních dnů po obdržení výzvy Dopravce ke změně jízdního řádu dle tohoto odstavce provést místní šetření, jehož účelem bude objektivní stanovení možnosti Dopravce dodržet jízdní řád daného spoje, a to zejména s ohledem na počet cestujících a dobu nutnou k jejich odbavení, jízdních podmínek na trase spoje, dodržování pravidel silničního provozu při zachování bezpečnosti provozu a jiné relevantní skutečnosti. Místní šetření bude zpravidla provedeno účastí Organizátora při jízdě spoje, u kterého dochází ke zpoždění. Do tří pracovních dnů po provedení místního šetření je Objednatel, na základě doporučení Organizátora, povinen Dopravci sdělit rozhodnutí, zda vyhovuje výzvě Dopravce na povolení změny jízdního řádu či nikoliv. Dopravce není oprávněn k povolení změny jízdního řádu dle tohoto odstavce, pokud je objektivně možné jízdní řád daného spoje (linky) dodržet za podmínky dodržení platných právních předpisů a maximální povolené rychlosti s ohledem na zachování bezpečnosti jízdy.
3. Ve sdělení Objednatele Dopravci o povolení či nepovolení změny jízdního řádu, zpracovaného na základě doporučení Organizátora, je Objednatel povinen uvést skutečnosti, proč výzvě Dopravce o povolení změny jízdního řádu vyhověl či nevyhověl. Pokud Objednatel výzvě Dopravce vyhoví, je Dopravce povinen upravit jízdní doby daného spoje či navazujících nebo předchozích spojů tak, aby bylo objektivně možné včasné projetí milníků ve smyslu čl. 12 této Smlouvy a předložit jízdní řád ke schválení. O změně jízdního řádu rozhoduje výhradně Objednatel.
4. Pokud Objednatel rozhodne o povolení změny jízdního řádu dle předchozího odstavce, nebudou pro účely stanovení kumulativní měsíční přesnosti dle čl. 12 této Smlouvy zohledněny ty spoje, ve vztahu k nimž byla povolena změna jízdního řádu a které byly uskutečněny v době počínající 10. dnem před doručením výzvy Dopravce k povolení změny jízdního řádu na daném spoji Objednateli a končící účinností změny jízdního řádu.
5. Pokud Organizátor poruší svoji povinnost provést místní šetření do sedmi pracovních dnů od doručení výzvy k povolení změny jízdního řádu nebo

Objednatel poruší svoji povinnost rozhodnout do tří pracovních dnů o povolení či nepovolení změny jízdního řádu, nebudou pro účely stanovení kumulativní měsíční přesnosti dle čl. 12 této Smlouvy zohledněny ty spoje, ve vztahu k nimž byla porušena jedna nebo obě shora uvedené povinnosti, a to od porušení shora uvedené povinnosti Organizátora provést místní šetření, resp. Objednatele rozhodnout o povolení či nepovolení změny jízdního řádu, do splnění této povinnosti Organizátorem, resp. Objednatelem.

6. Zjistí-li Organizátor opakovaně (tj. alespoň v 5 případech za měsíc na daném spoji, anebo různých spojích se shodnou jízdní dobou v rámci téže linky) místním šetřením, nebo z dat z krajského dispečinku, anebo na základě upozornění Dopravce, že jsou v nějakém úseku některé linky jízdní doby nepřiměřeně dlouhé (dochází opakovaně k bezdůvodně pomalé jízdě vozidel, k dojíždění do zastávek s náskokem, nepřiměřeně dlouhým pobytem na zastávkách z důvodu čekání na pravidelný čas odjezdu apod.), tj. dochází k „nadjetí“, oznámí Organizátor Dopravci zkrácení jízdních dob. Zkrácení jízdních dob proběhne o polovinu (1/2) nejvyšší hodnoty zjištěného nadjetí v úseku mezi dvěma příslušnými milníky, a to k nejbližší zákonné změně jízdního řádu. Organizátor zkrátí buď jízdní doby jednotlivých spojů na lince, u kterých dochází k nadjetí, anebo jedná-li se o spoje se shodnou jízdní dobou v rámci téže linky, dojde ke zkrácení jízdních dob u všech takových spojů na lince.

Článek 12

Dodržování jízdních řádů

1. Dopravce je povinen dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti jím poskytovaných služeb, jež vyplývají z časového a místního vymezení jednotlivých spojů dle přílohy č. 2 této Smlouvy.
2. Ze žádné zastávky na trase spoje nesmí příslušný autobus vyjet před dobou stanovenou v jízdním řádu.
3. Organizátor nadefinuje na každém spoji jeden nebo více milníků, které budou Dopravci sděleny do začátku Doby plnění. Milník vždy odpovídá bodu (např. zastávce), kterým daný spoj projíždí/zastavuje. Organizátor je oprávněn kdykoliv za trvání této Smlouvy změnit polohu milníků či jejich počet na jednotlivém spoji, přičemž takovou změnu Dopravci písemně oznámí alespoň 30 dnů před plánovanou změnou.
4. Dopravce je povinen ve vztahu ke každému spoji a každému milníku měřit a zaznamenávat, zda příslušný spoj projel příslušný milník včas. Včasným projetím milníku se rozumí takový odjezd z dané zastávky odpovídající milníku, který nastane v rozmezí od 0:00 (min:sec) do 3:59 (min:sec) od plánovaného času odjezdu daného spoje z dané zastávky uvedeného v jízdním řádu.
5. Dopravce je povinen umožnit Organizátorovi v reálném čase kontrolu, zda příslušné spoje projíždí milník včas.
6. Dopravce je povinen provozovat služby dle této Smlouvy tak, aby kumulativní měsíční přesnost na všech milnících všech spojů na každé lince dosahovala hodnoty alespoň 95 %. Procento je vypočítáno s přesností na celé číslo dle zásad zaokrouhlování.
7. Objednatel, na základě doporučení Organizátora, je oprávněn Dopravci jednostranně stanovit, ve kterých zastávkách je Dopravce povinen čekat na přípojný spoj, a to ať již na přípojný spoj Dopravce dle této Smlouvy, nebo na přípojný spoj jiných dopravců. V této souvislosti vypracuje Organizátor dokument „Čekací doby“, který čekání Dopravce na přípojný spoj upraví v

podrobnostech. Poté, co mu bude Objednatelem dokument „Čekací doby“ předložen, je Dopravce povinen takové čekání na přípojný spoje realizovat do dvou pracovních dnů po dni předání požadavku v souladu s požadavky Objednatele specifikovanými v předloženém dokumentu „Čekací doby“, tj. odjezd ze zastávky, kde je stanoveno čekání na přípoj provést odchylně od pravidelného jízdního řádu, a to v zájmu uspokojení přepravních potřeb potenciálně přestupujících cestujících. V takovém případě se čekající spoje nezahmou do příslušných výkazů zpožděných spojů, bude-li čekání a tomu odpovídající zpoždění oproti pravidelnému jízdnímu řádu odpovídat parametrům uvedeným v příslušném dokumentu „Čekací doby“.

- Ad 12.) Objednatel vycházel z obvyklých maximálních, resp. minimálních teplotních hodnot, v nichž se mohou tato zařízení vlivem okolností vyskytovat. Nelze předpokládat, že teplota v místě dané komponenty, jež by umožnila bezpečný provoz, byla nižší než - 25 st. C a současně nelze po Dopravci spravedlivě požadovat, že zařízení musí být funkční při teplotě vyšší než + 60 st. C.
- Ad 13.) Cílem Objednatele je minimalizace prostojů vozidel z důvodu poruchy, údržby či výměny. Objednatel vycházel z faktu, že tyto systémové komponenty musí být snadno přístupné či vyměnitelné tak, aby takovýto zásah nevyžadoval odstavení vozidla, resp. minimalizoval jeho dobu odstavení.
- Ad 14.) Objednatel vycházel z hodnot standardně ve vozidlech používaných. Nízká spotřeba je vyžadována z důvodu, aby nebyla narušena energetická bilance vozidla, tj. aby funkce jakékoli komponenty nezapříčinila po dobu provozního odstavení (tj. přes noc, v době prázdnin, dovolených apod.) nefunkčnost jakéhokoli systému (subsystému) vozidla či neprovozní stav vozidla samotného.
- Ad 15.) Minimální teplota 18 st. C se vztahuje pouze na vozidla železniční. Při stanovování minimální teploty ve veřejné linkové dopravě Objednatel vyšel z faktu, že nelze objektivně tuto hodnotu stanovit, a proto ji standardy neuvádějí. Vytápěcí či klimatizační systém musí být funkční. Při stanovování maximální teploty 28 st. C u vozidel vybavených klimatizací se vycházelo z průměrných teplot v České republice, resp. v dané oblasti.

V Plzni dne 31. 8. 2012

Advokát
JUDr. Jan Gallivoda
ev.č. 0139
Nerudova 5, 301 27 Plzeň
Tel. 377 329 548, Fax: 377 329 549

.....
JUDr. Jan Gallivoda