

Naše zn. 749/2024-SŽ-SS VRT

Vyřizuje Ing. Daniel Blažek
Mobil 724 858 999
E-mail BlazekDa@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Nová budova CDP VRT Praha“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 4

V souladu s ust. § 98 a 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) a s odvoláním na znění kapitoly 7 Dílu 1 zadávací dokumentace – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele (dále jen „Pokyny“), odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

Dotaz č.26:

Reagujeme na odpověď zadavatele na dotaz č. 1 v rámci vysvětlení ZD č. 2 ze dne 2. 5. 2024: Vyjádření zadavatele považujeme za zavádějící. Dle citovaného § 5 zákona o drahách je stavbou dráhy stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Předmět zakázky tuto definici nespĺňuje. Předmět zakázky tak by mohl být při extenzivním výkladu zmíněného § 5 klasifikován jako „stavba na dráze“, nikoliv ale stavba dráhy.

Zadavatel tento požadavek odůvodňuje rovněž nutností zohlednění ochranného pásma. To ovšem není relevantní důvod k zadavatelem použitému vymezení okruhu staveb. Ochranné pásmo je nutné brát v potaz u jakékoliv jiné pozemní stavby, která se v něm nachází. Zde tedy pro projektanta není žádný rozdíl mezi pozemní stavbou obecně a stavbou související pouze se železniční dráhou.

Zadavatel tak v praxi bude brát jako kvalifikovaného projektanta, který kreslí zabezpečení přejezdu na venkovské komunikaci, ale nikoliv projektanta budovy řízení letového či silničního provozu, velínu elektrárny atp., tedy budov předmětu zakázky bližších a do odbornosti náročnějších.

Neodůvodněnost požadavku dále vyniká ve srovnání s požadavky technické kvalifikace „na dodavatele“ dle čl. 8.4., kde jsou umožněny projekty pozemních staveb, nikoliv jen stavby železničních drah.

Požadavek na zkušenost s projekty staveb železničních drah vnímáme jako zcela nerelevantní, neodůvodněný a značně diskriminační. Žádáme zadavatele o změnu zadávacích podmínek tak, aby odpovídaly předmětu veřejné zakázky.

Odpověď na dotaz č.26:

Zadavatel opakuje definici „stavby dráhy“ dle zákona č. 266/1994 Sb., tzn. „stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel **a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv.**

Stavba dráhy i stavby na dráze však musejí vyhovovat určitým standardům tak, aby byly především bezpečné. V případě jednotlivých druhů drah stanoví technické podmínky a požadavky prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen „Stavební a technický řád drah“). Při těchto stavbách je ovšem třeba dbát i ustanovení jiných předpisů, které zákon o dráhách vyjmenovává detailněji v poznámce č. 2. Kromě českých vnitrostátních právních předpisů však musí stavba dráhy vyhovovat rovněž předpisům EU, konkrétně tzv. technickým specifikacím pro interoperabilitu (často označovány jen zkratkou TSI), které mají podobu přímo použitelného právního předpisu EU.

Při realizaci (a projektování) stavby nové budovy Centrálního dispečerského pracoviště Praha (dále jen „CDP“) se musí projektant řídit mnoha předpisy a jedním z nich je výše uvedený Stavební a technický řád drah. Tento řád mimo jiné definuje „součásti dráhy“, přičemž v jejím § 9 písm. i) jsou jako součást dráhy uvedeny „**budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy** a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování“.

CDP je místem, ze kterého je a bude centrálně organizována, zabezpečována a řízena drážní doprava a není tedy pochyb, že je součástí dráhy.

Pro zadavatele je velmi důležité, aby projektování nové budovy CDP bylo prováděno týmem s potřebnou specializací, přičemž u hlavního projektanta je zkušenost s plněním zakázek, jejichž předmětem bylo zpracování dokumentace pro stavby železničních drah, klíčová. Účel budovy CDP je velmi specifický a rozhodně není možné takovouto budovu srovnávat s „pozemní stavbou obecně“. V budově CDP bude vysoká koncentrace zabezpečovacích, sdělovacích a další zařízení nezbytných k zabezpečení dráhy, což je samozřejmě nutno vzít v úvahu již při projektování budovy. Je nezbytně nutné, aby hlavní projektant, který koordinuje a kontroluje činnost týmu projektantů, měl s drážní problematikou praktickou zkušenost, a je zásadní, aby měl dostatečné znalosti o celé problematice, a i když není dodávka sálů a technologie konkrétních úseků součástí této veřejné zakázky, jak uvádí uchazeč, je nutno mít potřebné prostory co nejlépe specifikovány a dimenzovány, a vzájemně sladěny s maximálním využitím disponibilního prostoru v areálu CDP. I u uchazečem zmiňovaného gastroprovozu nebude možné využít vertikální prostupy nad budoucím gastroprovozem právě s ohledem na budoucí instalované technologie v příslušných návazných stavbách.

Proto zadavatel ke svému požadavku uvedenému v čl. 8.4 Pokynů pro dodavatele (dále jen „Pokyny“) pro vyloučení jakýchkoliv pochybností uvádí, že čl. 8.4 Pokynů tvoří celek, ze kterého není možné vytrhnout z kontextu jeho dílčí část, tj. služba obdobného charakteru musí nejen splňovat podmínky uvedené v bodě a) na str. 10 Pokynů pro dodavatele, ale musí také splňovat podmínku uvedenou v druhém odstavci čl. 8.4, tj. „...**dle prováděcích právních předpisů pro stavby železničních drah ve smyslu § 5 odst. 1 a § 3 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.**“ Nelze se tak ztotožnit s tvrzeními uchazeče uváděnými v jeho dotazech.

Dále je u hlavního projektanta požadována „...zkušenost s plněním alespoň dvou zakázek... .. přičemž hodnota zakázky musí činit nejméně 12 mil. Kč“ – zadavatel pro porovnání uvádí, že obvyklá cena „projektování zabezpečení přejezdu na venkovské komunikaci“ činí cca jednu desetinu z výše uvedené částky a rozhodně tedy není možné, aby projektant zpracoval dokumentaci ke dvěma přejezdům a tím splnil požadavky zadavatele na výkon funkce hlavního projektanta u této zakázky a to i zejména s požadavkem na 5 let praxe v projektování staveb železničních drah, které obsahovaly alespoň následující činnosti: projektování pozemních staveb.

Kromě výše uvedeného je nutno také vzít v úvahu, že zadavatel nestanovil žádné poddodavatelské omezení, což umožňuje jakémukoliv dodavateli zajistit si osobu hlavního projektanta smluvně, aniž by musel být přímo jeho zaměstnancem.

Ze všech shora uvedených důvodů nebude zadavatel měnit zadávací dokumentaci.

Dotaz č.27:

Ve zvláštních technických podmínkách v bodě 1.1.3. je uvedeno:

„Cílem díla je výstavba nové budovy a na to navazujících objektů, rozšíření stávajícího počtu parkovacích míst včetně míst pro nabíjení elektromobilů a dalších mobilních prostředků s umožněním jednotlivého samostatného odečtu elektrické energie za nabíjení a nového Energocentra (zajišťujícího napájení elektrickou energií pro celý areál), v areálu Centrálního dispečerského pracoviště (dále jen „CDP“) za účelem dálkového řízení provozu vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) a konvenční železnice zejména v oblasti takzvané „Velké Prahy“. Pro cílový stav v nové budově je navrženo vybudovat dispečerské řídicí sály konvenční a vysokorychlostní úseky dle bodu 4.2. Jak je podrobněji uvedeno v bodě 4.3.1 je součástí díla vybavení budovy zabezpečovacím a sdělovacím zařízením pouze pro účely budovy samotné. Pro zabezpečovací a sdělovací zařízení jednotlivých řízených úseků konvenční i vysokorychlostní železnice bude provedena pouze příprava. Samotné zařízení bude umístěno samostatnými stavbami.“

Z toho lze usuzovat, že zařízení zabezpečující dráhu (viz §5 zákona o drahách) je zde "okrajovou záležitostí" či dokonce "není součástí plnění".

Dále zvláštní technické podmínky popisují zadání na budovu, a to v oddílech 4.2 - 4.7 z nichž pouze jeden zadává požadavky na zařízení zabezpečující dráhu (oddíl 4.2. a to jsou sály dispečerského pracoviště). Je tam i oddíl 4.3. ale jak je uvedeno v 1.1.3. jsou to pouze požadavky na budovu samotnou, nikoliv na zabezpečení drážního provozu. Ostatní se věnují zadání běžných provozů, které najdeme u jiných pozemních staveb - těmi jsou požadavky na šatny, gastroprovoz, kanceláře, nocležna, sklady, parkoviště. Z výčtu místností, které zvláštní technické podmínky uvádí lze dovodit, že převážná podlahová plocha budovy bude sloužit běžným provozům standardního pracoviště (kanceláře, šatny, jídelna, nocležna) a pouze minoritní část je věnována dispečerskému pracovišti. Z výkladu zadavatele by se pak mohlo touto optikou na budovu nahlížet jako na stavbu gastroprovozu, protože ve své části obsahuje též jídelnu.

Zákon o drahách nikde explicitně nezmiňuje dispečerské pracoviště proto nelze jednoznačně říci, že se jedná o stavbu dráhy.

Odpověď na dotaz č.27:

Uvedenou problematiku řeší odpověď na dotaz č. 26.

Ing. Jakub Bazgier

ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí
Správa železnic, státní organizace
na základě Pověření č. 10 – NM ze dne 15. 06. 2023