

Naše zn. 2192/2025-SŽ-VRT-SS VRT

Vyřizuje Ing. Martin Kosmál
Mobil +420 602 741 737
E-mail kosmal@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Železniční uzel Brno, etapa Černovice“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 1

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. 1:

Součástí ZD jsou pokyny pro dodavatele, kde v kapitole 8.5 Technická kvalifikace jsou uvedeny požadavky na odborný personál uchazeče.

Ve všech obdobných předchozích zakázkách na zpracování projektové dokumentace, tj. modernizace železniční tratě nebo železniční stanice, Správa železnic požadovala, aby hlavní projektant byl autorizovanou osobou dle §5, odst. 3, písm. **b) (dopravní stavby)** autorizačního zákona nebo dle písm. **e) (technologická zařízení staveb)** – viz např. VZ (za posledních 5 let) „Rekonstrukce ŽST Brno – Královo Pole“, „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“, „Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice“, „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“, „Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice“, „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť“, „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“, „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)“, „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)“, „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“, „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ nebo aktuálně soutěžená „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)“.

Tento požadavek je zcela logický, protože kolejové řešení představuje obvykle cca 35 – 40 % základních rozpočtových nákladů stavby a technologické profese představují dalších 30 – 35 % ZRN. Navíc tyto profese mají ze své podstaty největší rozsah meziprofesionální koordinace.

Dle ZD zakázky „Železniční uzel Brno, etapa Černovice“ však zadavatel požaduje, aby hlavním projektantem byla autorizovaná osoba v oboru **dopravní stavby** nebo **mosty a inženýrské konstrukce**. Předmětem díla je i velký mostní objekt nad ul. Olomoucká (dl. 146 m) a dvě jednokolejné estakády na trati Brno-Černovice – Chrlice (dl. 152 m a 96 m). Z tohoto pohledu je tedy logické, že hlavním projektantem může být i autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

S ohledem na svou předchozí praxi však zadavatel již neumožňuje, aby hlavním projektantem byla i autorizovaná osoba v oboru technologická zařízení staveb. Přitom např. předmětem stavby „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ je výstavba tří tunelů celkové dl. 1918 m a tří mostních estakád dl. 238 m, 230 m a 633 m. Hlavním projektantem je však, v souladu s běžnou praxí zadavatele, osoba autorizovaná v oboru technologická zařízení staveb.

Součástí ZD je i záměr projektu. Dle tohoto ZD je podíl technologických profesí u této stavby dokonce o 5% vyšší než u kolejového řešení.

Dále připomínáme, že autorizována osoba v oboru technologické zařízení staveb je s ohledem na překryv autorizací od r. 1999 oprávněna také zpracovávat dokumentaci níže uvedených staveb:

- a) administrativní, ubytovací a jiné budovy dočasného charakteru;
- b) přístavky, spojovací chodby, přístřešky;
- c) nenáročné stavby zemědělské, průmyslové a skladovací bez jeřábů;
- d) nenáročné stavby s občasnou obsluhou;
- e) nenáročné, staticky určité rovinné nosné konstrukce;
- f) nenáročné opěrné a zárubní zdi, jednoduché propustky;
- g) topné a kabelové kanály se šachtami a jednoduché montované nádrže z tržních prefabrikátů;
- h) hráze do výšky max. 3 m, odvodňovací a silniční příkopy;
- i) plošné zemní práce, deponie bez zvláštních opatření k omezení emisí, sběrný a překladiště odpadů bez zvláštních zařízení;
- j) neveřejné komunikace, samostatné pěší a cyklistické stezky, dopravní plochy, parkoviště v extravilánech;
- k) nenáročná protihluková zařízení.

Od r. 2004 je pak inženýr autorizovaný v oboru technologická zařízení oprávněn vykonávat i všechny odborné činnosti oborů technika prostředí staveb, statika a dynamika staveb a geotechnika.

S ohledem na ustálenou praxi zadavatele vás tímto žádáme o rozšíření možných autorizací hlavního projektanta i o autorizaci dle §5, odst. 3, písm. e) (technologická zařízení staveb). Tímto krokem navíc nebude omezen okruh možných uchazečů o zakázku, protože se jí budou moci účastnit i společnosti, které pro vás zpracovávají zakázky uvedené v 2. odstavci.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel vyhovuje žádosti a provádí úpravu Pokynů (úpravy jsou zde i v aktualizovaných Pokynech vyznačeny tyrkysovou barvou):

Čl. 8.5 Pokynů, písm. a) nově zní takto:

a) hlavní projektant (HIP)

- *nejméně 5 let praxe v projektování staveb železničních drah, které obsahovaly alespoň následující činnosti: projektování železničního svršku a spodku a/nebo železničního mostu a inženýrských konstrukcí **a/nebo technologických zařízení staveb**;*
- *autorizace v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) nebo d) **nebo e)** zák. č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**autorizační zákon**“), tedy pro dopravní stavby nebo pro mosty a inženýrské konstrukce **nebo pro technologická zařízení staveb**;*
- *prokázat zkušenost s plněním alespoň jedné zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah ve stupni DPS nebo DPS+PDPS nebo DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS ve funkci vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu, přičemž hodnota zakázky musí činit nejméně **20 mil. Kč** bez DPH a musí se jednat o zakázku dokončenou, avšak zadavatel nestanoví maximální lhůtu, ve které musela být zakázka dokončena; pokud byla referovaná činnost součástí rozsáhlejšího plnění pro objednatele služby (např. kromě zpracování projektové dokumentace měl dodavatel vykonávat i dozor projektanta) postačí, pokud je dokončeno plnění odpovídající zadavatelem stanovené definici požadované zkušenosti;*

Dále zadavatel nad rámec žádosti provádí úpravu Pokynů také v čl. 8.5 Pokynů, písm. b), který nově zní takto:

b) zástupce hlavního projektanta

- nejméně 5 let praxe v projektování staveb železničních drah, které obsahovaly alespoň následující činnosti: projektování železničního svršku a spodku a/nebo železničního mostu a inženýrských konstrukcí a/nebo technologických zařízení staveb;
- autorizace v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) nebo d) nebo e) autorizačního zákona, tedy pro dopravní stavby nebo pro mosty a inženýrské konstrukce nebo pro technologická zařízení staveb;

Dotaz č. 2:

Rozsah prací není popsán, jak je obvyklé, v SOD nebo její příloze č. 1, ale je popsán jen a pouze v ZTP. Vymezení „etapy Černovice“ je rozsahově upřesněno v kapitole 1.3.1 ZTP. V odrážce staničení je však pravděpodobně písařská chyba, protože začátek směr Břeclav (Dolní nádraží) je textově popsán až v navazující tabulce. Tímto se ptáme, zda předmět díla na trati směr Dolní nádraží začíná v žkm 143,580, tj. na začátku výhybek 311 a 312 – viz ZP, část E, příloha 1.004?

Odpověď na dotaz č. 2:

Ano, platí, že předmět díla na trati směr Dolní nádraží začíná v žkm 143,580, tj. na začátku výhybek 311 a 312.

Dotaz č. 3:

Rozsah prací je popsán jen a pouze v ZTP. Předmětem díla je i návrh technického řešení v úseku Brno-Černovice – Chrlice a to žkm 4,3 – viz ZTP, kapitola 1.3.1. Dle ZP však stavba končí až v žkm 4,397 – viz ZP, část E, příloha 1.005. V tomto úseku je u most v žkm 4,364. Jaký je tedy správný rozsah díla? Má být předmětem díla i most v žkm 4,364 vč. příslušné částí kolejiště?

Odpověď na dotaz č. 3:

Ano, most je součástí díla. Platí rozsah stavby dle ZP, tj. žkm 4,397.

Dotaz č. 4:

Dle ZP je do t. ú. Brno-Černovice – Chrlice zaústěn výhybkou č. 268 a 269 i SJKD. Předpokládáme správně, že předmětem díla není vložení těchto výh. a ani návrh souběžné opěrné zdi a že tyto práce budou předmětem jiné etapy výstavby?

Odpověď na dotaz č. 4:

Projekt vložení výhybek a opěrné zdi provede Zhotovitel (projektant etapy Černovice), který si v rámci koordinace s projektantem etapy Heršpice a Osobní nádraží vyjasní parametry napojení směrem do podzemní skupiny Osobního nádraží.

Dotaz č. 5:

Dle ZTP má uchazeč respektovat záměr projektu „Železniční uzel Brno“ z 04/2023, který je přílohou ZTP. Závažné kapacitní a investiční údaje jsou uvedeny v části H a to jako příloha 001, list "Tabulka propočtu, verze 2023". Celý železniční uzel je v souboru rozdělen na několik

investičních úseků. Investiční úsek č. 7 je nazván Černovice, ale není jisté, zda obsahuje všechny části stavby (např. t. ú. Brno-Černovice - Chrlice). Zmatečně také působí zadaná kilometráž začátku a konce úseku, která nesouhlasí s kilometrází dle situací. Pro zamezení případných nedorozumění tímto prosíme o vyjmenování všech sloupců, které popisují zadanou stavbu "Železniční uzel Brno, etapa Černovice". Prosíme o vyjmenování sloupců dle programu MS Excel, tj. např. DH, DI, DJ atd.

Odpověď na dotaz č. 5:

Záměr projektu, který obsahuje kapacitní a investiční údaje byl zpracován v roce 2023. V mezidobí došlo k rozdělení Železničního uzlu Brno na jednotlivé investiční celky. Rozsah této veřejné zakázky je podrobně popsán v aktuálních ZTP, které jsou dostatečným podkladem pro řádné zpracování nabídky dodavatelem.

Údaj o kilometráž u položky „Trať směr Chrlice: Začátek stavby km 4,3“ uvedený v čl. 1.3.1 ZTP není v rozporu s údajem u téže položky v záměru projektu (km 4,3⁹⁷), nicméně Zadavatel pro odstranění pochybností provádí úpravu ZTP a údaj nově uvádí na tři desetinná místa v souladu se Záměrem projektu (zde i v aktualizovaných ZTP vyznačeno tyrkysovou barvou).

Další sdělení zadavatele:

1) V původně zveřejněném vzoru Smlouvy o dílo byly administrativním nedopatřením ponechány dva pracovní komentáře, zadavatel proto pro odstranění pochybností přikládá také aktualizovaný vzor Smlouvy o dílo, ve kterém jsou komentáře již odstraněny. Samotný text Smlouvy o dílo se nijak nemění.

2) V návaznosti na změny provedené v rámci tohoto Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 1, jejichž povaha může rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, přistupuje zadavatel k posunu lhůty pro podání nabídek tak, aby od okamžiku zveřejnění tohoto Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 1 činila lhůta pro podání nabídky nejméně celou svou původní délku.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 ZZVZ, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „Oznámení o zahájení zadávacího řízení – sektorová veřejná zakázka“, bude uveřejněn na webovém portálu.

Informace o podání – Lhůty v zadávacím postupu do podání nabídek - Lhůta pro podání nabídek - Den

29 / 09 / 2025 nahrazeno: 06 / 10 / 2025

*Přílohy: ŽUB Černovice Pokyny_oprava1
ŽUB Černovice SOD_oprava1
Příloha č. 3c ZTP_oprava1*

Mgr. Karolína Pavlicová

vedoucí oddělení zadávání investic, odbor investiční
na základě „Pověření“ č. 15-NM ze dne 20. 3. 2024
Správa železnic, státní organizace

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 5896447

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 61631847-18ae-4da1-a907-1aca74df3f27

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Martin KOSMÁL)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 20.08.2025 11:16:22

Hash komponenty: b8491bda3747e64a6e3223d2731a062a5d2d1d41b23d691542a004cccf26f49

Hashovací funkce: sha256Hex



b7c79f3a-88fe-4e6f-bbb1-03669e975faf