

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 16655/2025-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Helena Baštářová

zveřejněno na profilu zadavatele

Mobil +420 724 129 033

E-mail bastarova@spravazeleznic.cz

## **Stavba seřad'ovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné**

### **Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatek č. 2**

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

#### **Dotaz č. 5:**

Obracíme se na Vás s žádostí o upřesnění výkladu části kvalifikačních požadavků dle bodu 8.5 Požadavků a podmínek pro zpracování nabídky - Technická kvalifikace – seznam odborného personálu - k) specialista na hodnocení ekonomické efektivnosti. Konkrétně u posledního odstavce týkajícího se zapojení více osob do role specialisty na hodnocení ekonomické efektivnosti. Tj. doplňující text k požadované kvalifikaci na specialistu na hodnocení ekonomické efektivnosti uvedený v Požadavcích a podmínkách pro zpracování nabídky zní:

V případě, že je v seznamu členů odborného personálu dodavatele ve funkci specialisty na hodnocení ekonomické efektivnosti dodavatelem uvedeno za účelem prokázání kvalifikace více osob, zadavatel požaduje, aby každá z těchto osob plně prokázala požadovanou praxi samostatně a požadovaný rozsah zkušenosti byl prokázán těmito osobami v plném rozsahu společně, přičemž postačuje, pokud každá osoba prokáže splnění požadovaného rozsahu alespoň zčásti (tj. postačuje prokázání např. jednou osobou v rozsahu odst. (iii) a druhou osobou v rozsahu odst. (v)).

Prosíme o potvrzení, zda chápeme správně, že:

Každá uvedená osoba musí samostatně splnit požadavek minimálně tří let praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti železničních staveb a zároveň i v oblasti pozemních komunikací?

Požadovaný rozsah referenčních zakázek (tedy jedna zakázka dle bodu (iii) a jedna dle bodu (v)) může být rozdělen mezi více osob, např. tak, že:

jedna osoba doloží požadovanou zakázku na železnici dle bodu (iii),

druhá osoba doloží požadovanou zakázku na silnici dle bodu (v),

a každá z těchto osob má současně alespoň tříletou praxi v obou oblastech?

Pokud dodavatel chápe výše uvedené správně, prosíme zadavatele o zvážení změny požadavku praxe následovně:

nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti staveb železničních drah celostátních nebo regionálních + zakázka na železnici dle bodu (iii) nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti dopravních staveb pozemních komunikací + zakázku na silnici dle bodu (v),

neboť dle zkušeností dodavatele bývá zaměření specialistů na hodnocení ekonomické efektivnosti většinou pouze v jednom z uvedených oborů (tj. železnice nebo pozemní komunikace). Zadavatel by tímto mohl rozšířit okruh potenciálních dodavatelů.

#### **Odpověď č. 5:**

V souvislosti s výše uvedeným dotazem provádí zadavatel následující úpravu zadávací dokumentace takto:

#### **Díl 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky**

##### **Část 2 – Pokyny pro dodavatele**

##### **Článek 8.5 Technická kvalifikace – seznam odborného personálu**

Ruší se text odstavce:

*V případě, že je v seznamu členů odborného personálu dodavatele ve funkci specialisty na hodnocení ekonomické efektivnosti dodavatelem uvedeno za účelem prokázání kvalifikace více osob, zadavatel požaduje, aby každá z těchto osob plně prokázala požadovanou praxi samostatně a požadovaný rozsah zkušenosti byl prokázán těmito osobami v plném rozsahu společně, přičemž postačuje, pokud každá osoba prokáže splnění požadovaného rozsahu alespoň zčásti (tj. postačuje prokázání např. jednou osobou v rozsahu odst. (iii) a druhou osobou v rozsahu odst. (v)).*

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

*V případě, že je v seznamu členů odborného personálu dodavatele ve funkci specialisty na hodnocení ekonomické efektivnosti dodavatelem uvedeno za účelem prokázání kvalifikace více osob, zadavatel požaduje, aby požadovaná praxe a požadovaný rozsah zkušenosti byly prokázány těmito osobami v plném rozsahu společně. Každá z těchto osob musí splňovat minimálně jednu požadovanou praxi, tj. buď nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti staveb železničních drah celostátních nebo regionálních, nebo nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti dopravních staveb pozemních komunikací. A dále postačuje, pokud každá osoba prokáže splnění požadovaného rozsahu zkušeností alespoň zčásti, tj. postačuje prokázání např. jednou osobou v rozsahu odst. (iii) a druhou osobou v rozsahu odst. (v).*

Na základě výše uvedené změny lze doložit požadovanou praxi a zkušenosti např. tak, jak je uvedeno výše v dotazu v části návrhu ke zvážení změny požadavku, tj. jedna osoba splní podmínky - nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti staveb železničních drah celostátních nebo regionálních + zakázka na železnici dle bodu (iii) a druhá osoba - nejméně 3 roky praxe v oblasti hodnocení ekonomické efektivnosti dopravních staveb pozemních komunikací + zakázku na pozemní komunikace dle bodu (v).

#### **Dotaz č. 6:**

Žádáme o potvrzení, zda rozsah projektové dokumentace zahrnuje také zpracování realizačních projektů v oborech SRK a telekomunikace?

We kindly ask for confirmation whether the project documentation scope also includes the preparation of executive designs in the SRK and telecommunications disciplines?

#### **Odpověď č. 6:**

Pokud jde o realizační dokumentaci (RDS), ta je až dalším stupněm projektové dokumentace, kterou si zajišťuje zhotovitel realizace stavby (tedy ta není součástí plnění).

#### **Dotaz č. 7:**

Patří rozšíření systému GSM-R do rozsahu tohoto zpracování?

Is the expansion of the GSM-R system included in the scope of this study?

**Odpověď č. 7:**

Součástí plnění je mj. prověření a posouzení pokrytí seřaďovacího nádraží signálem GSM-R a na základě tohoto posouzení projektant navrhne optimalizaci nastavení stávajících anténních systémů, doplnění sektoru, popř. bude navržena nová BTS, jak plyne z čl. 4.4.2.4 ZTP.

**Dotaz č. 8:**

Spadá přestavba brzdíčové budovy na km 1,617 do rozsahu tohoto zadání? Pokud ano, žádáme o upřesnění rozsahu prací nezbytných v existující budově.

Does the reconstruction of the brake building located at km 1.617 fall within the scope of this assignment? If yes, we kindly ask for the scope of necessary works to be performed in the existing building.

**Odpověď č. 8:**

ANO, provozní budova kolejových brzd v km 1,617 je součástí plnění. Zda půjde o přestavbu stávající budovy, či pořízení nového objektu je otázkou, na kterou dá odpověď až právě navržené projektové řešení v rámci plnění této veřejné zakázky. Pro rozhodnutí, zda může být stávající budova zachována či nikoliv, je rozhodující mimoúrovňové umístění pozemní komunikace I/20 v tomto prostoru. Pokud jde o stavební program (náplň), velikost a rozmístění pracoviště v této, resp. nové budově apod. řešení vzejde z navržené technologie kolejových brzd.

**Dotaz č. 9:**

Má být instalace systému CCTV monitoringu pokryta na všech kolejích ve výhybkářské stanici, nebo pouze na těch, které jsou zahrnuty v přestavbě podle rozsahu kolejového oboru?

Should the installation of the CCTV monitoring system cover all tracks located at the marshalling yard station, or only those involved in the reconstruction according to the track discipline scope?

**Odpověď č. 9:**

Systém CCTV monitoringu by měl pokrývat rozhodně celé nové jižní zhlaví seřaďovacího nádraží, které je předmětem plnění. Ve směru na ŽST Plzeň hlavní nádraží osobní nádraží navázat na již nyní dohlíženou část systémem CCTV tak, aby byl celý úsek z hlavního nádraží až po nové jižní zhlaví seřaďovacího nádraží v nové poloze plně (myšleno souvisle) pod dohledem CCTV monitoringu. Tzn. i včetně např. výhybky pro novou polohu vlečky pro Plzeňský Prazdroj a Plzeňskou teplárenskou, stejně tak i výhybky k tzv. fekálním a dalším kolejím (451, 453, 455 a koleje do Depa ČD). Severní zhlaví, směrové koleje a koleje vjezdo-odjezdové skupiny systémem CCTV nebudou pokryty.

**Dotaz č. 10:**

Žádáme o definici, které oblasti výhybkářské stanice mají být pokryty CCTV monitoringem – pouze skupiny výhybek, skupiny výhybek spolu s rovnými úseky kolejí, nebo jinou konfigurací?

We kindly ask you to define which areas of the marshalling yard station should be covered by CCTV monitoring – only switch groups, switch groups along with straight track sections, or in another configuration?

**Odpověď č. 10:**

Viz odpověď na výše uvedený dotaz č. 9, přičemž platí, že pokryty systémem CCTV monitoringu musí být všechny výhybky a křižovatky, a zároveň ale platí podmínka uvedená v odpovědi na dotaz č. 9, tedy souvislé pokrytí systémem CCTV od hlavního nádraží až po seř. nádraží (vč. jižního zhlaví v nové poloze). Přímé úseky směrových (relačních) kolejí nikoliv.

**Dotaz č. 11:**

Má být pozorovací stanoviště systému CCTV umístěno v budově St.14 určené k přestavbě? Pokud ne, žádáme o určení lokalizace.

Is the CCTV monitoring station intended to be located in the building St.14 designated for reconstruction? If not, we kindly ask to indicate the location.

**Odpověď č. 11:**

ANO, ZP předpokládá jeho umístění na ovládacím pracovišti (viz čl. 4.4.2.6 ZTP).

**Dotaz č. 12:**

Pokud je to možné, žádáme o stanovení minimálních požadavků na CCTV systém, zejména: a) Bude systém provádět nějaké analytiky? Pokud ano, jaké a kde (v jakých oblastech stanice)? b) Jaká bude požadovaná úroveň detailu sledované scény (detekce, sledování, rozpoznání, identifikace)? c) Jaká je požadovaná doba archivace zaznamenaných obrazů? d) Bude sledovaná oblast CCTV osvětlená?

If possible, we kindly ask to specify the minimum requirements for the CCTV system, including: a) Will the system perform any analytics? If yes, which ones and where (in which station areas)? b) What is the required level of detail for the observed scene (detection, observation, recognition, identification)? c) What is the required retention time for the recorded images? d) Will the CCTV-monitored area be illuminated?

**Odpověď č. 12:**

Podrobnosti budou řešeny v rámci profesních porad při projednávání projektové dokumentace. CCTV systém bude primárně sloužit pro dohled (sledování, rozpoznání) nikoliv řízení provozu. Viz i odpověď na dotaz č. 9. Zároveň ale bude CCTV systém využíván např. při šetření mimořádných událostí, tedy archivace záznamů je nutná. Řešení je předmětem plnění uchazeče o veřejnou zakázku. Na cenu projektových prací nemůže mít vliv druh ani citlivost kamer. Kolejiště na seřaďovacím nádraží je ve stávajícím stavu osvětleno a v rámci návrhu nového stavu (plnění VZ) má být provedena úprava VO. Venkovní osvětlení musí být navrženo dle platných norem a předpisů Objednatele č.1 (SŽ) – viz i čl. 4.5.2.4 ZTP.

**Dotaz č. 13:**

Žádáme o uvedení minimálního očekávaného vybavení slaboproudých instalací plánovaných v rámci realizace části B (objekt SO 791), vstupní vrátnice do výhybkářské stanice Českých drah.

We kindly ask to specify the minimum expected low-current installations equipment planned as part of Section B (object SO 791), the entrance gatehouse to the marshalling yard station of Czech Railways.

**Odpověď č. 13:**

V nové vrátnici (SO 791) do Depa ČD je nutné počítat s těmito slaboproudými systémy:

- CCTV (kamerový systém) pro dohled na okolní prostor vrátnice, zejm. vjezdovou komunikaci tak, aby byly rozpoznatelné a evidovatelné SPZ vozidel při vjezdu a výjezdu, pohyb osob, pro nově budované parkoviště pro potřeby ČD (doprava v klidu) rovněž pod dohledem CCTV jak pro vozidla, tak pro osoby.
- OPPO (obslužný panel požární ochrany)
- Ovládání závory na vjezdové komunikaci do depa
- Napojení na telefonní síť ČD-Telefonika
- Docházkový systém není požadován.

Dále pro potřeby nové vrátnice do Depa ČD je potřeba uvažovat NN (230 V = osvětlení, zásuvky, přímotopný el. panel, rovněž napájení závory).

**Dotaz č. 14:**

Prosíme o potvrzení, že etapa Černovice zahrnuje následující rozsah kolejového uspořádání: a) Trať č. 260 Brno – Česká Třebová od km 143,580 do km 145,050 b) Trať č. 340 směrem na Přerov od km 11,7 do km 13,000 c) Trať č. 340 směrem na Brno Chrlice od km 0 do km 4,398 Pokud je výše uvedené nesprávné, žádáme o přesné vymezení železničních tratí zahrnutých do projektování s uvedením počátečních a koncových kilometrů každé trati.

Please confirm that the Černovice stage includes the following track layout scope: a) Line no. 260 Brno – Česká Třebová from km 143.580 to km 145.050 b) Line no. 340 toward Přerov from km 11.7 to km 13.000 c) Line no. 340 toward Brno Chrlice from km 0 to km 4.398 If the above is incorrect, please

precisely specify the railway lines within the design scope including the start and end kilometers for each railway line.

**Odpověď č. 14:**

Dotaz se netýká veřejné zakázky „Stavba seřadovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“.

**Dotaz č. 15:**

Prosíme o potvrzení, že železniční stanice a výpravní obvody: a) Brno hl. n. obvod odstavné nádraží A b) Brno hl. n. obvod odstavné nádraží B c) Brno hl. n. obvod osobní nádraží d) Brno hl. n. obvod podzemní nádraží e) Brno hl. n. obvod Brno-Židenice jsou vyloučeny z rozsahu projektování. V opačném případě žádáme o jasné potvrzení, které železniční stanice a výpravní obvody jsou nebo nejsou zahrnuty v rozsahu projektování.

Please confirm that the railway stations and dispatch districts: a) Brno main station area – marshalling yard A b) Brno main station area – marshalling yard B c) Brno main station area – passenger station d) Brno main station area – underground station e) Brno main station area – Brno-Židenice are excluded from the design scope. Otherwise, please clearly confirm which railway stations and dispatch districts are or are not included in the design scope.

**Odpověď č. 15:**

Dotaz se netýká veřejné zakázky „Stavba seřadovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“.

**Sdělení zadavatele:**

V souvislosti s výše uvedenými změnami v tomto Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatku č. 2 postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 zákona a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek, tedy prodlužuje lhůtu ze dne 16. 09. 2025 na den **14. 10. 2025**.

Provedenou změnu lze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných účastníků zadávacího řízení.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 zákona, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „17 Oznámení o zahájení zadávacího řízení – obecná veřejná zakázka“ bude uveřejněn na webovém portálu <https://vvz.nipez.cz/>.

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zahájení zadávacího řízení - obecná veřejná zakázka:

Lhůta pro podání nabídek

Datum: 16 / 09 / 2025 nahrazeno: **14 / 10 / 2025** Čas 09:00

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivých uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

**Přílohy:**

- Pokyny pro dodavatele\_zm 01

.....

**Ing. Ondřej Göpfert**

ředitel odboru investičního

na základě Pověření č. 14-NM

ze dne 13. 11. 2023

Správa železnic, státní organizace