

Naše zn. 13144/2022-SŽ-GŘ-O21
Listů/příloh 4/1

Vyřizuje Vojtěch Kaska
E-mail KaskaV@spravazeleznic.cz

Datum 9. února 2022

Zveřejněno na profilu zadavatele

„RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno“; Zpracování dokumentace pro územní řízení

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 1

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále jen „ZZVZ“) a s odvolání na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 1 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace (dále jen „Pokyny“), odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č. 1:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) jsou uvedeny závazné podklady. Jedním z nejzákladnějších je Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, Správa železnic, státní organizace, 12/2020 (viz čl. 2.1.3 ZTP). Dle ZTP čl. 1.2.1, příp. čl. 4.7.1 má být DUR zpracována ve variantě SK4. Ve výše uvedené studii proveditelnosti je popsána varianta SK1A, SK1B, SK2 a SK3 nikoliv však SK4. Kde je požadovaná varianta popsána?

Odpověď na dotaz č. 1:

Varianta SK4 je výslednou variantou doporučenou závěry schválené Studie proveditelnosti. Zadavatel v souvislosti se schválením Studie proveditelnosti změnil čl. 2.1.3 přílohy č. 3c Smlouvy o dílo, jejíž závazný vzor tvoří Díl 2 zadávací dokumentace – Zvláštní technické podmínky (dále jen „ZTP“). Situace stavby, která je přílohou č. 7.1.1 – 7.1.4 ZTP, odpovídá navrhovanému vedení VRT ve variantě SK4.

V návaznosti na schválení Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav Centrální komisí Ministerstva dopravy přistoupil zadavatel ke změně čl. 2.1.3 ZTP.

Původní znění čl. 2.1.3 ZTP:

2.1.3 Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, Správa železnic, státní organizace, 12/2020. Návrh trasy ve Studii proveditelnosti slouží pouze jako podklad pro další stupeň dokumentace (DÚR), je tedy nutné tento návrh prověřit a pokud možno zefektivnit z pohledu nákladů na realizaci, provoz a údržbu, obecného technického řešení, zkrácení navazujících procesů aj., a to tak, aby výsledný návrh nadále splňoval hlavní cíle stavby (viz čl. 1.2 těchto ZTP). Podklad bude předán Zhotoviteli po podpisu SoD, případně zveřejněn ihned po schválení Studie proveditelnosti Centrální komisí MD na webových stránkách Zadavatele. Studie proveditelnosti v rozsahu její schválené I. etapy je k dispozici na webových stránkách organizace: <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/OwqF7IDAz1HsKSr?path=%2FSP%20VRT%20Praha%20%E2%80%93%20Brno%20%E2%80%93%20B%20C5%99eclav%20>

Nové znění čl. 2.1.3 ZTP:

2.1.3 Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, Správa železnic, státní organizace, 12/2020. Návrh trasy ve Studii proveditelnosti slouží pouze jako podklad pro další stupeň dokumentace (DÚR), je tedy nutné tento návrh prověřit a pokud

možno zefektivnit z pohledu nákladů na realizaci, provoz a údržbu, obecného technického řešení, zkrácení navazujících procesů aj., a to tak, aby výsledný návrh nadále splňoval hlavní cíle stavby (viz čl. 1.2 těchto ZTP). Studie proveditelnosti je k dispozici na webových stránkách organizace:

<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/praha-brno-ostrava-a-brno-breclav/studie-proveditelnosti>

V případě technických problémů se stažením Studie proveditelnosti prostřednictvím uvedeného odkazu ji lze získat rovněž v pracovní dny od 8 do 15 hodin na pracovišti zadavatele na adrese: Křížkova 552/2, 186 00 Praha 8. Zájemce o osobní převzetí Studie proveditelnosti zažádá o termín prostřednictvím elektronického nástroje zadavatele, a to nejpozději 5 pracovních dnů před skončením lhůty pro podání nabídek. Osobní převzetí Studie proveditelnosti bude umožněno do 3 pracovních dnů od doručení žádosti zájemce.

Dotaz č. 2:

Zásadní částí ceny projekčních prací je cena za zpracování umělých staveb a tunelů a souvisejících průzkumů. Prvním krokem je zjištění počtu a rozpětí mostů, resp. délek a typu tunelů. Tyto údaje lze vyčíst nejlépe z podélného profilu. Ten slouží také pro správné určení rozsahu geotech. průzkumu. Prosíme o sdělení, který podélný profil je pro požadovanou variantu řešení určující. Dovolujeme si podotknout, že tento podklad je zásadní, protože bez něj nelze jednotlivé nabídky uchazečů vůbec vzájemně porovnat.

Odpověď na dotaz č. 2:

Určujícím podkladem pro návrh podélného profilu VRT při zpracování DÚR a inženýrských objektů bude podélný profil varianty SK4, který je dostupný ve schválené Studii proveditelnosti (viz odpověď na dotaz č. 1).

Dotaz č. 3:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) je v čl. 4.1.7 je upřesněno závazné vedení trasy (s odkazem na grafické přílohy ZTP). Uvedené grafické přílohy však neobsahují údaje, které Správa železnic obvykle v tomto typu příloh požaduje (max. rychlosti, poloměry oblouků, vyznačení mostních objektů, délky tunelů apod.). Ve studii proveditelnosti není situace požadované varianty SK4 a tedy nelze porovnat, zda se od požadované varianty vedení trasy liší a zda jsou shodné počty a rozměry mostních objektů a délky a typy tunelů. Prosíme vás o vaše vyjádření k přílohám ZTP, případně o doplnění relevantního podélného profilu.

Odpověď na dotaz č. 3:

Varianta SK4 je výslednou variantou doporučenou závěry schválené Studie proveditelnosti (viz odpověď na dotaz č. 1). Situace stavby, která je přílohou č. 7.1.1 – 7.1.4 ZTP, odpovídá navrhovanému vedení VRT ve variantě SK4.

Dotaz č. 4:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) čl. 4.5.1 je uvedeno, že dopravní technologie bude vycházet z aktualizace dopravní technologie pro ucelený úsek Praha-Zahradní město – Brno-Vídeňská zpracované v rámci „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Zpracování dokumentace pro územní řízení“. Tato stavba řeší DT na celém rameni Praha - Brno? Má ji uchazeč pouze převzít a doplnit o DT dočasného provozu dle požadavku čl. 4.5.2?

Odpověď na dotaz č. 4:

Ano, dodavatel převezme aktualizaci dopravní technologie pro ucelený úsek Praha-Zahradní město – Brno-Vídeňská a pouze ji doplní do podrobnosti potřebné pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí v řešeném úseku Velká Bíteš – Brno.

Dotaz č. 5:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) čl. 4.7.9 je uvedeno, že napojení VRT do tratě č. 250 má být navrženo dle studie proveditelnosti ve variantě VB-V4. Tato varianta však v SP není popsána. V SP je pouze společný podélný profil 1. a 2. koleje pro varianty SK-3, JK-3 a PK-3. Prosíme o vaše vyjádření.

Odpověď na dotaz č. 5:

Varianta VB-V4 je výslednou variantou propojení mezi VRT a konvenční sítí doporučenou závěry schválené Studie proveditelnosti, která je nově závazným podkladem pro zpracování díla (viz odpověď na dotaz č. 1).

Dotaz č. 6:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) čl. 5.1.5 je požadována spolupráce notifikované osoby (NoBo) na Díle a zajištění posouzení v rozsahu odpovídajícím podrobnosti dokumentace. Není nám jasné, k jakému účelu je třeba spolupráci notifikované osoby zajistit. Dle platných právních předpisů není třeba DUR notifikovanou osobou posuzovat. Navíc je třeba se uvědomit, že autorizované osobě (tj. projektantovi) byla na základě zák. č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (v platném znění) propůjčena pravomoc státu a tedy jen on odpovídá společnosti za odbornou úroveň projektové dokumentace. Zákonnou odpovědnost má tedy pouze autorizovaná osoba a nikoliv notifikovaná osoba. Prosíme o zvážení tohoto požadavku.

Odpověď na dotaz č. 6:

Na budoucí systém VRT v ČR je kladen požadavek jejich souladu s relevantními požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, tj. Technickými specifikacemi interoperability (TSI). Cílem požadavku Zadavatele na spolupráci tzv. notifikované osoby (NoBo) již ve fázi zpracování DÚR je předejít nesrovnalostem dokumentace s TSI již v raných etapách záměru. S ohledem jak na rozsah a finanční náročnost záměru, tak na neobvyklost takového záměru (novostavba VRT) v českém prostředí by i drobná nesrovnalost ve fázi DÚR mohla mít zásadní časový a finanční dopad na fáze následující, a to ve formě nutnosti přepracování DÚR a/nebo požadavku na změnu již platného územního rozhodnutí včetně změny rozsahu majetkoprávního vypořádání. Zadavatel si je vědom odpovědnosti autorizované osoby v procesu umístování, povolování a schvalování staveb a spolupráci notifikované osoby (NoBo) požaduje právě z důvodu snížení výše popsanych rizik v procesu přípravy stavby.

Dotaz č. 7:

V rámci přílohy č. 3c) (ZTP) čl. 5.4 je uveden harmonogram zpracování díla. Z něj je zřejmé, že objednatel má na uchazeče vysoké požadavky, resp. že uchazeč musí nasadit na zpracování díla samostatný tým, který se bude jen a pouze věnovat této zakázce. I tak je harmonogram díla poměrně napjatý, tzn. že na případné dotazy či návrhy uchazeče bude třeba brzká reakce objednatele. V jakých standardních časech lze očekávat reakce a rozhodnutí objednatele? Bude se jednat např. o 5 pracovních dní, v případě zvláště obtížných rozhodnutí 10 pracovních dní? Lze předpokládat, že připomínky objednatele k jednotlivým dílčím termínům obdrží uchazeč do 14 dní tak, jak je v CESTĚ standardně nastaveno?

Odpověď na dotaz č. 7:

Podle čl. 3.3 Smlouvy o dílo, jejíž závazný vzor tvoří Díl 2 zadávací dokumentace (dále jen „Smlouva“), se Objednatel zavazuje Zhotoviteli poskytnout veškerou nezbytnou součinnost k provedení Díla. Podle odst. 3.5.4 Obchodních podmínek, které tvoří přílohu č. 2 Smlouvy, má Zhotovitel právo na adekvátní prodloužení lhůty pro předání Díla nebo příslušné Části Díla v případě, že nastane jakékoliv zpoždění, překážka nebo opatření způsobené nebo přičitatelné Objednateli nebo třetím stranám (bez zavinění Zhotovitele) – za předpokladu splnění dalších v Obchodních podmínkách uvedených podmínek. Zda včasné neposkytnutí odpovědi Objednatele

na dotaz Zhotovitele bude možno považovat za překážku zakládající právo Zhotovitele na prodloužení lhůty pro předání Díla nebo příslušné části Díla, bude záviset na konkrétním případě.

Sdělení zadavatele:

Zadavatel sděluje, že v souvislosti se změnou zadávací dokumentace přistoupil k prodloužení lhůty pro podání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek, tj. z 28. 2. 2022 na 20. 4. 2022 (o 51 kalendářních dnů).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 zákona provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací“ bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Změny se týkají těchto ustanovení původního Oznámení o zahájení zadávacího řízení:

IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 28.02.2022 nahrazeno: **20.04.2022** Čas: 13:00

IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 28.02.2022 nahrazeno: **20.04.2022** Čas 13:00

Příloha: ZTP ve znění po změně

Ing. Martin Švehlík

ředitel odboru přípravy VRT

na základě Pověření č. 1 – NM

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

Doložka číslo: 2483520

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 80063e16-a2de-4daf-bf74-96f73c18f868

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Vojtěch KASKA)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 09.02.2022 09:14:00



e2dfe03b-c60c-415a-adb1-ded834ae666c