



- N -

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa východ**  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

NA DORUČENKU

VÁŠ DOPIS ZN:  
ZE DNE:

NAŠE ZN: 38 /2015 - SSV

VYŘIZUJE: Ing. Jaromír Souček

TEL.: 724 932 283

FAX:

E-MAIL: soucekj@szdc.cz

DATUM: 05.01.2015

POČET LISTŮ: 5  
POČ. PŘÍLOH:  
POČ. LISTŮ PŘ:

**Dle rozdělovníku**

**Věc: Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno**  
**Dodatečná informace k zakázce č. 3**

Zadavatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384  
IČ: 70994234  
DIČ: CZ70994234

Zastoupena:

Dr. Ing. Václavem Johnem, ředitelem organizační jednotky Stavební správa východ, na základě Řádu SZDC č. 3 Podpisový řád státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Druh zadávacího řízení:

Otevřené řízení na služby

Identifikace:

Evidenční číslo formuláře dle ISVZUS 7405011001559  
Evidenční číslo VZ ve Věstníku VZ 401559  
uveřejněn ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 11. 2014.  
Evidenční číslo VZ (registr SZDC): 6173180

Zadavatel, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc obdržel dotazy uchazeče k výše uvedené nadlimitní veřejné zakázce. Na tyto dotazy odpovídáme a odpověď odesíláme všem dodavatelům, kteří požádali o poskytnutí zadávací dokumentace nebo kterým byla zadávací dokumentace poskytnuta.

**Dotaz č. 1**

*V zadávací dokumentaci, Díl 2, Příloha č.3 – Zvláštní podmínky pro zpracování, str. 7, 4. odrážka, 2. odstavec prosíme o vysvětlení textu: „Pro přepravní výkony na vysokorychlostních tratích bude převzat přepravní proud z dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.“ Znamená to tedy, že dle tohoto zadání poloha ŽUB neovlivní přepravní proudy na VRT? Tedy pokud například cestovní doba*



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa východ**  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

*vlakem z Brna do Jihlavy je po VRT cca 35 minut (při započtení 15 minut na cestu po městě v Jihlavě i Brně může být celková doba cesty 65 minut) a doba cesty osobním automobilem v ranní špičce cca 60 minut (při započtení času na hledání místa na zaparkování 10 minut může být celková doba cesty 70 minut), má zpracovatel předpokládat, že určitá poloha nádraží, která prodlouží celkovou dobu cesty vlakem o např. 10 minut (a vlak díky tomu zapříčiní to, že veřejná doprava bude pomalejším módem než IAD), nemá mít vůbec žádný vliv na chování cestujících při rozhodování o volbě dopravního prostředku?*

*Jak se má zpracovatel zachovat k ostatním hlavním tratím, které nejsou VRT – např. tratě směr Svitavy, Olomouc, Přerov? Platí pro ně stejná pravidla jako pro VRT?*

### **Odpověď na dotaz č. 1**

Zadavatel v zadávací dokumentaci ve zvláštních podmínkách (ZP), kap. 5 stanovil: „Studie dále v samostatné kapitole „Analýza dopadů napojení VRT do ŽUB“ zhodnotí v doplňujícím ekonomickém hodnocení (EH) relativní rozdíly jednotlivých variant na vysokorychlostní trati Praha – Brno v úseku od referenčního bodu km 187,0 (viz rozsah řešení). Pro přepravní výkony na vysokorychlostních tratích bude převzat přepravní proud z dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. V tomto doplňujícím EH budou započteny investiční náklady zapojení VRT do ŽUB pro jednotlivé varianty, zohledněn rozdíl přepravních časů, provozních nákladů a dalších vlivů. Cílem je relativní porovnání jednotlivých variant, např. rozdílové ENPV.“ Z uvedeného vyplývá:

- 1.1 zadavatel předpokládá, že poloha železniční stanice Brno hlavní nádraží ovlivní náklady a výnosy v jednotlivých projektových variantách různě ve všech ohledech: například se změní přepravní časy, tím i přepravní výkony mezi jednotlivými projektovými variantami. Všechny tyto vlivy musí zpracovatel SP ŽUB ve studii zohlednit.
- 1.2 součástí zadání a řešení SP ŽUB není stanovení přepravního proudu pro VRT Praha – Brno. Tento přepravní proud bude převzat z DSS 2. fáze pro referenční variantu, s níž DSS 2. fáze uvažovala. Pro ostatní projektové varianty bude přepravní proud modifikován zpracovatelem SP ŽUB podle předchozího bodu.

Pro ostatní tratě zaústěné do ŽUB platí, že zadavatel v ZP kap. 4 stanovil: „Rozsah železniční sítě pro přepravní prognózu je definován hranicemi takto: síť SŽDC, s. o. v rozsahu provozu železničních linek procházejících ŽUB a linek na ně přímo navazujících nebo s nimi provázaných. Pro regionální linky procházející ŽUB se uvažuje vždy celá trasa linky, pro dálkové a meziregionální linky ta jejich část, která je řešením ŽUB ovlivněna“ a dále v kap. 6, oddíl 8 „na hranici oříznutí oblasti dopravního modelu musí být zajištěna kalibrace ve vztahu k vnější části sítě; (...) pro dopravní model využije zpracovatel existující podklady, které si sám zajistí vyjma níže uvedených; náklady na jejich opatření jsou součástí ceny zakázky.“ Na tratích se zpracovanou přepravní prognózou v podkladových dokumentacích (např. SP Brno – Přerov) využije zpracovatel SP ŽUB údaje o přepravním proudu pro referenční variantu a modifikuje ji pro ostatní projektové varianty. Na tratích bez zpracované přepravní prognózy je stanovení údajů o přepravním proudu plně součástí zakázky na SP ŽUB.



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa východ**  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

### **Dotaz č. 2**

*Jak postupovat v případech, kdy se přepravní proudy budou lišit v jednotlivých dokumentech?  
Například pokud přepravní proudy tratě Brno – Přerov v Dopravní sektorové strategii, 2. fázi budou jiné než ve studii proveditelnosti Modernizace trati Brno-Přerov, SUDOP Brno 2014?*

### **Odpověď na dotaz č. 2**

V případě, že zpracovatel upozorní zadavatele na odlišné hodnoty přepravních proudů v podkladových studiích, stanoví pořadí relevance zadavatel s tím, že přednostně budou využity dokumentace podrobnější (např. SP Brno – Přerov přednostně proti DSS 2. fáze) a aktuálnější.

### **Dotaz č. 3**

*V zadávací dokumentaci, Díl 2, Příloha č.3 – Zvláštní podmínky pro zpracování, str. 11, 6. odrážka:  
Co znamená text „Pro všechny řešené varianty využije výstupů z dopravního modelu města Brna, kterým, ...“? Znamená tato věta například, že ve formátu běžně zpracovatelném programu pro dopravní modelování bude poskytnut model města Brna nebo nějaká jeho část? Nebo naopak bude k dispozici pouze jeden jediný pentlogram zatížení sítě veřejné dopravy v podobě výkresu ve formátu PDF. Mohlo by být upřesněno? Ovlivňuje to předpokládanou výši nákladů na část přepravní prognózy.*

### **Odpověď na dotaz č. 3**

Zpracovateli budou v celém průběhu veřejné zakázky prostřednictvím zadavatele od Magistrátu města Brna poskytovány pro každou posuzovanou variantu (projektové varianty a variantu bez projektu) výstupy zatížení sítě MHD, VHD a IAD v obecně čitelném formátu, například ve výkresu ve formátu pdf s doprovodnými tabulkami formátu xls. Dopravní model vytvořený v rámci této veřejné zakázky a dopravní model města Brna budou vzájemně verifikovány v celém průběhu zpracování veřejné zakázky.

### **Dotaz č. 4**

*V zadávací dokumentaci, Díl 2, Příloha č.3 – Zvláštní podmínky pro zpracování, str. 8, odrážka 3:  
Jakým způsobem má být uvažován tzv. Severojižní kolejový diametr? V podobě, v jaké byl uvažován ve studii IKP CE 2014, nebo může být jeho koncepce zcela změněna dle „výsledků posouzení provozní koncepce osobní železniční dopravní a dalších zjištěných podkladů“? Pokud ano, tak v zásadě každou variantu je nutno v SP uvažovat dvakrát, tedy zdvojnásobit počet variant hned na začátku prací.*

### **Odpověď na dotaz č. 4**

Řešení tzv. severojižního kolejového diametru není součástí posuzovaných variant. Míra zohlednění výhledového severojižního kolejového diametru na posuzované (projektové i bez projektu) varianty bude shodná s podkladovou studií IKP CE.



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa východ**  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

### **Dotaz č. 5**


*Počítáme správně s tím, že čtyřstupňový multimodální dopravní model, který bude vytvořen v rámci této veřejné zakázky, bude zadavateli předán v otevřené podobě tak, aby případné aktualizace, verifikace nebo jiné úpravy této studie proveditelnosti mohl provádět i jiný subjekt, než zhotovitel této studie?*


### **Odpověď na dotaz č. 5**

Ano, všechny části díla, tedy i čtyřstupňový multimodální dopravní model vytvořený v této zakázce, budou předány zadavateli v otevřené podobě s tím, že v souladu s čl. IV bod 1-3 Obchodních podmínek Stavební správy východ pro smlouvu o dílo č.1/2014 ze dne 20.2.2014\*), které tvoří část zadávací dokumentace, zadavateli náleží dnem přechodu vlastnického práva k dílu právo s tímto dílem nakládat v plném rozsahu tak, jak mu umožňuje tato výhradní a neodvolatelná licence, tedy včetně možnosti provádět aktualizace, verifikace, nebo jiné úpravy díla a to i jiným subjektem, než zhotovitelem této studie.

#### **\*) IV. VLASTNICKÉ PRÁVO KE ZHOTOVOVANÉMU DÍLU A UŽÍVACÍ PRÁVA**

1. Vlastnické právo k jednotlivým Částem Díla a veškerým dokumentům, předaným Zhotovitelem Objednateli na základě Smlouvy, nabývá okamžikem jejich předání Zhotovitelem Objednateli Stát a Objednatel současně získává odpovídající právo hospodaření ve smyslu zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.
2. K výsledkům činnosti Zhotovitele v souvislosti s plněním Smlouvy, které jsou autorským dílem ve smyslu ust. § 2 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, Zhotovitel ve smyslu ust. § 2634 občanského zákoníku poskytuje k takovému autorskému dílu jako celku nebo k jeho jednotlivým částem ke dni vzniku takového autorského díla Objednateli oprávnění jej užit – licenci, a to výhradní, neodvolatelnou, umožňující všechny způsoby užití autorského díla, potřebné pro naplnění účelu Smlouvy a pokračování plnění navazující na tuto Smlouvu, a v množstevním rozsahu tomuto účelu přiměřenému, s územním rozsahem vymezeným územím České republiky a časovým rozsahem omezeným na dobu trvání majetkových autorských práv k autorskému dílu, včetně možnosti zásahu do autorského díla, a to i prostřednictvím třetích osob, možnosti udělení podlicence a možnosti licenci převést na třetí osobu. Pro vyloučení pochybností platí, že cena veškerých licencí poskytnutých na základě tohoto článku je již zahrnuta v Ceně Díla. Objednatel či jeho právní nástupce nejsou povinni licenci využít.
3. V případě licence dle předcházejícího článku se Zhotovitel s ohledem na význam a způsob použití výslovně zřídka práva licenční smlouvu vypovědět dle ust. § 2370 občanského zákoníku a práva odstoupit od licenční smlouvy pro změnu přesvědčení dle ust. § 2382 občanského zákoníku.

  
-----  
Dr. Ing. Václav John  
ředitel organizační jednotky  
Stavební správa východ

  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa východ**  
772 58 Olomouc, Nerudova 1  
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234  
(29)