

Naše značka
VZ 7/25Vyřizuje/linka
Mgr. Matušková/543171635Místo odeslání/datum
Brno 11. 3. 2025**Zadávací řízení „Modernizace tramvajové trati Bohunická – Moravanské lány – Modřice, smyčka“
Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2**

Dobrý den,

v označené věci jeden ze zájemců v rámci veřejné zakázky „Modernizace tramvajové trati Bohunická – Moravanské lány – Modřice, smyčka“ vnesl následující dotaz, na který zadavatel níže uvádí odpověď.

Vznesený dotaz č. 1:

Zadavatel v rámci svých požadavků uvedených v čl. 6 Kvalifikační dokumentace požaduje v rámci seznamu stavebních prací mj. následující zkušenost dodavatele:

„Zadavatel ke splnění tohoto kvalifikačního předpokladu požaduje, aby dodavatel prokázal poskytnutí minimálně:

- 3 dokončených rekonstrukcí nebo novostaveb tramvajových tratí, jejichž součástí je otevřený kolejový svršek s investičními náklady každé z nich min. 50 mil. Kč bez DPH / za stavbu.

-

[...]

Dále Zadavatel požaduje následující požadavky u členů týmu:

klíčový člen č. 1 – Hlavní stavbyvedoucí

- [...]
- *praxe v oblasti výkonu hlavního stavbyvedoucího na staveništi v souvislosti s realizací minimálně 1 staveb, která spočívala v novostavbě či komplexní rekonstrukci tramvajové trati v hodnotě minimálně 80 mil. Kč/stavba;*
- [...]

klíčový člen č. 2 – Stavbyvedoucí – kolejový svršek

- [...]
- *praxe v oblasti výkonu stavbyvedoucího na staveništi v souvislosti s realizací minimálně 1 stavby, která spočívala v novostavbě či komplexní rekonstrukci tramvajové trati v hodnotě minimálně 110 mil. Kč/stavba;*
- [...]

Domníváme se, že výše uvedený požadavek zadavatele je stanoven neodůvodněně diskriminačním způsobem, když zadavatel výše uvedené referenční zkušenosti dodavatele, resp. členů týmu spojuje s realizací výlučně „tramvajové“ tratě.

Předmětem plnění je rekonstrukce tramvajové trati, která je však z pohledu technického provedení a konstrukčního či materiálového charakteru totožná se železniční tratí. Zadavatel proto v tomto ohledu neodůvodněně omezuje okruh možných dodavatelů, když neumožňuje prokázání shora vyjmenovaných zkušeností prostřednictvím zkušeností s rekonstrukcí železničních tratí.

Z pohledu kvality získaných zkušeností je totiž takováto zkušenost s rekonstrukcí železničních tratí zcela porovnatelná s realizací tramvajové tratě specifikované dle technických podmínek této veřejné zakázky. Rovněž druh autorizace je stejný a nerozlišuje mezi účelem využití.

Jak vyplývá z řezů (projektové dokumentace) soutěžené tramvajové trati, skladba navrženého železničního svršku se skládá z typů kolejnic, betonových pražců a šterkového lože, které musí odpovídat dodacím podmínkám Správy železnic. Navržený železniční spodek je rovněž navržen z kameniva, stabilizované zemní

pláně a s odvodněním podélnými trativody, které odpovídají standardům železničních tratí. Jak navržený železniční spodek, tak svršek jsou charakterem stejné jako standardní železniční trať, a i technologie výstavby je rovněž porovnatelná. Stavební části nevyžadují žádné specifické zkušenosti, které by byly spojeny výlučně se stavbami tramvajových tratí. V projektové dokumentaci této veřejné zakázky je taktéž odkazováno právě na normy Správy železnic.

Domníváme se, že v této souvislosti neexistuje pro zadavatele žádná přidaná hodnota, resp. žádné objektivní důvody, pro které je nezbytné vázat zkušenost dodavatele, resp. členů realizačního týmu pouze na zkušenost s realizací tramvajové tratě, a zadavatel by měl proto umožnit prokázání zkušeností rovněž s rekonstrukcí železničních tratí.

Dodavatel, který má zkušenost s realizací železniční tratě, je stejně schopen realizovat předmět této veřejné zakázky, tedy tramvajové tratě, kdy obě zkušenosti (jak tramvajová trať, tak železniční) jsou z pohledu materiálových či konstrukčních v tomto případě stejné, resp. porovnatelné.

Rozšíření tohoto požadavku by při zachování porovnatelných zkušeností a kvalit dodavatelů rozšířilo soutěž, což by nepochybně vedlo k získání ekonomicky výhodnějších nabídek.

S ohledem na výše uvedené bychom zadavatele proto zdvořile požádali o přehodnocení svých požadavků a v této souvislosti o úpravu kvalifikačních požadavků týkajících se zkušeností dodavatele, resp. členů týmu s tramvajovou tratí tak, že rozšíří jejich prokázání také na zkušenosti s realizací železničních tratí. Pokud Zadavatel i přes výše uvedené nevyhoví požadavku dodavatele na úpravu zadávacích podmínek, žádáme Zadavatele, aby odůvodnil svůj požadavek vázat zkušenost dodavatele a členů realizačního týmu výlučně na tramvajové tratě, a to z pohledu údajných specifických odlišností (materiálově – konstrukčních či jiných věcných odlišností).

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel považuje požadavek na technickou kvalifikaci dle bodu 6.1. a) Kvalifikační dokumentace za přiměřený, a to vzhledem k povaze předmětu plnění (tramvajová dráha). Především se jedná o složité směrové a výškové poměry některých částí předmětné tramvajové trati, jež jsou významně odlišné od parametrů železničních tratí, byť se z pohledu technického provedení a konstrukčního či materiálového složení jednotlivých konstrukcí může jednat o podobné skladby. S tím také souvisí použití odlišných technologií a mechanismů pro zřízení svršku (v případě této zakázky se jedná např. o poloměry směrových oblouků R=26 či 28,5 m, klesání/stoupání 49,5 ‰). Zadavatel tedy trvá na požadavcích na technickou kvalifikaci uvedených v bodě 6.1. a) Kvalifikační dokumentace.

V návaznosti na výše uvedené zadavatel rovněž trvá na požadavcích na technickou kvalifikaci uvedených v bodě 6.1. b) Kvalifikační dokumentace týkajících se zkušeností dodavatele, resp. členů týmu s realizací tramvajové trati.

Zadavatel dále uvádí, že v projektové dokumentaci této veřejné zakázky není odkazováno na normy Správy železnic, jak uvádí účastník ve svém dotazu, pouze je z důvodu absence ustálené metodiky výpočtu únosnosti pražcového podloží pro tramvajové tratě použita metodika pro železniční tratě dle předpisu SŽ S4 Železniční spodek, příloha 6, která je založená na metodě DORNII.

Dále zadavatel uvádí, že Kvalifikační dokumentace a Zadávací dokumentace této veřejné zakázky byla zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro oblast zadávání zakázek Programu Doprava (OPD3).

S pozdravem

Ing. Miloš Havránek
předseda představenstva

Mgr. Bc. Marek Viskot
člen představenstva