



Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.

Pisárecká 555/1a, Pisárky, 603 00 Brno

Subjekt je zapsán v obchodním rejstříku Krajského soudu v Brně, oddíl B, vložka 783

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE

NAŠE ZNAČKA

711/016925/2020/IRa

VYŘIZUJE / LINKA

Ing. Raušová / 543 433 191

BRNO

04.08.2020

VĚC

Rekonstrukce ulice Lesnická

Vysvětlení zadávací dokumentace

Vážení,

dne 30. 7. 2020 obdržel zadavatel v rámci zadávacího řízení na veřejnou zakázku „Rekonstrukce ulice Lesnická“ (dále jen „veřejná zakázka“), uveřejněného dne 20. 7. 2020 na profilu zadavatele v elektronické podobě prostřednictvím Elektronického nástroje E-ZAK, v Úředním věstníku Evropské unie pod č. dokumentu 343843-2020 a ve Věstníku veřejných zakázek pod č. Z2020-024878, žádost o poskytnutí vysvětlení zadávací dokumentace v následujícím znění:

„1.Zadavatel požaduje v rámci bodu 17.1.Vymezení technické kvalifikace rozsah požadovaných informací a dokladů dle ust. § 79 odst.2 písmeno a) zákona mimo jiné:

- 2 stavby zahrnující provedení rekonstrukce (nebo výstavbu) traťového úseku tramvajové trati na velkoplošných panelech v délce min 300 m úseku TT na stavbu(k tomu viz čl.18 ZD)

Rozumí dodavatel uvedenému požadavku správně tak, že může být splněn poskytnutými referenčními stavbami, kde byla použita podkladní betonová deska provedena jako pevný betonový základ, který je spárově prořezán (dilatován) a tvoří víceméně, také jednotlivé dílce betonu, které mohou být při bodové závadě např IS odstraněny a znovu betonáží zapraveny. Z hlediska funkčnosti jsou technologie z našeho pohledu stejné.“

Ve věci veřejné zakázky zadavatel uveřejňuje následující:

Při vymezení technického kvalifikačního kritéria, spočívajícího v prokázání realizace dvou staveb zahrnujících provedení rekonstrukce (nebo výstavby) traťového úseku tramvajové trati na velkoplošných panelech v délce min. 300 m úseku tramvajové trati na stavbu, zadavatel vycházel ze stavu tramvajových tratí ve městě Brně.

Důvodem, proč zadavatel trvá na prokázání uvedeného technického kvalifikačního požadavku, je skutečnost, že předmětem zadávané veřejné zakázky je městská tramvajová trať, na jejíž výstavbu jsou kladeny specifické požadavky. Referenční požadavek na konstrukci tramvajové trati na velkoplošných panelech byl zvolen s ohledem na řešení všech ostatních novostaveb nebo již rekonstruovaných úseků tramvajové trati ve městě Brně, u nichž nejsou používány žádné monolitické nebo dodatečně zmonolitňované konstrukce pro uchycení drobného kolejiva a kolejnic. Jedná se o trvalý standard pro město Brno, přičemž kolejová (tramvajová) síť tvoří jeden celek.

Obecně se výstavba tramvajové trati v intravilánu města od tramvajové trati v extravilánu města či železniční trati liší především v tom, že v intravilánu města jsou v podloží uloženy inženýrské sítě, s nimiž je třeba počítat při pokládání vrstev podloží (na rozdíl od výstavby tramvajové nebo železniční trati „na zelené louce“). V intravilánu města je rovněž nutné počítat s automobilovou dopravou, která tramvajové trati v mnohých místech kříží, proto musí být tramvajové tratě pojízdné.

K požadované technologii zadavatel uvádí, že je rozdíl, zda dochází k vybudování tramvajové trati na příčných pražcích, ať dřevěných, betonových nebo ocelových (tato konstrukce vychází z konstrukce železničního svršku) nebo na velkoplošných panelech. Tramvajová trať na pražcích se často realizuje s otevřeným svrškem (nedělá se žádný zákryt pro poježdění automobily), je často vybudována v samostatném tělese uprostřed např. čtyřproudé komunikace, je dlouhá a víceméně přímá, resp.

TELEFON
+420 543 433 111

FAX
+420 543 433 000

BANKOVNÍ SPOJENÍ
KB BRNO-MĚSTO 5501621/0100

DIČ: CZ46347275

IČO: 46347275

disponuje menším počtem oblouků o velkém poloměru, dále taková tramvajová trať nevyžaduje např. odvodnění žlábků včetně přípojek do kanalizačních stok. V případě vysokorychlostních železničních tratí je technika jejich výstavby ještě odlišnější.

Při výstavbě tramvajové trati na velkoplošných panelech dochází k manipulaci s velkoplošnými panely, k níž je jednak zapotřebí použití těžké techniky - jeřábů (oproti manipulaci se dřevěnými nebo betonovými pražci, u nichž je technika pokládky odlišná) a dále zkušeností s pokládkou těchto velkoplošných panelů, jelikož na rozdíl od pokládky kolejnic na pražce, u kterých je možné niveletu koleje dorovnat podbíjením, je v případě panelů bezpodmínečně nutné zajistit přesné výškové osazení panelů, jelikož upevnění kolejnic na panely umožňuje pouze velmi omezenou možnost výškové rektifikace kolejnic a tím i nivelety koleje. Vlastní kryt tramvajové trati je navrhován živичný s možností pojezdu nekolejových vozidel, přičemž je nutné, aby dodavatel měl zkušenosti i s frézováním a pokládkou živice mezi kolejnicemi. Nadto se tento druh tramvajové trati často vybavuje nejen protihlukovou ale i antivibrační úpravou, která u železnic nebo tramvajových tratí v extravilánu odpadá, resp. řeší se jiným způsobem.

V případě zvoleného technického kvalifikačního předpokladu založeného na zkušenosti s ukládáním kolejnic na velkoplošné panely jsou eliminovány problémy např. s dodatečnou rektifikací a následným zmonolitněním, což jsou činnosti, které by musely být realizovány v několika krocích při provádění svršku tramvajové dráhy, což by působilo riziko časových průtahů a prodloužení prací, přičemž by uvedené ohrozilo zadavatelem stanovený limitní termín na provedení díla v délce 38 týdnů. Zadavatel zdůrazňuje, že tramvajová trať představuje významný podíl na objemu všech prací a dodávek a je to jedna z klíčových činností celé předmětné veřejné zakázky. V případě vymezeného kvalifikačního předpokladu (založeného na zkušenostech s využitím velkoplošných panelů) zcela jednoznačně shora uvedený problém odpadá, když zadavatel požadoval prokázat relevantní zkušenost s realizací technologických procesů výstavby, které jsou předmětem plnění veřejné zakázky, a to i s důrazem na zjednodušení při odstraňování případných budoucích vad geometrického tvaru kolejnic i polohy koleje nebo odstraňování havárií na inženýrských sítích.

Použití velkoplošných panelů totiž umožňuje operativní řešení havarijních situací za minimalizace časového dopadu do dopravy jak hromadné, tak i individuální, což má také významný dopad do provozních nákladů. Ukládání kolejnic do velkoplošných panelů je uplatňováno v rámci celého kolejiště ve městě Brně, a tedy umožňuje standardizovaný způsob údržby, který je pak ekonomicky a provozně efektivnější a má pouze zanedbatelný dopad do provozu jednotlivých linek. Rozebiratelný systém oproti monolitickému systému zásadně zkracuje dobu výluky v případech poruch inženýrských sítí uložených pod kolejištěm. Město Brno, jako garant služby hromadné přepravy osob, nemůže připustit nesystémovou změnu technologie na malém úseku, která by měla dopad do zvýšení provozních nákladů Dopravního podniku města Brna, a.s., navíc by tato skutečnost mohla vyvolat zhoršení komfortu cestujících i ostatních účastníků provozu a také by znamenala další sekundární výdaje pro město Brno samotné, přičemž kvalifikační předpoklady byly stanoveny s ohledem na právě uvedené skutečnosti.

S ohledem na hloubku a hustotu uložených inženýrských sítí a dopravní zatížení z intenzivní tramvajové dopravy jedné z páteřních linek ve městě Brně, je technické řešení tramvajové trati uloženou na velkoplošných panelech jediné akceptovatelné řešení ve městě Brně, a to jak z důvodů časových (ať již při samotné realizaci tramvajové trati nebo při haváriích inženýrských sítí uložených pod kolejištěm či při nutnosti oprav tramvajové trati), tak z důvodů výše provozních nákladů.

Zadavatel s odkazem na shora uvedenou argumentaci odmítá, že by předmětné technické kvalifikační předpoklady byly stanoveny excesivně či by jakkoli vybočovaly z oprávněných potřeb zadavatele při realizaci dané veřejné zakázky, anebo by nebyly přímo navázány na předmět plnění veřejné zakázky. Naopak, veškeré požadavky zadavatele na minimální úroveň technických kvalifikačních předpokladů jsou dány objektivně s ohledem na rozsah a složitost předmětné veřejné zakázky.

Zadavatel rekapituluje specifické aspekty, které dále odůvodňují požadavek na příslušnou zkušenost dodavatele s požadovaným typem plnění. Specifický v požadované referenční technologii je způsob

uložení, kdy požadované velkoplošné panely jsou ihned po uložení do podkladní konstrukční vrstvy z drceného kameniva připraveny pro montáž kolejí, na rozdíl např. od prefabrikátů, které musí být rektifikovány ve vzájemné poloze a také ve výškové poloze, je do nich nasunut další ztužující prvek a poté jsou vzájemně zmonolitněny. Požadovaná technologie na velkoplošných panelech vyžaduje větší nároky na prvotní přesnost osazení, která naopak potom vede ke zrychlení celého dokončení tramvajové trati, případně její opravy. Zadavatel s ohledem na předmět plnění veřejné zakázky nepožadoval technologické postupy používané při realizaci kolejové konstrukce např. metra či železniční trati za obdobné jako postupy při realizaci tramvajové trati. Stejně tak nelze jiné systémy s pevnou jízdní dráhou považovat za obdobné jako systém kolejnic uložených na velkoplošných panelech, a to natolik, aby tato řešení byla volně zaměnitelná a zkušenosti s realizací jednoho technologického řešení apriorit znamenaly zkušenost na přiměřeně podobné úrovni s realizací jiného technologického řešení.

Co se týče samotných technických kvalifikačních předpokladů, je potřeba zdůraznit primární účel jejich stanovení, tj. zajištění realizace veřejné zakázky výhradně dodavateli, kteří k řádnému splnění veřejné zakázky prokazatelně mají dostatečnou technickou způsobilost. Tím je minimalizováno riziko zadavatele, že dojde ke zmaření účelu zadávacího řízení, kterým je řádná a efektivní realizace plnění, jež je veřejnou zakázkou, a to zvláště v případě, kdy je nezbytná nadstandardní koordinace prací s ostatními částmi plnění.

S pozdravem

Bc. Jaromír Peška
vedoucí útvaru inženýrských služeb
Brněnských vodáren a kanalizací, a.s.