

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE
Č. 4 ZE DNE 20. 3. 2026

ZADAVATEL: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Sídlo: Zborovská 11, 150 21 Praha 5

IČO: 000 66 001

ZÁSTUPCE ZADAVATELE: HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář

Sídlo: Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1

IČO: 264 54 807

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Běžná a zimní údržba silnic Středočeského kraje – oblast Benešov“, ev. č. VVZ: Z2026-003051

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace:

Vysvětlení č. 1:

Dotaz:

Podle přílohy č. 6 zadávací dokumentace (přehled nástrojů pomůcek, provozních nebo technických zařízení) požaduje zadavatel celkem 35 kusů nákladního automobilu s výbavou ZÚ (nástavba pro rozhoz jak suché, tak vlhčené soli solným roztokem) a 19 kusů nákladního automobilu s výbavou ZÚ (nástavba pro rozhoz inertních posypových materiálů). Podle přílohy č. 4 zadávací dokumentace (pasportu silnic) činí celková délka silnic, kterých se Veřejná zakázka bude týkat, 1.944,71 km. Z toho vyplývá, že je zadavatelem vyžadován 1 nákladní automobil s výbavou ZÚ (nástavba pro rozhoz jak suché, tak vlhčené soli solným roztokem) na každých 55,56 km a 1 nákladní automobil s výbavou ZÚ (nástavba pro rozhoz inertních posypových materiálů) na každých 102,35 km. Žádáme tedy o vysvětlení, z jakých konkrétních údajů zadavatel vycházel při stanovení takového množství nákladních automobilů pro zimní údržbu a na základě čeho bylo stanoveno takové pokrytí délky silnic tolika nákladními automobily. Zároveň žádáme o přehodnocení této potřeby a o snížení potřebného počtu těchto nákladních automobilů tak, aby požadované množství nákladních automobilů s výbavou ZÚ bylo poloviční (čímž bude stále zajištěno pokrytí nákladními automobily na každých 111,12 km v prvním případě a na každých 204,7 km ve druhém případě).

Odpověď zadavatele:

Zadavatel vycházel z platných operačních plánů ZÚ, a tudíž ze stávající potřeby ZÚ pro ošetření komunikací na řešené oblasti. Operační plány ZÚ jsou nastaveny tak, aby byla zajištěna sjízdnost spravovaných komunikací v časových lhůtách daných související legislativou. Zadavatel trvá na požadavku v množství řešené techniky uvedeném v zadávací dokumentaci.

Vysvětlení č. 2:

Dotaz:

S výše uvedeným souvisí i náš další dotaz a žádost o vysvětlení, a to že předmět plnění Veřejné zakázky zahrnuje zajištění letní i zimní údržby pozemních komunikací v rámci jednoho zadávacího řízení. Je však zjevné, že letní a zimní údržba komunikací představují z hlediska technologického, organizačního i kapacitního zajištění výrazně odlišné činnosti. Zimní údržba je typicky spojena zejména se zajištěním

zimní pohotovosti, odstraňováním sněhu a náledí a posypem komunikací, zatímco letní údržba zahrnuje především činnosti spočívající v čištění komunikací, údržbě krajnic, příkopů, zeleně, dopravního značení či drobných opravách související infrastruktury. Tyto činnosti jsou obvykle realizovány odlišnou technikou, personálním zajištěním i organizačním režimem. V této souvislosti se tak lze oprávněně domnívat, že spojení uvedených plnění do jediné veřejné zakázky může potenciálně vést k omezení hospodářské soutěže, a to zejména tím, že může z účasti v zadávacím řízení vyloučit dodavatele, kteří jsou odborně a kapacitně způsobilí poskytovat pouze jeden z uvedených typů služeb. To je ostatně zcela patrné na požadavcích souvisejících s technickým vybavením uchazečů (dodavatelů), když enormní množství techniky, kterou musí mít uchazeč zajištěnu jak pro letní, tak pro zimní údržbu, předem zcela vylučuje mnohé potenciální dodavatele, kteří by bez problémů za ekonomicky výhodných podmínek byli schopni a ochotni plnit jen jednu ze složek údržby silnic, tj. buďto jen letní, anebo jen zimní.

Takové vymezení předmětu plnění by mohlo být v rozporu se zásadami zadávání veřejných zakázek, zejména se zásadou přiměřenosti a zákazu bezdůvodného omezování hospodářské soutěže podle § 36 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek. Žádáme tedy o vysvětlení následujících skutečností:

- Z jakých konkrétních důvodů zadavatel přistoupil ke spojení letní a zimní údržby komunikací do jedné veřejné zakázky.
- zda zadavatel při přípravě zadávací dokumentace posuzoval možnost rozdělení veřejné zakázky na samostatné části ve smyslu § 35 zákona o zadávání veřejných zakázek (např. samostatně pro letní a samostatně pro zimní údržbu), a pokud ano, z jakých důvodů od takového postupu upustil,
- jakým způsobem zadavatel posuzoval dopad zvoleného vymezení předmětu plnění na hospodářskou soutěž mezi dodavateli.

Současně žádáme o zvážení, zda by s ohledem na zásady uvedené v § 6 a § 36 zákona o zadávání veřejných zakázek nebylo na místě předmět Veřejné zakázky rozdělit na samostatné části podle jednotlivých druhů údržby, případně jiným způsobem upravit zadávací podmínky tak, aby byla umožněna širší hospodářská soutěž mezi dodavateli.

Odpověď zadavatele:

Zadavatel nesouhlasí s výše uvedeným tvrzením. Základní technika na výkon zimní a letní údržby je totožná, mění se pouze nástavby a přídatná zařízení. Zadavatel naopak nepovažuje za ekonomické zabezpečovat zimní a letní údržbu rozdílnou technikou. V takovém případě by například technika pro ZÚ byla po celou dobu letní údržby nevyužita a naopak. Stejně tak je letní i zimní údržba zajišťována stejnými pracovníky seznámenými s potřebnými technologiemi, pravidly bezpečnosti práce apod., a se znalostí prostředí a potřebných technologických postupů, které se mnohdy v rámci letní a zimní údržby v krajních měsících překrývají.

Zadavatel zároveň k vymezení předmětu, rozsahu a dalších podmínek veřejné zakázky vedl předběžné tržní konzultace, kde dané otázky a zvažované nastavení veřejné zakázky ověřoval s relevantním trhem. Na základě výsledků PTK přistoupil zadavatel k zadání veřejné zakázky v podobě, v jaké byla vyhlášena. Zadavatel proto neuvažuje o rozdělení předmětu veřejné zakázky na samostatné části a setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

Vysvětlení č. 3:

Dotaz:

Ze zadávací dokumentace není zřejmé, z jakých konkrétních podkladů či dat zadavatel vycházel při stanovení množství, případně počtu kusů u jednotlivých položek uvedených v soupisu prací. Tyto údaje jsou přitom pro dodavatele zásadní při kalkulaci nabídkové ceny a při posouzení ekonomických a kapacitních aspektů plnění Veřejné zakázky. Žádáme tedy o vysvětlení, z jakých podkladů, statistik či historických dat zadavatel vycházel při stanovení předpokládaného množství (resp. počtu kusů) u jednotlivých položek soupisu prací, zda uvedené množství odpovídá průměrnému nebo jinak stanovenému rozsahu skutečně realizovaných plnění v minulých obdobích, případně jaká metodika byla při stanovení těchto hodnot použita. Současně žádáme o poskytnutí přehledu skutečného čerpání

jednotlivých položek v předchozích letech, a to alespoň za posledních pět kalendářních let, vždy s uvedením skutečně realizovaného množství u jednotlivých položek za každý kalendářní rok zvlášť. Poskytnutí uvedených informací je významné uchazeče (dodavatele) pro sestavení nabídky z hlediska posouzení očekávaného rozsahu plnění Veřejné zakázky a přípravy odpovídající a ekonomicky realistické nabídky.

Odpověď zadavatele:

Zadavatel vycházel při stanovení předpokládaného množství z údajů o množství a rozsahu jednotlivých prací za předchozí roky. Pro sestavení nabídky dodavatele i následné plnění veřejné zakázky je plně relevantní předpokládané množství uvedené v příloze č. 2 – položkový rozpočet.

Vysvětlení č. 4:

Dotaz:

Podle zadávací dokumentace je příloha č. 4, tj. pasport silnic, pouze orientační a může se v průběhu plnění Veřejné zakázky měnit v závislosti na zařazení/vyřazení silnic do správy zadavatele, resp. v závislosti na změně kategorie dotčených silnic. S ohledem na skutečnost, že délka a struktura spravované silniční sítě představují jeden ze základních parametrů pro stanovení nabídkové ceny a dimenzování technických i personálních kapacit dodavatele, žádáme zadavatele o upřesnění mechanismu, jakým bude řešena případná změna rozsahu spravovaných komunikací v průběhu trvání rámcové dohody, konkrétně:

- jakým způsobem bude řešena situace, kdy v průběhu plnění rámcové dohody dojde k významnému rozšíření rozsahu spravovaných silnic (např. převzetím dalších komunikací do správy zadavatele)?
- bude v takovém případě umožněna úprava ekonomických podmínek plnění, zejména pokud by změna rozsahu měla dopad na: (i) potřebné technické kapacity, (ii) logistiku zimní údržby, (iii) rozsah dispečerské služby, nebo (iv) náklady na materiál či pracovní sílu?
- existuje zadavatelem stanovená hranice významné změny rozsahu (např. procentuální změna délky komunikací), při jejímž překročení bude možné upravit podmínky plnění nebo uzavřít dodatek k rámcové dohodě?
- jak bude postupováno v případě snížení rozsahu spravovaných komunikací, které by mohlo mít dopad na ekonomickou návratnost investic dodavatele do techniky či organizačního zajištění plnění veřejné zakázky?

Současně žádáme o doplnění informace, zda může pro účely zpracování nabídky poskytnout také historický vývoj délky spravovaných komunikací v oblasti Benešov alespoň za posledních 5 let, případně informaci o plánovaných změnách ve správě silniční sítě, které jsou zadavateli v současnosti známy.

Odpověď zadavatele:

Změny v rozsahu silniční sítě jsou zpravidla realizovány v rozsahu malého počtu kilometrů za rok a většinou se jedná o nárůst vzhledem k přebíraným komunikacím od ŘSD v souvislosti s výstavbou dálnic. Zadavatel tedy nepředpokládá negativní vliv na změnu ekonomiky zakázky. Zadavatel pro informaci uvádí změny za poslední roky:

Vyřazeno

2.5.2025	silnice III/11555 v délce 1,237 km
23.1.2023	úsek silnice III/1064 v délce 0,255 km
26.1.2023	úsek silnice III/0049 v délce 0,289 km

Zařazeno

21.1.2026	silnice III/11447 délce 1,738 km
26.1.2026	silnice II/604 v délce 15,582 km

Zadavatel zároveň doplňuje, že v případě zásadních změn rozsahu plnění bude taková změna posouzena *ad hoc* dle pravidel stanovených v § 222 ZZVZ.

Vysvětlení č. 5:

Dotaz:

Ze znění položky č. 041200 v rámci BÚ_Všeobecné položky v příloze č. 2 zadávací dokumentace (inženýrská činnost pro zajištění dopravně inženýrského rozhodnutí a opatření „DIR“, „DIO“) není zřejmé, jaké konkrétní situace jsou do dané položky zahrnuty. Není zejména jasné, zda se vztahuje i na případy, kdy šířka komunikace neumožňuje řízení provozu kyvadlovým způsobem prostřednictvím náležitě poučených osob nebo pomocí světelné signalizace. Taková situace může nastat například tehdy, kdy dodržení všech bezpečnostních a technických požadavků v místě provádění prací, zejména zajištění pracovního prostoru, vyžaduje využití více než poloviny šířky komunikace. V takovém případě by bylo nezbytné komunikaci zcela uzavřít a stanovit objízdnou trasu, což by nevyhnutelně vedlo ke zvýšení souvisejících nákladů. Současně není jednoznačně určeno, kdo je v těchto případech odpovědný za zajištění příslušných opatření spočívajících v uzavření komunikace a stanovení objízdné trasy, respektive zda by tato opatření měl zajišťovat zadavatel a zda by měl nést náklady s nimi spojené. Z tohoto důvodu si dovoluujeme požádat o upřesnění, zda výše uvedená položka zahrnuje i situace popsané výše, tedy případy, kdy bude nutné komunikaci zcela uzavřít a stanovit objízdnou trasu, případně žádáme o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo výslovně uvedeno, že daná položka tyto situace zahrnuje, nebo aby byla do soupisu prací doplněna samostatná položka reflektující uvedené okolnosti včetně nákladů spojených s realizací příslušných opatření.

Odpověď zadavatele:

Položka zahrnuje: - náklady na vypracování DIO (příprava podkladů, šetření průběhu inženýrských sítí v dokumentacích správců, zakres inženýrských sítí do mapy 1:500, náklady na potřebnou dokumentaci, projednání a schválení DIO na příslušných úřadech dotčených výstavbou). Z položky bude čerpáno se souhlasem zadavatele dle daného místa, doby trvání, rozsahu. Jedná se o jednoduchá DIO v rámci BÚ. Značky budou kalkulovány zvlášť pomocí BÚ_3 Dopravní značení.

Položka zahrnuje i výše popsané situace v rámci běžné údržby. Nepředpokládáme v rámci běžné údržby DIO, které by mělo výrazně negativní dopad na čerpání této položky. Běžná údržba probíhá převážně na základě Žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích platné po celý kalendářní rok.

S ohledem na skutečnost, že tímto vysvětlením zadávací dokumentace nedochází ke změně zadávacích podmínek, nýbrž pouze k jejich upřesnění, zadavatel neprodlužuje lhůtu pro podání nabídek.

S pozdravem

Mgr. Mária Kopecká, advokátka

HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář,

osoba zmocněná zastupovat zadavatele při výkonu zadavatelských činností