

**PŘIPOMÍNKY OBRŽENÉ NA ZÁKLADĚ ŽÁDOSTI O KONEČNÉ ODSOUHLASENÍ ZD/ ZADÁNÍ**

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK/ DOPORUČENÍ K ÚPRAVĚ ZD			
<u>ZADÁVACÍ DOKUMENTACE/ ZADÁNÍ</u>			
ODSTAVEC ZD	NAVRHOVATEL ZMĚNY	POŽADAVEK NA ZMĚNU	NÁVRH VYPOŘÁDÁNÍ
1.	Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.	Je možno doplnit do podkladů dwg výkresy současných konstrukcí a taktěž zprávu z proběhlých zkoušek na podzim?	<p>Zadavatel v současné době provádí aktualizaci podkladů, které budou poskytnuty účastníkům SD. V rámci této aktualizace budou taktěž doplněny jednotlivé výkresy a tam, kde tyto výkresy budou existovat ve formátu .dwg, budou tyto poskytnuty účastníkům ve formátu .dwg.</p> <p>Pokud jde o zprávy z proběhlých zkoušek, tento dotaz byl vznesen již během posledního online jednání, kde bylo zástupci zadavatele sděleno, že proběhlé zkoušky byly realizovány s tím účelem, aby správce měl podklady pro svou činnost, tedy péči o most po dobu jeho životnosti. Vzhledem k tomu, že zprávy z proběhlých zkoušek nemají pro účastníky žádnou přidanou hodnotu, resp. by mohli být naopak matoucí, bylo rozhodnuto, že nebudou</p>

				tvořit podklad SD.
2.		Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.	Co přesně prosím znamená odst 2.10.1 Zadání, že navržené řešení musí být možné vybudovat v rámci jedné stavby? Ptám se proto, proto že zde je uvažována varianta 2+1, ta má výhodu, že může být realizována nejdříve jednokolejný most, pak na něj převést dopravu a pak pokračovat s výměnou či rekonstrukce dvoukolejného mostu. Nevylučuje to však tato podmínka?	Odst. 2.10. Zadání pouze požaduje, aby navržené řešení bylo možno vybudovat v rámci jedné stavby, aby tak byly maximálně omezeny výluky veřejné dopravy. Toto nevylučuje členění stavby na jednotlivé stavební postupy, což je standard jakékoliv stavby. Čili nikoli, dané ustanovení nevylučuje jakékoliv řešení účastníka.
3.		Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.	V tabulce již minulých připomínek byl bod 14, k odstavci 4.1.1 Jsme navrhovali uznávání i zahraničních ekvivalentů ČKAIT ze zemí EU, Švýcarska, UK atd. bez nutnosti podání žádosti na ČKAIT. Bylo zodpovězeno, že je to v diskuzi s ČKAIT. Nyní se nacházíme téměř ještě v horší situaci, navíc v odkazu z podmínek: <a href="http://www.ckait.cz/content/uznavani-v-ramci-eu-0">http://www.ckait.cz/content/uznavani-v-ramci-eu-0</a> ČKAIT uvádí, že u daného žadatele se předpokládá, že zná český jazyk. Všechny dokumenty mají být úředně přeloženy do českého jazyka atd. Což nepovažuji v dnešní situaci za snadné.	<b>Byla provedena změna zadávací dokumentace.</b>  Je možné akceptovat postup, že před uzavřením smlouvy předloží účastník podanou žádost o registraci osoby usazené nebo osoby hostující. Celý proces se tak posouvá do pro účastníka až do konce roku 2021. U zahraničních účastníků jinak předpokládáme, že tyto účastníci budou spolupracovat s českými kolegy a zajistí autorizaci prostřednictvím „českých“ inženýrů v oboru mosty a dopravních inženýrů.
4.		Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.	Magistrát hlavního města Prahy, náměstek primátora, člen Rady hl. m. Prahy pro oblast dopravy	<b>Byla provedena změna zadávací dokumentace.</b>
5.		NPÚ/ Ing. arch. David Měska	Doplnit do přizvaných poradců + připravit ČP	<b>Byla provedena změna zadávací dokumentace.</b>

6.		Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.	Prosím byl nějak zapracován bod o budoucím využití ocelových konstrukcí v případě demolice, který byl minule velice diskutován? V novém znění jsem to nenašel.	<p>Informace k demontáži jsou doplněny dle diskuze na minulém jednání poroty do bodu 5.11.2 zadávací dokumentace ke kritériu „Ekonomické kritérium“.</p> <p><b>Byla provedena změna Zadání</b></p> <p>Pro jistotu jsme nově doplnili tuto informaci i do Zadání do nového odst. 2.2.4.</p>
7.		Ing. Václav Jandáček/ Mgr. Michal Novotný, Ph.D.	Do zadání by mělo být jednoznačně potvrzeno, že obě možné varianty, jak stavba nového mostu, tak i rekonstrukce mostu stávajícího mají stejné podmínky hodnocení. Je tedy žádoucí, aby byla vypuštěna slova o předem daných preferencích technického a tím památkového řešení. Tak se obě možné cesty dostanou do režimu stejných podmínek a hodnocení výsledku bude pak skutečnou soutěží navrhovaných řešení. Investorem deklarovaná preference jednoho z řešení je všeobecně známá a její zdůraznění v podmínkách výrazně znevýhodňuje jakoukoliv alternativu. Varianta opravy původní konstrukce s ohledem na přísně stanovená technická kritéria konstrukce se musí i tak vyrovnávat se značným hendikepem a není proto žádoucí ji hned na začátku SD více oslabovat.	<p>Deklarace toho, že SD je otevřen pro jakékoliv řešení, které splní závazné podmínky SD je uvedena v odst. 1.2. Zadání.</p> <p>Z diskuze Správy železnic a Ministerstva dopravy vyvstal požadavek, aby soutěžní dialog byl otevřený právě pro všechna řešení, který splní závazné podmínky SD, ale zároveň aby preference zadavatele byla v zadání jasně stanovena. Správa železnic tak postupuje podle pokynu nadřízeného orgánu. Jednoznačně je ale v odst. 1.2. zadání uvedeno, že je možné předložit i jakékoliv jiné než zadavatelem preferované řešení.</p>
8.		Ing. Václav Jandáček/ Mgr. Michal Novotný, Ph.D.	Poznámku o případném transferu a novém umístění snesených konstrukcí původního mostu popsanou v oddílu Hodnotící kritérium: Kvalita návrhu řešení, bod 6 Zadávacích podmínek doporučujeme ještě jednou uvést do souboru Zadání, kde jsou popsány památkové podmínky a názor MK a NPÚ. Asi by stačila jedna	<p><b>Byla provedena změna Zadání</b></p> <p>Pro jistotu jsme nově doplnili tuto informaci i do Zadání do nového odst. 2.2.4.</p>

			věta, že v případě snesení původního mostu je takovéto řešení žádoucí.	
9.		Ing. Michal Drahorád, Ph.D.	2.7.2 Minimální podjezdná výška pod železničním mostem musí splňovat požadavky dle ČSN 28 0318 a ČSN 33 3516. Pro dosažení této podjezdné výšky není možno tramvajovou trať zahloubit (z důvodu kolize s podzemním tokem potoka Botič).	<b>Byla provedena změna Zadání</b> Byla provedena úprava odst. 2.7.2. Zadání.
10.		Ing. Václav Jandáček	V návaznosti na diskusi ohledně podjezdných výšek byl přijat tento dotaz: <i>Příčný řez tohoto místa a návaznost na rovinu města</i>	Příčný řez daného místa požaduje zadavatel v grafické části jak konceptu návrhu řešení (viz panel 3 – charakteristické řezy v měřítku 1:100 nebo 1:250 – nad podpěrami a v poli). Detailněji pak pro II. koncept návrhu řešení a pro konečný návrh řešení. Upozorňujeme, že výhodou Soutěžního dialogu je, že zadavatel může pro účely odevzdání II. konceptu návrhu řešení nebo návrhu řešení své požadavky na obsah grafické části ještě zpřesnit, pokud by měl za to, že znázornění v konceptu návrhu řešení pro něj k této otázce nebylo zcela vypovídající.
11.		Ing. arch. Zuzana Hamanová	Co se týká podjezdných výšek, tak za sebe bych preferovala variantu s odkazem na normy, než uvádět konkrétní čísla. Nicméně nechávám toto na zadavateli, odsouhlasím to i s konkrétními čísly.	<b>Byla provedena změna Zadání</b> Byla provedena úprava odst. 2.7.2. Zadání.