

## VYSVĚTLUJÍCÍ INFORMACE Č.10

Zadavatel: STATUTÁRNÍ MĚSTO CHOMUTOV  
Se sídlem: Chomutov, Zborovská 4602, PSČ 430 28  
Jednající: JUDr. Marek Hrabáč, primátor města  
IČ: 00261891

### VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Rekonstrukce veřejného osvětlení - Statutární město Chomutov - 1. etapa“.

Systémové číslo VZ: **P24V000000030**

STATUTÁRNÍ MĚSTO CHOMUTOV, jako zadavatel výše uvedené veřejné zakázky Vám sděluje, že v souladu s § 99 a zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) poskytuje informaci o úpravě zadávacích podmínek na základě dotazů uchazeče z 12.4.2024.

### DOTAZ UCHAZEČE Z 12.4.2024:

Dovolujeme si upozornit Zadavatele na některé nedostatky v projektové dokumentaci a zadávacích podmínkách veřejné zakázky, které v současné formě znemožňují adekvátní přípravu nabídek a závazné uzavření smlouvy o dílo. Tyto nedostatky jsou natolik zásadní, že pokud by došlo k realizaci dle stávajících dokumentů, výsledek by pravděpodobně nesplnil podmínky dotačního programu a určitě nebude plnit relevantní normy.

S ohledem na tuto situaci, a v souladu s doporučeními Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, podáváme tímto žádost o vysvětlení dokumentace podle § 98 Zákona o veřejných zakázkách, i když lhůta pro její podání již vypršela. Tento krok nabízí Zadavateli možnost zareagovat v dobrovolném režimu a odstranit existující nedostatky ku prospěchu všech stran a zároveň prodloužit termíny pro podání nových nabídek.

Pokud by Zadavatel nebyl ochoten na tyto výzvy reagovat, nebo se rozhodl nedostatky v dokumentaci neopravit a tím přenést odpovědnost na uchazeče, budeme se bohužel cítit nuceni přistoupit k dalším právním krokům a podat námitku proti nesprávnému postupu Zadavatele.

Dále bychom chtěli poukázat na to, že současné zadávací podmínky nejsou dostatečně propracované, což může vést k významným bezpečnostním rizikům v místech s vysokou frekvencí dopravy a chodců, včetně výskytu téměř úplné tmy, což zvyšuje riziko nehod, zranění a kriminality. Věříme, že je v zájmu všech stran, aby takový výsledek byl včas odvrácen a projekt byl realizován ke spokojenosti všech zúčastněných.

### Vada zadávacích podmínek č. 3

V PD se nachází velké množství ulic a silnic, které jsou nestandardně zatříděné z pohledu světelných tříd jako třídy P, tedy jako pěší zóny, chodníky, cyklostezky, nouzové jízdní pruhy a další vozovky v obytných zónách, přesto, že se jedná o normální dvoupruhové silnice s intenzivním provozem.

*Příručka Veřejné osvětlení pro 21. století, citace:*

“Třídy M jsou využívány na silnicích a komunikacích pro motorovou dopravu se střední až vysokou rychlostí provozu.

Třídy C se používají v konfliktních oblastech, jako jsou rušné nákupní ulice, složité silniční křižovatky na orientaci, kruhové objezdy a místa, kde se setkávají silnice rozdílných tříd osvětlení.

Komunikace pro chodce jsou zatříděny do **tříd P**. Tyto třídy jsou určeny **pro pěší zóny, chodníky, cyklostezky, nouzové jízdní pruhy a další vozovky v obytných zónách se zklidněnou dopravou, parkovací místa a odstavné plochy.**”

*ČSN CEN/TR 13201-1, citace:*

Zatřídění komunikací (do světelných tříd) pro účely VO je řešeno formou technické zprávy CEN, která byla převzata v podobě ČSN CEN/TR 13201-1 a rozlišuje následující třídy osvětlení:

Motorová doprava (motorised traffic) třídy M1 až M6

Konfliktní oblasti (conflict areas) třídy C0 až C5

**Pěší a cyklisté (pedestrians and pedal cyclists) třídy P1 až P7**

Nízká rychlost je menší nebo rovná 40 omezená svislým dopravním značením, nebo zónou.

*ČSN P 360455*

*citace:*

“4.1.9 Třidu osvětlení P (resp. přidružené třídy HS, SC a EV) lze použít tam, kde rychlost dopravy odpovídá rychlosti chůze. Dále tam, kde je zajištěno, že rychlost dopravy nepřekročí 40 km/h. To je zaručeno dopravními značkami jako je značka B20a nejvyšší povolená rychlost nebo značka IP26a obytná zóna, na stezkách pro chodce a/nebo cyklisty (dopravní značky C07a, C08a, C09a nebo C10a), případně pro jezdce na zvířeti (dopravní značka C11a).”

4.1.10 Třidu osvětlení P je možné zvolit také v případě oddělených oblastí, kde lze oprávněně předpokládat, že se účastníci dopravy nebudou pohybovat vyššími rychlostmi než 40 km/h. To je případ, komunikací v rezidenčních oblastech, které však přímo nenavazují na sběrné nebo rychlostní komunikace, nebo slepých komunikací, nepřijezdných oblastí nebo parkovišť.

## Příklady z dokumentace:

### Ulice Kostnická třída P3

Komunikace je v projektové dokumentaci v třídě P určené pro pěší zóny, chodníky, cyklostezky, nouzové jízdní pruhy a další vozovky v obytných zónách se zklidněnou dopravou, parkovací místa a odstavné plochy. Komunikace je ale zjevně motorizovaná třídy M, pro jasnou přehlednost uvádíme dále i tabulku s výpočty pro tuto komunikaci.



Parametr	Možnosti	Popis		Hodnota
Rychlost vozidel	Velmi vysoká	v > 100 km/h		2
	Vysoká	70 < v < 100 km/h		1
	Střední	40 < v < 70 km/h (není upraveno značkou)		-1
	Nízká	v < 40 km/h		2
Intenzita dopravy		Dálnice, vícepruhové pozemní komunikace	Dvoupruhové pozemní komunikace	
	Vysoká	> 65 % kapacity	> 45 % kapacity	1
	Střední	35 % - 65 % kapacity	15 % - 45 % kapacity	0
	Nízká	< 35 % kapacity	< 15 % kapacity	-1
Skladba dopravního proudu	Smíšená s vysokým podílem nemotorové dopravy			2
	Smíšená			1
	Pouze motorová			0
Směrově rozdělená komunikace	Ne			1
	Ano			0
Hustota křižovatek		Úrovňové křižovatky(počet)/km	Mimoúrovňové křižovatky, vzdálenosti mezi mosty (km)	
	Vysoká	> 3	< 3	1
	Střední	≤ 3	≥ 3	0
Parkující vozidla	Vyskytují se			1
	Nevyskytují se			0
Jasnost okolí	Vysoká	Výlohy, reklamní plochy, sportoviště, nádražní a skladové areály		1
	Střední	Běžná situace		0
	Nízká			-1
Náročnost navigace	Vysoká			2
	Střední			1
	Nízká			0

**M = 6 - Vws = 6 - 1 = 5 → vypočtená třída je M5**

## Vítězslava Nezvala

Komunikace je v zadání uvedena v třídě P, tedy jako pěší zóna, chodník, cyklostezka, nouzový jízdní pruh nebo další vozovka v obytných zóně se zklidněnou dopravou (rychlost max 40 omezená značkou). Komunikace je zcela jasně motorizovaná a patří do třídy M.



## Farského

Komunikace je v zadání uvedena v třídě P, tedy jako pěší zóna, chodník, cyklostezka, nouzový jízdní pruh nebo další vozovka v obytných zóně se zklidněnou dopravou (rychlost max 40 omezená značkou). Komunikace je zcela jasně motorizovaná a patří do třídy M. Zde jsou dokonce přechody zatříděné jako M5 na komunikaci třídy P, což svědčí o tom, že někdo manipuloval s třídou komunikace a zapomněl u toho na přechody, nebo obráceně.



## Mánesova

Komunikace je v zadání uvedena v třídě P, tedy jako pěší zóna, chodník, cyklostezka, nouzový jízdní pruh nebo další vozovka v obytných zóně se zklidněnou dopravou (rychlost max 40 omezená značkou). Komunikace je zcela jasně motorizovaná a patří do třídy M.



**Shrnutí:**

Zadavatel vyžaduje, aby byly motorizované třídy dle zadávacích podmínek osazené svítidly podle pravidel pro třídy určené pro chodce jako jsou pěší zóny, chodníky, cyklostezky, vozovka v obytných zónách se zklidněnou dopravou (rychlost max 40 omezená značkou), když to neodpovídá ČSN CEN/TR 13201-1 ani Příručce Veřejné osvětlení pro 21. století.

Bojíme se o to, že pokud nejde o chybu, tak se jedná o záměr s cílem protlačit za každou cenu komunikace do dotace. A to tak, že byly motorizované komunikace záměrně účelově přetříděny do tříd pro chodce, aby na ně byly jiné požadavky a komunikace "papírově prošly". Výsledkem ale budou tmavé ulice bez správných jasových poměrů a kontrastů vyžadovaných pro motorizované třídy M.

Zadavatel by si měl být vědom rizika, které vystaví chodce a řidiče na těchto špatně zatříděných komunikacích, jestli se jedná o chybu projektové dokumentace, měla by být opravena, jestli jde o úmyslné přetřídění na kterém projektant a zadavatel bude dále trvat, **jedná se o postup, který je v přímém rozporu s normou a metodikou dotace.**



### Vada zadávacích podmínek č. 3

Zadavatel uvádí, že výsledná realizace bude měřena v souladu s normativy ČSN 13201 v referenčních úsecích, s tím, že citují “měřené úseky budou vybrány rovnoměrně s tím, že jeden měřený úsek bude reprezentativním vzorkem pro max. 30 světelných bodů”

V odpovědích dále doplňuje, že výstupní měření bude provedeno volbou tzv. “referenčních úseků” zvlášť pro třídy komunikací P a C a zvlášť pro třídu komunikací M. Referenční úseky, které budou podléhat měření přesně kopírují zadanou geometrii soustavy v ZD.

Hned v prvním úseku 101 je zadáno, že bude kontrolován na M3 a pro výpočet typu svítidel zadává Zadavatel šířku vozovky 15 m (jeden pruh šířky 7 m, šířka oddělovacího pásu mezi vozovkami 1 m, druhý pruh šířky 7 m). V zadané oblasti měření se ale **nenachází ani jeden úsek**, který by odpovídal zadání v zadávací dokumentaci, natož pak většina!

Dále Zadavatel stanovil, jak sám uvádí nejběžnější nebo průměrné hodnoty šířky komunikace na 15 (jeden pruh šířky 7 m, šířka oddělovacího pásu mezi vozovkami 1 m, druhý pruh šířky 7 m) metrů a to z následujících šířek! (m) 28, 26,26,25,24,23,22,20,18,18,13,11,10,8,8,8,6,

Takový postup působí zcela absurdně, když si uvědomíme, že začínáme od 1 pruhu končíme na 6 pruzích a jsou zde zatáčky, nájezdy, připojovací pruhy, dálnice, osvětlení se mění z oboustranného na jednostranné apod.

Pokud je zpracován výpočet podle zadávacích podmínek zadavatele, tak v oblasti 101 **nesouhlasí** se zadávacími podmínkami **94% úseků**. Tyto úseky buď neplní normu, nebo dotační podmínky.

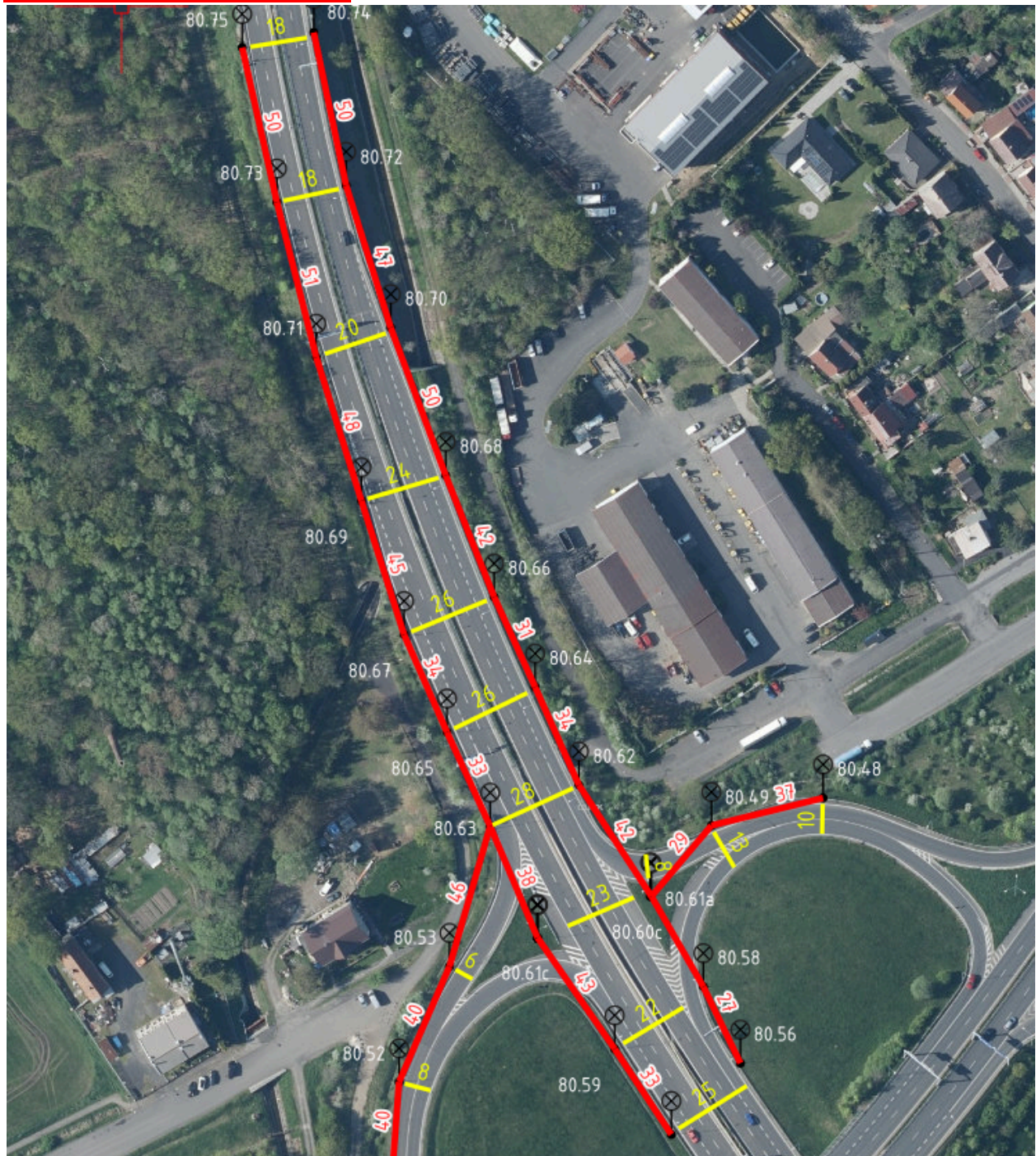
Zároveň jsme k zveřejněnému postupu nenašli žádné podklady ve vámi uvedených podkladech, v normách, ani v metodikách. Všude je uvedeno, že úsek vedený pro výpočet musí spadat do jedné třídy a zároveň musí být přijatelně stejnoměrný ze strany základních geometrických vlastností (rovný úsek se stejnou šířkou komunikace a roztečemi). **Norma uvádí to, že všechny úseky musí splňovat normu po celé délce komunikace od začátku po konec.**

Na následující stránkách uvádíme přesné podklady, včetně světelně technické simulace s ověřením závěrů zde uvedených. Na simulaci je vidět, jak bude úsek po rekonstrukci vypadat.

Mapa oblasti 101 kde zadavatel stanovil šířky komunikace na 15 m a rozteče na 40 m

**ŽLUTÉ JSOU SKUTEČNÉ ŠÍŘKY**

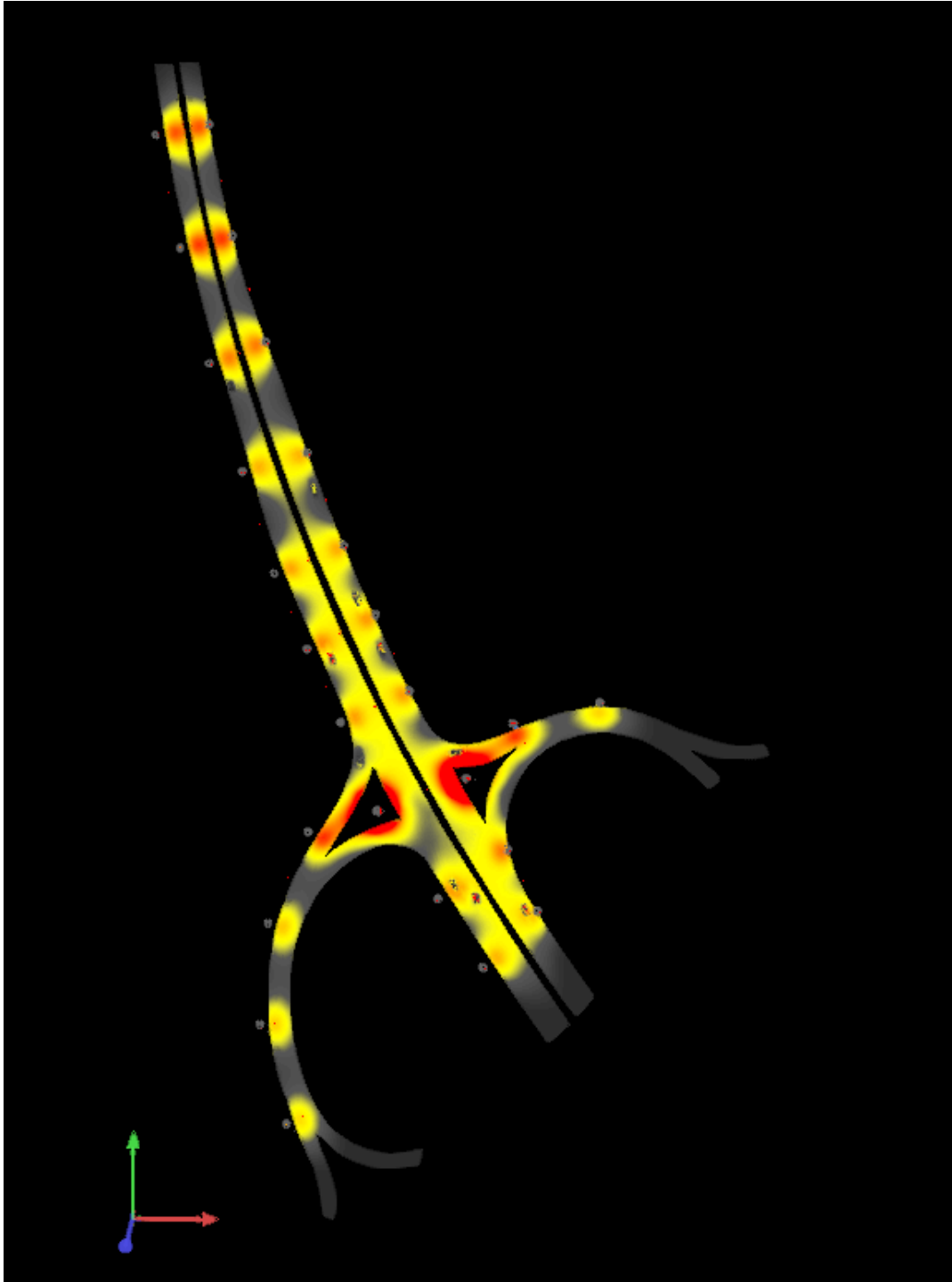
**ČERVENÉ JSOU SKUTEČNÉ ROZTEČE**



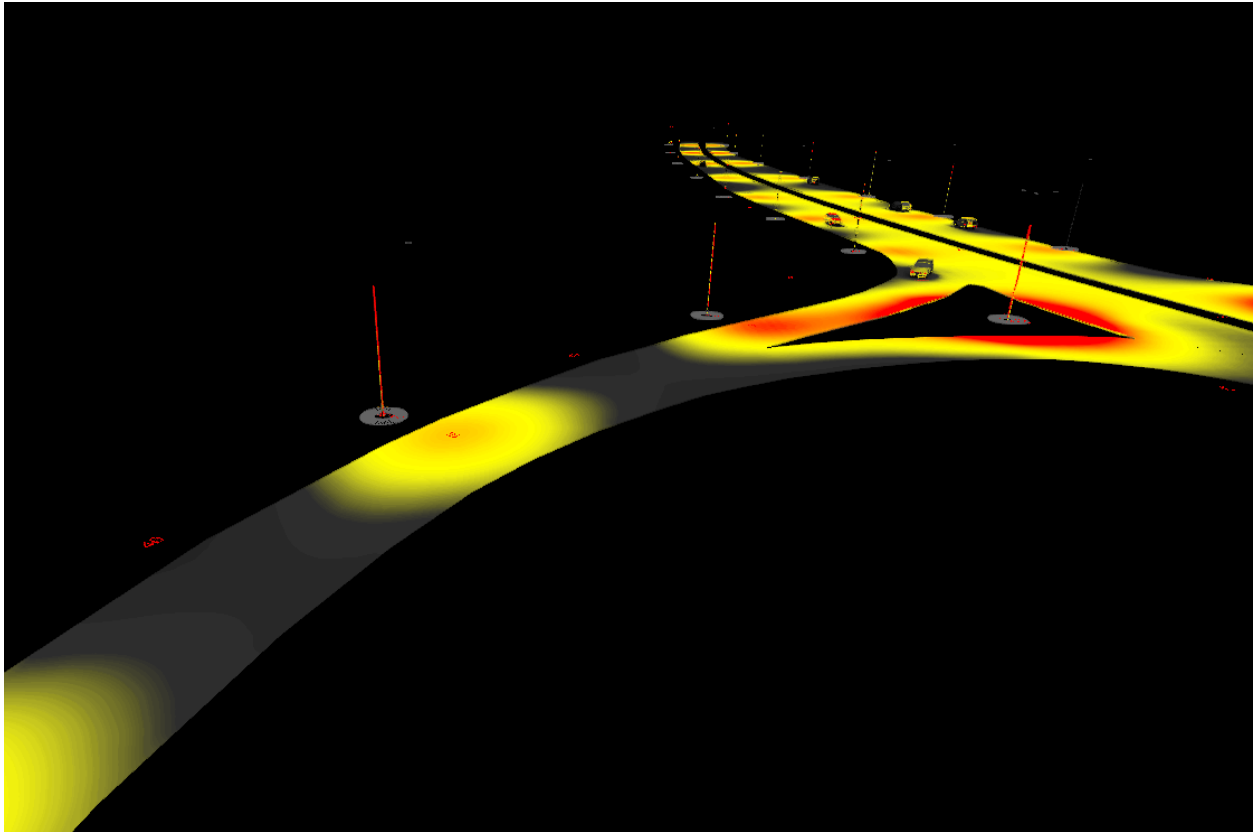
Simulace úseku 101 přesně dle zadávacích podmínek, které stanovil Zadavatel

Lze si jasně všimnout, že úsek **nemá rovnoměrný jas, světlo střídá tmou** (hodnoty klesají až k 0,1 cd/m<sup>2</sup>).

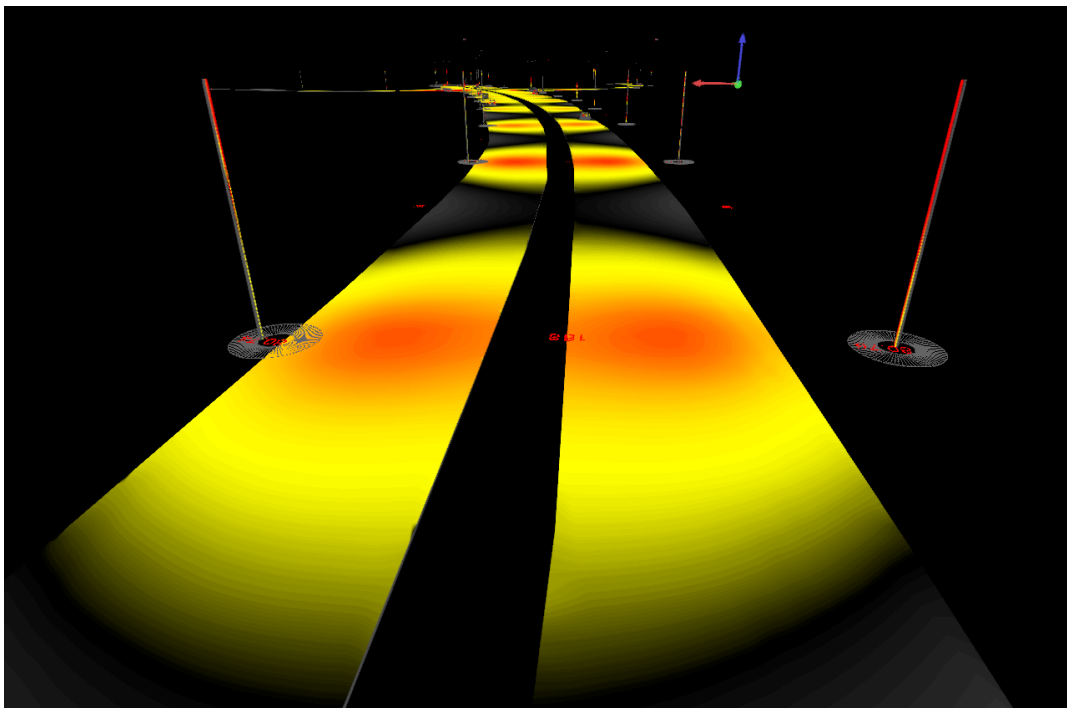
Na sjezdech v zatáčkách je taky úplná tma mezi světly a naopak prostor trojúhelníků je přesvětlený (červená barva). Výsledné osvětlení neodpovídá normě a je velmi nebezpečné z důvodu zásadního snížení reakčního času v tmavých místech a rizika přehlédnutí překážky, olejové skvrny apod.



Pohled pozorovatele od sjezdu



Pohled na dálniční úsek do centra



### ODPOVĚĎ K VADĚ ZADÁVACÍCH PODMÍNEK Č. 3:

*Zadavatel reflektuje připomínky dotazujícího uchazeče v rámci uvedených příkladů v části "Vada zadávacích podmínek č.3"*

Zadavatel stanovuje třídy úseků následujícím způsobem:

Ulice Kostnická - úsek č.1070 - Třída M5

Ulice Vítězslava Nezvala - úsek č.1070 - Třída M5

Ulice Farského a Mánesova - úseky č.700, č.500 a č.1060 - Třída C5

Zadavatel sděluje, že technická podpora pracuje na podrobnějším rozúsekování celého projektu a v momentě, jak budou podklady připraveny, bude zadavatel informovat uchazeče další vysvětlující informací.

Na základě uvedených změn zadavatel aktualizoval přílohu **P6\_ Technické požadavky pro světelné výpočty**.

### INFORMACE ZADAVATELE KE LHŮTĚ PRO PODÁNÍ NABÍDEK:

Zadavatel nadále řeší s technickou podporou odpovědi na dodatečné dotazy uchazeče, které se týkají dalších vad zadávacích podmínek. Vzhledem k tomu, že nyní nelze určit přesně dobu zveřejnění odpovědí na dotazy a další postup týkající se úpravy projektové dokumentace, **prodlužuje zadavatel lhůtu pro podání nabídek do 14.5.2024 do 10:00 hodin.**

Zadavatel předpokládá, že během doby, o kterou je lhůta pro podání nabídek prodloužena, poskytnou uchazečům odpovídající informace k dodatečným dotazům a dalšímu postupu v zadávacím řízení, včetně dopočítání odpovídajících lhůt dle zákona č. 134/2026 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Doporučujeme sledovat „Zprávy k zakázce „v elektronickém nástroji E-ZAK.

Příloha:

**P6\_ Technické požadavky pro světelné výpočty platné k 25.4.2024**

S pozdravem

Mgr. Marcela Kukiová  
OVV, administrátor veřejných zakázek