



ROZHODNUTÍ O ZRUŠENÍ ZADÁVACÍHO ŘÍZENÍ

dle § 127 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „zákon“)

„Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu II.“

Zadavatel: **Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.**, se sídlem: Řásnovka 770/8,
PSČ: 110 15, Praha 1, IČO: 03447286

Dne 22.2.2019 bylo zahájeno užší zadávací řízení s názvem „**Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu II.**“ (dále též jen „zadávací řízení“), a to odesláním Oznámení o zahájení zadávacího řízení (ev.č. zakázky Z2019-006378).

Tato veřejná zakázka je z části spolufinancována z Operačního programu Praha – pól růstu ČR (dále též jen „OP PPR“), v rámci výzvy číslo 40 „energetické úspory v městských objektech – Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské silniční dopravy“ z prioritní osy 2, specifického cíle 2.1 „Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení“, v rámci projektu CZ.07.2.11/0.0/0.0/17_057/0000604 „Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu“ (dále jen „projekt“). Cílem zakázky je snížení energetické náročnosti objektů ve Strahovském a Zlíčovském automobilovém tunelu a technických zařízení sloužících pro zajištění provozu silniční dopravy tamtéž. Jedná se zejména o modernizaci stávajícího systému osvětlení za nový systém s LED světelnými zdroji a o modernizaci transformátorů sloužících pro napájecí technologii obou tunelů.

Bližší technické podmínky (specifikace požadovaného plnění) byly dodavatelům od počátku k dispozici jako součást zadávací dokumentace v Příloze č. 3 - technický popis pro každou z pěti oblastí plnění zakázky.

Zadavatel upozornil od počátku dodavatele, že vybraný dodavatel bude povinen poskytnout součinnost při plnění povinností zadavatele vůči poskytovateli dotace. Celkové dotační pozadí projektu je tedy dodavatelům od počátku známo.

V průběhu zadávacího řízení na veřejnou zakázku se vyskytly důvody hodné zvláštního zřetele, pro které nelze po zadavateli požadovat, aby v zadávacím řízení pokračoval (viz odůvodnění). Zadavatel tímto v souladu s § 127 odst. 2 písm. d) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen ZZVZ) a článkem 19.4.8. Pravidel pro žadatele a příjemce v rámci Operačního programu PRAHA – PÓL RŮSTU ČR

ruší výše uvedené zadávací řízení.

V průběhu zadávacího řízení zadavatel zjistil zásadní skutečnosti o technickém stavu Strahovského tunelu, pročež je zadavatel nucen zadávací řízení bez odkladu zrušit. Ve smyslu § 127 odst. 2 písm. d) zadavatel zadávací řízení **může** zrušit, vyskytnou-li se důvody hodné zvláštního zřetele, pro které



nelze po zadavateli požadovat, aby v zadávacím řízení pokračoval, bez ohledu na to, zda tyto důvody zadavatel způsobil či nikoli.

Odůvodnění:

Strahovský automobilový tunel (dále jen „SAT“) je automobilový tunel v Praze, vedený pod Strahovským vrchem, který na jedné straně ústí v oblasti Smíchova (kde navazuje tunel Mrázovka) a na straně druhé na hranici čtvrtí Břevnov a Střešovice. Na severním konci tunelu dále navazuje Brusnický tunel, který je součástí tunelového komplexu Blanka.

SAT je důležitou součástí pražského Městského okruhu. Je dlouhý 2 004 m, z toho ražená část má délku 1 544 m. Tunel byl dostavěn již v roce 1997.

V průběhu srpna 2019, tedy v průběhu zadávacího řízení obdržel zadavatel **novou informaci** o tom, že aktuální technický stav SAT je takový, že bude vyžadovat zásadní rekonstrukci, kterou by byla narušena realizace investice pořizované na základě zadávacího řízení. Tuto informaci obdržel zadavatel poprvé v průběhu prohlídky SAT konané dne 6. 8. 2019 za účasti generálního ředitele společnosti Mgr. Jozefa Sinčáka, MBA, kde byla tato informace prezentována společností SATRA, spol. s r.o., a vyplynuly z ní důvody, proč ne zahajovat realizaci projektu. Tato informace byla následně dne 22. 8. 2019 předána TSK i v písemné podobě, jakožto odborná zpráva (studie). Z této zprávy je zřejmé, že na základě těchto nových skutečností je třeba učinit závěry směrem k probíhajícímu zadávacímu řízení.

Uvedené závěry je možno konkrétně shrnout následovně:

Studie modernizace Strahovského automobilového tunelu (SAT) se zabývá kompletní výměnou technologie Strahovského tunelu a stavebními úpravami konstrukcí ražených i hloubených částí tunelu (dále jen „rekonstrukce“). Zároveň v současné době probíhá však i zadávací řízení.

Obě stavební akce zasahují do shodných částí stavebních konstrukcí i technologického vybavení SAT a jsou tak v prostorové i časové kolizi.

Stavební část:

- výstavbou nové konstrukce mezistropu dojde k odstranění stávajícího mezistropu i s provedeným nátěrem, tj. projektem by došlo ke zbytné investici cca 72 mil. Kč z rozpočtu MHMP. I pokud by nebyl mezistrop nakonec odstraněn, bude v tunelu probíhat tak zásadní stavební činnost, a rozsáhlé demolicе, že by nátěr po modernizaci bylo stejně třeba obnovit znovu. Obdobné platí i pro síť proti ptactvu.

Technologická část:

- výstavbou nové konstrukce mezistropu dojde k odstranění stávajícího mezistropu. Bude tedy třeba odstranit celé instalované osvětlení. To lze až po pěti letech od jejich instalace, což může ohrozit termín realizace. Především pak ale bude tato činnost navyšovat prostředky na modernizaci. Zpětná instalace po provedení nového mezistropu nemusí být možná s ohledem na jinou výškovou úroveň a potřebu zajistit osvit v úrovni vozovky s potřebnými parametry (potřeba jiného množství svítidel, či jiných světelných zdrojů). Dále dojde zpětnou montáží a demontáží jistě k částečnému opotřebení či poškození jak svítidel, tak i nosných konstrukcí;



- po modernizaci budou rozváděče umístěny do jiných technologických prostor, kompletně bude třeba provedení nové kabeláže k osvětlení, tj. v podstatě nová kabeláž z projektu bude znehodnocena; instalované rozváděče by se musely vyměnit, nebo upravit – v případě modernizace za provozu by se musely osadit úplně nové rozváděče osvětlení a „staré“ (osazené pro energetické úspory) by se vyhodily;
- stávající osvětlení lze využít během rekonstrukce a následně ho zlikvidovat. V případě nového by bylo jistě stavební činností natolik poškozené, že by bylo třeba během modernizace využít jiné – provizorní, tj. navýšení nákladů modernizace;
- nutná opětovná recalibrace vyhodnocovacích jednotek liniového teplotního kabelu EPS – rozváděče s jednotkami budou v jiné pozici, což má vliv na zapojení kabelu. Je nepravděpodobné, že by se podařilo liniový hlásič bez poškození odinstalovat a znovu instalovat stejný;
- výměna transformátorů za nové „ekologické kusy“ předpokládá stávající odběr el. proudu instalovanou technologií – v případě nového technologického zařízení však může dojít ke změně potřebného příkonu a tím i na změnu velikosti transformátorů. Navíc pro modernizaci SAT se předpokládá rovněž i jiné rozmístění a změna velikostí trafostanic;
- v rámci modernizace SAT dojde ke kompletní obnově řídicího systému tunelu, práce na řízení osvětlení budou tak do značné míry nadbytečné.

Z výše uvedených důvodů by zadavatel riskoval nejen střet těchto dvou investičních akcí, ale také zejména porušení podmínek přidělené finanční dotace, na základě které bylo možné do té chvíle předpokládanou zakázku realizovat. Nejenže by se tedy jednalo o porušení pravidel OP PPR, případně by zadavatel riskoval další postihy vyvolané nutností demontovat technologie pořízené na základě zadávacího řízení. Současně by nebylo možné dodržet případnou podmínku tzv. udržitelnosti projektu podle pravidel OP PPR.

Režim provozu tunelů včetně SAT je definován příslušnou legislativou, která je závazná pro provozování tunelových staveb v ČR, přičemž zadavatel není ochoten provozovat tunel v jejich rozporu.

Zadavatel stejně jako vybraný uchazeč jsou povinni dodržovat veškeré relevantní právní předpisy, technické normy, příslušné vnitřní normy zadavatele – technologické předpisy a veškerá dopravně-inženýrská rozhodnutí příslušných orgánů. Pokud takové normy realizaci veřejné zakázky neumožňují, není možné na její realizaci trvat

Současně lze budoucí téměř jistou ztrátu finanční dotace označit za ekonomický důvod, který zadavatele vedl ke zrušení zadávacího řízení. Ekonomickými důvody lze v souladu s komentářovou literaturou rozumět především nedostatek finančních prostředků na realizaci veřejné zakázky. Nastávají zejména tehdy, pokud zadavatel očekávané prostředky neobdrží nebo o ně přijde, což by v případě dokončení zadávacího řízení a následného provedení vynucené rekonstrukce SAT hrozilo.

Zadavatel zdůrazňuje, že výše uvedené důvody hodné zvláštního zřetele se objevily až dodatečně, a to poté, kdy zadavatel ukončil kvalifikační fázi užšího řízení a současně kdy návazně obdržel výše uvedené informace. Taková situace je zcela bezpochyby a zcela nesporně **nepřičitatelná** zadavateli, který ji nezpůsobil, ani nejsou subjektivně ovlivnitelné postojem nebo postupem zadavatele. Také se svojí povahou nepochybně jedná o důvody **vážné**, které brání pokračování v zadávacím řízení,



resp. pokračování v něm by bylo v rozporu se ZZVZ, a zadavatel by se dalším postupem v řízení vystavoval riziku vážných důsledků a sankcí.

Zadavatel provedl detailní analýzu situace a je toho názoru, že v tuto chvíli nelze řešit situaci jinak, než právě rozhodnutím o zrušení zadávacího řízení. V případě, že by tak neučinil, hrozí mu v případě pokračování v řízení riziko postupu v přímém rozporu se ZZVZ, přičemž jedním z dalších důsledků by bylo, že náklady vynaložené na realizaci veřejné zakázky by mohly být posuzovány jako tzv. neuznatelné náklady, resp. by zadavateli hrozily i další významné finanční sankce a odvody nejen s ohledem na objektivní nutnost spolufinancování projektu z OP PPR.

Zadavatel rozhodne následně o pokračování projektu, pokud jde o Zlíchovský tunel (ZAT).

Poučení:

Proti rozhodnutí o zrušení zadávacího řízení lze podat zdůvodněné námitky podle § 241 odst. 2 ZZVZ. Námitky musí být zadavateli doručeny nejpozději do 15 dnů ode dne doručení oznámení (rozhodnutí) o zrušení zadávacího řízení.

V Praze dne 6. 09. 2019

Za zadavatele:

prof. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D.,
místopředseda představenstva a náměstek
generálního ředitele

Mgr. Jozef Sinčák, MBA
předseda představenstva a generální
ředitel

TECH. SPÍŠAVA KOMUNIKACÍ
hl.m. PRAHY, a.s.
Řásnovka 770/8, 110 00 PRAHA 1
102