

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 9595/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Barbora Sýkorová
Mobil +420 720 969 702
E-mail SykorovaB@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Rekonstrukce mosteckého zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“

„Rekonstrukce počeradského zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“

„Rekonstrukce vybraných staničních kolejí v žst. Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“

- Zhotovení DUSP+PDPS+AD

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 2

Jakožto zadavatel výše uvedené zakázky, Vám poskytujeme dodatečné informace s odvoláním na znění bodu 16 Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace (dodatečné informace) Výzvy k podání nabídky na veřejnou podlimitní zakázku a sdělujeme následující:

Dotaz č. 1:

V návrhu SOD jsou uvedeny termíny dílčích odevzdání. První dílčí odevzdání je uvedeno do 4 měsíců od nabytí účinnosti SOD (DUST včetně EH a SR + PDPS k připomínkám). Zároveň v ZTP požadujete zpracovat geotechnický průzkum. V ZTP rovněž uvádíte, že požadavky na výluky pro geotechnické průzkumy musí být předloženy min. 100 dní před samotnou realizací průzkumu a to není jisté že výluky skutečně dostaneme přesně za těch 100 dní. Výsledky z průzkumů mohou být hotové cca do 20 dní + 10 dní na zpracování do finální podoby. Jak je možné stihnout první dílčí termín odevzdání do 4 měsíců od nabytí SOD, když jen žádost o vyřízení výluk bude trvat min. 3 měsíce a 10 dní, min. 5-7 dní bude trvat průzkum a odevzdání finálního průzkumu cca do 1 měsíce. Zároveň se musí na OTH zaslat návrh sond geotechnického průzkumu, jinak nám OTH průzkum v připomínkách neschválí. Přitom GTP je jednou ze základních věcí pro zpracování návrhu sanace žel. spodku a pro rozpočet. Požadujeme posunutí termínu odevzdání 1. dílčí etapy o min. 3 měsíce.

Odpověď na dotaz č. 1:

Viz odpověď na dotaz č. 1 Dodatku č. 1, termín 1. dílčí etapy je upraven na 5 měsíců po nabytí účinnosti SOD a termín 2. dílčí etapy je upraven na 7 měsíců po nabytí účinnosti. OTH stanovilo minimální počet sond, který je uveden v ZTP. Pro celý soubor staveb je požadavkem minimální počet 10 ks kopaných sond a provedení vsakovací zkoušky. Případné navýšení počtu sond není nutné schvalovat OTH. OTH bude informováno o umístění jednotlivých sond.

Dotaz č. 2:

V ZTP je uvedeno, že oba stupně dokumentace DUSP a PDPS budou projednány současně, ale připomínky (nejen SŽ, ale i DOSS) k DUSP vám změní jak DUSP tak i PDPS. Detaily, které budete zpracovávat v PDPS, tak můžete předělávat znova. Z logiky věci je nutné nejprve projednat

DUSP a až teprve poté zpracovat PDPS. Požadujeme posunutí termínu odevzdání PDPS do 1 měsíce po obdržení všech připomínek (DOSS a SŽ) k DUSP.

Odpověď na dotaz č. 2:

DUSP a PDPS budou projednány současně jedním připomínkovým řízením dle SM 062. Možnost projednání návrhu a dílčích částí dokumentace na vstupní a navazujících poradách tímto není dotčena.

Dotaz č. 3:

V ZTP je uvedeno, že součástí projektové dokumentace bude provedení inženýrskogeologického průzkumu a je zde stanoveno že bude provedeno 10 kopaných sond. Rozsah průzkumu přitom určuje geotechnik na základě schváleného GTP od OTH Ing. Břešťovského. Zároveň je zde zmíněno provedení vsakovací zkoušky, která ale není nutná pokud lze odvodnit žel. spodek jiným způsobem než vsakováním. Přitom v ZTP je rovněž uvedeno, že pláň je tvořena písčito – jílovitými zeminami, které jsou přitom velmi nevhodné pro zasakování. Návrh odvodnění a počet sond by měl učit geotechnik a OTH. Požadujeme vynechat počty sond a vsakování. To určí až GTP.

Odpověď na dotaz č. 3:

OTH stanovilo minimální počet sond, který je uveden v ZTP. Pro celý soubor staveb je požadavkem minimální počet 10 ks kopaných sond a provedení vsakovací zkoušky. OTH provedlo průzkum archivních vrtů z databáze ČGS a jedna lokalita se jeví jako vhodná pro vsak. Z tohoto důvodu je požadována zkouška vsaku. Případné navýšení počtu sond není nutné schvalovat OTH. OTH bude informováno o umístění jednotlivých sond.

Dotaz č. 4:

čl. 4.5, odst. 4.5.2 - Požadujeme upřesnit, které výhybky jsou předmětem díla. Jsou to pouze výhybky v kol. č. 1 a 2 nebo všechny výhybky ve zhlaví?

Odpověď na dotaz č. 4:

„Rekonstrukce mosteckého zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“ zahrnuje výhybky 75ab, 80, 82, 85, 87 a přípojná pole.

„Rekonstrukce počeradského zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“ zahrnuje výhybky 14, 21A, 21B, 54, 57 a přípojná pole.

„Rekonstrukce vybraných staničních kolejí v žst. Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“ zahrnuje 1. a 2. SK.

Skutečný rozsah úprav může být vlivem navázání na stávající stav větší a vzejde z konkrétního návrhu kolejového řešení.

Dotaz č. 5:

čl. 4.5, odst. 4.5.2 - Skutečně je součástí díla pouze rekonstrukce kol. č. 1 a 2? Rekonstrukce hlavních kolejí bez kolejí předjízdných nedává moc smysl i vzhledem k faktu, že se mezi kol. č. 2-4 nachází další nástupiště.

Odpověď na dotaz č. 5:

Ano.

Dotaz č. 6:

čl. 4.6, odst. 4.6.2 - Z tohoto není patrná informace, co se v případě zásahu do nástupišť s těmito bude provádět. Zůstane stávající systém nástupní hrany s úpravou prostorové polohy nástupní hrany vůči nové koleji nebo bude nástupiště nové?

Odpověď na dotaz č. 6:

Rekonstrukce nástupišť není předmětem stavby, po sanaci žel. spodku je předpoklad jejich uvedení do původního stavu dle VL Ž8. Bude prověřena délka nástupišť a případně navrženo jejich zkrácení.

Dotaz č. 7:

V případě, že bude nové nástupiště, tak není možné vést přístup přes kolej č. 1 a 2 kvůli rychlosti v těchto kolejích (60km/h). Buď je nutné snížit rychlost na 50 km/h nebo je nutné vyřešit jiný způsob přístupu. Požadujeme specifikovat jaké varianty nástupišť budou v tomto projektu preferovány.

Odpověď na dotaz č. 7:

Nástupiště a přístupy budou zachovány dle stávajícího stavu. Rychlost bude 50 km/h.

Dotaz č. 8:

čl. 4.8, odst. 4.8.1 - Požadujeme provést detailnější rozbor a požadavky na ostatní objekty, které budou předmětem díla na základě již ustanovených objektů v čl. 4.1-4.7. V dokumentu, jako je zadávací dokumentace, musí být až na výjimky specifikováno, jaké objekty budou předmětem díla (vyjma např. protihlukových opatření nebo ochrany a přeložky IS, které logicky nemohou být odhaleny v době zadání stavby).

Odpověď na dotaz č. 8:

Cílem díla je zvýšení traťové třídy zabezpečení v ŽST Obrnice pro vybrané koleje. Součástí akce budou všechny nezbytné úpravy ostatního stávajícího zařízení v podobě odpovídajících SO a PS. Stanovení přesného rozsahu navrženého řešení je součástí projektové dokumentace.

Dotaz č. 9:

V ZTP jsou požadovány všechny výhybky v hlavních kolejích nové UIC 60 na betonových pražcích. Vložením těchto výhybek ale dojde ke kompletní rekonstrukci celých zhlaví, protože tyto výhybky nelze položit takzvaně „styk na styk“ kvůli betonovým pražcům a dojde k posunu výhybek. Tím pádem musí dojít k rekonstrukci TV, zab. zař. komplet EOV. Zároveň jsou ve žst. Obrnice v hlavních kolejích 3 křižovatkové výhybky, z toho min. dvě jsou tvaru C S49 1:9 – 190, které se ale v UIC nedělají. Zároveň by neměli křižovatkové výhybky být v hlavních kolejích (dle S3). To ale znamená jejich rozložení pomocí jednoduchých výhybek a kompletnímu předělání obou zhlaví (opět včetně zab. zař., TV, EOV, přeložek kabelů atd.). Požadujeme specifikovat a konzultovat s místní správou tratí celé zadání rekonstrukce žel. svršku.

Odpověď na dotaz č. 9:

Vzhledem ke stísněným poměrům předpokládáme náhradu výhybky 75ab CS49 1:9-190d výhybkou C60 1:11-300b. Lze využít C 60 1:9 – 190. Další křižovatkové výhybky nejsou součástí stavby, rozkládání křižovatkových výhybek není požadováno. Rozsah úprav zhlaví vzejde z konkrétního kolejového řešení, nelze vyloučit ani atypické řešení pražců mezi výhybkami.

Stav EOV v ŽST Obrnice je na mosteckém zhlaví: z REOV1 napájíme 10ks výměn. Jde o výměny, které se budou měnit za nové viz. ZTP. Při případném přidání EOV na výměny by se musel přidat podružný ovládací rozvaděč. Na počeradském zhlaví jsou dva rozvaděče REOV2 a REOV3, lze přidat 2ks EOV a 3ks EOV. Všechny REOV mají přívodní kabel AYKY 3x240+120. Celkový příkon je 177,1 kW (cca 256A), MTP v TS pro EOV jsou 300/5A, v případě překročení by se musely vyměnit pro měření EOV. Hl. jištění pro EOV se dá nastavit až na 400A(3VA2). Pro jednotlivé REOV lze jištění nastavit v TS až na 125A(3VA1).

Dotaz č. 10:

V ZTP jsou uvedeny mostní objekty, jejichž rekonstrukce je již řešena v jiných stavbách a projektových dokumentacích. Zároveň je zde ale nový požadavek na stanovení zatížitelnosti podle předpisu SŽ S5/1 a prokázání přechodnosti D4/120 a D2/160 v této dokumentaci. Toto je ale řešeno v těchto navazujících dokumentacích. Proč se to má prokazovat znovu? Požadujeme vynechat všechny mostní objekty, které jsou řešené v rámci jiných navazujících staveb a dokumentací.

Odpověď na dotaz č. 10

Uvedené mostní objekty se nacházejí v oblasti soutěženého souboru staveb a byly by jeho součástí, pokud by nebyly zahrnuty do souvisejících akcí. Z toho důvodu je v podkladech uveden popis jejich stávajícího stavu včetně způsobu řešení k další koordinaci. Stanovení zatížitelnosti dle SŽ S5/1 je obecný požadavek, který v případě mostních objektů řešených v jiných akcích není uplatňován.

Dotaz č. 11:

V ZTP je uveden popis stávajícího SZZ, kde je uvedeno: Ve stanici Obrnice je zabezpečovací zařízení 2. kategorie – kombinace zařízení TEST C (mostecké zhlaví, včetně počítačů náprav na zhlaví) a elektromechanické zařízení s bubnovými přístroji na počeradském zhlaví, s izolovanými kolejnicemi. Uvedené znamená, že na jednom zhlaví jsou počítače náprav a na druhém jsou izoláky. Pochybuji, že místní SSZT tento stav nebude chtít sjednotit a dojde k zásahu do celé SZZ v žst. Obrnice. Dále ze ZTP a výše uvedeného vyplývá kompletní rekonstrukce navazujících objektů SZZ, NN, EO, DOUO, DRT, TV, optické kabely atd. Požadujeme specifikovat všechny výše uvedené objekty a konzultovat s místními správami SSZT, SEE, SMT SPS ST a ČD – Telematika jejich požadavky na zadání těchto objektů. Požadujeme v ZTP specifikovat a konzultovat s místními správami celé zadání rekonstrukce žst. Obrnice. Žádáme tento bod upřesnit a uvést, jaké jsou konkrétní požadavky výše uvedených správců vztahem k předpokládané rekonstrukci výhybek a kolejí, protože se může stát, že tyto požadavky značně navýší rozsah projektové dokumentace o další provozní a stavební objekty. Zároveň je nutné vědět, jakým způsobem bude řešeno přestavování nově vložených výhybek a jakým způsobem to bude zabezpečeno.

Odpověď na dotaz č. 11

Ve stanici Obrnice došlo v měsíci dubnu 2023 k úpravám zabezpečovacího zařízení v obvodu St.2. Nyní jsou v celé délce ŽST (od vjezdových návěstidel k vjezdovým pro opačný směr jízdy) pro zjišťování volnosti na dopravních kolejích použity počítače náprav, pouze v prostoru PZS P2166 kolejové obvody. Izolované kolejnice byly zrušeny. Izolované styky po zrušení izolovaných kolejnicích budou rušeny průběžně ST Most podle postupu jednotlivých výluk v tomto roce. Bubnové přístroje byly zrušeny, jejich závislosti byly nahrazeny reléovými vazbami.

Úpravy stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení musí reflektovat případné změny konfigurace kolejíště a náhrady výhybek (výměna přestavníku, doplnění potřebných snímačů polohy jazyka,...), posuny návěstidel a počítačích bodů.

Veškeré výhybky, které budou měněny a jsou dnes elektricky ovládány, musí zůstat po změně konfigurace zabezpečeny stejným způsobem.

V době provádění vnitřních úprav SZZ musí navrhnout projektant způsob ovládání výhybek a jejich zabezpečení ve shodě se zástupci řízení provozu (zřízení provizorního výhybkářského stanoviště, uzamykání výhybek, Tabule k zavěšování hlavních klíčů, případně ponechání elektrického ovládání a dohledů se zajištěním bočních ochran.

Pro každou dílčí fázi úprav kolejíště a zabezpečovacího zařízení musí být aktualizováno a schváleno KSUaTP.

Dotaz č. 12:

V ZTP je uvedeno, že se má navrhnout a projednat zprovoznění 16. Sk na dopravní kolej a zprovoznění koleje č. 1a. To ale znamená zrekonstruovat všechny výhybky zapojené do těchto kolejí z kolejí hlavních a kolej č. 16 a 1a osadit novými návěstidly + demontáže stávajících výkolejek, jelikož jsou tyto koleje v současné době vedena jako manipulační. Zároveň je nutné na tyto výhybky osadit EO.

Požadujeme v ZTP specifikovat a konzultovat s místní správou tratí celé zadání rekonstrukce žst. Obrnice. Zároveň požadujeme rekonstrukce žst. Obrnice konzultovat s Dopraváky tak , aby určili základní koncepci této žst.

Odpověď na dotaz č. 12

Ke zprovoznění 16. SK jako dopravní koleje bude rekonstruována pouze výhybka 85 a přípojné pole, ke zprovoznění koleje 1a výhybka 75 ab a přípojné pole (úsek s posunem osy koleje a nevyhovujícími pražci).

Pro zprovoznění koleje 1a a koleje 16. jako dopravní musí být odpovídajícím způsobem upraveno zabezpečovací zařízení (včetně projektu, schválení Závěrové tabulky, Situačního schéma, KSUaTP,...).

Dotaz č. 13:

Vzhledem k tomu, že část mosteckého zhlaví se nachází v záplavovém území Q100 je nutné mít vyjádření příslušného povodí jak k dokumentaci tak i k povodňovému a havarijnímu plánu. Zároveň je nutné požádat místně příslušný odbor ŽP o vodoprávní řízení. Tyto vyjádření se ve většině případů protáhnou na min 90 dní a není tedy možné je získat před 1. dílčím odevzdáním. Požadujeme posunutí termínu odevzdání 1. dílčí etapy min. o 3 měsíce.

Odpověď na dotaz č. 13

Kompletní dokladová část není nezbytnou součástí odevzdání 1. dílčí etapy.

Dotaz č. 14:

Vážený zadavateli,

Jako uchazeč o veřejnou zakázku „Rekonstrukce ŽST Obrnice - Soubor staveb“ prosím o upřesnění zadávací dokumentace.

V odpovědi na dotaz č. 1 je zadavatelem potvrzený celkový rozsah 10 kopaných sond za celý soubor staveb, včetně uvedených zkoušek. Týká se tedy požadovaný rozsah i provedení vzorkování kontaminace koleje?

V metodickém pokynu Správy železnic k problematice vzorkování železničního lože v rámci přípravy a realizace staveb je v čl. h-iii požadováno: „*Oblast dopravně významného místa s kolejovým rozvětvením (staniční úsek) – budou odebírány vzorky minimálně po 100 m (viz výše), z každé koleje zvlášť a nebude tvořen směsný vzorek, pokud nebude prokázáno, že jde o homogenní úsek*“.

Provedení vzorkování dle MP je předepsáno ve směrnici SŽ SM096. Při dodržení MP by byl nutný rozsah provedených sond pro odběr vzorků cca 17 ks (počítáno pouze ve staničních kolejích 1 a 2) a z každé sondy odebrány 2-3 vzorky (kol. lože+pláň+eventuální konstrukční vrstva, jak je uvedeno v MP).

Žádáme o upřesnění počtu požadovaných vzorků kontaminace (a provedených sond pro jejich odběr). Domníváme se, že jsou požadavky MP v rozporu s odpovědí na dotaz č. 1. Četnost a celkový počet odebíraných vzorků pro laboratorní zjištění kontaminace koleje má nezanedbatelný vliv na celkovou nabídnutou cenu.

Odpověď na dotaz č. 14

Požadovaný minimální rozsah kopaných sond (10 ks za celý soubor staveb) se vztahuje k získání informací pro zpracování geotechnického průzkumu. Počet sond pro zjištění kontaminace vychází z Metodického návodu SŽ k problematice vzorkování železničního lože a nesouvisí tak s počtem a umístěním sond nutných pro geotechnický průzkum. Při vhodném umístění sond pro geotechnický průzkum lze tyto sondy využít též pro odběr vzorků pro zjištění kontaminace. Přesný počet sond a vzorků (směsných/bodových) pro určení kontaminace se specifikuje na základě místního šetření a rešerše historických mimořádných událostí a existence např. popelových jam apod. v Plánu vzorkování, který musí být odsouhlasen specialistou ŽP investora.

Sdělení zadavatele:

V souvislosti s výše uvedeným v tomto Dodatku č. 2, zadavatel přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne **09. 05. 2023** (původní datum stanovené na profilu zadavatele) na den **12. 05. 2023**.

Původní termín k podání nabídky uvedený na profilu zadavatele:

Nabídky musí být podány nejpozději do 09. 05. 2023 do 09:00 hodin se nahrazuje zněním:

Nabídky musí být podány nejpozději do 12. 05. 2023 do 09:00 hodin.

Vysvětlení/ změny/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.spravazeleznici.cz/>.

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením vysvětlením/upřesněním – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým účastníkům pro kvalitní zpracování nabídek.

Ing. Petr Hofhanzl

ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č. 2446 ze dne 10.5.2018
Správa železnic, státní organizace
(elektronicky podepsáno)

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 3622411

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: a1a9403e-a3ee-4c18-8199-43577de246ee

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Barbora SÝKOROVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 04.05.2023 13:47:05



b3f817bb-b536-440c-9a8f-c940a767a8d7