

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 26705/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Helena Baštářová
Mobil +420 724 129 033
E-mail bastarova@spravazeleznic.cz

zveřejněno na profilu zadavatele

Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov

Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatek č. 16

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

Dotaz č. 494:

- V uvedených ZTP je uveden jednak požadavek na instalaci „schválených mechanických bezpečnostních zábran“, případně budou Zhotovitelem přijata další bezpečnostní opatření... Jako Uchazeč k danému ustanovení tedy dovozujeme, že se má jednat o „zábrany“ dle ČSN EN 16704-2-2., kdy nemáme v současnosti informaci o metodickém či jiném normativním pokynu pro jejich používání s výjimkou již zmíněné ČSN EN 16704, kdy dle našeho názoru, nelze požadavky této normy dodržet v podmínkách stavby Kyjice – Chomutov beze zbytku. Je již ze strany SŽ vydán pokyn pro používání těchto „zábran“ s ohledem na jejich specifika? Jedná se například o provádění zemních prací v blízkosti osy os, použití výklopných vozů, manipulace s dlouhými kolejnicovými pás apod., kdy u těchto činností není prakticky možné tyto zábrany použít. Jaká se budou nově aplikovat pravidla u strojů, které mají v průvodní dokumentaci uvedený zákaz činnosti při současném provozu po vedlejší koleji?
- V čl. 4.1.33. je vznesen požadavek na „použití výlučně strojů a mechanismů, které jsou vybaveny bezpečnostním systémem omezujícím otočení pro zamezení střetu projíždějícího vlaku s pracovním strojem...“ Chápeme tedy správně, že tímto požadavkem je z převážné části negován čl. 19 Předpisu SŽ Bp1? Jak se toto promítne do vnitřních předpisů provozovatele dráhy? Z praktického hlediska si k danému dovoluji otázku, zda jste již viděl uvedeným zařízením vybavené např. beton pumpy? Při širším výkladu lze do uvedeného zahrnout i nákladní vozidla (omezovač zdvihu)?

Odpověď č. 494:

K uvedenému je připraven návrh Pokynu generálního ředitele ve věci stanovení podmínek pro používání bezpečnostních zábran na dráze provozované státní organizací Správa železnic, který nyní proběhne schvalováním v rámci SŽ a následně vydán. Schválené bezpečnostní zábrany jsou zveřejňovány na stránkách SŽ: <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/varovne-systemy>.

Čl. 19 předpisu SŽ Bp1 není uvedeným negován a nadále se počítá, že při práci do 2,5 m od osy nevyložené koleje je třeba předávat informaci o jízdě vozidel a stroje po dobu jízdy tohoto vozidla musí přerušit činnost.

Cílem čl. 4.1.33 ZTP je zvýšení bezpečnosti při provádění prací se strojem a požadavkem Zadavatele není negován čl. 19 Bp1, naopak Zadavatel rozšiřuje svůj požadavek na úroveň bezpečnosti při činnostech se stroji v provozované dopravní cestě při údržbě a stavbě zařízení železniční infrastruktury. Zejména jde o činnosti, kde je riziko neúmyslného pohybu strojů, neúmyslného chování nebo chyba strojníka zásahu do sousední koleje nebo v případě zdvihu do trakčního vedení a jeho konstrukcí.

Některé systémy zahrnují:

1. **Omezení úhlu otáčení:** Systémy, které omezují úhel otáčení na určitý rozsah. To může zabránit nechtěným kolizím s překážkami nebo jinými pracovními stroji na stavbě.
2. **Systémy detekce překážek:** Vybaven senzory a kamery, které sledují okolí stroje. Tyto systémy mohou automaticky detekovat překážky a způsobit zastavení otáčení nebo pohybu.
3. **Bezpečnostní zóny:** Mít definované bezpečnostní zóny, kde se otáčení omezuje nebo zakazuje. Aktivace těchto zón může být spojena s různými bezpečnostními senzory.
4. **Omezení rychlosti:** Omezení rychlosti otáčení může být dalším bezpečnostním opatřením, které zajistí, že otáčení probíhá kontrolovaně a bezpečně.
5. **Manuální omezení:** Kdy operátor může manuálně omezit otáčení v situacích, kdy je to nezbytné z bezpečnostních důvodů.
6. **Výstražné signály:** Zvukové a světelné signály mohou být integrovány do systémů bezpečnosti, aby upozornily na různé situace, jako je blízkost překážky nebo dosažení limitu otáčení.

Bezpečnostní opatření mohou být přizpůsobena konkrétním potřebám a specifikacím konkrétních strojů. Je důležité, aby operátoři byli plně obeznámeni s funkcemi bezpečnostních systémů a dodržovali příslušná bezpečnostní pravidla a postupy během provádění práce.

Zadavatel si je vědom, že ne veškerá stavební mechanizace dostupná na trhu je těmito systémy vybavena.

Dotaz č. 495:

SO 14-01

V odpovědi na dotaz 446 je uvedeno:

- Přístupové komunikace v rámci zařízení staveniště ke spodní stavbě jsou součástí ocenění položky č.11- 03100 ZARÍZENÍ STAVENIŠTE - ZŘÍZENÍ, PROVOZ, DEMONTÁŽ.
- Boční konzoly, jejich montáž a další pomocné konstrukce zajišťuje podle konkrétních technologických možností zhotovitel. Je předmětem realizační dokumentace a technologického postupu stavby. Součástí ocenění položky č.116 – 94817 DOCASNÉ KONSTRUKCE Z OCEL NOSNÍKU VCET ODSTRAN.
- Přístup k pilířům v rámci zařízení staveniště, které jsou zatopeny ve vodní nádrži Újezd, je součástí ocenění položky č.5 – 02741 PROVIZORNÍ MOSTY.

V odpovědi č. 428 je uvedeno:

b) Se zřízením násypu do vodní nádrže zadavatel nesouhlasí. Hlavním důvodem jsou velmi složité geologické podmínky v oblasti zatopené vyuhlené části mostecké uhelné pánve.

V odpovědi č. 446 je uvedeno, že přístupové komunikace jsou součástí zařízení staveniště.

Domníváme se, že zpevněné plochy na nezbytném náspu pod mostem nejsou přístupové komunikace.

- Žádáme o doplnění zjednodušené dokumentace tvaru, hmotnosti a umístění lávek (které jsou nyní zařazeny pod položkou PROVIZORNÍ MOSTY), způsobu jejich přemístění k pilířům a montáže
- boční konzoly, jejich montáž a další pomocné konstrukce zajišťuje zhotovitel. Jejich schéma je uvedeno v dokumentaci. Nicméně řešení montáže shora, pokud je striktně dáno, by mělo být součástí zadávací dokumentace. **Žádáme o doplnění potřebných schémat.**

Odpověď č. 495:

Zařízení staveniště, přístupové komunikace, provizorní přemostění včetně pomocných konstrukcí zajišťuje zhotovitel. Jeho rozsah a vybavení závisí na konkrétním zhotoviteli a nelze jej podrobně zpracovat v rámci zadávací dokumentace, vzhledem k odlišnému vybavení a technologickým možnostem jednotlivých zhotovitelů. Dokumentaci nebude investor doplňovat.

Dotaz č. 496:

SO 14-01

Plně se ztotožňujeme s dotazem č.427 „ ... Jsme toho názoru, že to není možné a

zrealizování pevných přístupů k pilířům ze země je nutnost.

Časová náročnost navrženého řešení rekonstrukce spodní stavby a nosné konstrukce mostu převyšuje parametry kolejové a napěťové výluky.

V odpovědi je uvedeno: Odpověď č. 427:

- a) Provizorní přemostění mezi jednotlivými pilíři a opěrami spodní stavby je dočasná zatímní mostní konstrukce po dobu výstavby a slouží pro staveništní dopravu, přepravu a je obsahem položky č.5 - 02741 PROVIZORNÍ MOSTY. Provizorní přemostění zajišťuje zhotovitel. Pontonové mosty lze požit za předpokladu, že budou splněny požadavky na bezpečnost, příčnou a podélnou stabilitu dvou a vícedílného pontonu a soulodí.
- b) Doložen harmonogram realizace stavby, SO 14-01, varianta 2

- V odpovědi postrádáme, jak si projektant představuje provizorní mosty mezi pilíři, které jsou osově 30 m vzdálené, jak se tam osadí a jak se k nim posléze dostaneme. Navíc to neřeší plochu pro postavení zdvihadí mechanizace ani čerpadel.

Žádáme o doplnění a vysvětlení.

- Byl doložen harmonogram SO 14-01, varianta 2, který je možný pouze při možném přístupu zdola, protože „shora“, některé zde uvedené práce nelze provádět současně, případně se vylučují úplně. Práce v harmonogram (varianta 2) postupují od opěry O1 k opěře O2, v 5.týdnu se však demontáží desek MZD 16-12 a následnou prací na opěrách znepřístupní NK pro jeřáby a čerpadla až do 14.týdne, kdy by se na most dalo najet po spuštění PSKT pole 1, přičemž už do této doby probíhají v harmonogramu betonáže příčníků pole 3 a 4, kam pumpy nedosáhnou. Vjezd na most se posune nejdříve na 15.týden. Realizace příčníků a spřažené desky v harmonogramu po dvou polích je vyloučená mobilními čerpadly, která nemají dosah 60m. Při betonáži příčníků se čerpadla nezapatkují, ani při betonáži jednoho pole, protože jim to neumožní šířka NK bez odbouraných říms. Při betonáži spřažených desek mobilními čerpadly se pak musí zapatkovat na týden starém betonu na konzolách. Použití stacionárních čerpadel je pro čerpání vysokopevnostního betonu (UHPFRC) nevhodné díky čerpání dlouhým potrubím, problematické ukládce směsi pod nosníky PSKT a nadměrné spotřebě směsi s vlivem na logistiku (dovoz přes 80km) Betonáž desek stacionárními čerpadly spřažených desek je komplikované díky neustálému přestavování, nastavování příp. zkracování potrubí. Všechny tyto skutečnosti pak mají přímý vliv na postup prací a prodlužují dobu výstavby. Tři týdny za betonáží spřažených desek následuje v doloženém harmonogramu bednění a výztuž říms. Nevíme, s jakým systémem bednění říms ani desek projektant počítal, ale při nemožnosti zavěšení podpůrných konzol na nosníky PSKT (nelze do nich vrtat kvůli kabelům), ani podepření konzol a říms skruží ze země, se nabízejí pouze betonářské vozíky na desky i římsy, které zase na nich znemožňují současnou práci. S římsami pak lze začít až po dokončení poslední spřažené desky, jinak by se k nim nedostala potřebná mechanizace včetně pump.

Z tohoto důvodu vidíme předložený harmonogram za **nerealizovatelný**.

Reálně odhadujeme délku výluky pro jednu kolej a most na provádění prací tímto způsobem (shora) na 13 měsíců.

Žádáme zadavatele o doložení aktualizovaného a reálného harmonogramu SO 14-01, který by zohlednil uvedené skutečnosti a aby zvážil přehodnocení omezujících podmínek (přístup zdola a délku výluky).

Odpověď č. 496:

Investor trvá na dodržení harmonogramu prací ve výluce, které jsou schváleny v ročním výlukovém plánu, a nelze jej prodlužovat z důvodu navazujících staveb.

Sdělení zadavatele:

V souvislosti s výše uvedenými odpověďmi v tomto Vysvětlení zadávací dokumentace postupuje zadavatel v souladu s ust. § 98 odst. 4 a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek o jeden pracovní den, tedy prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 15. 01. 2024 na den **16. 01. 2024**.

Provedenou změnu nelze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných účastníků zadávacího řízení a vyvolávala tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz (Evidenční číslo zakázky Z2023-040778).

Změny se týkají těchto ustanovení původního Oznámení o zahájení zadávacího řízení:

Oddíl IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 13. 10. 2023 nahrazeno: 16. 01. 2024 Čas: 9:00

Oddíl IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 13. 10. 2023 nahrazeno: 16. 01. 2024 Čas: 9:00

Zadavatel je přesvědčen, že tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

.....

Štěpán Hošna

vedoucí odd. zadávání investic, odbor investiční
na základě „Pověření“ č. 7-NM ze dne 24. 10. 2022
Správa železnic, státní organizace