

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 12714/2019-SŽDC-SSZ-OVZ

**Zveřejněno na profilu zadavatele**

Vyřizuje Ing. Martin Kosmál  
Telefon +420 972 244 865  
Mobil +420 602 741 737  
E-mail kosmal@szdc.cz

## **„Prodloužení podchodů v žst. Praha hl.n.“**

### **Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 11**

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvolání 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. 57:**

##### **Dotaz č. 1: Staveništní doprava**

V technické zprávě a POV je uvažována doprava materiálu především s využitím železnice. Místo provádění prodloužení tunelu je jednoznačně přístupné ze Seifertovy ulice. Četnost dopravy při provádění zemních prací nebude nikterak náročná, předpokládáme cca 50-60 souprav nákladních vozidel. Práce budou probíhat po částech a postupně i s ohledem na kotvení záporového pažení. Z tohoto hlediska je doprava po železnici neefektivní a časově náročná. Dodavatel se táže, přehodnotí zadavatel zadání a umožní dopravu pomocí nákladních automobilů?

#### **Odpověď na dotaz č. 57:**

*Projektová dokumentace uvažuje s dopravou materiálu po železnici. Toto řešení bylo projednáno a odsouhlaseno ve spolupráci s dotčenými orgány státní správy a samosprávy. Pokud zhotovitel bude preferovat dopravu materiálu po silnici – ulici Seifertova, bude nucen toto řešení, na vlastní riziko a zodpovědnost, projednat s dotčenými orgány v rámci realizace stavby.*

#### **Dotaz č. 58:**

##### **Dotaz č. 2: POV – provádění pažení staveních jam**

V předané projektové dokumentaci, v části POV nejsou řešeny přístupové/příjezdové cesty a pracovní plochy pro provádění pažení stavebních jam vrtnou soupravou o hmotnosti cca 75 tun.

Jedná se zejména o: zpevněné, dostatečně široké příjezdy a přístupy na staveniště a na jednotlivá pracoviště po stávajících, nebo staveništních komunikacích, nebo upravených kolejištích, pro veškerou dopravu (pilotářská vrtačka (cca 75 t), vrtačka pro kotvy, doprava zařízení staveniště) zásobování (doprava zápor, pronajatých převážek, dočasných kotev, beranění zápor, dopravu betonu automixy).

Zároveň není v POV řešen dostatečně široký, bezpečný, zpevněný příjezd na místo provádění a potřebné manipulační plochy pro pilotářskou vrtačku (cca 75 t) vč. jeřábu, mixů pro provedení

dočasného pažení SO 140, SO 141 a pro pásový bagr s vibrátorem – realizace SO 120. Přejezd vrtne soupravy po kolejišti pod trakcemi vzhledem k výšce trakcí není možný.

Alternativně by bylo možné provést dočasné pažení ze zápor HEB menšího profilu za použití středně profilové vrtačky (menší rozměr a váha).

Žádáme zadavatele o doplnění POV pro část provádění pažení stavebních jam v takovém rozsahu, aby bylo ze strany dodavatele možné tyto práce zahrnout do cenové nabídky. Zároveň žádáme práce, které se týkají POV a provádění pažení stavebních jam uvést do soupisů prací pro možnost ocenění.

### **Odpověď na dotaz č. 58:**

*Pro přijezd nákladních vozů a staveništní dopravy na místo stavby je možno použít rovněž areálovou komunikaci z ulice Seifertova. Pro manipulační techniku bude jistě možno zapanelovat část přeložené koleje 40b a režim jejího přejezdu řádně projednat se správcem Autocouchetu.*

*Poměry na staveništi jsou sice stísněné z důvodu zadaných okrajových podmínek investorem – stavba za provozu, avšak realizace je možná.*

*Krátkodobé výluky a svěšení trakce pro navezení vrtne soupravy byly uvažovány – viz odpověď na Dotaz č.38.*

### **Dotaz č. 59:**

#### Dotaz č. 3: informační systém

V Technické zprávě projektové dokumentace je uvedeno:

#### 3.1 Stávající stav

V současné době je v železniční stanici Praha hl. nádraží instalován informační systém pro cestující,

kteřý byl vybudován v rámci stavby „Modernizace záp. č. Praha hl. n., 2. část, nást. I – IV.“ jako náhrada za již nevyhovující systém PRAGOTRON a SOLARI. Vizualní informace o vlakovém spojení je prováděno pomocí informačních LCD panelů fi. Elektročas a Starmon. V prostoru odbavovacích hal výpravní budovy jsou umístěny hlavní odjezdové a příjezdové panely V horním odbavovacím prostoru výpravní budovy u vstupů na jednotlivá nástupiště jsou informace o odjezdech vlaků zobrazovány na odjezdových panelech umístěných u každého vstupu do podchodu. Prostory ČD Centra a pokladen jsou vybaveny informačními monitory. V podchodech u výstupu na jednotlivá nástupiště jsou instalovány panely podchodové a na nástupišťích panely nástupištní, které jsou v provedení oboustranné. V jednotlivých prostorech odbavovacích hal, nástupišť a pokladen jsou pro lepší orientaci cestujících instalovány elektronické zobrazovací panely. Vytipované elektronické zobrazovací panely umístěné na nástupišťích i v odbavovacích halách umožňují akustický výstup a funkci pro nevidomé Vizualní informace jsou doplněny o hlasové informování cestujících pomocí rozhlasového zařízení.

#### 3.2 Účel navrhované výstavby

V rámci tohoto PS bude na základě zadání a předchozího stupně projektové dokumentace této stavby provedena rekonstrukce stávajícího informačního systému pro informování cestujících v celém prostoru ŽST Praha hl. nádraží. Rekonstrukce IS bude provedena v následujícím rozsahu:

- výměna stávajících informačních panelů (odjezdové, příjezdové, nástupištní, podchodové);
- repase stávajících elektronických informačních zobrazovacích panelů (EZOP) na nástupišťích i ve výpravní budově;
- výměna stávajících informačních monitorů SŽDC a stojanů pro vyhledávání spojení;
- doplnění odjezdových monitorů do všech podchodů (u každého výstupu z podchodu na nástupiště budou dva monitory po jednom na každé straně. Každý monitor bude zobrazovat informace o odjezdech cca 12-ti vlaků);
- doplnění odjezdových panelů u vstupu do prodloužené části severního podchodu a u přístupu z ulice Legerova a podchodových panelů u výstupu na nástupiště č.7;
- upgrade stávajícího HW a SW pro řízení systému včetně ovládacích pracovišť;

součástí rekonstrukce IS není globální výměna stávající kabelizace. Bude provedena pouze lokálně a nově v podchodech a na nástupištích 5-7 mezi datovými skříněmi a silovými rozvaděči umístěnými v technologickém prostoru bývalého zavazadlového tunelu;  
vytipované panely informačního systému budou doplněny moduly umožňující akustický výstup a funkce pro zrakově postižené občany;

- vizuální informace o vlakovém spojení je prováděno pomocí LCD panelů firmy Elektročas a Starmon

V rámci PS 230 má být provedena i repase stávajícího informačního systému.

Firmy, které jsou schváleny dle směrnice č.34 (5 firem) využívají odlišných HW a SW systémů pro provoz informačního systému. Z tohoto důvodu a kompatibility provedení rekonstrukce nebude možné využít služeb všech firem schválených dle příslušné směrnice a v případě požadavku na rekonstrukci a doplnění a kompatibility systém je možné využít pouze stávající systém.

Dodavatel se táže, přehodnotí zadavatel zadání z rekonstrukce na celkovou výměnu? Určí zadavatel systém IS, který bude preferovaný?

#### **Odpověď na dotaz č. 59:**

*Jak je patrné z projektové dokumentace, zadavatel požaduje výměnu stávajícího informačního systému za nový informační systém.*

*Zadavatel upozorňuje, že se nejedná o repasi stávajícího systému. Repasi připouští pouze u systému elektronických zobrazovacích panelů (EZOP), která spočívá ve výměně zobrazovací jednotky a HW. Pokud však uchazeč, v rámci své nabídky, nabídne celkovou výměnu elektronických informačních zobrazovacích panelů (EZOP), bude zadavatel toto řešení akceptovat.*

*Informační systém musí, i na základě požadavků projektové dokumentace, být plně v souladu s platnou Směrnicí GR č. 118 a Směrnicí GR č. 34, které stanovují základní pravidla pro vzhled, umístování, realizaci informačního systému a jeho následnou správu. Nový systém, by měl, dle možností využít stávající části původního systému (datové i napájecí rozvody a sítě, přípojné datové a napájecí rozvaděče, upevňovací konstrukce atd.).*

#### **Dotaz č. 60:**

##### Dotaz č. 4: Přeložky kabelů

Na základě prohlídky staveniště a kolektoru bylo zjištěno, že v kolektoru se nachází cca 150 různých kabelových systémů slaboproudu a silnoproudu neuspořádaně vedených na značně zkorodovaných lávkách. Žádáme zadavatele o upřesnění počtů kabelů a uvedení správců jednotlivých systémů k možnému nacenění přeložení jednotlivých kabelů a pro možnost projednání se správci sítí.

V technické zprávě POV je uvedeno:

*PS 220 - Kabelový kolektor – přeložky sdělovacích kabelů: Převedení sdělovacích kabelů z kolektoru přes prodlužovaný podchod bude probíhat v souběhu s pracemi na kabelech zabezpečovacích. Metalické kabely budou přeloženy a ochráněny pomocí nových kabelových vložek. Optická kabelizace bude přeložena provizorně a následně dojde k instalaci nových kabelových délek mezi rozvaděči.*

*PS 110 – Zabezpečovací zařízení: Předmětem souboru jsou úpravy vedení kabelů zabezpečovacího zařízení v místě křížení kolektoru s prodlužovaným podchodem. Jednotlivé kabely budou před prodlužováním podchodu postupně přerušeny, prodlouženy, naspojovány a zavěšeny na provizorní konstrukci. Definitivní uložení do stropu konstrukce vyžaduje zpětnou přeložku kabelů. V obou případech se jedná se cca o 30 kabelů, manipulace každého bude provedena za jednu noc. Pro celkovou potřebnou dobu na přemístění je nutno uvažovat i kabely sdělovací, silnoproudé a s rezervou vyvolanou provozními možnostmi.*

*SO 140 – Prodloužení severního podchodu: Severní podchod se prodlužuje za poslední stávající kolej, kde navazuje výstup ve směru na Prahu 2 a 3. Tubus podchodu je řešen jako uzavřený rám. Postup stavby je ovlivněn křížujícími zařízeními, která je nutno udržet v provozu. Před zahájením prací bude přeložen vodovod profilu 160mm a kolej 40b na autocouchet. Tím se uvolní prostor pro 1. část podchodu. Po zřízení kotveného záporového pažení pro 1. část podchodu se provedou zemní práce a vkládání zápor až na úroveň stropu kolektoru. Následuje zřízení haly, pod jejíž ochranou se odstraní strop kolektoru a počnou se překládat kabely do provizorní pozice na samostatnou pomocnou konstrukci. Pro definitivní stav se kabely přeloží do multikanálů v budoucím stropu podchodu. Poté je možno již provést 1.část vlastní konstrukce podchodu a následně odstranit ochranu haly. V dalším průběhu realizace podchodu bude kolej 40b přeložena zpět do definitivní polohy. V závěru se dokončí výstupní schodiště, včetně eskalátorů a šachty pro výtah.*

*SO 190.1 – Přeložka stávajícího kolektoru: Objekt se zabývá výstrojí kolektoru při provizorním převedení kabelů ze stávajícího kolektoru na konstrukci haly i cílovým stavem nového kolektoru pomocí multikanálů v budoucím stropu podchodu.*

*SO 190.2 - Provizorní hala po dobu výstavby přeložky kolektoru staví se jako ochrana kabelů silnoproudu i zabezpečovacího a sdělovacího zařízení po dobu, kdy nebudou ochráněny stávající nebo novou konstrukcí. Navrhuje se jako ocelová konstrukce rozměru 33 x 20 m, výšky 6 m, na železobetonových patkách a s opláštěním trapézovým plechem. Součástí objektu je i jeho osvětlení a uzemnění. Ukolejnění haly je řešeno v SO 375 - Ukolejnění konstrukcí.*

*SO 360 – Úprava rozvodu nn a osvětlení:*

*V rámci stavby bude zajištěno přeložení stávající, stavbou dotčené napájecí a ovládací kabelizace mimo prostor dotčeného stavební činností.*

*Součástí tohoto SO jsou rovněž provizorní opatření související se zajištěním napájení osvětlení provizorní haly situované dočasně v místě stavby, provizorně zřízená napájecí kabelizace bude demontována v rámci demontáže haly.*

*SO 361 –Kabelový kolektor-přeložky rozvodů nn a vn.*

*Ve stávajícím průchozím kolektoru, který se kříží s místem výstavby prodloužené části severního podchodu jsou uložena stávající napájecí a ovládací kabelová vedení drážního rozvodu nn. Stávající kabelová vedení nn budou v souladu s koncepcí přeložky sítí uložených v kolektoru v úseku dotčení vymístěny z kolektoru do náhradní trasy. Po vybudování nového kolektoru resp. nové části kolektoru v místě křížení s prodlouženou částí podchodu bude kabelové vedení přeloženo z náhradní trasy zpět do upraveného kolektoru.*

*Přeložky kabelů budou značně ovlivňovat postup a harmonogram prací. Vzhledem k tomu požadujeme určit počty všech kabelů, jejich typy a správce kabelů.*

**Odpověď na dotaz č. 60:**

*I přes to, že se u části kabelového vedení nepodařilo dohledat konkrétní správce, je v projektové dokumentaci uvažováno s přeložkou veškerého kabelového vedení ve stávajícím kolektoru nutného pro výstavbu SO 140. Nutnost překládky kabelizace je zohledněna v soupisech prací. Přeložky budou realizovány ve spolupráci se správcem, kterým je SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Praha.*

V Praze dne 25. 07. 2019



**Ing. Petr Hofhanzl**

ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č. 2446 ze dne 10.5.2018  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace