



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne: -

Naše zn.:

10 805/2016/SZDC-SSZ-ÚE-ŠI.

Vyřizuje: Ing. Šlechtová Marta

Telefon: 972 244 721

Mobil: 602 774 958

E-mail: slechtovaM@szdc.cz

Datum: 11. 07. 2016

**Dle rozdělovníku**

**„Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“**

**Dodatečné informace - Dodatek č. 26**

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvolání na znění článku 6 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zasláné dotazy dodavatelů takto:

**Dotaz č. 259:**

SO13-33-02: Dle vyjádření výrobce výhybek, jsou-li výhybky 60-1:14-760 a 60-1:18,5-1200 vybaveny snímači polohy jazyků, pak se ke každému jazyku používají 2snímače. V tomto případě se to týká výh.č.1, 2, 9, 13, 20. V příloze č.0201 PS13-21-01 je však znázorněn vždy jen 1snímač, čemuž odpovídá i výměra pol.č.51 (29ks) SO13-33-02.

***Prosíme o vyjasnění této věci, případně úpravu přílohy č.0201 a pol.č.51. Pokud by měly být použity 2snímače, pak by výměra pol.č.51 byla 36ks.***

**Odpověď na dotaz č. 259:**

Výměra nebude měněna, počet snímačů u výše uvedených výhybek nutno posuzovat i podle návrhové rychlosti. Ta bude  $V=120$  km/h. Zmiňované navýšení počtu snímačů by se týkalo pouze výhybek, kde by byla rychlost vyšší. Výhybky č. 1, 2, 13 (sdužená v kolejové spojce) mají snímače jen na jedné straně, výhybky č. 9 a 20 pak snímače na obou stranách.

**Dotaz č. 260:**

V poskytnuté zadávací dokumentaci pro SO 13-38-04, Most v ev. km 41,357, je zřejmý nesoulad mezi stavebními postupy dle PD a stavebními postupy dle ZOV (jde o 2 SP v PD a 3 SP v ZOV). Toto má následně dopad i do výkazu výměr na množství jednotek u položek pažení.

***Může zadavatel sdělit, která část zadávací dokumentace je platná, případně zda opraví zadavatel tu část dokumentace, která je chybná? Současně žádáme zadavatele o prověření výkazu výměr položek pažení mostního objektu.***

**Odpověď na dotaz č. 260:**

Zadávací dokumentace je správná v části ZOV.

Chybné přílohy v zadávací dokumentaci budou opraveny (vč. soupisu prací).

***Pozn.: zadávací dokumentace je ve stupni projektu - značíme P. Zkratka PD v terminologii železničních staveb odpovídá pojmu přípravná dokumentace (Sm. GR č.11/2006.)***

**Dotaz č. 261:**

V poskytnuté zadávací dokumentaci pro SO 13-38-14, Propustek v ev. km 41,163, je ve výkrese č.16 (dočasné pažení koleje) uvedena poznámka, že má být použito pažení z I. fáze pro zapažení II. fáze. Dle našeho názoru toto není technicky možné, neboť při provádění II. Fáze (kolej 101a) musí být zajištěna stabilita kolejí 91 a 102a. Z toho pak vyplývá, že výkaz výměr položek pažení obsahuje pouze 50% množství skutečné výměry.

***Může zadavatel prověřit množství jednotek položek pažení?***

**Odpověď na dotaz č. 261:**

Ano, zadavatel prověří množství jednotek položek pažení a upraví soupis prací.

**Dotaz č. 262:**

V poskytnuté zadávací dokumentaci pro SO 13-38-13 Propustek v ev. km 40,587, je zřejmý nesoulad mezi stavebními postupy dle PD a stavebními postupy dle ZOV (jde o 5 SP v PD a 4 SP v ZOV).

***Může zadavatel sdělit, která část zadávací dokumentace je platná, případně zda opraví zadavatel tu část dokumentace, která je chybná?***

**Odpověď na dotaz č. 262:**

Zadávací dokumentace je správná v části ZOV.

Chybné přílohy v zadávací dokumentaci budou opraveny (vč. soupisu prací).

**Dotaz č. 263:**

Dle zadavatelem poskytnuté zadávací dokumentace, část 2.3 Zásady organizace výstavby, časový postup prací, je u SO 13-38-01, Most - podchod v ev. km 38,831, Beroun, navržena ve stavebním postupu č. 6 realizace prací souvisejících s výlukou kolejí 0, 2, 4 a 6. Pro tyto práce je dle ZOV vyčleněn čas 91 dnů, ve kterých se má kromě jiného uvést část nového podchodu, nástupiště, železničního svršku do provozuschopného stavu a užívání veřejnosti. Tyto práce se skládají z dílčích činností, např. demontáže stávajících přístřešků na nástupištích, demontáže a úpravy trakčního vedení, demontáže železničního svršku, demontáže nástupiště, bourání stávajícího podchodu (část u VB musí zůstat zachována a napojuje se na ní), provedení zapažení výkopu pomocí štětovnic (založení pod úrovní hladiny spodní vody) včetně kotvení a převázek a čerpacích jímek, zhotovení železobetonových konstrukcí včetně dvou výtahových šachet, tubusu podchodu a schodiště na každé nástupiště z obou stran, provedení izolací proti tlakové vodě včetně postupného provádění hutněných zásypů a vytahování štětovnic.

Železniční spodek, stavba nástupiště, zastřešení nástupiště se do doby dokončení zásypů podchodu dá dělat pouze ve velmi omezeném rozsahu a to jen z jedné strany, protože se k podchodu musí zhotovitel zachován přístup. Následují práce na železničním svršku, BK, TV, zab. zař., atd. Současně se v termínu určeném dle ZOV (91 dnů) musí provést uvnitř podchodu odvodnění podchodu, obklady, dlažby, malby, rozvody elektro, osadit zábradlí včetně madel, provozní výtahy, informační a orientační systém, rozhlas, osvětlení atd. Vrchní část výtahové šachty je z ocelové konstrukce se skleněnou výplní, část zastřešení nástupiště nad podchodem je kotvená do žb. konstrukce podchodu, takže i zastřešení a výtahová konstrukce se dá provádět až po dokončení betonářských prací na podchodu.

Je naší povinností upozornit zadavatele, že uchazeč nemůže provádět obklady na čerstvě odbedněné betony. Dále upozorňujeme na nutnost dodržování základních zásad a pravidel v oblasti BOZP, z kterých vyplývá, že nelze provádět páce pod sebou (nástupiště x zastřešení nástupiště atd.), což má opět za následek prodloužení doby výstavby.

Z výše uvedených důvodů jako přiměřenou dobu pro realizaci SP č. 6 považujeme dobu 141 dnů.

Předpokládáme, že zadavatel vychází z běžné stavební praxe a může potvrdit, že dále uvedené jednotlivé práce, jakými jsou: práce uvnitř podchodu až po dosažení požadovaných hodnot betonu a odbednění konstrukcí (schodišťové stupně, odvodnění, rozvody, obklady, dlažby, malby, výtahy, madla, osvětlení, rozhlas, orientační systém atd.), po dokončení betonářských prací na podchodu kotvení OK výtahové šachty a OK zastřešení nástupiště, po dokončení zásypů podchodu a vytažení štětovnic realizaci nástupištních hran, následně zásypy, konstrukční vrstvy a dlažby na nástupištích atd. nelze realizovat souběžně, ale musí na sebe navazovat.



Dále se domníváme, že ve SP č. 7 nelze provádět práce na tubusu podchodu SO 13-38-01, a to z důvodu zachování provozu na 3 SK.

Obdobný výčet prací (koleje 1 a 3) obnáší SP č. 8, u kterého je dle aktualizované části ZOV navrženo 84 dnů.

Z výše uvedených důvodů jako přiměřenou dobu pro realizaci SP č. 8 považujeme dobu 108 dnů.

- a) **Může zadavatel potvrdit naši domněnku, že ve SP č. 7 nelze provádět práce na tubusu podchodu SO 13-38-01 z důvodu zachování provozu na SK 3 a to z důvodu zachování celistvosti nástupištní hrany u koleje č. 3?**
- b) **Může zadavatel z výše uvedených důvodů přehodnotit a přiměřeně upravit délky jednotlivých stavebních postupů, především SP č. 6, 8?**

#### Odpověď na dotaz č. 263:

ad a) - Provoz na koleji č. 3 musí být zachován - Zadávací dokumentace je správná v části ZOV. **Nikdy** v průběhu rekonstrukce **nebude** u koleje č. 3 celistvost nástupištní hran, k využití bude západní (výjimečně východní) část.  
- Chybné přílohy v zadávací dokumentaci budou opraveny (vč. soupisu prací).

ad b) - Délky stavebních postupů jsou navrženy bez časových rezerv a opravdu s velkým důrazem na zajištění plynulých návazností jednotlivých prací. Hlavním důvodem je provedení, ukončení a zprovoznění celé osobní části nádraží během jednoho roku – tedy nepřerušování prací zimní přestávkou, kde by část osobního nádraží byla hotová a část v provizorním stavu provozu. Délky stavebních postupů je nutné dodržet a respektovat.

Nelze souhlasit s tvrzením, že železniční spodek, stavba nástupiště, zastřešení nástupišť, se do doby dokončení zásypů podchodu dá dělat pouze ve velmi omezeném rozsahu a to jen z jedné strany. Přístup pro uvedené práce je možný z obou stran, jde pouze o koordinaci návozu materiálu k podchodu. Kromě necelých 14m v kol. č. 4 a cca 27m v kolejích přiléhajících k nástupišti (omezení pouze půdorysem výkopové jámy), lze spodek, svršek nástupiště a zastřešení provádět v celé délce předepsaných úprav.

V případě opravdu velké tísně lze využít i pozn. v příl. 300 části ZOV "Časový postup prací" 2. odrážka shora „Pracovní doba“.

#### Dotaz č. 264:

Dle zadavatelem poskytnuté zadávací dokumentace, část 2.3 Zásady organizace výstavby, časový postup prací, je u SO 14-38-01, Most - podchod v ev. km 41,879, Králův Dvůr, navržena ve stavebním postupu č. 8 realizace prací souvisejících s výlukou koleje č. 2. Pro tyto práce, je dle ZOV vyčleněn čas 84 dnů, ve kterých se má kromě jiného uvést část nového podchodu, nástupišť, železničního svršku do provozuschopného stavu a užívání veřejnosti. Tyto práce se skládají z dílčích činností např. demontáže a úpravy trakčního vedení, demontáže železničního svršku, demontáží nástupišť, provedení zapažení výkopu pomocí štětovic (založení pod úroveň hladiny spodní vody) včetně kotvení a převážek a čerpacích jímek, zhotovení železobetonových konstrukcí včetně tubusu podchodu a schodišť a přístupových ramp na každé nástupiště, provedení izolací proti tlakové vodě včetně postupného provádění hutněných zásypů a vytahování štětovic.

Železniční spodek, stavba nástupiště, zastřešení nástupišť se do doby dokončení zásypů podchodu dá dělat pouze v hodně omezeném rozsahu. Jedním z důvodů je délka přístupových ramp, která tvoří téměř polovinu délky nástupištní hrany. Následují práce na železničním svršku, BK, TV, zab. zař. atd. Současně se v termínu určeném dle ZOV (84 dnů) musí provést uvnitř podchodu odvodnění podchodu, malby, rozvody elektro, osadit zábradlí včetně madel, informační a orientační systém, rozhlas, osvětlení atd. Přístřešky nad podchody jsou kotveny do žb. konstrukce podchodu, takže i přístřešky se dají provádět až po dokončení betonářských prací na podchodu.

Z výše uvedených důvodů jako přiměřenou dobu pro realizaci SP č. 8 považujeme dobu 120 dnů.

Obdobný výčet prací (kolej 1) obnáší SP č. 9, u kterého je dle aktualizované části ZOV navrženo 91 dnů.

Z výše uvedených obdobných důvodů jako přiměřenou dobu pro realizaci SP č. 9 považujeme dobu 95 dnů.

Předpokládáme, že zadavatel vychází z běžné stavební praxe a může potvrdit, že dále uvedené jednotlivé práce, jakými jsou: práce uvnitř podchodu až po dosažení požadovaných hodnot betonu a odbednění konstrukcí (schodišťové stupně, odvodnění, rozvody, obklady, dlažby, malby, výtahy, madla, osvětlení, rozhlas, orientační systém atd.), po dokončení betonářských prací na podchodu kotvení OK výtahové šachty a OK zastřešení nástupišť, po dokončení zásypů podchodu a vytažení štetovnic realizaci nástupištních hran, následně zásypy, konstrukční vrstvy a dlažby na nástupištích atd. nelze realizovat souběžně, ale musí na sebe navazovat.

**Může zadavatel z výše uvedených důvodů přehodnotit a přiměřeně upravit délky jednotlivých stavebních postupů, především SP č. 8 a 9?**

**Odpověď na dotaz č. 264:**

Délky stavebních postupů jsou navrženy bez časových rezerv a opravdu s velkým důrazem na zajištění plynulých návazností jednotlivých prací. Hlavním důvodem je provedení, ukončení a zprovoznění celé osobní části nádraží během jednoho roku – tedy nepřerušení prací zimní přestávkou, kde by část osobního nádraží byla hotová a část v provizorním stavu provozu. Délky stavebních postupů je nutné dodržet a respektovat.

Nelze souhlasit s tvrzením, že železniční spodek, stavba nástupiště, zastřešení nástupišť se do doby dokončení zásypů podchodu dá dělat pouze ve velmi omezeném rozsahu a to jen z jedné strany. Přístup pro návoz materiálu na podchod je možný z obou stran po oboustranně dokončené (napojené) kol. č. 1 (vyjma cca 27m z omezení půdorysem výkopové jámy). Přístup pro práce na spodku, svršku, nástupišti a zastřešení lze v od kol. č. 3 provádět (opět s výjimkou cca 27m – prostor jámy) v celé délce předepsaných úprav.

U 8. stavebního postupu lze dobu výstavby podchodu časově protáhnout o 2 (max.3) týdny, celková doba výluky však musí být dodržena.

V případě opravdu velké tísně lze využít i pozn. v příl. 300 části ZOV "Časový postup prací" 2. odrážka shora „Pracovní doba“.

Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č.1605 ze dne 13.06.2013  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace