

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 30387/2020-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Ing. Jana Šedová
Mobil +420 727 966 017
E-mail sedova@spravazeleznic.cz

**„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n.L.“
Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 15**

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:

V Zadávací dokumentaci, části F Zásady organizace výstavby, přístupy na staveniště – příjezdové cesty pro návoz a odvoz materiálu včetně mechanizace pro práce do vyloučené sudé kolejové skupiny ve stavebním postupu SP1:

Staveniště sudé kolejové skupiny bude od ZS přístupné pouze s použitím kolejových dopravních prostředků. S jejich pomocí bude dopravován materiál i potřebná silniční vozidla...

Pro dodavatele tato informace znamená **předepsání logistiky pro realizaci** stavebního postupu **sudé kolejové skupiny**.

V Zadávací dokumentaci, v části H.1.2.1 je v dokumentu č.j. 12169/2019-SŽDC-SZZ-ÚT1, je ohledně problematiky přístupových cest na staveniště dále uvedeno:

Vzhledem k naplněné kapacitě JŘ na této koridorové trati je tento postup přes den téměř nemožný. Případá v úvahu pouze v nočních hodinách...

Z dalších údajů uvedených v ZD, části B.2 Provozní a dopravní technologie, vyplývá, že se v denních hodinách zřejmě nevyskytují vhodné vlakové přestávky, ve kterých by bylo možné zásobovat staveniště sudé kolejové skupiny ze složiště v obvodu manipulačních kolejí v liché skupině (ZS).

Výše uvedené je **v rozporu** dokumentem č.j. DUCR-10685/20/Ce (Stavební povolení), ve kterém Drážní úřad stanoví podmínky pro provádění stavby. V bodě č. 14 je výslovně uvedeno: *Práce na staveništi, při kterých by hluk překračoval hodnoty stanovené příslušným hygienickým předpisem, nesmí být prováděny v době od 22:00 hodin do 6:00 hodin.*

Žádáme zadavatele o vysvětlení výše uvedeného rozporu v jednotlivých částech Zadávací dokumentace. Dále žádáme zadavatele o objasnění, zda uvažuje s úpravou dopravní technologie v žst. Roudnice n. L. pro období nepřetržitě výluky sudé kolejové skupiny (realizace SP1)? V případě, že ano, žádáme zadavatele o doplnění zadávací dokumentace o upravenou dopravní technologii.

S ohledem na výše uvedené žádáme tedy o precizování části F. Zásady organizace výstavby, týkající se požadované logistiky, především tedy o objasnění, jakým způsobem zadavatel/objednatel zajistí zhotoviteli nepřetržitý kolejový přístup (nepřetržitou možnost i v denních hodinách) na staveniště realizovaných stavebních objektů a provozních souborů sudé

kolejové skupiny, s ohledem na požadavek návozu a odvozu materiálu vč. veškeré (i silniční) mechanizace „kolejově“.

Odpověď na dotaz č. 57:

Dle názoru zadavatele nejde o rozpor v jednotlivých částech Zadávací dokumentace. Sudá kolejová skupina není jinak než po kolejích reálně přístupná. Pravděpodobná nutnost přesunu většiny mechanismů a hmot mezi zařízeními staveniště v liché kolejové skupině a sudou kolejovou skupinou v nočních hodinách není podle názoru zadavatele v rozporu s podmínkami stavebního povolení, neboť vlastní přesun nelze považovat za práci, která by produkovala hluchost nad limit, stanovený příslušným hygienickým předpisem (jde o jízdu vlaku, vlastní stavební činnost bude probíhat v denních hodinách). Nevidíme žádnou reálnou možnost úpravy dopravní technologie a ZOV, která by zajistila „zhotoviteli nepřetržitý kolejový přístup (nepřetržitou možnost i v denních hodinách) na staveniště realizovaných stavebních objektů a provozních souborů sudé kolejové skupiny, s ohledem na požadavek návozu a odvozu materiálu vč. veškeré (i silniční) mechanizace „kolejově““. Uchazeč tyto podmínky, které jsou dané místní situací, zná v okamžiku zpracování nabídky, takže je plně v jeho možnostech je do této nabídky promítnout.

Dotaz č. 58:

V Technické zprávě SO 10-10 je poměrně obsáhle uvedena technická specifikace dynamického zarážedla. Pod touto detailní specifikací v TZ je uvedeno:

Konkrétní návrh dodavatele brzdného zarážedla bude před jeho dodáním odsouhlasen SŽDC GŘ O13. Pokud nebude použito brzdné zarážedlo dle platných TPD v souladu s tímto návrhem, budou stanoveny individuální podmínky pro jeho schválení a uvedení do provozu.

Ve Zvláštních technických podmínkách je v bodě 4.10.1 uvedeno:

Na koleji č. 5 bude instalováno dynamické zarážedlo. Konkrétní návrh dodavatele brzdného zarážedla bude jeho dodáním odsouhlaseno SŽ, Odborem GŘ O13.

Žádáme zadavatele, aby potvrdil správnost technické specifikace dle Technické zprávy SO 10-10, nebo aby doplnil a upřesnil zadané parametry již ve fázi před podáním nabídky s ohledem na porovnatelnost nabídek. Nejasná specifikace může vést k rozdílnému ocenění nabídek jednotlivých účastníků.

Odpověď na dotaz č. 58:

Oproti původnímu výpočtu vešel v platnost Metodický pokyn (MP) pro návrh ukončení kusých kolejí a ten uvažuje pro návrh jinak určené hmotností posuzovaných vozidel. Návrh musí být vyhovující i pro vozidlo, které využije celou délku hrany. Dle dopravního technologa připadají v úvahu tyto možnosti – seřazeno dle délky:

- a) 2x 840 102 t
- b) 1x 844 91/96 t
- c) 1x 814+014+814 68 t
- d) 1x 840 49 t
- e) 1x 814+914 44 t
- f) 1x 810 22 t

další parametry:

označení	hmotnost v t			délka	délka x2
	min	střed	max	m	m
810	20	22	24	14.0	
814+914	40	43.5	47	28.4	
840	46	48.5	51	25.5	51.0
814+014+814	62	68	74	42.4	
844	86	91	96	43.7	

návrh:

- brzdné zarážedlo s možností přídavných brzd dl. 2,56 m s počáteční brzdou silou 160 kN (=4x 40 kN)
- 1x přídavná brzda (=2x 40 kN) ve vzdálenosti 5m za zarážedlem

pozn.: dle MP se navrhuje min. počáteční brzdná síla 160 kN

potřebná délka od úrovně nárazníků ke konci koleje = 11,4 m

brzdná dráha	8,55 m
přídavné brzdy	1x 0,25 m
brzdné zarážedlo (např. RAWIE typ 12)	2,56 m
celkem	11,36 m

požadované parametry plynoucí z návrhu:

- vozidla a) b) zpomalení do max. 2,5 m/s²
- vozidla c) d) e) zpomalení do max. 3,7 m/s²
- vozidlo f) zpomalení do max. 7,5 m/s²

posouzení:

Brzdná síla jednoho brzdného prvku v závislosti na délce brzdné dráhy:

délka brzdné dráhy od - do [m]	brzdná síla F_b [kN]	
0 - 5	40	
5 - 8	36	
8 - 12	32	
12 - 20	28	
délka brzdného prvku [m]	0.25	

Charakteristiky zarážedla:

délka zarážedla [m]	2.56
absorbční kapacita hydr. nárazníku [kJ]	0.00

Charakteristiky vozidle:

délka grafu (řešené oblasti)	10 m		
hmotnost m [t]	nárazová rychlost v [km/h]	koeficient bezpečnosti k [-]	
parametry těžkého vlaku, plná obsazenost	102	15	1.8
parametry lehkého vlaku, poloviční obsazenost	44	15	1.8

Vypočtené hodnoty pro posouzení návrhu:

požadovaná brzdná práce zarážedla pro těžký vlak $W_t = E_{kin,t} \cdot k$
 požadovaná brzdná práce zarážedla pro lehký vlak $W_l = E_{kin,l} \cdot k$

max. hodnota brzdného zpomalení pro těžký vlak $a_{t,max}$
 max. hodnota brzdného zpomalení pro lehký vlak $a_{l,max}$

brzdná dráha pro těžký vlak l_t

brzdná dráha pro lehký vlak l_l

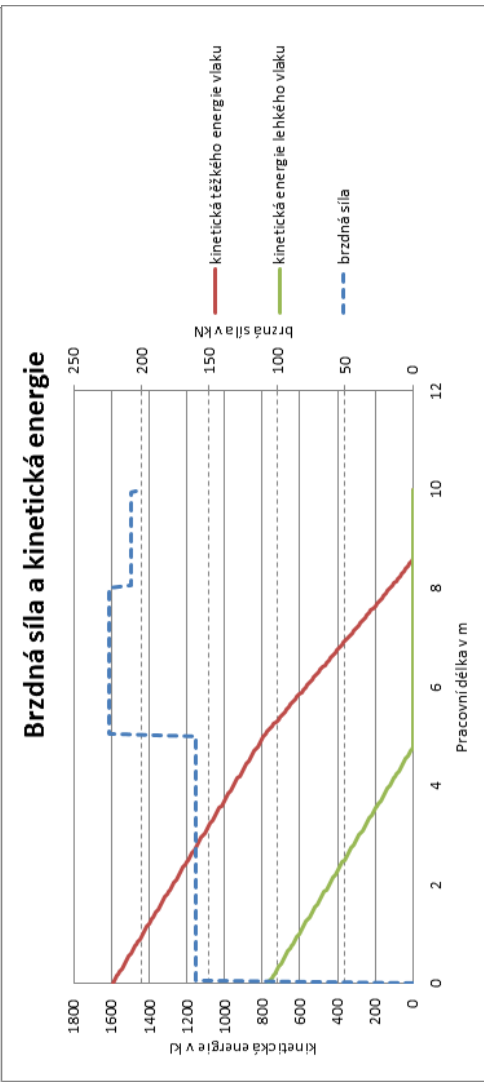
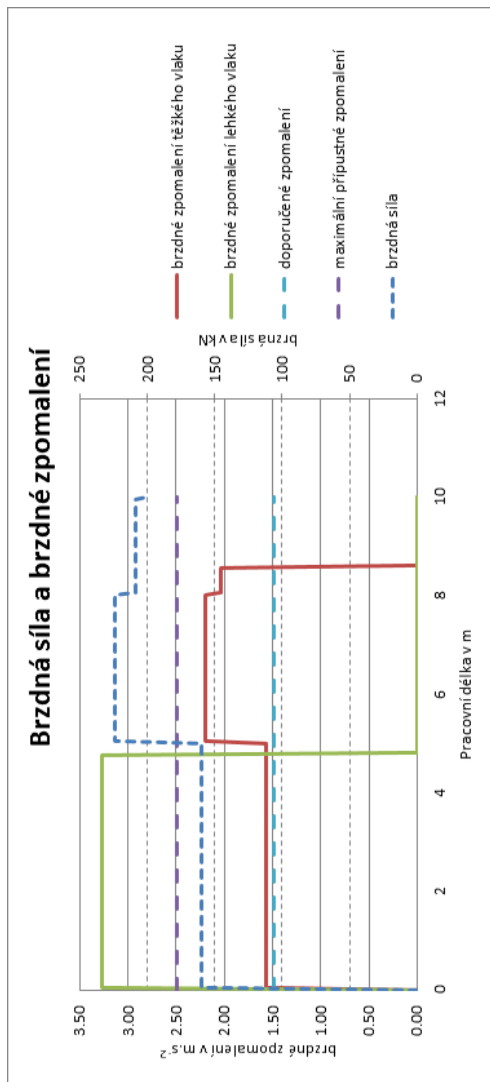
požadovaná délka vč. přidavných brzd

požadovaná délka vč. přidavných brzd a zarážedla

Návrhové parametry zarážedla:

počet brzdných prvků na zarážedle	$n_z =$	4 ks
počátek brzdné dráhy od konce zarážedla		0 m

počet brzdných prvků v 1. skupině přidavných brzd	$n_{sk} =$	2 ks
vzdálenost brzdných prvků v 1. skupině od konce zarážedla	$l_{sk} =$	5 m



Brzdná síla jednoho brzdného prvku v závislosti na délce brzdné dráhy:

délka brzdné dráhy od - do [m]	brzdná síla F_b [kN]
0 - 5	40
5 - 8	36
8 - 12	32
12 - 20	28
délka brzdného prvku [m]	0.25

Charakteristiky zarážedla:

délka zarážedla [m]	2.56
absorbční kapacita hydr. nárazníku [kJ]	0.00

Charakteristiky vozidel:

délka grafu (řešené oblasti)	10 m	nárazová rychlost V [km/h]	koefficient bezpečnosti k [-]
parametry těžkého vlaku, plná obsazenost	96	15	1.8
parametry lehkého vlaku, poloviční obsazenost	49	15	1.8

Vypočtené hodnoty pro posouzení návrhu:

požadovaná brzdná práce zarážedla pro těžký vlak $W_t = E_{kin,t} \cdot k$ 1500 kJ
 požadovaná brzdná práce zarážedla pro lehký vlak $W_l = E_{kin,l} \cdot k$ 766 kJ

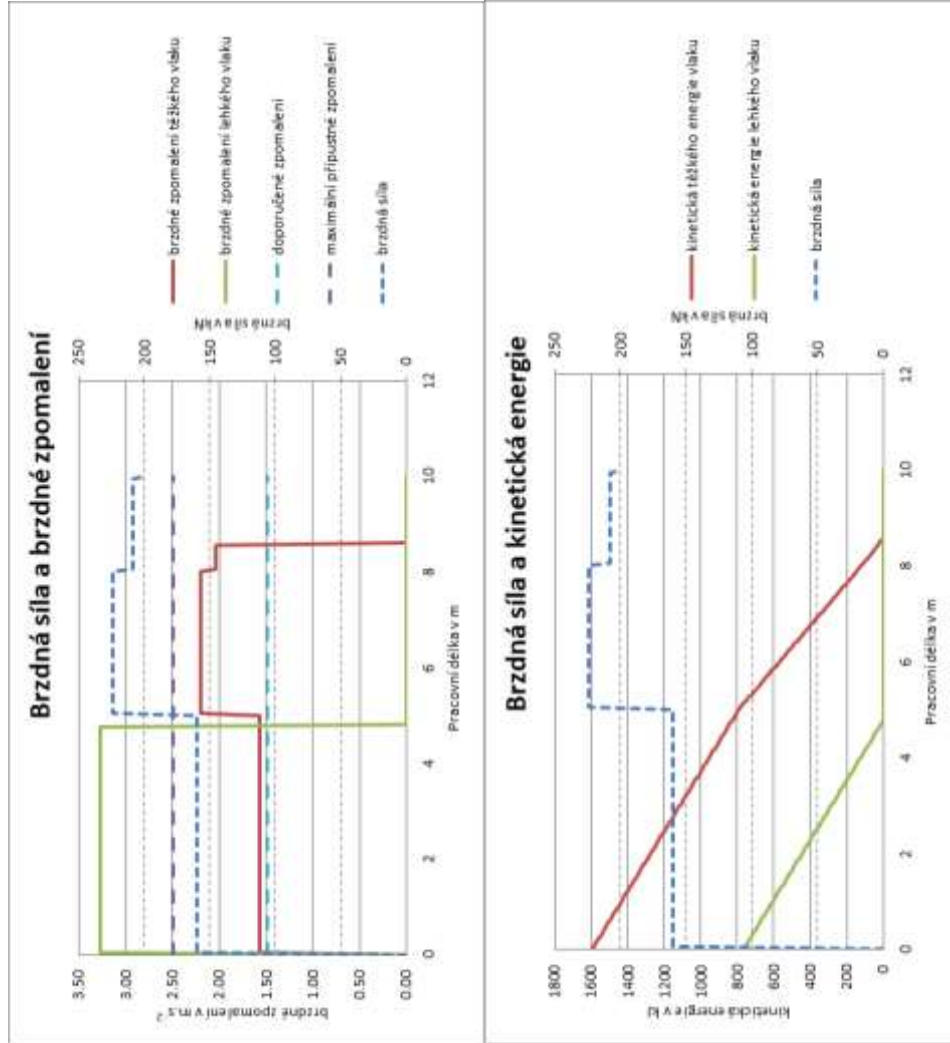
max. hodnota brzdného zpomalení pro těžký vlak $a_{max,t}$ 2.33 m/s²
 max. hodnota brzdného zpomalení pro lehký vlak $a_{max,l}$ 3.27 m/s²

brzdná dráha pro těžký vlak l_t 8.1 m
 brzdná dráha pro lehký vlak l_l 4.7 m
 požadovaná délka vč. přidavných brzd 8.3 m
 požadovaná délka vč. přidavných brzd a zarážedla 10.9 m

Návrhové parametry zarážedla:

počet brzdných prvků na zarážedle	$n_z =$	4 ks
počátek brzdné dráhy od konce zarážedla		0 m

počet brzdných prvků v 1. skupině přidavných brzd	$n_{1sk} =$	2 ks
vzdálenost brzdných prvků v 1. skupině od konce zarážedla	$l_{1sk} =$	5 m



Sdělení zadavatele:

V souvislosti s výše uvedenými změnami v tomto Dodatku č. 15 a se změnami uvedenými v předchozích Dodatcích zadavatel zároveň přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 4 kalendářní dny je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 zákona, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací“ bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

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

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

*Datum: 12 / 11 / 2020 nahrazeno: **12 / 01 / 2021** Čas 09:00*

IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

*Datum: 12 / 11 / 2020 nahrazeno: **12 / 01 / 2021** Čas 09:00*

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

V Praze dne 09. 12. 2020

Ing. Karel Švejda, MBA
ředitel odboru investičního
na základě pověření č. 2449 z 11.05.2018
Správa železnic, státní organizace