

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 16519/2021-SŽ-SSZ-OVZ

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

„Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 3

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. 14:

Součástí připravované novostavby trati je tunel dlouhý cca 24 km. Při návrhu technického řešení tunelu – především úseku raženého technologií tunelovacích strojů musí být, mimo jiné, řešena otázka velikosti příčného řezu.

Uchazeč při projekční přípravě obdobných dlouhých tunelů, v západní Evropě vždy posuzoval individuálně problematiku aerodynamických jevů při provozu kolejových vozidel v tunelu a příčný profil včetně doplňujících opatření optimalizoval tak, aby bylo dosaženo nejlepších provozních parametrů, protipožární bezpečnosti a zároveň byl návrh úsporný z pohledu velikosti výrubu tzn. množství rubaniny, rychlosti ražby atd.

Problematika příčného řezu je u dlouhých tunelů (nad 10 km) klíčová, neboť musí být zajištěna provozní rychlost při optimální energetické náročnosti a zároveň má optimalizace příčného řezu přímé dopady na redukcii celoživotních nákladů stavby, dopady na životní prostředí a zkrácení doby výstavby.

Příčný řez tunelu pro tuto zakázku je definován vzorovým listem SŽDC „SVĚTLÝ TUNELOVÝ PRŮŘEZ JEDNOKOLEJNÉHO TUNELU, Praha 2010 „vždy pro příslušnou provozní rychlost. Jedná se o typizované řešení tunelu s tím, že v odůvodněných případech je vhodné příčný řez tunelu upravit podle příslušných specifik.

V komentáři ke vzorovému listu je uvedeno (odst. 4) – „V odůvodněných případech, především u tunelů větších délek (nad 20 km), s větší traťovou rychlostí (např. tunel na trati Praha – Beroun), se specifickým rozsahem drážní dopravy (např. příměstská železniční doprava) je vhodné světlý tunelový průřez dále optimalizovat. Návrh musí být doplněn průkazem stanovitelných hodnot tlakového komfortu cestujících, výpočtem odporů vznikajících průjezdem tunelu a ekonomickým zhodnocením návrhu ve vztahu investiční a dlouhodobé provozní náklady.“

V zadávací dokumentaci není stanoven požadavek na tuto optimalizaci. Na základě zkušeností z projekční přípravy dlouhých tunelů a vzhledem k pravděpodobné úpravě vzorového listu, se uchazeč ve své nabídce s posouzením aerodynamických jevů a opatřením pro redukcii pístového efektu přirozeně zabývá, což ve svém důsledku může být vzhledem k časové náročnosti a tím nárůstu nákladů k jeho škodě v rámci daného hodnotícího kritéria veřejné zakázky. Zadávací dokumentace nespécifikuje požadavky k řešení výše uvedené problematiky, což může způsobit její opomenutí ostatními uchazeči. Zároveň ani z komentáře vzorového listu nevyplývá povinnost se problematikou zabývat. Aby zadavatel obdržel dílo v co nejvyšší kvalitě, zároveň minimalizoval náklady na realizaci a pro zachování spravedlivé hospodářské soutěže uchazeč doporučuje doplnit do pokynů pro zpracovatele do kapitoly Technická kvalifikace požadavek na: „Specialista na aerodynamické jevy a redukcii pístového efektu“.

Uchazeč požaduje, aby zadavatel doplněním zadávací dokumentace stanovil povinnost se optimalizací zabývat (i s ohledem na jinak podrobné technické zadání v ostatních aspektech) a tím zajistil rovné podmínky hospodářské soutěže. Může tak učinit doplněním požadavku na další osobu odborného personálu „Specialista na aerodynamické jevy a redukcii pístového efektu“, která by svou odborností a

zkušenostmi byla schopná tuto optimalizaci zajistit, doplněním výslovného požadavku na provedení této činnosti, případně vyčleněním položky v rozpočtu.

Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavatel výslovně v zadávací dokumentaci nepožaduje stanovit povinnost zabývat se optimalizací tunelového průřezu, neboť, jak sám účastník zmiňuje, je tato povinnost stanovena ve zmíněném dokumentu, v odstavci 4: „Návrh však musí být doplněn průkazem stanovitelných hodnot tlakového komfortu cestujících, výpočtem odporů vznikajících průjezdem tunelu a ekonomickým zhodnocením návrhu ve vztahu investiční a dlouhodobé provozní náklady.“ Citovaný dokument je dostupný pro všechny účastníky na webových stránkách zadavatele.

V Praze dne 07. 06. 2021

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: 1600739

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 8202d6f6-e872-456e-87f3-bad2a8a85a51

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Jana ŠEDOVIÁ)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.06.2021 13:07:00



2f054638-4063-4384-a56a-d4109a03c636