

Naše zn.: 14623/2022-SŽ-SSZ-OVZ
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál
Mobil: 602 741 737
E-mail: kosmal@spravazeleznic.cz

„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice“

Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 16

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.105:

Zadavatel – Správa železnic, státní organizace v rámci zadávací dokumentace na Zakázku, konkrétně pak v odst. 19.4. Pokynů pro dodavatele stanovil, že

„19.4 Vybraný dodavatel je povinen na základě písemné výzvy jako podmínku pro uzavření smlouvy poskytnout zadavateli řádnou součinnost, která spočívá zejména v předložení následujících dokumentů:

- originálu nebo ověřené kopie pověření Ministerstva dopravy ČR k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení (UTZ) dle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a to elektrických UTZ železničních drah mimo jiných i v rozsahu:
- elektrické, pneumatické a hydraulické výtahy.“

V aktuálním veřejně přístupném seznamu právnických osob vedených Ministerstvem dopravy ČR s pověřením v tomto rozsahu jsou uvedeny pouze dvě společnosti za celou Českou republiku.

Dále je třeba konstatovat, že tak, jak je tento požadavek formulován, se jedná o nejasné ustanovení, neboť z něj není nijak zřejmé, kdo musí být držitelem takového dokumentu, tedy zda se musí jednat o vybraného účastníka, nebo se může jednat o poddodavatele. Tak, jak je toto ustanovení napsáno, se může jednat o doklad i osoby, která nemá se Zakázkou nic společného.

Předložení výše uvedeného dokumentu jako podmínka pro uzavření smlouvy nemá žádnou přímou vazbu na podmínky kvalifikace stanovené v čl. 8 zadávací dokumentace – Pokynů pro dodavatele. Předložení takového dokumentu není stanoveno jako technická či profesní kvalifikace. Účastník zadávacího řízení prokáže svou kvalifikaci zejména tím, že doloží, že má zkušenosti s realizací zakázky obdobné Zakázce. Požadování výše uvedeného dokumentu tak nijak nezvyšuje jistotu zadavatele, že realizace zakázky bude provedena odborně, proto není zřejmé, proč jeho předložení zadavatel požaduje. Na obdobných zakázkách se takovýto požadavek neobjevuje.

Požadování výše uvedeného dokladu navíc, a to zásadně, zužuje okruh potenciálních účastníků v zadávacím řízení, a to, aniž by to bylo přiměřené vzhledem k předmětu Zakázky. Mimo jiné je tak de facto vyloučena účast zahraničních subjektů, aniž by to mělo jakékoli odůvodnění.

Dotaz: Vypustí zadavatel toto ustanovení zadávací dokumentace, nebo jej upraví tak, aby bylo v souladu se zákonem?

Odpověď č.105:

Odpověď na dotaz č.105 bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro doručení nabídek.

Zveřejňujeme v náhradním termínu (+3 pracovní dny) odpovědi na dotazy č. 106-107. Lhůta pro doručení nabídek bude adekvátně posunuta zároveň se zveřejněním odpovědí na dotazy č. 96 a 97.

Dotaz č.106:

Na základě postoupené dokumentace ke SO 10-40 Úprava podchodu v km 495,102 (vč. výtahových šachet), a to vzhledem k poskytnutému IGP, se domníváme, že není reálná aplikace štětovnic pouhým vibroberaněním a bude nutné provést předvrty pro tyto štětovnice.

Žádáme zadavatele o informaci, jakým způsobem tyto náklady na předvrty vykázat v soupisu prací.

Odpověď č.106:

Položka č. 12 (23217) má tyto technické specifikace:

- zřízení stěny

- opotřebení štětovnic, případně jejich ošetřování, řezání, nastavování a další úpravy
- kleštiny, převázky. a další pomocné a doplňkové konstrukce

- nastražení a zaberanění štětovnic do jakékoliv třídy horniny

- veškerou dopravu, nájem, provoz a přemístění beranících zařízení a dalších mechanismů
- lešení a podpěrné konstrukce pro práci a manipulaci beranících zařízení a dalších mechanismů
- beranící plošiny vč. zemních prací, zpevnění, odvodnění apod.
- při provádění z lodi náklady na prám nebo lodi
- těsnění stěny, je-li nutné
- kotvení stěny, je-li nutné nebo vzepření, případně rozepření
- vodící piloty nebo stabilizační hrázky
- zhotovení koutových štětovnic
- dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování,
- dodání spojovacího materiálu,
- zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření,
- jakákoliv doprava a manipulace dílců a montážních sestav, včetně dopravy konstrukce z výroby na stavbu,
- montážní dokumentace včetně technologického předpisu montáže,
- výplň, těsnění a tmelení spar a spojů,
- veškeré druhy opracování povrchů, včetně úprav pod nátěry a pod izolaci,
- veškeré druhy dílenských základů a základních nátěrů a povlaků,
- všechny druhy ocelového kotvení,
- dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů

Položka dle OTSKP obsahuje kompletní práce, není uvedeno, že by případné předvrty měly být vykázány samostatně v jiné položce.

Dotaz č.107:

Na základě postoupené dokumentace ke SO nástupišť, tj. SO 10-20, SO 10-21, SO 10-22 a SO 10-23, dle Technické zprávy musí betonová dlažba splňovat směrnici SŽ PO-25/2020-GR. Dle aktuální úpravy této problematiky dle vzorového listu ŽL8 10.1 povrchy nástupišť – dlažba betonová (vydaný k 08/2021) je pro rozhodnutí, zda má být použita dlažba třídy A (tj. s požadavkem Povrchová úprava odolná na UV záření aplikovaná během výroby dle ČSN EN 1504-2) nebo B (bez tohoto požadavku) nutné znát kategorii nástupišť A – E dle ŽL 8 10 kapitola 3 (v ustanovení SŽ PO-25/2020-GR bylo řešeno obdobně).

Žádáme tedy zadavatele o stanovení kategorie nástupišť a především z ní vyplývající požadované třídy dlažby (s povrchovou úpravou odolnou UV záření / bez).

Odpověď č.107:

Bude použita dlažba třídy A.

Dále zveřejňujeme v náhradním termínu (+2 pracovní dny) odpovědi na dotazy č. 108-116. Lhůta pro doručení nabídek bude adekvátně posunuta zároveň se zveřejněním odpovědí na dotazy č. 96 a 97.

Dotaz č.108:

Při realizaci kabelovodu **SO 10-90** v SP 0b, budou postupně vyloučeny hrany jednotlivých nástupišť (nebo jejich části).
Bude zadavatel požadovat oddělení staveniště např. mobilním oplocením? Pokud ano, kam máme náklady na tyto práce zahrnout

Odpověď č.108:

Realizace veškerých pomocných prací jsou součástí soupisů prací uvedeného SO v položce „HLOUBENÍ RÝH ŠÍŘ DO 2M PAŽ I NEPAŽ TR. I, ODVOZ DO 12KM“ – viz Technické specifikace.

Dotaz č.109:

SO 10-41 prodloužení podchodu

Před realizací výtahové šachty předpokládá projekt zabíraní 18 m dlouhých štětovnic mezi ulicí Máchova a kolejí č.17 v SP 0b. Tato technologie dle informací odborných firem realizujících zvláštní zakládání však v tomto místě není vhodná z následujících důvodů:

- geologický průzkum (vrt) v místě návrhu je pouze 10 m dlouhý
 - doprava a montáž navrženého typu a délky pažení vyžaduje nadrozměrnou přepravu a těžkou stavební techniku, kterou však prostorové podmínky ul. Máchova vylučují.
- Je možné změnit technologii pažení?

Odpověď č.109:

Zhotovitel by měl s ohledem na místní podmínky zvážit úpravy pracovních ploch pro umístění nadrozměrné dopravy a techniky pro instalaci štětovnic (např. doprava po kolejích). Délka štětovnic je dána statickým výpočtem. Dle IGP je „Hladina podzemní vody je vázaná na průlinově propustné sedimenty kvartéru, zejména na štěrkopíský a písčité štěrky. Hladina podzemní vody je volná až mírně napjatá, hydraulicky spjatá s aktuální hladinou řeky Labe a závislá na dotacích atmosférickými srážkami v blízkém okolí“. Z tohoto důvodu bylo uvažováno s těsněnými jímkami.

Dotaz č.110:

Stavební postupy – Etapa 1a objekt **SO 10-41** prodloužení podchodu a s ním související realizované objekty
Během tohoto SP - 90 dní musí zhotovitel provést tyto práce:

- demontáž železničního svršku
- odtažení trakčního vedení nad kolejemi 13,15,17
- zabíraní štětovnic u koleje 17,11 a 9 (štětové stěny mezi Máchovou a kol. 17 jsou hotové v SP 0b)

- postupné odtěžování stavební jámy s aktivací zemních kotev-5 etází, každá min 7 dnů na vytvrzení
- provedení podkladních vrstev a betonáží tubusu, výtahové šachty a schodiště (2 dilatační celky, min 11 na sebe navazujících betonáží + izolace)
- vytažení štětovic, zásypy přechodových oblastí a obsyp šachty
- pokládka štěrkového lože a zřízení železničního svršku
- úprava TV

Pro realizaci prací je přístup možný pouze v rámci stávajícího kolejiště, pro silniční dopravu je možné případně z části použít stávající služební přechod. V tomto případě bude zhotovitel při zachování všech platných pravidel SŽ a BOZP vzhledem k provozu a požadavku na plynulost dopravy významně omezen. Další časové omezení vyplývá z technologických předpisů SŽ a požadavků aplikovaných na provádění zejména při pokládce izolace na nový železobeton (např. mezi podkladní monolitickou deskou a dnem tubusu nebo schodišťovým ramenem aj.)

Při dodržování všech platných předpisů není možné délku SP 1a 90 dní dodržet. Prodlouží zadavatel lhůtu na realizaci tohoto SP?

Odpověď č.110:

Navržená délka etapy 1a vychází z obdobných provedených staveb.

Dotaz č.111:

Stavební postup – Etapa 2, objekt **SO 10-22** nástupiště, **SO 10-40** úprava podchodu a další související realizované objekty

Během tohoto SP - 66 dní musí zhotovitel provést tyto práce:

- demontáž železničního svršku
- odtažení trakčního vedení nad kolejemi 1 a 3
- zabíraní štětovic mezi kolejemi 1,2 a 3,5
- zdemontování zastřešení nástupiště včetně vybourání 21 ks žb. patek v rozsahu 328 m3
- zdemontování nástupišť včetně stávajících hran o délce 706 m
- zdemontování schodišťových ramen
- ubourání části podchodu
- provedení podkladních vrstev, betonáží výtahové šachty a schodišť (min 7 na sebe navazujících betonáží + izolace)
- provedení odvodnění nástupiště
- zřízení schodišťových ramen včetně osazení kamenných žulových stupňů
- zřízení 16 ks žb. patek pro zastřešení nástupiště
- zřízení nástupištní hrany v délce 460 m
- pokládka dlažby nástupiště
- zřízení zastřešení nástupiště
- vytažení štětovic
- provedení dokončovacích prací (zábradlí, mobiliář)
- pokládka štěrkového lože a zřízení železničního svršku
- úprava TV
- osazení a zprovoznění výtahu

Pro realizaci prací je přístup možný pouze v rámci stávajícího kolejiště, pro silniční dopravu je možné případně z části použít stávající služební přechod. V tomto případě bude zhotovitel při zachování všech platných pravidel SŽ a BOZP vzhledem k provozu a požadavku na plynulost dopravy významně omezen. Další časové omezení vyplývá z technologických předpisů SŽ a požadavků aplikovaných na provádění zejména při pokládce izolace na nový železobeton (např. mezi podkladní monolitickou deskou a dnem tubusu nebo schodišťovým ramenem aj.)

Při dodržování všech platných předpisů není možné délku SP 2, 66 dní dodržet. Prodlouží zadavatel lhůtu na realizaci tohoto SP?

Odpověď č.111:

Navržená délka stavebního postupu 2 vychází z obdobných provedených staveb.

Dotaz č.112:

Demolice nástupišť **SO 20-50, SO 20-51, SO 20-52 a SO 20-53**

Ve všech objektech položka č. R96616 - bourání konstrukcí žb. patek, měrná jednotka m3, k této položce přísluší položka R015142 - likvidace odpadů nekontaminovaných - armovaných betonů, zde ve výpočtu je stejné množství tohoto odpadu, ale v tunách.

Žádáme o opravu výměr.

Odpověď č.112:

— *Nesrovnalost upravena v soupisech prací SO 20-50, SO 20-51, SO 20-52, SO 20-53 a v SO 90-90.*

Dotaz č.113:

Stavební postup – Etapa 3 objekt **SO 10-20, SO 10-21** nástupiště, **SO 10-40** úprava podchodu a další související realizované objekty.

Během tohoto SP - 75 dní musí zhotovitel provést tyto práce:

- - demontáž železničního svršku
- odtažení trakčního vedení nad kolejemi 2,4 a 6
- - zaběhnutí štetovnic mezi kolejemi 1,2 a 2,4 a 4,6
- zdemontování zastřešení nástupiště včetně vybourání 34 ks žb. patek v rozsahu 530 m3
- zdemontování nástupišť včetně stávajících hran o délce 1071 m
- zdemontování schodišťových ramen
- ubourání části podchodu
- provedení podkladních vrstev, betonáží výtahové šachty a schodišť (min 7 na sebe navazujících betonáží + izolace)
- provedení odvodnění nástupiště
- zřízení schodišťových ramen včetně osazení kamenných žulových stupňů
- zřízení 26 ks žb. patek pro zastřešení nástupiště
- zřízení nástupištní hrany v délce 717 m
- pokládka dlažby nástupiště
- - zřízení zastřešení nástupiště
- - vytažení štetovnic
- provedení dokončovacích prací (zábradlí, mobiliář)
- pokládka štěrkového lože a zřízení železničního svršku
- úprava TV
- osazení a zprovoznění výtahu

Pro realizaci prací je přístup možný pouze v rámci stávajícího kolejiště, pro silniční dopravu je možné případně z části použít stávající služební přechod. V tomto případě bude zhotovitel při zachování všech platných pravidel SŽ a BOZP vzhledem k provozu a požadavku na plynulost dopravy významně omezen. Další časové omezení vyplývá z technologických předpisů SŽ a požadavků aplikovaných na provádění zejména při pokládce izolace na nový železobeton (např. mezi podkladní monolitickou deskou a dnem tubusu nebo schodišťovým ramenem aj.)

Při dodržování všech platných předpisů není možné délku SP 2, 66 dní dodržet. Prodlouží zadavatel lhůtu na realizaci tohoto SP?

Odpověď č.113:

Navržená délka stavebního postupu 3 vychází z obdobných provedených staveb.

Dotaz č.114:

SO 10-20, SO 10-21, SO 10-22, SO 10-23 nástupiště

Před zřízením nových hran nástupišť bude nutné zrealizovat zemní práce pro pokládku podkladních vrstev pro usazení L prefabrikátů. Hrana výkopu zemních prací je směrově 30-40 cm od konce pražce, ale výškově je 0,5 – 1 m pod spodní hranou pražce. Aby bylo možné tyto práce provést, nebyla ohrožena bezpečnost provozu na koleji a nedošlo k poškození štěrkového lože, bude nutné zřídit záporové pažení. Variantním řešením by bylo odstranit kolejový svršek včetně lože podél celé hrany nástupiště.

Ve výkazech výměr objektů, ale tyto práce nejsou obsaženy. Budou doplněny?

Odpověď č.114:

Popsané zemní práce vč. pažení jsou součástí soupisů prací uvedených SO v položce „ODKOP PRO SPOD STAVBU SILNIC A ŽELEZNIC TR. I, ODVOZ DO 4KM“ – viz Technické specifikace. Další položky není nutno doplňovat.

Dotaz č.115:

Pro beranění 11 m dlouhých štětovnic pro pažení výtahových šachet mezi jednotlivými nástupišti, bude dle sdělení pracovníků odborných firem zabývajících se touto technologií potřeba velký jeřáb, jehož pracovní prostor je min 8 x 8 m. Ve stavebních postupech II a III toto není možné splnit, protože vzdálenost hran nástupišť je právě 8 m a vyloučené jsou pouze koleje přilehlé k hraně opravovaného nástupiště, na zbylých je běžný provoz.

Jakým způsobem předpokládal projektant, že budou tyto práce prováděny?

Jakým způsobem předpokládal projektant beranění štětovnic podél hrany nástupiště, když velký jeřáb stojící např. mezi nástupišti 2 a 3 v ose kolejí má nad sebou trolejové vedení ve výši 5,6 m a má zabranit štětovnici dlouhou 11 m?

Odpověď č.115:

Zhotovitel by měl s ohledem na místní podmínky zvážit úpravy pracovních ploch pro umístění nadrozměrné dopravy a techniky pro instalaci štětovnic. Délka štětovnic je dána statickým výpočtem. Bylo uvažováno s odsunutou trakcí v době instalace štětovnic a odstrojenými přístřešky nástupišť. Je možné dosypat plochy pro ustavení jeřábové techniky.

Dotaz č.116:

Po provedení nové nástupištní hrany a výtahových šachet na jednotlivých nástupištech by mělo dojít k vytažení 11 m dlouhých štětovnic. Dle našich zkušeností z jiných staveb dojde v těchto místech časem k sedání nástupištních hran.

Lze tento problém vyřešit?

Musí být štětovnice vytaženy?

Odpověď č.116:

Zhotovitel by měl s ohledem na místní podmínky zvážit úpravy pracovních ploch pro umístění nadrozměrné dopravy a techniky pro instalaci štětovnic (např. doprava po kolejích). Délka štětovnic je dána statickým výpočtem. Štětovnice v těchto zmiňovaných místech se nevytahují a pouze se odřezávají min. 1 m pod terénem.

Další sdělení zadavatele:

Zadavatel předpokládá zveřejnění odpovědí na dotazy č. 96, 97 a 105 včetně aktualizovaného POV v následujících 1-2 dnech, zároveň bude proveden posun lhůty pro doručení nabídek minimálně o celou její původní délku.

Příloha: aktualizovaný soupis prací

Ing. Petr Hofhanzl

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

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 2882341

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 31feb942-9b81-42df-88cd-65ec804173d0

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Martin KOSMÁL)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 01.08.2022 09:41:02



e99cf198-662e-4fb9-a6ba-89c70e93831c