

Veřejná zakázka:

Rekonstrukce ulice Valchařská

Dodatečné informace

Dotaz č. 2

Vážení,

dne 23. 9. 2016 zadavatel obdržel v rámci zadávacího řízení na veřejnou zakázku „Rekonstrukce ulice Valchařská“ žádost o poskytnutí dodatečných informací.

Dodavatel má za to, že v případě požadavku na prokázání technické kvalifikace spočívající v realizaci dvou staveb zahrnujících provedení rekonstrukce (nebo výstavby) tramvajové trati se stojinovou kolejnicí na velkoplošných panelech v délce min. 250 m, je popisovaná technologie jednou z možných technologií výstavby, přičemž dle dodavatele je možné ke splnění požadavku zadavatele doložit realizaci tramvajové tratě jakékoliv konstrukce. Dodavatel je přesvědčen, že požadavek na technologii na velkoplošných panelech zužuje počet možných uchazečů a působí diskriminačně.

V případě technického kvalifikačního kritéria spočívajícího v realizaci dvou staveb zahrnujících provedení rekonstrukce (nebo výstavby) kanalizace vejčitého profilu min. DN 500/750 a v délce min. 100 m se dodavatel ptá, zda je možné uvedené kritérium splnit předložením realizace kanalizace s tlakovým profilem, který je vejčitému profilu podobný.

K předmětné žádosti o informace zadavatel uvádí následující.

Při vymezení technického kvalifikačního kritéria, spočívajícího v prokázání realizace dvou staveb zahrnujících provedení rekonstrukce (nebo výstavby) tramvajové trati se stojinovou kolejnicí na velkoplošných panelech v délce min. 250 m, zadavatel vycházel ze stavu tramvajových tratí ve městě Brně. Standardem u kolejového svršku s asfaltovým zákrytem v uličním profilu je použití konstrukce z velkoplošných panelů s uložením stojinové kolejnice. Jiné konstrukce tramvajových tratí nejsou na území města Brna používány, přičemž v tomto směru byla také zpracována projektová dokumentace. Důvodem, proč zadavatel trvá na prokázání uvedeného technického kvalifikačního požadavku, je skutečnost, že předmětem zadávané veřejné zakázky je městská tramvajová trať, na jejíž výstavbu jsou kladeny specifické požadavky. Obecně se výstavba tramvajové trati v intravilánu města od tramvajové trati v extravilánu města či železniční trati liší především v tom, že v intravilánu města jsou v podloží uloženy inženýrské sítě, s nimiž je třeba počítat při pokládání vrstev podloží (na rozdíl od výstavby tramvajové trati „na zelené louce“). V intravilánu města je rovněž nutné počítat s automobilovou dopravou, která tramvajové trati v mnohých místech kříží, proto musí být tramvajové tratě pojízdné. K požadované technologii zadavatel uvádí, že je rozdíl, zda dochází k vybudování tramvajové trati na příčných pražcích, ať dřevěných, betonových nebo ocelových (tato konstrukce vychází z konstrukce

Veřejná zakázka:

Rekonstrukce ulice Valchařská

železničního svršku) nebo na velkoplošných panelech. Tramvajová trať na pražcích se často realizuje s otevřeným svrškem (nedělá se žádný zákryt pro poježdění automobily), je často vybudována v samostatném tělese uprostřed např. čtyřproudé komunikace, je dlouhá a víceméně přímá, resp. disponuje menším počtem oblouků o velkém poloměru; často se tento druh tramvajové trati staví s jiným typem kolejnic, které např. nejsou vhodné do oblouků o malém poloměru, kde jsou dvojkolí vozidel náchylná na vykolejení, dále nevyžadují např. odvodnění žlábků včetně přípojek do kanalizačních stok. V případě vysokorychlostních železničních tratí je technika jejich výstavby ještě odlišnější.

Naopak při výstavbě tramvajové trati na velkoplošných panelech dochází k manipulaci s velkoplošnými panely, k níž je jednak zapotřebí použití těžké techniky - jeřábů (oproti manipulaci se dřevěnými nebo betonovými pražci, u nichž je technika pokládky odlišná) a dále zkušeností s pokládkou těchto velkoplošných panelů, jelikož na rozdíl od pokládky kolejnic na pražce, u kterých je možné niveletu koleje dorovnat podbíjením, je v případě panelů bezpodmínečně nutné zajistit přesné výškové osazení panelů, jelikož upevnění kolejnic na panely umožňuje pouze velmi omezenou možnost výškové rektifikace kolejnic a tím i nivelety koleje. Vlastní kryt tramvajové trati je navrhován živičný s možností pojezdu ne kolejových vozidel, přičemž je nutné, aby dodavatel měl zkušenosti i s frézováním a pokládkou živice mezi kolejnicemi. Nadto se tento druh tramvajové trati často vybavuje nejen protihlukovou ale i antivibrační úpravou, která u železnic nebo tramvajových tratí v extravilánu odpadá, resp. řeší se jiným způsobem.

Cílem nastaveného kvalifikačního kritéria je tak vybrat dodavatele, který má zkušenosti s realizací městské tramvajové trati na velkoplošných panelech se všemi specifiky, která výstavbu takové tratě v intravilánu města provázejí. Zadavatel proto nepřipouští prokazování splnění vymezeného kvalifikačního předpokladu jinými stavbami tramvajových tratí, než jsou tratě se stojinovou kolejnicí na velkoplošných panelech.

K prokázání realizace dvou staveb zahrnujících provedení rekonstrukce (nebo výstavby) kanalizace vejčitého profilu min. DN 500/750 a v délce min. 100 m zadavatel uvádí, že splnění uvedeného požadavku je možné prokázat i předložením dvou stavebních prací, které zahrnovaly rekonstrukci (nebo výstavbu) kanalizace tlamového profilu, jejíž rozměr odpovídá minimálnímu rozměru vejčitého profilu DN 500/750. V tomto směru bude doplněna i kvalifikační dokumentace k předmětné veřejné zakázce. Jelikož se v tomto případě jedná o změnu zadávacích podmínek, pak zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání žádostí o účast o celou původní délku lhůty pro podání žádostí o účast – dodavatelé

Veřejná zakázka:

Rekonstrukce ulice Valchařská

v případě zájmu o účast v zadávacím řízení mají možnost zaslat svou žádost na adresu uvedenou v kvalifikační dokumentaci nejpozději do 24. 10. 2016 do 10,00 hod.

V Brně dne 29. 9. 2016

Bc. Jaromír Peška MSc
pověřený řízením útvaru inženýrských služeb