

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 4153/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Lenka Pluhařová
Mobil +420 601 084 416
E-mail Pluharova@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov“

Vysvětlení, změny a doplnění 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:

Dotazy č. 215 a č. 229 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+1 pracovní den), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz 215)

- V hlavních kolejích je částečně navržen kolejnicový materiál v jakosti 350HT. Aktuálně jsou pro dodávky pro SŽ schváleni 3 dodavatelé - držitelé schválených TPD kolejnic s tvrzenou hlavou 49E1 R350HT a 60E2 R350HT, z nichž
- 1. nepředložil nabídku z důvodu nemožnosti kolejnice dodat v požadovaném termínu, nejbližší termín dodání při objednávce do konce 02/2023 je až po zadaném termínu realizace objektů a to v 03/2024.
- 2. nepředložil nabídku
- 3. již nedodává do států EU

Má zadavatel zajištění dodávky kolejnic 49E1 R350HT a 60E2 R350HT v termínech realizace stavby?

Odpověď na dotaz č. 215:

V současné době jsou pro kolejnice R350HT Správou železnic schváleni tři dodavatelé. Očekáváme, že v polovině roku 2023 dojde k rozšíření portfolia dodavatelů a tím zvýšení dostupnosti kolejnic R350HT.

Dotaz 229)

Chtěli bychom Zadavatele informovat o aktuální (ne)dostupnosti kolejnic R350HT, které jsou nezbytné pro realizaci stavby „Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov“.

Zatím žádná z námi poptaných společností ze seznamu schválených dodavatelů nám není schopna nabídnout tyto kolejnice dříve, než v roce 2024.

Žádáme Zadavatele o informaci, zda má tento materiál pro tuto stavbu u některého z dodavatelů rezervován, popř. o prověření nastalé situace a zaujetí patřičného stanoviska ohledně naplánované realizace celé stavby.

Odpověď na dotaz č. 229:

V současné době jsou pro kolejnice R350HT Správou železnic schváleni tři dodavatelé. Očekáváme, že v polovině roku 2023 dojde k rozšíření portfolia dodavatelů a tím zvýšení dostupnosti kolejnic R350HT.

Dotazy č. 240 až 254 jsou zodpovězeny v řádném termínu.

Dotaz 240)

V TZ objektů trakčního vedení (SO 01-71-01, SO 03-71-01, SO 05-71-01, SO 06-71-01, SO 07-71-01), je uvažováno s výstavbou základů a podpěr TV v předstihu v rámci krátkodobých výluk příslušných TK.

Doplní zadavatel potřebný rozsah denních výluk do POV (zřejmě v rámci SP 0)? V opačném případě není technologicky možné (zejména v SP 2 délky 20 dní, ale i v dalších stavebních postupech) realizovat všechny požadované práce vč. výstavby podpěr TV v daných časech.

Odpověď na dotaz č. 240:

Stavba podpěr TV proběhne během dostatečně dlouhých souvislých kolejových výluk (Úsek u budoucí odb. Spořilov – Praha-Krč: kolej 91/91a 60 dnů, kolej 92/92a 90 dnů, trakci je potřeba zprovoznit až s postupem 5. Úsek Praha-Krč – odb. Tunel ve výluce 170 dnů, podpěry TV u budoucí koleje 1 lze stavět od začátku stavby).

Dotaz 241)

Z archívni dokumentace či stavebně-technického průzkumu mostu SO 06-20-05 známo, jaká je kvalita výplňového betonu mezi římsami nosných konstrukcí a zda je tento beton vyztužen?

Odpověď na dotaz č. 241:

Zkoušky betonu u říms nebyly provedeny. Při úpravě pravého mostu v roce 2014 byla část říms bourána. Pro bourání říms uvažujte s třídou betonu C35/45. Římsy jsou vyztuženy betonářskou výztuží.

Dotaz 242)

Provizorní podepření nosných konstrukcí mostu SO 06-20-05 během úpravy stojky P3 může být podle technických specifikací součástí položky 334326. Hydraulické zařízení pro jeho aktivaci a deaktivaci podle stejných technických specifikací součástí této položky není. Bude doplněno do soupisu prací?

Odpověď na dotaz č. 242:

Hydraulické zařízení pro aktivaci a deaktivaci skruže bylo doplněno do soupisu prací.

Dotaz 243)

Je stojka P3 mostu SO 06-20-05 posouzena na vznik trhlin při navrženém vyvěšení během vestavby vrubového kloubu?

Odpověď na dotaz č. 243:

Stojka nebyla na tah od vlastní tíhy posuzována, protože je dostatečně vyztužena.

Dotaz 244)

Sanace zdiva pilířů mostu SO 06-20-05 pod úrovní běžné hladiny Vltavy není předmětem díla?

Odpověď na dotaz č. 244:

Sanace pilířů mostu pod hladinou Vltavy není předmětem díla. V průběhu zpracování projektu byl zhotoven podvodní průzkum základů pilířů, který zhodnotil stav základů jako vyhovující.

Dotaz 245)

Z projektu SO 06-20-05 jednoznačně nevyplývá, zda je dodávka svorníkových košů pro osazení trakčních stožárů součástí jiného SO. Z výkresů tvaru a výztuže konstrukcí pak není zřejmé, zda svorníkové koše zasahují z římsy i do desky mostovky. Bude doplněno?

Odpověď na dotaz č. 245:

Svorníkové koše jsou součástí objektu trakčního vedení, tak to je v projektu stanoveno. V dokumentaci je uvedeno, že svorníkové koše nejsou součástí mostního objektu, ale objektu trakce. Svorníkové koše mohou sahat do desky. Případný zákres může být doplněn v rámci zpracování RDS.

Dotaz 246)

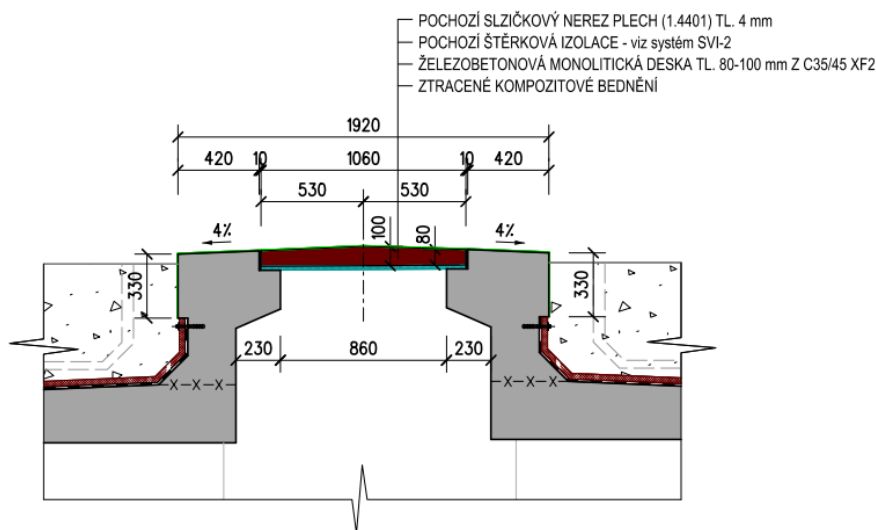
Mostní závěry SO 06-20-05 (příl. 311) nejsou dotaženy do úrovně povrchu kolejového lože. Není specifikován ani jiný způsob těsnění dilatačních spár nad závěr. Bude doplněno technické řešení, případně upravena celková délka závěrů?

Odpověď na dotaz č. 246:

Dilatační spáry mimo závěry jsou překryty nerezovým plechem tl. 4 mm (příloha 2.313, 2.314).

VZOROVÝ ŘEZ ŘÍMSOU V MÍSTĚ DILATACE

M 1:25



Dotaz 247)

V soupisu prací SO 06-20-05 je uvedeno tryskání betonových povrchů, nikoli kamenných povrchů. Je čištění kamenných povrchů spodní stavby předmětem díla?

Odpověď na dotaz č. 247:

Ano, tryskání kamenných povrchů spodní stavby je předmětem díla, původní položka byla rozdělena na dvě položky. Tryskání kamenných povrchů a tryskání betonových povrchů.

Dotaz 248)

V odpovědi č. 124 se uvádí, že v postupu SP0 je možnost částečně využívat stávající železniční trať využívat pro odvoz sutě vybourané z mostu SO 06-20-05. To by vyžadovalo přinejmenším využití kombinace trakčních výluk a delších vlakových pauz. Odpověď na dotaz č. 73 je s touto skutečností v přímém rozporu. V N.1.6.7 ZOV taková možnost rovněž zmíněna není. Budou podmínky upřesněny?

Odpověď na dotaz č. 248:

Pokud zhotovitel bude takovou možnost považovat za vhodnou, lze ji využít. V návrhu se předpokládá odvoz nekolejovou technikou.

Dotaz 249)

Zadávací dokumentace neřeší ochrany proti dotyku na SO 06-20-05. Budou demontovány, obnoveny nebo nahrazeny?

Odpověď na dotaz č. 249:

Zábrany proti dotyku budou odstraněny v rámci položky demontáže zábradlí a nebudou obnoveny.

Dotaz 250)

Žádáme zadavatele o objasnění, zda je přípustná a akceptovatelná dílčí změna v pořadí a termínech plánovaných stavebních postupů a dílčí úpravy v harmonogramu celé stavby. Účastník by při takové úpravě nepřekročil pevně stanovený rámec pro Dobu pro dokončení, která je 13 měsíců od Data zahájení prací a zároveň by nepřekročil stanovený počet dní nickolejného provozu (189 dní). Úprava HMG a ZOV by dávala prostor pro časové a ekonomické úspory jak pro zhotovitele, tak i pro objednatele a zároveň by se vytvořil prostor pro plánování rozhodujících etap do klimaticky příznivějších období. Tímto postupem by se eliminovaly náklady na zimní opatření, jako je například temperování konstrukcí mostních objektů, která budou jinak v realizaci náročná. Zadavatel si je jistě vědom, že takováto zimní opatření s sebou nesou značnou zátěž pro životní prostředí a jsou energeticky velmi náročná, což se neslučuje s principy environmentálně odpovědného zadávání ani s principem hospodárného nakládání s veřejnými prostředky. Zadavatel na jedné straně v ZD – ZOV dokumentu 1.1.1.4 Vliv stavby na životní prostředí zavazuje dodavatele k povinnosti např. používat stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnovat se jejich údržbě (optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky), redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum, v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem a neprovádět demolice a na straně druhé nastavením termínů stavebních postupů nutí dodavatele, aby podnikl taková opatření, která jsou energeticky náročná, čímž dochází k zatěžování životního prostředí a zvyšování nákladů na tuto stavbu.

Z pozice zkušeného dodavatele chceme na tomto místě znovu ve vztahu k výše uvedenému konstatovat, že obecně se zimní měsíce považují jako nevhodné pro betonáže, zřizování konstrukčních vrstev železničního spodku, zřizování systémů vodotěsných izolací, recyklace šterkového lože (při splnění kvality dle OTP), zřizování bezстыkové koleje, provádění prací na venkovní kabelizaci (tahání nových kabelů), atd. Provádění rozsáhlých sanací betonových konstrukcí je v zimním období v podstatě nemožné.

Neprovedení prací v uvažovaných termínech zimního období může generovat potřebu dalších výluk, v jiném období.

Ve vztahu k výše uvedenému žádáme zadavatele o vyjádření, zda bude v nabídce akceptovat dílčí úpravy v HMG a změny v pořadí a termínech postupů výstavby vedoucí mj. k částečné eliminaci opatření nutných pro zimní měsíce, aniž by toto posuzoval jako variantu nabídky dle 14.1 Pokynů pro dodavatele, na základě které by účastníka vyloučil?

Odpověď na dotaz č. 250:

Zadavatel sděluje, že připouští dílčí změny v pořadí a termínech plánovaných stavebních postupů při dodržení doby pro dokončení sekcí, termínů a rozsahu výluk definovaných čl. 5.1.6 ZTP.

Postup	Činnosti	Typ výluky	Doba pro dokončení
Sekce 1 stavební	Všechny SO a PS kromě položek č. 1, 2, 3, 4; objektu SO 98-98 Všeobecný objekt	Nepřetržitá	do 13 měsíců od Data zahájení prací (předpokládané zahájení 07/2023)
Sekce 2	SP5 (viz ZOV část B.8 Projektové dokumentace) – Zahájení jednokolejného provozu	Nepřetržitá	Do 298 dnů od Data zahájení prací minus doba, o kterou je zkráceno zahájení jednokolejného provozu dle Přílohy č. 12 Smlouvy o dílo
Sekce 3	SP6 (viz ZOV část B.8 Projektové dokumentace)– Zahájení dvoukolejného provozu	Nepřetržitá	Do 95 dnů od dokončení Sekce 2
Dokončení díla	SO 98-98, kromě položek č. 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; které budou provedeny v Sekci 1 Stavební		6 měsíců od dokončení Sekce 1 stavební (viz smlouva)*

Dotaz 251)

SO 04-12-01 – Nástupiště : ve VV v pol. s kódem 924913 byl pozměněn popis položky, avšak kód položky zůstal stejný, a to pro nátěr šířky 0,15 m. Prosíme opravit kód položky.

Odpověď na dotaz č. 251:

Bylo uvedeno do souladu.

Dotaz 252)

Odpověď na DOTAZ 155) Bude použita výztuž B500B o průměru 14mm, dl. 600mm. Množství opraveno na 0,41. Ve VV kód pol. 936502 množství nebylo opraveno. U měrné jednotky a v Kubaturní tabulce je uvedeno množství v KG, domníváme se, že správně mají být tuny. Prosíme opravit.

Odpověď na dotaz č. 252:

Množství i měrné jednotky byly upraveny.

Dotaz 253)

PS 09-02-92 (ŽST PRAHA VRŠOVICE - ŽST PRAHA RADOTÍN, ÚPRAVA PŘENOSOVÉHO SYSTÉMU) :

Dle odpovědi č. 161 se budou dodávat následující switche:

- 2xL3/48p – žst Krč CE přístup do MPLS
- 1xL3/48p – odbočka Spořilov
- 3xL2/48p - v RD u kontejneru MPZZ1 1x, nn rozvodna 1x, 1xUAS síť
- 3xL2/24p - 1x venkovní skříň ZZMPZZ3 + 2xbuňkoviště u DK
- 1xL2/24 zastávka Kačerov

To souhlasí s popisem v zadávací dokumentaci (dále ZD), celkem se jedná o 10 prvků. Nicméně v soupisech prací je prvků 14ks.

Žádáme zadavatele o vysvětlení, tedy o přiřazení prvků k jednotlivým položkám výkazu výměr, tzn. nejlépe aby doplnil níže uvedenou tabulku v posledních dvou sloupcích.

Je nutné vysvětlení či změna/korekce soupisů prací.

Poznámka: Tabulka níže reflektuje odpověď č.161 (tj. čtyři položky níže v tabulce jsou už vyplněny dle odpovědi č. 161).

							takto chápe výkaz uchazeč	takto chápe výkaz zadavatel	
41	75M814	SWITCH ETHERNET L3 48 PORTŮ 4xSFP port Krč ve stacku	KUS	1,000	CE	TB Krč - m.106			
42	75M815-R	SWITCH ETHERNET L3 48 PORTŮ, 8xSFP port Krč ve stacku	KUS	1,000	CE	TB Krč - m.106			
78	75M816	SWITCH ETHERNET L3 48 PORTŮ, OPTICKÉ ROZHRANÍ popis položky	KUS	1,000		Nenalezeno	L3/48	Spořilov	
96	75M816	SWITCH ETHERNET L3 48 PORTŮ, OPTICKÉ ROZHRANÍ Bez PoE	KUS	1,000		Spořilov			
47	75M825	SWITCH ETHERNET L2 24 PORTŮ, OPTICKÉ ROZHRANÍ ve venkovní skříni u MP ZZ3	KUS	1,000	L2/24	MPZZ3			
44	75M826	SWITCH ETHERNET L2 48 PORTŮ nn rozvodna	KUS	2,000	L2/48	TB Krč - m.109 (NN)	množství - 1KUS	L2/48	Krč NN, MPZZ1
45	75M827	SWITCH ETHERNET L2 48 PORTŮ, UAS síť	KUS	1,000	L2/48	TB Krč - m.106 (UAS)			
46	75M828	SWITCH ETHERNET L2 48 PORTŮ, OPTICKÉ ROZHRANÍ v RD MPZZ1	KUS	1,000	L2/48	MPZZ1			
49	75M852	DATOVÁ INFRASTRUKTURA LAN, CE ROUTER AGREGAČNÍ 24XGE POE+	KUS	1,000		Nenalezeno - duplicita k .96?	L2/24	Kačerov	
50	75M854	DATOVÁ INFRASTRUKTURA LAN, CE ROUTER AGREGAČNÍ 48XGE POE+	KUS	2,000		Nenalezeno - duplicita k p.41, 42?	L3/48	TB Krč - m.106	
21	75M915	DATOVÁ INFRASTRUKTURA LAN, L2 SWITCH STŘEDNÍ 24XGE, POKROČILÝ SW u DK buňkoviště pro síť UAS a DTS	KUS	2,000	L2/24	buňkoviště			

Odpověď na dotaz č. 253:

Pol. 78 - L3 48p Spořilov

Pol. 96 - Kačerov, bude sw L2 48p - upraveno v soupisu prací

Pol. 44 - L2 48p nn rozvodna Krč, bude 1ks - upraveno v soupisu prací

Pol. 49,50 - skutečně duplicitní - upraveno v soupisu prací

Dotaz 254)

Na základě zadavatelem poskytnutého Vysvětlení, změny a doplnění ZD – Dodatku č. 9 a odpovědi na dotaz č. 121 byla do objektu **SO 98-98 Všeobecný objekt** přidána položka – Výluky na tramvajových tratích související s montáží a demontáží ochranných konstrukcí pro SO 06-20-05. Položka má obsahovat náklady na 12 párů spojů noční linky 92.

Dle informací Dopravního podniku Praha může noční výluka zasahovat také do provozu denní linky 17, která jezdí až do 0:53 h. Denní spoj pak vyjíždí v 4:48 h. Výluka linky 92 by byla tedy od 0:53 do 4:47 h. Délka výluky může být ovlivněna i případným požadavkem na beznapěťový stav troleje, kdy pro tyto manipulace je nutné počítat s časem 2 h před i po čistém čase výluky.

Žádáme zadavatele:

a) o časové upřesnění požadované délky noční výluky, aby bylo možné správně nacenit náklady na výluku,

b) o informaci, zda bude vyžadován beznapěťový stav troleje.

Odpověď na dotaz č. 254:

Je na zhotoviteli, zda navrhne opatření, které bude vyžadovat trakční výluku. Místní poměry ji nevyžadují. Výluka v délce 3h 54 minut je postačující.

Přílohy:

SO041201_3_001_KUB-pdps.pdf

Sdělení zadavatele

V souvislosti s výše uvedenými změnami v tomto Dodatku č. 16 a se změnami uvedenými v předchozích Dodatcích zadavatel zároveň přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 2 pracovní dny je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny a je součtem lhůt dle ZZVZ § 99 odst. (2) – prodloužení o 1 pracovní den + § 98 odst. (4) – prodloužení o 1 pracovní den. Provedenou změnu nelze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných dodavatelů a vyvolávala tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

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: 22 / 02 / 2023 nahrazeno: **08 / 03 / 2023** Čas **09:00***

IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

*Datum: 22 / 02 / 2023 nahrazeno: **08 / 03 / 2023** 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.

Štěpán Hošna

vedoucí odd. zadávání investic, odbor investiční
na základě „Pověření“ č. 7-NM ze dne 24. 10. 2022
Správa železnic, státní organizace