

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 4649/2023-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. 20

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 304)

Svršky SO 03-10-01 + SO 04-10-01 + SO 06-10-01:

V odpovědi na dotaz 215 a 229 zadavatel uvádí:

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.

Tato odpověď pro uchazeče nijak neřeší současnou situaci, neboť zadavatel v odpovědi nepotvrdil, že dodávku kolejnic má zajištěnou a navíc uchazeč:

- 1) neví o jakého dodavatele se jedná, a tudíž ho nemůže oslovit. Požadujeme, aby zadavatel zveřejnil kontakt na předpokládaného budoucího dodavatele vč. konkrétní osoby s kým u dodavatele jednat.
- 2) nemá 100% jistotu, že dodavatel bude skutečně schválen. Z odpovědi vyplývá, že k údajnému schválení dojde až dlouho po aktuálním termínu odevzdání nabídky. Jak bude zadavatel postupovat, když ke schválení nedojde?
- 3) neví o jakého dodavatele se jedná, tudíž ho nemůže ani oslovit, aby získal cenovou nabídku společně s potvrzením, že budoucí schválený dodavatel je schopen dodat kolejnice v množství a termínech požadovaných zadavatelem
- 4) za daných podmínek zaniká v tomto segmentu konkurenční prostředí, neboť budoucí schválený dodavatel kolejnic si bude vědom toho, že je jediný možný, kdo může dodávku splnit

Vzhledem k této situaci požadujeme, aby zadavatel dodávku kolejnic R350HT vyjmul z předmětu plnění veřejné zakázky a zajistil jejich dodávku na stavbu vlastním prostřednictvím. V případě, že ponechá dodávku kolejnic na uchazečích, tak se bude ze strany uchazečů jednat pouze o spekulativní ocenění předmětu dodávky, které žádný uchazeč na základě výše uvedeného nebude mít podloženo reálnou cenovou nabídkou výrobce. Tudíž se celá zakázka stane netransparentní se spekulativním charakterem. To se zároveň neslučuje s principy hospodárného nakládání s veřejnými prostředky, kterými je zadavatel vázán.

Odpověď na dotaz č. 304:

Platí odpověď na dotaz č. 215. Dále Zadavatel uvádí, že pro dodávku kolejnic R350HT lze oslovit jak současně schválené dodavatele, tak dodavatele, jehož schválení je očekáváno v polovině tohoto roku. Jedná se o tyto společnosti:

Tata Steel Rail France S.A.

Voestalpine Rail Technology GmbH, v zast. Voestalpine ČR, s.r.o., Praha

ArcelorMittal Espana, S.A.

ArcelorMittal Poland S.A.

Dotaz 305)

V zadavatelem poskytnuté dokumentaci – ve výkazu výměr ke **SO 06-50-01 Žst. Praha Krč - Odb. tunel, úprava komunikace pod mostem v ev.km 8,911** chybí položka pro úpravu zemní pláně.

Žádáme zadavatele o doplnění položky.

Odpověď na dotaz č. 305:

Dotaz uchazeče byl prověřen a dotazovaná položka pro úpravu zemní pláně byla pod SO 06-50-01 doplněna pod č. 12, „Úprava pláně se zhutněním v hornině tř. I.“

Dotaz 306)

V zadavatelem poskytnuté dokumentaci ke **SO 03-50-01 Žst. Praha-Krč, obvod Spořilov, TB komunikace** došlo v rámci vydaného Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 14, odpovědi na dotaz č. 213, k navýšení výměry u položky č. 19 ZÁKLADY Z PROSTÉHO BETONU DO C20/25. Tato úprava by se měla, dle našeho názoru, projevit snížením výměry u položky č. 7 ULOŽENÍ SYPANINY DO NÁSYPŮ Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ.

Žádáme zadavatele o kontrolu a provedení úpravy této výměry.

Odpověď na dotaz č. 306:

Položka č.7, pod SO 03-50-01 „Uložení sypaniny do násypů ...“ byla v návaznosti na prověření dotazu ponížena.

Dotaz 307)

V rámci vydaného Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 14, odpovědi na dotaz č. 204 k **SO 03-50-01 Žst. Praha-Krč, obvod Spořilov, TB komunikace** zadavatel uvedl, že zajištění svahu je součástí položky 12373A.

Pro řádné ocenění prací zajištění svahu není k dispozici PD, přitom cena má být součástí dvou položek Odkopávek o výměrách 9706m3 a 792m3.

Žádáme zadavatele o zveřejnění PD prací pro zajištění svahu a doplnění samostatných položek do výkazu výměr, resp. v případě nezveřejnění PD žádáme stanovení preliminářové ceny prací pro zajištění svahu, stejné pro všechny uchazeče.

Odpověď na dotaz č. 307:

Pro nacenění položky pažení, které je součástí položky 12373A postačí příloha č 2.005 příčné řezu. Projektant změřil délku svahu dle jednotlivých řezů a vyšla mu průměrná hodnota délka svahu 5,44 m. Celková délka gabionové zdi je 324,8 m. Z toho vyplývá, že celková plocha pažení je 1766,91 m2.

Dotaz 308)

Ze zadavatelem poskytnuté dokumentace ke **SO 06-20-05 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, most v ev. km 9,680** není zřejmé, do které položky má uchazeč uvést náklady na ubourání stojky P3. Ve stávajících položkách tato kubatura není uvedena.

Žádáme zadavatele o kontrolu a upřesnění.

Odpověď na dotaz č. 308:

Jedná se o 8 m3, tato hodnota je rozpuštěna do položky č. 96616A.

Dotaz 309)

SO 06-10-01: Na položce 539102 ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, PRAŽCE ŽLABOVÉ, SESTAVA 2 KS je uvedena chybná výměra 3 kpl. Výměra má být 2 kpl, pro výhybku č. 1 a 2.

Odpověď na dotaz č. 309:

Zadavatel uvádí, že chybnou výměru k uváděné položce opravil už v rámci Zm16. Správná výměra je 2KPL a obsahuje jí i nyní předložená Zm19.

Dotaz 310)

SO 06-10-01: Položka 539103 ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, PRAŽCE ŽLABOVÉ, SESTAVA 3 KS je v soupisu chybně, žádáme jí nahradit položkou pro ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, PRAŽCE ŽLABOVÉ, SESTAVA 1 KS s výměrou 2 kpl, pro výhybku č. 25 a 26.

Odpověď na dotaz č. 310:

Již bylo opraveno (viz dotaz č. 255). Položka 539101 ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, PRAŽCE ŽLABOVÉ, SESTAVA 1 KS s výměrou 2 kpl (pro výhybky 25 a 26) a položka 539102 ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, PRAŽCE ŽLABOVÉ, SESTAVA 2 KS s výměrou 2 kpl (pro výhybky 1 a 2).

Dotaz 311)

SO 06-10-01: Na položce 539540 ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ VÝHYBEK, ČELISTŮVÝ ZÁVĚR je uvedena chybná výměra 7 ks. Výměra má být 6 ks, pro výhybku č. 1+2 = 1+1, pro výhybku č. 25+26 = 2+2.

Odpověď na dotaz č. 311:

Opraven v SP a VK počet čelistových závěrů, který nesouhlasil s počtem žlabových pražců. Správná výměra je 6Ks.

Dotaz 312)

SO 06-20-05 – pol. č. 65 – 502813 - ZŘÍZENÍ KONSTRU NÍ VRSTVY TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU Z ANTIVIBRAČNÍCH ROHOŽÍ VODOROVNÝCH TL. OD 21 DO 30 MM - 10 193,67 m2, v dokumentaci jsme nenašli specifikaci požadovaných rohoží. Pro řádné nacenění je potřeba znát, zda je požadován recyklát či primární materiál a jaký je požadovaný statický modul tuhosti. Může zadavatel specifikovat požadované antivibrační rohože?

Odpověď na dotaz č. 312:

Musí je jednat o výrobek schválený pro použití na stavbách SŽ. Jestli bude mít recyklát příslušné schválení za projektanta může být.

Dotaz 313)

Dle odpovědi na dotaz č. 240 v rámci DI č. 16 se mají podpěry TV budovat přímo v jednotlivých stavebních postupech (nikoliv předem) s tím, že zprovoznění TV je stejně potřeba až po SP 5. Tato informace je ovšem zavádějící.

V koleji č. 92 v oblasti odb. Spořilov (výh. č. 105, 106) a v navazující TK směr Praha-Vršovice musí být práce na TV provedeny zjevně už v rámci SP 2 (20 dní!!) nikoliv někdy později, protože další výluky v této lokalitě nejsou Zadavatelem až Do konce SP 5 uvažovány a nabídnuty. **V žádném případě nelze všechny požadované práce** (výstavba podpěr TV vč. základů, práce na žel. spodku a svršku - dvě štíhlé výhybky (1:18,5 a 1:14) vč. dokončení kolejových spojek, výběh traťové koleje směr Praha-Vršovice v délce asi 270m, realizace odvodnění podél TK - příkopové žlaby UCB 1 a UCB 2 v délce cca 450m, montáž a regulace TV traťové koleje směr

Praha-Vršovice a kolejových spojek odb. Spořilov atd.) **za 20 dní výluky v rámci SP 2, z technologických (nikoliv kapacitních) důvodů dokončit.**

Navrhujeme proto Zadavateli sloučit SP 2 a SP 3 do jednoho stavebního postupu délky 90 dnů (20+70), čímž se jednak vyřeší problém potřebné **reálné doby** na realizaci všech prací uvažovaných nyní v rámci SP 2 a dále problém **s nedostupností** cca 800m **úseku od výh. č. 106 – KÚ** v km 4,953, kde Zadavatel, podle odpovědi na dotaz č. 167 v rámci DI 12, navrhuje pro obsluhu celého tohoto úseku „vertikální“ způsob zásobování z oblasti zastávky Praha-Kačerov. Toto řešení je, podle našeho odborného názoru, opět nerealizovatelné.

Dalším faktorem, který ještě násobí výše nastíněné obavy je uvažovaný termín realizace zmíněného SP 2 nyní zasazený do klimaticky absolutně nevhodného období 03. 01. 2024 - 22. 01. 2024, kdy reálně hrozí, z technologických důvodů, nemožnost provádět většinu potřebných prací (podkladní vrstvy spodku, betonáže, SVÚ, svařování, kabelizace atd).

Přistoupí Zadavatel na výše uvedené (a odůvodněné) sloučení stavebních postupů SP 2 a SP 3 (výluka kol. č. 92 a traťové koleje směr Praha-Vršovice) v délce trvání 90 dní?

Odpověď na dotaz č. 313:

Zadavatel na sloučení SP 2 a 3 nepřistupuje. Znovu odkazujeme na odpověď na dotaz 250. Zároveň doplňujeme, že je umožněno prodloužení SP2 na 40 dnů, pokud bude úměrně zkrácen SP 3, tedy na 50 dnů.

Dotaz 314)

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. Výstavba základů, stožárů a bran má návaznost na demontáže a práce na další stavební objekty (SO 02-71-02, SO 06-71-02), stávající ZOK se musí převést na nové podpěry, který má být v provozu po celou dobu výstavby. Uvažuje zadavatel s potřebným rozsahem denních výluk, tak jak je uvedeno v TZ pro objekty trakčního vedení? V opačném případě není možné technologicky realizovat všechny požadované práce v daných časech a požadavcích.

Odpověď na dotaz č. 314:

Viz Odpověď na dotaz č. 240 a č. 313.

Dotaz 315)

Žádáme zadavatele o vysvětlení, resp. úpravu požadavků na technickou kvalifikaci v bodech 8.5. a 8.6. zadávací dokumentace.

Konkrétně se jedná o tyto požadavky:

8.5. Technická kvalifikace – seznam stavebních prací

...dodavatel v posledních 5 letech před zahájením zadávacího řízení řádně poskytl a dokončil alespoň následující nejvýznamnější stavební práce, u nichž hodnota (tj. hodnota zakázky jako celku) každé jednotlivé nejvýznamnější stavební práce, včetně případných poddodávek, musí dosahovat alespoň 250 mil. Kč bez DPH (dále jen jako „nejvýznamnější stavební práce“).

nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu železničního mostu s železobetonovou nosnou konstrukcí v hodnotě nejméně 70 mil. Kč bez DPH o rozpětí nejméně 15 m (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního mostu, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);

8.6. Technická kvalifikace – seznam odborného personálu

f) specialista (vedoucí prací) na mosty a inženýrské konstrukce

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (mosty a inženýrské konstrukce) při provádění staveb;

- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu min. 1 železničního mostu s železobetonovou nosnou

konstrukcí v hodnotě nejméně 70 mil. Kč bez DPH a o rozpětí nejméně 15 m (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního mostu, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;

- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. d) autorizačního zákona, tedy v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

Předmětem naší žádosti je požadavek zadavatele na doložení „železničního mostu s železobetonovou nosnou konstrukcí v hodnotě nejméně 70 mil. Kč bez DPH a o rozpětí nejméně 15 m“, který je součástí obou uvedených požadovaných kvalifikačních kritérií.

Z obecně dostupných údajů lze zjistit, že železničních mostů s železobetonovou nosnou konstrukcí v hodnotě nejméně 70 mil. Kč bez DPH bylo v České republice realizováno velmi omezené množství, což samo o sobě zakládá pochybnost, zda tento požadavek nevytváří zbytečně omezený okruh účastníků, kteří budou schopni takovýto požadavek splnit. Z našich zkušeností vyplývá a obecně platí, že stavba železobetonového mostu je velmi obdobná, ať už se jedná o silniční nebo železniční most. Jediný rozdíl při realizaci svršku, kdy požadavky na přesnost provedení konstrukcí mohou být dokonce vyšší u silničního mostu než u železničního.

Žádáme tímto o úpravu zadávacích podmínek spočívající např. v možnosti doložit výše popsané kvalifikační požadavky také silničním mostem.

Odpověď na dotaz č. 315:

Zadavatel trvá na svém požadavku doložení reference železničního mostu z důvodu specifických podmínek na stavbách železniční infrastruktury, jako je například práce s omezeným harmonogramem, práce podél provozované koleje a v blízkosti trakčního vedení. Dále Zadavatel specifikuje, že mostem s železobetonovou nosnou konstrukcí rozumí beton s výztuží měkkou, tvrdou a tuhou, zároveň i nosné konstrukce spřažené, tedy železobeton spřažený s ocelovými nosníky nebo železobeton spřažený s předpjatými nosníky. Rozhodující je, aby se železobetonová část nosné konstrukce významně podílela na statické funkci nosné konstrukce. Pokud účastník nesplňuje část profesní způsobilosti, nebo technické kvalifikace může tuto část prokázat jinou osobou případně podat nabídku ve sdružení s jiným účastníkem, který chybějící způsobilosti nebo kvalifikaci disponuje. Kvalifikační kritéria byla stavena s ohledem jak na význam a složitost mostu Intelligence, tak na složité územní podmínky, ve kterých se most nachází.

Dotaz 316)

V dokumentu "Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace- Dodatek č. 16" zadavatel v odpovědi na Dotaz č. 215 a 229 uvedl, že očekává, že v polovině roku 2023 dojde k rozšíření portfolia dodavatelů a tím zvýšení dostupnosti kolejnic R350HT.

Vzhledem k tomu, že dle Zadání může být vložen jen kolejnicový materiál schválený Správou železnic a že ke dni lhůty pro doručení nabídek není ani jeden ze tří dodavatelů schválených Správou železnic schopen předložit cenovou nabídku na dodávku kolejnic jakosti R350HT v termínech požadovaných zadáním, žádáme zadavatele o změnu popisu položek v soupisu prací, ve kterých má být započítán materiál kolejnic R350HT, o údaj: "bez dodávky tepelně opracovaných kolejnic", nebo o stanovení ceny za tunu kolejnic typu 49E1 350 HT a 60E2 350 HT (podmíněný obnos) zadavatelem.

Odpověď na dotaz č. 316:

Platí odpověď na dotaz č. 215. Dále Zadavatel uvádí, že pro dodávku kolejnic R350HT lze oslovit jak současné schválené dodavatele, tak dodavatele, jehož schválení je očekáváno v polovině tohoto roku. Jedná se o tyto společnosti:

Tata Steel Rail France S.A.

Voestalpine Rail Technology GmbH, v zast. Voestalpine ČR, s.r.o., Praha

ArcelorMittal Espana, S.A.

ArcelorMittal Poland S.A.

Dotaz 317)

V rámci právě vydaného Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 17, odpovědi na dotaz č. 264 ke **SO 05-72-01.01 Žst. Praha-Krč, obvod Krč, technologická budova, stavební část** zadavatel doplnil položku HEB 160 - 0,706t, ale nenavýšil již položku – Přesun hmot v zámečnických konstrukcích o tuto tonáž.

Žádáme zadavatele o kontrolu a doplnění.

Odpověď na dotaz č. 317:

Položka pro přesun hmot byla na základě prověření navýšena.

Dotaz 318)

V rámci právě vydaného Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 17, odpovědi na dotaz č. 265 ke **SO 03-72-01.01 Žst. Praha-Krč, technologická budova, stavební část** zadavatel doplnil položku HEB 160 - 0,782t, ale nenavýšil již položku – Přesun hmot v zámečnických konstrukcích o tuto tonáž.

Žádáme zadavatele o kontrolu a doplnění.

Odpověď na dotaz č. 318:

Položka pro přesun hmot byla na základě prověření navýšena.

Dotaz 319)

Podle ZOV N.1.6.7 mají být ve stavebním postupu SP1 o délce 60 dnů vybudovány části lávky SO 4-20-01, situované na ostrovním nástupišti, zejména základy na mikropilotách a dřík výtahové šachty. Tyto konstrukce však kolidují s průjezdným průřezem koleje č. 92a v aktuální poloze. Kolej 92a bude odsunuta až ve stavebním postupu SP2. Stavební postup SP1 tak nelze pro výstavbu lávky využít. Kompletní výstavba lávky a ostrovního nástupiště ve stavebních postupech SP2+3 o celkové délce 90 dnů pak není reálná. To vyvolává nutný odklad zprovoznění zastávky Praha Kačerov.

Budou požadavky na harmonogram stavby upraveny?

Odpověď na dotaz č. 319:

Rekonstrukce koleje 92/92a včetně změny polohy je součástí stavebního postupu 1 (proto je během něho vyloučena). Okamžitě po vyloučení stávající koleje je tak možné a nutné zahájit výše uvedené činnosti. Na založení pilíře lávky a jeho stavbu je tak čas minimálně cca 70 dnů, což podle názoru projektanta postačuje a pro úpravu HMG nevidí důvod.

Přílohy:

SO061001_04_001_SP.pdf

Výkaz výměr - Branický_most-Praha-Krč-Spořilov_Zm19_230228

V Praze

.....
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: 3422980

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 346820de-d581-489d-a72b-dc5a4386f5c9

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Lenka PLUHAŘOVÁ)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 28.02.2023 15:28:01



863fdbda-d975-40d9-9690-da4747c03baa