

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 1707/2024-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Veronika Fučíková

Mobil +420 702 238 237

E-mail fucikova@spravazeleznic.cz

Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 6

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. 30–38 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+1 pracovní den), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 30:

Zadavatel požaduje aktualizaci Projektové dokumentace pro stavební povolení na základě Architektonické studie. Ve výkresových přílohách Architektonické studie jsou uvedeny dvě varianty řešení – s betonovým svodidlem po jedné straně a s ocelovým svodidlem po obou stranách. Může Zadavatel potvrdit, že volba mezi ocelovým a betonovým svodidlem je na uchazeči?

Odpověď na dotaz č. 30:

Zadavatel požaduje variantu s monolitickým betonovým svodidlem.

Dotaz č. 31:

V Architektonické studii je na silničním nadjezdu navrženo zábradlí z cortenové oceli (nízkoalegovaná patinující ocel, též atmofix). Obecně patinující ocele jsou vhodné do prostředí vystavenému dešti a větru (sucho a vlhko se víceméně pravidelně střídá), nejsou vhodné do prostředí trvale suchého či trvale vlhkého a do prostředí slaného nebo chemicky agresivního, například mořské pobřeží, chemické provozy, blízkost chemicky ošetřovaných vozovek – a právě tento případ zde nastává (při podélném sklonu na mostě 7,4% a při vedení autobusových linek lze pravidelné ošetřování posypovou solí očekávat), spodní část zábradlí bude zatížena ostřikem, horní část slanou mlhou a lze tedy očekávat velmi nepravidelný a nespolehlivý vývoj patiny. Dalším problémem je aktivní poléťavý ohrus uhlíkové oceli na frekventované železniční trati (litinové brzdové špalky, ohrus styku kolejnice a nákolku), který se na konstrukci usazuje a vytěsňuje zejména chrom ze slitiny a dochází k degradaci materiálu a jeho korozi do hloubky (analogicky problematickým zkušenostem z použití prvků z nerezové oceli v blízkosti železnice). Trvá zadavatel při zvážení vlastností nízkoalegovaných patinujících ocelí a při zvážení požadavků na navrhování a údržbu dle TP 197 (mosty a konstrukce pozemních komunikací z patinujících ocelí) na tomto materiálu?

Odpověď na dotaz č. 31:

Zadavatel si je vědom vlastností cortenové oceli vystavené povětrnostním a dalším vlivům spojených s provozem železniční trati. Na základě diskuze podpořené referencemi z celého světa, kde je cortenová ocel běžně používána jako materiál na hlavních částech nosné konstrukce, Zadavatel trvá na použití cortenové oceli jako materiálu na výrobu zábradlí nadjezdu a dalších prvků drobné architektury.

Dotaz č. 32:

V architektonické studii je jako výplň protidotykové zábrany navržena „nerezová barevná síť“; problematičnost nerezů v blízkosti železnice viz předchozí dotaz. Rozměr oka sítě je uveden 50x50 mm, platná čsn 736223 požaduje maximální rozměr oka 12,5x12,5 mm. Bude upraven návrh?

Odpověď na dotaz č. 32:

Zadavatel na základě podnětu potvrzuje, že požadavek na velikost oka nerezové barvené sítě bude maximálně 12,5 x 12,5 mm.

Dotaz č. 33:

Dle ZTP mají být provizorní kolejové spojky 1XA, 2XA, 3XA a 4XA nahrazeny definitivními kolejovými spojkami. Provizorní kolejové spojky jsou v dokumentaci DSP vloženy do kolejí s osovou vzdáleností 4,00 m. Přitom minimální osová vzdálenost pro definitivní kolejové spojky má být dle ČSN 73 6320 min. 4,50 m, což by znamenalo úpravu trasování kolejí z právě dokončené optimalizace trati včetně zásadního vlivu na rozsah úprav (posun kolejí, rozšíření železničního spodku, posun návěstidel, podpěr trakčního vedení, případně i změna staničení, doplnění zárubní zdi a vliv na traťovou rychlost a přemostění kolejí z Prahy-Krče). Připustí Zadavatel prostřednictvím gestora ČSN 73 6320 (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234, Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.) vložení definitivních kolejových spojek do osové vzdálenosti kolejí 4,00 m? Tato případná výjimka z ČSN 73 6320 na osovou vzdálenost kolejí v dopravních má zásadní vliv na rozsah projektových i stavebních prací.

Odpověď na dotaz č. 33:

Zadavatel nepředpokládá případnou výjimku z ČSN pro trvalé kolejové spojky. Osové vzdálenosti kolejí tak musí respektovat ČSN na 4,5 m, což lze upravit prodloužením přechodnic navazujících oblouků. Prosíme uchazeče, aby náklady plynoucí z návaznosti realizace kolejových spojek jako trvalých zahrnul do tohoto SO.

Dotaz č. 34:

V architektonické studii jsou protidotykové zábrany řešeny zvýšením svislých plechových profilů zábradlí a chybí madlo ve výšce 1,1 metru. Domníváme se, že toto řešení není možné použít pro veřejný chodník s požadavkem na bezbariérové užívání (notabene při podélném sklonu chodníku 7,4%). Upraví zadavatel návrh a doplní madlo a případně též záražku pro slepeckou hůl (dle TP 186, zábradlí na pozemních komunikacích)?

Odpověď na dotaz č. 34:

Navržené zábradlí splňuje požadavek na minimální výšku 1,1 m, které je zakončeno madlem. Kontinuita madla není vyžadována v plné délce při konstantní výšce tj. v místě zvýšené části (ochrana proti dotyku) není nutné doplňovat madlo ve výšce 1,1 m.

Zábradlí neplní vodící funkci pro nevidomé a slabozraké tj. není osazeno záražkou pro slepeckou hůl. Vodící funkci pro nevidomé a slabozraké bude plnit lineární profilace v nášlapné vrstvě betonové vrstvě na straně zábradlí - umělá vodící linie.

Dotaz č. 35:

Dle ZTP článku 3.1.1 má být stavba provedena v koordinaci s připravovanými, případně aktuálně realizovanými akcemi. V následném článku 3.1.2 jsou vyjmenovány stavby, se kterými zejména musí probíhat koordinace. Žádáme o sdělení, s jakými dalšími stavbami nad

rámec článku 3.1.2 má být příprava a realizace Díla koordinována. Od toho je odvislý rozsah plnění Díla.

Odpověď na dotaz č. 35:

Zadavatel má za to, že v článku 3.1.2 ZTP je uvedena většina relevantních železničních staveb, se kterými má být řešená stavba koordinována. Dále upozorňujeme na článek 3.1.3, kde je uvedena nutnost koordinace realizace s SO řešenými jinými zhotoviteli.

Dotaz č. 36:

V architektonické studii je schematicky naznačena hlava pilíře v mírně odlišném tvaru než v DSP, oproti DSP je přechod hlavice-dřík je zaoblený a chybí svislé profilování. Který požadavek platí?

Odpověď na dotaz č. 36:

Zadavatel požaduje zaoblenou variantu bez svislé profilace uvedenou v architektonické studii.

Dotaz č. 37:

Zadavatel požaduje aktualizaci Projektové dokumentace pro stavební povolení na základě Architektonické studie. Ve výkresových přílohách Architektonické studie je v jedné variantě příčného řezu zakresleno ocelové svodidlo s úrovní zadržení H2. V příčném řezu je na straně s chodníkem svodidlo nestandardně umístěno až u vnějšího okraje římsy před zábradlím. Průchozí prostor chodníku tak není svodidlem chráněn. Uchazeči není znám jakýkoli předpis, TP či TPV, který takovéto umístění umožňuje. Může zadavatel uchazeči sdělit, který předpis, TP či TPV povoluje takovéto umístění svodidla?

Dostupná svodidla jsou certifikována při umístění se zalícováním s obrubou chodníku, kdy obruba spolupůsobí se svodidlem v odrazu vozidel. Uchazeč upozorňuje, že svodidlo musí být na umístění na chodníku bez zalícování s obrubou také certifikováno. Může Zadavatel uvést nějaký příklad svodidla certifikovaného při umístění na chodníku bez zalícování s obrubou?

Odpověď na dotaz č. 37:

Vzhledem k dopravnímu řešení funkce navrženého svodidla by měla plnit zabránění pádu z nadejzdu, zejména pak do prostoru kolejiště. Navržené svodidlo nemá plnit funkci k ochraně osob na chodníku. Umístění u vnějšího zábradlí vychází z běžné situace, kdy je svodidlo běžně umístěno do roviny komunikace či trávníku vedle komunikace bez obruby či jiného spolupůsobícího prvku. Zadavatel požaduje variantu s monolitickým betonovým svodidlem. Při zpracování se vycházelo z článku 15.2.2.2 z ČSN 73 6110, který umožňuje u komunikací s ≤ 60 km/h svodidla nenavrhovat. Umístění na krajích je kompromisem vzniklým z projednání.

Dotaz č. 38:

V architektonické studii je popisu příčného řezu nadejzdu uvedeno „chodník ve formě římsy, prefabrikovaný železobeton, pochozí vrstva z probarveného betonu, barevnost podobná barevnosti cortenu“. Mostní římsy (jejich pochozí část) je zvykem navrhovat jako monolitické (prefabikuje je případně pouze lícni prefabrikát), a to především z důvodu standardního řešení celoplošné izolace mostovky. (upozorňujeme, že je standardně možné probarvit transportbeton, a to v nejjednodušším případě barvy červenohnědé anorganickým pigmentem na bázi oxidů železa v dávkování 3-5% cementu, např. Bayferrox, Fepren apod.). Trvá zadavatel na použití celoprefabrikované římsy?

Odpověď na dotaz č. 38:

Zadavatel preferuje použití probarvené celoprefabrikované římsy (možnost stavební přípravy pro osazení zábradlí, osvětlení či trubkování pro kabeláž). Monolitický beton zadavatel nevylučuje při zachování všech estetických a technických aspektů provedení.

Dotazy č. 39–43 jsou zodpovězeny v řádném termínu.

Dotaz č. 39:

PS 61-21-01 (Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SZZ – definitivní zab. zař.) :

Zadavatel v rámci dodatku č. 2 poskytnul informativní soupis prací (dále jen ISP). Dle tohoto ISP se předpokládají jen minimální zemní práce v rozsahu jednotek m³. S ohledem na rozsah budované kabelizace a na rozsah demontovaného kabelu č. 802 (1290m) se tážeme:

- Předpokládá zadavatel způsob uložení kabelizace např. „volným pohozením“, tj. téměř bez výkopových prací?
- Předpokládá zadavatel ponechat v zemi demontovaný kabel č. 802 (1290m), tj. téměř bez výkopových prací?

V případě běžného uložení kabelizace s uvažováním výkopu např. 35x90 předpokládáme objem výkopových prací v rozmezí cca 150 m³ (kabel č. 802 zůstane) až cca 600 m³ (kabel č. 802 v celé délce odkopán).

Žádáme zadavatele o prověření/vysvětlení předpokládaného množství/objemu zemních prací.

Odpověď na dotaz č. 39:

Navržené řešení nepředpokládá uložení kabelizace „volným pohozením“. Provizorní kabelizace se předpokládá uložit v mělkém výkopu, proto jsou výkopové práce z pohledu objemu prací minimální. Demontovaný kabel č. 802 se předpokládá odpojit. Jeho demontáž v celé délce tedy nebyla navržena s ohledem na společné uložení s jinak nedotčenou kabelizací. S ohledem na dokončení související stavby „Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ je nutná aktualizace technického řešení s ohledem na skutečné provedení proběhlé stavby.

Dotaz č. 40:

PS 61-21-01 (Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SZZ – definitivní zab. zař.):

Zadavatel uvádí v ISP u položek zemních prací třídu zeminy I. Chápeme správně, že se jedná o tř. 3 dle starší ČSN 73 3050 dle tabulky níže?

Třída těžitelnosti podle ČSN 73 6133		Třída těžitelnosti podle ČSN 73 3050 (neplatná)		
	Popis	Pevnost	Popis	
I.	Těžba je prováděna běžnými výkopovými mechanizmy (buldozery, rypadla), ručně	1	horniny sypké	dají se nabírat lopatou, nakladačem
		2	horniny rypné	rozpojitelné rýčem, nakladačem
		3	horniny kopné	rozpojitelné rýčem, nakladačem
		4	pevné horniny drobné	rozpojitelné klínem, rypadlem
II.	Pro těžbu rozpojování je nutné použít speciální rozpojovací mechanizmy - rozrývače, skalní lžíce, kladiva	5	pevné horniny lehko trhatelné	rozpojitelné rozrývačem, těžkým rypadlem (hmotnosti nad 40 t), trhavinami
		6	pevné horniny těžko trhatelné	rozpojitelné těžkým rozrývačem, trhavinami
III.	K rozpojování je nutno použít trhací práce	7	pevné horniny velmi těžko trhatelné	rozpojitelné trhavinami

Odpověď na dotaz č. 40:

ISP předpokládá zatřídění zemin dle aktuálního třídění platné ČSN 73 6133.

Dotaz č. 41:

PS 61-21-01 (Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SZZ – definitivní zab. zař.):

Dle ISP se předpokládá zřízení nových kabelových žlabů v celkové délce 50m. S ohledem na rozsah nové kabelizace (v délce několik set metrů) žádáme zadavatele o prověření/vysvětlení uvedeného množství/délky kabelových žlabů.

Odpověď na dotaz č. 41:

Většina navržené trasy je v úseku vedena kabelovodem. Zbývající část pak v zemních žlabech. Souhrnná délka nově realizované trasy se pohybuje okolo 100 m. S ohledem na dokončení související stavby „Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ je nutná aktualizace technického řešení, na což je v Zadávací dokumentaci upozorněno.

Dotaz č. 42:

PS 61-21-01 (Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SZZ – provizorní zab. zař.):

Dle TZ odst. 2.14.7 budou kabely uloženy mělkým výkopem 30cm, místy 80 až 120cm. V ISP je u položek zemních prací uvedeno množství 107,235m³ výkopů/záhozů kabelových rýh.

- a) Předpokládá zadavatel ponechat v zemi demontované kabely?
- b) Domníváme se, že i v případě minimální hloubky výkopu pouze 30cm je uvedené množství m³ nedostačující.

Žádáme zadavatele o prověření/vysvětlení předpokládaného množství/objemu zemních prací.

Odpověď na dotaz č. 42:

Provizorní kabelizace je navržena k demontáži včetně úložného materiálu. Objem výkopových prací byl v ISP navýšen, aby uvedenému odpovídal v plném rozsahu. Rozsah Díla neurčují informativní soupisy prací, ale Zadávací dokumentace.

Přílohy: PS61-21-01_UPR02.xlsm

D_01_01_01_612101_0804_TabTras_UPR02.pdf

Dotaz č. 43:

PS 61-21-01 (Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SZZ – provizorní zab. zař.):

Dle ISP se předpokládá vybudování elektronické vazby v množství 2 V.J. Vzhledem k požadavku na vybudování 4ks výhybek s elektromotorickými přestavíky je správné množství 4 V.J. (dodávka/montáž/demontáž).

Žádáme zadavatele o opravu množství.

Odpověď na dotaz č. 43:

Provizorně zřízené výhybky je navrženo zapojit do tzv. „fyzické spojky“, která si ve vnitřní části zařízení nárokuje zřízení technologie pro 2 v.j. Pokud zhotovitel navrhuje jiné technické řešení musí tomu odpovídat nabídková cena u dané položky.

Návrh provizorních kolejových spojek v DSP má být v rámci Díla dle Zadávací dokumentace změněn na spojky definitivní.

Sdělení zadavatele:

V souvislosti s výše uvedenými změnami v tomto Dodatku č. 6 zadavatel zároveň přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 2 dny je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny a je součtem lhůt dle ZZVZ § 99 odst. (2) – prodloužení o 1 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 <https://vvz.nipez.cz/>.

Změny se týkají těchto ustanovení původního Oznámení o zahájení zadávacího řízení:

IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

*Datum: 23 / 01 / 2024 nahrazeno: **14 / 02 / 2024** Čas 09:00*

IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

*Datum: 23 / 01 / 2024 nahrazeno: **14 / 02 / 2024** 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.

Přílohy:

- PS61-21-01_UPR02.xlsm
- D_01_01_01_612101_0804_TabTras_UPR02.pdf

V Praze 25. ledna 2024

Ing. Ondřej Göpfert

ředitel odboru investičního
na základě „Pověření“ č. 14-NM ze dne 13.11.2023
Správa železnic, státní organizace
(elektronicky podepsáno)