

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 2143/2024-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. 9

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. 55:

Zadavatel k objektu SO 61-34-21 Praha Velká Chuchle, železniční most – km 6,301 (podchod pro pěší) poskytl architektonickou studii, ve které jsou znázorněna madla z pozinkované oceli opatřené komaxitovým nástřikem RAL 7022 polomat.

Žádáme zadavatele o informaci, zda skutečně uvažuje s madly s nástřikem, které jsou náročnější pro údržbu než madla z nerezové oceli osazená v Radotíně, která jsou inspirací pro arch. studii?

Odpověď na dotaz č. 55:

Zadavatel upřesňuje, že reference ze stanice v Radotíně byly pouze inspirativní v rané fázi konceptu. Zadavatel potvrzuje, že navržené prvky budou projektovány dle výstupů architektonické studie. Zmíněné madlo bude provedeno z pozinkované oceli opatřené komaxitovým povrchem v RAL 7022 polomatné.

Dotaz č. 56:

Zadavatel k objektu **SO 61-34-21 Praha Velká Chuchle, železniční most – km 6,301 (podchod pro pěší)** poskytl architektonickou studii, ve které jsou znázorněny stěny podchodu z pohledového betonu nijak neobložené. Inspiraci v této studii čerpá s podchodů v Radotíně, kde jsou stěny obložené velkoformátovými obklady.

Žádáme zadavatele o informace:

- a) zda skutečně uvažuje zadavatel s vlnitými pohledovými stěnami železobetonu, které budou náchylné k usazování prachu a nečistot a tím pádem složitější na údržbu?**
- b) jakým způsobem bude potom řešena dilatace?**
- c) zda je požadavek dodávat dilatační lišty v pozinkované oceli opatřené komaxitovým nástřikem RAL 7022 polomat?**

Odpověď na dotaz č. 56:

Obecně viz odpověď č. 55. Zadavatel trvá na provedení pohledových betonových stěn litých do vlnitého bednění. Dilatační spára bude zakryta dilatační lištou z pozinkované oceli opatřené

komaxitovým nástřikem v barvě odpovídající dilatované konstrukci např. světle šedá u betonových stěn. Konkrétní RAL bude vybrána architektem na základě vzorkování realizované betonáže.

Dotaz č. 57:

Zadavatel k objektu **SO 61-34-21 Praha Velká Chuchle, železniční most – km 6,301 (podchod pro pěší)** poskytl architektonickou studii, ve které jsou znázorněny pochozí plochy z probarveného betonu podobného odstínu cortenové oceli, přičemž inspirace pro architektonickou studii je čerpaná z podchodů v Radotíně.

Nicméně u podchodů v Radotíně jsou na pochozích plochách velkoformátové dlažby a na schodnicích a stupnicích je dlažba Godelmann.

Žádáme zadavatele o informace:

a) zda zadavatel skutečně uvažuje o pochozích površích bez dlažby?

b) jaká má být finální úprava povrchu (epoxidová stěrka se vsypem či jen striáž)?

Odpověď na dotaz č. 57:

Obecně viz odpověď č. 55. Zadavatel trvá na provedení pochozí vrstvy betonem bez dlažby či jiné další pohledové vrstvy. Finální povrchová úprava nebude řešena epoxidovou stěrkou, ale pohledovým betonem hlazeným jemným kartáčem / jutou při betonáži. Následně bude povrch lehce přebroušen, aby bylo docíleno hladkého povrchu při dodržení normových hodnot proti skluzu. Finální povrchovou úpravou bude lazura v barvě odpovídající prvkům z materiálu atmofix / corten s vrstvou antigrafiti nátěru. Povrchová úprava musí být paropropustná. Výsledná podoba bude odsouhlasena na základě vzorkování.

Dotaz č. 58:

V popisu Díla v ZTP článku 1.1.4 a) je uvedeno, že „Aktualizace Dokumentace ve stupni DSP bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 3 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále jen „vyhláška 146/2008 Sb.“), která bude použita jako dokumentace pro vydání povolení změny stavby před jejím dokončením, resp. vydání povolení záměru dle NSZ.“ Může Zadavatel specifikovat, zda půjde o změnu stavby před dokončením na základě dokumentace dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 146/2008 Sb. anebo o povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavebního zákona? Pokud půjde o povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., podle jakých prováděcích vyhlášek má uchazeč postupovat při aktualizaci projektové dokumentace?

Odpověď na dotaz č. 58:

Zadavatel na základě konzultace se SÚ předpokládá zpracování aktualizace dokumentace v rozsahu přílohy č. 3 vyhlášky č. 146/2008 Sb. a předpokládá povolení změn na základě změny stavby před dokončením. U prodloužení PHS v ulici Nad Drahou a retenční nádrž (viz dotaz 61) včetně parkovacích míst v její blízkosti bude nejspíše potřeba získat rozhodnutí o jejím umístění, případně samostatné povolení záměru dle NSZ. Způsob povolení konkrétních změn projedná zhotovitel v rámci projekční části zakázky.

Dotaz č. 59:

V Pokynech pro dodavatele je uvedeno v článku 4.2, že „Projektová dokumentace bude respektovat schválenou dokumentaci pro stavební povolení, včetně schválených investičních nákladů“. Zároveň ale Zadávací dokumentace předepisuje celou řadu změn a doplnění dokumentace DSP, které dokumentaci DSP respektovat nebudou a zároveň znamenají zvětšení rozsahu stavby a jejích investičních nákladů nad rámec investičních nákladů schválených. Připouští tedy Zadavatel překročení schválených investičních nákladů? Uchazeč upozorňuje, že o překročení schválených investičních nákladů hovoří i část Zadávací dokumentace ZTP 1.1.1 e).

Odpověď na dotaz č. 59:

Zadavatel připouští, že s ohledem na požadované změny může dojít k překročení schválených celkových investičních nákladů, které jsou však interní a zadavatel je v rámci zakázky nesděluje. Při tvorbě cenové nabídky však zhotovitel musí respektovat článek 5.3 pokynů, kde je stanovena nejvyšší přípustná nabídková cena.

Dotaz č. 60:

Dle ZTP článku 1.1.1 a) má být dokumentace upravena mimo jiné podle Architektonické studie. Podle ní má být stavba v ulici Nad Drahou dle DSP rozšířena o protihlukovou stěnu, případně o zděný plot, a to až do ulice Na Mrázovce a ke korytu toku Vrutice. Bude tato doplněná stěna v souladu s platným územním rozhodnutím?

Odpověď na dotaz č. 60:

Viz odpověď na dotaz č. 58. Rozšíření nad rámec DSP není součástí platného ÚR.

Dotaz č. 61:

Dle ZTP článku 1.1.1 a) má být dokumentace upravena mimo jiné podle Požadavků na výkon a funkci. Podle tohoto dokumentu má být u dešťové kanalizace v ulici Nad Drahou upravena retenční nádrž. SO této dešťové kanalizace ale žádnou retenční nádrž neobsahuje, pouze trubní retenci. Znamená to, že má být do DSP a stavby doplněna retenční nádrž? Pokud ano, znamená poznámka v tabulce, že pro retenční nádrž je třeba získat rozhodnutí o jejím umístění, případně samostatné povolení záměru dle NSZ?

Odpověď na dotaz č. 61:

Ano, na základě Požadavků na výkon a funkci bude do DSP a realizace doplněna retenční nádrž. Viz odpověď na dotaz č. 58.

Dotaz č. 62:

Odpověď na dotaz č. 48 je nekompletní; je součástí díla i autorský dozor zpracovatele architektonické studie?

Odpověď na dotaz č. 62:

Odpověď na dotaz č. 48 zněla: „Součástí díla je autorský dozor zpracovatele DSP/PDPS aktualizované dle zadávací dokumentace.“ Zadavatel na opakovaný dotaz výslovně uvádí, že autorský dozor zpracovatele architektonické studie není součástí díla.

Dotaz č. 63:

Z poskytnutého Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 6 (odpovědi na dotaz č. 33) vyplývá, že 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. Současně zadavatel žádá uchazeče, aby náklady plynoucí z návaznosti realizace kolejových spojek jako trvalých zahrnul do tohoto SO.

Odpověď zadavatele na výše uvedený dotaz považujeme za nedostatečnou, a to z toho titulu, že rozsah možných změn vzniklých v návaznosti na poskytnutou odpověď je natolik rozsáhlý a měnící obsah a objem zadávacího řízení, že dle našeho názoru uchazeči na základě poskytnuté zadávací dokumentace pro zpracování nabídky nemohou odpovědně zpracovat nabídkovou cenu. Dopady této změny budou souviset s celou řadou objektů. Bude se to týkat m.j. svrsku (není nám známá délka potřebná ke změně osových vzdáleností) spodku (délka demolic a montáže UCB, TZZ, rozšíření tělesa), trakce (odsun stožárů) a zabezpečovacího zařízení (přeložky tras) a některých dalších objektů.

Žádáme zadavatele o poskytnutí aktualizované Zadávací dokumentace, která bude ve všech svých částech zohledňovat požadavek zhotovitele vzniklý na základě jeho odpovědi na dotaz č. 33 včetně stanovení nové maximální limitní ceny a prodloužení doby pro odevzdání nabídek o celou původní lhůtu.

Odpověď na dotaz č. 63:

Na základě interního projednání zadavatele po obdržení dotazu č. 63 ruší zadavatel požadavek z bodu 4.9.1 ZTP. SO 61-31-05 tak bude řešen v souladu s poskytnutou dokumentací jako provizorní.

Dotaz č. 64:

Z poskytnutého Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatku č. 7 (odpovědi na dotaz č. 51) vyplývá, že zadavatel uvažuje 70 ti denní náročnost výstavby podchodu pod kolejí 4 vč. zprovoznění výtahu, přičemž se dle zadavatele jeví tato lhůta jako dostačující.

S takto stanovenou lhůtou nesouhlasíme na základě zkušeností z realizovaných staveb, kdy:

- Montáž výtahu 14-20 dní
- Čas pro vystavení revizí min 7 dní
- Neuvažujeme s odstraněním případných závad. => 0 dní
- Doba nutná pro vydání Průkazu způsobilosti Drážním úřadem 30 dní (dáno legislativou).

Vzhledem ke skutečnosti, že se výtah může montovat až po zhotovení podchodu, tj. $20+7+0+30=57$ dní, zbývá na uzavření přejezdu, zemní práce a montáž podchodu pouze 13 dní.

Z tohoto důvodu se doba 70 dní na zprovoznění výtahu jeví jako nedostatečná.

Žádáme zadavatele o vyjádření k těmto skutečnostem a informaci, zda je možné výtah zprovoznit až následně po dokončení podchodu?

Odpověď na dotaz č. 64:

Výtah je možné začít osazovat 50 dnů po zahájení stavebního postupu 4. Dokončení realizace výtahu je tak reálné s koncem postupu 4. Ke konci postupu 5 (a tedy ke konci stavby) je nutné provedení revize a podání žádosti o vydání průkazu způsobilosti.

Dotaz č. 65:

V odpovědi na dotaz č. 37 Zadavatel uvádí, že ČSN 73 6110 článek 15.2.2.2 umožňuje u komunikace s rychlostí do 60 km/h svodidla nenavrhovat. Uvedená ČSN je ale normou pro projektování místních komunikací. Pro projektování mostů platí ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů, kde články 15.15.6 a 15.17.3 uvádějí, že dle ČSN 73 6101 se navrhují svodidla nebo zábradelní svodidla na mostech a opěrných zdech s přesypávkou. To není případ nadjezdu ve Velké Chuchli. Naopak zmíněná ČSN 73 6201 při možném vypuštění svodidel na místních komunikacích s rychlostí do 60 km/h uvádí nutnost posoudit uspořádání komunikace v přílehlém úseku, ochranu prostoru mimo most a ochranu proti zřícení vozidel. V případě nadjezdu ve Velké Chuchli je zvýšené riziko nárazu vozidel do zábradelí z důvodu směrových oblouků při nájezdu na most z obou stran (vjetí na namrzlou vozovku na mostě) a z důvodu brždění vozidel při výjezdu z mostu (ostrý oblouk na západní straně, klesání komunikaci do křižovatky na straně východní). V případě pádu vozidla z mostu bude ohrožen provoz na čtyřech kolejích TEN-T s rychlostí až 140 km/h. Z uvedených důvodů je osazení nějakého zádržného prvku z pohledu odpovědného projektanta nutností. Zadavatel tak správně připouští návrh betonového monolitického svodidla, které je však v Architektonické studii navrženo pouze na levé straně (směrem ke Smíchovu), avšak na pravé straně chybí. Připouští Zadavatel osazení betonového svodidla i na pravou stranu komunikace (tedy směrem k přejezdu)? Pokud ne, převezme na sebe Zadavatel rizika pádu vozidel z mostu?

Odpověď na dotaz č. 65:

Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 37 nevyklučuje umístění svodidla i na pravé straně. Zadavatel předpokládá u pravé strany (k přejezdu) umístění svodidla ve stejné konfiguraci jako ve směru ke Smíchovu. Jedná se o místní komunikaci s omezenou rychlostí 30 km/hod.

Dotaz č. 66:

Problematika popsaná v předchozím dotazu platí i pro návrh opěrné zdi SO 61-34-51. I zde je vzhledem ke stejným důvodům z pohledu odpovědného projektanta opěrné zdi nutností osazení nějakého zádržného prvku. Připouští Zadavatel doplnění svodidla? Pokud ne, převezme na sebe Zadavatel rizika pádu vozidel na železniční trať?

Odpověď na dotaz č. 66:

Zadavatel upřesňuje, že očekává doplnění svodidla na opěrné zdi, pokud by jeho neumístění bylo v rozporu s bezpečnostními předpisy či normami. Obecně zadavatel požaduje stejnou konfiguraci a stejný zádržný prvek jako v případě nadjezdu. Detaily budou řešeny v projekční části zakázky se zpracovatelem architektonické studie.

Dotaz č. 67:

Zadavatel požaduje aktualizaci Projektové dokumentace pro stavební povolení na základě Architektonické studie. Na straně 34 - 36 souboru PDF je rozkreslena zábrana proti dotyku u východní opěry nadjezdu, kde však není překračována železniční trať. Potvrdí Zadavatel nutnost zvýšení zábradlí a uvede jeho účel?

Odpověď na dotaz č. 67:

Zadavatel upřesňuje, že zmíněný prvek, je navržený po dohodě s majiteli přilehlých objektů jako částečné vizuální odclonění soukromých zahrad. Prvek vychází z tvarové a materiálové podstaty části, která slouží jako ochrana proti dotyku. Aby si nadjezd zachoval vizuální celistvost, je zvýšené zábradlí v této části mimo křížení s železniční tratí navrženo na stejných principech jako ochrana proti dotyku. Zvýšené zábradlí nemusí v této části splňovat další nároky určené pro ochranu proti dotyku např. nerezová síť.

Dotaz č. 68:

V ZTP 4.14.2 je uveden požadavek Zadavatele na zřízení prostupu v protihlukové stěně pro pěší od objektů čp. 637 a 635 k zastávce MHD. Má být součástí Díla i vybudování chodníku z ulice Starolázeňská až k zastávce nebo jen vytvoření prostupu ve stěně? Pokud i chodník, je požadavek na jeho bezbariérovost?

Odpověď na dotaz č. 68:

Jedná se pouze o vytvoření prostupu ve stěně.

Dotaz č. 69:

Architektonická studie předepisuje u SO 61-40-02 Protihluková stěna Velká Chuchle, ulice Starochuchelská provedení z litého liaporu, což bylo i potvrzeno ve vysvětlení a doplnění zadávací dokumentace. Dle požadavků ochrany proti hluku a návrhových parametrů musí mít stěna certifikaci na vzduchovou neprůzvučnost min. 35 dB a pohltivost s absorpcí min. 8 dB (kategorie A3). Může zadavatel potvrdit, že existuje na trhu výrobek či technologický postup výroby stěny z lité liaporové směsi s certifikací na uvedené hodnoty? Pokud ne, připouští Zadavatel realizaci protihlukové stěny z certifikovaných prvků předepsaných parametrů s projednáním s autory Architektonické studie?

Odpověď na dotaz č. 69:

Geometrie povrchu lité liaporové stěny je totožná se standardními protihlukovými panely, pro realizaci bude použita i stejná konstrukce (betonová deska + absorpční vrstva) a směs betonu, proto předpokládáme podobné, ne-li identické fyzikální vlastnosti.

Dotaz č. 70:

Podobně je u opěrné zdi SO 61-34-51 předepsán Architektonickou studií líc z litého liaporu. Povrch má hlukovou studii předepsanu pohltivost s absorpcí min. 8 dB (kategorie A3). Může Zadavatel potvrdit, že existuje předepsaná technologie zhotovení líce zdi z litého liaporu s požadovanou pohltivostí? Pokud ne, připouští zadavatel obklad opěrné stěny certifikovanými obkladními panely předepsaných parametrů s projednáním s autory Architektonické studie?

Odpověď na dotaz č. 70:

Geometrie povrchu lité liaporové stěny je totožný se standardními protihlukovými panely, pro realizaci bude použita i stejná směs betonu, proto předpokládáme podobné, ne-li identické fyzikální vlastnosti předstěny.

Dotaz č. 71:

Původní dokumentace DSP počítá u SO 61-40-02 Protihluková stěna Velká Chuchle, ulice Starochuchelská provedení protihlukové stěny na mostě přes Vrutici s transparentních panelů. Dle Architektonické studie má být protihluková stěny plná, což znamená výrazné přetížení římsy železničního mostu přes Vrutici, který byl nově proveden v rámci nyní dokončené stavby optimalizace tratě. Připouští Zadavatel na železničním mostě přes Vrutici protihlukovou stěnu z transparentních panelů? Pokud by Zadavatel trval na plné protihlukové stěně z litého liaporu, tak

při umístění na římsu železničního mostu bude docházet k trhlinám ve stěně z důvodu průhybů železničního mostu při přeježdění vlaků. Připouští Zadavatel z uvedeného důvodu na železničním mostě přes Vrutici protihlukovou stěnu z plných panelů?

Odpověď na dotaz č. 71:

Možnost vzniku trhlin na římsě propustku musí být potvrzena výpočtem, v případě potvrzení vzniku trhlin je nutné navrhnout monolitickou protihlukovou stěnu jako samonosnou.

Dotaz č. 72:

V odpovědi na dotaz č. 45 zadavatel odpovídá: „Zadavateli bylo jedním z výrobců potvrzeno, že se jedná o technicky proveditelné řešení, i když nestandardní. Zadavatel tak trvá na původně navrženém řešení pomocí monolitického liaporbetonu litého v probarvených vrstvách do bednění z trapézového plechu“. Uchazeč se marně dotazoval jak u tuzemského (prakticky monopolního) výrobce lehkého keramického kameniva, tak u významnějších dodavatelů transportbetonu v přiměřené dopravní vzdálenosti od stavby. Může zadavatel sdělit, který výrobce transportbetonu nebo výrobní prefabrikátů v přiměřené dopravní vzdálenosti má k dispozici průkazní zkoušky včetně ověření mrazuvzdornosti/odolnosti CHRL a akustických vlastností pro mezerovitý beton se zpracovatelností umožňující ukládání do bednění?

Odpověď na dotaz č. 72:

Zpracovatel architektonické studie řešil tuto problematiku s firmou Lias Vintířov, LSM k.s.

Sdělení zadavatele:

*Zadavatel zároveň prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, přičemž postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne **23.01.2024** (původní datum stanovené v Oznámení o zahájení zadávacího řízení) na den **11.03.2024**, tedy tak, aby od odeslání změny zadávací dokumentace činila celou svou původní délku.*

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 zákona, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „17 Oznámení o zahájení zadávacího řízení – sektorová veřejná zakázka“ 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: **11 / 03 / 2024** Čas 09:00*

IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

*Datum: 23 / 01 / 2024 nahrazeno: **11 / 03 / 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.

V Praze dne 8. února 2024

Ing. Ondřej Göpfert

ředitel odboru investičního
na základě Pověření č. 14-NM
ze dne 13. 11. 2023
Správa železnic, státní organizace