

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 26446/2019-SŽDC-GŘ-O8
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Simona Štefanová
Telefon 972 235 391
Mobil 602 211 626
E-mail stefanovas@szdc.cz

Datum 07.05.2019

Věc: Vysvětlení zadávací dokumentace č. II

Podlimitní veřejná zakázka na dodávky s názvem:

„Oprava podélného a příčného profilu kolejnic a odstranění vad kolejnic ve výhybkách technologií broušení“

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „zadavatel“) obdržela dne 07.05.2019 v 8:41 hodin žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. Dodavatel uvádí, že dotazy vyvstaly po osobní prohlídce místa plnění za účasti jeho technika a technika subdodavatele vybaveného měřicí technikou dle evropských standardů. Zadavatel formou Vysvětlení zadávací dokumentace č. II odpovídá na tuto žádost doručenou k veřejné zakázce následovně:

Dotaz č. 1:

„Jak je již částečně uvedeno výše, provedli jsme měření na výhybkách uvedených v přílohách výzvy a tyto naměřené hodnoty jsme prozatím porovnali s profilem 60 E2 1:40, který je v Evropě všeobecně známý a má být na této zakázce částečně také použit. Na základě uvedeného měření byly zjištěny hodnoty pro potřebný úběr materiálu, který se průměrně pohyboval kolem 2,8 - 3,5 mm na přechodu mezi poježděnou hranou a temenem. Nejsou však výjimkou ani hodnoty kolem 4,5 mm nutného úběru materiálu. Dále bylo provedeno i měření podélného profilu. Dle vyjádření technika subdodavatelské firmy, která působí na trhu západní a severní Evropy jsou hodnoty nad 2mm považovány v Evropě za náročné k reprofilaci a hodnoty uvedené výše byly označeny za extrémní. Požaduje zadavatel max. úběry materiálu dle technických podmínek výběrového řízení hodnoty do 2 mm nebo zadavatel požaduje broušení do profilu AHC?“

Odpověď č. 1:

V článku 7 přílohy 1b Výzvy k podání nabídky č.j. 15486/2019-SŽDC-GŘ-O8 (dále jen „Výzva“), je jednoznačně uvedeno, že musí být „reprofilací dosaženo požadovaného příčného a podélného profilu a musí být odstraněny vady kolejnic, zejména pak vada 2221 „headchecking“ a vada 2201 „vlnkovitost a skluzové vlny“ dle předpisu SŽDC S67 „Vady a lomy kolejnic“.“ Požadovaný výsledný příčný profil je specifikován pro každou výhybku a úsek v přílohách č. 1c a 1d Výzvy (viz příloha 1b, článek 8 Výzvy), včetně antiheadcheckingového profilu (tzv. „AHC“ profil). V článku 7 přílohy 1b, je dále uvedeno, že „z kolejnice nesmí být odstraněno více jak 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice. Hlubší vady, jejichž úplné odstranění by vyžadovalo úběr více jak 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice, mohou být v kolejnici ponechány za předpokladu provedení úběru 2 mm materiálu (tolerance +0,5/-0,1 mm) na temeni hlavy kolejnice.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že zadavatel trvá na dodržení požadovaných příčných profilů dle příloh 1c a 1d Výzvy s maximálním odběrem materiálu na temeni kolejnice, který je stanoven na 2 mm. Z citovaných článků nplyne, že je nezbytné odebrat na temeni každé poježděné součásti výhybek a kolejnic 2 mm, ale je nezbytné provést opravu příčného a podélného profilu

a odstranit vady. Jaký bude výsledný odběr materiálu na temeni, závisí na rozsahu vad kolejnic v jednotlivých zadaných výhybkách a navazujících úsecích.

Zadavatel se, s ohledem na znalost práce broušících strojů nejen v České republice, ale i v rámci střední Evropy, nedomnívá, že jsou zadané odběry materiálu extrémní, ale naopak přiměřené pro provedení opravného broušení za účelem odstranění vad a opravy příčného a podélného profilu.

Dotaz č. 2:

„Při prohlídce místa plnění jsme prohlédli i výhybku 88 A/B (křížovatkovou). Tato výhybka je součástí kolejové spojky a pro její strojní broušení je potřeba ze strany SŽDC zajistit vyloučení i následujících výhybek pro volný průjezd broušící soupravy. Toto by znamenalo vyluku i na výhybkách 89, 90 případně i 91 a 87 pro zajištění bezpečného pohybu soupravy. Dle vyjádření zástupců provozovatele broušící soupravy není broušení křížovatkových výhybek vůbec jednoduché, vyžaduje výše uvedená opatření, která by výrazně omezila provoz celého zhlaví a pro tuto činnost odhaduje zástupce zhotovitele časovou náročnost min. 3 x 7 hodin pro práci stroje (tzn. 3 x 8 hod vyluky). Žádáme tedy objednatele o přehodnocení zadání zakázky, zejména bodu 5.4 a bodu 5.5, protože považujeme uvedené hodnoty vyluk za nedostatečné vzhledem k výše uvedeným skutečnostem. Dále navrhuje, aby zadavatel křížovatkovou výhybku z této zakázky vyjmul, a to také z důvodů uvedených výše a dále také vzhledem k složité dopravní situaci při provádění broušení této výhybky. Požaduje zadavatel i přes výše uvedené skutečnosti broušit křížovatkovou výhybku 88 A/B?“

Odpověď č. 2:

V čl. 7.4 Výzvy je uvedeno, že „Nabídka musí obsahovat tabulkově zpracovanou časovou náročnost reprofilace jednotlivých výhybek a jednotlivých úseků mezi výhybkami specifikovanými v přílohách 1c a 1d Výzvy. Na základě této časové specifikace bude vybraný Zhotovitel povinen v součinnosti s Objednatel zpracovat Harmonogram postupu prací, který bude obsahovat podrobnější časovou specifikaci provádění Díla.“ První část dotazu je směřována na harmonogram prací, který bude řešen až s vybraným Zhotovitelem po podpisu Smlouvy o dílo na základě vylukových možností a časových možností zhotovitele. Časová náročnost reprofilace kolejnic v jednotlivých výhybkách je, za předpokladu vyloučení předmětné výhybky a dalších relevantních úseků z provozu, závislá na výkonnostních charakteristikách použité kolejové mechanizace. Zadavatel nevidí důvod k přehodnocení bodu 5.4 Výzvy, tedy maximálních vylukových časů pro provedení díla, a ani nevidí důvod k vyjmutí křížovatkové výhybky č. 88 z této veřejné zakázky.

Dotaz č. 3:

„Pro případnou realizaci předpokládáme, že by bylo možné využít některou z volných kolejí k odstavování soupravy, tankování PHM a běžnou údržbu. Např. by byla vhodná kolej 34b nebo 36b. Poskytne zadavatel kolej 34b nebo 36b k odstavování soupravy, tankování PHM a běžnou údržbu?“

Odpověď č. 3:

Zadavatel ve fázi, kdy probíhá výběrové řízení, nezná typ mechanizace, který bude použit pro plnění této veřejné zakázky, ani termíny provádění prací, proto nemůže na danou otázku odpovědět. Odstavování kolejové mechanizace určené k plnění této veřejné zakázky bude řešeno až s vybraným Zhotovitelem po podpisu Smlouvy o dílo nejdříve v rámci tvorby harmonogramu prací.

Dotaz č. 4:

„Zadavatel požaduje max. 45 hod. vyluky v zadávacích podmínkách. S ohledem na výsledky měření a na potřebné úběry materiálu do profilu AHC je nutné zajistit vyluku 12 x 8,5 hod bez potřeb vyluk pro křížovatkovou výhybku 88 A/B. Umožní zadavatel požadovanou délku vyluk?“

Odpověď č. 4:

Časová náročnost reprofilace kolejnic v jednotlivých výhybkách je, za předpokladu vyloučení předmětné výhybky a dalších relevantních úseků z provozu, závislá na výkonnostních charakteristikách použité kolejové mechanizace. Zadavatel nevidí důvod k přehodnocení bodu 5.4 Výzvy, tedy maximálních vylukových časů pro provedení díla.

Dotaz č. 5:

„S ohledem na časovou náročnost broušení stávajícího stavu do profilu AHC (viz odst. 2) se dotazujeme zadavatele, zdali bude uchazeč s nabídkovou cenou přesahující předpokládanou hodnotou zakázky vyloučen, nebo vyhodnocen?“

Odpověď č. 5:

Dle článku 4.1 a 10.4 Výzvy je předpokládaná maximální hodnota předmětu veřejné zakázky stanovena zadavatelem jako maximální a nepřekročitelná. Podání nabídky s nabídkovou cenou bez DPH za předmět této veřejné zakázky vyšší, než je maximální předpokládaná hodnota předmětu této veřejné zakázky dle čl. 3. Výzvy, bude zadavatelem posouzeno jako nesplnění zadávacích podmínek a bude mít za následek vyloučení účastníka ze zadávacího řízení.

S pozdravem

09-05-2019

v.2. p. Kovařík

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství