



Váš dopis zn.: Bez zn.

Ze dne: -

Naše zn.:

13958/2015-SZDC-SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál

Telefon: 972 244 865

Mobil: 602 741 737

E-mail: kosmal@szdc.cz

### Dle rozdělovníku

## „Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně“

### Dodatečné informace - Dodatek č. 10

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvolání na znění článku 6 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

#### Dotaz č. 31:

Objednatel v zadávací dokumentaci Díl 2. Závazná smlouva včetně příloh, Příloha č.2c) Zvláštní technické podmínky, bodu 5.1.9 předpokládá dobu trvání dle alternativního návrhu projektanta, který projektant označuje za nereálný dle Harmonogramu bod 2.3. Navíc objednatel zkrátil o více jak 1 měsíc trvání nepřetržitých výluk a posunul výluky do nepříznivějších klimatických podmínek s tím, že byla vzhledem k datu odevzdání nabídky vyloučena možnost přípravných prací v trvání jednoho měsíce.

Vzhledem k nutné době na mobilizaci výrobních kapacit, ke klimatickým podmínkám a termínu dodávky nosných materiálů (jako jsou kolejnice a pražce) od doby objednání, nejsou tyto požadované termíny reálné. Naopak jako reálné přicházejí v úvahu navrhované termíny projektantem – Harmonogram Bod 2.3, odstavec označen Reálné. Bude předloženo realistického harmonogramu vzhledem k výše uvedeným skutečnostem důvod pro vyloučení ze soutěže?

#### Odpověď na dotaz č.31:

Podmínky zadavatele uvedené v ZTP jsou pro uchazeče závazné, stejně jako je závazná jakákoliv jiná část zadávací dokumentace. Tzv. „realistická varianta“ dle projektu nerespektuje reálné možnosti financování stavby. Jedná se o stavbu spolufinancovanou z fondů soudržnosti EU, konkrétně z OPD1. Tento operační program končí k 31. 12. 2015.

Je věcí uchazeče, aby na základě svých odborných znalostí a zkušeností zvážil, zda hodlá podat nabídku či nikoliv. Podání nabídky do soutěže je možnost, nikoliv povinnost, pokud je nabídka podána, pak je zhotovitel stavby plně odpovědný za výrobní kapacity a termíny dodávek materiálů. Klimatické podmínky nelze s dostatečnou přesností předvídat, v případě nepříznivých klimatických podmínek by se jednalo o objektivní příčinu, na základě které lze v průběhu stavby reagovat na konkrétní situaci a po jednání např. upravit harmonogram plnění.

Harmonogram předložený v nabídce musí respektovat zadávací podmínky, které jsou pro všechny uchazeče stejné, nerespektování zadávacích podmínek může být důvodem pro vyloučení uchazeče ze zadávacího řízení.

**Dotaz č. 32:**

Trvá objednatel na ukončení stavebních prací 9 měsíců od podpisu smlouvy?  
To neodpovídá navrhované realistické variantě projektanta.

**Odpověď na dotaz č.32:**

*Realistická varianta dle projektu nerespektuje zdroje financování stavby. Financování stavby z národních zdrojů v časovém období dle realistické varianty projektanta není zajištěno.*

*Jak je již uvedeno v odpovědi na dotaz č. 30, uchazeč musí dodržet veškeré podmínky uvedené v zadávací dokumentaci, tedy i termín na ukončení prací. Varianty označené projektantem jako tzv. „reálné“ či „nereálné“ byly uvažovány v době zpracování projektu, kdy nebylo možné přesně odhadnout průběh zadávacího řízení. Reálnost či nereálnost stavby je v současné době limitována možným způsobem financování.*

**Dotaz č. 33:**

Jaké jsou plánované termíny realizace díla, při zohlednění dodacích lhůt materiálů v návaznosti na podpis smlouvy o dílo? Důvodem dotazu je, že při předpokládanému datu uzavření SOD a následném objednání materiálu vychází realizace prací do zimního období, které neumožňuje provádění prací v souladu s předpisy SŽDC.

**Odpověď na dotaz č.33:**

Viz odpověď na dotazy č. 31 a 32.

**Dotaz č. 34:**

Ve výkazu výměr se uvažuje s odvozem většiny kameniva na skládku. ZOV uvažuje s využitím až 40% kameniva zpět do železničního svršku. Jaké je skutečně uvažované procento kameniva zpět do kolejového lože?

**Odpověď na dotaz č.34:**

*V projektu je uvažováno využití 30% kameniva zpět do železničního svršku, 70% kameniva má být odvezeno na skládku. Údaje v ZOV zohledňují případné možné odchylky s ohledem na stávající stav kolejového lože.*

V Praze dne 25. 08. 2015

**Ing. Lubor Hruběš**  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č.1700  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace