

Naše zn.: 23059/2019-SŽDC-SSZ-OVZ
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál
Telefon: 972 244 865
Mobil: 602 741 737
E-mail: kosmal@szdc.cz

„Velim – Poříčany, BC“

Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 15

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.138:

Dle postoupené Zadávací dokumentace, Díl 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Část 2 – Pokyny pro dodavatele, Zhotovení stavby, je zhotovitel povinen předložit HMG prací respektující termín zahájení a ukončení stavby dle ZOV. V projektové dokumentaci části B.8 Zásady organizace výstavby, př. 3.1 Časový plán stavby a př. 3.2 Časový plán výluk, je uveden termín zahájení stavby 3.2.2020. Ve stejný den mají dle př. 3.2 Časový plán výluk začít i první výluky vlakové dopravy. Z uvedených podkladů jasně vyplývá, že den zahájení prací je zároveň začátkem kritické cesty celého HMG.

Již nyní je zřejmé, že tento termín zahájení prací, vzhledem k termínu odevzdání nabídek a následujícímu vyhodnocování nabídek a dokladů účastníků zadávacího řízení a jednání o SoD, není možno dodržet.

Žádáme zadavatele o odstranění tohoto rozporu v jednotlivých částech zadávací dokumentace nebo úpravu ZOV Projektu stavby tak, aby respektoval tuto skutečnost.

Odpověď č.138:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.139:

Z postoupené Zadávací dokumentace ke SO 11-50-01, Velim, úprava kanalizace u VB, není zřejmé, zda dokumentaci ve stupni RDS má zpracovávat vybraný zhotovitel nebo zda bude dodána zadavatelem-projektantem stavby.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.139:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.140:

Z postoupené Zadávací dokumentace ke SO 10-32-01, Velim – Poříčany, dopravní opatření, není zřejmé, zda je nutno pořídit na provizorní komunikace nové panely nebo zda stačí panely použité, případně či lze úpravu provizorních vozovek řešit jiným způsobem.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.140:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.141:

Z postoupené Zadávací dokumentace ke SO 13-61-01, Pečky, úprava a technologický objekt 22 kV, není zřejmé, zda má zhotovitel zpracovat výrobní dokumentaci pro železobetonovou konstrukci stavby – zatím není obsažena v položkách soupisu prací.

Žádáme zadavatele o upřesnění, případně doplnění soupisu.

Odpověď č.141:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.142:

Z postoupené Zadávací dokumentace ke PS 11-04-11, Velim – poříčany, B-C, ŽST Velim, výtahy na nástupiště, není zřejmé, zda jsou součástí dodávky zhotovitele výrobní dokumentace výtahů.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.142:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.143:

V postoupené zadávací dokumentaci pro SO 11-12-01, ŽST Velim, úprava nástupiště, dle VV v položkách č. 3 a 4 PROVIZORNÍ PŘÍSTUPOVÉ CESTY – ZŘÍZENÍ/ZRUŠENÍ je uvedena výměra 7,5m² (5*1,5). Podle PD by měla být správná výměra $5*1,5*3,5 = 26,25\text{m}^2$.

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď č.143:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.144:

V postoupené zadávací dokumentaci pro SO 16-12-01, Zast. Klučov, provizorní nástupiště, v položce č. 12 - Nástupiště Tischer úrovně oboustranné je uvedena výměra 10m. Podle PD mají být ale zřízeny 2 nástupiště (mezi kolejemi 0-1 a 0-2), obě délky 10m.

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď č.144:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.145:

V postoupené zadávací dokumentaci pro SO 14-13-03, Pečky - Poříčany, přejezd v ev.km 366,468, P4931, podle PD má být odvodnění trubkou DN 110, ve VV je položka Potrubí z trub plastových odpadních DN do 100mm.

Žádám zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.145:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.146:

Z postoupené zadávací dokumentace pro SO 15-12-01, ŽST Poříčany, nástupiště, vyplývá, že v místě úpravy dlažby na 1. nástupišti v km 371,141-371,159, z důvodu změny GPK je podle PD úprava dlažby v šíři 0,7m od hrany nástupiště. Podle názoru zhotovitele je tato šíře nedostatečná pro splnění požadavků hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace (viz pokyn zadavatele 16456/2015-O13) a měla by být min. šíře 1,6m.

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď č.146:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.147:

Dle postoupené zadávací dokumentace, část Technické specifikace, ZTP, bod 4.1.17, je nutno zdokumentovat postup výstavby pomocí dronu.

Žádáme zadavatele o upřesnění:

- a) zda se předpokládá provádění přeletů v rozsahu celé stavby (předaného staveniště) a v celém období od zahájení stavby až do jejího dokončení?
- b) zda jsou zajištěna potřebná povolení na přelet dronu v ochranném pásmu dráhy, přes hustě osídlené oblasti nad komunikacemi, případně inženýrskými sítěmi?

Odpověď č.147:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.148:

Můžete potvrdit, že odbočka Tatce má být ovládána prostřednictvím modernizovaného SZZ z ŽST Poříčany a odbočka Cerhenice by měla být ovládána ze ŽST Velim?

Odpověď č.148:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.149:

V ŽST Velim je provozováno hybridní stavědlo typu ETB (stavědlo využívající bezpečnou elektronickou ovládací část a bezpečnou reléovou logiku) jehož výroba byla ukončena na přelomu století (2002) a kromě dílčích úprav směřujících k jeho (SW) zapojení do systému DOZ, či ETCS nebyl daný typ SZZ dále rozvíjen. Z tohoto důvodu tento typ SZZ (ETB) neumožňuje doplnění prováděcí části plně elektronického SZZ (např. ESA) a současně nedisponuje ani funkcionalitou VNPN, jejíž specifikace vznikla až po ukončení výroby a tedy i rozvoje SZZ typu ETB. Z tohoto důvodu není možné „rozšířit“ zařízení ETB ŽST Velim o distribuovanou prováděcí část plně elektronického stavědla na odbočce Cerhenice, stejně jako není možné případně použít pro odbočku Cerhenice distribuovanou prováděcí část SZZ typu ETB, a to naopak z důvodu nemožnosti doplnění funkcionality VNPN. Řešením této situace, i s ohledem na fakt, že provozované SZZ typu ETB v ŽST Velim je na hranici své životnosti a bude nutné v blízké budoucnosti zajistit jeho upgrade na plně elektronické SZZ, je vybudování samostatného SZZ elektronického typu pro odbočku Cerhenice s umístěním zadávací a případně i technologické úrovně v ŽST Velim. Toto SZZ odbočky Cerhenice by bylo zapojeno přímo do DOZ a nově by bylo zřízeno PPV v ŽST Velim pro možnost ovládnání ŽST Velim a odbočky Cerhenice. Souhlasíte s tímto řešením?

Odpověď č.149:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.150:

V souladu s předchozím dotazem, v kterém uvádíme skutečnost, že v ŽST Velim je provozováno hybridní stavědlo typu ETB (stavědlo využívající bezpečnou elektronickou ovládací část a bezpečnou reléovou logiku) jehož výroba byla ukončena na přelomu století (2002) a kromě dílčích úprav směřujících k jeho (SW) zapojení do systému DOZ, či ETCS nebyl daný typ SZZ dále rozvíjen, musíme upozornit, že SZZ typu ETB není vyvinuto a tedy ani schváleno pro předpokládaný způsob integrace KO (dle zadávací dokumentace pouze pro přenos kódu národního VZ typu LS) a počítačů náprav (pro kontrolu volnosti a obsazení). Možným řešením této překážky je, stejně jako v předchozím bodě, dodávka samostatného SZZ elektronického typu pro odbočku Cerhenice s umístěním zadávací a případně i technologické úrovně v ŽST Velim. Souhlasíte s tímto řešením?

Odpověď č.150:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.151:

Zadávací dokumentace předpokládá použití KO v obvodu odbočky Cerhenice a Tatce, a to pouze pro účely přenosu kódu národního VZ typu LS bez jejich použití pro kontrolu volnosti/obsazení konkrétních kolejových úseků. Vzhledem k tomu, že takové použití KO nebylo, dle našeho názoru doposud aplikováno na hlavních tratích SŽDC, nenalezli jsme v zadávací dokumentaci výsledek Analýzy rizika dle nařízení EK č. 402/2013, který by navrhované řešení podpořil. Dle našeho názoru je nutné analýzu zahrnout do zadávací dokumentace, a to včetně všech možných záznamů o nebezpečí, protože případný následný negativní výsledek analýzy (před ukončením stavby) může vyvolat zásadní změny a s těmi spojené nemalé dodatečné finanční náklady. Je možné doplnit do zadávací dokumentace výsledek analýzy rizika spojeného s použitím KO pouze pro účely přenosu kódu národního VZ typu LS, a to alespoň pro kolejiště odboček Cerhenice a Tatce?

Odpověď č.151:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

Dotaz č.152:

Vzhledem k účelu staveb BC, kterým je, dle našeho názoru, zajištění potřebné „propustnosti tratě“ zejména při provádění profylaktických, opravných a modernizačních prací na „trati“ se domníváme, že by bylo vhodné s využitím vlastností počítačů náprav tento na obou odbočkách (Cerhenice a Tatce) navrhnout tak, aby vzniklé kolejové úseky kontrolovaly průjezdný průřez v oblasti každé z výhybek kolejových spojek. Jde o to, že by se doplněním druhého kolového senzoru (proti zadávací dokumentaci standardně používanému řešení s jedním kolovým senzorem) v odbočné větvi výhybek vytvořily dva kolejové úseky, které by se v odbočné větvi překrývaly a tímto umožnily vždy kontrolu průjezdného průřezu. Toto řešení navrhujeme ke zvážení, přestože není podporováno dnešními specifikacemi TNŽ 34 2620 pro ovládání výhybek, a to s výhledem na možné změny specifikací pro ovládání a kontrolu výhybek, jejich kolejových úseků a podmínek stavění normálních a nouzových cest vyvolaných masivním použitím počítačů náprav na hlavních koridorových tratích. Souhlasíte s naším návrhem?

Odpověď č.152:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude proveden adekvátní posun termínu pro podání nabídek.

V Praze dne 03. 01. 2020



Ing. Ondřej Gopfert
náměstek pro techniku ředitele Stavební správy západ
na základě Pověření č. 8/2018 ze dne 06. 08 2018