

Naše zn.: 190/2019-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. 16

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.121:

Projektová dokumentace stavby předpokládá v traťovém úseku Pečky – Velim (SO 12-11-01) realizaci šterkových pilot až k mostnímu objektu na kolínském zhlaví žst. Pečky v km 362,524. V posledních cca 100m před mostem se nachází el. dělení TV a napínací lano nad místem provádění těchto pilot (viz. foto). K tomu je nutná výluka napětí TV i v žst. Pečky, včetně nezbytných stavebních úprav (demontáž TV, odsun apod.), které nejsou součástí zadávací dokumentace.

DOTAZ:

Jakým způsobem předpokládá zadavatel realizaci šterkových pilot v tomto úseku?

Doplň zadavatel výluky TV v žst. Pečky a nezbytné stavební úpravy do zadávací dokumentace?

Odpověď č.121:

Výluky TV v žst. Pečky jsou v projektu řešeny vložením děličů do hlavních kolejí a následně po ukončení prací výměna trolejového drátu. Pro uvolnění pracoviště je počítáno s odtažením trolejového vedení mimo dotčený prostor (úplná demontáž není možná). Montážní úpravy jsou zahrnuty v položce 74C973 ÚPRAVY STÁVAJÍCÍHO TV - PROVIZORNÍ STAVY ZA 100 M ZPROVOZŇOVANÉ SKUPINY.

Dotaz č.122:

Obdobným způsobem žádáme zadavatele o upřesnění, jak uvažoval koordinaci realizace šterkových pilot ve vztahu k úpravám trakčního vedení v okolí výhybny Cerhenice. Po realizaci stavebního postupu SP5 bude trakční vedení v koleji č. 1 kotveno na stožár TV105N (cca km 360,120). Sanace šterkovými pilíři začíná již v km 360,000. Výška lafety sanačního stroje může být kolem 20 m a práce tedy nelze realizovat bez snesení trakčního vedení. Obdobným způsobem 2. traťová kolej (kotvení na TV104N).

Odpověď č.122:

Pro kotvení úsek 1/4 do hlavních kolejí bude použito upravené stávající trolejové vedení a následně po ukončení prací bude provedena montáž definitivního vedení. Pro uvolnění pracoviště je počítáno s odtažením trolejového vedení mimo dotčený prostor (úplná demontáž není možná). Montážní úpravy jsou zahrnuty v položce 74C973 ÚPRAVY STÁVAJÍCÍHO TV - PROVIZORNÍ STAVY ZA 100 M ZPROVOZŇOVANÉ SKUPINY.

Dotaz č.123:

Součástí prací na objektech trakčního vedení jsou i definitivní úpravy TV před ověřením parametrů TV rychlou pantografovou zkouškou. Dle našeho názoru zadavatel pro tyto práce nepočítá ve svém harmonogramu s potřebnými výlukami.

DOTAZ:

Žádáme zadavatele, aby tyto výluky do své zadávací dokumentace doplnil.

Odpověď č.123:

Krátkodobé výluky jsou v projektu uvedeny, jejich případné upřesnění je věcí zhotovitele stavby v rámci podrobného HMG stavby.

Výluky pro ověření TV před pantografickou zkouškou jsou uvedeny v dokončovacích pracích. Lze využít např. výluky pro broušení nebo následné podbití.

Dotaz č.124:

V rámci projektové dokumentace zadavatel stanovil dočasné záборы na dobu nepřesahující 1 rok a tedy nevyžadující odnětí ze ZPF (případně LPF). Projektovou dokumentací a stanoveným POV ovšem zadavatel předpokládá dočasné záборы pro zejména přístupové komunikace na stavenišťě a deponie materiálů po dobu přesahující 1 rok a tedy nezbytné pro tyto dočasné záборы zajisti odnětí ze ZPF (případně LPF).

DOTAZ:

Žádáme zadavatele o přehodnocení charakteru dočasných záborů, jejich projednání na dobu přesahující 1 rok a zajištění nezbytného odnětí.

Odpověď č.124:

U staveništních komunikací se předpokládá dočasný zábor do 1 roku. Díky úpravě ZOV (dvojsměnné provádění stavby) došlo k možnému prodloužení užití některých staveništních komunikací i nad 1 rok.

Jde však o rozhodnutí budoucího zhotovitele, zda tyto komunikace bude využívat nepřetržitě, nebo pouze po dobu stavebních prací. Domníváme se, že nepřetržitě užití staveništních komunikací (tj. nad dobu 1 roku) není nezbytné. Staveništní komunikace mohou být zřízeny a užity násobně, tj. po jejich dílčím využití je možno je odstranit a opětovně zřídit. Je na úvaze zhotovitele, zda je pro něj lepší opakovaně zřizovat (a projednávat) staveništní komunikace a plochy deponií, nebo projednat jejich zřízení a užívání nad 1 rok.

Upozorňujeme, že uvedené se týká pouze dočasných záborů ZPF a PUPFL, nejedná se tedy o paušální řešení všech komunikací, či ploch pro deponie.

Dotaz č.125:

V projektové dokumentaci je stanoven rozsah kácení dřevin, který dle našeho názoru nezahrnuje nutné a nezbytné kácení na přístupových komunikacích na stavenišťě.

DOTAZ:

Žádáme zadavatele o prověření rozsahu kácení na přístupových komunikacích stanovených projektovou dokumentací a doplnění chybějících položek do soupisu prací. Zároveň žádáme zadavatele, aby pro případně upravený rozsah kácení zajistil povolení ke kácení dřevin.

Odpověď č.125:

Rozsah kácení dřevin byl doplněn o smýcení vegetace na projektem definovaných přístupových komunikacích, tak aby na nich bylo možno realizovat staveništní dopravu. Došlo k úpravě soupisu prací SO 10-83-01 Velim-Poříčany, kácení mimolesní zeleně.

Dotaz č.126:

Zadavatel ve svém vysvětlení zadávací dokumentace č.2 a následně ještě ve vysvětlení č. 11 v rámci dotazu č.97 stanovil, že SO 10-82-01 Velim – Poříčany, rekultivace ploch dočasného dlouhodobého záboru nebude součástí dodávky uchazeče a že zhotovitele bude samostatně soutěžit. Součástí tohoto SO jsou ale i položky (skrývky ornice), které je třeba realizovat v předstihu v rámci zřizování ploch dočasného záboru.

DOTAZ:

Žádáme zadavatele o přesun položek skrývek do příslušných stavebních objektů železničního spodku.

Odpověď č.126:

V předchozích odpovědích zadavatel uváděl, že tento SO bude soutěžen mimo vlastní stavbu. V rámci stavby se ale uvažuje jen se zábery do 1roku a tím pádem není nezbytná dlouhodobá (3 letá) rekultivace. Vzhledem k tomu, že součástí SO 10-82-01 jsou nejen rekultivace, ale i skrývky orničních vrstev tak bude SO 10-82-01 součástí stavby a nesoutěží se separátně.

Dotaz č.127:

Zadavatel ve svém dodatku č.11 vysvětlení zadávací dokumentace v odpovědi na dotaz č.98 vyjádřil přesvědčení, že hloubkové sanace železničního spodku lze provádět takovým způsobem, že nevyvolá deformace v sousední provozované koleji a pokud k nim dojde, tak budou způsobeny vadou plnění díla a veškeré s tím související náklady půjdou k tíži zhotovitele. I s ohledem na stav stávajícího trakčního vedení (viz.přiložené foto), kdy jsou některé stožáry TV vykloněné, některé přikotvené, předpokládáme, že zadavatel má zpracovaný odborný posudek, či statické posouzení, na základě kterého si stojí za svým tvrzením v odpovědi na dotaz č.98 ze dne 16.12.2019.

DOTAZ:

Žádáme zadavatele, aby uchazečům zveřejnil své odborné posouzení, či statický posudek, ze kterého vyplývá, že i při odborném provádění stavebních prací při těžkých sanacích železničního spodku nedojde k ovlivnění stávajících zařízení v provozované koleji.

Odpověď č.127:

Projekt navrhuje technologii provádění sanace a upozorňuje na možnost, že v průběhu prací může dojít k nežádoucím vlivům na sousední provozovanou traťovou kolej a to jak na vlastní GPK koleje, tak i na stávající TV. Proto by měl zhotovitel průběžně kontrolovat a sledovat polohu GPK a TV. V případě TV může dojít k deformaci polohy stožárů TV (byť asi s nižší pravděpodobností), které by se muselo řešit operativně dle rozsahu polohové změny. Projekt předpokládá regulaci průběhu TV, což je obsaženo v soupisu prací daných SO TV.

Dotaz č.128:

Uchazeč vznesl dotaz č.91 ohledně možnosti měření a fakturace SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření, kdy v soupisu prací jsou 2 položky „KPL“ s množstvím 1,000. Zadavatel ve svém vysvětlení zadávací dokumentace - dodatku č. 11 ze dne 16.12.2019 na tento dotaz v zásadě neodpověděl. U položky

„POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY“ sdělil, že možností jak fakturovat, je dle těchto rozdělení na 5 objízdných tras, ale v soupisu prací toto rozdělení neprovedl. Ke komunikacím a zpevněným plochám nebylo odpovězeno vůbec.

DOTAZ:

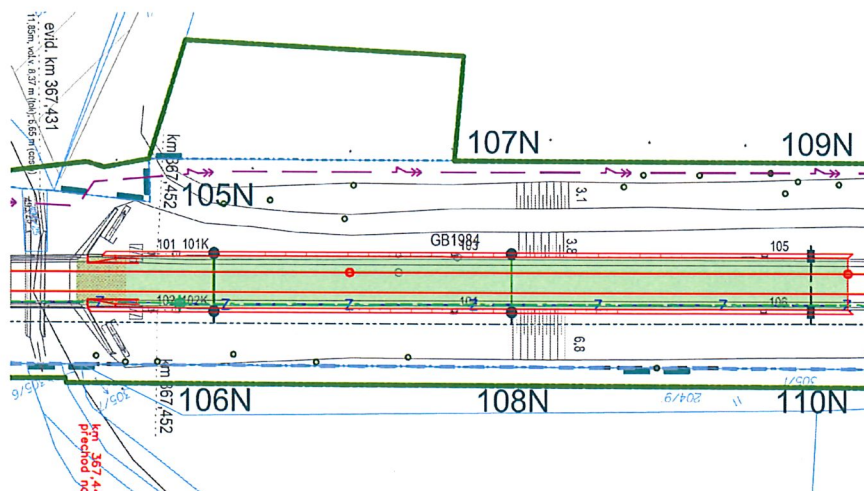
Žádáme zadavatele, aby jednoznačně určil formu měření a možnost fakturace položky „KPL“ nebo provedl rozčlenění (deagregaci) položek „KPL“ v tomto SO 10-32-01.

Odpověď č.128:

Položka „KPL“ v soupisu prací SO 10-32-01 byla deagregována na jednotlivé dílčí položky. Zhotovitel nově nacení upravený soupis prací pro SO 10-32-01.

Dotaz č.129:

Žádáme zadavatele o informaci, jakým způsobem koordinoval výstavbu šterkových pilot s výstavbou trakčních bran a úpravami trakčního vedení v traťovém úseku Velim – Pečky místech TV117N/TV118N, TV119/TV120N, resp. traťovém úseku Pečky – Poříčany TV105N/TV106N, TV107N/TV108N. Trakční brána je nutná k uvedení do provozu trakčního vedení v koleji č. 1, zároveň však bude znemožňovat provedení šterkových pilot ve výlucce koleje č. 2. Navíc se v úseku se sanací šterkovými pilotami měli základy TV zhotovit až po sanaci zemního tělesa. Viz obrázek č. 1.



Obrázek č. 1: tu Pečky – Poříčany, trakční brány TV105N/TV106N a TV107N/TV108N v úseku se šterkovými pilíři

Odpověď č.129:

Všechny uvedené trakční brány jsou navrženy tak, aby stožáry bylo možné osadit dopředu u jedné koleje, včetně montáže konzoly TV. Teprve na závěr prací v druhé koleji bude provedena betonáž protilehlých základů, osazení stožárů a namontováno břevno brány.

Dotaz č.130:

ZOV

Žádáme zadavatele o vysvětlení nesouladu v části dokumentace B.8.3.1 Časový plán stavby. Jaká je vazba mezi údaji „zahájení“, „dokončení“ a „doba trvání“? Který z těchto údajů je závazný? Např. v případě ID č. 9 platí, že období od 9.6.2020 do 17.6.2020 trvá 9 dní, ale v případě ID č. 10 období od 1.6.2020 do 10.6.2020 trvá dle našeho hloubkového přepočtu 10 dní, nikoli jen 9 dní. Obdobný nesoulad v nultém stavebním postupu též u ID č. 4, 5, 12.

"Vel				
ID	Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
1	"Velim - Poříčany, BC"	1222 dny	03.02. 20	09.06. 23
2				
3	Přípravné práce	163 dny	03.02. 20	14.07. 20
4	Projektování, výroba, montáž a přezkoušení technologie zab. zař.	350 dny	03.02. 20	18.01. 21
5	Práce na kabelových trasách	210 dny	15.07. 20	10.02. 21
6	Rekonstrukce VB v Poříčanech a nových technologických objektů	180 dny	01.03. 20	27.08. 20
7	Prefabrikované TB na odbočkách a zhlaví stanice Poříčany	120 dny	01.03. 20	28.06. 20
8	Kamerové zkoušky odvodnění, vyčištění, sanace a reprofilace	30 dny	04.03. 20	02.04. 20
9	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Velim	9 dny	09.06. 20	17.06. 20
10	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Poříčany	9 dny	01.06. 20	10.06. 20
11	Výstavba provizorního nástupiště v zast. Klučov v obou polohách	7 dny	11.06. 20	17.06. 20
12	Demontáž stávající nástupištní hrany u k.č.2 v ŽST Velim	2 dny	07.06. 20	09.06. 20
13	Úprava zastřešení v ŽST poříčany na nástupišti č.3, výstavba patek pro nové TS a úprava polohy mobiliáře včetně informačního systému	21 dny	28.03. 20	17.04. 20
14	Montáž nových TS bran TV včetně úpravy zastřešení na nástupišti č.3	14 dny	17.05. 20	30.05. 20
15				
16	Výstavba kabelového mostu přes Výrovku	90 dny	16.04. 20	14.07. 20
17	Výstavba kabelovodu v ŽST Poříčany, protlakem pod k.č.1,3,5,2,4.	69 dny	17.04. 20	24.06. 20

Odpověď č.130:

Předně je třeba poznamenat že nelze považovat konkrétní termíny uvedené v příloze B.8.3.1 za závazné. Rozhodující jsou délky výluk/stavebních postupů, sled a náplň jednotlivých stavebních postupů a termín dokončení stavby. Výjimkou je stavební postup 6, který musí začít 1.7.2021. To, jakým způsobem si časově zhotovitel v rámci délky stavebních postupů upraví realizaci jednotlivých SO a PS je v jeho režii. Bylo uvedeno do souladu.

Dotaz č.131:

ZOV

Žádáme zadavatele o vysvětlení vazby mezi projektovou dokumentací v části B.8.3.1 Časový plán stavby a v části B.8.3.2 Časový plán výluk. Např. dle výkresu B.8.3.1 má výstavba provizorního nástupiště v žst. Velim probíhat od 9.6.2020 do 17.6.2020, ale dle výkresu B.8.3.2 je v žst. Velim uvažováno s výlukou kolejí č. 3 a 5, kde se provizorní nástupiště má zřídit, v období od 3.2.2020 do 11.2.2020.

"Veli"				
ID	Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
1	"Velim - Poříčany, BC"	1222 dny	03.02. 20	09.06. 23
2				
3	Přípravné práce	163 dny	03.02. 20	14.07. 20
4	Projektování, výroba, montáž a překroušení technologie zab. zař.	350 dny	03.02. 20	18.01. 21
5	Práce na kabelových trasách	210 dny	15.07. 20	10.02. 21
6	Rekonstrukce VB v Poříčanech a nových technologických objektů	180 dny	01.03. 20	27.08. 20
7	Prefabrikované TB na odbočkách a zhlaví stanice Poříčany	120 dny	01.03. 20	28.06. 20
8	Kamerové zkoušky odvodnění, vyčištění, sanace a reprofilace	30 dny	04.03. 20	02.04. 20
9	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Velim	9 dny	09.06. 20	17.06. 20
10	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Poříčany	9 dny	01.06. 20	10.06. 20
11	Výstavba provizorního nástupiště v zast. Klučov v obou polohách	7 dny	11.06. 20	17.06. 20
12	Demontáž stávající nástupištní hrany u k.č.2 v ŽST Velim	2 dny	07.06. 20	09.06. 20
13	Úprava zastřešení v ŽST Poříčany na nástupišti č.3, výstavba patek pro nové TS a úprava polohy mobiliáře včetně informačního systému	21 dny	28.03. 20	17.04. 20
14	Montáž nových TS bran TV včetně úpravy zastřešení na nástupišti č.3	14 dny	17.05. 20	30.05. 20
15				
16	Výstavba kabelového mostu přes Výrovku	90 dny	16.04. 20	14.07. 20
17	Výstavba kabelovodu v ŽST Poříčany, protlakem pod k.č.1,3,5,2,4.	69 dny	17.04. 20	24.06. 20

Obrázek č. 1: výběr z výkresu B.8.3.1 se zvýrazněným údajem

ID	Režim úkolu	Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
1		"Velim - Poříčany, BC"	1222 dny	03.02. 20	09.06. 23
2					
3		Přípravné práce	163 dny	03.02. 20	14.07. 20
4					
5		Nepřetržitá výluka:	142 dny	03.02. 20	23.06. 20
6		ŽST Poříčany:	49 dny	02.05. 20	19.06. 20
7		SK č.0,2	9 dny	02.05. 20	10.05. 20
8		SK č.2	21 dny	02.05. 20	22.05. 20
9		SK č.2	14 dny	06.06. 20	19.06. 20
10					
11		ŽST Velim	9 dny	03.02. 20	11.02. 20
12		SK č.3,5	9 dny	03.02. 20	11.02. 20
13					

Obrázek č. 2: výběr z výkresu B.8.3.2 se zvýrazněným údajem

Odpověď č.131:

Výstavba provizorního nástupiště se předpokládá v termínu 9.6. – 17.6.2020 dle aktualizované přílohy B.8.3.1

Dotaz č.132:

ZOV

Žádáme objednatele o potvrzení, že je jeho záměrem v období od 9.6.2020 do 17.6.2020 provozovat v žst. Velim jen jednu nástupištní hranu u kč. 1. Dle výkresu B.8.3.1 Časový plán stavby se ve dnech 7.6.2020 až 9.6.2020 ruší stávající nástupišť u kč. 2 a ve dnech od 9.6.2020 do 17.6.2020 se buduje provizorní nástupišť u mezi kolejemi č. 3 a 5, kdy má být dle výkresu B.8.1 Technická zpráva vyloučena též kolej č. 3 a tedy jediná provozuschopná nástupištní hrana u koleje č. 1.

Odpověď č.132:

Příloha B.8.3.1 byla opravena, demolice nástupištní hrany bude provedena až ve SP č. 6, jak je uvedeno v příloze B.8.4.

Výstavba provizorního nástupiště bude realizována dle odp. č. 131.

Dotaz č.133:

ZOV

Žádáme zadavatele o vysvětlení, proč v části B.8.3.2 Časový plán výluk nelze dohledat výluku kč. 2 v žst. Velim od 7.6.2020 do 9.6.2020, pokud je tato činnost uvedena v části B.8.3.1 Časový plán stavby?

"Vel				
ID	Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
1	"Velim - Poříčany, BC"	1222 dny	03.02. 20	09.06. 23
2				
3	Přípravné práce	163 dny	03.02. 20	14.07. 20
4	Projektování, výroba, montáž a překzoušení technologie zab. zař.	350 dny	03.02. 20	18.01. 21
5	Práce na kabelových trasách	210 dny	15.07. 20	10.02. 21
6	Rekonstrukce VB v Poříčanech a nových technologických objektů	180 dny	01.03. 20	27.08. 20
7	Prefabrikované TB na odbočkách a zhlaví stanice Poříčany	120 dny	01.03. 20	28.06. 20
8	Kamerové zkoušky odvodnění, vyčištění, sanace a reprofilace	30 dny	04.03. 20	02.04. 20
9	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Velim	9 dny	09.06. 20	17.06. 20
10	Výstavba provizorního nástupiště v ŽST Poříčany	9 dny	01.06. 20	10.06. 20
11	Výstavba provizorního nástupiště v zast. Klučov v obou polohách	7 dny	11.06. 20	17.06. 20
12	Demontáž stávající nástupištní hrany u k.č.2 v ŽST Velim	2 dny	07.06. 20	09.06. 20
13	Úprava zastřešení v ŽST poříčany na nástupišti č.3, výstavba patek pro nové TS a úprava polohy mobiliáře včetně informačního systému	21 dny	28.03. 20	17.04. 20
14	Montáž nových TS bran TV včetně úpravy zastřešení na nástupišti č.3	14 dny	17.05. 20	30.05. 20

Obrázek č. 3: výběr z výkresu B.8.3.1 se zvýrazněným údajem

Odpověď č.133:

Výluka není samostatně uvedena, neboť je součástí výluky SK č.2 ve SP č. 6, část B.8.3.1 byla opravena.

Dotaz č.134:

Žádáme zadavatele, aby upřesnil, za jakých podmínek umožní zatížení nově budovaných základů trakčního vedení. V místě šterkových pilot se dle projektu ZOV mají nejprve realizovat šterkové piloty, teprve poté vybudovat základy TV. Vzhledem k výlukovým časům, které zadavatel přiřadil jednotlivým stavebním postupům (např. 50 dnů pro SP8), vzhledem k rozsahu prací, které musejí výstavbě základů TV předcházet a vzhledem k následným technologickým časům nutným pro montáž trakčního vedení a další navazující práce, nebude možné dodržet obvyklou 28 denní lhůtu uvažovanou pro dosažení 100 procent pevnosti betonu.

DOTAZ:

Bude zadavatel souhlasit, aby bylo možné základy zatížit ve zkrácené lhůtě (orientačně by měl beton po 7 dnech od betonáže dosáhnout 70 % požadované pevnosti)?

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.134:

Základy TS v TÚ lze realizovat i ve stavebním postupu č.6, při realizaci odboček na trati. Je zde samozřejmě riziko, že při vadném provádění díla dojde k vyklonění nového TS při realizaci ŠP pilot. Pak je možné stožár rektifikovat pomocí rektifikačních matic v místě svorníkového koše. V případě, kdy vyklonění/posun základu TS přesáhne možnosti rektifikace, bude muset být základ TS upraven jiným způsobem nebo bude vybourán a postaven nový.

Aby bylo možné základy zatížit dříve než po 28 dnech, byla v projektu upravena kvalitativní třída betonu tak, aby bylo možné základy zatížit již po 14 dnech.

Dotaz č.135:

Jakým způsobem uvažoval zadavatel zřízení pažení v ose os kolejí v místech těžké sanace železničního spodku? V technické zprávě ZOV je uvedeno, že pažení bude zřízeno po snesení kolejového roštu. V časovém plánu výluk jsou však potřebným nočním výlukám přiřazeny časy, kdy kolejový rošt ještě snesen nebude (je nutno nejprve uvažovat demontáž trakčního vedení a dále nezbytný technologický čas na snesení kolejového roštu).

DOTAZ:

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č.135:

Ve stavebním postupu č.8 a 11 jsou navrženy noční zastavené provozy pro realizaci pažení s dvoudenním zpožděním oproti zahájení stavebního postupu. Pakliže zhotovitel vyžaduje delší časový odstup, nechť zahájení realizace pažení posune na jemu přiměřenou dobu, ale nesmí dojít k prodloužení délky stavebního postupu.

Dotaz č.136:

Z odpovědi č. 92 neumíme odvodit, u kterých komunikací zadavatel předpokládá, že je bude nutné zpevnit konstrukci z panelů. Zadavatel opakovaně odkazuje na dokumentaci B.8.2.1 až B.8.2.8., ovšem z této dokumentace místo a rozsah zapanelování nevyplývá.

DOTAZ:

Žádáme zadavatele o doplnění místa a rozsahu požadované konstrukce. V rámci času poskytnutého zadavatelem ke zpracování nabídky není možné provést souhrnný monitoring přístupových komunikací, potřebnou analýzu vedení inženýrských sítí, řešeršovat oprávněné požadavky dotčených obcí, vlastníků komunikací, ostatních dotčených vlastníků okolních nemovitostí atd.

Odpověď č.136:

Rozsah úprav staveništních komunikací je odborný odhad projektanta, sloužící k určení předpokládaných nákladů spojených s jejich zřízením. Rozsah zapanelování uvažoval projektant pouze na přístupových komunikacích podél drážního tělesa k místům, kde se mají zřizovat ŠP piloty. Staveništní komunikace, ani plochy zařízení staveniště nejsou ve větších podrobnostech součástí projektu stavby. Dle zadávacích podmínek je povinností zhotovitele si náklady spojené s jejich zřízením nacenit.

Dotaz č.137:

Z odpovědi č. 94 není dostatečně zřejmý rozsah prací předpokládaných zadavatelem ve vztahu k uvedení stávajících živičných komunikací do stavu před zahájením stavby.

Zadavatel se odkazuje na části B.8.1 a B.8.2.1 až B.8.2.8, zde však není vyznačena žádná „dvoupruhová komunikace v délce 6000 m“, která by měla být po stavbě opravena. Souhrnná délka zpevněných komunikací, které budou stavbou významně dotčeny, přesahuje podstatně 50 km (dle našeho orientačního odečtu z výkresové dokumentace).

Z formulace „výtlučky apod.“ není zřejmý charakter předpokládaných oprav, neboť interpretace výrazu „apod.“ je velmi široká.

V neposlední řadě považujeme za nepřipustné, aby zadavatel přenesl veškerou odpovědnost za opravu komunikací po stavbě na zhotovitele, neboť skutečný stav a životnost komunikací nejsou známy a rozsah poškození má s ohledem na nedostatek informací stochastický charakter. Následné opravy nelze ve fázi nabídky tedy ocenit jinak, než odborným odhadem na základě dosavadních zkušeností, tento odhad se však přes veškerou zdatnost a dobrou vůli uchazeče může od skutečnosti podstatně odlišovat. Upozorňujeme zadavatele, že pohyb staveništní techniky po pozemních komunikacích bude probíhat prvotně na základě záměru zadavatele, tedy bude přepravován materiál pro potřeby jeho díla.

Zadání oprav komunikací tak, jak je uvažováno v zadávací dokumentaci, pak neumožňuje kontrolu kompletnosti plnění díla zhotovitelem a vymezení jednoznačných podmínek, zda-li dílo bylo provedeno řádně a je tedy jednostranně pro stranu zadavatele nevýhodné.

Žádáme zadavatele, aby svůj přístup přehodnotil a na základě principu, že v trojúhelníku „investor – projektant – zhotovitel“ má každý odpovídat za to, co může ovlivnit, odpovědnost za poškození komunikací spravedlivě rozdělit. Zároveň se domníváme, že možnost ovlivňovat a řídit opravu poškozených komunikací po stavbě významně pomůže stavebníkovi po stavbě v komunikaci s dotčenými vlastníky, správci a dotčenými orgány státní správy za účelem vypořádání závazků stavebníka, které mu vůči nim realizací díla vznikají.

Žádáme o doplnění požadovaných informací a úpravu výkazu výměr, aby bylo možné provedení díla měřit a kontrolovat úplnost plnění.

Odpověď č.137:

Náklady spojené s úpravou komunikací před/během/po výstavbě jsou stejně, jako v případě staveništních komunikací odborný odhad projektanta. Jedná se o předpokládaný maximální rozsah v rámci celé stavby, nikoliv konkrétní úsek komunikace. V projektu nelze předjímat, v jakém stavu budou komunikace v době realizace stavby, ani v jakém rozsahu dojde k jejich poškození provozem staveništních vozidel. Stejně jako v případě staveništních komunikací se jedná o odborný odhad za účelem stanovení předpokládané výše nákladů a určení rozsahu položek, jež budou za tímto účelem použity. Fakturace bude prováděna dle skutečného provedení, které bude ve shodě s požadavky zadavatele, projektanta a správce/vlastníka komunikace.

Také Obchodní podmínky The Red Book FIDIC přenáší toto riziko na zhotovitele.

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:

Nabídky budou zpracovány tak, aby HMG byl v souladu se ZOV, tedy se začátkem stavby 3.2. Vybraný dodavatel pak předloží před podpisem SOD aktualizovaný HMG, což je plně v souladu s čl. 19.7 Pokynů pro dodavatele: „Zadavatel je oprávněn požadovat po vybraném dodavateli jako podmínku pro uzavření smlouvy předložení aktualizovaného harmonogramu postupu prací respektujícího aktuálně předpokládaný termín uzavření Smlouvy o dílo. Aktualizace harmonogramu postupu prací, který odpovídá požadavkům zadavatele stanoveným v zadávací dokumentaci, není považována za změnu nabídky.“

Pro úplnost dodáváme, že stěžejní výluky stavby jsou plánovány na roky 2021 a 2022. Výluky plánovány na rok 2020 lze realizovat v termínech odlišných od přiloženého harmonogramu v pozdější fázi roku 2020, případně na jaře 2021. Tato úprava termínů denních a nočních výluk nemá vliv na výluky v období letních prázdnin roku 2021, zároveň ale všechny musejí být provedeny před termínem 1.7.2021

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:

Projektová dokumentace byla odevzdána ve stupni DSP. Projektovou dokumentaci pro SO 11-50-01 ve stupni RDS bude řešit zhotovitel stavby. Součástí tohoto stavebního objektu pak budou konkrétní výrobky, a to především vlastní čerpací stanice, která má dle toho kterého vybraného výrobce odlišná detailní specifika.

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:

V dokumentaci stavby (včetně soupisu prací) bude uvedeno:

- staveništní komunikace zapanelované šířky 3 m (panely 3000x1500x150) v délce 4000 m o celkové ploše 12000m² do podkladu ŠD tl. 150 mm.

Z celkové plochy budou v 30 % nové panely (po stavbě zůstanou ve vlastnictví investora stavby a budou odvezeny na místo určené investorem, odtěží se i 15 cm štěrkodrti a provede opětovné překrytí sejmutým materiálem/ohumusování tl. 30 cm).

Z celkové plochy budou v 70 % použité panely dodavatele stavby, které si opětovně převezme po zhotovení díla dodavatel stavby (včetně odtěžení 15 cm štěrkodrti a opětovného překrytí sejmutým materiálem/ohumusování v tl. 30 cm)

- v místě stávajících nezpevněných ploch se provede v šířce 3 m, délce 14810 m, o celkové ploše $14810 \times 3 = 44430 \text{ m}^2$ zpevnění štěrkodrtí v tl. 20 cm, na snížený povrch po sejmutí pokryvné vrstvy/ornice. Po realizaci se vše uvede do původního stavu.

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:

Dle PD dodavatel má zpracovat dílenskou dokumentaci. „V rámci přípravy stavby bude dodavatelem zpracována dílenská dokumentace prefabrikované železobetonové konstrukce. Dílenská dokumentace bude obsahovat výkresy sestav, podrobné výkresy tvaru jednotlivých dílců, výkresy výztuže a podrobné statické posouzení jednotlivých dílců a konstrukce jako celku. Detaily spojů dílců, manipulačních úchytů budou řešeny dle zvyklostí dodavatele. Do dílenské dokumentace budou zpracovány požadavky koordinace vzešlých od vybraných dodavatelů technologií. Zhotovitelem budou zpracovány technologické předpisy pro dopravu, skladování a montáž.“

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:

Součástí dodávky zhotovitele je výrobní dokumentace výtahů. Toto je uvedeno v technické zprávě – článek 3.13 Postup montáže a rozsah dodávky; odstavec Výrobce výtahu zajistí:

Vypracování technické dokumentace výtahu.

Dokumentaci předloží k posouzení autorizované osobě a dodavateli výtahu k odsouhlasení.

Výrobu a dodávku celé technologické části výtahu.

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 $7,5 \text{ m}^2$ ($5 \times 1,5$). Podle PD by měla být správná výměra $5 \times 1,5 \times 3,5 = 26,25 \text{ m}^2$.

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď č.143:

Soupis prací SO 11-12-01 v části výpočtu pč. 3 a 4 opraven ve smyslu kladeného dotazu.

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:

Výkaz výměr, příloha SO161201_04_oprava1.pdf, opraven u VK/1 a VK/5. Současně opraven soupis prací uvedeného objektu v pč.14 (10-20 m), pč.15 (60-120 tkm) a pč. 12 (10-20 m).

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:

V soupisu prací uvedeného objektu provedena záměna položky OTSKP u pč. 33 z 87427 za nejbližší vyšší 87433, tj. DN DO 150MM.

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:

Tato úprava dlažby v šíři 0,7 m od hrany nástupiště je dostatečná pro demolici a opětovné zhotovení nástupní hrany. Do úprav značení pro osoby s omezenou schopností orientace nebude zasahováno, protože minimální vzdálenost 0,8 m vodící linie s funkcí varovného pásu od nástupní hrany bude splněna. Není důvod rozšiřovat a navyšovat rozsah úprav dlažby. Úprava navržená v projektu je v souladu s příslušnými vzorovými listy.

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:

Dokumentace pomocí dronu bude sloužit k visuálnímu dokladování postupu výstavby. Požadované přelety se proto týkají rozpracovaných úseků, na kterých probíhá (bude probíhat) stavební činnost, která je předmětem fakturace v daném měsíci, a to po celou dobu výstavby.

Všechna potřebná povolení pro lety dronem je standardně povinen zajistit si zhotovitel. Objednatel poskytne součinnost pro zajištění souhlasu s prováděním přeletů v ochranném pásmu dráhy, v případě kdy o takový souhlas zhotovitel požádá.

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:

Ano takto je zpracována dokumentace zabezpečovacího zařízení.

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 ovládání ŽST Velim a odbočky Cerhenice. Souhlasíte s tímto řešením?

Odpověď č.149:

Zpracovatel dokumentace pro stavební povolení souhlasí s tímto řešením.

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:

Zpracovatel dokumentace pro stavební povolení souhlasí s tímto řešením.

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:

Jedná se o řešení obdobné funkcionalitě EZŠ. Řešení bylo v rámci DSP projednáno se SŽDC.

Dotaz č.152:

Vzhledem k účelu staveb BC, kterým je, dle našeho názoru, zajištění potřebné „propustnosti tratě“ zejména při provádění profylaktických, opravných a modernizačních pracích 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 navrhuje 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:

Zpracovatel dokumentace pro stavební povolení souhlasí s tímto řešením.

Další sdělení zadavatele:

V souvislosti s výše uvedenými změnami v těchto Dodatečných informacích a se změnami uvedenými v přechozích Dodatečných informacích zadavatel zároveň přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Kromě provedených změn zadavatel zohledňuje také skutečnost, že odpovědi v tomto Dodatku jsou zveřejněny v náhradním termínu (odpovědi 121 – 137 o 6 pracovních dnů později a zároveň běžela lhůta pro odpovědi 138 – 152, které jsou zveřejněny o 3 pracovní dny později). Prodloužení o 8 pracovních dnů (12 kalendářních dnů) je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny a je součtem prodloužení dle §98 ZZVZ (6 pracovních dnů) a dle §99 ZZVZ (2 pracovní dny). 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 je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz (evidenční č. VZ Z2019-2019-040749).

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

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

rušíme datum 16. 12. 2019 v 09:00 hod. a nahrazujeme datem **22. 01. 2020 v 09:00 hod.**

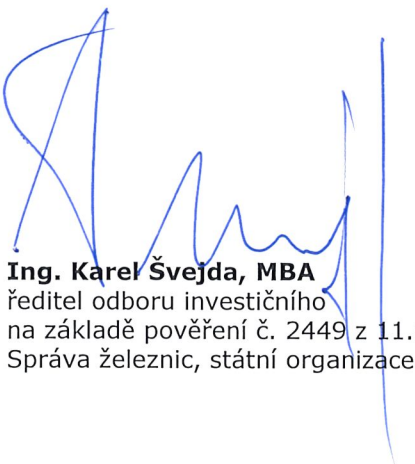
Oddíl IV. 2.7) Podmínky pro otevírání nabídek:

rušíme datum 16. 12. 2019 v 09:00 hod. a nahrazujeme datem **22. 01. 2020 v 09:00 hod.**

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

Přílohy: B_8_3_1.pdf, SO127101_13_zmena1.pdf, SO161201_04_oprava1.pdf, soupis prací

V Praze dne 08. 01. 2020



Ing. Karel Švejda, MBA
ředitel odboru investičního
na základě pověření č. 2449 z 11.05.2018
Správa železnic, státní organizace