Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 13711/2013-SSZ-ÚE
Vyřizuje: Ing. Pavlína Jelínková
Telefon: 972 244 712
E-mail: JelinkovaP@szdc.cz

Dle rozdělovníku

„Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. - Soběslav"

Dodatečné informace – Dodatek č. 15

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

Dotaz č. 64:
SO 50-71-01
Zaslaný soupis prací obsahuje chybu ve vzorci ve sloupci Celkem (násobí jednotkovou cenu číslem 1,2).
Kvůli uzamčení sešitu nelze tuto opravu udělat svépomocí.
Žádáme zadavatele o zaslání opraveného soupisu prací.

Odpověď na dotaz č. 64:
Chyba ve vzorci odstraněna, v příloze posíláme opravený soupis prací SO_50-71-01_dot_64.xls.

Dotaz č. 65:
SO 50-71-01.10
Zaslaný soupis prací obsahuje chybu ve vzorci ve sloupci Celkem (chybí vzorce).
Kvůli uzamčení sešitu nelze tuto opravu udělat svépomocí.
Žádáme zadavatele o zaslání opraveného soupisu prací.

Odpověď na dotaz č. 65:
Chyba ve vzorci odstraněna, v příloze posíláme opravený soupis prací SO_50-71-01.10_dot_65.xls.

Dotaz č. 66:
SO 50-71-02
Zaslaný soupis prací obsahuje chybu ve vzorci ve sloupci Celkem (chybí vzore v pol.č. 22).
Kvůli uzamčení sešitu nelze tuto opravu udělat svépomocí.
Žádáme zadavatele o zaslání opraveného soupisu prací.

Odpověď na dotaz č. 66:
Chyba ve vzorci odstraněna, v příloze posíláme opravený soupis prací SO_50-71-02_dot_66.xls.

Dotaz č. 67:
SO 51-41-01

76751410102R	Dodávka a montáž výplňových konstrukce vč. kotevních prvků	m2	102,900

Domníváme se, že součástí této položky by měl být i podhled z Alucobondu a střešní krytina z trapézového plechu, celková výměra by tedy měla být 910m2.
Žádáme zadavatele o překontrolování množství položky.

Odpověď na dotaz č. 67:
Podhled a střešní krytina byly rozděleny do dvou položek, opravený soupis prací posíláme v příloze SO_51-41-01_dot_5_67_77.xls.

Dotaz č. 68:
PS 51-02-02 „Žst. Soběslav, sdělovací zařízení"
Domníváme se, že položka č. 48 „R-46892A Klimatizační jednotka včetně příslušenství (sdělovací místnost) kus 1,00" je duplicitní a do provozního souboru nepatří, protože klimatizaci sdělovací místnosti včetně příslušenství řeší SO 51-40-01 „Žst. Soběslav, objekt RZZ" (viz výkaz výměr položky č. 458-513). Navíc k položce nejsou v dokumentaci žádné technické podrobnosti či technická zpráva. Žádáme o vysvětlení, zaslání chybějící části dokumentace či opravu výkazu výměr.

Odpověď na dotaz č. 68:
V rámci SO 51-40-01 je řešena kompletní klimatizace pro objekt RZZ. Položka č.48 je z PS 51-02-02 vypuštěna, v příloze posíláme opravený soupis prací.

Dotaz č. 69:
Konstatujeme, že reálně není možné zároveň splnit všechny požadavky zadavatele na termíny výstavby. Rozpor je mezi požadovaným termínem realizace stavby (01/2014-06/2015) a požadavkem dodržet „Návrh ročního plánu výluk pro rok 2014", který nepočítá s výlukou sudé skupiny v žst.Soběslav, nepočítá s nickolejným 21N provozem v úseku Veselí n.L. – Soběslav pro převedení provozu ze staré na novou kolej a který odsouvá zřízení provizorního nástupiště v žst.Soběslav a vložení mostních provizorií až na VI.2014 resp. XI.2014.
Má-li být harmonogram prací, který musí být součástí nabídky a stává se pro zhotovitele závazným, reálně splnitelný a zároveň má-li ctít termín realizace díla 01/2014-06/2015, pak výluková činnost musí začít cca o 5 měsíců dříve a pro rok 2014 zahrnovat i výše popsané výluky oproti „Návrhu ročního plánu výluk pro rok 2014". Bude důvodem k vyloučení nabídky z veřejné soutěže fakt, že nabízený harmonogram nebude z hlediska časového zahájení výluk v souladu s „Návrhem ročního plánu výluk pro rok 2014"?

Odpověď na dotaz č. 69:
Zadavatelem poskytnutý Návrh ročního plánu výluk pro rok 2014 je ve své podstatě návrhu orientační. Zásadou pro realizaci díla jako takového a zpracovaní nabídky je ***respektování*** *počtu výluk uvedených v POV, samotného POV a respektování HMG již probíhajících sousedních staveb, jejichž HMG byl již zadavatelem poskytnut v rámci odpovědi na dotaz č. 24 (Dodatečné informace – Dodatek č. 9).* ***Rozhodujícím údajem pro zpracování nabídky je zachování lhůty výstavby v délce 18 měsíců.***

Dotaz č. 70:
Návrh POV počítá s délkou výluky stavebního postupu č. 1.3 celkem 21N. S ohledem na velký rozsah prací považujeme tuto délku nepřetržité výluky za výrazně podceněnou. Není technologicky možné délku této výluky dodržet. Největší nesoulad je v okolí mostu SO 52-20-02 (km 59,173), kde je také jako jediný uveden alespoň náznak časového plánu výluky – viz. technická zpráva SO 52-20-02, strana 10.
Popis nesouladů:

1. Harmonogram nepočítá se snášením trakčního vedení ani stávajícího zabezpečovacího zařízení (délka 1-2 dny)
2. Je nemožné již v prvním dni výluky demontovat svršek. Není možné demontovat svršek v jednom dni na úseku dlouhém 6km (zvláště pokud takových kritických míst je v úseku více a nelze na všech začít najednou s demontáží svršku).
3. Pro železniční spodek, včetně rozšíření násypu harmonogram počítá se 3 dny, přičemž se jedná o násyp hutněný po vrstvách ze zemin zlepšených vápnem. Tento čas je nereálný i v případě nepřetržitého provozu.
4. Harmonogram počítá pouze se 2 dny pro kompletní zřízení železničního svršku včetně zaštěrkování, položení koleje, zřízení, bezstykové koleje, měření APK (+ 1-2 dny na vyhodnocení APK) a následné konečné úpravy směru a výšky. To je zcela nereálné i v případě nepřetržitých prací, zejména s ohledem na to, že jde o úsek dlouhý 6km.
5. Harmonogram vůbec nepočítá s pracemi na novém trakčním vedení, což představuje na takto dlouhém úseku minimálně 4 dny a nelze začít uprostřed.

Tyto body (SO 52-20-02) se týkají pouze jednoho místa v trati, přičemž nejde o jediné kolizní místo, stejný problém nastává i u dalších přeložek trati, na nichž jsou propustky. Tím míníme, že nelze problém řešit soustředěním začátku a konce prací do jednoho kritického místa. Dále není možno použít poslední den výluky, kdy je nutno uvést novou kolej do zkušebního provozu Drážním úřadem a respektovat jeho úřední hodiny.
Z těchto důvodů považujeme požadované termíny výluky ve stavebním postupu 1.3 za nerealizovatelné i v případě nepřetržitých prací a žádáme o prodloužení doby této výluky nejméně na 28-30N. V opačném případě žádáme o dodání cyklogramu výluky celého stavebního postupu 1.3 a vysvětlení uvedených rozporů v harmonogramu.

Odpověď na dotaz č. 70:
V době zpracování projektové dokumentace byla a doposud je 21 denní výluka nejdelší možná v úseku České Budějovice – Tábor a proto je navrženo možné řešení výstavby respektující toto omezení. Jsme si současně vědomi skutečnosti, že uvažovaný čas je hraniční, neposkytuje žádné časové rezervy a nepočítá s žádnými nepředvídatelnými okolnostmi, které mohou během realizace nastat. Délka výluky však musí být dodržena. Rezervy je nutno hledat v nasazení většího počtu kapacit a mechanizmů (trať je přístupná z 6 přejezdů), předpřípravou staveništ apod. Případné úpravy výluk budou řešeny v roce realizace (2015) dle aktuální situace.

Dotaz č. 71:
Ve stavebním postupu 1.3 dochází současně k rušení přejezdu v km 57,208 a výstavbě nového v km 58,764. V POV je zmínka, že ke zrušení prvního dojde až po zprovoznění druhého, což je v rámci jedné výluky nemožné.
Je možné zrušení (uzavření) prvního přejezdu na začátku tohoto SP a zprovoznění druhého až s koncem SP?

Odpověď na dotaz č. 71:

Současné uzavření obou přejezdů není nezbytně nutné. Během výstavby nového přejezdu s napojením na stávající stav je možné ponechat stávající přejezd v km 57,208 v provozu.

Dotaz č. 72:
Součástí PD je složka F.3_Časový postup prací_003.pdf. Tato složka obsahuje přehled postupu prací vytvořeném v programu „project" , s příponou mpp.
Může zadavatel poskytnout tento harmonogram v otevřené formě, z důvodu jednoduššího přepracování HMG plnění požadovaného v nabídce uchazeče?

Odpověď na dotaz č. 72:

Ano, zdrojový soubor poskytujeme v příloze. F_3 Časový postup prací VesDou I. Etapa.mpp

Dotaz č. 73:
V Dodatku č.11, v odpovědi č.35 a 40 byly uchazečům zaslány k SO 51.10.01.1 ŽST Soběslav, žel.svršek, 1.etapa přílohy s výpočty k montáži a demontáži štěrk.lože a montáži LISů. Je možné zaslat i přílohu s výpočtem délek jednotlivých druhů kolejí, tedy položek 10 až 16? Domníváme se všeobecně, že u objektů žel.svršku, tedy SO 50.10.01, SO 51.10.01.1 a SO 51-11-01.11 chybí klasický výkaz výměr s přílohami a s požadovanými výpočty, tak jak je tomu běžné u jiných staveb podobného typu. Nyní si musíme o tyto přílohy žádat. Standardní výkaz výměr umožňuje i lepší kontrolu fakturovaných množství ze strany objednatele.
Dodá zadavatel veškeré přílohy k výkazu výměr u všech objektů žel.svršku této stavby?

Odpověď na dotaz č. 73:

Do výkazu výměr jsou uváděny především hodnoty z výpočetního software, který poskytuje zejména objemové výměry rychleji a přesněji. Pokud má uchazeč o výměrách pochyby, má je možnost prověřit z poskytované digitální verze dokumentace vlastními silami.

Nicméně k dokumentaci je přiložena příloha (VV_výpočty_svršek_Příloha_4.pdf) s umístěním délek jednotlivých druhů kolejí ve zmíněných stavebních objektech ve stavebním oddílu 51. Délky kolejí ve stavebním oddílu 50 jsou patrné z výpočtů kolejového lože (mezistaniční úsek), kde jsou uvedeny staniční začátky a konce.

Dotaz č. 74:

V souvislosti s odpovědí na dotaz č.37 z dodatku č.11 doporučujeme a žádáme zadavatele, aby do rozpočtu SO 51.10.01.1 ŽST Soběslav, žel.svršek, 1.etapa přidal položky pro krátké a dlouhé výhybkové pražce, tak jak je to běžné u ostatních staveb. Cena za výhybkový pražec je velmi odlišná od pražce B91 či SB8 a proto se domníváme, že délky dodatkových pražců před a za výhybkou mají být oceňovány samostatně. Ze zkušeností z realizace jiných staveb obdobného typu víme, že právě u těchto položek na krátké a dlouhé výhybkové pražce vznikají méně/vícepráce, jelikož výkresová dokumentace těchto dodatků od výrobce se často neshoduje s návrhem v kolejovém plánu. K vyčíslení případných méně/víceprací by za tohoto stavu musela být položka složitě deagregována.
Provede zadavatel doplnění soupisu prací o potřebné položky pro krátké a dlouhé výhybkové pražce?

Odpověď na dotaz č. 74:

Nesouhlasíme s vykazováním krátkých a dlouhých pražců zvlášť. Právě z důvodu, že každý výrobce může mít odlišné konstrukční řešení, není žádoucí tyto položky vykazovat zvlášť. Uchazeč v nabídce souhlasí s tím, že postaví stavbu podle zadání a že v nabídkové ceně jsou zohledněny veškeré náklady na zhotovení díla. Jiné technické řešení výrobce pak nemá vliv na cenu prováděného díla, jelikož uchazeč v nabídce ocenil konkrétní řešení od konkrétního výrobce.

Dotaz č. 75:

V Dodatku č.11, v odpovědi na dotaz č. 38 a 43, bylo uchazeči sděleno, že veškeré propojky, náklady na perlitizace, válečkové a dotlačovací stoličky jsou součástí ceny jednotlivých výhybek. Takto mohl zadavatel odpovědět i při předchozích dotazech na LISy a žlabové pražce do výhybek. Odpovědi tohoto typu mají za následek zbytečnou agregaci příplatkových položek, které zadavatel má k dispozici ve svém třídníku do jedné položky. Domníváme se, že cena za výhybky by měla být uvažována, jako cena základního vybavení výhybky. Zadavatel má možnost do rozpočtu přiřadit veškeré příplatkové položky k vybavení výhybek. Myslíme si, že by bylo vhodné otázku nadstandardního vybavení výhybek sjednotit pro všechny stavby nejlépe tak, aby byly v rozpočtech příplatkové položky uváděny. Při případných méně/více pracích by nemuselo docházet k složitým deagregacím položek.
Provede zadavatel doplnění soupisu prací o příplatkové položky za nadstandardní vybavení výhybek?

Odpověď na dotaz č. 75:

Metodika na toto sjednocená není, na všechny části vybavení výhybek položky nejsou. V této veřejné zakázce platí, že položky výhybek mají být oceněny včetně veškerého vybavení, dle tabulky výhybek, s výjimkou žlabových pražců a LISů, které jsou vykázány zvlášť.

Dotaz č. 76:

SO 51-11-01.11 ŽST Soběslav, vyvolané úpravy vlečky JZD Soběslav, pol.č.14. Z přílohy č.101 - situace je patrné, že vnější přejezdové panely nepokrývají celou délku přejezdové konstrukce, tak jako vnitřní panely.
Doplní zadavatel výpočet kusů vnějších panelů, nebo celkovou stavební délku vnějších přejezdových panelů?

Odpověď na dotaz č. 76:

Přejezd je tvořen pouze vnitřními panely: 9ks x 1,23m=11,07m a 12ks x 1,23m=14,76m. Vnější přejezdová konstrukce je navržena z živičného krytu, je součástí sousedního objektu SO 51-11.01.10. Viz. text v technické zprávě. V příloze upravujeme specifikaci SO_51-11-01.11_dot_76.xls.

Dotaz č. 77:
V dodatku č.3 na dotaz č.5 byla upravena položka č.24 na 102,9 m2. Upozorňujeme na možnou chybu ve VV SO 51-41-01 Žst Soběslav, zastřešení nástupiště - správná výměra u položky "Dodávka a montáž výplňových konstrukcí vč.kotevních prvků by měla být 910 m2. (Tato položka by dle PD měla zahrnovat podhled z Alucobondu a střešní krytinu trapézovým plechem).
Žádáme o upřesnění, případně opravu uvedeného množství.

Odpověď na dotaz č. 77:

Podhled a střešní krytina byly rozděleny do dvou položek, opravený soupis prací je v příloze SO_51-41-01_dot_5_67_77.xls.

Přílohy:
SO_50-71-01_dot_64.xls
SO_50-71-01.10_dot_65.xls
SO_50-71-02_dot_66.xls
PS_51-02-02_dot_68.xls
SO_51-11-01.11_dot_76.xls
SO_51-41-01_dot_5_67_77.xls
VV_výpočty_svršek_Příloha_4.pdf
F_3 Časový postup prací VesDou I. Etapa.mpp

V Praze dne - 4 -10- 2013

Ing. Lubor Hrubeš
ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č. 1605 ze dne 13.6.2013
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace