

Vaše značka:

Ze dne:

Č. j.: SMO/168086/16/VZKÚ/Růž

Sp. zn.: S-SMO/399214/15/VZKÚ/30

Vyřizuje: Ing. Ivana Růžičková

Telefon: +420 599 443 256

Fax:

E-mail: iruzickova@ostrava.cz

Datum: 5. května 2016

Veřejná zakázka „Tramvajové mosty ul. Plzeňská“, č. VZ 630056

Dodatečné informace č. 6 k zadávacím podmínkám a informace o změně lhůty pro podání nabídek

V návaznosti na dotazy dodavatelů předkládáme v souladu s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, dodatečné informace k zadávacím podmínkám výše uvedené veřejné zakázky.

Dotaz č. 1:

Soupis prací SO 202.b, pol. 22.

Množství ve dnech překračuje samotnou délku realizace celé stavby a přiřadit k této výměře jednotkovou cenu, tak vychází nesmyslné náklady. Je zřejmé, že tuto částku nasčítal program, ale tyto výpočty měly být uvedeny jako text a ne jako výměry. Stejný výpočet množství je i u pol. 23. Upřesněte.

Odpověď:

U pol. č. 22 a 23 byla upravena měrná jednotka na kpl (komplet), množství na 1 a výpočty dnů byly uvedeny jako text - viz. soupis prací SO 202 – Tramvajový most ev. č. 5-023 (SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel_VÝKAZ VÝMĚR_R2), který je přílohou dodatečných informací č. 6.

Dotaz č. 2:

V dodatečných informacích č. 2 ze dne 08.04.2016 je v odpovědi zadavatele uvedené: „Objekt SO 607 Přeložka optického kabelu ČD-Telematika je součástí předmětu díla a tento objekt bude uchazečem oceněn. Uchazeč osloví společnost ČD-Telematika a.s., která bude provádět práce na uvedeném objektu a ta v souladu s jeho časovým harmonogramem postupu prací provede ocenění, které bude součástí nabídky uchazeče. Zadavatel poskytuje kontakt na zástupce společnosti ČD-Telematika a.s.: Pavel Filipický, tel.: +420 602 760 661, email: pavel.filipsky@cdt.cz.“ Uchazeč má za to, že uvedený postup zadavatele je v rozporu s ust. zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“), kdy zadavatel požaduje jako součást nabídky uchazeče cenovou nabídku od jím nominovaného subdodavatele. Zadavatel je při zadávání veřejných zakázek v smyslu ZVZ povinen dodržovat zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace. Předně, žádné z ustanovení ZVZ nedává zadavateli právo požadovat po uchazečích, aby uzavřeli smlouvu s určitým specifickým subdodavatelem. Zatímco uchazeč si může vybrat subjekty, s nimiž hodlá obchodovat, zadavatel je striktně vázán ZVZ. Zadavatel je tak striktně limitován především zákazy a omezeními, které vyplývají z jednotlivých ustanovení ZVZ. Přímé uvedení zadavatelem požadovaného či nominovaného subdodavatele by bylo možné pouze za předpokladu, že by se nejednalo o soutěžní podmínku, ale o smluvní podmínku. Předpokladem však je, aby právě nominovaný subdodavatel mněl od zadavatele smluvně určenou povinnost uzavřít smlouvu za stejných cenových a smluvních podmínek se všemi uchazeči. Ideálně tedy zadavatelem

nominovaný subdodavatel uzavírá smlouvu jenom s vítězným uchazečem, a to za jasných podmínek předem určených v zadávacím řízení. V opačném případě je tak část zadávacího řízení přímo závislá na libovůli nominovaného subdodavatele zda vůbec a za jakých podmínek uchazeči cenovou nabídku předloží, čímž zadavatel fakticky rezignuje na svou povinnost postupovat v souladu se základními zásadami uvedenými v ust. § 6 ZVZ a umožňuje omezení hospodářské soutěže. Účast uchazeče v zadávacím řízení je tak zcela závislá na vůli ČD-Telematika a.s. Pokud ČD-Telematika a.s. odmítne uchazeči cenovou nabídku předložit, čímž může dojít k porušení zásady rovného zacházení, a uchazeč nebude schopen podat nabídku do zadávacího řízení, kterého by se jinak, postupoval-li by zadavatel v souladu s ZVZ, účastnit mohl. Rovněž zcela na uvážení ČD-Telematika a.s. závisí jakou cenovou nabídku konkrétnímu uchazeči předloží, čímž může dojít k ovlivnění celkové výše nabídkové ceny uchazeče. Uchazeči tudíž nemají stejné „startovací“ podmínky, zadavatel již nyní z vyjádření ČD-Telematika a.s. ví, že tyto práce jsou považovány za nezadatelné a tudíž je jeho postup netransparentní, porušuje zásadu rovného zacházení a rovněž vykazuje znaky diskriminace minimálně v její skryté formě, která je rovněž zakázána. Uchazeč proto žádá zadavatele o zjednání nápravy a aby bylo nadále postupováno v souladu s ZVZ.

Odpověď:

Soupisy prací SO 607 - Přeložka optického kabelu ČD-Telematika a SO 403 Přeložka kabelů Ovanet nebudou dodavatelem naceňovány. Zadavatel přílohou dodatečných informací č. 6 poskytuje upravené soupisy prací s označením NENACEŇOVAT (604, 605, 606, 607, 608_1, 608_2, 609_SP_R2; SO 403_Soupis_praci_R2).

Pozn.: Soupisy prací jsou poskytnuty dodavatelům, aby bylo zřejmé, že uvedené práce budou probíhat v rámci realizace stavby mostů v koordinaci s investorem (statutárním městem Ostrava) a dodavatel tyto práce zohlední v harmonogramu realizace díla.

Dotaz č. 3:

Výstup základního korozního průzkumu: stupeň č.4 s požadavkem na propojení výztuže.

V projektu SO202 a SO201 chybí výkresy provaření výztuže s detaily provedení vývodů a jiskřišť. Vzdálenost svarů 400 mm dle TZ je chybou, v rozporu s TP 124. Žádáme o opravu a uvedení do souladu s TP 124.

Odpověď:

Způsob provaření výztuže je uveden v příloze č. 1 TP 124. Do výkresů DPS nebude doplněno. Detaily provedení vývodů a PKO budou součástí dílenské dokumentace, podle typu, který si vybere dodavatel. V technické zprávě je napsáno vzdálenost svarů „cca 400 mm“, přesné vzdálenosti budou provedeny dle TP 124 na základě dílenské dokumentace.

Dotaz č. 4:

Objekty SO 201 a SO 202. V projektu není popsán systém elektrického izolačního uložení kolejnic vůči mostovce. Není zřejmé, jak bude zajištěna neporušenost pečetící vrstvy při přímém ukládání kolejnic do mostovky. Žádáme o specifikaci tohoto systému.

Odpověď:

Způsob kotvení kolejnic je uveden v technické zprávě objektu SO 601+602, která je nedílnou součástí přílohy č. 1 zadávací dokumentace (ZD_Priloha_c_1_3_2016_DPS). Kolejnice budou kotveny pomocí kotev lepených do vývrtu tmelem na bázi epoxidových pryskyřic do dostatečně velkého otvoru, který zajistí, že šroub nebude vodivě propojen s nosnou konstrukcí.

Dotaz č. 5:

Objekty SO 201 a SO 202. Ve výkresu č.64 a v soupisu prací je navržena zemní tyč, která se ale ve smyslu TP 124 nenavrhuje, nemá smysl, využívá se základových zemniců – provařené výztuže, mikropilot apod. Jaký je smysl propojení MZ na straně závěru se zemní tyčí? Prosíme popsat. Navíc diodový oddělovací člen se na mostních stavbách nepoužívá a zde nemá žádný smysl. Žádáme zadavatele o objasnění výše uvedeného.

Odpověď:

Zemní tyče byly zrušeny. Zadavatel přílohou dodatečných informací č. 6 poskytuje opravené výkresy SO 201_62 R1a SO 202_64 R1 uzemnění a ukolejnění mostu a opravený soupis prací SO 201 Tramvajový most ev.č. 5-022 (SO 201_Tram most ev.č. 5-022 přes ul Rudnou_VÝKAZ VÝMĚR_R2) a SO 202 Tramvajový most ev.č. 5-023 (SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2).

Dotaz č. 6:

Objekty SO 201 a SO 202. V projektové dokumentaci chybí ukolejnění zábran dle platných ČSN vůči SŽDC a vnesení POTV pro SŽDC. Žádáme zadavatele o upravení a doplnění do soupisu prací.

Odpověď:

Zadavatel provedl doplnění – viz. výkresy SO 201_62 R1a SO 202_64 R1 uzemnění a ukolejnění mostu a soupis prací SO 201 Tramvajový most ev.č. 5-022 (SO 201_Tram most ev.č. 5-022 přes ul Rudnou_VÝKAZ VÝMĚR_R2) a SO 202 Tramvajový most ev.č. 5-023 (SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2), který je přílohou dodatečných informací č. 6.

Dotaz č. 7:

Není znám důvod ukolejňování trakčních podpěr tramvajové trati. Prosíme o objasnění.

Odpověď:

Trakční podpěry byly zrušeny - viz. opravené výkresy SO 201_62 R1a SO 202_64 R1 uzemnění a ukolejnění mostu a soupis prací SO 201 Tramvajový most ev.č. 5-022 (SO 201_Tram most ev.č. 5-022 přes ul Rudnou_VÝKAZ VÝMĚR_R2) a SO 202 Tramvajový most ev.č. 5-023 (SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2), který je přílohou dodatečných informací č. 6.

Dotaz č. 8:

Objekty SO 201 a SO 202. Nelze zemnit trakční podpěry k vnější straně mostního závěru. Žádáme o opravu.

Odpověď:

Viz. odpověď zadavatele na dotaz č. 7.

Dotaz č. 9:

Položky č.162,163,164,165,12 v soupisu prací SO201 a položky č.178,179,180,181,17 v soupisu prací SO202 neumožňují objektivní ocenění všech požadavků na ochranná opatření plynoucí z platných předpisů (viz dotazy 1-6). Žádáme o opravu a doplnění soupisu prací.

Odpověď:

Zadavatel provedl opravu - viz. soupis prací SO 201 Tramvajový most ev.č. 5-022 (SO 201_Tram most ev.č. 5-022 přes ul Rudnou_VÝKAZ VÝMĚR_R2) a SO 202 Tramvajový most ev.č. 5-023 (SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2), který je přílohou dodatečných informací č. 6.

Dotaz č. 10:

U objektu SO 201 se v článku 4.3.4 TZ se uvádí stupeň ochranných opatření IV. dle 03 8375 a k tomu je stanoven stupeň ochranných opatření č. 2 a 3 dle TP 124 – zřejmě se jedná o chybu, neboť je uvažováno konstrukční opatření provedením výztuže (ochranné opatření stupeň č.4). Žádáme o upřesnění a opravu.

Odpověď:

Ano, správně má být ochranné opatření stupeň č. 4. – viz. opravená SO 201 - Technická zpráva (SO 201_tecnicka_zprava_DPS_R1), která je přílohou dodatečných informací č. 6.

Dotaz č. 11:

Dle vyjádření generálního ředitelství SŽDC je uvažovaný úsek pomalé jízdy (km 35,116 do 36,216 tedy celkem 1,1km) zbytečně dlouhý a v případě jednokolejného provozu trati by takto dlouhý úsek pomalé jízdy výrazně snížil propustnost trati. SŽDC pravděpodobně takové opatření nepovolí. Žádáme o potvrzení, že pomalá jízda v úseku 1,1km je projednána a schválena. Dále dle názoru uchazeče není možné položku č.23 Náklady na výluky na železniční trati vč. náhradní autobusové dopravy v objektu SO 202b ocenit v jednotkách dní. Ceny se liší podle denní doby. Pokud by uchazeč ocenil náklady na výluky popsané ve výše uvedené položce na celé dny, cena za výluky by se rovnala přibližně 40% ceny celé zakázky. Přikládáme vyjádření SŽDC. V případě, že má investor projednány jiné náklady na výluky, prosíme o jejich zveřejnění.

Vyjádření SŽDC:

Současné obrysové maximální sazby za jednu hodinu výluky (vč. DPH) jsou následující:

- **Výluka TK 1 a 2** (zastavení provozu) – v době od 04:00 do 22:00 hod. – **80 000,- Kč/hod**, v době od 22:00 do 04:00 hod. – **60 000,- Kč/hod**.
- **Výluka jedné TK** - v době od 04:00 do 22:00 hod. – **40 000,- Kč/hod**, v době od 22:00 do 04:00 hod. – **30 000,- Kč/hod**.
- **Pomalá jízda 50 km/h v jedné TK** – v délce **do 100 m** - v době od 04:00 do 22:00 hod. – **200,- Kč/hod**, v době od 22:00 do 04:00 hod. – **100,- Kč/hod**.
- v délce **do 500 m** - v době od 04:00 do 22:00 hod. – **400,- Kč/hod**, v době od 22:00 do 04:00 hod. – **200,- Kč/hod**.
- v délce **nad 500 m** - v době od 04:00 do 22:00 hod. – **500,- Kč/hod**, v době od 22:00 do 04:00 hod. – **250,- Kč/hod**.

K délce pomalé jízdy však vznáším zásadní námitku.

V dokumentaci se uvádí PJ od km 35,116 do 36,216 (1,1 km). Nechápu důvod a opodstatnění takové délky a domnívám se, že délku PJ je nutné revidovat.

V případě jednokolejného provozu by se zbytečně dlouhým úsekem PJ podstatně snížila propustnost trati a odvažují se tvrdit, že bez patřičného odůvodnění SŽDC takovou PJ nepovolí.

Ceny za případnou účast zaměstnanců SŽDC jako dozoru a technické podpory jsou v kompetenci OŘ Ostrava.

Odpověď:

Podmínky jízdy byly projednány a odsouhlaseny zástupci SŽDC v rámci zpracovávání projektové dokumentace stavby. Je výlučně na dodavateli, jakou si zvolí technologii prací při stavbě a demolic mostů, jejich délku a rozsah, což má vliv na náklady spojené s výlukami. V soupisu prací, v textovém popisu pol. č. 23, je odborný odhad na rozsah výluk ve dnech. Pokud obdržel dodavatel náklady v hodinách, stanoví nabídkovou cenu na výluky na železniční trati jako komplet za celou dobu výluk (viz. odpověď na dotaz č. 1 těchto dodatečných informací) a v návrhu smlouvy o dílo dodavatel uvede celkovou dobu výluk železniční dopravy přepočtenou na kalendářní dny celkem. Je plně na odbornosti a v kompetenci dodavatele, kdy bude jaké práce provádět a navrhnout plán organizace výstavby s ohledem na výluky, který odpovídá jeho potřebám a technologickým možnostem.

Dotaz č. 12

V příloze B.9 - Provozní a dopravní technologie je uveden odhad nepřetržité kolejové výluky traťové koleje č.2 90 dní. V soupisu prací SO202b položka č.23 je však uvedena doba 45 dní pro jednokolejnou výlukou. Žádáme o objasnění a uvedení do souladu.

23	K	0021_R	Náklady na výluky na železniční trati vč.náhradní autobusové dopravy	den	54,000
	VV		"výluka na trati - 3 dny"		
	VV		"1den" 3		3,000
	VV		"náhradní autobusová doprava 1 PD" 3		3,000
	VV		"Informační - za 1 den" 3		3,000
	VV		"omezení provozu na trati - zjednokolejnění - 45 dnů"		
	VV		"1den" 45		45,000
	VV		Součet		54,000

Odpověď:

Doba 45 dnů pro jednokolejnou výlukou je v soupisu prací SO 202 b, položka č. 23, uvedena správně. V příloze B. 9 – Provozní a dopravní technologie na str. 22, 23 a 24 se text „délka trvání cca 90 dní“ nahrazuje textem „délka trvání cca 45 dní“.

Dotaz č. 13

S ohledem na rozsáhlou dotazů žádáme zadavatele o posun termínu odevzdání soutěže.

Odpověď:

S ohledem na povahu provedených úprav zadávacích podmínek zadavatel v souladu s ust. § 40 odst. 3 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek z původního termínu 18. 05. 2016 do 10:00 hod. **na 01. 06. 2016 do 10:00 hod.** a **lhůtu pro otevírání obálek s nabídkami** z původního termínu 18. 05.2016 v 10:00 hod. **na 01. 06. 2016 v 10:00 hod.**

Dotaz č. 14:

Žádáme zadavatele o sdělení, zda je možné použít v rámci realizace stavby kolejnice délky 15m nebo délky 18m.

Odpověď:

Je možné použít obojí délky kolejnic.

Dotaz č. 15:

V návaznosti na dodatečné informace č. 4 k zadávacím podmínkám na stavbu Tramvajové mosty ul. Pizeňská, máme doplňující otázku.

V odpovědi na dotaz č. 2, jste uvedli, že prefabrikované nosníky jsou uváděny v m2 ploch NK z důvodu, aby byla ponechána možnost dodavateli vybrat si podle svých možností typ nosníků.

Znamená to, že zadavatel připouští variantní řešení? Dodavatel tak může ocenit a v realizaci nahradit projektované prefabrikované nosníky tvaru převráceného T za nosníky klasického tvaru T?

Odpověď:

Zadavatel nepřipouští variantní řešení. Dodavatel navrhne, ocení a dodá pouze jeden typ nosníku (nosník tvaru převráceného T nebo jiný nosník), který bude splňovat minimálně stejnou únosnost a kvalitu konstrukce stanovenou v projektové dokumentaci stavby.

Dotaz č. 16:

V dodatečných informacích č. 4 bylo opraveno množství předpínací výztuže v SO 202.a, pol. 109 na 1,690 t. Toto množství nebylo opraveno v pol. 98 Zhotovení předpínacích kabelů nosné konstrukce mostů soudržných, "lana dodatečného předpětí". Prosím upřesněte.

Odpověď:

Množství u položky 98 „Zhotovení předpínacích kabelů nosné konstrukce mostů soudržných“ bylo upraveno na 1,690 t – viz. soupis prací SO 202 Tramvajový most ev.č. 5-023 (SO 202_Tramvajový most ev.č. 5-023 přes tramvajovou a železniční trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2), který je přílohou dodatečných informací č. 6.

Zadavatelem poskytnuté dodatečné informace k zadávacím podmínkám včetně soupisu prací jsou pro zpracování nabídky závazné!

S pozdravem

Ing. Eva Seberská
vedoucí odboru
veřejných zakázek a kapitálových účastí

Příloha:

Výkres SO 201_62 R1

Výkres SO 202_64 R1

SO 201_Tram most ev.č. 5-022 přes ul Rudnou_VÝKAZ VÝMĚR_R2

SO 202_Tram most ev.č. 5-023 přes tram a žel trať_VÝKAZ VÝMĚR_R2

SO 201_technicka zprava_DPS_R1

604, 605, 606, 607, 608_1, 608_2, 609_SP_R2

SO 403_Soupis_praci_R2