

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

K VEŘEJNÉ ZAKÁZCE

III/37917 LELEKOVICE, MOST 37917-1

1/ SO 100 - Silnice III/37917 - I. etapa km 0,000-0,075, položky 46 a 47 mají dle PD prohozené výměry, žádáme zadavatele o opravu VV.

46	87444	POTRUBÍ Z TRUB PLASTOVÝCH ODPADNÍCH DN DO 250MM trouba PP plnostěnná třívrstva DN 250 SN 10 vč. kolen a odboček 250/150 pažení výkopu	M	13,200
47	87446	POTRUBÍ Z TRUB PLASTOVÝCH ODPADNÍCH DN DO 400MM trouba PP plnostěnná třívrstva DN 150 SN 10 pažení výkopu	M	62,100

1) Odpověď:

Opraveno v SP, výměry přehozeny + opraven popis položky 87446 („DN 400 SN 10 vč. pažení výkopu“).

2/ SO 500 Přeložka plynovodu přes železniční trať a SO 500.1 Provizorní přeložka plynovodu přes železniční trať

Položky:

02730	POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ OCHRANU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	KPL	1,000
<i>Osazení tonážních přejezdů délky 15m z obetonovaných ocelových chráničků 2x DN100 (108,0 x 4,00 mm) v místě křížení trasy obtoků s účelovou komunikací k nádraží Česká, přejezdy budou opatřeny nájezdovými klíny z betonu C25/30, kubatura betonu 0,6m3/m Odstranění tonážních přejezdů z obetonovaných trub 2x DN100 po relaizaci propojů včetně odvozu a uložení na skládku, kubatura betonu 0,6m3/m zahrnuje veškeré náklady spojené s objednatelem požadovanými zařízeními</i>			
899331.R	DOPLŇKY NA PLYN POTRUBÍ DN DO 150MM - PROPOJE	KUS	2,000
<i>Realizace propoje č. 1a, č. 1b správcem plynovodu STL - včetně dvojnásobného obtoku 2x DN 50 délky 2x 80 m, který bude 2x napojen do stoplovací komory Fastra, včetně požárního dohledu. Podrobný popis dle TZ. - položka propoje zahrnuje dodávku a montáž propojovacího mezikusu, vypracování technologického postupu a práce s ním spojené, dozor správce potrubí.</i>			

jsou v obou SO. Nejedná se o duplicitu položek?

2) Odpověď:

Nejedná se o duplicitu, předpokládá se pro každý SO zvlášť. Způsob provádění propojů na plynovodech je popsán v popisu položky a v technické zprávě ZD.

3/ SO 202a

Položky:

15	261116	VRTY PRO KOTV, INJEKT, MIKROPIL NA POVRCHU TR I D DO 80MM	M	80,000
----	--------	--	---	--------

$16 \cdot 5 - 80,000 [A]$

položka zahrnuje:

přemístění, montáž a demontáž vrtných souprav

svislou dopravu zeminy z vrtu

vodorovnou dopravu zeminy bez uložení na skládku

případně nutné pažení dočasné (včetně odpažení) i trvalé

17	281451	INJEKTOVÁNÍ NÍZKOTLAKÉ Z CEMENTOVÉ MALTY NA POVRCHU	M3	30,581
----	--------	---	----	--------

$80 \cdot 3,14 \cdot 0,04 \cdot 0,04 = 0,402 [A]$

$(7,2 \cdot 51 \cdot 3,14 \cdot 0,13 \cdot 0,13) + (6,5 \cdot 31 \cdot 3,14 \cdot 0,13 \cdot 0,13) = 30,179 [B]$

Celkem: $A + B = 30,581 [C]$

Položka injektážních prací obsahuje kompletní práce, mimo zřízení vrtů (vykazují se položkami 261, 262), které jsou nutné pro předepsanou funkci injektáže (statickou, těsnicí a pod.).

Položka obsahuje vodní tlakové zkoušky před a po injektáži.

Položka zahrnuje veškerý materiál, výrobky a polotovary, včetně mimostaveništní a

vnitrostaveništní dopravy (rovněž přesuny), včetně naložení a složení, případně s uložením.

se týkají zemních kotev záporového pažení. Počty a délka kotev a výpočty množství položek neodpovídají projektové dokumentaci. Prosíme o prověření správnosti výpočtu množství položek.

Pažení za opěrami silničního nadjezdu SO 202 je zakresleno jen schematicky a v technické zprávě je uvedeno „Jako ochrana stavební jámy se předpokládá provizorní záporové pažení kotvené zemními kotvami v několika úrovních. Kotvy budou postupně realizovány po výšce v několika úrovních v souběhu s výkopovými pracemi. Typ pažení včetně statického výpočtu bude proveden zhotovitelem ve VTD dle jeho možností a zkušeností. V rozporu s tím jsou v soupisu prací uvedeny položky, které návrh pažení omezují, respektive nemotivují uchazeče navrhnout pažení takové, které by přineslo významnou úsporu ceny, a to zejména v dopadu na výluky kolejí potřebné k realizaci pažení. Tj. položky č. 13-17 SO 202a. Navrhujeme tyto položky vypustit a zachovat pouze položku jednu, a to položku č. 14 „výdřeva záporového pažení“ 555 m² = pohledová plocha pažení a do této položky zahrnout všechny související práce – tj. VTD pažení, vrtu pro mikrozápory/zápory, dodávka osazení zápor, převázek, zřízení kotvení, výdřevy a další, což umožní optimalizaci pažení s ohledem na optimalizaci nákladů na pažení a výluky – volbu profilů zápor, počet úrovní kotvení, úhel kotev atd.

3) Odpověď:

Opraveno v soupisu prací. Položky poř. č. 13-17 byly nahrazeny jednou položkou 22594.R. Oceňte v souladu s popisem a technickou specifikací položky.

Dotaz č.4:

Máme dotaz k **termínu výstavby**

Příloha č. 2 ZD – Smlouva o dílo uvádí termín dokončení a předání stavby do 31.03.2026

V PD, která je součástí zadávací dokumentace se v části B Souhrnná technická zpráva na straně 31 uvádí v oddílu p) lhůta pro výstavbu 108 týdnů.

S jakou lhůtou se má při ocenění stavby počítat? Můžete upravit text v STZ?

4) Odpověď:

Platí lhůty dle návrhu SoD.

Dotaz č.5:

Máme dotaz k *technologii provádění stavby*

V PD objektu SO 202 V příloze 01-Technická zpráva se uvádí:

c) popis nosné konstrukce mostu

Nový most je navržen jako spřažená rámová konstrukce. Most je navržen tak, aby splňoval parametry na podjezdnou výšku min. 6,25 m v ose koleje s rezervou min. 200 mm. Nosná konstrukce je tvořena ocelovými nosníky tvaru I výšky 0,80 m, které jsou vetknuté do opěry a železobetonovou deskou min. tl. 220 mm, která bude betonována současně s koncovým příčnickem. Horní povrch desky kopíruje vozovku ve střechovitém sklonu 2,50 %, pod levou římsou je protispád 2,5 %, pod pravou je protispád 4 %. Šířka nosné konstrukce je 8,90 m. Most je jednopolevý, jeho rozpětí je 14,0 m. Podhled mostu bude opatřen ochranným povlakem proti účinkům výfukových plynů. Předpokládá se osazení nosné konstrukce v celku včetně ochranných laviček podél krajních nosníků, případně ztraceného bednění koncových příčníků. Jako ztracené bednění jsou uvažovány lehké žebrované sklolaminátové desky.

Vzhledem k rozměrům konstrukce a k prostorovým poměrům a terénu v okolí stavby považujeme požadavek na předmontáž konstrukce jako celku mimo otvor za velmi těžko realizovatelné. Bude zadavatel požadovat výstavbu nosné konstrukce v souladu s touto částí TZ?

5) Odpověď:

Osazení nosné konstrukce v celku byl pouze předpoklad. Není nutno osazovat celou nosnou konstrukci jako celek, technologii si zvolí zhotovitel dle svých zkušeností a možností. Nutno ovšem dodržet časový prostor určený v harmonogramu výstavby, kde se předpokládala úplná výluka obou kolejí pro osazení ocelových částí konstrukce včetně ztraceného bednění, ochranných laviček apod, aby již nebylo nutno omezovat více provoz na dráze.

6) Dotaz

Není nám jasné jaké ztracené bednění koncových příčníků projektant požaduje (v příloze 04 Nový stav – podélný řez jsme příčníky nenašli).

Může zadavatel ten požadavek specifikovat konkrétněji?

6) Odpověď:

Bedněním koncového příčniku je myšleno bednění lince opěry mezi jednotlivými nosníky a to z toho důvodu, aby již nebylo nutno omezovat více provoz na dráze.

Dotaz č.7:

Soupis prací SO 202b obsahuje položku:

3	02742	PROVIZORNÍ LÁVKY	M2
---	-------	------------------	----

lávka dle TP 254, vč statického výpočtu dle navrženého systému lávky, včetně oboustranné protidotykové zábrany délky 10m, zábradlí na vstupu a výstupu v délce 13 m, vč. oboustranného mostního zábradlí s výplní výšky 1,3m, vč konstrukce pro uložení provizorní přeložky plynu vč odstranění vč okopního plechu výšky 100 mm pod celé lávce
--

$2,5 \cdot 36,2 = 90,500 [A]$

zahrnuje veškeré náklady spojené s objednatelem požadovanými zařízeními

Ve specifikaci položky není uveden nájem po dobu výstavby. Nájem hradí investor nebo je součástí plnění dodavatele?

7) Odpověď:

Jedná se o kompletní dodávku vč. potřebné doby nájmu pro potřebu realizace stavby, tzn. nájem je součástí položky.

8) Dotaz:

V soupise prací se nachází níže uvedená položka:

P-17-02942-Výluka na dráze-KPL-1-Dokumentace dopravních opatření drážní dopravy včetně návrhu omezení dopravy a návrhu rozsahu případné náhradní autobusové dopravy vyvolané omezeními po dobu výluk včetně projednání-0-0-zahrnuje veškeré náklady spojené s objednatelem požadovanými pracemi

Uchazeč se domnívá, že není v jeho kompetenci navrhovat a projednávat rozsah omezení dopravy, včetně návrhu náhradní dopravy po dobu výluk.

Prosíme zadavatele o prověření výše uvedené položky, případně o stanovení ceny preliminářem z důvodu srovnatelných podmínek v soutěži.

8) Odpověď:

Položka č. 02942 „Výluka na dráze“ byla z vedlejších nákladů odstraněna.

9) Dotaz:

Máme dotaz v návaznosti na Odpověď zadavatele k dotazu č. 1, kde se řeší podklady k vypracování harmonogramu:

V Zadávací dokumentaci, čl. VII. Návrh textu smlouvy, bod g) se uvádí, že Harmonogram prací předloží vybraný dodavatel. Podobně v bodě h) se uvádí, že Kontrolní a zkušební plán předloží vybraný dodavatel. Pro vyloučení pochybností se dotazujeme, zda platí, že citované dokumenty doloží vybraný zhotovitel a tudíž nemusí být v nabídce doloženy.

9) Odpověď:

Ano harmonogram prací a KZP předloží až vybraný zhotovitel před podpisem smlouvy.

10) Dotaz:

Po prostudování zadávací dokumentace na výše uvedenou akci, žádáme zadavatele o změnu kritérii kvalifikace pro účast v této soutěži. Kritéria dle našeho názoru jsou nastavena způsobem, který výrazně zbytečně zužuje počet uchazečů, kteří se mnou této soutěže zúčastnit.

I.

Předpokládaná cena je stanovena 132.263.000 Kč bez DPH. Je zjevné, že tato cena byla stanovena včetně nákladů na výlukovou činnost na železniční trati, přes kterou bude nový most vybudován. Dle dokladů PD v části H je předpokládaná cena za omezení provozu na trati Správy železnic (SŽ) cca 80 mil. Kč. Velikost a rozsah vlastních stavebních prací je tedy cca 50 mil. bez DPH. Předmětem soutěže je most, kdy se jedná se o polorámovou jednopolevou ŽB konstrukci s horní příčli tvořenou spřaženou konstrukcí ocel – beton, bourání stávajícího jednopolevého mostu, zemní práce s pažicemi stěnami,

provizorní lávka pro pěší, přeložky sítí a práce na přilehlé silnici. Rozměry stavby a rozsah prací částce 50 mil. bez DPH odpovídají. Proto je zarážející, že zde byla stanovena technická kvalifikace v podobě doložení 3 stavebních prací obdobného charakteru ve výši každé z nich 66 mil. bez DPH. Jsme názoru, že tato podmínka byla stanovena ve výši, která neodpovídá velikosti, rozsahu a finanční náročnosti předmětu soutěže. Jestliže vlastní stavební práce jsou ve výši cca 50 mil. a zbytek předpokládané ceny díla tvoří pouze poplatky za omezení provozu na trati SŽ, není obhajitelné požadovat doložení stavebních prací ve výši 66 mil bez DPH. Tato podmínka zbytečně diskriminuje uchazeče, kteří jsou schopni pro zadavatele tuto akci dodat, ale nedisponují tak hodnotnými stavebními pracemi, které jsou v této soutěži požadovány. Pokud by zadavatel vycházel z předpokládané ceny za stavební práce 50 mil., lze spravedlivě požadovat úměrně technickou kvalifikaci v doložení stavebních prací ve výši 25 mil. bez DPH. Zadavateli se tak značně rozšíří okruh uchazečů a může dostat a získat tak konkurenčnější okruh uchazečů a z toho plyne nižší nabídková cena. Náklady na omezení provozu ve výši 80 mil. jsou nestavební náklady a jedná se pouze o transfer peněz (transfer poplatků) od zadavatele (investora) k provozovateli železniční tratě SŽ. Nejedná se o finance, které budou prostavěny. V tomto případě jsou tyto náklady (poplatky) ve výrazném nepoměru k vlastní ceně díla a po jejich započítání značně zkrusují požadavek na stanovení výše stavebních prací pro technickou kvalifikaci, který zadavatel stanovil pro tuto soutěž. Žádáme zadavatele, aby tento neúměrný požadavek snížil a nastavil ho logicky v poměru k vlastním stavebním pracím a to ve výši 25 mil. I v dalším požadavku zadávací dokumentace na odborný personál a vedení stavby (bod 2. Technické kvalifikace) je stanoven limit pro doložení dokončených staveb 23 mil. Kč bez DPH, což odpovídá námi výše uvedenému.

10) Odpověď:

Zadavatel mění zadávací podmínky níže uvedeným způsobem:

V čl. IV. zadávací dokumentace v části věnované technické kvalifikaci ve smyslu § 79 odst. 2 písm. a) ZZVZ zadavatel upravuje minimální úroveň požadavků na technickou kvalifikaci dodavatele (reference), přičemž nyní nově požaduje:

Minimálně 3 stavební práce obdobného charakteru poskytnuté dodavatelem za posledních 5 let (obdobným charakterem se rozumí novostavba nebo rekonstrukce mostu na pozemní komunikaci). Každá z těchto stavebních prací musela dosáhnout finančního limitu minimálně 66.000.000 Kč bez DPH.

Pokud dodavatel prováděl stavební práci ve společnosti či jiném sdružení nebo jako poddodavatel, stavební práce dodavatele musely spočívat v novostavbě nebo rekonstrukci mostu na pozemní komunikaci a finanční objem dodavatelem provedených stavebních prací musel dosáhnout finančního limitu minimálně 23.000.000 Kč bez DPH u každé z těchto stavebních prací.

Stavební práce realizované v rámci několika smluvních vztahů nelze počítat.

Další požadavky na technickou kvalifikaci podle § 79 odst. 2 písm. a) ZZVZ včetně požadavků na způsob jejího prokázání zůstávají beze změny.

11) Dotaz:

Další podmínka, která je zde nastavena zbytečně a neopodstatněně je podmínka na doložení odborné kvalifikace účastníka a to, že musí být doložena odborná zkouška dle příslušné směrnice SŽ nutná pro vedoucího prací v blízkosti provozované dráhy SŽ. Tato odborná kvalifikace je vyžadována pouze u vedoucích pracovníků na stavbách na dráze – drážní stavby. Předmětem soutěže není stavba na dráze – drážní stavba, ale silniční most na pozemní komunikaci. Tento silniční most vede přes dráhu SŽ, ale nejedná se o stavbu na dráze. Práce budou probíhat pouze v ochranném pásmu dráhy. Pro tyto stavby není nutné, aby vedoucí pracovník splňoval předpisy a směrnice SŽ pro vedoucí pracovníky. Vzhledem k tomu, že jsme již silniční mosty přes dráhu SŽ v minulosti prováděli, tak je nám tato problematika známa. Tato podmínka je tedy zbytečná a výrazně snižuje počet možných uchazečů o tuto zakázku. Uchazeč žádá zadavatele, aby tato zbytečná diskriminační podmínka byla ze zadávací dokumentace odstraněna. Zadavateli se tak značně rozšíří okruh uchazečů a může dostat a získat tak konkurenčnější okruh uchazečů a z toho plyne nižší nabídková cena.

11) Odpověď:

Zadavatel mění zadávací podmínky níže uvedeným způsobem:

V čl. IV. zadávací dokumentace v části věnované technické kvalifikaci ve smyslu § 79 odst. 2 písm. d) ZZVZ zadavatel vypouští požadavek na odbornou zkoušku dle příslušné směrnice Správy a železniční dopravní cesty, státní organizace nutná pro vedoucího prací v blízkosti provozované dráhy SŽ. V rámci odborné kvalifikace účastníka nebo vedoucích zaměstnanců účastníka nebo osob v obdobném postavení a osob odpovědných za vedení realizace příslušných stavebních prací tedy není výše uvedené odborná zkouška dle směrnice SŽ požadována.

12) Dotaz:

„V zadávací dokumentaci v kapitole H jsou v tabulce „Roční požadavky – všechny (opravy a investice) 2024“ pol. č. 42 a pol. č. 44 uvedeny výluky v období 1.9. – 20.12.2024, které způsobila stavba „Rekonstrukce žst. Brno Královo Pole“. Proč má Uchazeč v SO 651 uvádět hodiny výluk v tomto období, když už jsou tak jako tak přidělené z důvodu realizace sousední stavby? Může Uchazeč ve výkazu výměr SO 651 uvést počty hodin pro odpovídající položky hodnotou „0“, (i když to nesouvisí s postupem výstavby této stavby) tak jak je umožněno zadáním – Pokyny k ocenění soupisu prací SO 651 Traťové výluky ?“

12) Odpověď:

Uchazeč nacení (uvede počty hodin) výluky potřebné pro jeho realizaci. I případně využití výluky dané rekonstrukcí tratě podléhají poplatku. Proplaceny poté budou hodiny skutečně využitých výluk zahrnutých v soupise prací.

13) Dotaz:

„V technické zprávě k SO 202 je v kapitole 4. b) demolice stávajícího mostu na konci čtvrtého odstavce uvedeno: „V prostoru za stávající opěrou, do vzdálenosti 8 m od rubu opěry, se nesmí pohybovat žádná stavební mechanizace, ani osobní či jiné dopravní prostředky !!!!“. Z jakého důvodu se nesmí v prostoru za opěrou jezdit mechanizací, když tam bude ochranná záporová stěna?“

13) Odpověď:

V textu je uvedeno „za stávající opěrou“, tudíž ve fázi, kdy se bude pracovat na protilehlé opěře a stávající opěra zůstane zachována, tudíž tam pažení v této fázi nebude.

Zadavatel z tohoto důvodu mění předpokládanou cenu, která nově zní:

130.790.000,- Kč bez DPH

Zadavatel mění lhůtu pro podání nabídek:

XII. PODÁNÍ NABÍDKY

Lhůta **29.04.2024 do 10:00 hod.**

V Brně, dne 25.03.2024



Mgr. Tomáš Pazdera
vedoucí oddělení veřejných zakázek
Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje,
příspěvkové organizace kraje