

Naše zn. 3943/2023-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 2/1

Prostřednictvím E-ZAK

Vyřizuje Ing. Kamila Přerovská

Mobil 702 164 086
E-mail Prerovska@spravazeleznic.cz

Datum 14. dubna 2023

Věc: **Doplnění závor na železničních přejezdech v km 50,315 (P3863) a 50,530 (P3864) trati Jihlava - Brno**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 1

Dotaz č. 1:

SO 01, pol. č. 37

Jelikož se jedná o položku s nulovým množstvím, žádáme zadavatele o upřesnění, zda má tuto položku uchazeč ocenit.

Odpověď:

Skutečné množství u této položky by mělo být 1 kus. Položku je nutné nacenit.

Dotaz č. 2:

SO 04, pol. č. 7

Žádáme zadavatele o upřesnění co je přesně obsahem této položky. Dle popisu v TZ tomu rozumíme tak, že součástí SO je pouze zhotovení chrániček a vlastní přeložka není součástí stavebních objektů.

Dále prosíme o upřesnění množství – nesedí s tabulkou nových chrániček v TZ.

Odpověď:

Vlastní přeložka EG.D není součástí stavebních objektů (smlouva mezi SŽ a EG.D). Součástí SO 04 je pouze zhotovení chrániček. Délka vkládaných chrániček (položka č. 36) odpovídá TZ.

V rámci položky č. 7 dojde během realizace stavby k ochraně překládaných kabelových tras ve vlastnictví EG.D na délce 80 m.

Dotaz č. 3:

SO 05, pol. č. 32

- Ve výkresech je použita lehká přechodová a přejezdová konstrukce s pevnými nosíči (nejedná se o přejezd s plným zatížením silničními vozidly), přičemž v technické zprávě je uvedeno, že vnější panely mají být osazeny kloubovými nosíči, což je nesoulad v jednotlivých podkladech. Dle konzultace s výrobcem by se jednalo při použití konstrukce s pevnými nosíči o přejezd se stejnými parametry jako konstrukce s kloubovými nosíčky (pevné nosiče dodatečně doztužují prefabrikát a proto mají panely v místě pevných nosníků vyšší únosnost). Konstrukce s pevnými nosíčky je výrobně jednodušší a tím pádem levnější než konstrukce s kloubovými nosíčky.

- Použití přechodové konstrukce v chodníku

Přechodová konstrukce by šla vložit pouze na poslední modul konstrukce (předposlední modul částečně zasahuje do vozovky a nelze zde proto použít konstrukci s menším zatížením). Při použití přechodové konstrukce na posledním modulu v chodníku by celá sestava nebyla vzhledově zrovna optimální, – polovina chodníku by byla na přejezdové a polovina na přechodové konstrukci (nějaké vizuální rozdíly v obou konstrukcích jsou). Projekt toto neřeší, žádáme o upřesnění.

Odpověď:

Projektant předpokládá užití přejezdové konstrukce dimenzované na průjezd všech silničních vozidel (přejezdová konstrukce vhodná do všech tříd silnic a rychlostních komunikací).

V technické zprávě došlo k chybné formulaci nosičů přejezdové konstrukce. Nové znění:

- „Přejezdové panely vnitřní budou uloženy na paty protilehlých kolejnic prostřednictvím kombinace dvou elektricky izolovaných kloubových nosníků a dvou nosníků pevných. Vnější panely budou uloženy na patě kolejnice pomocí dvojice pevných nosníků v mezerách mezi pražci a z druhé strany přes pryžové podložky do loží v závěrných zídkách.“

Projektant nepředpokládá s využitím přejezdových panelů s menším zatížením v místě chodníků. Důvodem je celistvost konstrukce a stejný vizuální vzhled.

Vzhledem ke skutečnosti, že bylo zadavatelem provedeno **doplnění a oprava zadávací dokumentace**, prodlužuje zadavatel lhůtu pro podání nabídek ze dne **19.4.2023, v 9:30 hod.**, na den **20.4.2023, v 12:30 hod.**.

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace, včetně příloh, zadavatel uveřejní stejným způsobem, jakým uveřejnil výzvu k podání nabídek, tedy na profilu zadavatele: <https://zakazky.spravazeleznice.cz/>. Vysvětlení/ změna/ doplnění je považováno za doručené okamžikem uveřejnění.

Příloha:

Příloha 1 - Soupis prací (VV) - oprava

V Olomouci dne 14. 4. 2023

Ing. Miroslav Bocák

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace