

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 9877/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Lenka Pluhařová
Mobil +420 601 084 416
E-mail Pluharova@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Rekonstrukce Bečovského tunelu na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary dol. n.“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 7

Jakožto zadavatel výše uvedené zakázky, Vám poskytujeme dodatečné informace s odvoláním na znění bodu 7 Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace Výzvy k podání nabídky na

Dotaz 29)

Zadávací dokumentace v části „F. Organizace výstavby, kapitola 5, Časový harmonogram stavby“ uvádí dobu realizace 5 měsíců, vč. výluky. Výstavba byla plánována na r. 2022.

V dodatečných informacích „Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatek č. 4, ze dne 26.04.2023“ se uvádí doba nepřetržité výluky 90 dnů, dále 30 dní před zahájením výluky na přípravné práce a 30 dní na dokončovací práce po zahájení výluky, což odpovídá pěti měsícům v zadávací dokumentaci (viz výše).

Doba výstavby je aktualizována vzhledem k plánované výluce v období od 1.9.2023 do 29.11.2023.

V návrhu smlouvy o dílo, článek 3.7 smlouvy oproti tomu uvádí: „Celková lhůta pro dokončení Díla činí celkem 15 měsíců ode Dne zahájení stavebních prací (dokladem prokazujícím, že Zhotovitel dokončil celé Dílo, je Předávací protokol dle odst. 10.4 Obchodních podmínek). Lhůta pro dokončení stavebních prací činí celkem 9 měsíců ode dne zahájení stavebních prací (dokladem prokazujícím, že Zhotovitel dokončil stavební práce a předal Objednateli veškerá plnění připadající na tuto část Díla, je poslední Zápis o předání a převzetí Díla).“

Prosíme zadavatele o sdělení, která z výše uvedených dob realizace je platná, a odstranění rozporu v zadávací dokumentaci.

Odpověď na dotaz č. 29:

Investor potvrzuje lhůtu pro dokončení prací 9 měsíců, celkovou lhůtu pro dokončení díla 15 měsíců. Současně je aktualizován harmonogram prací na plánovaný termín výluky v roce 2023, a je uveden v příloze jako F.HMG, rev.1.

Dotaz 30)

Zadávací dokumentace v části „103.1 Technická zpráva“ uvádí v kap. 4.2.5: „V případě během realizace stavby nalezené mocnosti štěrku menší než 300mm je nutno materiál v daném místě odebrat až na potřebnou hloubku 300mm pod ložnou plochu pražce nové koleje, zemní plášť zhutnit a štěrkové lože v potřebné mocnosti doplnit. Na základě poskytnuté dokumentace se domníváme, že v blízkosti portálu by bez odtěžení části podloží byla dosažena menší tloušťka štěrkového lože, a že zde bude nutné zároveň i upravit plášť. Žádáme zadavatele o doplnění VV

o položku na vytěžení horniny v podloží v hornině třídy II a úpravu množství u položky úpravy pláň.

Odpověď na dotaz č. 30:

Projekt nepředpokládá nedostatečnou tloušťku štěrkového lože mimo tunel a tudíž ani úpravy zemní pláň.

Dotaz 31)

Zadávací dokumentace uvádí v části „4. Soupis prací s výkazem výměr, souboru XLS_Rek_Becov_tunelu_ML_KV.xlsx, SO 101“, položku pod kódem 327215 s názvem „Přezdění zdí z kamenného zdiva“, v množství 86 m3. Popis této položky je v kap. 4.4. Sanace kamenného zdiva ostění tunelu – viz „101.1 Technická zpráva“ na str.11. Tabulka v této kapitole uvádí rozsah přezdění kamenného zdiva po jednotlivých pasech v m2. V některých oblastech je přezdění navrženo v tak velkém rozsahu, že jeho realizace může znamenat ohrožení statiky stávajících kleneb, případně může hrozit nebezpečí ze závalu zakládkou nebo nestabilní horninou v případě tektonické poruchy apod. Žádáme tedy o doplnění opatření na eliminaci těchto rizik do projektové dokumentace.

Odpověď na dotaz č. 31:

Případné bednění resp. podpůrnou konstrukci ostění zhotovitel zrealizuje např. jako součást pracovní povalu v rámci své realizační dokumentace na základě skutečného rozsahu přezdívání. Eventuální statické posouzení ostění ve vztahu k rozsahu přezdívání zhotovitel vypracuje jako součástí realizační dokumentace.

Dotaz 32)

Ze zadávací dokumentace plyne, že „Výklenek nový 5a“ a šachty Š1, Š1a, Šc se budou muset realizovat v oblasti, kde nemá být snesena kolej a štěrkové lože. Je zde navržena pouze ochrana stávajícího železničního svršku. Toto opatření se nejeví jako optimální z důvodu navržené technologie sanace. Žádáme o úpravu technického řešení formou snesení koleje i lože také v tomto úseku, to by bylo optimální i pro správce trati.

Odpověď na dotaz č. 32:

Zadavatel považuje aktuální řešení za dostatečné a s úpravou technického řešení neuvažuje.

Vysvětlení/ změny/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.spravazeleznice.cz/>.

Přílohy:

F. HMG, rev.1

.....
Ing. Ondřej Göpfert

náměstek ředitele Stavební správy západ
na základě pověření č. 39/2021
Správa železnic, státní organizace
(elektronicky podepsáno)