

Naše zn. 5351/2023-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 5/5

Uveřejněno na profilu zadavatele

Vyřizuje Ing. Radomíra Rečková

Mobil +420 725 744 197
E-mail Reckova@spravazeleznic.cz

Datum 22. května 2023

Věc: Lipník n. B. – Drahotuše, BC

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 7
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Dotaz č. 48:

D.2.1.01 Železniční svršek a spodek, sanace žel. spodku Technologie provádějící práce na vrtání a zřizování PILOT Z KAMENIVA DRCENÉHO je v kolizi s nově realizovaným trakčním vedením, respektive nově zřizovanými bránami TV. Tento stav nastává po rekonstrukci a uvedení do provozu jedné z obou TK, kdy je již tato kolej včetně TV (tzv. brány) v definitivním stavu a zahajuje se v tomto místě rekonstrukce sousední TK. Jedná se o def. brány TV v km 202,785, dále pak v úseku km 204,067 - 205,400 (k.ú. Slavíč – Drahotuše).

Odpověď:

Podpěry TV v uvedených staničeních se musí provádět až v nepřetržitých výlukách a v uvažovaných tříhodinových ZP. Podrobněji v SO TV.

V úsecích se štěrkovými pilotami v km 204,067 – 205,400 se základy trakčního vedení zřizují až po realizaci pilot u dotčené koleje, zavěšení TV je na konzole na stožáru. Brána se montuje až v rámci dokončovacích prací po realizaci obou kolejí. Podrobněji je to popsáno v TZ SO Trakčního vedení, část 5.5 Návrh stavebních postupů. V km 202,785 už štěrkové piloty nejsou navrženy, končí před stávající bránou v km 202,783.

Dotaz č. 49:

SO 65-19-06, Pol.č.38, 93118 – VÝPLŇ DILATAČNÍCH SPAR Z POLYSTYRENU

V soupisu prací je u položky uvedeno množství 1,000 M3, které je počítáno jako 20,0*0,05, ale položka se odkazuje na přílohu 2.8, XPS tl. 5 mm. Z toho vyvozujeme, že by výpočet měl být 20,0*0,005 a celkové množství 0,100 M3.

Žádáme zadavatele o kontrolu a případnou opravu výměry.

Odpověď:

Jedná se o separační vložku mezi římsou a obetonováním kabelů. Výška 0,32m x délka 52 m = 16,6 m2. Navrhujeme nahradit geotextilií 800g/m2, která je umístěná pod žlabem a protáhne se i na svislou plochu. Bylo upraveno v soupisu prací.

Výplň dilatačních spar z XPS byla nahrazena výplní z geotextilie 800g/m2 z důvodu neexistence sortimentu XPS v tl. 5mm. Změna byla zohledněna v soupisu prací.

Výměra položky č.32 711509 OCHRANA IZOLACE NA POVRCHU TEXTILIÍ byla upravena na hodnotu 724 m2.

Položka č.38 93118 VÝPLŇ DILATAČNÍCH SPAR Z POLYSTYRENU byla zrušena.

Dotaz č. 56:

Nová propust v km 202,762 má být provedena pomocí protlaku z definitivních železobetonových protlakových trub na vzdálenost 56 m a spádem 1,5%. Z našich zkušeností vyplývá, že není možné na tak velkou vzdálenost provést protlak s přesností na několik mm, jak ve výškovém, tak i směrovém provedení z definitivního ostění – protlakových trub.

Z našich zkušeností vyplývá, že pro zaručení tak minimálního definitivního spádu je potřeba provést protlačení pomocí ocel. chráničky DN 1600 a následně vložit – usadit definitivní potrubí do správné výšky a směru a mezikruží vyplnit cemento – popílkovou suspenzí, souhlasí s tímto řešením Objednatel?

Odpověď:

Předpokládá se, že zhotovitel použije adekvátní technologické vybavení, které zajistí provedení objektu dle projektové dokumentace.

Navrhované řešení v projektu bylo konzultováno s odbornou firmou - řešení je proveditelné. Co se týče přesnosti směrové - úchylka cca 0,5 m i více je možná. Co se týče přesnosti výškové - postačí, aby nevznikl protispád a byl pokud možno zachován spád 0,5%, terén na vtoku se následně upraví. Předpokládá se řízení protlaku předstítkem.

Dotaz č. 57:

Má Objednatel k dispozici geologický profil násypu v místě protlaku km 202,762, přímo pod kolejistištěm 1 a 2 TK, až pod úroveň budoucího protlaku (od úrovně 255,000 až po 240,000 m.n.m.)? Našli jsme pouze krajní GP, které o materiálu z kterého je vybudován nasyp nic neříkají.

Odpověď:

Materiál násypu předpokládáme homogenní, lze využít IGP provedeného v jeho horní části pro potřeby návrhu pražcového podloží.

Dotaz č. 58:

SO 65-19-08

položky 15-16: toto je jediný objekt, kde jsou štetovnice vykázány v m2, u ostatních objektů jsou vykázány v t. Žádáme o sjednocení vykázání štetovnic v rámci celé stavby do položky v t (tedy úpravu položek štetovnic u tohoto objektu do t).

Odpověď:

Vyřešeno již v odpovědi na dotaz č.45.

Dotaz č. 59:

SO 65-19-50

položka 15: ve VV je uveden beton pilot C30/37 XA1 XF1, v PD je uveden C25/30 XC2 XA1 (D_02_01_04_SO651950.1_02_03_02.pdf, D_02_01_04_SO651950.1_01.pdf), C30/37 XC2 XA1 (D_02_01_04_SO651950.1_02_04_02.pdf).

Prosíme o sjednocení, uvedení, co je správně.

Odpověď:

Beton byl upraven ve všech částech dokumentace na beton C30/37 XC2/XA1.

Dotaz č. 60:

SO 65-19-50

položka 51: ve VV se jedná se o položku pro zkoušky pilot nesystémových. Na předmětném objektu to budou dozajista zkoušky na pilotách systémových. Prosíme o opravu položky.

Odpověď:

Výkaz výměr byl upraven na zkoušku pilot systémových.

Položka 933433 ZKOUŠKA INTEGRITY ULTRAZVUKEM ODRAZ METOD PIT PILOT NESYSTÉMOVÝCH 41 ks byla zrušena a nahrazena položkou 933333 ZKOUŠKA INTEGRITY ULTRAZVUKEM ODRAZ METOD PIT PILOT SYSTÉMOVÝCH 41 ks.

Dotaz č. 61:

Od 1. 3. 2023 platí aktualizovaný předpis Bp1, který v článku 11 upravuje způsob zabezpečení pracovního místa. V odstavci 11, čl. 11 je uvedeno 5 možností, jak lze toto provádět. Článek 12 odst. 3 říká, že musí být použit vždy ten způsob, který je v pořadí nejvýše, v tomto případě se jedná o signalizaci TWS typu ATWS nebo SCWS. Jak má dodavatel tento požadavek splnit, když

v současné době není u Správy železnic certifikovaná firma, která je toto v ČR schopna zabezpečit? Může dodavatel použít systém bezpečnostních hlídek, který je v tomto předpisu uveden až na čtvrtém místě?

Odpověď:

Většina prací bude probíhat za výluk tedy v režimu Práce na zařízení v provozované vyloučené dopravní cestě a uplatní se článek 18 Směrnice SŽ Bp1 ve znění změny č. 1. Pokud bude i přesto potřeba uplatnit ustanovení pro práci na zařízení v provozované nevyloučené dopravní cestě (mimo jiné je nutno sjednat a evidovat podmínky práce na zařízení pro pracovní místo v nevyloučené koleji) použije se prioritně vždy ten způsob zabezpečení pracovního místa, který je v pořadí V odstavci 11, čl. 11 nejvýše. Zároveň s Odvoláním na článek 12 odst. (3) se pro zajištění bezpečnosti pracovního místa se použije vždy ten způsob, u kterého jsou splněny veškeré podmínky požadované tímto předpisem, a je v pořadí čl. 11 odst. 11 umístěn nejvýše. Pokud veškeré podmínky nebrání tomu, aby byla tato priorita porušena, musí být dodržena. Zároveň článek 12 odst. (5) stanovuje že TWS typu ATWS a SCWS musí být schváleno pro použití na provozované dopravní cestě SŽ. Pokud tedy není v současné době schválen signalizace TWS typu ATWS a SCWS, nevyplývá dodavateli dle výše uvedeného tento požadavek (prioritu) plnit. Postupuje se pro konkrétní případ dle priorit a posloupnosti uvedené odstavci 11, čl. 11. Z toho vyplývá, že zajištění pracovního místa prostřednictvím bezpečnostních hlídek (předsunutých bezpečnostních hlídek) není vyloučeno. Vždy je potřeba vyhodnotit všechny aspekty, možnosti a konkrétní podmínky, které brání, popřípadě nebrání, použití určitého způsobu zajištění pracovního místa.

Dotaz č. 62:

Ve VTP bod 3.2.2. je požadavek na recyklaci kolejového lože přednostně na frakci 32/63 v případě, že na stavbě bude odtěženo více jak 5 tis. tun kameniva. Ve výkazech výměr v objektech železničního svršku se však položky na zřízení štěrkového lože z recyklovaného kameniva nevyskytují. Doplní zadavatel výkazy výměr?

Odpověď:

S ohledem na zastížení nevhodných zrn (fragmenty vápence nebo kalcitu) v kolejovém loži (viz příloha B. 13.4 Posouzení kontaminace štěrku kolejového lože) bylo uvažováno s odtěžením stávajícího štěrkového lože čističkou a jeho následné předrcení na štěrkodrt' 0-63mm do konstrukce železnicí spodku. Alternativně lze uvažovat s využitím recyklovaného ŠL pro zřízení ŠL, to ale může být použito pouze ve spodní vrstvě kolejového lože, nejvýše do úrovně 50 mm pod ložnou plochou pražce (v souladu s čl. 30 přílohy X předpisu SŽDC S3 Železniční svršek). Zbývající nadbytečná část stávajícího ŠL by byla opět předrcena do štěrkodrti.

Dotaz č. 63:

Vydané vysvětlení/doplnění dokumentace č.6 ze dne 19.5. upravuje VV, respektive vydává na základě dotazů změnu rozpočtu stavby zm05. Výkaz výměr je ovšem chybný, některé doplněné/sloučené SO ve svém součtu ceny objektu nesčítají všechny položky.

Např. u SO svršku (65-17-01,02,03) sloučené/doplněné položky pro 3.podbití do VV po vyplnění jednotkové ceny nesčítají částku za položku do celkové sumy za SO.

Zadáme o kontrolu VV stavby.

Odpověď:

VV byl opraven a přiložen k tomuto vysvětlení/doplnění.

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 31. 5. 2023 na den 2. 6. 2023.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz (evidenční č. VZ Z2023-015671). Změny se týkají těchto ustanovení:

Oddíl IV. 2.2):

rušíme datum 19. 5. 2023 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 2. 6. 2023 v 10:00 hod.,

Oddíl IV. 2.7):

rušíme datum 19. 5. 2023 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 2. 6. 2023 v 10:00 hod.

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

Příloha:

XDC_Lipnik_Drahotuse_zm06.xdc

XLS_Lipnik_Drahotuse_zm06.xls

Stavební povolení drážní úřad.pdf

Stavební povolení silniční úřad.pdf

Stavební povolení vodoprávní úřad.pdf

Ing. Karel Švejda, MBA

ředitel odboru investičního

na základě „Pověření“ č. 2449

ze dne 11. 5. 2018

Správa železnic, státní organizace