

Naše zn. 41101/2024-SŽ-OR HKR-NPI
Listů/příloh 4/0

E-ZAK

Vyřizuje Bc. Monika Löwová
Telefon +420 972 341 374
E-mail ORHKRzvz@spravazeleznic.cz

Datum 23. prosinec 2024

Vysvětlení, doplnění, změna zadávací dokumentace č. 5 k veřejné zakázce – 64024106

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, organizační jednotka Oblastní ředitelství Hradec Králové, tímto zveřejňuje na základě dotazů dodavatelů v souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů **vysvětlení a změnu** Zadávací dokumentace na veřejnou zakázku o názvu:

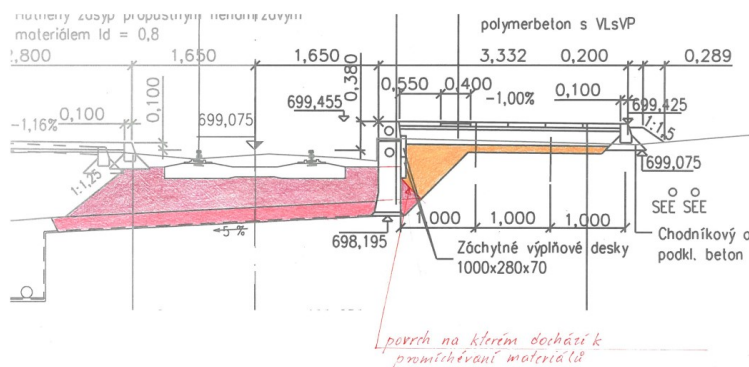
Oprava kolejí a výhybek v dopravně Kořenov

Dotaz dodavatele č. 28:

Dobrý den,

V odpovědi č. 20 zadavatel požaduje nadále zajištění ochrany šterkového lože přilehlého k nástupištní hraně před jeho mísením se s materiálem zásypu nástupiště za použití pouze dvou zákrytových desek D3 uložených v horní rubové části nástupištní hrany. Jak by tedy měla vypadat zóna styku vrstev rozdílných materiálů v místě desek D3, tj. na styku vrstev ŠD kolejového svršku a zásypu rubu nástupištní hrany? Měly by být vrstvy uloženy mezi sebou na styku po vertikální nebo diagonální styčné ploše? V případě, že styčná plocha bude diagonální, která vrstva by měla být řídicí? Nedojde v budoucnu bez mechanického odseparování rozdílných materiálů k jejich vzájemnému promíchání (ŠD zasypaný makadam kol. svršku) mezi sebou v prostoru jejich stykové plochy? Nebo, nebude zde moci docházet v budoucnu k nestejnomořnému sedání prefabrikátů a dlažby nástupiště z důvodu možného vysypávání zásypového materiálu z nástupiště do prostoru kolejového svršku? (Příloha 1).

Příloha 1



Odpověď zadavatele č. 28:

Zadavatel sděluje, že nástupištní prefabrikát bude zasypán propustným nenamrzavým materiálem hutněným s mírou zhutnění $ID = 0,8$ a to s vertikální spárou. Zadavatel předpokládá, že takto provedený zásyp nebude neznečišťovat kolejové lože.

Dotaz dodavatele č. 29:

V odpovědi na otázku č. 21 bylo zadavatelem uvedeno, že okraj nástupiště na straně koleje má být tvořen dlaždicemi v rozměrech 55x40x6cm, dále dlaždicemi s vodíciemi liniemi o rozměrech 40x50x6cm. Zbývající dlaždice na nástupišti by měly mít pak jednotný rozměr 50x50x6cm. Mají být dlaždice s vodíciemi liniemi opravdu vyrobeny z polymerbetonu, jak je popsáno na výkresech, nebo by měly být vyrobeny z betonu? Vzhledem k PD daným rozměrům dlaždic 55x40x6cm, které nejsou na trhu aktuálně v předepsaných rozměrech dostupné (obvykle dostupné rozměry dlažeb jsou : 50x50; 60x40; 40x40), plánoval objednatel zajistit požadovaný rozměr dlažby z desek o rozměrech 60x40 jejich oříznutím na požadované rozměry tj. 55x40cm? Je to takto možno provést? Má být pro dlažby 50 x 50 x 6 použit typ market? Jaký rozměr dlažby má být použit v místě přechodu ve staničení nástupiště č.1 od km 34,193 273 do km 34,193 254, kde mezi chodníkovou obrubou a vodícím pásem je šířka 0,750m? Zhotovitel navrhuje použít na zadláždění přechodu skladbu z dlažby 50 x 50 x 6 cm, s dořezy 50 x 25 cm.

Odpověď zadavatele č. 29:

Zadavatel sděluje, že za nástupní hranou bude položena betonová dlažba 550x400 dle Vzorového listu Ž8 10.1, potom vodící linie z kompozitního probarveného polymerbetonu 400x400 a dále betonová dlažba 500x500 dle požadavku Národního památkového ústavu.

Dotaz dodavatele č. 30:

Žádáme zadavatele o potvrzení návrhu zádlažby mezi prvky s vodíciemi liniemi a nástupištní hranou v úseku mezi staničeními km 34,193 254 až km 34,198 254, kde projektovaná šířka mezi uvedenými prvky je 0,85 m. Z tohoto rozměru vychází při šířce prvku Tisher tj. $\bar{s} = 0,28m$, že zadlážděný prostor mezi ním a dlažbou s vodíciemi liniemi má šířku 0,570 m ($\bar{s} = 0,85 - 0,28$). Zhotovitel navrhuje použít na zadláždění přechodu skladbu z dlažby 60 x 40 x 6 cm, seříznuté na šířku 0,57 m.

Odpověď zadavatele č. 30:

Zadavatel souhlasí s použitím seříznuté dlažby na šířku 570 mm. Seříznutá část bude u tvárnice Tischer. Poloha varovného pásu je dle předpisů (VL Ž 8.7 a vyhlášky č. 398/2009 Sb.) min. 2 500 mm od osy koleje, takže ji nelze zarovnat s vodící linií s funkcí varovného pásu, která je $1\ 680 + 800 = 2\ 480$ mm od osy koleje. Lze ji pouze oddálit, pro osobu pohybující se např. se slepeckou holí je však výhodnější, aby oba druhy varovných pásů na sebe co nejvíce navazovaly.

Dotaz dodavatele č. 31:

Je si zadavatel vědom toho, že posunutím varovných pásů o 2 cm směrem k nástupišti vznikne rozměr od varovných pásů k obrubníku 198 cm, což bude vyžadovat seříznutí dlažebních desek?

Odpověď zadavatele č. 31:

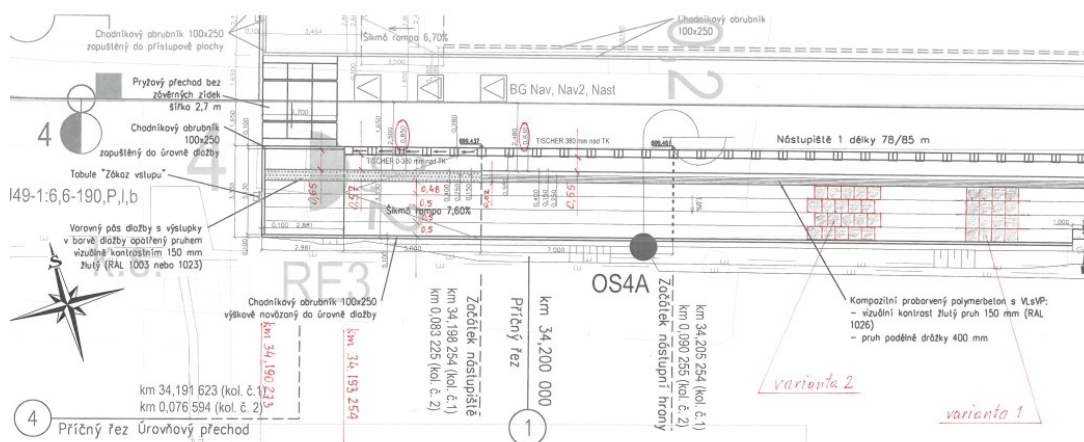
Viz Odpověď zadavatele č. 30.

Dotaz dodavatele č. 32:

Jaký motiv uvažuje objednatel při pokládce dlažebních desek? Má zhotovitel uvažovat šachovnicový vzor (varianta 1)? Nebo mají být jednotlivé pásy dlažby vůči sobě posunuty

o polovinu velikosti tvarovky, tedy s překladem (varianta 2). Oba návrhy jsou graficky uvedeny v příloze 2.

Příloha 2



Odpověď zadavatele č. 32:

Zadavatel sděluje, že pokládka dlažebních desek bude provedena dle Ž8.10.1, tedy dle Varianty 1 obr. dodavatele.

Dotaz dodavatele č. 33:

Připomínky zhotovitele k projekčnímu návrhu nástupišť

Nástupištní hrany jsou na rekonstruovaných nástupištech č.2 a 3 navrženy na jedné straně z typových prvků nástupištní hrany, tj. betonového prefabrikátu nástupištní tvárnice a prvku nástupištní hrany, a druhá hrana nástupišťe je tvořena betonovou obrubou o rozměrech 100 x 250 uloženou do betonového lože.

Jak prefabrikované nástupištní hrany, tak obruby jsou uloženy na vrstvě štěrkodrti železničního svršku. Dle našeho názoru je ŠD železničního svršku vrstvou neuhnutnou natolik, aby v budoucnu vzhledem k jejímu sedání a vzájemným posunům mezi zrny vrstvy ŠD na níž mají být prvky nástupištních hran osazeny nedocházelo k tvarovým deformacím a úklonům od svislice u nástupištních hran a obrub a současně i k deformačním trhlinám v jednotlivých prvcích nástupištních hran (obrubách, patkách, překladech Tischer).

Dalším aspektem, na který chce uchazeč upozornit je osazení prvků nástupišťe v blízkosti zásahu techniky při podbýjení a čištění kolejí v budoucnu. Uchazeč žádá zadavatele o potvrzení, že výše uvedené prvky nástupišťe mají být osazeny ve shodě s PD. Nebo zda mají být použity jiné typy nástupištních hran.

Závěrem upozorňujeme zadavatele, že na styku mrazuvzdorného propustného materiálu frakce 0/8 a železničního štěrku může bez použití separační vrstvy docházet k promísení různých frakcí ŠD. Uchazeč žádá zadavatele, zda má s užitím separační vrstvy na stycích štěrkových vrstev s různými frakcemi uvažovat.

Odpověď zadavatele č. 33:

Zadavatel sděluje, že návrh odpovídá Vzorovému listu Ž8.2.

Vibrovaná štěrkodrt fr. 0/8 je použita jako povrch nástupišťe v tl. 100 mm. Je tedy ve styku se zásypem z propustného nenamrzavého materiálu, který tvoří těleso nástupišťe.

Vzhledem k opožděné odpovědi, zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to ze dne 2. 1. 2025 do 12:30 hod na den 7. 1. 2025 do 12:00 hod.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Opravný formulář Oznámení o zahájení zadávacího

řízení bude uveřejněn na webovém portálu <https://vvz.nipez.cz/> (evidenční č. zakázky Z2024-050229). Změny se týkají těchto ustanovení:

LHŮTY V ZADÁVACÍM POSTUPU DO PODÁNÍ NABÍDEK (GR-Lot-Deadlines1):
rušíme datum 2. 1. 2025 v 12:30 hod. a nahrazujeme datem 7. 1. 2025 ve 12:00 hod.

Všechny ostatní části zadávací dokumentace zůstávají v platnosti beze změn.

Ing. Pavla Kosinová
ředitelka Oblastního ředitelství Hradec Králové