

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 972/2026-SŽ-SSZ-OVZ

Zveřejněno na profilu zadavatele

Vyřizuje Ing. Jana Šedová
Mobil +420 727 966 017
E-mail sedova@spravazeleznic.cz

Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 13

V souladu s ust. § 98 a 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále též „ZZVZ“) a s odvolání na znění článku 7 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, sděluje zadavatel následující:

Dotaz č. 169:

V zadavatelem postoupené dokumentaci k objektům SO 08-20-02 Kolín, obvod Kaplička – Kolín, most v km 294,425 a SO 09-20-01 Hlízovská spojka, most v km 0,482 jsme našli rozdílné požadavky na antikorozi ochranu nově uvažovaného zábradlí.

Zadavatel přitom u těchto objektů shodně zařadil na Stupeň korozní agresivity C4. Vrchní nátěr někde uvádí jednovrstvý polyuretan, někde dvouvrstvý. Celková tloušťka nátěru se pak liší 240 mikronů / 320 mikronů. Žádáme zadavatele o zvážení možnosti sjednocení tloušťky vrstev.

Odpověď na dotaz č. 169:

Zadavatel souhlasí se sjednocením nátěrů. Volba konkrétního nátěrového systému je na zhotoviteli za podmínky, že budou dodrženy požadované předpisy SŽ – bude dodržen předpis S5/4, přičemž konkrétní PKO musí splňovat použití minimálně v třídě prostředí C4 se systémem ONS91. Tloušťka mikronů může být zhotovitelem upravena dle patřičného předpisu (viz. Tabulka D/1 a E/1 předpisu správa železnic S5/4).

Dotaz č. 170:

V zadavatelem postoupené dokumentaci – soupisu prací objektu SO 08-11-01 Kolín, obvod Kaplička – Kolín, železniční svršek je pol. č.16 - ZDVIH KOLEJE NA PRAŽČÍCH BETONOVÝCH OD 0 PŘES 200 MM.

V této položce je uvažováno se zahlučením stávající koleje pomocí strojní čističky - 2 pojezdy v úseku 350m. Dle našeho názoru bude prvním pojezdem kompletně odstraněno stávající šterkové lože a při druhém pojezdu odstraněna zemina ze železničního spodku.

V soupisu prací postrádáme výměry pro odstranění, odvoz a doplnění kolejového lože v celkové délce 350m. Uvažované množství doplnění šterku 0,5m³/m v související položce č.17 - SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ KOLEJE NA PRAŽČÍCH BETONOVÝCH DO 0,05 M považujeme za nedostatečné. Žádáme zadavatele o kontrolu a případné doplnění výměr.

Odpověď na dotaz č. 170:

Samotný odběr kolejového lože pro snížení nivelety je součástí výkonu strojní čističky, která je vykázána v položce č. 16. Objem likvidovaného kolejového lože je započítán do položek odstranění kolejového lože č. 32 a navazujících položek. Nové lože není uvažováno v objemu 0,5 m³/m, ale v celkovém objemu 522 m³ a je vykázáno v pol. č. 9.

Dotaz č. 171:

V zadavatelem vydaném Vysvětlení č. 9 (v odpovědi na dotaz č. 134) a Vysvětlení č. 10 (v odpovědi na dotaz č. 135) reagoval na dotazy ohledně zpevnění kolejového lože pryskyřicí. Odpovědí na dotaz č. 134 reagoval doplněním výpočtu pro jednotlivé koleje, resp. stavebními postupy pro zřízení/zajištění štěrkového lože a odpovědí na dotaz č. 135 zadavatel upravil na polovinu původně navrženou mocnost pryskyřice pro zajištění 1m koleje.

K těmto úpravám uvádíme:

- a) Z našeho odborného pohledu se jeví úprava objemu pro tento způsob zajištění koleje z 0,4m³ na 0,2m³ výrazně nevhodná/nebezpečná s ohledem na zachování bezpečného provozu trati.
- b) Výpočtem se dokládá návrh zajištění TK č.2, tedy v rámci SP1 v celé délce 7,4km. Zajištění v rámci TK č.1 (tedy nové koleje) SP2 je navrženo pouze v dílčích částech v celkové délce 2,7km. Navržený způsob zajištění nově rekonstruované koleje pro SP2 v dílčích částech je z našeho pohledu v rozporu s požadavkem na traťovou rychlost a zachováním bezpečného provozu na trati.

Žádáme zadavatele o přehodnocení navrženého objemu pažení (viz. popis výše), případně o potvrzení, že takto navržený rozsah je bezpečný pro provoz na provozované koleji (traťová rychlosti 80 Km/h).

Odpověď na dotaz č. 171:

Ad a) Množství je dostatečné. Uvažováno bylo prolítí v ploše cca 0,3 (šířka) x 0,65 (hloubka).

Ad b) Zpevnění lože pryskyřicí bylo navrhováno s ohledem na osovou vzdálenost mezi provozovanou a rekonstruovanou kolejí, s ohledem na výškový rozdíl mezi provozovanou a rekonstruovanou kolejí a s ohledem na umístění koleje v oblouku/převýšení. Proto není zajištění ve stávající koleji č.1 navrženo v celé její délce. Např. v postupu SP1 v oblasti kolem km 290,0 není nutné použít zajištění stávající koleje č.1 vzhledem k velkému zdvihu nové koleje č.2. To samé platí pro směrový oblouk v km cca 295,5, kde dochází k výraznému směrovému posunu nových kolejí, zajišťování stáv. koleje č.1 tedy není nutné atd.

V Praze

.....
Ing. Petr Hofhanzl

ředitel Stavební správy západ
na základě Pověření č. 18-NM ze dne 30.09.2024
Správa železnic, státní organizace
(elektronicky podepsáno)