

Naše zn.: 299/2015/SSZ-ÚE  
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál  
Telefon: 972 244 865  
Mobil: 602 741 737  
E-mail: kosmal@szdc.cz

**Dle rozdělovníku****„Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Stará Paka – Malá Skála“****Dodatečné informace - Dodatek č. 13**

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvolání na znění článku 6 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

**Dotaz č.71:**

V odpovědi na dotaz č.65 zadavatel používá termín „pracovní (geodetická část?) dokumentace“. Z odpovědi dále vyplývá, že tento dokument musí zhotovitel předat 7dní před zahájením přejímacího řízení, jehož úspěšné zakončení je podmínkou pro ukončení výluky. Žádáme o přesné určení, co má tato „pracovní dokumentace“ obsahovat, abychom mohli odhadnout časovou náročnost jejího vypracování. Je zřejmé, že tato informace má zásadní vliv na průběh výluky.

**Odpověď na dotaz č.71:**

*Termínem „pracovní dokumentace“ je myšlena ta dokumentace (technická a geodetická) – Projekt stavby, která se přímo používá k zhotovení stavby, a jsou v ní zaznamenány všechny provedené změny oproti původnímu projektu. Jsou tím zejména myšleny stávající podklady a záznamy ke změnám (např. zápisy ve stavebním deníku, výkresy změn, ...), dokumentace vývoje vytyčovací sítě v průběhu provádění díla (součástí dokumentace jsou záznamy z měření, protokoly o výpočtech prokazující dosaženou přesnost, geodetické údaje – viz bod 10.3.6 Všeobecných technických podmínek), které jsou následně podkladem pro vyhotovení Dokumentace skutečného provedení stavby.*

**Dotaz č.72:**

Skutečně požaduje zadavatel do železničního svršku použít pouze kamenivo druhu „BII“, jak vyplývá z odpovědi na dotaz č.70, nebo je přípustný i druh „BI“, který předepíše projekt?

**Odpověď na dotaz č.72:**

*Použití tříd kameniva se řídí čl. 30 a tabulkou 1 předpisu SŽDC S3 díl X. Dle tohoto předpisu lze kamenivo použít následovně:*

*Minimální požadovaná třída kameniva pro tuto trať je **B II**.*

*Nový štěrk třídy B II lze použít bez omezení.*

*Recyklovaný štěrk třídy B II lze použít s těmito omezeními:*

- s rychlostí do 80 km/h včetně v plném profilu kolejového lože,
- s rychlostí větší než 80 km/h a menší nebo rovnou 160 km/h ve spodní vrstvě kolejového lože, nejvýše 50 mm pod úroveň ložné plochy pražců při konečné niveletě koleje.

**Zadavatel dále sděluje, že po kontrole zadávací dokumentace, dosud položených dotazů a poskytnutých odpovědí bylo provedeno upřesnění odpovědí na dotazy č. 67 a 68, a to takto:**

#### **Rekapitulace dotazu č.67:**

Výměna kompletů a pryžových podložek na stávajících betonových pražcích:

- V soupisu prací SO 02-10-01 má pol.č.7 (výměna kompletů Skl14) výměru 1484uzlů (předpokládáme, že zadavatel uvažuje  $1484/2=742$ ks pražců) a pol.č.8 (výměna kompletů ŽS4) 912uzlů (předpokládáme, že zadavatel uvažuje  $912/2=456$ ks pražců). Dle Technické zprávy mají být komplety Skl14 měněny pouze v kol.č.1 (mezi výh.č.2-4 – 527pražců, ostatní části koleje jsou na výhybkách a výhybkových pražcích), komplety ŽS4 v kol.č.2 (mezi výh.č.1-3 – 70pražců) a v kol.č.3 (za výh.č.3 – 79pražců). Výměra pol.č.7 by tedy měla být  $2 \times 527 = 1054$ uzlů a výměra pol.č.8  $2 \times (70+79) = 298$ uzlů. Žádáme o vysvětlení, případně opravu soupisu prací.
- V soupisu prací SO 02-10-01 je pol.č.7 popsána jako výměna svěrek Skl14. V ostatních objektech mají být dle soupisů použity svěrky Skl24. Skutečně požaduje zadavatel v objektu SO02-10-01 odlišný typ svěrek?
- Je správný náš předpoklad, že zadavatel požaduje vyměnit komplety ŽS4 v žst. Semily v kol.č.2 i v úseku, který nebude snesen, tj.km 102,125-102,435 (jak by odpovídalo výměře pol.č.6 soupisu prací – 1252uzlů tj.  $1252/2=626$ pražců)?
- Domníváme se, že pol.č.4 soupisu prací SO05-10-01 má chybnou výměru. V celém úseku je 9602pražců, výměra by tedy měla být  $2 \times 9602 = 19204$ uzlů. Pokud zadavatel bude požadovat výměnu dřevěných pražců za betonové (cca 500m, viz předchozí dotaz), pak by správná hodnota pol.č.4 byla  $2 \times (9602 - 500/0,61) = 17538$ uzlů, protože upevnění na vyměňovaných pražcích by mělo být součástí dodávky těchto pražců. Upraví zadavatel výkaz výměr?
- V rámci SO06-10-01 má být provedena výměna kompletů celkem na 8959pražcích. Součet pol.č.6 a 7 by tedy měl být  $2 \times 8959 = 17918$ uzlů. Opraví zadavatel soupis prací?

#### **Upřesnění odpovědí na dotaz č.67**

- Upřesněná odpověď:  
V soupisu prací SO 02-10-01 byly upraveny položky:  
Pol. č. 7 na 1054 uzlů  
Pol. č. 8 na 298 uzlů.
- Upřesněná odpověď:  
Sestava upevnění bude totožná s ostatními úseky, tzn. Skl24.  
V SO 02-10-01 Upravena položka č. 7 na svěrky Skl24
- Upřesněná odpověď:  
Ano, svěrky k výměně jsou navrženy i v koleji č. 2.  
Soupis prací beze změn.
- Upřesněná odpověď:  
Jak je uvedeno v odpovědi k dotazu 66, s výměnou dřevěných pražců nepočítá. Svěrky se tedy budou měnit i na dřevěných pražcích.  
V soupisu prací SO 05-10-01 upravena položka č.4 VÝMĚNA DROBNÉHO SVRŠKOVÉHO MATERIÁLU S49 SVĚREK ZA SKL24 na 19 204 uzlů.
- Platí původní odpověď.

### **Rekapitulace dotazu č.68:**

Antikoroziční úprava svěrek:

- a) Svěrky obecně jsou součástí dodávky a výměny pražců. Správný popis položek, které se týkají antikorozičního upevnění, by proto měl být „příplatek za antikoroziční svěrky“. Stávající popis vytváří duplicitu. Opraví zadavatel popisy položek v soupisech prací?
- b) Nesouhlasí počty antikorozičních svěrek dle soupisu prací s jejich reálnou potřebou, která vychází z délek přejezdů a tunelů a rozdělení pražců. Dle našeho výpočtu by hodnoty měly být tyto:
- SO01-10-01: 484ks (přejezdy)
  - SO02-10-01: 88ks (přejezdy)
  - SO03-10-01: 300ks (přejezdy)
  - SO04-10-01: 172ks (přejezdy)
  - SO05-10-01: 80ks (přejezdy)
  - SO06-10-01: 120ks (přejezdy) + 2788ks (tunel)
- Upraví zadavatel soupisy prací?
- c) Má být antikoroziční upevnění použito též v tunelech v úseku Semily – Železný Brod? Pokud ano, je potřeba navýšit příslušnou položku soupisu prací SO05-10-01.

### **Upřesnění odpovědi na dotaz č.68:**

- a) Platí původní odpověď.
- b) Upřesněná odpověď:

Ve VV jsou antikoroziční svěrky napočítány na pražce, tzn sada = 4 kusy svěrek. Detailní výpočet je součástí VV.

SO 01-10-01 - upravena položka č. 10, na 484 ks (upřesnění odpovědi).

SO 02-10-01 - upravena položka č. 12 na 88 ks (upřesnění odpovědi).

SO 03-10-01 - byla přidána do oddílu 54 položka č. 21, 300 ks.

SO 04-10-01 - upravena položka č. 11 na 172 ks (upřesnění odpovědi).

SO 05-10-01 - soupis prací beze změn, 416 ks.

SO 06-10-01 - upravena položka č. 11, 192 ks (přejezdy) + 2792 ks (tunel) = 2984 ks


(Přejezdy 297-282 a 390-376, tj. délka 15 a 14 m, to odpovídá  $1000 \cdot 1640 = 25$  a 23 pražcům, tedy 96 uzlům, tedy 192 kusům. Tunel Líšný 112,704 - 113,129, tj. délka 425 m, to odpovídá  $1000 \cdot 1640 = 698$  pražcům, tedy 1396 uzlům, tedy 2792 kusům).

- c) Platí původní odpověď.

### **Přílohy:**

- 1) SO011001\_soupis\_praci\_zmena\_150109.xls
- 2) SO021001\_soupis\_praci\_zmena\_150109.xls
- 3) SO041001\_soupis\_praci\_zmena\_150109.xls
- 4) SO051001\_soupis\_praci\_zmena\_150109.xls

V Praze dne 13. 01. 2015



**Ing. Lubor Hruběš**  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č.1700  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace