



Váš dopis zn.: Bez zn.

Ze dne: -

Naše zn.: 18713/2014/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. 8

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.51:

Je možné změnit postup výstavby - tam kde je to technicky možné navržené poprsní zídky změnit na řešení vhodnější z hlediska harmonogramu výstavby?

Odpověď na dotaz č.51:

Není zřejmé, co tím vhodnějším řešením tazatel myslí. Změnit to nelze, nepřipouštíme variantní řešení. Jde maximálně zaměnit monolit za prefabrikát.

Dotaz č.52:

Můžeme v rámci zrychlení výstavby použít jako náhradu místo potrubí betonového u propustků potrubí ocelové?

Odpověď na dotaz č.52:

Ne, nepřipouštíme variantní řešení.

Dotaz č.53:

Kam se budou odvážet kmeny z kácení stromů – je možné předpokládat, že zhotovitel kácení si ponechá dřevní hmotu pro další využití v rámci své činnosti?

Odpověď na dotaz č.53:

Výzisk dřevní hmoty bude deponován na náklady zhotovitele do ŽST Turnov.

Dotaz č.54:

Kácení stromů by mělo probíhat v době vegetačního klidu. Vzhledem k charakteru trati ale není možné tyto práce provádět při provozované koleji. Bude kácení prováděno v rámci vyloučené koleje v letních měsících?

Odpověď na dotaz č.54:

Ano, je to možné. Kácení je nezbytné pro provedení stavby v souladu s projektovou dokumentací.

Dotaz č.55:

Ve SO 02-11-01 a SO 04-11-01 je položka 574151 Asfaltový beton tř.I tl.60 mm – je ve výkazu výměr (příl.č.8), ale ve vzorových řezech je uvedena tl.40 mm. Která tloušťka této vrstvy je správná?

Odpověď na dotaz č.55:

Pro povrch nástupiště postačí asfaltový beton tl. 40 mm.
Soupis prací beze změn.

Dotaz č.56:

Ve výkazu výměr SO 01-11-01 je uvedena položka č.6 132214 Hloubení rýh (vč.rýh pro trativ. a melior.) šíř do 2 m...m3 71,70. V PD je uvedeno – výkop rýhy pro trativody m3 – 736,30, výkop rýhy pro svodné potrubí m3 – 45,70, výkop rýhy pro vsakovací žebra m3 – 25,60, výkop rýhy pro trativodní výust' m3 – 5,10. Celkem výkop rýhy – 812,70 m3. Rozdíl ve výkopu rýh dle výkazu výměr a PD je 741 m3.

Dotaz – Doplní zadavatel položku o chybějící výkop nebo do položky zřízení trativodů máme zahrnout také výkop rýhy?

Odpověď na dotaz č.56:

Soupis prací beze změn – v popisu položky 30 „TRATIVODY KOMPL Z TRUB Z PLAST HM DN DO 200MM, RÝHA TR 3-4“ je kompletní dodávka včetně výkopu i zásypu.

Dotaz č.57:

V SO 01-11-01 Technická zpráva – se uvádí v bodě 6.1 ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ – technologie bez snášení koleje

Technická zpráva – 6.3.1 Pražcové podloží – typ konstr. 5.3 – skladba vrstev 0,15 MS nebo zarovnat na úroveň skalního podloží. Znamená poznámka „ nebo zarovnat na úroveň skalního podloží, že odstranění konstrukčních vrstev bude provedeno SČ a 0,15 MS nebude realizována?

Odpověď na dotaz č.57:

Bude realizován, ale nemusí být vrstva 0,15 MS provedena v celé navržené tloušťce v místech, kde to neumožní niveleta skalního podloží.

Dotaz č.58:

V SO 01-11-01 je pol.č.39 327114 ZDI OPĚR, ZÁRUB, NÁBŘEŽ Z DÍLCŮ m3 – 4,500.

V PD je uvedeno – opěrná zídka z palisády h=1m, betonové lože – délka 40 m. Žádáme o doplnění dalších parametrů této opěrné zdi (např. příčný řez).

Odpověď na dotaz č.58:

Opěrnou zídku z palisádových prvků specifikují vzorové listy výrobce, kde je rovněž i montážní postup. Soupis prací beze změn

Dotaz č.59:

V některých objektech umělých staveb je ve výkazu výměr izolace pod kolejí asfaltovými pásy.

Ve výkresové části je uvedena izolace volně pokládaná (např. SO 01-20-01, SO 01-20-03, SO 03-20-01, atd). Která varianta izolace platí? A můžeme v rámci urychlení výstavby použít volně loženou izolaci, v případě že to technologická pravidla umožní?

Odpověď na dotaz č.59:

Tazatel se ptá na stejné věci. „Izolace volně pokládaná“ je totéž jako „volně ložená izolace“ – viz citace z dotazu. V oboru železničních mostů se běžně používá označení „plovoucí izolace“, tj. izolace, která není pevně spojena s nosnou konstrukcí. Všechny schválené SVI (Systémy vodotěsné izolace) tvořené asfaltovými pásy (ať již jednovrstvé či dvouvrstvé) umožňují zhotovení volně ložené izolace.

V Praze dne 09. 12. 2014

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