



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: Bez zn.

Ze dne: -

Naše zn.: 7370/2015/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál

Telefon: 972 244 865

Mobil: 602 741 737

E-mail: kosmal@szdc.cz

Dle rozdělovníku

„Trať 054A Ústí n.L. – Chomutov, úsek Most - Chomutov“

Dodatečné informace - Dodatek č. 3

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 zasláné dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č.9:

V zadavatelem poskytnutých Dodatečných informacích - Dodatek č.2 byl opraven soupis prací u SO 10-05, ŽST Kyjice, železniční svršek. Nově přibyla položka č.55 – Příčný posun výhybkové konstrukce na pražcích betonových do 0,5 m – 2 458 m.

Přesnější pojmenování této položky dle našeho názoru je Příčný posun koleje na pražcích betonových do 0,5 m?

Žádáme zadavatele o vysvětlení či opravu této položky.

Odpověď na dotaz č.9:

Položka byla přejmenována na „Příčný posun koleje na betonových pražcích do 0,5 m“, hodnota množství jednotek 2 458m byla zachována. Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-05.

Dotaz č.10:

V poskytnuté zadávací dokumentaci – v soupise prací u SO 10-04 Třebušice – Kyjice, železniční svršek, dle našeho názoru chybí položka na odtěžení štěrkového lože bagrem na mostě v km 49,861 (nelze provést pouze pročištění strojní čističkou). K tomu pak chybí položka na zřízení nového štěrkového lože na mostě.

Žádáme zadavatele o doplnění položek do soupisu prací, které by tyto práce zohledňovaly.

Odpověď na dotaz č.10:

Do soupisu prací SO 10-04 byla doplněna položka pro odtěžení kolejového lože bagrem na mostním objektu a položka pro zřízení štěrkového lože z nového materiálu. Takto vytěžené kolejové lože se odveze na recyklační základnu. Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-04.

Dotaz č.11:

V poskytnuté zadávací dokumentaci – v soupise prací u SO 10-02 Most - Třebušice, železniční svršek, dle našeho názoru chybí položka na odtěžení štěrkového lože bagrem na mostě v km 48,735 (nelze provést pouze pročištění strojní čističkou). K tomu pak chybí položka na zřízení nového štěrkového lože na mostě.

Žádáme zadavatele o doplnění položek do soupisu prací, které by tyto práce zohledňovaly.

Odpověď na dotaz č.11:

Vznesený dotaz není jednoznačný. V úseku, který řeší „SO 10-02 Most - Třebušice, železniční svršek“ se nenachází žádný mostní objekt v km 48,735. Most v km 48,735 se nachází v ŽST Třebušice (konkrétně se jedná o most SO 20-02) a tudíž souvisí s řešením „SO 10-03 ŽST Třebušice, železniční svršek“.

Pokud se tedy dotaz vztahuje k řešení SO 10-03, pak jsou potřebné výměry zahrnuty do VK tohoto objektu. Konkrétně:

Kolejová pole v kol. 6 dl. 100m - demontáž je v položce 9/VK (sp_72), montáž v položce 31/VK (sp_60), odtěžení štěrku v koleji 6 v obou mostech dohromady je uvažováno objemem 73m³ a započteno do celkového objemu sneseného štěrku v položce 1/VK (sp_84), jakož i do celkového objemu vloženého recyklovaného štěrku v položce 14/VK (sp_68).

Dotaz č.12:

Podle zjištění přímo na místě stavby se u objektu SO 10-04, Třebušice – Kyjice, železniční svršek v úseku km 49,000-49,400 nachází zasypané trativody. Mají se tyto trativody před strojním čištěním odstranit? Pokud ano, měla by se do soupisu prací doplnit položka zohledňující tyto práce.

Žádáme zadavatele o vysvětlení či doplnění položky.

Odpověď na dotaz č.12:

Stávající trativody v uvedeném úseku stavu by neměly kolidovat s rozsahem práce strojního pročištění kolejového lože. Na základě konzultace se správcem zadavatel požaduje tyto stávající trativody ponechat a pouze pročistit štěrkové lože strojní čističkou.

Dotaz č.13:

V Technické zprávě SO10-01 odst.5.2.3 je uvedeno, že bezстыková kolej má být zřízena z pasů délky 150m. Požaduje zadavatel dodat 150m pasy bez svarů, nebo je možno je svařit montážním svarem z 2x75m pasů, jako je tomu u ostatních objektů (v SO10-05 je požadováno dokonce jen 60m)?

Odpověď na dotaz č.13:

Zadavatel požaduje zřízení bezстыkové koleje (BK) z pasů dl. 150m u všech SO železničního svršku. Ve výjimečných, či jednoznačně odůvodněných případech je možno použít kratší kolejnice (vždy po projednání a po udělení souhlasu objednatele v rámci realizace stavby).

Jsou vydány upravené soupisy prací pro všechny SO železničního svršku.

Dotaz č.14:

Bude zadavatel požadovat nasazení dynamostabilizátoru?

Odpověď na dotaz č.14:

Zadavatel požaduje, aby byla kolej provozuschopná na projektem definované parametry ihned po skončení výluky a uvedení do provozu. Je na zhotoviteli, aby zvolil mechanismy, jakými tohoto dosáhne.

Obecně: položky soupisu prací zřízení koleje obsahují ve specifikaci mimo jiné „konečnou výškovou a směrovou úpravu koleje do předepsané polohy projektem nebo jiným zadáním včetně stabilizace kolejového lože“.

Dotaz č.15:

V Technické zprávě POV odst.6 se uvádí, že má být použit nový štěrk z lomu Měrunice (tučně zvýrazněno). Připustí zadavatel použití štěrku z jiného lomu?

Odpověď na dotaz č.15:

- Zhotovitel může ve stavbě použít kamenivo z jakéhokoli lomu za podmínky, že dodrží požadavky na kvalitu kameniva dle TKP a kamenolom bude mít Osvědčení pro dodávky do železničních drah na síti SŽDC s.o..

Dotaz č.16:

V Technické zprávě POV odst.6 se uvádí, že stávající kolejnice mají být vyzískány v délkách 25m. Technické zprávy jednotlivých SO však uvádějí jiné hodnoty – např. SO10-01 75m. V jakých délkách mají být tedy kolejnice vyzískány?

Odpověď na dotaz č.16:

V rámci řešení SO 10-01 se pouze vyměňují stávající kolejnice tvaru R 65 za UIC 60. V tomto stavebním úseku je navrženo pročištění kolejového lože a výměna kolejnic soupravou SDK. Kolejnice R 65 jsou správcem, ST Most požadovány vyzískat k dalšímu využití v délce 150 m (změněn počet ks u položky Řezání kolejnic pilou v soupisu prací). Do soupisu prací byly doplněny položky na Pročištění štěrkového lože a na odvoz odpadu po pročištění štěrkového lože. Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-01.

Ve zbývajících úsecích stavby jsou kolejnice dle zpracované předkategorizace klasifikovány jako odpad, případně jako určení k regeneraci. V obou případech budou vyzískány kolejnice (v rámci dělení na kolejová pole) a odvezeny na DZ. V případě kolejnic tvaru R 65 je počítáno s řezáním kolejnicových pásů na dl. 20 m, v případě kolejnic S 49 na dl. 25 m.

Dotaz č.17:

Předpokládáme, že do výměry pol.č.56 SO10-03 (výhybky tvaru J60-1:9-300 v žst.Třebošice) byla zahrnuta též výh.č.15, která je však tvaru J49-1:9-300. Upraví zadavatel soupis prací?

Odpověď na dotaz č.17:

Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-03 ŽST Třebošice, železniční svršek, kterým se reaguje na dotaz.

Dotaz č.18:

Výh.č. 15 v žst.Třebošice tvaru J49-1:9-300 má být dle soupisu prací vybavena 2ks žlabových pražců. Výhybky tohoto tvaru jsou však standardně vybavovány pouze 1ks. Upraví zadavatel soupis prací?

Odpověď na dotaz č.18:

Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-03 ŽST Třebošice, železniční svršek, kterým se reaguje na dotaz.

Dotaz č.19:

V PD chybí obvyklá příloha pro staniční zab.zař „Schéma izolace“, ze kterého by bylo možné jednoznačně určit polohu LIS ve výhybkách. Dodá zadavatel tento dokument pro žst.Třebošice a žst.Kyjice?

Odpověď na dotaz č.19:

Zapojení kolejových obvodů (KO) a tím izolace se nemění. V platnosti proto zůstávají stávající aktuální schémata izolace, která jsou k dispozici u správce SSZT OŘ ÚNL (Ing. Martin Švejda, tel. 972 424 414, e-mail:svejdama@szdc.cz).

Dotaz č.20:

Předpokládáme, že pol.č.51 SO10-03 reprezentuje konstrukci související s křižovatkou č.902. Co vše máme zahrnut do této položky? Pouze samotnou křižovátku, nebo též spojovací úseky mezi křižovatkou a výh.č.60, 61, 63, 64 a mezi výh. č.61-64 a 60-65 (jako je tomu v případě SDKS č.901)?

Odpověď na dotaz č.20:

U SDKS č.901 tato konstrukce bezprostředně navazuje na okolní výhybky, žádné spojovací úseky zde nejsou. Do položky č.51 zahrňte pouze vlastní křižovátku. U křižovatky č. 902 mají být spojovací úseky k navazujícím výhybkám započteny samostatně, do soupisu prací jsou doplněny dosud nezapočtené úseky mezi KK a odbočnými větvemi výhybek 60, 61, 63, 64 a potřebný objem nového štěrku.

Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-03 ŽST Třebošice, železniční svršek, kterým se reaguje na dotaz.

Dotaz č.21:

V technické zprávě SO10-05 odst.5.2.2 je uvedeno, že jazyky (a k nim přilehlé opornice), které jsou součástí vnějšího obloukového pasu poježděného v hlavním dopravním směru, mají být vyrobeny z materiálu vyšší kvality. Tento požadavek však není součástí vlastního popisu výhybek (chybí symbol „JPP“) ani soupisu prací. Žádáme zadavatele o jednoznačné určení, které výhybky mají být takto vybaveny a jak (ve formě: č.výh. + strana vlevo či vpravo) a doplnění příslušné položky do soupisu prací.

Odpověď na dotaz č.21:

Do TZ, VV a SP byla doplněna specifikace JPP ke všem výhybkám (č. 19 – 24).

Aktualizované označení výhybek bude tedy následující:

Obl-j60-1:12-500(1100.650;343.543)-l-zl-P-p-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-oba

č. 19

Obl-o60-1:12-500(1100.650;916.693)-I-zl-P-I-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-P	č. 20
Obl-o60-1:12-500(1105.650;913.494)-I-zl-L-I-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-L	č. 21
Obl-j60-1:12-500(1105.650;344.030)-I-zl-P-I-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-oba	č. 22
Obl-j60-1:12-500(1105.650;344.030)-I-zl-P-p-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-oba	č. 23
Obl-o60-1:12-500(1100.650;916.936)-I-zl-L-p-ČZ-b-KS-ZPT-JPP-L	č. 24

Je vydán upravený soupis prací pro SO 10-05.

V této souvislosti uchazeče upozorňujeme, že obecně v soupise prací je vykázáno vždy nejdůležitější (a nejdražší) nadstandardní vybavení výhybek. Za standardní vybavení nutno považovat to vybavení, které je definováno směrnicí č. 77, účinnost od 1.10.2010. Pokud vybavení zde vyžadované není dostatečně popsáno položkami třídníku typu „Příplatek za....“ nebo R- položkami, zahrne se do základní položky výhybky, jedná se např. o válečkové stoličky, omezovač polohy jazyka apod.

Dotaz č.22:

1) Práce se šterkem SO 10-05:

- Ve kterých úsecích se počítá s odtěžením šterku strojní čističkou a ve kterých klasickou technologií? Prosíme o uvedení konkrétních čísel kolejí a staničení.
- Pol.č.39 reprezentuje doplnění šterkového lože. Vzhledem k výměře předpokládáme, že se jedná o doplnění po čištění i doplnění do úseků, kde proběhne jen úprava GPK. Jaká část výměry je určena jako doplnění po čištění a jaká pro úpravu GPK?
- Je správný náš předpoklad, že pol.č.40 reprezentuje zřízení šterkového lože v oblastech, kde bylo sneseno v rámci pol.č.53?
- Výměra pol.č.53 je dána součtem: $1876,6 = 90,0 + 1005,1 + 781,5 \text{ m}^3$. Předpokládáme, že $90,0 \text{ m}^3$ je kontaminovaný šterk z výhybek. Hodnota $781,5 \text{ m}^3$ se číselně přesně shoduje s předpokládaným množstvím odpadu po strojním čištění. Jedná se o náhodu, nebo je toto množství započteno omylem? V tom případě by bylo potřeba upravit i pol.č.52, 50, 49, 18.

Odpověď na dotaz č.22:

Ad a):

Kompletní odtěžení šterku bude probíhat pouze klasickou metodou a to v místě chomutovského zhlaví. Konkrétně se jedná o úseky:

- k.č. 3 km 56,174 – do konce výhybky č. 19
k.č. 1 km 56,174 – 56,451
k.č. 2 km 56,174 – 56,448
k.č. 4 km 56,174 - do konce výhybky č. 21

Položka na odtěžení šterku strojní čističkou byla zrušena.

Čištění kolejového lože strojní čističkou:

- | | | | |
|--------|--------------------|---|-----------------|
| k.č. 3 | km 55,767 – 56,174 | | |
| k.č. 1 | km 55,817 – 56,174 | a | 56,451 – 56,800 |
| k.č. 2 | km 55,790 – 56,174 | a | 56,448 - 56,800 |
| k.č. 4 | km 55,739 – 56,174 | | |

Celková délka pročištěných kolejí: 2288,456 m

Ad b):

Rozdělení výměr pro doplnění šterkového lože je uvedeno níže:

Doplnění šterkového lože pro úpravu GPK	1464,33 m ³
Doplnění šterkového lože po čištění	1235,77 m ³
Celkem doplnění šterkového lože	2700,10 m ³

Ad c):

Uvedená položka znamená zřízení kompletně nového kolejového lože po předchozím odtěžení

Ad d):

Položka byla opravena. Celková hodnota položky je dána součtem odpadu po zrecyklování kolejového lože (483,944 t) a odpadu po pročištění kolejového lože (1606,496 t).

Celková hodnota vytěženého štěrku, který se odváží na RZ je 992,706 m3. Odpad z recyklace a po pročištění se odváží na skládku.

Dotaz č.23:

Práce se štěrkem SO 10-03:

Ve kterých úsecích se počítá s odtěžením štěrku strojní čističkou a ve kterých klasickou technologií? Prosíme o uvedení konkrétních čísel kolejí a staničení.

Odpověď na dotaz č.23:

Technologii odtěžení zvolí dodavatel podle svých možností. Projekt předpokládá odtěžení strojní čističkou MIMO ZHLAVÍ, tj. pro kol.č.1 v km 47,250 - 48,800, pro kol.č.2 v km 47,200 - 48,800, s vložením provizorních kolejových polí v místě snesených stávajících výhybek č.47, 57 a 58.

Dotaz č.24:

Zadavatel dle zadávací dokumentace SO 20-03 (příloha č. 1 – Technická zpráva) vyžaduje přípravu povrchu betonových konstrukcí před zahájením aplikace sanačních materiálů v souladu s TKP, kap. 23 dle bodu v TZ 2.11.1. Dle uchazeče tomuto postupu přípravy podkladu neodpovídá výkaz výměr, kde zcela chybí následující položky a předpokládané výměry:

- mechanické odstranění degradovaného betonu
- ochrana betonářské výztuže pasivačním nátěrem
- případná aplikace spojovacího můstku (při nedostatečné adhezi)

Prosíme o doplnění těchto položek do výkazu výměr zadavatele vč. předpokládaného rozsahu, příp. o sdělení informace, do kterých položek ze stávajícího výkazu výměr a v jakém rozsahu má uchazeč výše uvedené položky ocenit.

Odpověď na dotaz č.24:

Mechanické odstranění degradovaného betonu nepředpokládáme, degradovaný beton bude odstraněn abrazivním vodním paprskem. Do soupisu prací jsme doplnili položky :

- ochrana betonářské výztuže pasivačním nátěrem
- aplikace spojovacího můstku (při nedostatečné adhezi) – výkaz doplněn pro 50 % plochy sanace

Je vydán upravený soupis prací pro SO 20-03.

Dotaz č. 25:

Zadavatel dle zadávací dokumentace SO 20-03 (příloha č. 1 – Technická zpráva) a výkazu výměr předpokládá provedení celoplošné reprofilace v tl.10mm pouze na přístupných bocích MT nosníků. Na nepřístupných bocích

MT nosníků (vnitřní stěny nosníků dle TZ, tabulka v příloze na str. 70) zadavatel předpokládá provedení přípravy podkladu dle bodu v TZ 2.11.1 a provedení pouze jemné stěrky tl. 2mm a nátěru typ S2.

Jakým způsobem předpokládá zadavatel obnovu odbourané krycí vrstvy pro obnaženou výztuž v těchto místech?

Odpověď na dotaz č.25:

Nosná konstrukce mostu z MT nosníků neumožňuje řádnou sanaci – ve velmi malém prostoru 0,2m x 1,2m mezi jednotlivými nosíky není proveditelné účinné otryskání vysokotlakým vodním paprskem ani následná sanace. V tomto prostoru projekt předpokládá pouze „očištění“ povrchu betonu s jeho minimální degradací, ochranu betonářské výztuže pasivním nátěrem v rámci možného přístupu a provedení pouze jemné stěrky tl. 2mm a nátěru typ S2 v rámci možného přístupu.

Dotaz č. 26:

Zadavatel dle zadávací dokumentace SO 20-03 (příloha č. 1 – Technická zpráva) a výkazu výměr předpokládá provedení přípravy podkladu i v nepřístupných částech MT nosníků. S ohledem na velmi malý prostor 0,2m x 1,2m mezi jednotlivými nosíky je dle odborného názoru uchazeče neproveditelné provést účinné otryskání vysokotlakým vodním paprskem případně mechanické odbourání degradovaných vrstev betonu běžným strojním vybavením.

Jakým způsobem zadavatel předpokládá provedení přípravy podkladu?

Odpověď na dotaz č.26:

Odpověď je obdobná jako k předchozímu dotazu č.25. Nosná konstrukce mostu z MT nosníků neumožňuje řádnou sanaci – ve velmi malém prostoru 0,2m x 1,2m mezi jednotlivými nosíky není proveditelné účinné otryskání vysokotlakým vodním paprskem ani následná sanace. V tomto prostoru projektant předpokládá pouze „očištění“ povrchu betonu s jeho minimální degradací (plošně odbouraný povrch by v nepřístupném místě nebylo možno dostatečně a řádně sanovat).

Dotaz č. 27:

Zadavatelem uvedený sanační postup na nepřístupných místech MT nosníků SO 20-03 je z odborného hlediska uchazeče nedostatečný. Absence krycí vrstvy na nepřístupných místech MT nosníků bude mít vliv i na přístupná místa, kde je předpokládána reprofilace v tl. 10mm. Za takto navrženou sanaci nemůže zhotovitel nést požadovanou záruku v délce 60měs, resp. 120 měs. dle Obchodních podmínek čl. 19.4.2.

Umožní zadavatel uchazeči jiný režim záručních dob pro opravu MT nosníků s ohledem na nepřístupná místa?

Odpověď na dotaz č.27:

Jiný režim záručních dob bude vyžadovat sanace v nepřístupných místech nosníků. Přístupné plochy budou podléhat standardním zárukám.

Dotaz č. 28:

Zadavatel předpokládá u SO 20-03 maximální hloubku odbourání při otryskání betonové konstrukce MT nosníků 5mm. Dle uchazeče vzhledem ke zjevné výrazné degradaci krycích vrstev výztuže takto otryskaná betonová konstrukce nevyhoví požadavku na minimální přídržnost 1,5MPa. V tom případě bude nutné nanášené sanační

materiály mechanicky kotvit. Tento postup je též predikován v zadávací dokumentaci (přílha č. 1 – Technická zpráva – Stavebně technický průzkum, str. 10).

Připustí zadavatel větší hloubku otryskání než je uvedená hodnota 5mm v případě nedostatečných hodnot min. přídržnosti podkladu 1,5MPa?

Odpověď na dotaz č.28:

U MT nosníků nejde ani tak o degradaci krycích vrstev jako o špatné umístění měkké výztuže téměř bez krycí vrstvy už při výrobě. Pro tuto betonářskou výztuž projekt uvažuje ochranu pasivačním nátěrem a následně sanační vrstvu. Nutnost mechanicky kotvit sanační vrstvu projekt nepředpokládá vzhledem k málo porušenému povrchu betonu MT nosníků.

Dotaz č. 29:

V případě, že zadavatel nepřipustí v oddůvodněných případech navýšení hloubky odbourání betonové konstrukce SO 20-03, pak uchazeč z hlediska své odbornosti musí předpokládat v souladu s TZ úpravu postupu sanace přístupných boků MT nosníků (položka č. 45 – 626111 REPROFILACE PODHLEDŮ, SVISLÝCH PLOCH SANAČNÍ MALTOU JEDNOVRST TL 10MM) na mechanicky kotvenou reprofilaci tl. cca 20mm.

Jakým způsobem má uchazeč toto zohlednit v nabídkovém rozpočtu?

Odpověď na dotaz č.29:

U MT nosníků nejde ani tak o degradaci krycích vrstev jako o špatné umístění měkké výztuže téměř bez krycí vrstvy už při výrobě. Pro tuto betonářskou výztuž projekt uvažuje ochranu pasivačním nátěrem a následně sanační vrstvu tl.10 mm. Nutnost mechanicky kotvit sanační vrstvu projekt nepředpokládá vzhledem k málo porušenému povrchu betonu MT nosníků.

Dotaz č. 30:

Zadavatel předpokládá maximální hloubku odbourání při otryskání betonové konstrukce SO 20-03 MT nosníků 5mm. Dle uchazeče vzhledem k výrazné degradaci krycích vrstev výztuže takto otryskaná betonová konstrukce nebude dostatečná pro důkladné ošetření odhalené betonářské výztuže?

Připustí zadavatel větší hloubku otryskání než je uvedená hodnota 5mm pro možnost provedení důkladné ochrany odhalené výztuže?

Odpověď na dotaz č.30:

U MT nosníků nejde ani tak o degradaci krycích vrstev jako o špatné umístění měkké výztuže téměř bez krycí vrstvy už při výrobě. Projekt uvažuje hloubku odbourání při otryskání betonové konstrukce MT nosníků 5mm a následnou ochranu výztuže pasivačním nátěrem a sanační vrstvu tl.10 mm.

Dotaz č. 31:

V zadávací dokumentaci v příloze F.3.1 Časový plán prací je pro kompletní rekonstrukci mostního objektu SO 20-03, část traťové koleje TK2 uvedeno časové období 25.9.2015 až 16.11.2015, tedy celkem 53 dní. Tento časový úsek je pro požadovaný způsob opravy minimální za předpokladu ideálních klimatických podmínek. Za nepříznivých podmínek není možno ani za použití dodatečných opatření dodržet zejména pro provádění sanace povrchu mostovky a izolací předepsané technologické parametry v tomto krátkém čase.

Žádáme zadavatele o sdělení, jakým způsobem bude toto řešeno, protože minimálně 50% časového úseku spadá již do klimaticky problematického období.

Odpověď na dotaz č.31:

Projekt navrhl stavební postupy v souladu se zadavatelem zadaným, přesně ohraničeným termínem výstavby. Stavební postupy jsou zpracovány tak, aby reflektovaly požadavky na doby výstavby dílčích SO a PS i požadavky na zachování drážního provozu ze strany zadavatele dokumentace za standardních klimatických podmínek. V případě, že klimatické podmínky budou prokazatelně výrazně horší, než bylo očekáváno, bude situace řešena operativně během výstavby.

Dotaz č. 32:

V zadávací dokumentaci SO 20-02 Je navržena koncepce prefabrikované konstrukce (s klouby ve stěnách) a tvar prefabrikátu shodující se s konkrétním typovým prefabrikátem konkrétního výrobce.

Je možné změnit koncepci prefabrikované konstrukce a použít jiný prefabrikát (typový nebo staveništní), při splnění prostorových požadavků přemostění a při zachování požadavků na rychlost výstavby a kvalitu pohledových ploch, únosnost a životnost?

Odpověď na dotaz č.32:

Pro realizaci nové konstrukce mostu je možné použít jiný typ prefabrikované konstrukce, za předpokladu, že budou dodrženy požadavky na únosnost, kvalitu povrchů betonů, rozměrová přesnost, navržená kvalita materiálů a dále požadavek na zajištění výroby jako mimostaveništní prefabrikát s dostatečným předstihem tak, aby byly splněny požadavky na pevnost a modul pružnosti betonů prefabrikátů v době před zahájením provozu na mostě.

Dotaz č. 33:

V zadávací dokumentaci v příloze F4-schéma stavebních postupů jsou pro zajištění přístupu k některým opravovaným objektům vyznačeny dočasné přejezdy přes vlečkové koleje. Ve výkazech výměr položky na tyto práce chybí.

Kam máme tyto náklady zahrnout?

Odpověď na dotaz č.33:

Provizorní dočasné přejezdové konstrukce budou zahrnuty v SO železničního svršku daného stavebního úseku. Je vydán aktualizovaný soupis prací pro dotčené SO (SO 10-03 a SO 10-05) s doplněnou položkou pro zřízení provizorních přejezdů.

Dotaz č. 34:

Připustí zadavatel použití drážního šterku třídy BII, nebo pouze BI?

Odpověď na dotaz č.34:

Předpis SŽDC S3 v díle X, kapitola III - Materiál kolejového lože v tabulce 1 specifikuje použití třídy kameniva.

Vzhledem k tomu, že se jedná o trať s rychlostí jízdy do 120km/hod včetně, je štěrku kvality BII přípustný. V případě recyklovaného štěrku, je nutno dodržet podmínky pod tabulkou níže.

Tab. 1 Použití třídy kameniva

Koleje	Druh kameniva		
	Nové přírodní	Recyklované	Umělé
koleje s rychlostí větší než 120 km/h	BI	BI ¹⁾	nepovoleno
koleje 1. až 4. řádu s rychlostí do 120 km/h včetně	min. BII	min. BII ¹⁾	nepovoleno
koleje 5. až 6. řádu s rychlostí do 120 km/h včetně	min. C	min. C ¹⁾	min. C

¹⁾ Recyklované kamenivo je možno použít v kolejích:

- 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,
- na tratích s rychlostí nad 160 km/h se použití recyklovaného kameniva nepřipouští.

Další sdělení zadavatele:

Zadavatel provádí úpravu v Zadávacích podmínkách takto:

Zadavatel v rámci „Dodatečných informací – Dodatku č. 3“ a předešlých dodatků na základě dotazů dodavatelů upřesnil některé údaje týkající se způsobu realizace zakázky z technického a technologického hlediska a také průběžně prováděl opravu a doplnění některých položek soupisu prací, které jsou součástí Zadávací dokumentace, uveřejněné na profilu zadavatele.

Odůvodnění provedené změny:

Zadavatel upřesnil soupisy prací a technické specifikace tak, aby vyloučil pochybnosti uchazečů a zvýšil jejich právní jistotu.

V souvislosti s provedenými úpravami, se zadavatel přiměřeně prodloužit lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 1 den je v souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změn. Provedené změny nelze považovat za takové změny, které by rozšířily okruh možných dodavatelů a vyvolávaly tak potřebu prodloužení lhůty pro podání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších platných právních předpisů, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů
Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům
Datum: 10 / 06 / 2015 nahrazeno: **11 / 06 / 2015** Čas: 09:00


IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast
Datum: 10 / 06 / 2015 nahrazeno: **11 / 06 / 2015** Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek
Datum: 10 / 06 / 2015 nahrazeno: **11 / 06 / 2015** Čas: 09:15

Zadavatel tímto svým rozhodnutím - provedením úpravy - je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

Přílohy: 1) upravený soupis prací pro SO 10-05
2) upravený soupis prací pro SO 10-04
3) upravený soupis prací pro SO 10-01
4) upravený soupis prací pro SO 10-03
5) upravený soupis prací pro SO 10-02
6) upravený soupis prací pro SO 20-03
7) upravená Technická zpráva

V Praze dne 15. 05. 2015



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