



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.: 5459/2016-SZDC-SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál

Telefon: 972 244 865

Mobil: 602 741 737

E-mail: kosmal@szdc.cz

Dle rozdělovníku

„Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně“

Dodatečné informace - Dodatek č. 1

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.1:

V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci není řešen způsob vyústění trativodů. Například u SO 01-10-01, Mariánské Lázně (mimo) – Vlkovice, km 0,736-7,009, železniční svršek, jde o levostranný trativod v km 0,736 a pravostranný trativod v km 0,864.

Žádáme zadavatele o upřesnění způsobu zakončení trativodů v uvedených místech.

Odpověď na dotaz č.1:

Jedná se o drenážní odvodnění – nikoli trativody. Vyústění tohoto drenážního odvodnění bude provedeno na terén dle místních poměrů.

Dotaz č.2:

V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci je navrhována vodorovná zemní pláň i v úsecích, kde se požaduje zřízení trativodů. Obvykle platí, že požadavek na zřízení zemní pláně je uplatňován ve sklonu profilu terénu.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď na dotaz č.2:

V rámci úprav stavebních objektů železničního svršku bude provedena prioritně výměna stávajícího kolejového roštu, který je již na hranici životnosti. Současně bude provedena směrová a výšková úprava GPK na normové hodnoty dle požadavku aktualizovaného předpisu SZDC s.o S 3/2 - Bezstyková kolej. Součástí objektu jsou pouze nezbytné úpravy tělesa a pláně železničního spodku pro zajištění dostatečné šířky drážní stezky. V případě, že je podél tratě navrženo odvodnění, toto slouží prioritně pro zachycení povrchových srážkových vod přilehlého zářezového tělesa tratě. Nejedná se tedy o odvodnění zemní pláně podélným trativodem, nýbrž se jedná o odvodnění pomocí drenážního potrubí bez šachet, které má převážně odvádět vodu stékající z přilehlých svahů (zářezů) při úzkém profilu, kde nebylo možné provést reprofilace příkopů.

Dotaz č.3:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace jsou u některých mostních objektů v současné době vložena v koleji dilatační zařízení. Není zřejmé, zda se budou zřizovat nová. Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď na dotaz č.3:

Pro kolejový svršek na mostech v km 2,664 a 35,941 byl upraven VV. Pro dotčené úseky kolejového svršku byly upraveny texty TZ.

SO 01-10-01, SO 09-10-01, SO 14-10-01: (Mosty v km 2,664; 34,321; 35,941; 48,927) Speciální svěrky s nízkou svěrnou silou jsou součástí agregované položky kolejí na mostnicích. V soupisu se tak změna neprojevuje, v případě rozdílu v ceně svěrek je nutno, aby toto vzal uchazeč v potaz.

Dotaz č.4:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace je u SO 01-10-01, Mariánské Lázně (mimo) – Vlkovice, km 0,736-7,009, železniční svršek, v km 9,457 – 9,599 navržen pravostranný trativod na vnější straně oblouku s převýšením. Nemá být umístěn tento trativod vlevo? Okolní konfigurace sklonu terénu i směr oblouku tomu odpovídají.

Žádáme zadavatele o kontrolu a upřesnění.

Odpověď na dotaz č.4:

V této stavbě se nejedná o trativod se šachtami, nýbrž jen o drenážní odvodnění. Vzhledem k tomu, že předmětem této dokumentace nebylo řešení železničního spodku, ale jen odvodnění svahů. Tím vznikla potřeba reprofilace a díky úzkým profilům zářezu - tam kde nešla provést reprofilace příkopu, byla navržena drenážní trouba se zapuštěným kolejovým ložem, z důvodu nedodržení šířky pláně železničního spodku 2,6 m. od osy koleje. Toto pravidlo bylo dodrženo na všech rekonstruovaných úsecích.

Dotaz č.5:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace je v dopravně Ovesné Kladruhy hrana stávajícího nástupiště tvořena z betonových pražců. Výkaz výměr uvádí – zřízení nástupiště Sudop z užitého materiálu. Žádáme zadavatele o upřesnění, kde bude tento materiál vyzískán? Současně žádáme zadavatele o upřesnění dodávek materiálů do nástupišť ve všech objektech.

Odpověď na dotaz č.5:

Obecně: Nástupiště budou z důvodu postupu prací na kolejovém svršku demontována a po výměně svršku budou osazena zpět, v původní délce. Projekt předpokládá navrácení skladebných prvků v plném rozsahu materiálem z původní demontáže. Pro případnou záměnu v materiálu / řešení bude materiál nutno vyzískat z jiných staveb. Tento materiál zajišťuje Zadavatel.

Dotaz č.6:

Zadavatelem postoupená zadávací dokumentace – souhrnná technická zpráva uvádí požadavek pročištění štěrkového lože, výkaz výměr pak odtěžení štěrkového lože. Není zřejmé, co platí.

Žádáme zadavatele o upřesnění a o informaci, zda je možné použít plnoprofilového strojního čištění štěrkového lože místo odtěžení a následné recyklace štěrkového lože?

Odpověď na dotaz č.6:

V projektu je uvažováno využití 30% kameniva zpět do železničního svršku, 70% kameniva má být odvezeno na skládku. Údaje v ZOV zohledňují případné možné odchylky s ohledem na stávající stav kolejového lože.

Dotaz č.7:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace je v km 15,550 – 15,800, 16,050 – 16,150 a 16,350 – 16,450 navrženo odtěžení svahů zářezu až za stanovenou hranici dráhy.
Žádáme zadavatele o prověření, zda je tento požadavek plně v souladu s platným stavebním povolením.

Odpověď na dotaz č.7:

Uchazeči při zpracování nabídky budou uvažovat s odtěžením svahů zářezu v plném rozsahu dle projektu stavby.

Dotaz č.8:

Zadavatelem postoupenou projektovou dokumentací u SO 04-14-02, Ovesné Kladruby – Teplá, úrovněvý přejezd v km 15,450, je řešeno pouze odvodnění pláně železničního spodku. Není vyřešen odtok vody z příkopu podél trati přes komunikaci do propustku ani odtok vody z vlastní přilehlé komunikace např. šterbinovým žlabem.
Žádáme zadavatele v té souvislosti o kontrolu způsobu řešení odvodnění komunikací u všech opravovaných železničních přejezdů.

Odpověď na dotaz č.8:

*Železniční spodek v oblasti přejezdu v km 15,450 se nachází v úrovni okolního terénu. I když se přímo v oblasti přejezdu nenachází žádné odvodňovací prvky, oblast tratě i přejezdu nevykazuje žádné geomorfologické poruchy. S úpravou železničního spodku ani okolního terénu se neuvažuje i s ohledem na minimalizaci záborů nechráněných pozemků. Příkop podél trati se nachází mimo drážní pozemek. Vzhledem k tomu, že komunikace v okolí přejezdu klesá ve směru od koleje, není nutné provádět samostatné odvodnění komunikace.
Obecně: Veškeré odvodnění komunikací je řešeno odtokem vody do stávajícího terénu nebo příkopů dle místních poměrů.*

Dotaz č.9:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace je stávající železniční svršek v km 24,917 až 25,185 již z roku 1968 a není navržen do obnovy.
Žádáme o informaci, zda není uvažována ze strany zadavatele v té souvislosti úprava výkazu výměr.

Odpověď na dotaz č.9:

Bude zachováno řešení popsané v PD. Přiložena TZ, kde bylo v textové části opraveno označení počátku úseku.

Dotaz č.10:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace byla u stávajícího železničního svršku v km 28,315 až 28,670 provedena obnova v roce 2011. Přesto je tento úsek opět navržen do obnovy.
Žádáme o informaci, zda není uvažována ze strany zadavatele v té souvislosti úprava výkazu výměr.

Odpověď na dotaz č.10:

Bude zachováno řešení popsané v PD.

Dotaz č.11:

Dle zadavatelem postoupené projektové dokumentace byla u stávajícího železničního svršku v km 29,665 až 29,910 provedena obnova v roce 2012. Přesto je tento úsek opět navržen do obnovy.

Žádáme o informaci, zda není uvažována ze strany zadavatele v té souvislosti úprava výkazu výměr.

Odpověď na dotaz č.11:

Pro potřeby výběrového řízení bude zachováno řešení popsané v PD.

Dotaz č.12:

Zadavatelem postoupenou projektovou dokumentací není aktuálně dořešeno v km 29,620 odvodnění portálu Dolnohamerského tunelu oboustrannými příkopy.

Žádáme zadavatele o prověření a případné doplnění dokumentace.

Odpověď na dotaz č.12:

Jedná se o odvodnění výjezdového portálu Dolnohamerského tunelu IV, kdy levostranný příkop přechází před přejezdem vpravo a dále pod komunikací. Je částečně řešeno v SO 08-21-07 Propustek km 29,640. V rámci stavby dochází ke zrušení propustku a zřízení trativodu v uvedeném kilometru trati.

Dotaz č.13:

V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci na CD chybí v části I. geodetická část – přiložené složky jsou prázdné.

Žádáme zadavatele o postoupení chybějící části projektové dokumentace.

Odpověď na dotaz č.13:

Geodetická dokumentace bude předána po podpisu SoD.

Dotaz č.14:

Dle zadavatelem postoupené technické zprávy k SO 14-20-01, Karlovy Vary Březová (mimo) – Karlovy Vary dolní nádraží (mimo), km 48,582-52,175, žel. most v km 49,560, má dojít ke kompletnímu odstranění torkretové omítky která je na klenbách. Tyto práce obsahuje položka č. 45 (Odsekání degradovaného betonu stěn tl. 30 mm). Následně bude povrch kleneb otryskán křemičitým pískem. Tyto práce ale nejsou obsaženy v položce č. 47 (Očištění ploch stěn, rubu kleneb a podlah nesusušeným křemičitým pískem (metodou torbo)).

Položka č. 47 neobsahuje totiž plochu kleneb, tedy 784,705m², obsahuje pouze dle výpočtu pouze průčelní zdivo $2 \cdot 400 \cdot 0 = 800,0000$ [A], pilíře $6 \cdot 2 \cdot (6.2 \cdot 4.4) = 327,3600$ [B]. Celkem tedy: A+B=1 127,3600 [C]

Dále Technická zpráva uvádí, že povrch kleneb by měl být hloubkově přespárován. Tyto práce nejsou obsaženy v položce č. 50 (Hloubkové spárování zdiva aktivovanou maltou spára hl. do 80 mm dl do 6 m/m²), v té je opět uvažováno s průčelním zdivem a pilíři v rozsahu 80% plochy. Na tuto problematiku se váže i položka č. 49 (Vysekání spojovací hmoty ze spár zdiva hl. přes 40 mm dl do 6 m/m²).

Není zřejmé, zda má být torkretová omítka zcela odstraněna, provedeno otryskání a hloubkové přespárování kleneb dle textu v TZ. Pokud ano, tak měl by být počet m² upraven v položce č. 47, 49 a 50. Pokud budeme vycházet s výkresové dokumentace, tak by měla být torkretová omítka očištěna tlakovou vodou (zahrnuto v položce č. 48), případně lokálně odstraněny narušená místa torkretové omítky (část položky č. 45) a provedena reprofilace (zahrnuto v položce č. 51).

Žádáme zadavatele o upřesnění požadavků na rozsah prací a následnou úpravu soupisu prací tohoto stavebního objektu.

Odpověď na dotaz č.14:

Torkret v klenbě bude ponechán (jeho stav je dobrý), bude pouze otryskán a reprofilován. Rozsah hloubkového spárování bude dle stávajícího popisu v TZ.

Dotaz č.15:

Zadavatelem postoupená zadávací dokumentace k SO 01-20-01, Mariánské Lázně (mimo) -Vlkovice (mimo), km 0,736-7,009, žel. most v km 2,664, uvádí v soupise prací v položce č. 45 Zřízení mostnic železničního mostu z tvrdého dřeva v přímé bez převýšení 49 ks nových mostnic.

V technické zprávě v bodu č. 6.1.1 je současně uvedeno, že všechny mostnice budou sneseny a nahrazeny novými. Pokud vezmeme v úvahu, že most je dlouhý 80,8 m / 49 ks = 1,65 m, tak dle našeho názoru by měl být počet mostnic vyšší a to cca $80,8 / 0,6 = 135$ ks. Počet mostnic ovlivňuje konečnou výši položek 45, 46 a 47.

— Žádáme zadavatele o prověření počtu mostnic a případnou úpravu soupisu prací.

Odpověď na dotaz č.15:

Přiložen upravený VV.

Dotaz č.16:

— V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci je v části POV přiložen harmonogram prací, který je dle našeho názoru nereálný.

Žádáme zadavatele o upřesnění, zda je možné prodloužení výluk jednotlivých částí traťových úseků a posunutí výluky 2.části tak, aby se neprolínala s výlukou částí 1.

Odpověď na dotaz č.16:

POV respektuje nezbytně potřebný rozsah výluk pro provedení realizace stavby a zároveň požadavek zadavatele na realizaci výlukových prací v roce 2016.

— *Prolínání výlukových etap je navrženo z důvodu včasného ukončení výlukových prací před nástupem technologicky rizikového zimního období. Stanovený rozsah výluk byl předběžně projednán a odsouhlasen s dotčenými dopravci. Tento rozsah výluk je také uveden v příloze 2c) návrhu SOD – Zvláštní technické podmínky zhotovení stavby, článek 5.1.9. Z těchto důvodů je potřeba považovat stanovený rozsah výluk za závazný.*

Další sdělení zadavatele:

A) V TZ SO 08-20-02 (most v km 26,167) byla odstraněna poznámka o výměně podélníků. Toto není součástí projektu. V příloze přikládáme opravenou Technickou zprávu uvedeného objektu.

B) V souvislosti s výše uvedenými změnami v těchto Dodatečných informacích a se změnami uvedenými v přechodých Dodatečných informacích zadavatel zároveň přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 2 dny je v souladu s § 40 odst. 3 ZVZ a je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny. Provedenou změnu nelze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných dodavatelů a

vyvolávala tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 zákona, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zakázce:

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů

Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům

Datum: 04 / 05 / 2016 nahrazeno: 06 / 05 / 2016 Čas: 09:00

IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 04 / 05 / 2016 nahrazeno: 06 / 05 / 2016 Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 04 / 05 / 2016 nahrazeno: 06 / 05 / 2016 Čas: 09:15

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

Přílohy:

- 1) 511010101001_Zel_svrsek_km_0_736__11_960_TZ.pdf
- 2) 511010109001_Zel_svrsek_km_33_439__37_745_TZ.pdf
- 3) 511010114001_Zel_svrsek_km_48_582__52_175_TZ.pdf
- 4) 511010108001_Zel_svrsek_km_24_917__32_737_TZ.pdf
- 5) 511040115001_Most_km_26_167_TZ.pdf
- 6) Opravený soupis prací SO_01-10-01
- 7) Opravený soupis prací SO_09-10-01
- 8) Opravený soupis prací SO_01-20-01P

V Praze dne 11. 04. 2016



Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
na základě pověření č. 1604
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace