

Naše zn. 7227/2020-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 3/1

Vyřizuje Renáta Majerová

Mobil +420 724 932 325
E-mail Majerova@spravazeleznic.cz

Datum 14. srpna 2020

Věc: Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 14
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Dotaz č. 169:

SO 04-20-01 Bezprávi - Brandýs nad Orlicí, železniční most v ev. km 261,607

- a) V Technické zprávě je uvedeno, že chodníkové plechy budou pro účel PKO demontovány a odvezeny do dílny a následně osazeny zpět na most. Dále má být provedena úprava těchto chodníkových plechů v místě napojení na předpolí. V soupisu prací nejsou položka obsahující tyto práce. Žádáme o doplnění této položky do soupisu prací.
- b) V Technické zprávě je uvedeno:
„Po očištění ocelových prvků konstrukce technický dozor investora rozhodne o rozsahu oprav a obnov PKO. „
Chápeme správně, že bude mostní konstrukce očištěna celá a následně určen rozsah opravy PKO OK?
Pokud ano, žádáme o doplnění položky obsahující očištění celé ocelové konstrukce včetně uvedení požadovaného způsobu očištění do soupisu prací.
- c) Na ocelové konstrukci mostu bude dle Technické zprávy provedena oprava PKO. Při kontrole soupisu prací jsme zjistili, že soupis prací neobsahuje lešení. Dle našeho odborného názoru se požadované opravy PKO nedají bez použití závěsného či jiného lešení provádět, proto žádáme o doplnění této položky do soupisu prací.

Odpověď:

- a) *Chodníkové plechy se na mostě nenacházejí, jedná se o spřažený ocelobetonový most bez chodníkových plechů. V technické zprávě tato formulace nebyla nalezena.*
- b) *Bude očištěna pouze část konstrukce, kde je vizuálně porušena protikorozní ochrana. Odhad použitý v soupise prací je 5% plochy z ocelové části nosné konstrukce. Poškozená místa jsou vizuálně viditelná.*
- c) *Dle vizuálního zhodnocení projektantem se oprava PKO bude týkat míst se složitými detaily, tj. v místech v blízkosti opěr a pilířů (uložení). V těchto místech je uvažována také sanace opěr a pilířů, v jejichž položkách je zahrnuto potřebné lešení. Projekt předpokládá, že toto lešení bude využito i pro opravu PKO. Závěsné lešení nebude potřeba.*

Dotaz č. 170:

Harmonogram zadavatele předpokládá provádění části prací v období od listopadu do března tedy měsících s klimaticky nevhodnými podmínkami (např. betonáže kořenů zápor, zhotovování monolitických konstrukcí, sanace, piloty apod.). Jakým způsobem bude zadavatel postupovat v případě nemožnosti provádění prací z důvodů nevhodného klimatu?

Odpověď:

Dle zadavatele je pro uvedené práce v harmonogramu dostatečný prostor pro realizaci během dnů s vhodnými klimatickými podmínkami. Rizika vyplývajících z možných nepříznivých podmínek musí mít zhotovitel zahrnutý ve své analýze rizik. V případě předpokládaných ztížených podmínek výstavby, mezi které patří i klimatické podmínky, budou zvýšené náklady na tyto a obdobné práce dle článku 2.1.3 Komentáře k soupisu prací rozpuštěny v ceně položky.

Dotaz č. 171:

SO 05-20-05 - V projektové dokumentaci jsme nenašli zřízení přístupové komunikace pro práce v rámci stavebního postupu č.1 a odpovídající položky ve výkazu výměr. Prosíme o doplnění prací pro zřízení provizorní přístupové komunikace.

Odpověď:

Pro přístup na staveniště vlevo bude využit stávající přístupový chodník, který bude rozšířen odtěžením svahu, jak je uvedeno v Technické zprávě i zobrazeno ve výkresech stavebních postupů a je takto uvažováno i ve výkazu výměr.

Dotaz č. 172:

SO 05-22-01 - V místě stavebního objektu se nachází vzrostlé stromy a křoviny. Jejich kácení není řešeno v rámci dendrologické studie (B.6). Prosíme o doplnění do soupisu prací.

Odpověď:

Lokalitě se věnuje mapa Situace mimolesní zeleně – most u Sv. Jana (B.6.5.8) z Dendrologického průzkumu. Dokument přiložen.

V SO 00-83-01 Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí, kácení mimolesní zeleně je zahrnuta veškerá kácená zeleň na stavbě. Jde o mimolesní zeleň (dendrologický průzkum) + zeleň na PUPFL + rezervy na odlišné POV, dodatečné úpravy rozhledových poměrů, dorůstání zeleně během výstavby apod.

Doplněn dokument B_06_05_08.pdf.

Dotaz č. 173:

SO 04-21-01 - V projektové dokumentaci jsme nenašli zřízení přístupové komunikace pro stavební práce související se stavebním postupem SP2d. Prosíme o její doplnění do PD a soupisu prací.

Odpověď:

VTZ v části 6.2.1 „Přístupy na staveniště“ je řečeno, že k přístupu k mostnímu objektu bude sloužit polní cesta nacházející se v těsné blízkosti mostního objektu, zejména pro stavební postup SP2a. Alternativně bude využíváno drážní těleso vyloučené koleje při stavebním postupu SP2d.

Dotaz č. 174:

SO 04-20-06 - V projektové dokumentaci jsme nenašli zřízení přístupové komunikace pro stavební práce související s stavebním postupem č.1 a opěrou č. 1 (Ústecká strana). Prosíme o její doplnění do PD a soupisu prací.

Odpověď:

V TZ v části 6.4.2 „Přístupy na staveniště“ je řečeno, že k přístupu k mostnímu objektu bude sloužit polní cesta od blízkého přejezdu (Směr Brandýs) a alternativně drážní těleso vyloučené koleje. Vzhledem k tomu, že při stavebních pracích na mostním objektu není nutná těžká mechanizace, bude pro přístup na druhý břeh mostu sloužit vždy drážní těleso vyloučené koleje buď přímo přes mostní objekt, nebo z druhé strany od blízké polní cesty ze směru Ústí nad Orlicí.

Dotaz č. 175:

SO 04-20-06 - V rámci rekonstrukce stavebního objektu dojde k zvednutí konstrukce. Na stávající konstrukci jsou vedeny inženýrské sítě. Jakým způsobem je řešena ochrana

inženýrských sítí? Mají tyto inženýrské sítě potřebnou délkovou rezervu pro zvednutí a spuštění? Umožňují tyto sítě takovou manipulaci? Stejně dotazy platí i pro ostatní zvedané stavební objekty.

Odpověď:

V průběhu prací na mostním objektu dochází k dočasnému převěšení/přeložení kabelových tras, na který je vyhrazen samostatný stavební objekt (SO 04-76-21). V tomto objektu jsou tyto provizorní trasy navrženy tak, aby mohli být provedeny všechny nutné práce na mostním objektu včetně jeho přivednutí.

Dotaz č. 176:

SO 04-20-03 - V projektové dokumentaci jsme nenašli zřízení přístupové komunikace pro stavební práce u opěry č. 1 (Ústecká strana). Prosíme o její doplnění do PD a soupisu prací.

Odpověď:

V TZ v části 6.2.2 „Přístupy na staveniště“ je řečeno, že přístup k mostu je možný po trati nebo z cyklostezky vedoucí podél řeky Tichá Orlice. Vzhledem k tomu, že při stavebních pracích na mostním objektu není nutná těžká mechanizace, bude pro přístup na druhý břeh mostu (ústecká opěra) sloužit buď přímo mostní objekt (vyloučená polovina mostu) nebo přístup přes řeku Tichá Orlice po provizorních lávkách bez stavebního zásahu do vodoteče. Alternativou je nebezpečná polní cesta vedoucí u opěry O1, která však nebyla v projektu uvažována.

Dotaz č. 177:

SO 03-20-01 - Projektová dokumentace neřeší způsob provádění stavebního potupu během výluky koleje č. 2. (např. doprava prefabrikátů, odvoz vybouraných hmot, vkládání prefabrikátů a přístup prováděcích mechanismů - nízká světlost stávajícího mostu). Použití kolejového jeřábu není možné, s ohledem na omezenou nosnost při potřebném vyložení (zároveň při vyložení jeřábu mimo osu koleje bude závaží zasahovat do průjezdného průřezu sousední provozované koleje).

Odpověď:

V technické zprávě je omezení týkající se malé světlé výšky mostu uvedeno (kap. 5.8). Projektant si je vědom, že díky tomuto omezení budou práce v uvedeném stavebním postupu ztíženy. Doprava prefabrikátů i jejich osazení musí být prováděno nízkým jeřábem, který otvorem projede. K demolicí mostu a odvozu materiálu budou také použity menší stroje. V případě předpokládaných ztížených podmínek výstavby, mezi které patří i klimatické podmínky, budou zvýšené náklady na tyto a obdobné práce dle článku 2.1.3 Komentáře k soupisu prací rozpuštěny v ceně položky.

Povaha shora uvedených vysvětlení/ změn/ doplnění zadávací dokumentace nevyžaduje prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.spravazeleznice.cz/>.

Příloha:

B_06_05_08.pdf

V Olomouci dne 14. 8.2020

Ing. Miroslav Bocák

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace