

Naše zn. 8560/2020-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 6/9

Vyřizuje Renáta Majerová

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

Datum 2. září 2020

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

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 24
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Dotaz č. 263:

SO 03-20-01 Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 21“ jsme podali níže
uvedený dotaz č. 250:

Dotaz č. 250:

SO 03-20-01 Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 14“ jsme podali níže
uvedený dotaz č. 177:

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
ztížené. 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.

V odpovědi na tento dotaz zadavatel používá termín „nízký jeřáb“. Z principu odbornosti naší
společnosti a po provedení průzkumu trhu jsme došli k závěru, že žádný jeřáb s potřebnou
nosností při nutném vyložení není možno dopravit na projektem určené místo manipulace
prefabrikátů. Žádáme o objasnění jaký konkrétně typ jeřábu je zamýšlen."

Odpověď:

Dle projektanta je možno použít např. jeřáb Valla 250 nebo Valla 400, které dle uváděných
rozměrů podjedou pod stávajícím mostem (je zde i možnost prohloubení komunikace o cca
300mm – může být upřesněno dle požadavků konkrétní techniky). Jeřáb je i s břemenem
pojízdný proto není třeba velkého vyložení.

Po zkontaktování jediného majitele jeřábu Valla 400 v republice, nám bylo odpovězeno, že se
jedná o halový mechanismus nevhodný do terénu (to platí i pro typ Valla 250), který má
náročné požadavky na rovinnost a náklony pojezdové plochy. I možná manipulace s břemenem
větší hmotnosti je obtížná a omezená. Odbourání konstrukce pod komunikací v mostním

objektu, dle našeho názoru může ohrozit statiku mostu. Proto znovu žádáme o objasnění, jaký konkrétně typ jeřábu je zamýšlen.

Odpověď:

Prefabrikáty budou osazovány autojeřábem (konkrétní typ projektant nesmí určovat), který má podjezdnou výšku max. 3,2m. Pokud nebude stačit požadovaná nosnost, budou při osazování použity jeřáby dva. S tím souvisí prohloubení komunikace pod mostem o cca 35cm, která je tvořena především zeminou a její odstranění nebude mít na statiku mostu vliv. Odstranění zeminy je součástí položek výkopových prací souvisejících se založením mostního objektu.

Dotaz č. 264:

SO 05-20-01 Při kontrole projektové dokumentace jsme zjistili, že dle výkresů

„D_02_01_04_00_052001_2_5_3_Stavební postup 01 – řezy“ a

„D_02_01_04_00_052001_2_5_5_Stavební postup 02 – řezy“ dojde při beranění

štětovnicových stěn za tělesem opěr ke kolizi beraněných larsen a hlav zemních kotev. Žádáme o nové řešení pažení výkopu.

Odpověď:

Stavební postup 01: Štětová stěna z larsen za rubem stávajících opěr situovaná podél koleje bude muset být zabraněna ještě před provedením zemních kotev záporového pažení a samotné aktivaci záporového pažení. Stěna ze štětovnic bude následně při výkopových pracích postupně odříznuta na požadovanou úroveň. Byla upravena délka larsen podél provozované koleje z 13 na 12,5 m.

Stavební postup 02: štětová stěna realizovaná v této etapě již není v případné kolizi s hlavami kotev záporového pažení.

Upraven dokument D_02_01_04_00_052001_2_5_2_Stavební postup 01 - půdorys_upr02.pdf.

Upraven dokument D_02_01_04_00_052001_2_5_3_Stavební postup 01 - řezy_upr02.pdf

Dotaz č. 265:

SO 05-20-01 Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 21“ jsme podali níže uvedený dotaz č. 249:

Dotaz č. 249:

SO 05-20-01 - Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 15“ jsme podali níže uvedený dotaz č. 180:

Dotaz č. 180:

SO 05-20-01 ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje, železniční most v ev. km 265,536

Při kontrole projektové dokumentace SO 05-20-01 (výkresy č. 2.5.2 a 2.5.4) jsme zjistili, že při zřizování pažení štětovnicových stěn z Larsen během obou etap stavebních postupů uvedených v PD, dojde při beranění u části štětovnicové stěny přiléhající k provozované koleji k nedodržení bezpečného odstupu od troleje provozované koleje pod napětím. Z pohledu Bezpečnosti práce a předepsaných ochranných vzdáleností je tento stavební postup nerealizovatelný, resp. porušující bezpečnostní předpisy. Žádáme zadavatele o vysvětlení uvedeného postupu a upřesnění, jak má zhotovitel postupovat.

Odpověď:

V technické zprávě objektu v kapitole 6.1 Způsob a postup výstavby je uvedeno „Při manipulaci s břemenem s možností výkyvu do provozované koleje je nutná napěťová výluka v provozované koleji. Zejména se jedná o snesení ocelových nosníků stávající nosné konstrukce, pilotáže řady pilot nejbližší k provozované koleji a osazování ocelových nosníků nové nosné konstrukce.“

K tomuto odstavci bylo doplněno beranění pažení podél provozované koleje.

V odpovědi na tento dotaz zadavatel pouze potvrzuje nutnost provádět tyto práce při napěťové výluka v provozované koleji.

Bohužel dále již neřeší absenci nutné výluky v ZOV a HMG stavby.

V průběhu výluky koleje č. 1 pro realizaci stavby 1. etapy SO 05-20-01, jsme při kontrole ZOV a HMG souběžnou výluku v koleji 2, tzn. výluku obou kolejí pro zřízení pažení během výkopových a demoličních prací.

Vzhledem k chybějící výluka provozované koleje, bez které nelze dané technologie provádět žádáme o opravu ZOV a HMG, tj. o doplnění uvedené výluky."

Odpověď:

Množství a rozsah výluk pro pažení mostních objektů byl stanoven jako limitní ze strany příslušných odborů Správy železnic. Jelikož nelze požadované výluky do POV zařadit (z důvodu vysoké frekvence dopravy na této trati), je třeba práce spojené s předmětnými pracemi provádět např. v nočních vlakových pauzách. Jedná se o práce, které nejsou příliš časově náročné – max. do 2 hodin.

Možnost využít noční vlakové pauzy pro zřízení pažení mostního objektu během demolice zhotovitel variantně připouští, ale přesto trvá na zařazení napěťových výluk během těchto nočních vlakových pauz do harmonogramu stavby a ZOV. Bez těchto napěťových výluk nelze výše uvedené práce provádět, aniž by byly porušeny základní bezpečnostní předpisy.

Odpověď:

Investor trvá na původní odpovědi k Dotazu č. 249, Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 21.

Dotaz č. 266:

SO 03-20-01 Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 21“ jsme podali níže uvedený dotaz č. 233:

Dotaz č. 233:

SO 03-20-01 - pol. 919148 - ŘEZÁNÍ ŽELEZOBETONOVÝCH KONSTRUKCÍ TL DO 500MM. Množství uvedené v soupisu prací je nedostatečné pro oddělení nosné konstrukce, opěr a základů. Žádáme o kontrolu o navýšení množství z důvodu provádění demolice po etapách. Jakým způsobem bude zajištěna stabilita ponechaných částí konstrukce?

Odpověď:

Řezání konstrukce je uvažováno pouze pro desku. Nepředpokládá se řezání opěr ani základů, ale jejich postupná demolice. Stabilita ponechávaných konstrukcí bude zajištěna převážně paží konstrukcí. Místa, kde by mohlo docházet k vysypávání materiálu, budou zajištěna betonovými stěnami (řešeno v projektu) případně budou opatřena příložným pažením.

Dle našeho odborného názoru je postupná demolice opěr a základů nevhodná a časově náročná. Při postupné demolici může dojít k narušení vedlejší konstrukce (např. vznik prasklin apod.) nad kterou se bude nacházet provozovaná kolej.

Vzhledem k výše uvedeným možným komplikacím a časovým prodlevám, žádáme o doplnění „řezání betonových konstrukcí“ i o tělesa opěr a základů.

Odpověď:

Platí předešlá odpověď. Je zřejmé, že odbourávání opěr bude muset být prováděno tak, aby nedošlo k poškození ponechávaných konstrukcí. Jakou technologii zhotovitel použije je na něm. Tyto práce jsou uvažovány v položce č.96613A, kde je ve specifikaci uvedeno rozbourání konstrukce bez ohledu na použitou technologii. Položka „řezání betonových konstrukcí“ nelze pro opěry a křídla použít, neboť tyto jsou tvořeny kamenným zdívkem.

Dotaz č. 267:

Při kontrole jednotlivých Technických zpráv, ZOV a HMG v PD a odpovědích ve Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace jsme narazili na rozpory v počtu nočních výluk v 0. etapě.

Žádáme Zadavatele o upřesnění (rekapitulaci) všech nočních výluk v 0. etapě.

Odpověď:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a následně bude adekvátně posunuta lhůta pro doručení nabídek.

Dotaz č. 268:

Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 21“ jsme podali níže uvedený dotaz č. 252:

Dotaz č. 252:

Ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 14“ jsme podali níže uvedený dotaz č. 170:

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.

V odpovědi na tento dotaz zadavatel uvádí, že pro provedení uvedených prací (např. betonáže kořenů zápor, zhotovování monolitických konstrukcí, sanace, piloty apod.) je v harmonogramu dostatečný prostor pro realizaci během dnů s vhodnými klimatickými podmínkami. Provádění záporového pažení (např. SO 02-21-01) je naplánováno na leden 2021 (2.1. - 17.1). V tomto termínu je vysoké riziko nevhodných klimatických podmínek, neumožňujících provádění těchto prací. Jakým způsobem bude postupováno (upozorňujeme, že v případě nevhodných klimatických podmínek, je nemožné posunutí nebo přeložení realizace tohoto pažení v HMG, z důvodu návaznosti na realizaci celé stavby)? "

Odpověď:

Zadavatel předpokládá, že uchazeč má takové technicko-technologické know-how, které umožní provádět výše uvedené činnosti i v neoptimálních klimatických

Jaké technicko-technologické know - how má zadavatel na mysli, když TP za nevhodných klimatických podmínek některé práce (např. betonáž při provádění zápor pažení) přímo nepovolují a lze tedy předpokládat, že práce stanovené dle hmg na leden, klimatické podmínky stanovené TP nemusí nutně splňovat?

Máme tomu rozumět tak, že práce budou muset být provedeny za každou cenu, tedy i při nepříznivých klimatických podmínkách překračujících stanovené požadavky dle TP, jelikož dle zadavatele není možné změnit a prodloužit termíny předem naplánovaných výluk?

Odpověď:

Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a následně bude adekvátně posunuta lhůta pro doručení nabídek.

Dotaz č. 269:

SO 02-21-01

Žádáme o kontrolu upraveného soupisu prací „SO022101_upr01“. Při kontrole položek jsme zjistili chybné číslování položek (pol. č. 22 je dvakrát) a v sloupci MJ položky se špatným zaokrouhlením (pol. č. 13, 20 a 21).

Odpověď:

Číslování položek bylo upraveno.

Zaokrouhlování měrných jednotek bylo řešeno v rámci dotazu č. 261.

Upraven dokument SO022101_upr03.xlsm

Dotaz č. 270:

SO 03-10-01 Odbočka Odb Bezpráví, železniční svršek

V rámci Vysvětlení, změna, doplnění ZD č. 19, dotaz č. 208 byla ze soupisu výše uvedeného SO odstraněna položka č.27, 542121R SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ KOLEJE NA PRAŽCÍCH.BETONOVÝCH. V příloze v rámci Vysvětlení, změny a doplnění ZD č.21 se však v rozpočtu tohoto SO tato položka najednou opět objevuje. Tím pádem neodpovídají přečíslované

položky dle Vysvětlení č. 19. Může zadavatel vysvětlit, proč zařadil položku 542121R SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ KOLEJE NA PRAŽCÍCH.BETONOVÝCH zpět do rozpočtu?

Odpověď:

Problém vznikl křížením dotazů, kdy ještě před odpovědí na jeden dotaz byl ke stejnému SO vznesen druhý dotaz. Položka 542121R byla odstraněna.

Upraven dokument SO031001_upr06.xlsm

Dotaz č. 271:

SO03-10-01: zadavatel zaslal v rámci doplnění zadávací dokumentace č.21 opravený soupis prací. Znovu se v něm však objevila pol.č.27 (úprava GPK po průjezdu SČ před sanační linkou), která byla pro nadbytečnost na základě předchozích upozornění uchazečů dříve vypuštěna. Žádáme o zaslání opraveného soupisu prací bez pol.č.27.

Odpověď:

Viz dotaz č. 270.

Dotaz č. 272:

SO04-10-01: v opraveném soupisu prací zaslaném v rámci doplnění zadávací dokumentace č.21 jsou chybně očíslovány položky. Pol.č.58 se vyskytuje 2x, položky v oblasti 55-60 netvoří vzestupnou řadu a tím je dále posunutě navazující číslování. Žádáme o zaslání opraveného soupisu prací se správným číslováním.

Odpověď:

Čísla položek byla upravena.

Upraven dokument SO041001_upr04.xlsm

Zadavatel tímto podává vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace k výše uvedené veřejné zakázce bez předchozí žádosti.

- Zhotovitel je na základě požadavku MO ČRS povinen provést (viz Dokladová část DSP): Těsně před začátkem prací v korytě řeky při likvidaci mostu v km 265,536 je nutné provést odlov ryb a mihulí pomocí elektrického agregátu. Odlov je nutné provádět 4x a to s hodinovým odstupem. Odlovy nelze provádět za zvýšených průtoků, při zvýšeném zákalu vody, při teplotě vody nižší než 4°C nebo vyšší než 20°C a při částečně zamrzlé hladině vody. Odchycení jedinci budou ve spolupráci s odborným biologickým dozorem stavby a zástupcem MO ČRS neprodleně přemístěni do nedotčeného úseku toku na místa odpovídající jejich biotopovým nárokům. Před zahájením prací ve vodním prostředí je nutné v dostatečném předstihu informovat hospodáře místní organizace Českého rybářského svazu o termínu prací. Položka je doplněna do soupisu prací všeobecného objektu SO 98 - 98.

Upraven dokument SO9898_upr02.xlsm

- Na základě dodatečné opravy projektanta je v rámci stavebního objektu SO 03-20-01 dána do souladu výkresová příloha 2.6.2 Výkres tvarů a výztuže krajních polorámů s výkazem výměr. V soupise prací tohoto objektu bylo navýšeno množství položky č. 348173 o materiál ocelových úhelníků pro osazení krytu kabelového žlabu v rímse.

Upraven dokument SO032001_upr03.xlsm

- V návaznosti na dotaz č. 85 sdělujeme, že zhotovitel v ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje zapracuje do zabezpečovacího a sdělovacího zařízení funkcionalitu VNPN na kolejích, kde v souladu s technickou dokumentací budou zřízeny počítače náprav (předjízdne koleje 3 a 4). Přenos informací o NPN bude do sítě GSM-R. PS 00-02-81 byla opravena TZ. V soupise prací tohoto objektu byly doplněny položky č. 7 - GSM-R, INTEGRACE ZAŘÍZENÍ VNPN a č. 8 GSM-R, ZAŘÍZENÍ VNPN - MONTÁŽ.

Upraven dokument PS000281_upr02.xlsm

Upraven dokument D_01_02_08_000281_01_Technicka_zprava_upr01.pdf

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek o 2 pracovní dny ze dne **10. 9. 2020** na den **14. 9. 2020**.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz (evidenční č. VZ Z2020-024049). Změny se týkají těchto ustanovení:

Oddíl IV. 2.2):

rušíme datum 13. 8. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem **14. 9. 2020** v 10:00 hod.,

Oddíl IV. 2.7):

rušíme datum 13. 8. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem **14. 9. 2020** v 10:00 hod.

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

Příloha:

D_02_01_04_00_052001_2_5_2_Stavební postup 01 - půdorys_upr02.pdf

D_02_01_04_00_052001_2_5_3_Stavební postup 01 - řezy_upr02.pdf

SO022101_upr03.xlsm

SO031001_upr06.xlsm

SO041001_upr04.xlsm

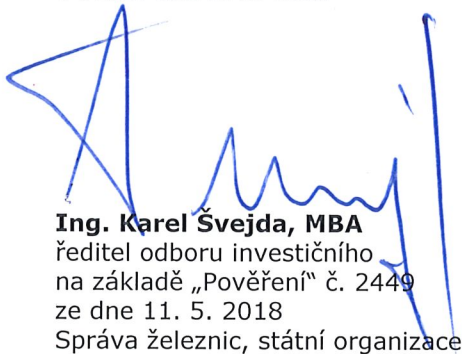
so9898_upr02.xlsm

SO032001_upr03.xlsm

PS000281_upr02.xlsm

D_01_02_08_000281_01_Technicka_zprava_upr01.pdf

V Praze dne 2. 9. 2020



Ing. Karel Švejda, MBA
ředitel odboru investičního
na základě „Pověření“ č. 2449
ze dne 11. 5. 2018
Správa železnic, státní organizace