

Prostřednictvím EZAK

Naše zn. 10824/2020-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Radomíra Rečková

Mobil +420 725 744 197
E-mail Reckova@spravazeleznic.cz

Datum 14. října 2020

Věc: Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice n/L.
Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 2

Dotaz č. 1:

V projektu SO 01 je vyžadováno provedení dynamické zatěžovací zkoušky na bázi modální analýzy konstrukce, při které bude sledována odezva konstrukce na dynamické buzení (TZ, čl. 6.6). Tato specifikace nepostačuje pro určení rozsahu dynamické zatěžovací zkoušky ani nákladů na ni. U konstrukcí tohoto typu není dynamická zatěžovací zkouška standardem. Lze proto upřesnit její požadovaný rozsah (alespoň orientační počet a poloha sledovaných bodů), předmět (měřené veličiny) a cílová kritéria (kdy konstrukce vyhovuje a kdy již nikoli)?

Odpověď:

Dynamická zatěžovací zkouška u tohoto mostu je dána zákonem §6 e) 177/1995 sb. Zkouška probíhá dle ČSN 73 6209 – Zatěžovací zkoušky mostů. Budou měřeny vlastní tvary konstrukce a to uprostřed rozpětí a ve čtvrtinách rozpětí. Bude měřeno svislé a vodorovné kmitání konstrukce.

Dotaz č. 2:

V projektu SO 01 je předpokládáno vytažení dřevěných pilot z podloží opěr (TZ, čl. 6.2). To nepovažujeme za technicky proveditelné. Lze specifikovat uvažovanou technologii, případně možná náhradní opatření?

Odpověď:

Předpoklad pilot (není ověřený) vznikl na základě průzkumného vrtu, kdy v základové spáře byl zjištěn dřevěný rošt a je zde tedy určitá pravděpodobnost výskytu pilot (i vzhledem ke geotechnickému průzkumu a umístění stavby). Tudíž je možné, že toto nebude třeba řešit. Nicméně vytažování dřevěných pilot patří mezi běžně prováděné práce (např. most přes řeku Moravu na ulici Komenského v Olomouci nebo téměř všechny objekty areálu Vlněna v Brně). Technologie bývá buď uvázání hlav pilot a vytažení pomocí bagru nebo pomocí dalších běžných mechanizací obsahujících nějaké „kleště“, „nůžky“ apod.

Dotaz č. 3:

Pro správné ocenění demoličních prací stávajících opěr včetně vytažení dřevěných pilot potřebuje zhotovitel podrobnější informace. Může klient poskytnout zhotoviteli archivní dokumentaci, ze které budou zřejmé přesnější informace?

Odpověď:

V archivní dokumentaci se zmínka o dřevěných pilotách nevyskytuje. Veškeré informace ohledně této problematiky jsou uvedeny v projektu. Předpoklad pilot (není ověřený) vznikl na základě průzkumného vrtu, kdy v základové spáře byl zjištěn dřevěný rošt a je zde tedy určitá pravděpodobnost výskytu pilot (i vzhledem ke geotechnickému průzkumu a umístění stavby).

Dotaz č. 4:

V projektu SO 01 je stanoveno předání provizorních konstrukcí ŽM 60, KNO 155 a PIŽMO příslušným správcům. Provizoria jsou ve stavu po 36 letech provozu. Zhotovitel stavby není jejich nájemcem. Jaký je požadovaný rozsah údržby či oprav provizorií před předáním? Počítá se s vyřazením znehodnocených dílců (zejména spojovacího materiálu)?

Odpověď:

V soupisu prací u objektu SO 01, je hned ve 2. položce velice podrobný popis prací spojených s provizorními konstrukcemi. Na základě tohoto dotazu zadavatel upozorňuje dodavatele na nutnost prostudování zadávacích podmínek komplexně, předejde se tak dotazům, jejichž vysvětlení je již obsahem zadávací dokumentace.

Firma: Firma				
Aspe®				
Příloha k formuláři pro ocenění nabídky				
Stavba:		2019-025 Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice n/L		
Rozpočet:		SO 01 Most v km 0,989		
Poř. číslo	Kód položky	Varianta	Název položky	MJ
1	2	3	4	5
2	02741R		REPASE MOSTNÍCH PROVIZORIÍ ŽM A KNO VČETNĚ JEJICH PODPĚR	T
			1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 201,5t	
			Součástí položky jsou veškeré práce, materiál, manipulace a pomůcky potřebné pro repasi včetně strojů a zařízení. Repase vyzískaných mostních konstrukcí a podpěr bude provedena v rozsahu: repase prvků OK (vyřízení a opětovné navaření poškozených částí, opravy styčnicků, svarů a spojů, výměna poškozených dílů – předpoklad spotřeby nové oceli (výjma spojovacích prostředků) je do 1,5t v závislosti na výsledku prohlídky ocelových konstrukcí po jejich rozebrání – prohlídku provede zástupce SŽ OR BRNO SMT), odvtávání a zavaření trhlin, dále bude provedena kompletní obnova PKO v kvalitě a souladu s platnými předpisy (zejména TNŽ, ISO, ČSN EN a EN a TKP objednatel), která zahrnuje i likvidaci odpadů včetně nebezpečných odpadů z původní PKO a z tryskání a z granulátu včetně poplatků za jejich uložení, kompletní dodávka všech spojovacích prostředků a jejich doplňků (podložky, matice atd.) všech montážních spojů a výměna poškozených spojovacích prostředků konstrukčních spojů dílenských (korozně nebo mechanicky poškozených – dle prohlídky zástupce SŽ OR SMT po rozebrání konstrukcí) – budou dodány nové, repase ložisek a jejich kotevních prvků dodávka a uložení. Konzervování uskladňovaných dílů – konzervování mazacím tukem v místech styčných ploch, montážních spojů, třecích ploch, ložisek. Přejímka dílenská po repasi.	

Dotaz č. 5:**SO 02 - Železniční svršek a spodek**

Výměry uvedené u položek č. 34 (965114), 36 (965124), 39 (965222) a 46 (R965154)

Demontáže kolejí, neodpovídají výměrám uvedeným v TZ, kde je popisován stávající železniční svršek. Dle zde zmíněného popisu by měly mít tyto položky jinou výměru.

Prosíme zadavatele o prověření výše uvedeného.

Odpověď:

Výměry u položek č. 34, 36, 39 a 46 jsou správné a odpovídají informativním hodnotám uvedeným v TZ, kap. 6.4. Drobné odlišnosti jsou způsobeny zaokrouhlením staničení v TZ na celé metry a rovněž zaokrouhlení výměr na celé metry „nahoru“. Zadavatel upozorňuje, že délka demontáže výhybky je měřena v obou větvích a demontáž koleje na dřevěných prážkách je navržena i na koleji vlečky a odvrtné koleji, což kap. 6.4 nezohledňuje.

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

1) Ze zadávací dokumentace na žádost vlastníka Zadavatel vyřazuje objekt „**SO 04 Ochrana sítí ČD-Telematika a.s.**“. Realizaci této přeložky si zařídí ČD – Telematika a.s. sama dle vlastních podmínek. Objekt nebude součástí podané nabídky.

2) Na základě požadavku ČD RSM z 9. 10. 2020 Zadavatel nově doplňuje do ZTP bod 4.1.5:

4.1.5 U pronájmu pozemku 2459/20 (389 m2) a 2459/22 (911 m2) v k.ú. Havlíčkův Brod požaduje vlastník, tedy České dráhy, a.s., uzavření nájemní smlouvy přímo se Zhotovitelem stavby. Zhotovitel v dostatečném předstihu (minimálně 1 měsíc) podá žádost o pronájem. Adresa k podání žádosti: České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno.

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, prodlužuje zadavatel lhůtu pro podání nabídek ze dne 27. 10. 2020 na den 29. 10. 2020.

V souvislosti s touto změnou lhůty pro podání nabídek se mění rovněž:

čl. 12.1 odst. 2 Výzvy k podání nabídky takto:

„Nabídky musí být zadavateli doručeny nejpozději do **29. 10. 2020 do 9:00 hodin**“

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace, včetně příloh, zadavatel uveřejní stejným způsobem, jakým uveřejnil výzvu k podání nabídek, tedy na profilu zadavatele: <https://zakazky.spravazeleznice.cz/>. Vysvětlení/ změna/ doplnění je považováno za doručené okamžikem uveřejnění.

Příloha:

ZTP_Rekonstrukce mostu v km 0,989 - Vysvětlení č.2 2020_10_12

V Olomouci dne 14 -10- 2020



Ing. Miroslav Bocák

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace