



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Naše zn.: 12165/2018-SŽDC-SSZ-OVZ  
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál  
Telefon: 972 244 865  
Mobil: 602 741 737  
E-mail: kosmal@szdc.cz

**Zveřejněno na profilu zadavatele**

**„Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000 trati Ústí nad Labem - Most“**

**Dodatečné informace - Dodatek č. 11:**

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvolání na znění článku 7 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

**Dotaz č.98:**

V projektu stavby SO 10-40 je předpokládáno provádění vrtání zápor při demolici mostu v nočních hodinách v pauzách mezi vlakovou dopravou. Při těchto činnostech bude docházet k hlukové zátěži okolních objektů. Byla na demolici mostu zpracována hluková studie?

**Odpověď na dotaz č.98:**

*Na demolici mostu nebyla zpracována hluková studie. Ve stanovisku Krajské Hygienické Stanice žádný takový požadavek k dokumentaci nebyl.*

**Dotaz č.99:**

V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci pro SO 11-10, Železniční spodek, je navržena skladba pražcového podloží tak, že niveleta zemní pláň se nachází 1,10 m pod ložnou plochou pražce sousední koleje (viz str. 14 technické zprávy). Zároveň projektová dokumentace POV předpokládá realizaci této konstrukce za současného provozu ve vedlejší koleji. Uchazeč se na základě odborných zkušeností domnívá, že realizace projektového návrhu není možná bez zajištění stability sousední koleje. Avšak jakýkoliv návrh nebo popis projektového řešení včetně příslušných položek ve výkazu výměr chybí.

- a) Žádáme zadavatele o doplnění projektové dokumentace o návrh způsobu zajištění stability sousední koleje (např. záporovým pažením), včetně statického posouzení takové konstrukce.
- b) Žádáme zadavatele o zohlednění tohoto návrhu v POV, celkovém harmonogramu stavby (resp. jednotlivých etap) a požadavcích na vyluku v jednotlivých etapách.

### **Odpověď na dotaz č.99:**

Souhlasíme s textem, předpokládáme však že účastník (zhotovitel) má zkušenosti s realizací úprav žel. spodku za současného provozu sousední koleje a není nutné mu předkládat a nařizovat způsob pažení sousední koleje, které je standardní součástí dodávek a prací na vícekolejných tratích. Bude-li zhotovitel požadovat vzorový výkres pažení, které se standardně používá, bude doložen. Do dokumentace a POV ho nyní doplňovat nebudeme.

V soupisu prací je v technické specifikaci k položce 123837 mimo jiné uvedeno:

Položka zahrnuje .....- **pažení, vzepření a rozepření vč. přepažování (vyjma štětových stěn)**  
Proto potřebné pažení započítejte do položky „Odkop...“

### **Dotaz č.100:**

V zadavatelem postoupené projektové dokumentaci pro SO 11-10, Železniční spodek, je v technické zprávě v návrhu pražcového podloží na str. 15 uvedeno, že ZKPP u mostu v km 17,705 je řešeno v příslušném stavebním objektu (SO 10-40, Rekonstrukce mostu v km 17,705). Z výše uvedeného důvodu se uchazeč domnívá, že ocenění této konstrukce náleží do SO 10-40. Položky pro ocenění konstrukce ZKPP ve výkazu výměr SO 10-40 však nejsou uvedeny.

V technické zprávě objektu SO 10-40 kapitola 6.8. Přechodové oblasti a zásypy je na str. 15 popis výplně zásypového klínu. Na str. 16, druhý odstavec, je pak uvedeno „Zesílená konstrukce pražcového podloží před a za mostem bude provedena ze štěrkdrti 0/32 a bude navazovat na ZKPP uvažované v rámci objektu železničního spodku SO 11-10“.

Dále v části projektové dokumentace u SO 10-40 příloha 3.2 podélné řezy chybí vyznačení rozsahu (délkové kóty) a zakončení ZKPP - což není v souladu s předpisem S4, příloha 24).

Rovněž popisy skladby konstrukce neuvádí ani tl. konstrukční vrstvy resp. skladby ZKPP, v řezu A-A je navíc popisována konstrukční vrstva jako „vrstva ze štěrkdrti 0-32 stmelená s vrstvami kolejového lože“. Taková konstrukce však neodpovídá požadavkům předpisu S4 Železniční spodek.

Vzhledem k cyklickým odkazům (i mezi jednotlivými dokumentacemi) na řešení ZKPP a chybějící specifikaci skladby ZKPP v obou dokumentacích žádáme zadavatele o upřesnění skladby a délkového rozsahu ZKPP u mostu v km 17,705 a současně sdělení, ve kterém stavebním objektu má být konstrukce ZKPP oceněna.

### **Odpověď na dotaz č.100:**

Konstrukce ZKPP je uvedena v SO železničního spodku SO 11-10. V objektu rekonstrukce mostu SO 10-40 je uveden pouze zásyp nad nosnou konstrukcí po štěrkové lože. Vzhledem k tomu, že v některých místech je štěrkové lože větší tl. než 900 mm je uvedeno, že na mostě bude lože stmeleno pryskyřicí. Ve výkazu SO 10-40 položka č. 52. ZKPP je ve spodku počítáno od rubu nosné konstrukce na obě strany. Rozsah ZKPP je určen v železničním spodku. Délka přechodových klínů je v podélném řezu v příloze č. 3.2 uvedena.

V Praze dne 17. 02. 2018



Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č. 1605 ze dne 13.6.2013  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace

