

Naše zn. 14131/2021-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 7/2

Vyřizuje Ing. Radomíra Rečková

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

Datum 4. srpna 2021

Uveřejněno na profilu zadavatele

Věc: **Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 11
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Dotaz č. 90:

SO 05-16-01 – pol.č.14 „Geodetické zaměření – celky“ – žádáme zadavatele o rozklíčování této položky, jaké celky jsou tímto zamýšleny a zdůvodnění množství v této položce 8 kusů.

Odpověď:

Do popisu položky byla doplněna bližší specifikace – jedná se o vytyčení a další geodetické práce požadované zadavatelem: 2x trativod; 3x překop kabelové trasy; příkop; 2x patka ochranného pohozu.

14	R029113	OSTATNÍ POŽADAVKY - GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ - CELKY	KUS	8,000
		Vytyčení a další geodetické práce požadované zadavatelem: 2x trativod; 3x překop kabelové trasy; příkop; 2x patka ochranného pohozu		
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 8ks		

Dotaz č. 91:

SO 05-16-01 – pol.č.16 „Dokumentace stavu pozemních komunikací“ – položka má měrnou jednotku kpl a množství 9. Žádáme zadavatele o uvedení směrodatněji stanoveného množství, např. v délkové míře „km“ nebo objasnění v rozpočtu udaného množství.

Odpověď:

Délky a kategorie využívaných komunikací jsou uvedeny v příloze F.2.2.

Dotaz č. 92:

SO 05-16-01 – žádáme zadavatele o prověření bilance zemních prací uvedené v technické zprávě tohoto stavebního objektu a objasnění výpočtů, jak projektant k hodnotám v tabulce došel. V tabulce je uvedeno množství z výkopů k recyklaci, které není v celé míře využito, případně kde bude uloženo. Současně žádáme o ověření množství materiálu pro zřízení násypu, které nám při zběžném výpočtu vychází vyšší než je uvedeno v rozpočtu, resp. v tabulce bilance zemních prací.

Odpověď:

Rozdíl v bilanci připadá na výzisk kolejového lože z koleje č. 1 – tento již nelze použít do rozšíření násypu (bude se odtěžovat až po realizaci koleje č. 2). Část bude po recyklaci použita při dokončovacích pracích jako podklad (dosypávka) pod drážní stezky nad trativodem. Zbylou část může zhotovitel využít v jiných objektech, či na případné opravy staveništních komunikací. Pokud využita nebude, uloží se na skládku. V položce č. 1 SO 05-17-01 je vyčísleno uložení na skládku s rezervou pro ještě větší část tohoto výzisku (95%).

Objem materiálu pro rozšíření násypu vychází z příčných řezů, na délce 318 m činí plocha ukládaného materiálu průměrně 21 m².

Dotaz č. 93:

SO 05-16-01 – Pro zřízení rozšíření a navýšení násypů je projektem uvažováno dodání zeminy ve specifikaci G3 nebo G4 v množství asi 4700 m³. S ohledem na tuto kubaturu je evidentní, že bude velmi obtížné tento materiál sehnat. Bylo projektantem uvažováno o využití výzisku z jiné konkrétní stavby nebo je známo konkrétní úložiště, ze kterého by bylo možné tento materiál vyzískat? V případě nedostupnosti tohoto materiálu bychom navrhovali využití sendvičové konstrukce násypu ze stabilizované zeminy a šterkodrtě. Je možné uvažovat s touto variantou při oceňování rozpočtu?

Odpověď:

Navržené řešení v maximální míře využívá výzisku ze stavby, a to jak z kolejového lože (G2), tak z původního násypu (S5). Tyto materiály je nutno smísit/doplnit za účelem úpravy jejich křivky zrnitosti, případně ukládat jako vrstevnatý násep. Doplněvaný materiál G3 nebo G4 je uvažován jako nakupovaný, např. šterkodrt či lomový odval. Případný výzisk z jiné stavby je možný pouze v případě dostupnosti uvedených tříd zemin. Náhradu tohoto doplňovaného materiálu stabilizovanou zeminou horších parametrů považujeme za nevhodné.

Dotaz č. 94:

SO 05-16-01 – Založení staveništní komunikace navržené projektem se nám z hlediska umístění v lužních lesích a pojezdem těžké stavební mechanizace zdá nedostatečné. Žádáme investora o doložení geotechnického průzkumu nejen pod násypovým tělesem, ale i pod staveništní komunikací a doložení návrhu skladby staveništní komunikace.

Odpověď:

Návrh vychází ze zkušeností z obdobné stavby v minulosti realizovaného mostu v km 9,605 na téže trati Staveništní komunikace umožní pohyb těžké techniky, nicméně je nutno počítat s deformacemi této vozovky (a jejím pravidelným udržováním), které by však pro terénní vozidla neměly představovat problém.

Dotaz č. 95:

SO 05-16-01 – V části F – Zásady organizace výstavby je uvažováno zřízení pažení mezi kolejemi v SP1, kdy bude provoz vyloučen pouze v koleji č.2, která bude v té době snesena. Z technologického hlediska je však nemožné zřídit pažení v ose os za provozu z důvodu přesahu mechanizace do průjezdného průřezu provozované koleje. Žádáme zadavatele o přehodnocení stavebních postupů tak, aby bylo možné pažení zřídit za výluky obou traťových kolejí a navržení výluky pro tuto činnost

Odpověď:

Navržené řešení je jediné možné, nelze prodlužovat nickolejné výluky. Beranění zápor je nutno provádět z prostoru snesené koleje ve vhodných vlakových pauzách – do průjezdného průřezu sousední koleje zasáhne jen beranící hlava na rameni bagru, líc záporů bude i v průběhu beranění nejméně 125 mm mimo J-GC.

Dotaz č. 96:

SO 05-16-01 – pol.č.48 „Záporové pažení z kovu dočasné“ – výpočet ve výkazu výměr je nepřesný a neodpovídá projektem navrženému pažení. Část úseku mají být pažnice HEB 140 ve vzdálenostech 1,1m a v km 10,800 – 11,092 jsou navrženy ve vzdálenostech 1,25m navíc doplněné o převázání profilem HEB 160 a úpalky z HEB 140 v dl. 1,2m. Uvedený výpočet s tímto nijak nepočítá, navíc je použito špatného hmotnostního koeficientu u profilů. Žádáme zadavatele o opravu výkazu výměr, množství položky a pro přesnější nacenění uvedení i celkového množství jednotlivých kusů HEB profilů.

Odpověď:

Výpočet v pol. č. 48 byl zpřesněn. Celkem bude použito 1046 ks HEB profilů délky 4 m.

48	R22694	ZÁPOROVÉ PAŽENÍ Z KOVU DOČASNÉ	T	153,380
		zaberanění zápor HEB 140 mezi kolejemi, s předvrtáním a uložením do betonové záhlavky - beranění hlava i vrták na rameni rypadla, práce z prostoru snesené koleje č. 2 (bez trakčního vedení) za provozu v koleji č. 1 (s trakčním vedením pod napětím). po skončení prací na obou kolejích odstranění zápor min. 0,8 m pod TK		
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: $((11.092\text{ km}-10.8\text{ km}) \cdot 1000-47\text{ m})/1.25\text{ m} + ((10.8\text{ km}-9.823\text{ km}) \cdot 1000-34\text{ m}-13\text{ m})/1.1\text{ m} + 4\text{ m} \cdot 0.034\text{ l/m} + 98\text{ ks} \cdot (1.5\text{ m} \cdot 0.019\text{ l/m} + 5.5\text{ m} \cdot 0.0025\text{ l/m} + 1.2\text{ m} \cdot 0.060\text{ l})$		
		položka zahrnuje opotřebení ocelových zápor, jejich osazení do připravených vrtů včetně zabetonování konců a obsypu, případně jejich zaberanění a jejich odstranění. Ocelová převázka se započítá do výsledné hmotnosti.		

Dotaz č. 97:

SO 05-16-01 – Pažení mezi kolejemi navržené v km 10,800 – 11,092 má být jištěno prutem betonářské výztuže zakotveným do úpalku štetovnice HEB 140. Tento úpalek má být zaberaněn do tělesa železničního spodku koleje č. 2. Dle schématického nákresu v příčném řezu má být úpalek beraněn přes geomříže v rozšířeném tělese železničního spodku, což považujeme z technologického hlediska za nevhodné řešení, protože dojde k poškození geomříží v rozšíření násypového tělesa. Žádáme zadavatele o zhodnocení navrženého řešení.

Odpověď:

Přerušení geomříže v nejvyšší vrstvě, mimo oblast roznášení zatížení od kolejové dopravy, není zásadní problém, nepřerušené části budou mít i tak dostatečnou výztužnou funkci.

Variantně je možné uložit úpalky štetovnic podélně a zapřít proti kolejovému loži a konstrukční vrstvě. Takové řešení má však nevýhodu v podobě nutnosti doplnit a ztuhnout konstrukční vrstvu v místě odstraňovaných úpalků (v délce 1,5m/2,5 m oproti 0,6 m/2,5 m přerušené geomříže).

Dotaz č. 98:

Dovolujeme si vás požádat o svolání místního šetření za účelem koordinace traťového zabezpečovacího zařízení a jeho vazeb do ŽST. Z tohoto důvodu doporučujeme účast zástupců Slovenské železnice. Věříme, že toto místní šetření přispěje k věcné správnosti podaných nabídek s odpovídajícími finančními náklady.

Odpověď:

Zadavatel nebude svolávat místní šetření za účelem koordinace traťového zabezpečovacího zařízení a jeho vazeb do ŽST, jak požaduje uchazeč. Zadavatel má za to, že zadávací dokumentace specifikuje předmět díla dostatečně podrobně. V případě nejasností má dodavatel právo v souladu s § 98 ZZVZ podávat žádosti o vysvětlení.

V případě, že dodavatel považuje za nezbytné, může písemně požádat zadavatele o zajištění organizované prohlídky místa plnění a jeho okolí tak, jak je uvedeno v čl. 10.1 Pokynů.

Dotaz č. 99:

Máme dotaz k objektu SO 05-19-01 Železniční v most 10,140 tr. Břeclav – státní hranice ČR/SR

I. Ve výkazu výměr se nachází položka pořadové č. 32 – Zábradlí z dílců kovových žárově zink ponorem s nátěrem, 951,500kg.

1) Dle přílohy č. 8 výkres zábradlí jsme provedly přepočty hmotnosti zábradlí a vychází nám hmotnost 1080kg.

Rozdíl je zřejmě způsoben výpočtem hmotnosti patních plechů a závitových tyčí.

Bude rozsah položky upraven?

Odpověď:

Výměra položky č. 32 byla upravena na 1083,6 kg. Tato změna bude zohledněna ve VD zábradlí zhotovitelem.

32	348173	ZÁBRADLÍ Z DÍLCŮ KOVOVÝCH ŽÁROVĚ ZINK PONOREM S NÁTĚREM viz výkaz materiálu v příloze 8. Výkres zábradlí	KG	1 083,600
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 1083,6 kg		
		<ul style="list-style-type: none"> - dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování, - dodání materiálu v požadované kvalitě a výroba konstrukce (včetně pomůcek, přípravků a prostředků pro výrobu) bez ohledu na náročnost a její hmotnost, - dodání spojovacího materiálu, - zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření, - podpěr. konstr. a lešení všech druhů pro montáž konstrukcí i doplňkových, včetně požadovaných otvorů, ochranných a bezpečnostních opatření a základů pro tyto konstrukce a lešení, - montáž konstrukce na staveništi, včetně montážních prostředků a pomůcek a zednických výpomocí, - výplň, těsnění a tmelení spar a spojů, - všechny druhy ocelového kotvení, - dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů, - zřízení kotveních otvorů nebo jam, nejsou-li částí jiné konstrukce, - osazení kotvení nebo přímo částí konstrukce do podpůrné konstrukce nebo do zeminy, - výplň kotveních otvorů (příp. podlití patních desek) maltou, betonem nebo jinou speciální hmotou, vyplnění jam zeminou, - veškeré druhy protikoroziní ochrany a nátěry konstrukcí, - zvláštní spojovací prostředky, rozebíratelnost konstrukce, - ochranná opatření před účinky bludných proudů - ochranu před přepětím. 		

Dotaz č. 100:

Máme dotaz k objektu SO 05-19-02 Železniční v most 10,580 tr. Břeclav – státní hranice ČR/SR

I. Ve výkazu výměr se nachází položka pořadové č. 27 – Zábradlí z dílců kovových žárově zink ponorem s nátěrem, 779,210kg.

1) Dle přílohy č. 7 výkres zábradlí jsme provedly přepoččet hmotnosti zábradlí a vychází nám hmotnost 865kg.

Rozdíl je zřejmě způsoben výpočtem hmotnosti patních plechů a závitových tyčí.

Bude rozsah položky upraven?

Odpověď:

Výměra položky č. 27 byla upravena na 788,88 kg. Tato změna bude zohledněna ve VD zábradlí zhotovitelem.

27	348173	ZÁBRADLÍ Z DÍLCŮ KOVOVÝCH ŽÁROVĚ ZINK PONOREM S NÁTĚREM viz výkaz materiálu v příloze 8. Výkres zábradlí	KG	788,880
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 788,88 kg		
		<ul style="list-style-type: none"> - dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování, - dodání materiálu v požadované kvalitě a výroba konstrukce (včetně pomůcek, přípravků a prostředků pro výrobu) bez ohledu na náročnost a její hmotnost, - dodání spojovacího materiálu, - zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření, - podpěr. konstr. a lešení všech druhů pro montáž konstrukcí i doplňkových, včetně požadovaných otvorů, ochranných a bezpečnostních opatření a základů pro tyto konstrukce a lešení, - montáž konstrukce na staveništi, včetně montážních prostředků a pomůcek a zednických výpomocí, - výplň, těsnění a tmelení spar a spojů, - všechny druhy ocelového kotvení, - dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů, - zřízení kotveních otvorů nebo jam, nejsou-li částí jiné konstrukce, - osazení kotvení nebo přímo částí konstrukce do podpůrné konstrukce nebo do zeminy, - výplň kotveních otvorů (příp. podlití patních desek) maltou, betonem nebo jinou speciální hmotou, vyplnění jam zeminou, - veškeré druhy protikoroziní ochrany a nátěry konstrukcí, - zvláštní spojovací prostředky, rozebíratelnost konstrukce, - ochranná opatření před účinky bludných proudů - ochranu před přepětím. 		

Dotaz č. 101:

Máme dotaz k objektu SO 05-19-03 Železniční v most 11,013 tr. Břeclav – státní hranice ČR/SR

I. Ve výkazu výměr se nachází položka pořadové č. 37 – Zábradlí z dílců kovových žárově zink ponorem s nátěrem, 2414,300kg.

1) Dle přílohy č. 9 výkres zábradlí jsme provedly přepoččet hmotnosti zábradlí a vychází nám hmotnost 2777kg.

Rozdíl je zřejmě způsoben výpočtem hmotnosti patních plechů a závitových tyčí.

Bude rozsah položky upraven?

Odpověď:

Výměra položky č. 37 upravena na 2787,47 kg. Tato změna bude zohledněna ve VD zábradlí zhotovitelem.

37	348173	ZÁBRADLÍ Z DÍLCŮ KOVOVÝCH ŽÁROVĚ ZINK PONOREM S NÁTĚREM	KG	2 787,470
		viz výkaz materiálu v příloze 9. Výkres zábradlí		
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 2787,47 kg		
		- dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování, - dodání materiálu v požadované kvalitě a výroba konstrukce (včetně pomůcek, přípravků a prostředků pro výrobu) bez ohledu na náročnost a její hmotnost, - dodání spojovacího materiálu, - zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření, - podpěr. konstr. a lešení všech druhů pro montáž konstrukcí i doplňkových, včetně požadovaných otvorů, ochranných a bezpečnostních opatření a základů pro tyto konstrukce a lešení, - montáž konstrukce na staveništi, včetně montážních prostředků a pomůcek a zednických výpomocí, - výplň, těsnění a tmelení spar a spojů, - všechny druhy ocelového kotvení, - dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů, - zřízení kotveních otvorů nebo jam, nejsou-li částí jiné konstrukce, - osazení kotvení nebo přímo částí konstrukce do podpůrné konstrukce nebo do zeminy, - výplň kotveních otvorů (příp. podlití patních desek) maltou, betonem nebo jinou speciální hmotou, vyplnění jam zeminou, - veškeré druhy protikorozi ochrany a nátěry konstrukcí, - zvláštní spojovací prostředky, rozebíratelnost konstrukce, - ochranná opatření před účinky bludných proudů - ochranu před přepětím.		

Dotaz č. 102:

Máme dotaz k objektu SO 05-19-04 Železniční v most 11,117 tr. Břeclav – státní hranice ČR/SR

I. Ve výkazu výměr se nachází položka pořadové č. 33 – Zábradlí z dílců kovových žárově zink ponorem s nátěrem, 1167,500kg.

1) Dle přílohy č. 8 výkres zábradlí jsme provedly přepoččet hmotnosti zábradlí a vychází nám hmotnost 1285kg.

Rozdíl je zřejmě způsoben výpočtem hmotnosti patních plechů a závitových tyčí.

Bude rozsah položky upraven?

Odpověď:

Výměra položky č. 33 upravena na 1064,65 kg. Tato změna bude zohledněna ve VD zábradlí zhotovitelem.

33	348173	ZÁBRADLÍ Z DÍLCŮ KOVOVÝCH ŽÁROVÉ ZINK PONOREM S NÁTĚREM viz výkaz materiálu v příloze 8. Výkres zábradlí	KG	1 064,650
		1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 1064,65 kg		
		- dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování, - dodání materiálu v požadované kvalitě a výroba konstrukce (včetně pomůcek, přípravků a prostředků pro výrobu) bez ohledu na náročnost a její hmotnost, - dodání spojovacího materiálu, - zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření, - podpěr. konstr. a lešení všech druhů pro montáž konstrukcí i doplňkových, včetně požadovaných otvorů, ochranných a bezpečnostních opatření a základů pro tyto konstrukce a lešení, - montáž konstrukce na staveništi, včetně montážních prostředků a pomůcek a zednických výpomocí, - výplň, těsnění a tmelení spar a spojů, - všechny druhy ocelového kotvení, - dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů, - zřízení kotevních otvorů nebo jam, nejsou-li částí jiné konstrukce, - osazení kotvení nebo přímo částí konstrukce do podpůrné konstrukce nebo do zeminy, - výplň kotevních otvorů (příp. podlití patních desek) maltou, betonem nebo jinou speciální hmotou, vyplnění jam zeminou, - veškeré druhy protikoroze ochrany a nátěry konstrukcí, - zvláštní spojovací prostředky, rozebíratelnost konstrukce, - ochranná opatření před účinky bludných proudů - ochranu před přepětím.		

Dotaz č. 103:

V SO 05-19-01 a 05-19-03 je na výkresech znázorněno vrtání přes stávající dřevěné piloty, což je nereálné. V soupise prací je však počítáno s vrtáním mimo dřevěné piloty. Chápeme správně, že vrty a dřevěné piloty jsou na výkresech pouze schematicky zakresleny a nebude se požadovat vrtat přes dřevěné piloty?

Odpověď:

SO 05-19-01: V dokumentaci je jasně a zřetelně (tučně, velkými písmeny s vykřičníky) uvedeno, že rozmístění dřevěných pilot není známo (viz půdorys, podélný řez, technická zpráva). V technické zprávě je pak v kapitole 5.4.2 Základy i v kapitole 9 Požadavky na realizaci stavby jasně popsán postup vrtání mikropilot a další požadavky na realizaci založení atd.

SO 05-19-03: V dokumentaci jsou vykresleny dřevěné piloty na základě rastru uvedeného v archivní dokumentaci, což je uvedeno v popiscích (viz půdorys, podélný řez). V technické zprávě v kapitole 5.4.1 Výkopy a bourací práce, 5.4.2 Základy a 9 Požadavky na realizaci stavby jsou pak napsány jasné požadavky na založení objektu.

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:

Soupis prací XDC_Lanžhot-Kúty_zm09_20210804

Soupis prací XLS_Lanžhot-Kúty_zm09_20210804

V Olomouci dne 4. 8. 2021



Ing. Miroslav Bocák

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace