



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -

Ze dne: -

Naše zn.: 7447/2015/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Helena Baštářová

dle rozdělovníku

Telefon: 972 524 081

Mobil: 724 129 033

E-mail: bastarova@szdc.cz

Datum: 18.05.2015

„Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov - Cheb“

Dodatečné informace č. 9

V souvislosti s podanou stížností na zadávací podmínky a postup zadavatele, týkající se odpovědí na dotazy č. 12, 14 a 17, zadavatel tímto **upravuje** odpovědi na dotazy č. 12, 14 a 17, které byly uvedeny v Dodatečných informacích č. 7.

Dotaz č. 12 (Dodatečné informace č. 7):

V projektu je navrženo pažení nekotvenými beraněnými štětovnicemi, které zasahují do geologických vrstev, které jsou dle názoru uchazeče bez předvrtání neberanitelné. Žádáme o prověření a případnou úpravu PD a soupisu prací (například nahrazením vrtaným záporovým pažením).

Odpověď (Dodatečné informace č. 7):

Projekt neobsahuje podrobný návrh pomocných konstrukcí. Zhotovitel mostu provede vlastní návrh pažicích konstrukcí v rámci technologického postupu v rozsahu dle svých potřeb a BOZP stavby. Návrh podléhá schválení investorem a projektantem.

Z tohoto textu je zřejmé, že zhotovitel si navrhne způsob zapažení dle svých postupů výstavby a tak si ho i ocení v soupisu prací. Pokud má pochybnosti o štětovnicové stěně, nechť zvolí vrtané záporny s kotevní převázkou.

Zrušuje se stávající text odpovědi na dotaz č. 12 uvedený v Dodatečných informacích č. 7 a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

Zadavatel s projektantem prověřil návrh pažení uvedený v projektu stavby. Štětovnicová stěna je zde navržena z důvodu nemožnosti provedení kotvení záporového pažení v celém rozsahu. Dle archivní dokumentace je stávající opěra O1 založena na betonových beraněných pilotách. Proto se domníváme, že je reálné zaberanit i štětovnice do hloubky, kam byly zaberaněny piloty. Štětovnice jsou navrženy proto, aby vytvořily těsněnou jímku proti vodě. Na technologii zakládání provedením vodotěsné jímky dle výkresu č.E.1.10.1 se trvá. Je předmětem zpracování technologického postupu dle TKP a ZTKP. Tato skutečnost je uvedena v soupise prací, SO 101, položka č.14.

Dotaz č. 14 (Dodatečné informace č. 7):

Chceme upozornit, že technologie tryskové injektáže není dle názoru uchazeče pro místní geologii vhodná. Téměř celá délka vrtu se nachází v horninách R5-R3, ve kterých nedojde k vytvoření souvislého sloupu TI. Výsledek bude mít spíše charakter vyplnění lokálních diskontinuit horninového masivu a vrtu. Žádáme o prověření a případnou úpravu PD a soupisu prací.

Odpověď' (Dodatečné informace č. 7):

Za návrh projektu je zodpovědný projektant, který navrhl sloupy tryskové injektáže v kombinaci s mikropilotami z důvodu zachycení vodorovných sil od nosné konstrukce do spodní stavby. Ačkoliv IGP hovoří o horninách tř. R5 – R3 pod základem O2, projektant do jisté míry parametry a zatřídění hornin poněkud zpochybňuje, protože dle archivní dokumentace jsou pod současným základem zaberaněné piloty (36 ks DN 300) až do vrstvy R3. Pokud by tomu tak bylo, tak provedení tryskové injektáže možné je. Tento možný problém se bude muset vyřešit až na stavbě, kdy v předstihu před odbouráním opěry O2 budou provedeny mikropiloty v místě nové opěry O1 a zodpovědný geolog stavby rozhodne, na základě vrtání těchto mikropilot, zda bude možné tryskovou injektáž provést pod opěrou O2. Pokud tomu tak nebude, tak se zhotoví dodatečné mikropiloty, resp. se do výpočtu zahrnou i současné betonové piloty (36 ks DN300), se kterými statický výpočet nepočítal a jejich poloha a funkce je nezpochybnitelná. Navíc se pravděpodobně za současnou opěrou nacházejí zbytky opěry od prvotního provedení mostu, které rovněž mohou příznivě napomoci eliminaci vodorovných složek sil od nosné konstrukce. Tyto předpoklady je však potřeba ověřit až při samotné realizaci a následně provést nové posouzení opěry.

Soupis prací se v této položce měnit nebude.

Zrušuje se stávající text odpovědi na dotaz č. 14 uvedený v Dodatečných informacích č. 7 a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

Zadavatel s projektantem prověřili návrh tryskové injektáže uvedený v projektu stavby. Trysková injektáž na opěře O2 je navržena ze statických důvodů, pro zajištění přenosu zatížení (vodorovných sil) z nosné konstrukce do spodní stavby. Velké vodorovné síly na přenos zatížení vycházejí výpočtem z ČSN EN 1991-2, zatížení dopravou, aby byly zajištěny požadované parametry zatížitelnosti dle podmínek interoperability, neboť se jedná o stavbu na evropské železniční síti. Řešení pomocí tryskové injektáže bylo projektantem vyhodnoceno jako vhodné. Z tohoto důvodu se na provedení tryskové injektáže dle výkresu E.1.09 se trvá. Je předmětem zpracování technologického postupu dle TKP a ZTKP. Tato skutečnost je uvedena v soupise prací, SO 101, položka č.31.

Dotaz č. 17(Dodatečné informace č. 7):

Upozorňujeme na součtovou chybu v předloženém soupisu prací SO 101. Ve výpočtu celkové ceny objektu 101 nejsou zahrnuty poslední tři položky (p.č. 71. – 73.). Žádáme o opravu soupisu prací a s tím spojenou kontrolu celkové projektantské ceny.

Odpověď' (Dodatečné informace č. 7):

Chyba v součtu položek je opravena. Upravený soupis prací je přílohou těchto Dodatečných informací.

Původní text odpovědi na dotaz č. 17 uvedený v dodatečných informacích č. 7 zůstává v platnosti a doplňuje se k němu tato informace:

V souvislosti s provedenou úpravou v soupisu prací, byla zadavatelem v Dodatečných informacích č. 8 přiměřeně prodloužena lhůta pro podání nabídek.

Další sdělení zadavatele:

K dotazu č. 17 uvedeném v Dodatečných informacích č. 8, č.j. 7083 ze dne 6.5.2015 uvádíme informaci, že byl chybně označen číslem 17. Zadavatel tímto sděluje, že je přečíslován a označen číslem 18 tak, aby navazoval na číselnou řadu dotazů uchazečů.

V souvislosti s provedenými úpravami, se zadavatel rozhodl přiměřeně prodloužit lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 4 pracovní dny je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změn. Provedené změny nelze považovat za takové změny, které by rozšířily okruh možných dodavatelů a vyvolávaly tak potřebu prodloužení lhůty pro podání nabídek tak, aby od okamžiku změn činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

V souvislosti s prodloužením lhůty pro podání nabídek zadavatel upravuje předpokládanou lhůtu zahájení prací a termín zpracování harmonogramu prací.

Zadavatel provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zakázce:

III.1.4) Další zvláštní podmínky

Předpokládaná lhůta zahájení prací: 06/2015.

Harmonogram prací se požaduje zpracovat se zahájením prací od 06/2015.

nahrazeno

Předpokládaná lhůta zahájení prací: 07/2015.

Harmonogram prací se požaduje zpracovat se zahájením prací od 07/2015.

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů

Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům

Datum: 26/05/2015 nahrazeno 01/06/2015 (dd/mm/rrrr) Čas: 09:00

IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 26/05/2015 nahrazeno 01/06/2015 (dd/mm/rrrr) Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 26/05/2015 nahrazeno 01/06/2015 (dd/mm/rrrr) Čas: 09:15

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.



.....
Ing. Jarmila Ozimá

ředitelka odboru investičního
na základě pověření č. 1604
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace