



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.: 9431/2015-SZDC-
-SSZ-UE-Bš

dle rozdělovníku

Vyřizuje: Helena Baštářová

Telefon: 972 524 081

Mobil: 724 129 033

E-mail: bastarova@szdc.cz

Datum: 11.06.2015

„Odstranění propadu rychlosti na trati Praha – Vrané – Dobříš a Vrané - Čerčany“ Dodatečné informace č. 5 – odpovědi na zasláné dotazy dodavatelů

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvoláním na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zasláné dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č. 7:

Po prostudování zadávací dokumentace jsme přesvědčeni, že stanovená délka výluk 67 N v různých mezistaničních úsecích trati Čerčany – Bráník není dostatečná pro realizaci souběhu akcí „Odstranění propadu rychlosti na trati Praha – Vrané - Dobříš a Vrané – Čerčany“ a „Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany“. V úseku trati je plánováno snesení cca 12,1 km kolejových polí a vytěžení cca 40 000 t zeminy a štěrku z reprofilyce příkopů, svahů a čištění štěrkového lože. Dále je plánována částečná nebo úplná rekonstrukce 29 propustků a vytvoření 190 m nového odvodnění. V rámci akcí dojde i k rekonstrukci 26 ks žel.přejezdů. V rekonstruovaných úsecích je nutno položit novou kabelizaci po úpravě přílehlých částí železničního tělesa.

Při plánování, s maximální koordinací prací na všech objektech obou souběžných akcí, se projeví závislost objemů prací na čase. Krátkým časem výluky jsou nadměrně zatížené komunikace v místě stavby, kterých je v určené lokalitě malé množství a jejich šíře omezuje stavební mechanizaci. Proto, je nutné větší objem prací provádět pouze kolejovou mechanizací, kdy časy předpokládaných výluk a vyloučených mezistaničních úseků, jsou nedostatečné.

Z důvodu výše uvedených jsme přesvědčeni, že na provedení rozhodujících objektů stavby je potřeba vyloučit celý kolejový úsek žst.Týnec n.Sázavou (mimo) – odb.Skochovice na 80 – 85 dní nepřetržitě. Úsek Praha Bráník(včetně) – Vrané nad Vltavou (včetně) na 30dní nepřetržitě

Prodlouží zadavatel v zájmu dodání seriózních nabídek délku nepřetržitě výluky na 80-85 N respektive 30 dní?

Případně může uchazeč počítat s prodloužením výluky a předložit nabídku s návrhem HMG na výluku delší než 67 N, aniž by byl vyloučen ze soutěže pro nedodržení zadání?

Odpověď:

K souběhu obou akcí dochází v jednotlivých úsecích jen minimálně. S hlavními stavebními pracemi akce „Odstranění propadu rychlosti na trati Praha – Vrané - Dobříš a Vrané – Čerčany“ probíhající v úseku Týnec nad Sázavou – odb. Skochovice běží v souběhu práce akce „Revitalizace trati Praha-Vrané nad Vltavou-Čerčany“ spočívající zejména v rekonstrukci přejezdů a pokládku zabezpečovacích a sdělovacích kabelů. Charakter prací v případě přejezdů jistě umožňuje využít i nedrážní komunikace v místě stavby a nevyžádá si nadměrné prodloužení výluk. Koordinaci s pokládkou kabelů lze také jistě vhodně zajistit s ohledem na

délku celé stavby „Revitalizace...“ a termín aktivace zab. zař v dubnu 2016. V úseku Vrané nad Vltavou – Praha-Braník dochází k souběhu opět minimálně a vyjma 10 dní se zachováním provozuschopnosti všech sousedních stanic. Navíc objem prací akce „Odstranění propadu...“ v tomto úseku není takový, aby si vyžádal nadměrné prodloužení výluk.

Stanovená délka výluk zohledňuje charakter, náplň a místo stavebních prací v nejvyšší možné míře, a to i s ohledem na výše okomentovaný charakter souběhu obou akcí. Prodloužení délky výluky tedy nedoporučujeme.

Dotaz č.8:

Dle technické zprávy v objektech žel.svršku – opravné práce, má zhotovitel část zeminy z čištění příkopů a štěrku ze strojního čištění použít pro zpevnění násypů a zřízení zatěžovacích laviček (pol.315023).

Žádáme zadavatele o konkrétní upřesnění, v jakých úsecích se mají zřídit zatěžovací lavičky a zpevněné násypy.

Odpověď:

Místa pro zřízení zatěžovacích laviček a uložení materiálu v místě budou poskytnuta OŘ Praha v průběhu přípravy stavby nebo během ní. Obecněji se počítá s tím, že z objemu materiálu, který má být uložen v místě, bude asi 50 % uloženo v místech do 10 km od místa vytěžení a zbylých 50 % do vzdálenosti 40 km.

Dotaz č. 9:

Dle zadavatelem poskytnutých Dodatečných informací č.3, odpověď na dotaz č.3, má zhotovitel předat dřevěné a betonové pražce OŘ Praha.

Žádáme zadavatele o upřesnění místa, kam se mají vyzískané demontované pražce dopravit.

Odpověď:

Místa uložení budou poskytnuta OŘ Praha v průběhu přípravy stavby nebo během ní, počítá se zejména se stanicemi Čerčany, Týnec, Davle a Zbraslav.

Dotaz č. 10:

Technická zpráva na objekty žel.svršku – opravné práce neuvádí, jaké délky kolejnic má zhotovitel použít. Dle soupisu prací na tyto objekty, které obsahují položky na sériový svar termitem v koleji, vychází délka kolejnic dle počtu svárů na cca 16 m.

Žádáme zadavatele o upřesnění délek kolejnic a s tím související úpravu množství svárů v dané poloze.

Odpověď:

Délka kolejnic před svařením by měla být co největší: 75, 50 nebo 25, dle prostorových možností.

Dotaz č. 11:

Dle technické zprávy v objektech žel.svršku – opravné práce se mají použít pražce B03. Na trati se nachází oblouky o malých poloměrech, kde je dle předpisu SŽDC S3 nutné rozšíření rozchodu až 16 mm. Rozšíření rozchodu na pražcích B03 je v současnosti možné pouze do 10 mm.

Žádáme zadavatele o informaci, jak má zhotovitel postupovat.

Odpověď:

Dle konstruktéra tohoto pražce umožňuje pražec B03 rozšíření až o 15 mm. V případě potřeby vyššího rozšíření bude použito maximální možné.


Dotaz č. 12:

Dle technické zprávy v objektech žel.svršku – opravné práce se má v rámci jednoho úseku použít rozdílné rozdělení pražců „c“ a „d“. Toto použití je ovšem technologicky velmi náročné.

Žádáme zadavatele o sjednocení rozdělení pražců v uceleném úseku.

Odpověď:

Rozdělení pražců c je standartní a je použito vzhledem k nižší spotřeba materiálu. Rozdělení d je použito v případě oblouků o malých poloměrech, kde se jeho použitím dají buď zcela nahradit nežádoucí pražcové kotvy, nebo snížit jejich počet. Rozdělení c a d bude tedy ponecháno dle projektu.



Ing. Lubor Hrubeš

ředitel

Stavební správa západ
na základě „Pověření“ č.1700
ze dne 23.06.2014