

Váš dopis zn.: Bez zn.

Ze dne: -

Naše zn.:

21855/2015-SZDCSSZ-ÚE

Vyřizuje:

Ing. Michael Dobrý

Telefon:

972 244 623

Mobil:

727 876 355

E-mail:

dobry@szdc.cz

Dle rozdělovníku**„Modernizace spádoviště v žst. Praha Libeň vč. protihlukových opatření“****Dodatečné informace - Dodatek č. 6**

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

Dotaz č.29:

Dle výkazu výměr pro stavební objekt „SO 11 Železniční svršek“ stavby „Modernizace spádoviště v žst. Praha – Libeň, vč. protihlukových opatření“ jsou uvedeny v položce:

- č. 21 (kód položky 544222R201s) Izolovaný styk lepený délky kratší než standardní (do 3,4 m), tepelně neopracovaný, tvaru 49 E1 . . . 2 ks
- č. 22 (kód položky 544322R201s) Izolovaný styk lepený standardní délky (3,4-8,0 m), tepelně neopracovaný, tvaru 49 E1 . . . 4 ks

V Technické zprávě pro předmětní stavební objekt je uvedeno:

Na zřízení nových izolovaných styků v tomto úseku budou do kolejí č. 51 a 61 použity lepené izolované styky (LIS) se zakalenými konci kolejnic na styku.

Má se v cenové nabídce uvažovat s LIS tepelně neopracovanými nebo se zakalenými konci kolejnic?

Odpověď na dotaz č.29:

Ano, v cenové nabídce bude uvažováno s tepelně opracovanými LISy. Položky nahrazeny jinými R-položkami a zaneseny do soupisu prací SO 11_sp oprava4.xls.

Dotaz č.30:

Ve výkazu výměr pro stavební objekt SO 11 Železniční svršek stavby „Modernizace spádoviště v žst. Praha - Libeň, vč. protihlukových opatření“ je v popisu položek č.:

11 (kód položky 533341) J S 49 1:7,5-190, PR. DŘ., UP. TUHÉ

12 (kód položky 533351) J S 49 1:9-190, PR. DŘ., UP. TUHÉ

13 (kód položky 5353J1) S S 49 1:5,7-230, PR. DŘ., UP. TUHÉ

uvedeno, že cena za výhybku má být kalkulována bez izolovaných styků a válečkových (nadzvedávacích) stoliček.

Nebude ze strany investora (dodateční) požadavek na jejich zřízení v nových výhybkách resp. když ano, ve kterých výhybkách a v jakém množství?

Odpověď na dotaz č.30:

Dle výkresu KSUaTP není nutné v nově vkládaných výhybek zřizovat izolované styky. Systém nadzvedávacích nebo válečkových zařízení, specifikovaný Směrnicí SŽDC č. 77 pouze pro výhybky 2. generace, byl diskutován s OŘ ST Praha východ, která jejich aplikaci požaduje. Pro každou výhybku tak bude doplněna jedna sada válečkových stoliček.

Opravy zaneseny do soupisu prací SO 11_spoprava4.xls.

Dotaz č.31:

SO 11 – žel. Svršek

Nacházíme rozdíl mezi výkazem výměr (VV) a technickou zprávou. V technické zprávě je uvedeno 10 cm frakce 4-16 a ve výkazu výměr je počítáno s 5 cm frakce 4-16.

Která výměra je správně ? A bude mít vliv na VV ?

Odpověď na dotaz č.31:

Správně je 0,10 m uvedená v TZ a Výkazu výměr žel. spodku, příl. č. 2. Položka č. 35 nahrazena jinou a zanesena do soupisu prací SO 11_spoprava4.xls.

Dotaz č.32:

SO 11 – žel. Svršek

Je třeba specifikovat (jaký typ) má být použit pro pružné a pevné upevňovací. Z projektu toto není jasné.

Odpověď na dotaz č.32:

Typ upevnění je specifikován v předpisu SŽDC S3, díl VII, kap. IV, obr. 13 a 14.

Dotaz č.33:

SO 12 – žel. Spodek

Nacházíme rozdíl mezi výkazem výměr a technickou zprávou.

V technické zprávě a v příčných řezech je uvedena frakce 16-32 pro zásyp drenáží. Ve výkazu výměr je uvedena frakce 8-16.

Která frakce je správně ? A bude mít vliv na VV ?

Odpověď na dotaz č.33:

Správně je fr. 16-32 uvedená v TZ a Výkazu výměr žel. spodku, příl. č. 4. Bez vlivu na soupis prací.

Dotaz č.34:

SO 12 – žel. Spodek

Jaká je požadovaná síla stěny ocelové chráničky, jaký je požadavek na svary při spojení dvou půlek chráničky – stačí bodové svary délky cca 20 mm každých 0,5 m ?

Odpověď na dotaz č.34:

Chráničky jsou součástí výměr příslušných stavebních objektů nebo provozních souborů inženýrských sítí, ne SO 12, ke kterému je dotaz vznesen. Dotazované ocelové chráničky jsou součástí PS 02. Síla stěny ocelové chráničky je uvažována dle

standardní síly stěny černé ocelové trubky DN 100, tj. 4-5 mm. Při spojování dvou polovin chráničky budou bodové svary délky 20 mm každých 0,5 m dostatečné.

Dotaz č.35:

PS 03 – Automatizace spádoviště

Nacházíme rozdíl mezi výkazem výměr a dokumentací. V projektu jsou uváděny silové kabely CYKY –J, ale ve výkazu výměr nejsou nikde uvedeny. Bude mít toto vliv na VV ?

Bylo by potřeba upřesnit ve schématech optický kabel (počet vláken), jelikož ve výkazu výměr je položka uváděna v km vláknech a tedy není možné zkontrolovat výměr.

Kde jsou uvedeny ve výkazu výměr UTP a BELDEN kabely ? Byly započítány např. pod hromadnou položku VV? A pokud ano, pod jakou ?

Odpověď na dotaz č.35:

Protože investorský ceník neobsahuje položku "Kabel CYKY", jsou tyto kabely zahrnuty pod hromadnou položku VV - 75A131 Kabel metalický dvouplášťový do 12 párů dodávka. Přesné typy kabelů je možné souhrnně najít v souboru 04_02-Tabulka_kabelu_100.xls (viz příloha). Bez vlivu na VV.

V této položce bylo počítáno s Optickým kabelem MM 50/125, 4 vlákna (venkovní CentralTube, dielektrický).

Opět podobně jako u kabelu CYKY, jsou tyto kabely zahrnuty pod hromadnou položku VV - 75A131 Kabel metalický dvouplášťový do 12 párů dodávka.

Dotaz č.36:

Harmonogram výstavby (HMG)

Jak projektant řeší výstavbu Protihlukových stěn (PHS) ? Výluka koleje u PHS je příliš krátká na to, aby se dala PHS demolovat a postavit nová. Jak byl řešen přístup k PHS ? Z okolních pozemků ? Nebo byly plánované noční výluky ?

Etapa 1 – jak projektant řeší přístup do této etapy ? V HMG je uvedeno příliš málo času pro práce na železničním svršku a železničním spodku. A práce na uvedených se překrývají. Toto není proveditelné. Bylo by možné zaslat podrobný HMG stavby, kde by byly jednotlivé fáze svršku, spodku, automatizace a ostatních činností fázovány po jednotlivých kolejích spádoviště ?

Odpověď na dotaz č.36:

Rekonstrukce PHS je organizačně a technicky řešena ze strany kolejiště. Termín zahájení a ukončení stavby 1.3.2016 – 31.12.2016. Výluka je zajištěna od 1.8.2016 do 30.11.2016. Rekonstrukce PHS je možné provádět bez výluky. Prostor je přístupný ze strany kolejiště pro automobilovou dopravu.

Pro demontáž a montáž svršku je předpokládán přístup po kolejích, pro demontáž sneseného svršku a montáž nového svršku jsou vymezeny plochy na částech kolejiště, navazující na realizované úpravy. Pro přístup stavebních strojů a nákladních aut se zřizuje provizorní přejezd přes koleje pravé skupiny kolejí. (Vše uvedeno v technické zprávě ZOV kap.1.4, str.8-9 a zobrazeno v situaci). V HMG nevidíme místo, kde by se jednotlivé činnosti železničního spodku a svršku na rekonstruovaných zhlavích překrývaly. Součástí dokumentace na úrovni projekt jsou „zásady organizace výstavby“, jejíž součástí není rozpracování detailních postupů stavby. Ty jsou předmětem přípravy stavby, kterou zpracovává zhotovitel stavby, dle svých dispozic.

Další sdělení zadavatele: upřesnění odpovědi na dotaz č. 21 (Dodatek č.3), resp. dotaz č. 5 (Dodatek č. 1)

Dotaz č.21:

SO11: Nesouhlasíme s odpovědí na dotaz č.5 (dodatek č.1) z následujících důvodů:

Nesdílíme názor zadavatele, že se jednotlivé typy svršku cenově liší pouze minimálně. Naopak tvrdíme, že rozdíl mezi výhybkovými a příčnými pražci a tuhým a pružným upevněním je nezanedbatelný.

Položka by svým popisem měla odpovídat práci, kterou reprezentuje. To v tomto případě zjevně není splněno; naopak název položky je v přímém rozporu s jejím obsahem (tuhé upevnění je něco jiného než pružné). Dochází tak k nejednoznačnosti, která se může projevit při fakturaci a při vyčíslování případných víceprací a méněprací. Věc má též dopad do určení nabídkové ceny. Vzhledem k tomu, že cena je jediným hodnotícím kritériem, tak nejasnosti tohoto typu ovlivňují regulérnost celého výběrového řízení.

Z výše uvedených důvodů znovu žádáme zadavatele, aby rozdělil pol.č.9 na 4části.

Odpověď na dotaz č.21:

Po dohodě se zadavatelem položka rozdělena na dvě – jednu stávající s tuhým upevněním, druhou na R-položku s pružným upevněním. Změny zapracovány do soupisu prací SO 11_sp_oprava4.xls.

Přílohy: 1) SO 11_sp_oprava4.xls
2) 04_02-Tabulka_kabelu_100.xls

V Praze dne 16. 12. 2015



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