

Váš dopis zn.: -

Ze dne: -

Naše zn.: 1604/2016-SZDC-SSZ-UE-Hlí

Dle rozdělovníku

Vyřizuje: Hlídková

Telefon: 972244810

Mobil: 724321788

E-mail: hlidkova@szdc.cz

**Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II. část – žst. Praha Hostivař – Praha hl.n.
Dodatečné informace – Dodatek č. 18**

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon“) a s odvolání na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 1 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, zasíláme následující dodatečné informace.

Dotaz č. 359:

V zadavatelem postoupené zadávací dokumentaci pro SO 02-11-01, Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, železniční spodek, je z důvodu etapizace výstavby navrženo záporové pažení mezi kolejí č.1 a 2 v ploše 275 m² (viz příloha – výkaz výměr a materiálu).

Vzhledem k tomu, že se jedná o statickou konstrukci zajišťující stabilitu sousední koleje, má být dle názoru uchazeče projektem stanovena požadovaná hloubka vetknutí včetně technologie s ohledem na zastižené geologické poměry a uvedena celková délka zápor, určení typu zápor, určení rozměrů pažin. Návrh záporového pažení by měl být podložen statickým výpočtem (ten však v dokumentaci není).

Pro realizaci dle požadavků POV na etapovost výstavby, nutnost zachování provozu jedné koleje, a zároveň projektové dokumentace a TKP je dle názoru uchazeče navržena výška pažení 1m „pohledová“ v délce 275 m nedostatečná. Navržený zákres etapového řešení tělesa pro kolej č. 1 je v příčných řezech pouze teoretický a neumožňuje realizaci dle výše uvedených požadavků. V místech nedostatečné výšky pažení nebo chybějícího pažení bude při realizaci koleje č. 1 materiál nového tělesa, konstrukčních vrstev i šterkového lože přepadat do profilu provozované koleje č.2. V místě chybějícího pažení nebude možné jednotlivé vrstvy v oblasti hrany svahu zhutnit na požadovanou míru, aniž by hutnicí prostředek zasahoval do průjezdného průřezu provozované koleje. Při nedostatečné výšce pažení a v oblastech chybějícího pažení bude při realizaci koleje č. 2 vypadávat vlivem dynamických účinků dopravy v koleji č.1 materiál šterkového lože i tělesa, čímž dojde k porušení GPK.

Žádáme zadavatele o upřesnění projektové dokumentace tak, aby při požadovaném postupu výstavby dle POV byla zajištěna stabilita obou kolejí v celém úseku. Zároveň žádáme o doplnění položek potřebných k řádnému ocenění objektu.

Odpověď č. 359:

V řezech je zakreslena pouze cílová poloha 1. koleje s převýšením, nikoliv s menším převýšením $D=75$ mm během stavby. Výška pažení v řezech je rovněž zakreslena pouze schematicky a většinou v nejmenší teoretické výšce, ne navržený 1 metr.

K nemožnému zhutnění: pata přísypu vybíhající do sousední koleje bude dohutněna při sypání tělesa druhé koleje. Na hutnění v těsné blízkosti sousední koleje lze použít menší mechanizaci.

Vzhledem k možnosti variantního řešení podchycení koleje č. 1 (štětovnice, I(H) profily + výdřeva, zabalované zeminy atd...) není v projektu předepsán konkrétní způsob. Jeho stanovení je na zhotoviteli, kdy potřebná dokumentace pro prokázání stability konstrukce je doplněna do specifikace položky č. 21 SP 2-11-01. Taktéž byla prověřena a navýšena čelní plocha čela pažící stěny. Opravený a doplněný soupis prací a výkaz výměr zasíláme v příloze odpovědí.

Dotaz č. 360:

Zadavatelem postoupená zadávací dokumentace pro SO 02-20-01, Železniční most v ev. km 177,855, v technické zprávě uvádí "Po vytvoření celého zemního tělesa včetně armovaného násypu pomocí geomříží se nechá svah zkonsolidovat (zdeformovat)". S jakou hodnotou pro konsolidaci a v jakém časovém horizontu se má uvažovat, však dokumentace neuvádí.

Žádáme zadavatele o upřesnění hodnot a sdělení, jak s touto skutečností má uchazeč pracovat s ohledem na POV a nutnost zajištění GPK po uvedení koleje č. 1 do provozu, když dle POV žádný čas na konsolidaci není předpokládán (viz příloha F_3_1 časový postup prací).

Odpověď č. 360:

Součástí SO 2-10-01 je opravné podbití koleje č. 1 včetně úpravy upínací teploty koleje v oblouku, právě z důvodu dosednutí zemního tělesa. Grafické vyjádření velikosti dotvarování podloží založení tělesa SO 02-20-01 je součástí TZ SO 2-10-01.

Dotaz č. 361:

Zadavatelem postoupená zadávací dokumentace stanovuje, že v prostoru mezi mosty SO 02-20-01 a 02-20-02 je spodní část zemního tělesa pod kolejí č.1 navržena z geomříží armované zeminy. Tato část konstrukce je součástí SO 02-20-01, Železniční most v ev. km 177,855. Z dokumentace však nelze zjistit kotevní délku geomříží v jednotlivých vrstvách (např. v PP 11 a PP 12 jednoznačně graficky kratší než ve vzorovém příčném řezu), Nelze zjistit délku jednotlivých vrstev vyztuženého svahu (v příčných řezech rozdílné počty řad). Dokumentace vůbec neřeší detail čela a zakrytí vyztuženého svahu. Není jednoznačně určen sklon vyztuženého svahu – různé sklony v jednotlivých příčných řezech. Z toho důvodu nelze zkontrolovat správnost a úplnost položek výkazu výměr.

Žádáme zadavatele o upřesnění projektové dokumentace v oblasti vyztuženého svahu a příslušných položek výkazu výměr včetně výpočtu.

Odpověď č. 361:

Pro kotevní délky mříží platí údaje z příčného řezu (5,0; 5,5; 6,0). Zkreslení v řezu 12, 14 je dáno šikmým průběhem řezu, vedeném ve svahovém kuželu. Totéž platí pro sklon svahu a délku vrstev. Zakrytí vyztuženého svahu řeší SO 2-11-01.

Dotaz č. 363:

V zadavatelem postoupené zadávací dokumentaci pro SO 02-20-01, Železniční most v ev. km 177,855, je v příčných řezech uvedeno rozhraní pro budování násypu mezi objekty SO 02-20-01 a SO 02-11-01. Z dokumentace dotčených objektů ani výkazu výměr však nevyplývá, zda ochrana svahu je rovněž rozdělena hranicí mezi SO 02-20-01 a 02-11-01 pro násyp nebo řeší ochranu pouze objekt železničního spodku.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

Odpověď č. 363:

Ochranu svahu rozprostřením ornice a biodegradační rohoží řeší stejně jako patní příkop pod touto ochranou SO 2-11-01.

Přílohy:
Soupis prací
Výkaz výměr

V Praze dne 2. 2. 2016



Ing. Lubor Hrubec
ředitel