



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

NAŠE ZN: 7945/2016-SŽDC-SSV-Ú3/Rr
VYŘIZUJE: Ing. Radomíra Rečková
TEL: +420 725 744 197
E-MAIL: Reckova@szdc.cz
DATUM: Olomouc/8.8.2016

POČ. LISTŮ: 2
POČ. PŘÍLOH: 1
POČ. LISTŮ PŘ.: 1

Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim - Tišnov“
Dodatečné informace č. 4

Dotaz č. 14:

SO 05-16-01

Z PD ani ze soupisu prací není možné zjistit výměru opláštění trativodů a také chybí tabulka trativodů s určením jejich hloubky. Žádáme o sdělení množství separační geotextilie v trativodech. Soupis prací neobsahuje žádné postupy výpočtu, pouze odkaz na přílohy. Soupis prací obsahuje pol. č. 16, 21197 Opláštění odvodňovacích žebor z geotextilie, která zřejmě nepředstavuje opláštění žebor z geotextilie, ale podle výkazu výměr rub UCB1 žlabů. Opláštění je součástí pol. č. 13.

Odpověď k dotazu č. 14:

Opláštění trativodů je součástí položky „Zřízení trativodů“ a samostatně se nevykazuje. Viz. třídníky SŽDC a specifikace. Opláštění odvodňovacích žebor je opravdu vztaženo k UCB žlabům. Údaje o trativodech jsou patry z podélných profilů, vytyčovacích výkresů, tabulky šachet a detailů odvodnění. Pro výpočet kubatury geotextilie možno například zvolit vzorec: délka trativodů x 4m. S rezervou.

Dotaz č. 15:

SO 05-16-01

Z PD ani ze soupisu prací, není možné zjistit výměru hloubení rýh pro trativody a pažení rýh pro trativody, které jsou součástí položky č. 13. Chybí tabulka trativodů s určením jejich hloubky. Soupis prací neobsahuje žádné postupy výpočtu, pouze odkaz na přílohy. Příloha Soupisu prací obsahuje tabulku " Výpočty kubatur železniční spodek", ze které je možno zjistit pouze délku trativodu, nikoliv ostatní potřebné výměry jako výplň trativodu, lože trativodu, pažení trativodu, opláštění trativodu, hloubení rýh trativodu, žádáme o sdělení těchto hodnot.

Odpověď k dotazu č. 15:

Viz předchozí odpověď.

Dotaz č. 16:

SO 05-16-01

Technická zpráva, čl. 6.2 Návrh pražcového podloží v požadavcích uvádí : „- geotextilie na zemní pláň: pevnost v tahu podélná min. 27 kNm-1; příčná min. 16 kNm-1; velikost otvoru O90 = 80µm; odolnost proti statickému protržení 3000 N“

Kde se nachází vyznačená geotextilie? V PD ani v Soupisu prací ji nevidíme.

Odpověď k dotazu č. 16:

Tato geotextilie nebyla v návrhu sanací nakonec použita. Platí detaily v návrhu sanací pražcového podloží.

Dotaz č. 17:

SO 05-16-01

Soupis prací, pol. č. 17, 388111 TĚLESO KABELOVODU Z BETON TVÁRNIC JEDNOTVOROVÝCH 437 m " Popisy prací zahrnují veškerý materiál, výrobky a polotovary, včetně mimostaveništní a vnitrostaveništní dopravy (rovněž přesuny), včetně naložení a složení, případně s uložením. viz. situace".

O jaký se jedná kabelovod (druh materiálu, uložení, obetonování?, izolace, zemní práce. V PD pouze zmínka bez přesnějších údajů. Žádáme o doplnění.

Odpověď k dotazu č. 17:

V PD nelze uvádět konkrétní výrobky, ale jde o pochozí kabelový žlab šířky cca 0,50m. Může být s příčkou.

Dotaz č. 18:

SO 05-16-01

V Soupisu prací chybí ve výkazech výměr postupy výpočtů a výměry jde jen obtížně zkontrolovat. Co je obsaženo v položce č. 30 899523 OBETON POTRUBÍ Z PROST BETONU DO C16/20 (B20) 206,71 m³? (chráničky 81,56 m³+ DN200 11,4+ DN400 135+50,64=278,6 m³).

Odpověď k dotazu č. 18:

Cellkem: chráničky 60,31+DN200 11,4+DN400 135,0 = 206,71m³. Podklad je v položce č. 27.

Dotaz č. 19:

SO 05-16-01

Soupis prací, pol. č. 1 a 2.

Předpokládáme správně, že se jedná o odkopávky v hornině tř. I tedy podle nového třídění hornin a nikoliv tř. 1 podle starého třídění hornin?

Odpověď k dotazu č. 19:

Ano, jedná se o odkopávky v hornině třídy I podle nového třídění hornin.

Dotaz č. 20:

SO 05-17-01

Soupis prací, pol. č. 1, 02940 OSTATNÍ POŽADAVKY - VYPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE Kč 13500. Máme tuto položku ocenit cenou 1 Kč?

Odpověď k dotazu č. 20:

Uchazeči nebudou položku č.1 oceňovat. Přikládáme nový výkaz výměr, kde je tato informace zvyrazněna. Viz příloha.

Dotaz č. 21:

SO 05-16-02

Soupis prací, pol. č. 17, 582612R-sbk-1 KRYTY Z BETON DLAŽDIC SE ZÁMKEM ŠEDÝCH S NESRAŽENOU HRANOU TL 80MM DO LOŽE Z KAM m² 809,225.

Podle Technické zprávy, strana 2, odstavec „Nový stav“ je uvedeno: "pro vytvoření vodící linie s funkcí varovného pásu budou použity betonové dlaždice VLsVP".

Příloha půdorysu, ale zřejmě uvažuje betonové dlaždice varovného pásu sloučeného s vodící linií typ A a mezi nimi a nástupištním prefabrikátem je výše uvedená dlažba. Betonová dlaždice VLsVP má rozměry 997x947 mm, to znamená, že výše uvedená dlažba se mezi varovným pásem a nástupištním prefabrikátem nevyskytuje, je však v Soupisu prací započtena.

Upraví zadavatel výměru této položky nebo ji ponechá a požaduje Betonové dlaždice varovného pásu sloučeného s vodící linií typ A? Ve druhém případě upozornujeme, že tato dlaždice má výšku 60 mm a všechny ostatní dlažby 80 mm.

Odpověď k dotazu č. 21:

Vše potřebné je uvedeno v projektové dokumentaci, mezi jednotlivými uváděnými částmi není rozpor. Pro vytvoření vodící linie s funkcí varovného pásu budou použity betonové dlaždice VLsVP. Autor dotazu v textu zaměňuje dva různé výrobky – „nástupištní dlažební desky VLsVP“ (rozměry 997 x 947 mm) a „betonové dlaždice VLsVP“ (rozměry 495 x 400 mm). S ohledem na platný pokyn „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“ (SZDC GR Praha, zn. 16456/2015 – O13 ze dne 4.5.2015) není možné použít nástupištní dlažební desky VLsVP. Projektant si je vědom, že současně vyráběné betonové dlaždice VLsVP (typ A) mají tloušťku 60 mm a doporučuje zajistit výrobu tohoto typu dlaždic s tloušťkou 80 mm.

Dotaz č. 22:

V rámci stavby má být rekonstruován most v km 19,319 (SO 05-19-04), který převádí koleje č. 1 a 2 směrem na Tišnov přes Luční potok. Rekonstrukce zahrnuje zhotovení nových železobetonových říms a jejich izolace vč. tvrdé ochrany. S ohledem na provádění v otevřené stavební jámě se sklonem svahu 1:1 je nezbytné před těmito pracemi sejmut původní železniční svršek a spodek přilehlé koleje a provést výkop až na horní povrch nosné konstrukce mostu. Po zhotovení a izolaci říms je třeba opět zřídit nový železniční spodek a svršek.

V technické zprávě k mostu SO 05-19-04 je v části 6.4 na str. 22 uveden předpoklad potřebné délky výluky:

„Předpokládaná délka výluky koleje č.1 a koleje č.2 je vždy 60 dní.“

V projektové dokumentaci v příloze F.1 „Stavební postupy výstavby“ se však počítá pouze se 7 denní výlukou koleje č. 1 v místě mostu. Jedná se o výluku A3, která probíhá v rámci stavebního postupu SP3. Její popis je uveden na str. 22:

„Výluka A3 – nepřetržitá kolejová výluka zhlaví i záhlaví traťové koleje č. 1 vymezená námezníkem výhybky č. 22 (stávající značení) a vjezdovým návěstidlem S. Provoz ve směru na Tišnov bude proto omezen pouze na jednokolejný a veden po sjízdné traťové koleji č. 2. Doba trvání 7 dnů.“

Uvedená doba výluky je pro provedení výše popsané rekonstrukce mostu nedostatečná. Domníváme se, že došlo k chybnému uvedení doby trvání a termínu výluky A3 v příloze F.1. Správnosti této domněnky nasvědčuje i skutečnost, že pro rekonstrukci druhé poloviny mostu pod kolejí č. 2 je navržena výluka A5 v délce trvání 25 dnů.

Žádáme zadavatele o objasnění.

Odpověď k dotazu č. 22:

Práce na SP 1+2 až SP 5+6 musí být z hlediska četnosti provozu na trati nutně dokončeny do konce srpna 2017. Ve stávajícím časovém harmonogramu je konec prací stanoven na polovinu srpna 2017, tudíž požadovaný dvoutýdenní prostor je možno získat posunutím následujících stavebních postupů SP6 a SP7 (případně dle potřeby i jiných). Pokud bude toto opravdu nezbytné provést, pak je třeba přímo na stavbě koordinovat a vykomunikovat nastalou situaci s profesí zab. zař., která chce po skončení SP3 provádět týdenní zkoušky svého zařízení na provozovaném kolejišti.

Stavební postupy navržené projektem stavby je možné zhotovitelem stavby upravit dle jeho potřeb, musí si je však včas projednat s investorem stavby a se složkami SZDC.

Dotaz č. 23:

V rámci stavby se předpokládá využití všeobecné skládkové plochy při koleji č. 7 v ŽST Kuřim pro zařízení staveniště. V příloze F.1 na str. 6 se uvádí:

„Pro potřeby zařízení staveniště bude plocha využívána z hlediska časového tak, aby před koncem stavby bylo možné její vymístění pro dokončení zpevněné plochy. Podmínkou pro zřízení zázemí stavby na nákladišti je, aby rekonstrukce nákladišti proběhla až v poslední fázi výstavby. Na zrekonstruovaném nákladišti se již zařízení staveniště nebude nacházet.“

Z uvedeného vyplývá, že všeobecná skládková plocha může sloužit jako zařízení staveniště až do SP 6 (22. 7. – 7. 11. 2017) na jehož konci proběhne rekonstrukce plochy.

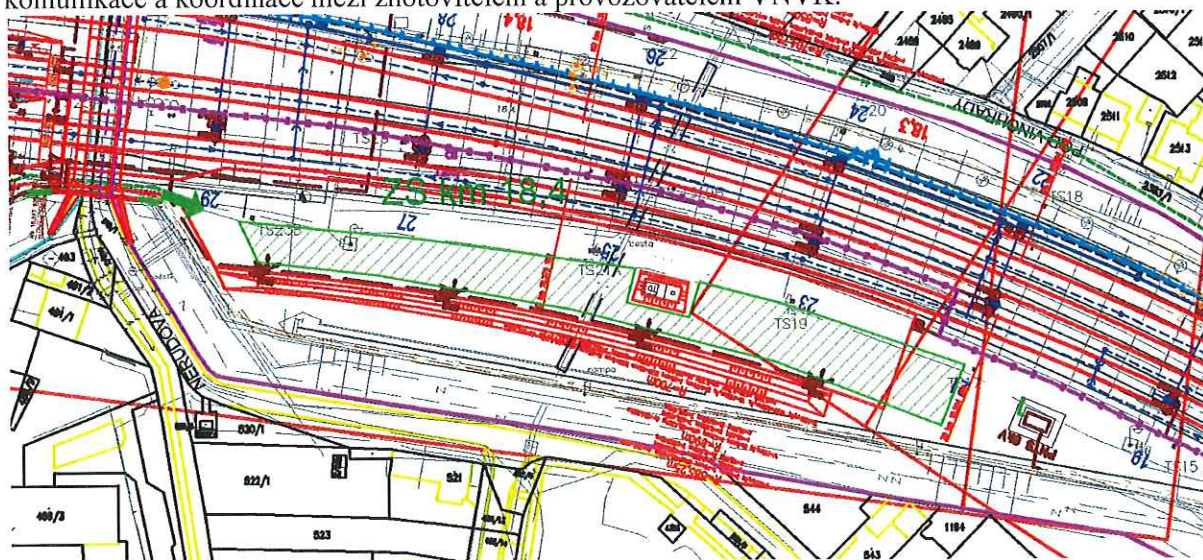
V „Tabulce opatření nákladní dopravy a přepravy“ na str. 38 přílohy F.1 je však uvedeno, že „obsluha plochy VNVK bude znovu možná“ již v postupu SP3 a SP5.

Žádáme zadavatele o objasnění uvedeného rozporu.

Odpověď k dotazu č. 23:

Plocha zařízení staveniště je situována tak, že je možné realizovat hranu plochy VNVK a cca 10m její široký pás pro potřeby VNVK v rámci SP1, aby tak VNVK bylo možno používat pro nakládku a vykládku. Celá plocha nákladišti se dokončí v závěru stavby po vymístění plochy ZS.

Tento prostor je v celé stanici jediný, kde se může zařízení staveniště umístit. Proto je nutná vzájemná komunikace a koordinace mezi zhotovitelem a provozovatelem VNVK.



Dotaz č. 24:

ve Zvláštních technických podmínkách, odstavec 3, bod 3.1.1 je uvedeno: „Součástí plnění díla je i zajištění koordinace při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště.“

Z vyjádření firem E.ON a Brněnské vodárny a kanalizace (zadávací dokumentace, přílohy H.3.401.01 a H.3.418.01) nám není požadovaný rozsah záboru zařízení staveniště jasný, není ani jasný požadavek na poskytnutí výluk. Chápeme správně, že E.ON, Brněnské vodárny a kanalizace a ostatní účastníci stavebního řízení se podřídí možnostem zhotovitele co se týče poskytnutého rozsahu zařízení

staveniště? Chápeme správně, že v případě potřeby zajištění výluk třetím stranám (E.ON, Brněnské vodárny a kanalizace a další) náklady spojené s těmito výlukami hradí tyto společnosti? Pokud tomu tak není, prosíme o upřesnění požadovaného rozsahu záboru staveniště a požadavku na zajištění výluk, případně dalších požadavků na zhotovitele stavby.

Odpověď k dotazu č. 24:

Pokud jde o vyjádření E.onu příloha č. H.3.401.01 dokladové části H projektu stavby, jedná se pouze o vyjádření o existenci inženýrské sítě v dané lokalitě.

Součástí stavby je přeložka této podzemní inženýrské sítě, kterou realizačně i projekčně zajišťuje pro SŽDC společnost E.on. Na tuto přeložku je uzavřena smlouva mezi SŽDC a E.onem. Přeložka společnosti E.on by měla být realizována v „0. Etapě“ (u přípravných prací) stavby. Zhotovitel stavby bude pouze zajišťovat časovou a prostorovou koordinaci staveb, zhotovitel stavby neponese žádné náklady související s přeložkou společnosti E.on (výluky, pronájem pozemků apod.).

Ve vyjádření Brněnských vodáren a kanalizací příloha č. H.3.418.01 dokladové části H projektu stavby je zmínka o připravované stavbě oddílné kanalizace v ulici Hybešova, jejíž investorem budou Brněnské vodárny a kanalizace.

Zhotovitel stavby bude pouze zajišťovat časovou a prostorovou koordinaci staveb, zhotovitel stavby neponese žádné náklady související se stavbou společnosti Brněnské vodárny a kanalizace (výluky, pronájem pozemků apod.).

Zhotovitel stavby v časovém harmonogramu stavby vždy upřednostní stavbu SŽDC, pokud není možné koordinaci staveb řešit vzájemnou dohodou.

Dotaz č. 25:

V části projektové dokumentace "Stavební postupy výstavby" (část F.1.1) odstavec 1.2.2, bod 9. Dopravní a přepravní opatření se uvádí: "Přístup na 2. nástupiště bude v této době pouze úrovnový, přechod pro cestující je na něm střežen v období jízdy osobních vlaků po celou dobu stavební etapy SP1 pověřeným zaměstnancem." Domníváme se správně, že tohoto zaměstnance zajišťuje SŽDC, nebo ho zajišťuje a náklady na něj nese zhotovitel?

Odpověď k dotazu č. 25:

Dohled nad provozem úrovnového přechodu pro cestující během stavebního postupu SP1(i v jiných případech) musí na své náklady zabezpečit zhotovitel stavby. Náklady na střežení přechodu pověřeným zaměstnancem rozpustí uchazeči jako vedlejší rozpočtové náklady v položkách objektu SO 05-16-02 Žst. Kuřim, nástupiště. Pro zabezpečení přechodu je možné (za úhradu) využít zaměstnanců SŽDC, OR Brno.

Dotaz č. 26:

V rozpočtu u SO 05-15-03B je v pol.č. 42 Demontáž kanalizace RŠ a vyplnění KOPOSEM hloubka 1,5 je uvedeno množství 206 metrů. Materiál je však dodáván na m3. Lze někde zjistit předpokládanou objemovou jednotku? Dále jakou pevnostní třídu KOPOSU je nutno uvažovat?

Odpověď k dotazu č. 26:

Při rušení částí kanalizace musí být zajištěno vyplnění profilu kanalizace včetně prostoru šachet. Stávající poklopy včetně rámu musí být odstraněny a předány provozovateli kanalizace. Na zaplnění prostoru kanalizace mohou být použity uvedené materiály:

1. popílkocementové směsi
2. hubené betonové směsi
3. štěrkopísky pro zaplnění šachet



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Zaplnění prostoru stok musí být provedeno tak, aby nevznikala ve starých profilech nezaplňená místa, která by mohla být příčinou poklesů nebo havárií. Materiály pro zaplnění musí být nestlačitelné a musí mít atesty pro použití do podzemí - pro danou konkrétní směs, souhlasné stanovisko ČIZP a MMB - OŽP, dále potom povolení MHS Brno pro manipulaci s navrhovanými materiály. Zaplnění šachet musí být provedeno do úrovně – 1,5 m pod terén. Do této úrovně budou rozebrány konstrukce stávajících šachet.

OBJEMOVÁ JEDNOTKA $3,14 \times \frac{1}{2}$ PROFILU KANALIZACE 2 X DĚLKA KANALIZACE =
m³ PŘI DN 300 NAPŘÍKLAD $3,14 \times 0,152 \times 206 = 14,55 \text{ m}^3$

Opravená část soupisu prací, dodávek a služeb s výkazem výměr (dále jen „soupis prací“) tvoří přílohu této dodatečné informace a rovněž bude uveřejněna na profilu zadavatele na webovém portálu <https://www.vhodne-uverejneni.cz/profil/70994234>. Uchazeči jsou tedy povinni v zadávacím řízení použít tuto opravenou část soupisu prací.

Zadavatel v souladu s § 147 odst. 8 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, provedl úpravy v uveřejněném oznámení. Opravné Oznámení o zakázce – veřejné služby bylo uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz (uveřejněno pod evidenčním číslem VZ 641881).

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny úpravy zadávacích podmínek, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 40 odst. 3 zákona a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 3. 10. 2016 na den 4. 10. 2016, tedy o 1 kalendářní den. V Opravném Oznámení o zakázce – veřejné služby se tedy mění následující lhůty:

Oddíl IV. 3.3): rušíme datum 3.10.2016 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 4.10.2016 v 10:00 hod.,

Oddíl IV. 3.4): rušíme datum 3.10.2016 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 4.10.2016 v 10:00 hod.,

Oddíl IV. 3.7): rušíme datum 3.10.2016 v 10:15 hod. a nahrazujeme datem 4.10.2016 v 10:15 hod.

Příloha: SO 05-17-01 SP_08082016.xls

V Praze dne 8.8.2016

Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
na základě „Pověření“ č. 1604
ze dne 13.06.2013
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace