



VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 4

ZADAVATEL: Sládečkovsko vlastivědné muzeum v Kladně, příspěvková organizace
se sídlem: Hutská 1375, Kladno 272 01
IČO: 00410021
zastoupený: PhDr. Zdeněk Kuchyňka, ředitel

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Rekonstrukce železniční vlečky – součást projektu Cestou uhlí a železa v Hornickém skanzenu Mayrau ve Vinařicích“

Výše uvedený zadavatel Vám v souladu s ustanovením § 98 § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), poskytuje níže uvedené vysvětlení zadávací dokumentace (dále také „VZD“).

Dotaz č. 1:

Vzhledem k Odpovědi zadavatele na dotaz č. 3 bychom rádi vyjasnili otázku jakým způsobem má být realizována oprava koleje normálního rozchodu (1435mm), objekt SO 01.

V Technické zprávě je uvedeno:

Konstrukce železničního svršku

Konstrukce traťové koleje je navržena jako stykovaná kolej. Konstrukce železničního svršku řešeného stavebního objektu je následovná:

- *Nové kolejnice tvaru 49E1, stykovaná kolej*
- *Nové dřevěné/betonové pražce s tuhým upevněním K*
- *Rozdělení pražců „c“ – 675 mm*
- *Kolejové lože min. tloušťky 250 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5 – 63 mm*

V úseku dojde k demontáži kolejí v délce 656m. Vyzískaný materiál, který bude vhodný k opětovnému použití, se použije pro realizaci navrženého řešení.

V soupisu prací jsou položky:

10	52A521	1	OTSKP 2021	KOLEJ 49 E1 REGENEROVANÁ, ROZD. "C", STYKOVANÁ, PR. DŘ. UŽITÝ, UP. TUHÉ	M	433,000
12	534341	1	OTSKP 2021	REGENEROVANÁ J S 49 1:7,5-190, PR. DŘ., UP. TUHÉ	KUS	1,000
15	541223	1	OTSKP 2021	PŘÍČNÝ POSUN VÝHYBKOVÉ KONSTRUKCE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH DO 1,5 M	M	55,000
16	541422	1	OTSKP 2021	ZDVIH VÝHYBKOVÉ KONSTRUKCE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH OD 0 PŘES 200 MM		
17	542221	1	OTSKP 2021	SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ VÝHYBKOVÉ KONSTRUKCE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH DO 0,05 M	M	55,000
18	541123	1	OTSKP 2021	PŘÍČNÝ POSUN KOLEJE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH DO 1,5 M	M	637,000
19	541322	1	OTSKP 2021	ZDVIH KOLEJE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH OD 0 PŘES 200 MM	M	637,000
20	541521	1	OTSKP 2021	SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ KOLEJE NA PRAŽCÍCH BETONOVÝCH DO 0,05 M	M	637,000
26	965112	1	OTSKP 2021	DEMONTÁŽ KOLEJE NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH DO KOLEJOVÝCH POLÍ S ODVOZEM NA MONTÁŽNÍ ZÁKLADNU S NÁSLEDNÝM ROZEBRÁNÍM	M	505,000



27	965123	1	OTSKP 2021	DEMONTÁŽ KOLEJE NA DŘEVĚNÝCH PRAŽCÍCH DO KOLEJOVÝCH POLÍ S ODVOZEM NA MONTÁŽNÍ ZÁKLADNU S NÁSLEDNÝM ROZEBRÁNÍM	M	122,000
28	965133	1	OTSKP 2021	DEMONTÁŽ KOLEJE NA OCELOVÝCH PRAŽCÍCH DO KOLEJOVÝCH POLÍ S ODVOZEM NA MONTÁŽNÍ ZÁKLADNU S NÁSLEDNÝM ROZEBRÁNÍM	M	35,000
29	R- položka	1		DEMONTÁŽ VÝHYBKOVÉ KONSTRUKCE NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH DO KOLEJOVÝCH POLÍ	M	55,000

Z těchto informací vyvozujeme požadavek na demontáž stávajících kolejí a výhybek v celé stávající délce. Tomu odpovídají položky č. 26,27,28,29 týkající se demontáží. Zde výměry jakž takž sedí. V TZ je uvedeno 656m demontovaných kolejí, v soupisu prací dává součet položek č. 26,27,28 celkem 662m demontovaných kolejí. Výměra položky č. 29 na demontáž výhybky také odpovídá.

Naproti tomu je v soupisu prací položka č. 10, na zřízení kolejí na dřevěných užitých pražcích o délce 433m (s výpočtem 373m + 25m + 35 m a popisem zač. úseku – pozůstatky výhybek + přejezdy). A v odpovědi na dotaz č. 3 bylo v podstatě odpovězeno, že zřízení zbylých kolejí v délce 637m je řešeno položkami č. 18,19,20, (položky na podbití, respektive směrový posun koleje). Z důvodu, že se jedná o směrový posun koleje v délce 637m

Z toho nám znovu vyplívají další otázky:

1. Budou se stávající koleje demontovat v celé délce? Tak jak je uvedeno v soupisu prací a Technické zprávě? (což by bylo rozumné, pokud se má stávající kolejové lože odtěžit) V tom případě by zde měla být i položka na jejich opětovné zřízení s regenerací a dodáním potřebného materiálu. Pak by bylo možné vypustit položky č. 18,19,20.
2. Pokud budou stávající koleje v celé délce demontovány, mají se skutečně zpět využít betonové pražce PAB2a(DZP1-T5)? Domníváme se, že zpětné použití těchto pražců nebude možné (Z důvodu upevnění kolejnic pomocí šroubů T9 procházejícími skrz pražec). Nebylo by lépe použít užitě pražce, např. SB5, které by mohl dodat zhotovitel? Pak použít část stávajících kolejnic a drobného materiálu a zbytek doplnit kolejnicemi a drobným materiálem ať už užitým nebo novým podle možností zhotovitele? Navíc technická zpráva uvádí, že kolejnice a pražce budou nové, vyjma těch, které bude možné zpětně zabudovat. Zde je i rozpor pro položku prací číslo 10, kde jsou uvedeny dřevěné pražce užitě namísto nových tak jak je popsáno v technické zprávě.
3. Nebylo by lépe vypustit ze soupisu prací položky č. 18,19,20 (položky na podbití, respektive směrový posun koleje), a nahradit je jednou položkou pro zřízení koleje odpovídající výměry, zde zřejmě 637m? Předpokládáme totiž, že v případě demontáže koleje na pražcích PAB2a(DZP1-T5) bude nutné minimálně vyměnit šrouby T9 procházející skrz celý pražec, nebo tyto pražce nahradit pražci jinými např. SB5. A hlavně zpětně tyto koleje namontovat, čemuž spíše odpovídají položky pro zřízení koleje. Dalším argumentem pro demontáž a následnou montáž koleje je i předpoklad, že po směrovém posunu kolejí, nebudou odpovídat dilatační spáry mezi kolejnicemi a kolejnice se stejně budou muset demontovat a minimálně naposunovat a tím upravit šířku dilatačních spár. V případě, že nebude vycházet vstřícnost styků tak i upravit délku kolejnic, nebo se budou muset kolejnice nahradit novými. Jinými slovy provést regeneraci těchto kolejí s dodáním odpovídajícího materiálu. Podobně jako u položky č. 10.



Odpověď:

Ad1: Ano, stávající koleje se budou demontovat v celé délce, jak psáno v TZ. Položka č. 19 byla vypuštěna a položka č. 18 byla nahrazena vhodnější, viz vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 20.11.2023. Položka č. 20 byla ponechána pro následné podbití po uložení zpět.

Ad2: Položka č. 10 byla již upravena na položku s individuální kalkulací, ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 20.11.2023. Celkově zadavatel uvažuje postup tak, že budou primárně využívána stávající kolejová pole, aby se co nejvíce minimalizovaly investiční náklady. Zadavatel uvažuje s výměnou cca 10% materiálu, ale tento předpoklad lze ověřit až po samotném vyjmutí kolejových polí. Pokud bude nutná výměna pražců, souhlasíme s dodáním SB5 nebo jiných užitých pražců. Z tohoto důvodu byla položka pro zhotovitele upravena položka na R, aby mohl promítnout do kalkulace své možnosti.

Ad3: Ano, souhlasíme. Položky byly již upraveny v rámci předchozích dotazů, viz reakce výše k dotazům č. 1 a 2.

Dotaz č. 2:

Ve výkazu výměr – objekt SO 06 Úprava stávající zdi je položka č.12 – „Očištění zdiva umytím vodou“, která je udána v metrech. Dodavatel se domnívá, že správně by měl být uveden m2. Prosíme o úpravu měrné jednotky.

Odpověď:

Souhlasíme, jednotka položky č. 12 byla upravena.

Dotaz č. 3:

Ve výkazu výměr – objekt SO 06 Úprava stávající zdi je položka č. 21 – „Patky z prostého betonu C30/37“. U této položky je uvedeno množství **12,226 m3**. Dle dodavatele je správná hodnota 52,076 m3, kterou dokládá výpočtem:

Počet ks patek: $82+154=236$ ks, průměr 300 mm, hloubka 800 mm

Objem betonu: $(3,14 \times 0,3 \times 0,3 \times 0,8) \times 236 = 53,35$ m3;

Kapsa: $0,12 \times 0,1 \times 0,45 \times 236 = 1,274$ m3.

Celkem: $53,35 - 1,274 = 52,076$ m3.

Prosíme zadavatele opravu množství položky.

Odpověď:

Souhlasíme, výměra položky č. 21 byla upravena.

Zadavatel vzhledem k výše uvedenému vysvětlení neprodlužuje lhůtu pro podání nabídek.

Lhůta pro podání nabídek končí dne 13. 12. 2023 v 10:00 hodin.



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



PRAŽSKÁ
METROPOLITNÍ
OBLAST

V Kladně

PhDr. Zdeněk Kuchyňka, ředitel

Příloha: Výkaz výměr – aktualizace 21.11.2023