

Váš dopis zn.: Bez zn.

Ze dne: -

Naše zn.:

19506/2014/SSZ-ÚE

Výřizuje:

Ing. Martin Kosmál

Telefon:

972 244 865

Mobil:

602 741 737

E-mail:

kosmal@szdc.cz

Dle rozdělovníku**„Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Turnov - Liberec“****Dodatečné informace - Dodatek č. 7**

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.22:

V úseku č. 8 Jeřmanice – Liberec je dle PD v km 151,349 – 151,476; 151,476 – km 151,800 a 152,300 – km 152,750 plánováno osazení odvodňovacích žlabů J velkých do betonového lože. Po prohlídce úseku jsme v místě osazení těchto žlabů narazily na starý dlážděný odvodňovací žlab v celé délce nové trasy J žlabů. O demolici tohoto původního žlabu není v PD ani ve výkazu výměr žádná informace. S ohledem na rozsah výkopů se domníváme, že tyto práce navýší časovou i finanční náročnost zhotovení těchto prací.

Žádáme zadavatele o zohlednění těchto prací v projektové dokumentaci a ve výkazu výměr.

Odpověď na dotaz č.22:

Odstranění stávajících zděných kamenných žlabů bylo chybně zařazeno do výkopových prací pro osazení nových J žlabů. Vybourání stávajících kamenných žlabů je nově v samostatných položkách. Byly přidány položky do VV týkající se demolice odvodňovacích žlabů včetně odvozu na skládku a skládkovné. S časovou náročností bylo počítáno na původní výluky (10D + 45N + 10D).

Dotaz č.23:

V PD zadavatel uvažuje s rozšířením drážních stezek a zhotovením výběhových křídel některých umělých objektů pomocí gabionů.

Je možné nahradit gabiony prefabrikovanými prvky, které jsou, z důvodu časové náročnosti stavby, vhodnější?

Odpověď na dotaz č.23:

Ve fázi zpracování nabídky ocení uchazeči soupisy prací tak, jak je uvedeno v zadávací dokumentaci, v nabídce není možné předkládat variantní řešení.

Po přidělení zakázky vítěznému uchazeči je v zásadě možné uvažovat s provedení změny gabionových výběhových křídel na železobetonové prefabrikáty, musí však být splněny níže uvedené podmínky:

- Změna technického řešení musí být odsouhlasena zadavatelem prací (investorem)
- Rozpočtové náklady změny nesmí překročit rozpočtové náklady původního řešení s gabiony
- Musí být důsledně dodrženo zajištění odvodu vody z prostoru za betonovými dílci tak, aby nedocházelo k zadržování vody v prostoru mezi betonovými dílci a podmáčení založení betonových dílců potažmo svahu
- Žb. prefabrikáty musí být provedeny na podkladním betonu tl. min. 150mm min. C12/15 dle Vzorových listů SŽDC
- Žb. prefabrikáty musí být na rubu opatřeny asfaltovým nátěrem Na+2xNa s ochrannou izolace vrstvou z geotextilie
- Musí být zajištěno odvodnění rubu žb. prefabrikátů pomocí rubové drenáže
- Železobetonové prefabrikáty budou už z výroby obsahovat příčné odvodňovací otvory dle Vzorových listů SŽDC

Dále úprava výběhových křídel sebou nese i zásahy do dalších konstrukcí (např. zábradlí) a změny detailů napojení výběhových prvků, změny dokumentace zábradlí atd., což vše musí zajistit zhotovitel včetně projednání s investorem (SŽDC GŘ O13 a SMT OŘ).

Dotaz č.24:

Dle PD je v úseku č. 8 Jeřmanice – Liberec, km 151,900 – 151,950 vlevo, uvažováno s rozšířením drážní stezky pomocí prefabrikovaných L bloků. Tyto práce nejsou uvedeny žádnou položkou ve výkazu výměr železničního spodku.

Jsou tyto práce součástí jiných položek či výkazů výměr? Pokud ne, žádáme zadavatele o aktualizaci výkazu výměr železničního spodku.

Odpověď na dotaz č.24:

Zřízení betonových L bloků pro rozšíření drážní stezky nebylo uvedeno v soupisu prací, doplněno. Přidána položka do VV na dodávku a montáž L bloků.

Upozorňujeme, že železobetonové prefabrikáty budou už z výroby obsahovat příčné odvodňovací otvory dle Vzorových listů SŽDC, Ž2.2 Obrázek 2.

Součástí položky na dodávku a montáž prefabrikovaných L bloků je i opatření prefabrikátů na rubu asfaltovým nátěrem Na+2xNa s ochrannou izolace vrstvou z geotextilie.

Dotaz č.25:

Dle PD je v úseku č. 7 Rychnov u Jablonce n/Nis. – Jeřmanice, km 146,524 – 146,749, uvažováno s pročištěním zemních příkopů. Tyto práce nejsou uvedeny žádnou položkou ve výkazu výměr železničního spodku.

Jsou tyto práce součástí jiných položek či výkazů výměr? Pokud ne, žádáme zadavatele o aktualizaci výkazu výměr železničního spodku.

Odpověď na dotaz č.25:

Zemní práce potřebné pro pročištění zemních příkopů jsou ve stavebním objektu železničního svršku SO 07-10-01_Rychnov u Jablonce n.N.-Jeřmanice, železniční svršek.

Dotaz č.26:

Stavební objekty železničního spodku obsahují položky zhotovení odvodnění zemní pláň pomocí trativodů.

Je možné doplnit stávající PD o přesný technický popis revizních šachet a potrubí (výkaz revizních šachet včetně jejich výšek, skladby, materiálu a nosnosti poklopů, SN potrubí, provedení)?

Odpověď na dotaz č.26

Odvodňovací potrubí trativodní je navrženo standartního provedení, zřízeno bude v souladu se Vzorovými listy SŽDC, předpisem TNŽ 73 6949, výšky trativodních šachet lze určit z výkresové části dokumentace.

- Drenážní potrubí je navrženo jednotně z PE–HD, DN 150 resp. DN 200 (při délce větší než 150 m) s hladkou vnitřní plochou a profilovanou stěnou. Vzhledem k mělkému uložení dna trativodu pod stezkou (0,45 m) je nutno s ohledem na hloubku promrzání použít trouby s průkazem odolnosti proti mrazu (TNŽ č.73 6949 čl. 71).
- Trativodní šachty vrcholové, kontrolní a přípojné jsou dle vzorového listu Ž3 navrženy přednostně plastové z materiálu PE–HD, DN 400 bez kalového prostoru.
- Plastová šachta DN 400 je tvořena základním prvkem šachty – spodním dílem z materiálu PE-HD s dvěma otvory v přímém směru DN 2/250. Pro připojení průměru trativodů DN150 a svodných potrubí DN200 budou ve vtokových otvorech použity redukce 150/250 a 200/250. Na spodní díl šachty je nasazen šachtový komín PE-HD DN 400. Výška komínu je upravena na požadovanou úroveň vstupu. Jako poklopy na plastové trativodní šachty jsou v trati použity plastové poklopy se zámkem.
- Trativodní šachty budou navrženy max. po 50m a ve vzdálenosti min. 2,60m od osy koleje. Na vnitřní straně oblouku je potrubí navrženo v ekvidistantní vzdálenosti 2,60m pro minimalizaci kubatur výkopů.
- Sklon svodného potrubí je navržen minimálně 5 ‰. Při sklonu 3 ‰ bude trativod položen do betonového lože C 12/15 tl. 0,10m.
- Trativodní rýhy jsou navrženy v základní šíři dle TNŽ 73 6949 a vyplněny jsou štěrkodrti.
- Trativodní rýhy jsou v závislosti na splnění filtračního kritéria vyplněny drceným kamenivem – zásyp bude proveden až do úrovně pláň železničního spodku (viz. vzorového listy žel. spodku – příl. Ž3.5). Plastové trativodní trouby DN150 jsou uloženy na vyrovnávací vrstvu písku v tl. 0,05m. V případě, že sklon trativodu je menší než 5 ‰ a ve skalním podloží, je trativodní trouba uložena na vyrovnanou vrstvu štěrkodrti frakce 8/16 tl. 0,10m.
- U terénních prohlubní (rozšířená stezka nebo drážní stezka v místě trativodního žebra) bude proveden zásyp ze štěrkodrti tak, aby byl zaručen případný odtok vody do trativodů.

Dotaz č.27:

Na úseku č. 7 Rychnov u Jablonce n/Nisou – Jeřmanice, zastávka Rádlo, je dle PD navrženo nové zábradlí uchycené do betonových patek. Tyto patky však nejsou vyjádřeny žádnou položkou ve výkazu výměr.

Jsou tyto práce zahrnuty v některé položce? Je možné upřesnit způsob uchycení, který není v PD podrobněji popsán?

Odpověď na dotaz č.27:

Položka na zřízení patek opravdu ve výkazu nebyla uvedena. Doplněno.

Dotaz č.28:

Na úseku č. 8 Jeřmanice – Liberec, v km 159,100 – 159,167, je dle PD naplánováno zřízení podkladní vrstvy z vápenocementové stabilizace.

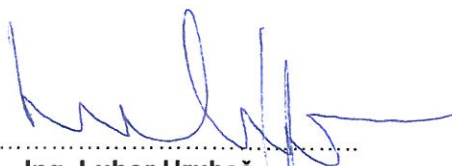
Je možné upřesnit složení vápenocementové stabilizace?

Odpověď na dotaz č.28:

Dle provedeného geotechnického průzkumu je v prostoru km 159,100 – 159,167 jíl stř. plastický F6 Cl, pevný (sonda K 159,140). Geotechnikem je v projektu v prostoru km 159,100 – 159,167 navržena konstrukce pražcového podloží KPP TYP 6 se stabilizací vápennou, koncentrace pojiva 2%, tloušťka stabilizace 0,30m.

Přílohy: 1) doplněný soupis prací na SO 08-11-01_Jeřmanice-Liberec hl.n.(mimo), železniční spodek
2) aktualizovaný soupis prací pro SO 07-11-02_Zastávka Rádlo, nástupiště.

V Praze dne 21. 01. 2015



Ing. Lubor Hruběš
ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č.1700
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

