

Naše zn.: 28897/2020-SŽ-SSZ-OVZ
Vyřizuje: Petr Dušek
Telefon: 725 994 040
Mobil:
E-mail: dusekp@spravazeleznic.cz

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,251 trati Čáslav - Třemošnice“

Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 4

V souladu s článkem 7. Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace (dodatečné informace), Výzvy k podání nabídky, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č.11:

PS 01 Železniční zabezpečovací zařízení

1. Podle technické zprávy bodu 2.6 bude stávající sdělovací traťový kabel dočasně přeložen do provizorní trasy mimo oblast stavby (most).

- a) Jsou zemní práce a další činnosti potřebné na toto dočasné přeložení obsaženy již v položkách stavby? A případně v jakých položkách? Kde je obsažena manipulace s tímto kabelem?
- b) Jaká je předpokládaná délka provizorní přeložky sdělovacího traťového kabelu?
- c) Bude se kabel přerušovat/spojkovat/chránit a jak?
- d) Ve které části zadávací dokumentace je zakreslen stávající sdělovací traťový provizorně překládaný kabel?

Odpověď na dotaz č.11:

Ano, ochrana kabelu je již započítána v položkách soupisu prací PS 01. Jedná se o položky č. 14, 15, 56, 57, 62 a 63 (dodávka a montáž kabelového žlabu, chrániček, kabelu a spojek). Délka přeložky se předpokládá cca 40 m. Pokud to místní situace dovolí, je preferována ochrana bez přerušování kabelu. Rozpočtována je však nepříznivá varianta, kdy je uvažována provizorní přeložka kabelu mimo oblast prací včetně spojování kabelu. Kabel bude veden na povrchu terénu a bude kryt kabelovým žlabem či chráničkou. Mělký výkop není uvažován. Zakreslení umístění provizorních tras bez výkopu není předmětem projektové dokumentace pro stavební povolení, trasa bude vedena dle situace na stavbě v místech, kde nebude hrozit kolize se stavebními pracemi.

Dotaz č.12:

Souhrnná technická zpráva „B“: v části h) uvádí:

h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

V prostoru stavby se mohou nacházet inženýrské sítě ve správě ČD Telematika a CETIN. Ochrana stávajících inženýrských sítí bude řešena v rámci provozního souboru PS 01 Přejezdová zabezpečovací zařízení

Z důvodu prací na železničním spodku bude dbáno na šetrné zacházení s kabely Správy železnic, TUDC (ve správě ČD Telematika). Kabelizace bude ručně odkryta v dostatečné délce tak, aby bylo možné kabel v prostoru výkopu vyvěsit a ochránit proti porušení a poškození.

- a) Nachází či nenachází se kabely zmíněné v bodě h) STZ na stavbě?
- b) Jakým způsobem (v jakých položkách) je ochrana těchto inženýrských sítí zohledněna?
- c) Předpokládá zadavatel, že toto lze zjistit až při realizaci stavby a bude toto předmětem případných změnových listů?

Odpověď na dotaz č.12:

Kabely ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, správce Centrum telematiky a diagnostiky (CDT) a kabelizace CETIN se nachází v obvodu stavby – viz. dokladová část dokumentace a situační výkresy. Úpravu polohy kabelového vedení ve správě CTD v oblasti mostu řeší provozní soubor PS01 – viz odpověď na dotaz č.11. Kabelizace CETIN kříží stavbu kolmo k ose koleje cca v km 2,193, přičemž projekt předpokládá uložení kabelizace v souladu s předpisem SŽDC S4. Nicméně případnou dodatečnou ochranu kabelizace, řeší všeobecný objekt SO 98-98, položka č. 3 02730, Pomoc práce zřiz. nebo zajištění ochrany inženýrských sítí (případná ochrana a přeložka inženýrských sítí). Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí musí být důsledně prováděny v souladu s podmínkami jejich správců, které jsou uvedeny v dokladové části dokumentace.

Dotaz č.13:

V harmonogramu výstavby jsou navrženy nepřetržité výluky v délce 21 dní v první etapě a 4 dny v druhé etapě. V první etapě dochází k výstavbě mostu SO 06 – Most v ev. k.m 2,132. V takto krátkém časovém úseku na výstavbu mostu s kompletním rozsahem železničního svršku se nám zdá délka první etapy hraniční až nedostatečná. Bude možnost v případě vítězství v soutěži jednat s investorem o délce nepřetržitých výluk koleje? Například spojení obou etap do jedné nepřetržité.

Odpověď na dotaz č.13:

Nebude možno sloučit obě výluky do jedné. Naplánované výluky jsou výsledkem jednání mezi Správou železnic, s.o. a vlečkaři firmou GOLDBECK Prefabeton s.r.o. a Ethanol Energy a.s. a oběma stranami délka výluk odsouhlasena. Délka výluky je konečná a nepřekročitelná. Sloučení resp. překročení délky výluky, by pro obě společnosti mělo za následek značné ekonomické a výrobní problémy. Oba výrobci využívají železnici, jako hlavní trasu pro přepravu své výrobní produkce.

Dotaz č.14:

Podle ZTP článku 4.6.2 je požadavek u přejezdu 2,140 km (P3737) na výstražníky v LED provedení s velkými výstražnými kříži. Domníváme se správně, že toto je požadováno i u P3738 a i u P3739.

Odpověď na dotaz č.14:

Ano, účastník se domnívá správně.

Dotaz č.15:

Podle ZTP článku 4.6.2 je požadavek na „břevna budou umožňovat sekvenční sklápění“. Dle situačního schématu PS01 se budou zřizovat pouze dvě břevna u přejezdu P3737. Sekvenční sklápění nelze v tomto případě aplikovat. Domníváme se správně, že požadavek na sekvenční sklápění dle ZTP je bezpředmětný?

Odpověď na dotaz č.15:

Ano, účastník se domnívá správně, že v případě polovičních závor není sekvenční sklápění závor potřeba.

Přílohy: -

V Praze dne 02. 12. 2020

—
Ing. Petr Hofhanzl (elektronicky podepsáno)

ředitel Stavební správy západ
Správa železnic, státní organizace

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1242501

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 2ba71b6c-a30f-4f2c-9ac3-d9778ac6cf83

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Petr DUŠEK)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 02.12.2020 08:46:00



9ecbb13a-ae8b-47bc-a90e-b0750f2abee1