

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 17674/2017-SZDC-
SSZ-VZ

Vyřizuje: Helena Baštářová

Telefon: 972 524 081
Mobil: 724 129 033
E-mail: bastarova@szdc.cz

Datum: 03.08.2017

dle rozdělovníku

Modernizace ŽST Cheb

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 17

ve smyslu § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Dotaz č. 179:

V TZ železničního spodku SO 11-10, 11-11, 11-12 se píše:

„Nově navržené odvodnění železničního spodku je vedeno převážně v trasách starých odvodňovacích tras.“

V případě, že nová trasa drenáže je totožná se starou trasou, je pravděpodobné, že se v trase objeví materiály odvodnění například kamenina či plastová trubka. V soupisu prací se s rušením (vybouráním) této staré trasy nepočítá a nepočítá se ani s odpadem z bourání starých tras (kamenina, plast trubka, stará geotextilie).

Doplní zadavatel výše uvedené nové položky do soupisu prací?

Odpověď:

Položky byly doplněny do soupisů prací. Vzhledem k velmi omezené dostupnosti archivních podkladů ke stávajícímu odvodnění a ne zcela zřejmému průběhu (mnohde chybí na povrchu viditelné šachty apod.), není ovšem možné přesně a spolehlivě určit výměry jednotlivých položek.

Dotaz č. 180:

V TZ železničního spodku SO 11-13 se v části odvodnění píše:

„Dle poskytnuté archivní dokumentace („Situace, Odvodnění osobního kolejiště, dle skutečného provedení, Cheb, 20.02.1966 – Změny 15.06.1967“) je u paty svahu po levé straně 1.SK vedeno betonové potrubí DN 400. Potrubí navazuje na příkop u paty svahu. Přesný průběh potrubí ani hloubka jeho uložení není známa. Podle průzkumu provedeného projektantem objektu (18.01.2017) se může jednat o trasu v jedné projektantem odkryté a dvou neotevratelných šachtách. Zde však v odkryté šachtě vede potrubí vizuálně menšího průměru – pravděpodobně DN 300.“

První průzkumem zjištěná stávající odkrytá šachta na předpokládané stávající trase je v blízkosti nové šachty Š34 – ve vzdálenosti 4,2 m před šachtou Š34 – vzhledem k poloze může být v kolizi s novým tratívodem. V této šachtě byly kromě vlastního průběžného potrubí zjištěny tři přítoky potrubí ze strany od koleje č.1 (1 kolmý DN 200, 2 šikmé DN 150) a jeden přítok od svahu vlevo trati (DN 150). Začátek trasy neproověřeného potrubí může být již ve stávající šachtě v km 453,830 (nepodařila se otevřít) mezi novými

šachtami Š29 a Š31 (blízko stáv. stožáru TV č.15). Pokračování trasy vede přes šachtu v blízkosti stávajícího osvětlovacího stožáru č. 22. Poklop šachty se nepodařilo otevřít, protože ho tvoří betonová deska rozměrů 1,5 x 1,0 x 0,07 m (hmotnost 0,25 t).

Při stavbě a realizaci nového podélného trativodního vedení nutno postupovat s opatrností, aby nebylo stávající potrubí DN 400 poškozeno. V případě kolize s trativodní trasou bude nutné stávající vedení přeložit do nové trasy. V případě odhalení při výkopových pracích se podle zjištěného technického stavu potrubí provede jeho úprava. S případnými vyvolanými úpravami stávajícího trubního vedení je uvažováno v nákladové části.“

Z výše uvedeného textu je patrné, že projektant případnou přeložku kanalizace DN400 zohlednil v nákladové části – soupis prací obsahuje položku přeložky kanalizace v délce 100m.

Dle našeho názoru nebyla v POV zohledněna případná kolize a z toho plynoucí nutnost přeložky kanalizace u koleje č.1 při SP2. Na provádění prací na koleji č.1 a 2 jsou přitom dle POV určeny časy stejně dlouhé při odlišném rozsahu provádění úprav. Dle našeho odborného pohledu hrozí překročení určeného času (20 dní) na provedení předmětné části díla o cca 10 dní.

Dále dle zákresu nové trasy drenáže podél koleje č.1 je v části této koleje v kolizi s trasou drenáže také nová kabelová trasa v příčném řezu popsána jako „zhlaví“, která se dle koordinační situace klikatí nad trasou drenáže. Kabelizace se má provádět v rámci přípravných prací, tedy před pracemi na žel. spodku.

Dotaz A:

V případě, že k výše uvedené kolizi opravdu dojde, bude možné dobu výstavby prodloužit na koleji č.1 o výše udané časové období (10 dní) bez penalizace zhotovitele z důvodu překročení výluky koleje?

Dotaz B:

Žádáme zadavatele o provedení kontroly výše popsané kolize kabelové trasy a nové drenáže.

Odpověď:

A:

Nedomníváme se, že by bylo nutné pro případné provedení přeložky stávajícího potrubí, které povede až za navrženým trativodním potrubím, prodlužovat délku výluky koleje. Případné nepředvídatelné podmínky budou řešeny dle příslušných ustanovení Smlouvy o dílo.

B:

Kabelová trasa označená „zhlaví“ v koordinační situaci a příčných řezech je stávající kabelová trasa (ne nová v rámci stavby) a její zákres je orientační na základě poskytnutých podkladů jednotlivých správců.

Přílohy:

- SO_11_10_sp_ZD17.xls
- SO_11_11_sp_ZD17.xls
- SO_11_12_sp_ZD17.xls



Ing. Libor Kůta

odbor investiční
na základě pověření č. 1937
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace