

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 11205/2016-SZDC-
SSZ-ÚE-Baš

Vyřizuje: Helena Baštářová

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

Datum: 01.07.2016

dle rozdělovníku

Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská Dodatečné informace č. 23 – odpovědi na zaslané dotazy dodavatelů

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvoláním 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. 231:

SO 34-38-04.2 Žel. most v km 102,012 (ev. km 108,629) :

Dle našeho názoru neodpovídají délky uzavírek specifikovaným pracím. Lze doložit časový snímek demontážních a montážních prací, na jehož základě byly v projektu stavby stanoveny uzavírky Rokycanské ulice ?

Odpověď:

Uzavírky Rokycanské ulice, potřebné pro stavební úpravy železničního mostu SO 34-38-04.2, řeší samostatný stavební objekt DIO SO 34-38-04.2-DO. Po prověření navržených DIO bylo rozhodnuto o jejich rozšíření pro práce spojené se sanací spodní stavby mostu. Dodatečné rozšíření DIO se dotýká téměř všech příloh dokumentace SO 34-38-04.2-DO včetně soupisu prací.

V příloze jsou upravené soubory technické části dokumentace SO 34-38-04.2-DO:

SO343804.2_DO_00_1_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_01_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_02_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_04_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_05_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_06_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_07_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_08_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_09_oprava1.pdf, SO343804.2_DO_10_oprava1

V příloze je upravený soupis prací SO343804_2_DO_sp_oprava1.xls.

Jsou stanoveny náhrady za překročení doby trvání uzavírek či sjednání dalších uzavírek Rokycanské ulice ?

Odpověď:

Nejsou.

Kotevní táhla ve výkresu 4.2, řez III jsou nová nebo stávající ?

Odpověď:

Kotevní táhla jsou stávající, jsou uvedeny i ve výkrese stávajícího stavu.

Provedení vrtů v odklonu 5° bod líce křídla a následnou tlakovou injektáž podloží považujeme za nereálné. Jaké je předpokládané podloží křídla, sanovaného dle přílohy 8.4, a jaké jeho cílové parametry? Je k dispozici posouzení navrhovaného opatření ?

Odpověď:

Pokud není na křídle základ. ústupek, bude v návrtném místě odsekuta kapsa dle potřeby. Podloží tvoří písčito-jílovité hlíny, parametry viz projektová dokumentace.

Jaké jsou předpokládané dilatační pohyby ve spáře dle 8.4, det. E ?

Odpověď:

Předpokládá se pohyb 1 mm.

Krycí žebrovaná PEHD deska dle 8.5 je individuální výrobek ?

Odpověď:

Ano.

Bude doplněn statický výpočet, který prokáže proveditelnost navrhovaných opatření (demonťáž včetně stanovení těžiště a posouzení montážních ok, podchycení základové spáry) ?

Odpověď:

Těžiště je určeno na základě archivní dokumentace skutečného provedení, oka byla projektantem navržena a posouzena. Posouzení základové spáry, viz výše uvedená odpověď k podloží.

V návaznosti na odpověď č. 172 : Domníváme se, že manipulace s ocelovými montážními dílci o délce cca 7 m a hmotnosti cca 2,5 t a jejich montážní stykování nad frekventovanou městskou komunikací shora s využitím pracovní plošiny bez dalších dopravních opatření je v přímém rozporu se zásadami BOZP. Potvrdí zadavatel opačné stanovisko dle odpovědi 172?

Odpověď:

Delší dílce budou bezprostředně po přisazení k NK zajištěny šrouby přes příložky k příčnícím NK, kratší dílce jsou osazovány na podpůrné plochy delších dílců a jsou stabilní samy o sobě. Doba, po kterou bude břemeno na háku jeřábu volně nad komunikací do doby bezpečného zajištění/podpření, je otázkou minut – práce budou prováděny v nočních hodinách, po nezbytně nutnou dobu se předpokládá pouze dočasné zastavení provozu pracovníkem zhotovitelské firmy.

Dotaz č. 232:

SO 34-38-07.2 Žel. most v km 102,909 :

Předpokládáme na základě uvedených údajů správně, že účelem vsakovacích jímek dle TZ, čl. 8.8.6.2 je pokrýt případný výpadek čerpadel po dobu cca 30 min?

Odpověď:

V místě předpokládaného vsakování čerpaných vod se, dle blízkých provedených inženýrskogeologických sond, v horní části nacházejí navážky charakteru místních překopaných zemin třídy S3, G3 a G4. Jedná se o

píščitoštěrkovité zeminy s variabilní příměsí jemnozrnné frakce a občasnou příměsí stavebního odpadu. Pod navážkami se nacházejí kvartérní sedimenty třídy S3 a G3. Jedná se o písčitoštěrkovité ulehle zeminy, zpravidla středně zrnité s valouny o vel. průměrně 3 cm, maximálně až 7 cm. Zeminy a navážky jsou dobře propustné, jejich propustnost je ovlivněna množstvím jemnozrnné frakce.

Dle geotechnického posouzení umožní systém vsakovací jímky vsakování čerpané vody dlouhodobě. Limitující je hladina vody v pozorovacích vrtech. Nastoupá-li hladina podzemní vody v tomto sledovacím zařízení do úrovně 1,50 m pod terén, je nutno vsakování přerušit do opadnutí vody.

Detail napojení žlábků neumožňuje odvodnění zámkové dlažby. Bude detail upraven?

Odpověď:

V SO 34-38-07.2 není na průchozích plochách použita zámková dlažba. Žádáme tazatele o zpřesnění dotazu.

VV, pol. 1: Co je podstatou ztráty, způsobené čerpáním vody z podloží?

Odpověď:

Technická specifikace položky č.1 je převzata třídníku OTSKP13. Ztrátou způsobenou čerpáním vody z podloží jsou myšleny náklady vlastníka kanalizační sítě za odvedení a likvidaci nepotřebné vody.

Poplatek za vyčerpanou vodu vychází ze: "Stanovisko Vodárny k vypouštění podzemních vod ze stavební jámy podchodu do městské kanalizace" viz. "Technická zpráva" příloha P.5.

Dotaz č. 233:

SO 34-38-08 Žel. most v km 349,079 (ev. km 349,082) :

Bude doplněna specifikace zajištění stávajících konstrukcí během výstavby výtahové šachty?

Odpověď:

Problematika je řešena v projektové dokumentaci SO 34-38-08, příloha č. 8 - „Zajištění nosníku proti vybočení“.

Z příl. 8 není zřejmé, zda ve fázi 2 bude dříve vybudovaná část zavazadlového tunelu již provozována ?

Odpověď:

Ano, při etapě č.2 bude dříve vybudovaná část zavazadlového tunelu v provozu.

SO 34-38-10.21 Žel most v km 103,085 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 349,117) :

Odbourání tvrdé ochrany izolace bez obnovy izolační vrstvy i výkop stavební jámy bez rozebrání a zpětné obnovy drenážní kamenné rovnániny považujeme za neproveditelné. Budou příslušné položky doplněny do výkazu výměr?

Odpověď:

V soupise prací v položce č. 23, poř. 3 je uvažováno s obnovou stávajícího SVI v rozsahu 20%. Za rubem stávajícího podchodu je místo drenážní kamenné rovnaniny použitý drenážní beton s měkkou geotextilní ochranou. Soupis prací uvádí všechny činnosti potřebné pro realizaci díla.

Bylo zábradlí dle 5.3 staticky posouzeno dle aktuálních normových požadavků? Bude doplněna specifikace jeho kotvení?

Odpověď:

Technické a architektonické řešení kotvení stávajícího památkové chráněného zábradlí je posouzeno na vodorovné a svislé zatížení 1kN. V projektové dokumentaci v příloze č. 5.3 ve „Výkazu materiálů – přídatná konstrukce“ je výměna části sloupu v místě kotvení zábradlí označena jako „Botka“. S tímto dodatečným zesílením kotvení zábradlí vyhoví na zatížení dle ČSN 73 6203. Repase, replika, kotvení, barva, atd. zmíněného zábradlí jsou zpracovány jednotně pro všechny stavby Průjezdu a Uzlu Plzeň kvůli sjednocení architektonického řešení a dodržení požadavků orgánů památkové péče.

Kotvení zábradlí je navrženo do vývratu nebo do kapes se zalitím cementovou maltou.

Dotaz č. 234:

SO 34-38-12 Žel. most v km 103,252 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 109,836) :

Vztahují se kvalifikační předpoklady na bourací a kamenické práce dle TZ, kap. 11.5.1 na veškeré práce na SO nebo na pouze na jeho pohledově exponované části?

Odpověď:

Jedná se o veškeré práce v prostoru památkové ochrany severní zdi. Obecně toto bylo ze strany památkové péče požadováno i pro celý most

Životnost 100 let ložisek dle TZ, kap. 11.8 není reálná pro všechny komponenty ložisek. Ze specifikace ani výkresů není zřejmé, co je míněno ochrannými žaluziemi. Bude upřesněno?

Odpověď:

Ochranou žaluzií je myšlen krycí profil proti nečistotám.

Co je cílem kamerové zkoušky odvodnění podle TZ, kap. 11.12? Podle jakých kritérií bude vyhodnocena? Bude příslušná položka doplněna do výkazu výměr?

Odpověď:

Zkouška je součástí položky a je podmínkou předání díla objednateli.

Kde jsou zahrnuty náklady na kolejové a trakční výluky tramvajové trati?

Odpověď:

Výluky TT nejsou součástí SO mostu. Jsou smluvně řešeny mezi zadavatelem a provozovatelem MHD.

Je obklad zídek dle příl. 206 a dalších součástí jejich statického působení? Musí být proveden před betonáží římsy?

Odpověď:

Obklad zídek není součástí statického působení a může být proveden po betonáži římsy.

Vrtání kotev do líce opěr je bez dalších opatření nepřijatelné, zatímco kotvy trakčního vedení se bez dalšího vrtají do tažené oblasti předpjaté nosné konstrukce. Není v této specifikaci rozpor?

Odpověď:

Uchycení trolejbusové trakce v tažené oblasti NK je navrženo pomocí předem zabetonovaných kotev M16. Uchycení tramvajové trakce je mimo taženou oblast v prostoru náběhu u pilíře a v jeho blízkosti. Pro uchycení trolejbusové i tramvajové trakce je nutná koordinace mezi zhotoviteli SO 34-38-12 a SO 198-35-01, SO 198-35-02.

Na mostě v definitivním stavu nebudou osazeny ochrany proti dotyku nad trakčním vedením tramvajové trati?

Odpověď:

Ochrany proti dotyku nejsou navrženy. Jedná se o neveřejný prostor.

Dotaz č. 235:

SO 34-38-12.2 TT Provizorní úpravy tramvajové trati v Mikulášské ulici pro výstavbu přemostění sever :

V projektu nejsou specifikovány příčné řezy pod mosty SO 33-38-12 a SO 33-38-13, mostní průjezdný průřez ani výška troleje. Bude doplněno?

Odpověď:

Příčné řezy objektu SO 34-38-12.2 TT pod mosty jsou dokladovány v projektové dokumentaci mostních objektů SO 34-38-12 a SO 34-38-13 v přílohách 601, 602 a 605.

Dotaz č. 236:

SO 34-35-05.2 - Plzeň, ulice Mikulášská sever, úprava trakčního vedení tramvajové trati :

V projektu není řešena provizorní úprava trakčního vedení tramvajové trati v mostním otvoru s výrazně omezenou volnou výškou ani způsob zavěšení trakčního vedení v oblasti ochranných rámu. Bude doplněno?

Odpověď:

Řešení závisí na skutečném postupu výstavby severního mostu a v závislosti na použité technologii výstavby ochranného rámu. Pro provizorní stavy je možno využít příchytkových stožárů, případně uchycení na ochranné rámy. Konkrétní řešení musí být při realizaci projednáno s provozovatelem tramvajové trati PMDP a.s..

Položkově je v soupise prací provizorní úprava trolejového vedení řešena v položce č.11.

Dotaz č. 237:

SO 34-38-13 Žel. most v km 349,293 trati Plzeň –Cheb (ev. km 349,279) :

Vztahují se kvalifikační předpoklady na bourací a kamenické práce dle TZ, kap. 11.5.1 na veškeré práce na SO nebo na pouze na jeho pohledově exponované části?

Odpověď:

Jedná se o veškeré práce v prostoru památkové ochrany jižní zdi. Obecně jsou tyto kvalifikační předpoklady ze strany památkové péče požadovány i pro celý most.

Jaký je účel pozinkování mikropilot? Jak bude řešeno stykování jejich dílců? Neomezí plastmalta soudržnost mikropilot?

Odpověď:

Účelem pozinkování je protikorozní ochrana trubek. Stykování není předpokládáno. Hlavu mikropiloty lze montážně přivařit za předem definovaných podmínek ve VTD. Bude-li nutné stykování, je nutné toto vyřešit v rámci VTD. Tah je přes hlavu a tření není uvažováno. Soudržnost by měla být vyšší než v samotném betonu. Jde o el. izolační vrstvu pro omezení vlivu bludných proudů.

Co je cílem kamerové zkoušky odvodnění podle TZ, kap. 11.12? Podle jakých kritérií bude vyhodnocena? Bude příslušná položka doplněna do výkazu výměr?

Odpověď:

Kamerová zkouška je součástí položky a je podmínkou předání díla objednateli.

Kde jsou zahrnuty náklady na kolejové a trakční výluky tramvajové trati?

Odpověď:

Výluky TT nejsou součástí SO mostu. Jsou smluvně řešeny mezi zadavatelem a provozovatelem MHD.

Kde a v jakém dělení proběhne předání vyzískaných ocelových konstrukcí správci?

Odpověď:

Vyzískaná OK bude předána OŘ Plzeň.

Jaká je požadovaná přesnost osazení kotevních tyčí u rubu opěr s ohledem na tolerance výroby a osazení ocelové konstrukce?

Odpověď:

Obecně je přesnost dána TKP (18 a 19). V daném případě je omezení prostupem trubky 158/16 na konci nosníku.

Na mostě v definitivním stavu nebudou osazeny ochrany proti dotyku nad trakčním vedením tramvajové trati?

Odpověď:

Ochrany proti dotyku nejsou navrženy, neboť se jedná o neveřejný prostor.

Dotaz č. 238:

SO 34-38-52.2 Opěrné zdi v oblasti hl. nádraží – sever :

Není zřejmé, jak byl ve výkazu výměr stanoven předpokládaný podíl mezi replikou a repasí původního zábradlí. Bude při realizaci vykazováno dle skutečného provedení ?

Odpověď:

Rozdělení na repasí a repliku zábradlí bylo provedeno na základě podrobné prohlídky stávajícího zábradlí a s ohledem na zkušenosti z předcházejících staveb realizovaných v prostoru osobního nádraží v Plzni. Konkrétní výměry replik a repasí budou stanoveny při realizaci díla po demontáži zábradlí a odstranění starých nátěrů.

Dotaz č. 239:

SO 34-38-52.21 Opěrná zeď mezi osobním podchodem a severní opěrnou zdí :

Co je cílem kamerové zkoušky drenážního potrubí podle TZ, kap. 6.6 ? Podle jakých kritérií bude vyhodnocena? Bude příslušná položka doplněna do výkazu výměr ?

Odpověď:

Zkouška je součástí položky a je podmínkou předání díla objednateli.

Z HMG není zřejmé, zda stávající kolej č. 16/20 může být během realizace ve výluce?

Odpověď:

Koleje 16/20 jsou během výstavby zdi 34-38-52.21 v provozu jako kusé, v místě zdi (již od podchodu) jsou koleje sneseny.

Jaký je účel elektrické izolace kamenného obkladu?

Odpověď:

Jde o ochranu proti účinkům bludných proudů.

Dotaz č. 240:

SO 34-38-53 - Opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží – jih :

Budou na stříkaném betonu vyžadovány standardní zkoušky podkladních vrstev pásové izolace dle TKP a TNŽ 73 6280 ?

Odpověď:

Ano, zkoušky jsou požadovány.

Omítnutý líc opěrné zdi nemůže zůstat bez úprav, pokud se nad ním přezdívá římsa. Bude sanace omítky doplněna do výkazu výměr ?

Odpověď:

Sanace omítky nebude doplněna. Při přezdívání římsy musí být zajištěna ochrana líce opěrné zdi.

Je prokázána svařitelnost původního zábradlí ? Je původní zábradlí staticky posouzeno ?

Odpověď:

Technické a architektonické řešení kotvení stávajícího památkově chráněného zábradlí je posouzeno na vodorovné a svislé zatížení 1kN. V projektové dokumentaci v příloze č. 5.3 ve „Výkazu materiálů – přídatná konstrukce“ je výměna části sloupu v místě kotvení zábradlí označena jako „Botka“. S tímto dodatečným zesílením kotvení zábradlí vyhoví na zatížení dle ČSN 73 6203. Repase, replika, kotvení, barva, atd. zmíněného zábradlí jsou zpracovány jednotně pro všechny stavby Průjezdu a Uzlu Plzeň kvůli sjednocení architektonického řešení a dodržení požadavků orgánů památkové péče. Kotvení zábradlí je navrženo do vývratu nebo do kapes se zalitím cementovou maltou.

Dotaz č. 241:

SO 198-38-01 Úprava stávajícího podchodu pod ulicí Mikulášská :

U objektu v bezprostřední blízkosti trolejbusové a tramvajové trati nejsou specifikována opatření pro ochranu vůči účinkům bludných proudů. Budou případné požadavky doplněny?

Odpověď:

Bludné proudy: Rekonstrukce tohoto výstupu z podchodu spočívá v ubourání některých částí původní konstrukce a jejich nahrazení novou konstrukcí. Nová konstrukce bude připojena k původní pomocí zalepených trnů výztuže. Co se týče původní konstrukce, ve Stavebně technickém průzkumu z 06/2015 bylo konstatováno, že vzhledem k velké krycí vrstvě betonu nad výztuží a malé hloubky karbonatace je riziko elektrochemické koroze výztuže velmi nízké.

V projektu nejsou specifikovány typické detaily izolací (překrytí dilatačních a pracovních spár, napojení původní a nové izolace). Budou případné požadavky doplněny?

Odpověď:

V projektu nemohou být určeny konkrétní materiály systému vodotěsné izolace (SVI). Řešení detailů včetně technologických postupů provádění je věcí zhotovitele, je závislé na konkrétním typu SVI a rovněž na stavu a materiálu původních izolací, který bude zjištěn až po odkrytí konstrukce.

Předpokládané sanace průsaků krystalizačními nátěry dle TZ nejsou zahrnuty ve výkazu výměr. Bude doplněno?

Odpověď:

Krystalizační nátěry byly doplněny do soupisu prací, byla vložena nová položka.

Předpokládáme, že hloubení stavební jámy a souběžné bourání bude nutno etapizovat v závislosti na vrtání a aktivaci zemních kotev tak, aby byla zajištěna jejich pro vrtnou soupravu? Budou dílčí úrovně upřesněny? Bude případná plošina pro ustavení vrtné soupravy v prostoru schodiště?

Odpověď:

Etapizace prací na zajištění stavební jámy: Pro kotvy K10-12 bude pracovní úroveň max. 0,5m pod úrovní kotev. Pro provedení kotvy K9 je nutno ubourat část původního stropu. V prostoru schodiště bude nutné vybudovat plošinu pro vrtnou soupravu. Tato plošina byla doplněna do soupisu prací jako nová samostatná položka. Rozsah nutného ubourání stropu bude zpřesněn během prací po odhalení konstrukce – případné změny výškové úrovně kotvy je nutné konzultovat s projektantem. Pro kotvy K1,2,3,4 bude pracovní úroveň, na kterou je nutno odbourat původní konstrukce, max. 0,5m pod úrovní kotev. Kotvy K5,6,7 budou vrtány z úrovně původní základové desky 310,40, kotva K8 potom z úrovně výkopu 0,5m pod úrovní kotvy. Kotvy K1-K8 budou prováděny v I. Etapě výstavby, kotvy K9-K12 ve II. Etapě (viz kap. 10.1 Tech. zprávy).

Budou doplněny případné statické požadavky na etapizaci provádění zásypů a výplňových betonů za rubem stěn?

Odpověď:

Etapizace provádění výplňových betonů je určena v kap. 9.3.1, kde je stanoveno, že výplňové betony je nutné lít po vrstvách max. výšky 0,75m. Zásypy se budou hutnit po vrstvách dle technologického předpisu. Základní etapizace stavby na I. a II. etapu je popsána v kap. 10.1 Tech. zprávy a vyznačena na výkresech bourání.

V příloze je opravený soubor soupisu prací SO1983801_sp_oprava4.xls.

Dotaz č. 242:

V zadavatelem poskytnuté dokumentaci pro SO 34-34-20.2, ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, orientační systém, nejsou na koncích nástupišť zakresleny cedule 9a (zákaz vstupu cestujících), které při přejímkách bývají ze strany zadavatele požadovány.

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď:

Tabule 9a na zábradlí u služebních schůdků na nástupišti č.5 byly doplněny do soupisu prací (položka č. 27) a do situace.

V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343420_2_sp_oprava1.xls a doplněná situace SO_34-34-20.2_Sit_oprava1.pdf.

Dotaz č. 243:

V postoupených Dodatečných informacích č. 18, v odpovědi na dotaz č. 162, zadavatel uvádí, že montáž košů na tříděný odpad je vykázán v rámci SO 34-33-26, ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 6, společně pro nástupiště č. 5 a 6. Není zřejmé, v které položce výkazu výměr jsou tyto montáže zahrnuty (3 ks na 5. nástupišti a 2 ks na 6. nástupišti).

Žádám zadavatele o upřesnění.

Odpověď:

Ve výkazu výměr pro SO 34-33-26 se jedná o položku č. 78 „Koš na tříděný odpad – s logem OPŽP“. Schéma rozmístění košů je uvedeno v dokumentaci SO 34-33-26 v příloze 10.2 „Schéma rozmístění košů na tříděný odpad“. Další informace jsou uvedeny v technické zprávě v kapitole 6.7 Mobiliář na straně 12.

Do soupisu prací byla vložena nová položka č.101 na montáž košů pro tříděný odpad. V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343326_sp_oprava2.xls.

Dotaz č. 244:

V postoupených Dodatečných informacích č. 18, v odpovědi na dotaz č. 166, zadavatel uvádí, že koše budou provedeny po 3 ks vedle sebe a takto je s nimi počítáno v soupisech prací:

- na 3. nástupišti jsou 2 sady košů po 3 ks = 6ks (ve výkazu výměr jsou uvedeny 2 ks)
- na 5. nástupišti je 12 sad košů po 3 ks = 36ks (ve výkazu výměr je uvedeno 12 ks)
- na 6. nástupišti je 7 sad košů po 3 ks = 21ks (ve výkazu výměr je uvedeno 21 ks).

Žádám zadavatele o prověření.

Odpověď:

V soupisech prací SO 34-33-23.2, SO 34-33-25.2 a SO 34-33-26 došlo u položek řešící odpadkové koše k záměně pojmu sada a kus. Množství v těchto položkách bylo adekvátně navýšeno a odpovídá jednotlivým kusům odpadkových košů. Současně byl upraven text položky tak, aby jednoznačně určoval, že jde o odpadkové koše na směsný odpad.

V příloze jsou opravené soubory soupisů prací SO343323_2_sp_oprava1, SO343325_2_sp_oprava2 a SO343326_sp_oprava2.xls.

Dotaz č. 245:

Dle zadavatelem poskytnuté projektové dokumentaci pro SO 34-33-61.2, ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, kabelová trasa, má být proveden protlak mezi šachtami Š221-Š222. Tato část kabelovodu má být provedena v ocelové trubce. V soupisu prací nejsou tyto práce zahrnuty.

Žádám zadavatele o kontrolu a doplnění soupisů prací.

Odpověď:

Do soupisu prací byla doplněna nová položka č.91 pro ocelovou trubku protlaku.

V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343361_2_sp_oprava3.xls.

Dotaz č. 246:

Dle zadavatelem poskytnuté dokumentace pro SO 34-33-61.2, ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, kabelová trasa, je uvažováno v přípravných pracích v I. etapě zřizování pažení pro zajištění výkopu u provozovaných kolejí.

Uvažuje zadavatel o doplnění projektové dokumentace a soupisu prací k tomuto pažení? Pokud nikoliv, žádáme o informaci, do které položky mají být tyto náklady zahrnuty.

Odpověď:

Výkop u provozovaných kolejí se týká protlaku, resp. jámy pro protlak. Cena za pažení je v ceně protlaku – viz technická specifikace položky č.91 : položka zahrnuje dodávku protlačovaného potrubí a veškeré pomocné práce (startovací zařízení, startovací a cílová jáma, opěrné a vodící bloky a pod.)

Dotaz č. 247:

PS 35-22-12 ***Zast. Plzeň Jižní předměstí, telefonní zapojovač***

V odpovědi na dotaz č. 209 uvádíte, že správné množství kabelu v položce č.16 je 60 m.

Přesto pak v opraveném soupisu prací, kde uvádíte tuto položku v kmpár je množství 0,060 kmpár, což odpovídá 6m desetipárového kabelu.

Bude v soupisu prací opraveno množství na 0,6 kmpár nebo bude upravena měrná jednotka na 0,06 km ?

Odpověď:

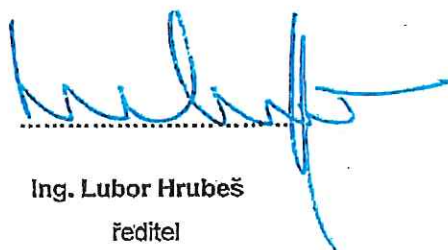
V soupise práce PS 35-22-12 bylo upraveno množství v položce č.16 na 0,6 kmpárů

V příloze je opravený soubor soupisu prací PS352212_sp_oprava2.xls.

Upozornění zadavatele:

Stále platí ustanovení v rámci Dodatečných informací zadavatele č. 19, že na základě komplikovanosti dotazu č. 174 a náročnosti jeho zodpovězení zašle zadavatel, v co nejkratší možné době, všem uchazečům odpověď na tento dotaz a současně přiměřeně prodlouží termín lhůty pro podání nabídek.

Přílohy: SO – viz. jednotlivé odpovědi



Ing. Lubor Hrubeš

ředitel

Stavební správa západ
na základě „Pověření“ č. 1605
ze dne 13.06.2013