

Váš dopis zn.: -

Ze dne: -

Naše zn.: 9274/2016-SZDC-
SSZ-ÚE-Baš

dle rozdělovníku

Vyřizuje: Helena Bašťařová

Telefon: 972 524 081

Mobil: 724 129 033

E-mail: bastarova@szdc.cz

Datum: 02.06.2016

Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

Dodatečné informace č. 10 – 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. 77:

SO34-33-01.2: zadavatel v rámci odpovědi na dotaz č.57b opravil popis pol.č.20 (reprezentuje zřízení kol.č.107a). Dle podkladů má být kolej zřízena z užitých kolejnic S49 na dřevěných užitých pražcích s tuhým upevněním, rozdělení „c“. V novém názvu položky jsou však uvedeny betonové pražce. Opraví zadavatel název položky?

Odpověď:

Položka č.20 v soupise prací byla změněna na katalogové číslo 52A521 s tím, že je jí užito srovnatelně i pro bezстыkovou kolej (4 svary vykazány v příloze č.6 výkazu výměr). V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343301_2_sp_oprava3.xls.

Dotaz č. 78:

PS 198-24-01 se týká demontáže 2ks eskalátorů, v SO 198-38-01 je ve výkaze výměr pol. č. 77 - demontáž eskalátorů - 2ks. Nejedná se o duplicitu položky?

Odpověď:

Duplicitní položky č.77 a 78, řešící demontáž stávajících eskalátorů a stávajícího zastřešení výstupu z podchodu, byly v SO 198-38-01 zrušeny.
V příloze je opravený soubor soupisu prací SO1983801_sp_oprava2.xls.

Dotaz č. 79:

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

Krajní část žlabu kolejového lože nosné konstrukce č. 13 včetně římsy a zábradlí má být demontována a znovu osazena na nosnou konstrukci č. 9. Je prokázáno, že geometrie těchto dílců při normových výrobních tolerancích umožňuje jejich stykování?

Odpověď:

Geometrie dílců je v dokumentaci vykreslena dle schválené dokumentace skutečného provedení stavby, základní rozměry byly v průběhu zpracování projektu stavby ověřeny geodetickým měřením. Prostor je nyní nepřístupný, přesné hodnoty lze ověřit až po snesení krajních konstrukcí mostu.
Jedná se o rekonstrukci stávajícího ocelového mostu, zhotovitel ve své nabídce musí s drobnými odchylkami počítat.

Dotaz č. 80:

V projektu není obsaženo posouzení montážního styku konzoly se šrouby M20 10.9 ani jeho specifikace. Jedná se o spoj třecí? Pokud ano, s jakou úpravou styčných ploch?

Odpověď:

Montážní styky jsou stejné jako na stávající NK, specifikace je uvedena v dokumentaci - ČSN EN 14399-1 - sestavy předepjatých konstrukčních šroubových spojů. Úprava styčných ploch jsou třídy B.

Dotaz č. 81:

Příprava montážních styků ani osazení konzol nejsou zahrnuty v dopravních opatřeních dle SO 34-38-04.2 DO. Kdy budou tyto práce prováděny?

Odpověď:

V průběhu nočních hodin (kdy platí DIO 13 a DIO 14) jsou místa montážních styků mimo provozované pruhy komunikace. Práce lze provést z mobilní plošiny, nebo lze pod celou nosnou konstrukcí zřídit lešení.

Dotaz č. 82:

Dělení demontovaných konstrukcí má být konzultováno s investorem. Lze konstrukce po snesení dělit nad rámec schématu v příl. 9.2?

Odpověď:

Problematika je řešena v dokumentaci SO. V rámci realizace stavby budou rozpáleny příčníky, kterými jsou všechny 4 konstrukce spojeny v jeden celek, dělení proběhne v místech pod podélnou odvodněnou spárou. Jednotlivé konstrukce šířky 5 m a délky cca 44 m budou sneseny.

Přesné místo následného dělení nosné konstrukce za podporovým příčником bude (v souladu s požadavkem uvedeným v příloze č.9.2) při realizaci konzultováno s investorem s ohledem na možnosti odvozu a dalšího využití konstrukce. Všechna tato dělení ocelové konstrukce, včetně jejího odvozu k uložení do Koterova jsou vykázány v položkách soupisu prací. Dokumentace SO 34-38-04.2 neřeší případné další dělení ocelové konstrukce.

Dotaz č. 83:

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

V projektu mostu se uvádí, že minimální volná výška provizorní tramvajové trati pod ochranným rámem činí 3,7 m. Tato úprava neodpovídá ČSN 28 0318, přičemž výjimka není doložena. V projektu SO 34-35-05.2 nejsou nestandardní výška provizorního trakčního vedení ani jeho zavěšení v oblasti ochranného rámu zachyceny. Je provizorní provoz na tramvajové trati v dané dispozici reálný?

Odpověď:

Výška provizorního trakčního vedení byla konzultována s Dopravním podnikem města Plzeň, výška 3,7 m byla uvedena jako nejmenší možná výška trakčního vedení.

Dotaz č. 84:

SO 34-38-04.2 - římsy a spádové desky jsou dle projektové dokumentace kotvené do stáv. konstrukcí. Ve výkaze výměr chybí položky pro vrtání a vlepování kotevní výztuže. Doplní zadavatel tyto položky?

Odpověď:

Soupis prací byl doplněn o nové položky č.7 a 16 řešící vrtání a vlepování kotevní výztuže. V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343804_2_sp_oprava3.xls.

Dotaz č. 85:

SO 34-38-07.2 - ve výkaze výměr, ve sloupci "P" se u několika položek nachází odkaz na přílohy č. 3.5, 3.6 a 3.7, které v projektové dokumentaci chybí. Doplní zadavatel tyto přílohy?

Odpověď:

Odkazy na neexistující přílohy č. 3.5, 3.6, 3.7 výkazu výměr byly v soupise prací odstraněny. V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343807_2_sp_oprava1.xls.

Dotaz č. 86:

SO 34-38-07.2 - pol. č. 42 - Vyrovnávací a spádový prostý beton C16/20 - 21.314m³. V projektové dokumentaci je spádový beton uveden s výztuží s KARI sítí. Opraví zadavatel položku a doplní specifikaci a množství výztužení?

Odpověď:

V soupise prací byla položka č. 42 opravena na 457323 VYROVNÁVACÍ A SPÁD ŽELEZOBETON DO C16/20 (B20). Množství v položce č.45 bylo navýšeno o výměru KARI sítě. V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343807_2_sp_oprava1.xls.

Dotaz č. 87:

SO 34-38-07.2 - ve výkaze výměr chybí položka pro vrtání pozorovacích vrtů. Doplní zadavatel tuto položku nebo má být vrtání součástí pol. č. 74?

Odpověď:

Vrtání pozorovacích vrtů je v soupise prací vykázáno v položce č.29, viz.sloupec Výkaz výměr této položky.

V souvislosti s prověřením položky č.29 byly v soupise prací doplněny či upraveny následující položky:

- úprava položky č.29, navýšeno množství pro zemní kotvy
- doplněna nová položka č.100, Injektáž kořenů kotev
- doplněna nová položka č.101, Kotvy kabelové
- doplněna nová položka č.102, Napnutí kotev kabelových

V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343807_2_sp_oprava1.xls.

Dotaz č. 88:

SO 34-33-23.2 Žst. Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č.3

14	17180	ULOŽENÍ SYPANINY DO NÁSYPŮ Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ	M3	119,050
----	-------	---	----	---------

Ve vzorových řezech je uvedeno jako materiál vhodná zemina (drcené kamenivo fr. 8/31,5). toto si odporuje a frakce 8/31,5 je velmi nestandardní. Je možné použít např. ŠD 0/32 případně ŠD 0/63 které se do těchto konstrukcí běžně používají?

Ve výkazu výměr jsou uvedeny VK11 (4ks 6-ti metrových úhelníků) a VK66 (bednění zídek). V soupise prací jsme tyto položky k ocenění nenašli. Prosíme o vysvětlení.

Odpověď:

Frakce kameniva 8/31,5 je navržena z důvodu atypické konstrukce povrchu nástupiště. Lze předpokládat, že navržená skladba nástupiště (železobetonová deska 200 mm spolu s mazaninou a žulovou dlažbou) bude náchylná na promrzání a na teplotní změny. S ohledem na maximální životnost nástupiště je do tělesa

nástupiště navržen štěrť frakce 8/31,5. Připustit lze případně i štěrť frakce 4/31,5. Použití jemnozrnné frakce v rozsahu 0/4 nepřipouštíme.

Ve výkazu výměr položka VK/11 určuje počet dílů úhelníků. Tato položka je orientační a duplicitní k položce VK/12, která vykazuje úhelníky v metrech délky. Položka z výkazu výměr VK/12 se pak nachází v soupise prací v položce č.

28 76799 OSTATNÍ KOVOVÉ DOPLŇK KONSTRUKCE, viz technická specifikace k položce

Bednění v metodice dle třídníku se v soupise prací nevykazuje, je agregováno do položky pro kterou se má bednění zřídit, v tomto případě do položky č.

19 327325 ZDI OPĚRNÉ, ZÁRUBNÍ, NÁBŘEŽNÍ ZE ŽELEZOVÉHO BETONU DO C30/37 (B37), viz technická specifikace k položce.

Dotaz č. 89:

SO 34-33-25.2 Žst. Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č.5

17	17180	ULOŽENÍ SYPANINY DO NÁSYŤ Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ	M3	1 708,080
----	-------	--	----	-----------

Ve vzorových řezech je uvedeno jako materiál vhodná zemina (drcené kamenivo fr. 8/31,5). toto si odporuje a frakce 8/31,5 je velmi nestandartní. Je možné použít např. ŠD 0/32 případně ŠD 0/63 které se do těchto konstrukcí běžně používají?

Ve výkazu výměr je uvedena položka VK28 (174ks kotva M12 dl. 300mm). V soupise prací jsme ji k ocenění nenašli. Prosíme o vysvětlení.

Odpověď:

Frakce kameniva 8/31,5 je navržena z důvodu atypické konstrukce povrchu nástupiště. Lze předpokládat, že navrhovaná skladba nástupiště (železobetonová deska 200 mm spolu s mazaninou a žulovou dlažbou) bude náchylná na promrzání a na teplotní změny. S ohledem na maximální životnost nástupiště je do tělesa nástupiště navržen štěrť frakce 8/31,5. Připustit lze případně i štěrť frakce 4/31,5. Použití jemnozrnné frakce v rozsahu 0/4 nepřipouštíme.

Položka z výkazu výměr VK/28 byla doplněna do soupisu prací. O její výměru bylo v soupisu prací navýšeno množství položky č.20. V příloze je opravený soubor soupisu prací SO343325_2_sp_oprava1.xls.

Dotaz č. 90:

SO 34-33-26 Žst. Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č.6

8	17180	ULOŽENÍ SYPANINY DO NÁSYŤ Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ	M3	6,850
---	-------	--	----	-------

Ve vzorových řezech je uvedeno jako materiál vhodná zemina (drcené kamenivo fr. 8/31,5). toto si odporuje a frakce 8/31,5 je velmi nestandartní. Je možné použít např. ŠD 0/32 případně ŠD 0/63 které se do těchto konstrukcí běžně používají?

Odpověď:

Frakce kameniva 8/31,5 je navržena z důvodu atypické konstrukce povrchu nástupiště. Lze předpokládat, že navrhovaná skladba nástupiště (železobetonová deska 200 mm spolu s mazaninou a žulovou dlažbou) bude náchylná na promrzání a na teplotní změny. S ohledem na maximální životnost nástupiště je do tělesa nástupiště navržen štěrť frakce 8/31,5. Připustit lze případně i štěrť frakce 4/31,5. Použití jemnozrnné frakce v rozsahu 0/4 nepřipouštíme.

Dotaz č. 91:

SO 91-33-01.22 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, úrovně křížení v km 1,825 760

1	015111	POPLATKY ZA LIKVIDACÍ ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH - 17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - I. TŘÍDA TĚŽ - ITELNOSTI	T	42,620
---	--------	--	---	--------

Prosíme o informaci z čeho pochází celé množství odpadu. Dle výkazu výměr je pouze 1,42+15,14=16,56m³ zeminy.

Odpověď:

Množství odpadu pochází pouze z výkopu nutného pro zřízení šterbinového žlabu a výkopu nutného pro zřízení vsakovacího zařízení. Ostatní výkopy se nachází blíže stávajících kolejí a z hlediska technologických postupů budou provedeny v rámci SO železničního spodku.

Množství v položce č.1 soupisu prací vychází z položky VK/18 výkazu výměr, s odkazem do listu „5_odpady“ a listu „3_konstrukce_k ružení“. Položka reprezentuje:

- objem výkopu z rýhy pro odvodnění 2,90 m³
 - objem zeminy vykopané ze vsakovací jímky 12,24 m³
 - výkop pro budoucí vrstvu ze štěrkodrti 8,537 m³
- 2,90+12,24+8,537= 23,677m³ x 1,8t/m³ = 42,620 t

Dotaz č. 92:

SO 34-31-41.2 Terénní úpravy a příprava území, lokalita osobní nádraží

V položkách rozpočtu č. 7, 8 a 9 je uvedena potenciální výsadba keřů, špičáků a alejových stromů. Mezi jednotlivými druhy stromů a keřů uvedených velikostí může být cenový rozdíl, který při uvedeném objemu není zanedbatelný.

Může zadavatel upřesnit druhovou skladbu dřevin a stromů?

Odpověď:

Přesnou skladbu náhradní výsadby určí ve svých rozhodnutích orgány ochrany přírody. Příslušná řízení v této věci v současné době probíhají. Není předpoklad, že do termínu podání nabídek budou všechna tato řízení ukončena.

V soupise prací SO 34-31-41.2 je v položkách č.7, 8 a 9 uvedena předpokládaná náhradní výsadba keřů, špičáků a alejových stromů. Množství v jednotlivých položkách bylo stanoveno odborným odhadem na základě zkušeností z obdobných staveb.

Pro potřebu zpracování nabídky použijte pro jednotlivé položky následující druhy dřevin:

- položka č.7, VYSAZOVÁNÍ KEŘŮ LISTNATÝCH BEZ BALU VČETNĚ VÝKOPU JAMKY, Berberis thunbergii, kontejner 5 litrů
- položka č.8, VYSAZOVÁNÍ STROMŮ LISTNATÝCH S BALEM OBVOD KMENE DO 10CM, VÝŠ DO 1,7M, Acer platanoides 'Olmsted', zemní bal
- položka č.9, VYSAZOVÁNÍ STROMŮ LISTNATÝCH S BALEM OBVOD KMENE DO 14CM, PODCHOZÍ VÝŠ MIN 2,2M, Acer platanoides 'Columnare', zemní bal

Položky, technické parametry uvedené v názvu položek, technické specifikace položek a množství se tímto zpřesněním v soupise prací SO 34-31-41.2 nemění.

Dotaz č. 93:

SO91-33-01.2: projekt předpokládá použití výh.č.451,452,453,454 tvaru 1:7,5-190 s prodloužením za srdcovkovou částí o 3,398m. Jedná se tedy o standardní výhybky tvaru 1:7,5-190-I. Jediná abnormalita bude v přímé větvi výh.č.451, která bude o 1,379m delší (4,777-3,398) kvůli navázání na ZV452.

V tom případě je potřeba ponížít výměry pol.č.10,12, protože výhybky budou z výroby delší, ale budou mít jen 2ks výhybkových pražců za KV (ostatních 6ks bude součástí výhybky). Toto řešení by též bylo vhodné zanést do výkresů.

Odpověď:

Prodloužení výhybky za srdcovkou není v třídíku rozlišeno (většinou ani v ceníku výrobce), proto jsou v soupise prací všechny výhybky uvedeny pod jednou položkou 533341. Případné cenové rozlišení si provede uchazeč o veřejnou zakázku v rámci svých kalkulací pro nabídkovou cenu.

Jedná se o výhybky I. generace, proto nejsou uvedeny jako typ I. Kolej za koncovým stykem výhybky (i prodlouženým) na společných pražcích je vykázána samostatně. To, zda jsou či nejsou tyto pražce součástí subdodávky výhybkárny pro hlavního zhotovitele, není rozlišeno položkami soupisu prací, ale je záležitostí kalkulací uchazeče o veřejnou zakázku a jeho koordinace se svým subdodavatelem.

Dotaz č. 94:

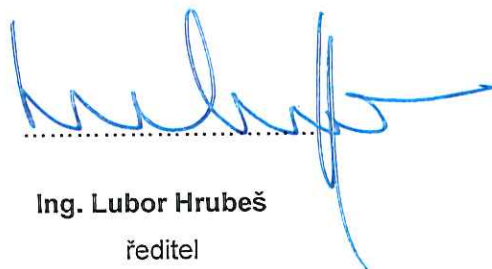
SO91-33-01.21: mají být výh.č.505a a 505b k sobě svařeny? Pokud ano, pak by bylo vhodné upravit typ výh.č.505a na 1:7,5-190-I s prodloužením odbočné větve o 0,982m (4,380-3,398). V tom případě je nutno ponížít výměru pol.č.15 a řešení případně zanést do výkresů. V opačném případě by bylo potřeba mezi KV505a a ZV505b vložit kolejnice délky 4,380m navázané na výhybky stykem, což se nám nejeví jako dobré řešení.

Odpověď:

Výhybky č.505a a 505b jsou svařeny uvnitř (jednotlivě), nikoli k sobě. Mezi nimi je stykovaná kolej. Platí technické řešení navržené v dokumentaci SO 91-33-01.21.

Přílohy:

- SO343301_2_sp_oprava3.xls
- SO1983801_sp_oprava2.xls
- SO343804_2_sp_oprava3.xls
- SO343807_2_sp_oprava1.xls.
- SO343325_2_sp_oprava1.xls.



Ing. Lubor Hrubeš

ředitel

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