

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 15192/2017-SZDC-  
SSZ-VZ

Vyřizuje: Helena Baštářová

Telefon: 972 524 081  
Mobil: 724 129 033  
E-mail: [bastarova@szdc.cz](mailto:bastarova@szdc.cz)

Datum: 15.06.2017

dle rozdělovníku

## Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati

### Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24

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

#### Dotaz č. 189:

SO 37-38-52 Opěrná zeď km 0,654 – 0,725 vlečky Škoda Plzeň (vpravo):

V reakci na dotaz č. 147 zaslal zadavatel upravený HMG stavby, ve kterém je uvedena v SP 1 výluka vlečkových kolejí (zejména kolej 102) v prostoru zdi SO 37-38-52 v délce 21 dnů (1. 3. – 21. 3. 2018). Po důkladném prostudování projektové dokumentace musíme konstatovat, že uvedená doba výluky je pro výstavbu zdi nedostačující. Zeď má být zhotovena z monolitického betonu v otevřené stavební jámě, která zasahuje také do prostoru koleje č. 102a v definitivním stavu. Při použití řešení, které je uvedeno v projektu, tedy není možné, aby současně probíhala výstavba zdi a kolej č. 102a byla již v provozu. Žádáme zadavatele o úpravu postupu výstavby zdi SO 37-38-52 prodloužením výluky kolejí v prostoru nad zdí na cca 50 dní, případně o doplnění pažení mezi kolejí 102a a stavební jámou pro zeď.

#### Odpověď:

V příloze je přiložen upravený HMG stavby, ve kterém trvá výluka vlečkových kolejí Škoda Investment v prostoru zdi SO 37-38-52 po dobu nutnou k demontáži stávajících kolejí, demolici stávající a stavbě nové zdi a položení nových vlečkových kolejí. Optimálním postupem, který sníží dopady na provoz vlečky Škoda Investment, je výstavba nové zdi ve směru od západu (od nejnižší položené části) tak, aby bylo možno co nejdříve vložit novou výhybku 15 a napojit tak oboustranně vlečkovou kolej 145. Spojka 15 – 14 včetně nové výhybky 14 se vloží po dokončení zdi SO 37-38-52.

#### Dotaz č. 190:

Jakým způsobem bude probíhat jednání o výlukách mezi zhotovitelem a subjektem Škoda? Kdo bude při těchto jednáních zastupovat Škodu, kterou dle sdělení zadavatele tvoří 57 právních subjektů? Uchazeč předpokládá, že vlečkovými kolejemi projede 10 vlaků / 24 h v nepřetržitém výrobním procesu a výluky je třeba dojednat se subjektem Škoda 3 měsíce dopředu. Tato informace zadavatele zazněla dne 15.5.2017 během organizované prohlídky místa plnění, z níž byl pořízen zápis.

#### Odpověď:

Jednání o výlukách bude svolávat Zhotovitel stavby minimálně 3 měsíce před zahájením výluky a na jednání bude přizván zástupce Škoda Investment, a.s., Ladislav Šupol (tel.: 605221743, e-mail: [ladislav.supol@skoda.cz](mailto:ladislav.supol@skoda.cz)) – správce areálu, zástupce Pilsen Steel, s.r.o., Petr Vetchý (tel.: 733 145 797, e-

mail: [petr.vetchy@pilsensteel.cz](mailto:petr.vetchy@pilsensteel.cz)) a AWT, a.s., Petr Wolf (tel.: 730 850 614, e-mail: [wolf@awt.cz](mailto:wolf@awt.cz)) - správa a provoz vlečky.

**Dotaz č. 191:**

SO 36-38-01: Jak vypadá ocelové rozeprání stojek jednotlivých dilatačních dílů (popsané ve výkresu 2.8.3 – bod 3)... „Nutná pomocná ocelová konstrukce pro rozeprání bednění v hlavě dříku“, aby pod tímto rozepráním, které bude např. už pod vloženým bednicím prefabrikátem, projel ve vykresleném průjezdním profilu vlak vlečky a zároveň nekolidovalo se zavážecí dráhou osazenou pro montáž bednicích prefabrikátů dilatačních dílů č.6, 7 a 8? Tato konstrukce je dle Technické zprávy navržena i při provádění zásypů před zmonolitněním dilatačních dílů D7 a D8.

Doplní zadavatel výkres pomocné ocelové konstrukce?

**Odpověď:**

Rozeprání stojek dilatačních dílů D7 a D8 se provede pouze v případě, že nedojde ke zmonolitnění nosné konstrukce ve stavebním postupu SP2 a výstavby těchto dilatačních dílů se protáhne do stavebního postupu SP3. Zhotovitel si na pomocné dočasné konstrukce provede dílenskou dokumentaci. Projektant předpokládal pro rozeprání ocelové válcované nosníky 4 x HEB 300 dl. 9,5 m + patky pro rozeprání. Zahrnuto v položce č. 70 (kód 94817) – 4,914 t z celkových 152,909 t.

**Dotaz č. 192:**

SO 36-38-01: V příl.č. 2.8.2 jsou zakresleny mikropiloty na obou opěrách mostu OP1 a OP2. Dle řezů F-F a G-G na tomto výkrese je zakresleno po 6 pilotách na každé opěře. V technické zprávě je ale uvedeno, že rastr na OP1 je 2x6 ks – délky 10 m, rastr na OP2 2\*5 ks – délky 10 m. Tomu odpovídá i položka soupisu prací o celkové výměře 220 m.

Uvede zadavatel do souladu řez G-G v příl.č. 2.8.2 s údaji v technické zprávě a soupisu prací?

**Odpověď:**

Rastr mikropilot: OP1 - 2x6 ks – délky 10 m, OP2 - 2x5 ks – délky 10 m.

**Dotaz č. 193:**

SO 36 – 38 – 01: Dle příl.č. 2.8.2 je z půdorysu mostního provizoria zřejmé, že jedna z mikropilot na opěře OP1 prochází rubovou šikmou plochou levé stojky původního mostu. Ve stejné příloze v řezu F-F je mikropilota zakreslena pouze v kontaktu.

Uvede zadavatel tyto skutečnosti do souladu?

**Odpověď:**

Řez F-F je veden šikmo ke stávající konstrukci mostu a je mimo osu mikropilot. Proto se v řezu jeví, že mikropilota neprochází stávající spodní stavbou.

**Dotaz č. 194:**

SO 36-38-01: Hodlá zadavatel rozlišit práce v položce č. 17 (kód 26123) na 2 rozdílné s jinou mírou obtížnosti? Uchazeč má na mysli šikmé vrty kotev za pravou stojkou původního mostu, při jejichž provádění dojde k zásahu lafety do průjezdního profilu, užití více strojů na úzké pracovní ploše lavice, která vznikne na demolované původní pravé stojce přibližně v rozsahu řezů 1 – 1 až 5 – 5 (zápory Z201 až Z236) a není



dostatečně široká pro pojezd běžného vrtacího mechanismu. Podle úsudku uchazeče bude tato práce poměrně náročnější v porovnání například s kotvením zápor za zárubní zdi vpravo za tunelem ve směru do jižního areálu (zápory Z301 až Z330).

**Odpověď:**

Minimální šířka pracovní plošiny jsou 4,0 m. Lafeta bude zasahovat do průjezdného profilu, ale vzhledem k velmi malému provozu na pojižděné vlečkové koleji projektant nepředpokládá výrazně ztížené podmínky při provádění.

**Dotaz č. 195:**

SO 36-38-01: Kterou plochu uvažuje soupis prací v položce č. 38 (kód 58301)? V této položce uvádí sloupec výkazu výměr „2: zapanelování koleje č. 202 (křížení), uloženo na pražce; 3\*10“. Podle uchazeče se však díky příliš malé výměře (3\*10) nejedná o kteroukoli z vyšrafovaných ploch ve Výkresu 1. stavebního postupu – fáze 1, č.2.8.1.

**Odpověď:**

Jedná se o křížení přístupové cesty B01-02 s provizorní Domažlickou kolejí (budovaná v SP1) v oblasti Faltusova mostu. Dočasné křížení viz. výkres č 2.100.2 - SO 36-33-01 a SO 36-33-11 Trať Plzeň - Domažlice, železniční svršek a železniční spodek.

**Dotaz č. 196:**

SO 36-38-04: Je v soupisu prací správná výměra položek výkopů za opěrami? Uvažuje zadavatel potřebné svislé pažení provedené v náspu obou předpolí jako součást položek zemních prací? Uchazeč předpokládá, že výkres Stávající stav – řezy, příl.č.3.2 je vykreslen chybně. Demolice původního mostu má proběhnout až ve stavebním postupu 6 (SP6) a tedy nad tělesem nového násypu provedeným v SP1 do úrovně 326,76 m.n.m. a v těsné blízkosti tělesa násypu ze zabalovaných zemin provedeným v SP3. Podle uchazeče tedy není možné, aby mohly být provedeny svahované jámy pro demolici opěr, protože by zasáhly do těles násypu původních předpolí, která jsou potřebná pro provoz koleje v provizorním stavu viz příl.č.8.1.

**Odpověď:**

Výměra za opěrami je správná. Pažení výkopu předpolí není nutné. Přesah provizorní zdi z armovaných zemin je dostatečný až za výkop pro bourané opěry.(Celková délka provizorní zdi je 58m, přesah za objektem mostu je 2 x 9m). Úroveň odbourání zdiva stávajícího mostu bude přesně stanovena dle skutečnosti na místě stavby po dohodě s TDI a je možné ji upravit až na 325,5 mm (B.p.v.) Je možné rovněž dle zjištěného stavu na místě ubourat opěru na míru potřebnou pro podchycení provizorní opěrné zdi. Založení a výstavba provizorní opěrné zdi a výstavba násypu je součástí stavebního objektu železničního spodku a je podrobně zobrazena v příloze 2.9. Výkop pro bourání je zapažen opěrnou zdí a neomezuje provoz koleje v provizorním stavu.

**Dotaz č. 197:**

SO 35-38-01: Most v ulici Břeňkova nemá v HMG ZOV příl.č.F01.04 uvedený žádný čas pro výstavbu nového úložného prahu jižní opěry (OP1). Doplní zadavatel tuto informaci?

**Odpověď:**

Výstavba nového úložného prahu jižní opěry (OP1) byla doplněna do HMG ZOV příl.č.F01.04.

**Dotaz č. 198:**

SO 35-38-01: Ve kterém SO jsou uvedeny práce pro zřízení nulového pole nutného pro zahájení rekonstrukce mostu v ul. Břeňkova?

**Odpověď:**

Pracovní neutrální pole trakčního vedení pro etapy výstavby mostu Břeňkova je obsaženo v SO 35-35-01 žst. Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, trakční vedení.

**Dotaz č. 199:**

SO 36-38-02: Uchazeč se domnívá, že odpověď zadavatele na dotaz č. 85 není korektní. V koleji nelze ponechat podpůrnou konstrukci, která je založená na plochách původní spodní stavby a která je v předchozích postupech také demolována. Následuje výkop, hlubinné založení a výstavba nového mostu. Nová podpůrná konstrukce je dle schématu v TZ pak založena nad úrovní zásypu nové spodní stavby. Z těchto důvodů se dle úvahy uchazeče jedná o dvě (z hlediska postupu výstavby) různé podpůrné konstrukce. Tento dotaz má také vliv na výkaz výměr. Podpůrná konstrukce bude v mostním otvoru montována a demontována dvakrát. Doplní zadavatel do soupisu prací výměru dvojí montáže a demontáže skruže?

**Odpověď:**

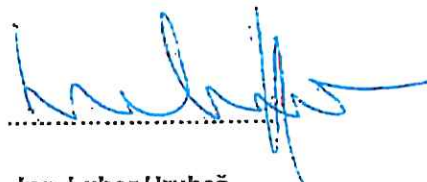
V soupisu prací je vykázána podpěrná skruž, která se použije při bourání mostu (položka č. 94890). Skruž pro výstavbu nového mostu je obsažena v položce č. 389325 Mostní rámové konstrukce ze železobetonu C30/37, a tudíž se nemůže vykázat jako samostatná položka.

**Další sdělení zadavatele:**

Stále platí ustanovení v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 21 a č. 23, že na základě komplikovanosti dotazů č. 184 a č. 187 a náročnosti jejich zodpovězení uveřejní zadavatel, v co nejkratší možné době, odpověď na tyto dotazy a současně prodlouží termín lhůty pro podání nabídek v souladu s § 98 odst. 4 ZZVZ.

Přílohy:

- F\_01\_04\_HMG\_Z3



**Ing. Lubor Hrubeš**

ředitel

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