

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 15461/2017-SZDC-
SSZ-VZ

Vyřizuje: Helena Baštářová

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

Datum: 20.06.2017

dle rozdělovníku

Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 26

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

Dotaz č. 207:

Silniční most SO 298-38-01

V TZ je uveden konkrétní popis předpokládaných pyrotechnických vrtů a možných metod měření. Domnívá se uchazeč správně, že se jedná pouze o možný návrh provedení pyrotechnického průzkumu nebo je rozsah vrtů a popsání metod striktně daný jejich popisem.

Odpověď:

V kapitole 3.5 je popsáno navržené řešení k mostu SO 298-38-01 vyplývající ze Znaleckého posudku. Tento posudek není předmětem SO 298-38-01. Pro podrobnosti navrženého řešení viz Znalecký posudek - Stanovení pyrotechnických rizik na stavbě Uzel Plzeň 3. stavba (11/2013, Doc. Dr. Ing. Jiří Chládek).

Dotaz č. 208:

Silniční most SO 298-38-01

V projektu je uvedeno, že opěra koliduje s kanalizací od které není žádná dokumentace (výkres 2.4.1.). V projektu nejsou uvedena žádná opatření pro ochranu kanalizace ani není únosnost kanalizace posouzena. Vrtná souprava pro vrtání velkopřůměrových pilot má hmotnost cca 60t. Vzhledem k předpokladu projektu vrtání pilot v prostoru nad kanalizací, žádáme zadavatele o potvrzení, že v daném prostoru při tl.podkladního betonu 150mm nehrozí proboření vrtné soupravy do kolidující kanalizace.

Odpověď:

Od kanalizace není dokumentace k dispozici, její poloha je pouze předpokládána. Zhotovitel si zajistí vytýčení inženýrských sítí. V případě potvrzení kolize kanalizace s opěrou mostu projektant navrhne potřebná opatření. V soupisu prací je uvedena položka pro tato případná opatření (02730).

Dotaz č. 209:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci není uvedeno zrušení kanalizace procházející pod opěrou mostu. Žádáme zadavatele o potvrzení, že most bude založen na provozované kanalizaci a není navrženo její zrušení.

Odpověď:

Viz odpověď na předchozí dotaz č. 208.

Dotaz č. 210:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci je uvedeno nad Domažlickou opěrou nadzemní vedení ČEZ. Vzhledem k tomu, že niveleta nové komunikace nad mostem je cca 6m výš než stávající terén žádáme zadavatele o potvrzení, že v novém stavu je dodržena požadovaná podjezdová výška včetně ochranného pásma nadzemního vedení.

Odpověď:

Nadzemní vedení ČEZ u opěry O6 (i pilíře P5) se v rámci stavby ruší.

Dotaz č. 211:

Silniční most SO 298-38-01

Nadzemní vedení ČEZ nad Domažlickou opěrou je půdorysně v kolizi se 3 velkopřůměrovými pilotami. Výškově není vedení v projektu definováno. Žádáme zadavatele o doplnění informace jakým způsobem bude zajištěno nadzemní vedení ČEZ ve stádiu vrtání velkopřůměrových pilot, kdy je vedení v přímé kolizi s vrtnou soupravou pro velkopřůměrové piloty a doplnění nadzemního vedení do podélných a příčných řezů.

Odpověď:

Viz odpověď na předchozí dotaz č. 210.

Dotaz č. 212:

Silniční most SO 298-38-01

V blízkosti Plzeňské opěry je vedeno nadzemní vedení pravděpodobně VN. Žádáme o potvrzení zadavatele, že jsou dodržena veškerá ochranná pásma zejména ve vztahu k vrtání pilot a následně realizaci náspů a silnice a doplnění nadzemního vedení do podélných a příčných řezů.

Odpověď:

Čárkovaná čára u plzeňské opěry je kanalizace a je mimo dosah vrtných prací na opěře O1. Neoznačené inženýrské sítě byly na výkrese popsány.

Dotaz č. 213:

Silniční most SO 298-38-01

V projektu není uvedena elektroizolační úprava předpínací výztuže. Žádáme zadavatele, že nepožaduje elektroizolační úpravu předpínací výztuže vzhledem k výskytu stejnosměrných elektrických polí.

Odpověď:

Dle korozního průzkumu je most zařazen do 3. stupně ochranných opatření. Pro tento stupeň se nenavrhují elektricky vodivé propojení betonářské a předpínací výztuže ani měřicí vývody. Podrobnosti viz technická zpráva, kap. 4.6.

Dotaz č. 214:

Silniční most SO 298-38-01

V projektu je uvedena protidotyková zábrana na každé straně mostu v délce 16m. Panely jsou předpokládány v rozměru 2x1m. Tedy celkově se jedná o (2x16)x2=64m² protidotykových zábran. Ve výkazu výměr je uvedeno pouze 10m². Žádáme zadavatele o opravu soupisu prací.

Odpověď:

V příloze je upravený soubor soupisu prací SO2983801_sp_Z1.

Dotaz č. 215:**Silniční most SO 298-38-01**

V projektové dokumentaci není uveden výkres protidotykových zábran. Výkres protidotykových zábran je nedílnou součástí projektové dokumentace ve stádiu projektu RDS. Žádáme zadavatele o doplnění projektu protidotykových zábran.

Odpověď:

Protidotyková zábrana je zakreslena v příčném řezu (výkres č. 2.3.3) a byla doplněna do pohledů (výkres č. 2.3.2). Pro účely provedení musí být zpracována výrobně-technická dokumentace (VTD), kterou zajišťuje zhotovitel.

Dotaz č. 216:**Silniční most SO 298-38-01**

V projektové dokumentaci mostu chybí výkres půdorys předpínací výztuže. Půdorys předpínací výztuže je nedílnou součástí projektové dokumentace ve stádiu projektu RDS. Žádáme zadavatele o doplnění půdorysu předpínací výztuže.

Odpověď:

Kabely jsou v půdorysu v přímé, půdorys není potřeba. Umístění kabelů je patrné z výkresu č. 2.6.15, kde jsou uvedeny polohy kabelů v řezech vzdálených max. 1,0 m (poloha řezů je uvedena ve výkrese č. 2.6.14).

Dotaz č. 217:**Silniční most SO 298-38-01**

Gabionová zeď dle výkresu 2.5.9 je založena pouze na štěrkovém podsypu. Dle názoru zhotovitele by bylo vhodné gabionovou zeď založit na podkladním betonu. Žádáme zadavatele o dopřesnění.

Odpověď:

Podkladní beton doplněn do výkresu č. 2.5.9 i do soupisu prací.

Dotaz č. 218:**Silniční most SO 298-38-01**

V projektové dokumentaci nejsou u ložisek uvedeny max.požadované hodnoty natočení. Bez znalosti požadovaných hodnot natočení nelze objektivně ložiska ocenit. Žádáme zadavatele o doplnění hodnot požadovaných natočení pro jednotlivá ložiska. (natočení na opěře 6 bylo doplněno v dotazu 81).

Odpověď:

Natočení v ložiskách obou opěr jsou podobné, pro návrh obou opěr lze použít nepříznivější hodnoty, které byly uvedeny v dotazu č. 81 (Vysvětlení zadávací dokumentace č. 9).

| | Síla [kN] | Natočení [rad] |
|---------------------------------|-----------|----------------|
| max Rz - odpovídající φ | 3082,80 | 0,00297 |
| min Rz - odpovídající φ | 350,89 | 0,00249 |
| max φ - odpovídající Rz | 2330,67 | 0,00356 |

Dotaz č. 219:**Silniční most SO 298-38-01**

Ve výkresu 2.8.1 je pouze schematicky uveden předpokládaný způsob výstavby. V místě křížení s tratí je navrženo přemostění trati, které je ve výkresu bezrozměrné. Pro objektivní ocenění podsružení je bezpodmínečně nutné podrobně rozměrově zadefinovat světlou výšku mezi průjezdným průřezem a NK a specifikovat podrobně požadavky na ochranu průjezdného průřezu pod mostem. Žádáme zadavatele o doplnění požadovaných parametrů jinak nelze tyto konstrukce objektivně ocenit a byli-by oceněny pouze orientačně.

Odpověď:

Minimální výška mezi průjezdným průřezem a spodní hranou NK je uvedena v podélném řezu (výkres č. 2.3.2). Jsou zde uvedeny i příčné rozměry a minimální vzdálenosti od pilířů mostu. Podrobné požadavky na provoz kolejí pod mostem jsou uvedeny v části ZOV stavby.

Dotaz č. 220:**Silniční most SO 298-38-01**

Výkres výkopů nerespektuje předpoklad technologie výstavby na pevné skruži. Založení pevné skruže zasahuje i do prostoru výkopů a nelze tedy v těchto místech skruž založit. Žádáme o opravu výkresu výkopů resp.doplnění výkresu podsružení s upraveným terénem tak aby bylo možné skruž realizovat a zároveň doplnění příslušných položek do soupisu prací.

Odpověď:

V době provádění pevné skruže budou pilíře mostu již vybetonovány a zasypány do úrovně upraveného terénu. Nutné terénní úpravy podloží pro založení skruže jsou součástí položky č. 422335 (mostní nosné trémové konstrukce z předpjatého betonu).

Dotaz č. 221:**Silniční most SO 298-38-01**

V projektové dokumentaci je předpokládáno použití podpěrné skruže pro betonáž mostovky. Požadavky na založení skruže nejsou v projektu definovány. Žádáme zadavatele o dopřesnění maximální uvažované deformace skruže(včetně sednutí založení), které byli uvažovány v SV pro návrh konstrukce včetně předpokládaných nadvýšení. V rámci projektu RDS se jedná o nezbytnou součást projektu nutnou pro správný návrh skruže a její ocenění. Žádáme o doplnění příslušných projekčních příloh týkajících se založení podpěrné skruže včetně položek výkazu výměr.

Odpověď:

Výpočet deformace skruže a sednutí jejího podloží nenáleží projektantovi RDS. Tyto hodnoty dodá projektantovi zhotovitel mostu při jeho realizaci a projektant o tyto hodnoty upraví nadvýšení nosné konstrukce. Výpočet nadvýšení mostu z důvodu průhybu mostu od zatížení není předmětem zadávací dokumentace (nemá vliv na ocenění), provádí se až při realizaci mostu.

Dotaz č. 222:**Silniční most SO 298-38-01**

Vzhledem ke komplikovanosti realizace nosné konstrukce nad žel.tratí a k zajištění maximální bezpečnosti realizace se jeví jako vhodnější použití jiných metod výstavby než výstavba na pevné skruži. Žádáme zadavatele o potvrzení, zda je možné realizovat dílo i jinými technologiemi výstavby než předpokládanými projektem.

Odpověď:

Zadavatel připouští změnu technologie výstavby SO 298-38-01 za předpokladu, že budou dodrženy:

- technické a estetické parametry mostního díla
- Zásady organizace výstavby (*především - termín výstavby, omezení pro přemostřovanou železniční trať, omezení pro okolní komunikace*) navržené v zadávací dokumentaci.

Realizační dokumentace SO 289-38-01 se změněnou technologií výstavby bude předložena k připomínkovému řízení a odsouhlasení budoucímu správci objektu, kterým je ŘSD ČR, Správa Plzeň, kontaktní osoba p. Jan Weber, technik provozního úseku, tel: 377 333 744, mobil: 721 819 547, jan.weber@rsd.

Dotaz č. 223:

Silniční most SO 298-38-01

Ve schématu výstavby je ve fázi realizace spodní stavby vykreslena trať vlečky. Ve výkrese výkopů je při realizaci spodní stavby vlečka již zrušena. Žádáme zadavatele o potvrzení realizace spodní stavby dle výkresu výkopů.

Odpověď:

V době realizace mostu bude vlečka již zrušena. Výkresy byly upraveny.

Dotaz č. 224:

Silniční most SO 298-38-01

V PD jsou na kabelovodu na mostě uvedeny poklopy z kompozitních materiálů. Ve VV jsou vykázány poklopy ocelové. Žádáme zadavatele o opravu položku VV případně patřičných výkresových příloh.

Odpověď:

V soupisu prací upraveno na poklop z kompozitu. V příloze je upravený soubor soupisu prací SO2983801_sp_Z1.

Dotaz č. 225:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci chybí výkres pažení ve stupni RDS a pažení není uvedeno ani ve statickém výpočtu. Pažení chybí i ve výkazu výměr. Žádáme o doplnění projektu pažení ve stupni realizační dokumentace včetně doplnění do VV a posouzení ve SV.

Odpověď:

Pažení bylo doplněno do výkresu výkopů a do Soupis prací. Podrobný výkres pažení včetně statického posouzení je předmětem výrobně-technické dokumentace (VTD), kterou zajišťuje zhotovitel při realizaci.

Dotaz č. 226:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci je výztuž kótována k ose prutů což neodpovídá ČSN EN ISO 3766. Dle ČSN se výztuž kótuje na vnější rozměr. Žádáme zadavatele o opravu výkresů výztuže.

Odpověď:

Kótování prutů na osu nemá vliv na její množství ani ocenění, navíc je na výkresech jasně uvedeno, že je výztuž kótována na osu. Výkresy bez úpravy (norma není závazná).

Dotaz č. 227:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci chybí výkres výztuže prefabrikované římsy se statickým posouzením. Žádáme o doplnění výkresu výztuže.

Odpověď:

Výkres výztuže římsy doplněn o schéma výztuže lícního prefabrikátu. Statický výpočet a podrobné rozkreslení výztuže lícního prefabrikátu jsou předmětem výrobně-technické dokumentace (VTD).

Dotaz č. 228:

Silniční most SO 298-38-01

Výkres zábradlí v projektu neodpovídá svou podrobností realizační dokumentaci. Žádáme o doplnění svarů, úhlů a podrobnějších kót.

Odpověď:

Požadované je předmětem výrobně-technické dokumentace (VTD), kterou zajišťuje zhotovitel při realizaci. Výkres slouží jako podklad pro VTD.

Dotaz č. 229:

Silniční most SO 298-38-01

Ve výkresu 2.7.5 jsou uvedeny ŠP podsypy v tl.100mm ve sklonech 1:1,5 až 2:1. ŠP podsypy v takových sklonech jsou nerealizovatelné. Žádáme o opravu příslušné projektové přílohy.

Odpověď:

Sklony 1:1,5 jsou navrženy dle mostních vzorových listů. Sklony 2:1 nebudou opatřeny ŠP podsypem, ve výkrese upraveno.

Dotaz č. 230:

Silniční most SO 298-38-01

Ve výkresu 2.7.5 je uvedeno zaústění odvodnění do betonové skruže. Betonová skruž není podrobněji specifikována a chybí i ve VV. Žádáme zadavatele o dopřesnění a doplnění do VV.

Odpověď:

Betonová skruž je v soupisu prací položka č. 78. Do soupisu prací byla doplněna výplň skruže ze šterkodrti (položka č. 17a). Do výkresů i technické zprávy (kap. 4.1.4) byl doplněn popis betonové skruže.

Dotaz č. 231:

Silniční most SO 298-38-01

V projektové dokumentaci chybí projekt PKO. Žádáme o doplnění příslušné části dokumentace.

Odpověď:

Je uvedena v TZ v kapitolách pro příslušnou konstrukční část mostu (ložiska, mostní závěry, zábradlí).

Dotaz č. 232:**Silniční most SO 35-38-01 v km 105,409**

Ve VV chybí zřízení a odstranění nulového pole, které je uvedeno na výkresu postupu výstavby. Žádáme zadavatele o doplnění do výkazu výměr.

Odpověď:

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

Dotaz č. 233:**Silniční most SO 35-38-01 v km 105,409**

V TZ je uvedeno, že před začátkem demolice musí být zhodnocen stav střední stojky. V případě zhoršeného stavu bude nutné zajištění. Žádáme zadavatele o informaci, v jaké fázi výstavby bude mít zhodnocen stav střední stojky a jaké předpokládá případné zajištění stojek. Dále žádáme o potvrzení, že uchazeč ocení pouze demolice za předpokladu dobrého stavu stojky bez nutnosti zajištění.

Odpověď:

Střední stojka je tvořena celkem 12 sloupy. Sloupy mají dole společný základ a nahoře společný úložný práh, na kterém jsou uloženy mostní prefabrikované nosníky. Mostní nosníky budou od sebe odřezány po dvojicích. Pro zachování celkové stability je nutné dodržet symetrický postup odebírání nosníků předepsaný v technické zprávě a v příloze 2.8.1.

V době zpracování projektové dokumentace byla zjištěna degradace krycí vrstvy betonu u krajních sloupů, proto byla v technické zprávě předepsána kontrola aktuálního stavu stojky před započatím demoličních prací. Zhodnocení aktuálního stavu provede investorem pověřená odborná osoba. V případě že budou zjištěny zejména výrazné úbytky výztuže stojek v místech s chybějící krycí vrstvou, měly by být dotčené stojky podepřeny. Konkrétní způsob případného zajištění by měl být zvolen dle rozsahu a místa poškození. Projekt předpokládá vyhovující stav stojky bez nutnosti zajištění. Nelze ovšem předpovědět průběh a rychlost degradace stojky do doby zahájení demoličních prací.

Dotaz č. 234:**Most SO 37-38-02 v km 106,366**

V technické specifikaci položky 93630-R je uveden jeřáb TC 2800 APB-Plzeň. Firma APB Plzeň v současné době nedisponuje jeřábem TC2800. Žádáme zadavatele o opravu položky.

Odpověď:

V soupisu prací je jeřáb uveden pouze obecně jako **příklad** silničního jeřábu o nosnosti min 145 t při vyložení 31 m. Dle zákona č. 134/2016 Sb. O zadávání veřejných zakázek nelze v rámci Veřejné soutěže vyžadovat konkrétní firmu a techniku. Na zhotoviteli je výběr konkrétního způsobu provedení.

Dotaz č. 235:**Most SO 37-38-02 v km 106,366**

V projektové dokumentaci je uváděno, že spřažená deska musí být bourána šetrně. Žádáme zadavatele o specifikaci, zda je šetrným bourání myšleno strojní bourání.

Odpověď:

Železobetonová deska mostovky musí být bourána šetrně, tedy za pomoci ručního bouracího kladiva, tak, aby nedošlo k poškození prvků ocelové konstrukce mostu. Most má být po snesení využit na jiném místě.

Dotaz č. 236:

Část H.7.3

Kácení dřevin dle přírodovědeckého průzkumu je možné provádět mimo období hnízdění ptáků. Žádáme investora o přesnou specifikaci data hnízdění ptáků dotčených výstavbou, tak aby bylo možno odborně zhodnotit a sestavit harmonogram prováděných prací. Bez tohoto upřesnění nelze HMG stavby garantovat.

Odpověď:

Kácení dřevin je dle vydaných rozhodnutí Úřadu městského obvodu Plzeň 3 možné od 1.10. do 31.3.

Dotaz č. 237:

Část H.7.3

Dle přírodovědeckého průzkumu lze zemní a stavební práce provádět za určitých podmínek celoročně. Žádáme zadavatele o přesnou specifikaci „určitých podmínek“ za kterých lze provádět práce celoročně.

Odpověď:

Zemní a stavební práce lze provádět celoročně s přihlédnutím na podmínky rozhodnutí ŽP/73/17 ze dne 20.3.2017 Krajského úřadu Plzeňského kraje.

Dotaz č. 238:

Všeobecný objekt

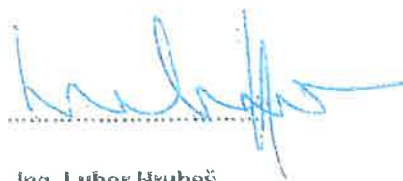
V technické specifikaci položky Korozní měření je uvedeno, že zahrnuje korozní měření u nových zařízení po jejich uvedení do provozu. Žádáme zadavatele o potvrzení, že nebude požadovat během stavby provádět žádná korozní měření za účelem zpřesnění opatření proti účinkům bludných proudů a budou prováděny pouze opatření již v projektu uvedené. Jakákoliv další opatření jsou nad rámec cenové nabídky uchazeče.

Odpověď:

Zadavatel potvrzuje, že se během stavby nebudou provádět žádná korozní měření a budou prováděna pouze opatření uvedená v projektu.

Přílohy:

- SO2983801_sp_Z1
- E_01_04_SO2983801_02_08_01_Z1_postup
- E_01_04_SO2983801_02_07_05_Z1_upravy pod mostem
- E_01_04_SO2983801_02_07_01_Z1_loziska
- E_01_04_SO2983801_02_06_24_Z1_vyztuz_rims
- E_01_04_SO2983801_02_05_09_Z1_gabion
- E_01_04_SO2983801_02_04_01_Z1_vykopy
- E_01_04_SO2983801_02_03_03_Z1_rez_pricny
- E_01_04_SO2983801_02_03_02_Z1_rez_podelny
- E_01_04_SO2983801_02_03_01_Z1_pudorys



Ing. Lubor Hrubeš

ředitel

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