

dle rozdělovníku

V Říčanech dne 27.6.2016
Reg. č.: VZ-276/2016
Č. j.: 1914/16/KSUS/R/Kol
Vyřizuje: Mgr. Kolocová Sabina
E-mail: sabina.kolocova@ksus.cz

DODATEČNÁ INFORMACE Č. 5 - 14 K VEŘEJNÉ ZAKÁZCE

SPECIFIKACE VEŘEJNÉ ZAKÁZKY	
Zadavatel:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČ: 00066001, se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5 (dále jen „Zadavatel“)
Název veřejné zakázky:	„II/105 Počepice, most ev.č. 105-029“ (dále jen „Veřejná zakázka“)
Ev. č. veřejné zakázky:	637503
Druh veřejné zakázky a typ zadávacího řízení:	Otevřené řízení na stavební práce

Vážení dodavatelé,

tuto Dodatečnou informaci poskytuje Zadavatel na základě dotazu:

Dotaz č. 5	<i>Při úhlu křížení 42g je most navržen jako kolmý rám. Jsme přesvědčeni, že alternativní variantu s šikmým rámem lze bez problémů navrhnout a nadimenzovat, a tato alternativa by vedla k úspoře cca 30% plochy NK (nosné konstrukce) mostu a tedy přibližně i ceny SO 201. Je možné předložit alternativní cenový návrh, tedy úsporné řešení – šikmý rám?</i> <u>Dodatečná informace</u> Zadavatel varianty nepripouští.
Dotaz č. 6	<i>Vozovka na mostě je navržena neobvyklé konstrukce (část C.2, příloha 7 vzorový příčný řez a C.2 příloha 1 – technická zpráva), jako ochrana izolace je navržena vrstva 50-230 mm AC (resp. V soupisu prací ACP 16 – obalované kamenivo). Žádáme o potvrzení specifikace požadovaného materiálu. Dále upozorňujeme, že tento materiál není pro ochranu izolace vhodný, takováto vrstva hutněné živičné směsi proměnlivé výšky je obtížně proveditelná (problematické hutnění vrstev, riziko poškození izolace při provádění bez ochrany izolace) a se značným rizikem vad – vyjíždění kolejí. Bude projektantem upravena nivelita NK mostu tak, aby vrstvy vozovky měly konstantní výšku? Bude navržena ochrana izolace standartní, tj. litý asfalt nominální výšky 40 mm?</i> <u>Dodatečná informace</u> Vzhledem k šikmosti most, příčnému sklonu vozovky a podélnému spádu koryta, nelze upravit tvar NK tak, aby byly vozovkové vrstvy konstantní tloušťky. Tvar horní desky NK by byl těžko realizovatelný, proto se přistoupilo v provedení vyrovnávací vrstvy z AC. Vyrovnávací vrstva (tl. 50-230 mm), která slouží jako ochranná vrstva izolace je

	navržena plně v souladu s ČSN 73 6242 z AC (asfaltový beton) zrnitosti do 11 mm. Přesná specifikace dle ČSN 73 6242 Tabulka 3 je ACO 11+. Provádění vyrovnávací vrstvy z MA v potřebné tloušťce tato norma neumožňuje. Položka č. 114 v SO 201 bude opravena.
Dotaz č. 7	<i>Vozovka na „cípech“ (části povrchu mostu mimo prostor mezi zábradlím) je navržena skladby betonu NK, izolace, ochrana izolace 30 mm, beton 40-160 mm a žulové kostky 150 mm. Žádáme přesnou specifikaci ochrany izolace této nominální výšky (standardní nominální výška ochrany izolace litým asfaltem je 40 mm /-15/+25 mm, v případě nominální výšky 30 mm je při obvyklých požadovaných tolerantních provádění v místě přesahu tří pásů izolace výška litého asfaltu nižší než minimální technologicky možná). Dále upozorňujeme, že vzhledem k tomu, že do tohoto prostoru je fyzicky zabráněno (zábradlím) vjezdu vozidel, je navržena skladba vozovky značně předimenzovaná. Navrhne zadavatel skladbu jinou úspornější (např. pouze 40 mm litého asfaltu)? Jakým způsobem je řešeno olemování „cípů“ tam, kde není navržena římsa? Doplní zadavatel do výkresů a soupisu prací římsy a bezpečnostní zábradlí na hranách „cípů“?</i> <u>Dodatečná informace</u> Skladba ochrany tubusu NK mimo vozovku bude ponechána. Ochrana izolace v tomto prostoru bude z MA 8 IV 30 dle ČSN 73 6242 Tabulka 3. Olemování zpevnění na NK mimo vozovku je na příčných stranách římsou bez zábradlí a na podélných stranách kamenným obkladem. Bezpečnostní zábradlí na hranách „cípů“ nebude doplněno, protože se nejedná o veřejný prostor.
Dotaz č. 8	<i>Jsou navrženy piloty průměru 1200 mm délky 6,0 metru a 1,9 m hluchého vrtání. Pro vrtání pilot je navržena plošina na místě založení obou opěr, prostor mezi opěrami je rozdělen dočasným zatrubněním potoka, na obě části plošiny pro vrtání je navržena samostatná rampa. Ocenění tohoto řešení vyžaduje do ceny položek speciálního zakládání promítnout cenu nájezdu vrtací soupravy pro piloty 1200 mm a její přestěhování na druhou stranu mostu. Je možné ocenit alternativní založení na pilotách 600 mm (jednodušší provádění lehčí vrtací soupravou, možnost přejezdu přes přesypané dočasné zatrubnění, úspora zemních prací pro provádění plošiny pro vrtání)? Je možné vedení dočasného zatrubnění mimo mostní otvor?</i> <u>Dodatečná informace</u> Zadavatel nepřipouští varianty / alternativy. Vzhledem k dispozici v okolí mostu není prostor pro vedení dočasného zatrubnění mimo pracovní prostor nově budovaného mostu.
Dotaz č. 9	<i>Provizorní lávka SO 902 je navržena v kolizi s dvojicí pilot založení křídel mostu na straně proti vodě. Je možno lávku posunout mimo kolizi? Máme do ceny provádění hlubinného založení promítnout samostatný nájezd mechanizace pro realizaci této dvojice pilot v předstihu?</i> <u>Dodatečná informace</u> Poloha lávky je v limitní pozici vůči sousedním pozemkům. Toto byla jedinná možná poloha lávky, která byla projednána a odsouhlasena všemi dotčenými. Projekt předpokládal vzniklou kolizi lávky s dvojicí pilot pod křídly na vtoku, je zapotřebí tuto skutečnost zohlednit v základní ceně.
Dotaz č. 10	<i>V části C2 příloha 18 jsou uvedeny některé detaily pro navrhovanou konstrukci irelevantní (např. římsa se svodidlem). Budou vypuštěny?</i> <u>Dodatečná informace</u> Detail č. 401,01a i detail č. 306.01 má zhotoviteli definovat provedení ochrany nátěrů jak NK tak i římsy. Každý doložený detail má určité opodstatnění ve vztahu k dané stavbě. Detaily nejsou řešeny zcela konkrétně na danou stavbu, toto řešení bude součástí

	předložené RDS.
Dotaz č. 11	<i>Příčný sklon mostovky je navržen ve spádu 2% bez protispádu u spodní římsy (podélný sklon pouze 0,5%). Počítá zadavatel se zvodněním hutněných asfaltových vrstev a vytékáním vody ze spáry mezi římsou „cípů“ a nosnou konstrukcí? Budou doplněny do výkresů a soupisů prací protispády povrchu NK a trubičky odvodnění povrchu izolace?</i> <u>Dodatečná informace</u> Ve výkresu č. 11 tvar nosné konstrukce je protispád pod chodníkovou římsou navržen. Nosná konstrukce je v kolmém příčném směru navržena ve střeovitém 2% spádu. Podélný spád NK je 0,65 % na konci s protispádem 6 %. Odvedení vody z povrchu izolace NK by mělo být dostatečné.
Dotaz č. 12	<i>Odhady množství betonářské výztuže 180, 200 a 220 kg/m3 betonu (položky č. 68, 86, 87 a 95) jsou značně nadhodnocené (konstrukce rámu je relativně masivní, poměr výšky příčle a kolmé světlosti je cca 1:10). Budou upraveny?</i> <u>Dodatečná informace</u> Odhady množství betonářské výztuže budou ponechány. Skutečné množství výztuže vzejde ze zpracované RDS.
Dotaz č. 13	<i>V položce 158 je navržena konkrétní systémová prostorová skruž ST 100 (Peri). Žádáme vypuštění této konkrétní specifikace materiálu skruže.</i> <u>Dodatečná informace</u> Zadavatel požaduje provedení skruže v kvalitě a provedení alespoň ST 100 (Peri) nebo lepší.
Dotaz č. 14	<i>Žádám o objasnění zadání na VZ „II/105 Počepice, most ev.č. 105-029“. V zadávací dokumentaci je požadavek na zástupce stavbyvedoucího s minimálním úplným odborným středoškolským vzděláním stavebního směru – obor dopravní stavby, s min. praxí min. 5 let v pozici stavbyvedoucího mostních staveb, z toho minimálně jedné dokončené nebo zprovozněné mostní stavby ve finančním objemu minimálně 10 mil. Kč bez DPH. Ve formuláři 4 je však požadavek na úplné odborné středoškolské vzdělání stavebního směru – obor mosty a inženýrské konstrukce a taktéž požadavek na praxi s mostní stavbou. Prosím o ujasnění, zda požadujete u zástupce stavbyvedoucího obor dopravní stavby nebo obor mosty a inženýrské konstrukce a zda požadujete praxi s mostní stavbou nebo dopravní stavbou.</i> <u>Dodatečná informace</u> Zadavatel požaduje u zástupce stavbyvedoucího obor dopravní stavby a zároveň požaduje praxi pro dopravní stavby.

S pozdravem,

za Krajskou správu a údržbu silnic Středočeského kraje, příspěvkovou organizaci
Bc. Zdeněk Dvořák, ředitel