

VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1

K VEŘEJNÉ ZAKÁZCE

JUNDROVSKÝ MOST – DÚSP, PDPS, AD

ZADAVATEL: Brněnské komunikace a.s.

Sídlem: Renneská třída 787/1a, 639 00 Brno

Zastoupený: Ing. Luděk Borový, generální ředitel, na základě plné moci

IČO: 607 33 097

Zadavatel poskytuje následující vysvětlení a změnu zadávací dokumentace k výše uvedené podlimitní veřejné zakázce na služby zadávané v otevřeném řízení dle ust. § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Zadavatel obdržel dne 18. 4. 2024 následující dotazy:

Dotaz č. 1:

Vzhledem k protipovodňovým opatřením a k novému vedení cyklostezky pod mostem je nutné zvýšení nivelety mostu a posunutí opěrného pilíře.

- a) Je definována hodnota posunu krajní opěry mostu?
- b) Je definována hodnota změny nivelety vozovky na mostě?

Odpověď k dotazu č. 1:

- a) Posun krajní opěry mostu přesně definovaná není, nicméně z IZ je patrné, že na levém břehu pod mostem má procházet cyklostezka. Z čehož vyvozujeme odsun komínské opěry min. o 4 m, vč. úprav napojení účelových komunikací. Posun jundrovské opěry vzhledem k napojení na stávající křižovatku bude zanedbatelný.
- b) Změna výšky nivelety přesně definovaná není. Bude se odvíjet od velikosti mostního otvoru v závislosti na návrhu úpravy koryta v rámci PPO, výšky nosné konstrukce a skladby vozovky. Změna výšky nivelety u jundrovské opěry není s ohledem na napojení stávající křižovatky možná. V místě komínské opěry je s jejím odsunem možná i změna nivelety vč. její úpravy v předpolí mostu.

Dotaz č. 2:

Před rozebráním stávajícího mostu bude nutné postavit provizorní most pro automobilovou dopravu a provizorní lávku pro pěší.

- a) Bude požadován samostatný stavební objekt pro automobilovou dopravu a samostatný pro pěší?
- b) Má provizorní most být navržen pro převedení MHD? Pokud ano, bude požadován přejezd trolejbusových linek?

Odpověď k dotazu č. 2:

- a) Ne, postačí jediný provizorní mostní objekt pro automobilovou dopravu a pro pěší.
 - b) Ano, provizorní most má být navržen pro převedení MHD a bude požadován přejezd trolejbusových linek. Zda bude most obousměrný nebo jednosměrný řízen semaforu bude projednáno na výrobních výborech.
-

Dotaz č. 3:

S ohledem na zatékání do dutin nosníků a porušení spodních desek některých nosníků navrhnul diagnostik při rekonstrukci mostu výměnu nosné konstrukce.

- a) Poskytne zadavatel uvedený diagnostický průzkum v rámci zadávací dokumentace?
- b) Pokud není v závěrech diagnostického průzkumu doporučena celková demolice včetně spodní stavby, bude požadováno tuto zachovat i pro nové přemostění?

Odpověď k dotazu č. 3:

- a) Zadavatel diagnostický průzkum KR 1425/2019 přikládá k tomuto vysvětlení.
- b) Neuvažuje se s využitím původní spodní stavby. Účelem je z koryta potoka vymístit podpěry. Nový most by měl být jednopolový nebo dvoupolový s kratším polem nad cyklostezkou.

Dotaz č. 4:

Technické řešení předkládá po demolici stávajícího mostu výstavbu mostu nového „bezpilotního“. Uchazeč předpokládá, že se má na mysli most bez pilotového založení. Má toto omezení Zadavatel ověřeno pomocí statického výpočtu založení posunuté krajní opěry? Bude statické ověření poskytnuto před podáním nabídek?

Odpověď k dotazu č. 4:

Stávající most je na pilotách, to že by byl nový most založený plošně lze téměř jistě vyloučit. Zadavatel nemá k dispozici žádný statický výpočet založení.

Dotaz č. 5:

Zadavatel vypsal veřejnou zakázku na základě obecného popisu cíle, kterého chce dosáhnout, přičemž nikde není uveden předpokládaný (alespoň zevrubný) harmonogram výstavby, ze kterého by vyplývala základní představa o náročnosti a časo-prostorová vazba mezi jednotlivými činnostmi. Přitom se jedná o přemostění vodního toku v intravilánu s předpokládaným množstvím inženýrských sítí, v lokalitě s omezenými možnostmi realizace, v místě stávající konstrukce, která nejspíš nesplní nároky stávajících norem pro navrhování staveb.

Je si Zadavatel vědom toho, že dodatečné omezující předpoklady, podmínky a požadavky nezmíněné v investičním záměru budou mít dopad na rozsah stavebních objektů?

Odpověď k dotazu č. 5:

Zadavatel si je této skutečnosti vědom, je běžné, že se při projektování narazí na problémy, které mají vliv na skladbu stavebních objektů, toto bude řešeno na výrobních výborech.

Dotaz č. 6:

Dle investičního záměru zadavatel předpokládá využití stávajících podpěr pro nový most. Disponuje zadavatel projektovou dokumentací původního mostu? Pokud ano, žádáme zveřejnění pro uchazeče. Pokud ne, tak žádáme o zadavatele o informaci, jakým způsobem provede projektant posouzení pilíře pro novou nosnou konstrukci.

Odpověď k dotazu č. 6:

Posouzení pilíře není potřeba, celá spodní stavba bude odstraněna.

Dotaz č. 7:

U požadavků na splnění technické kvalifikace je uvedeno ...zpracování projektové dokumentace ke stavbě či rekonstrukci silničního mostu nad vodním tokem... není specifikován požadovaný stupeň PD. Můžou tedy být referenční zakázky na PD v jakémkoli stupni?

Odpověď k dotazu č. 7:

Zadavatel uvádí, že požaduje zpracování dokumentace ke stavbě silničního mostu nad vodním tokem ve stupni DSP, nebo DÚSP, nebo PDPS.

Zadavatel současně s ohledem na charakter poskytnutého vysvětlení a změny zadávací dokumentace poskytuje účastníkům zadávací dokumentaci po vysvětlení a změně č. 1, diagnostický průzkum KR 1425/2019, a prodlužuje lhůtu pro podání žádostí o účast a mění čl. XI. zadávací dokumentace následovně:

XI. PODÁNÍ NABÍDKY

Lhůta pro podání žádostí o účast: **21. 5. 2024 do 09:00 hod.**

V Brně, dne *[dle elektronického podpisu]*

.....
Ing. Blanka Kořínková
specialista obchodně – právního střediska
Brněnské komunikace a.s.

Příloha:

1. Zadávací dokumentace po vysvětlení a změně č. 1
 2. Diagnostický průzkum KR 1425/2019
-