

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 1690/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Helena Baštářová

zveřejněno na profilu zadavatele

Mobil +420 724 129 033

E-mail bastarova@spravazeleznic.cz

## Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)

### Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatek č. 5

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na dotazy dodavatele takto:

#### **Dotaz č. 142:**

Domníváme se, že navržené konstrukční vrstvy jsou v rozporu s aktuálním předpisem SŽ - S4. Ten připouští kamenivo 0/63 kv nebo 0/32kv o vyšší mocnosti. Pokud se podíváte do tabulky níže, tak minimální tloušťka vrstvy 0/63kv je 250 mm.

Skladbu konstrukčních vrstev a jejich minimální tloušťky uvádí tabulka 3. Tloušťka jednotlivých navrhovaných konstrukčních vrstev se zaokrouhlí nahoru na celých 0,05 m a je platná po ztuhnutí vrstvy. U stmelovaných asfaltových materiálů se tloušťka uvádí bez zaokrouhlení. Výsledná navržená tloušťka konstrukčních vrstev musí být vždy posouzena z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu, viz příloha 7.

25. Do konstrukčních vrstev lze použít v odůvodněných případech na zemní pláni geosyntetické materiály. Geosyntetické materiály nezvyšují výslednou únosnost pláně tělesa železničního spodku.

**Tabulka 3 – Návrh skladby konstrukčních vrstev na zemní pláni**

Maximální navrhovaná rychlost v koleji v km·h <sup>-1</sup>	Předpokládané provozní zatížení v mil. hrt/rok <sup>1)</sup>	Traťová třída zatížení po dobu životnosti <sup>2)</sup>	Skladba konstrukčních vrstev (tloušťka v mm/materiál)
≤80	< 2	A až D	min. 200/ŠD 0/32 kv (min. 150 se souhlasem SŽ GR 013)
	2–8	A až D	min. 250/ŠD 0/32 kv
	>8	A až D	min. 300/ŠD <sup>3)</sup>
81–120	< 2	A až D	min. 250/ŠD 0/32 kv
	2–8	A až D	min. 300/ŠD 0/32 kv
	>8	A až D	min. 300/ŠD <sup>3)</sup>
121–160	< 2	A až D	min. 300/ŠD 0/32 kv
	2–8	A až D	var.I: min. 400/ŠD 0/32 kv var.II: min. 250/ŠD 0/63 kv
	>8	A až D	var.I: min. 400/ŠD 0/32 kv var.II: min. 250/ŠD 0/63 kv
161–200 (včetně)	pro všechna provozní zatížení	A až D	var.I: 400/ŠD 0/63 kv var.II: min. 100/asfaltový beton+250/ŠD 0/63 kv

<sup>1)</sup> Předpokládané provozní zatížení vyplývá z přepravní prognózy a výhledové dopravní technologie. Nejsou-li tyto údaje k dispozici, použije se evidované provozní zatížení.

<sup>2)</sup> Traťová třída zatížení je použita ve smyslu přílohy č. 6 k vyhlášce č. 177/1995 Sb.

<sup>3)</sup> Lze použít ŠD 0/32 kv nebo ŠD 0/63 kv.

Dále uchazeč nikde nenalezl seznam lomů, které mohou dodávat schválené drážní kamenivo frakce 0/63kv. Tyto lomy by měly mít osvědčení SŽ, stejně tak jako 0/32kv. Pokud dojde k záměně za 0/32 kv (např. na mocnost vrstvy např. 400 mm), dojde k navýšení celkového množství až na dvojnásobek.

Žádáme zadavatele o vysvětlení.

**Odpověď č. 142:**

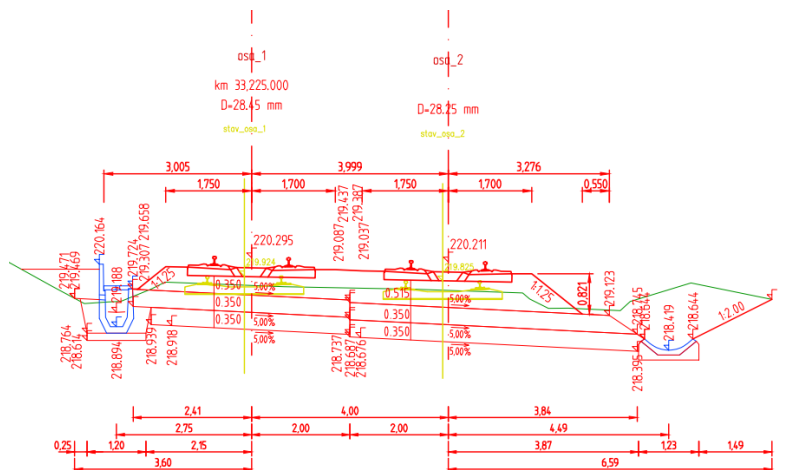
Dokumentace byla zpracována dle původně platného předpisu SŽDC S4, kde je v příloze č. 6 stanovena min. tl. konstrukční vrstvy 0,15m.

Na tento projekt tedy není uplatňován aktuální předpis SŽ S4. U tohoto projektu je aplikován bod 4 části pět (Přechodná ustanovení) směrnice S4 - Již zadané a rozpracované dokumentace ve stupni DUR, DUSP, DSP a PDPS se dokončí podle dříve platného předpisu a nebudou v důsledku vydání nového předpisu předmětem dodatků ke smlouvě.

**Dotaz č. 143:**

V projektové dokumentaci je navrženo zlepšování zemin o mocnosti 350 mm.

Nový předpis S4 předpokládá minimální tloušťku zlepšení 400 mm. Viz obr. dole:



Příčný řez, žel. spodek, km 33,225.

10. Vrstva zlepšené zeminy se provádí na celou šířku zemní pláň resp. podkladní vrstvy až k hraně příkopu, resp. svahu. Na styku s trativodem vždy po hranu trativodní rýhy. Tloušťka vrstvy zlepšené zeminy musí být minimálně 0,40 m.

**Druhy zlepšených zemin**

11. Druhy zlepšených zemin pro aplikace v tělese železničního spodku a jejich označení jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1 – Druhy zlepšených zemin a jejich označení

Pojivo / příměs	Druh zlepšené zeminy	Označení zlepšené zeminy
cement	cementová	ZZC
vápno	vápenná	ZZV
hydraulické silniční pojivo	vápno - cementová	ZZVC
Vápenatý popílek	---	ZZP

S4 – příloha 13, bod 10.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda navržená konstrukční vrstva je správná.

**Odpověď č. 143:**

Dokumentace byla zpracována dle původně platného předpisu SŽDC S4, kde je v příloze č.13 stanovena min. tl. vrstvy zlepšené zeminy 0,30m.

Na tento projekt tedy není uplatňován aktuální předpis SŽ S4. U tohoto projektu je aplikován bod 4 části pět (Přechodná ustanovení) směrnice S4 - Již zadané a rozpracované dokumentace ve stupni DUR, DUSP, DSP a PDPS se dokončí podle dříve platného předpisu a nebudou v důsledku vydání nového předpisu předmětem dodatků ke smlouvě.

**Dotaz č. 144:**

Technologie sanace železničního spodku bez snášení kolejového roštu je navržena dle geotechnického průzkumu: B\_návrh\_KPP\_.pdf

Kolej č. 1			
začátek km	konec km	délka [m]	technologie
31,005	33,017	2012	bez snášení kolejového roštu
33,017	33,380	363	se snášením kolejového roštu
33,380	37,605	4225	bez snášení kolejového roštu
Kolej č. 2			
začátek km	konec km	délka [m]	technologie
31,005	31,080	75	se snášením kolejového roštu
31,080	33,017	1937	bez snášení kolejového roštu
33,017	33,250	233	se snášením kolejového roštu
33,250	37,550	4300	bez snášení kolejového roštu
37,550	37,605	55	se snášením kolejového roštu

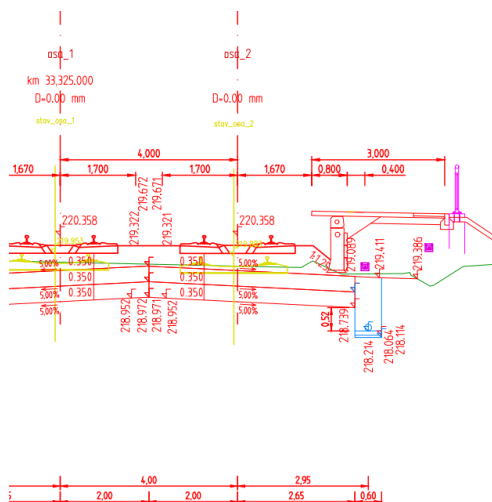
**Tabulka 3b - Nově navržené úseky technologie pokládek**

Upozorňujeme zadavatele, že bez snášení kolejového roštu budou realizována také místa, kde se např. nachází:

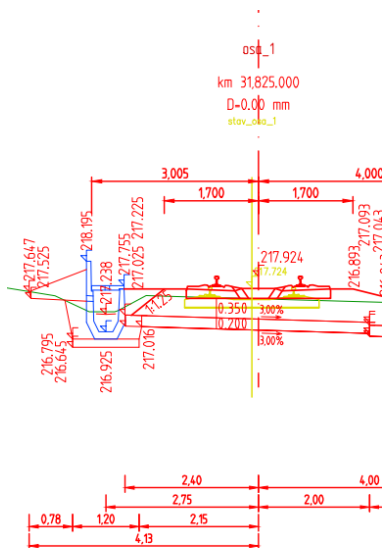
- a) trativody,
- b) velké příkopové J-žlaby,
- c) velké krabicové díly U3,
- d) zlepšované zeminy pod konstrukční vrstvou,
- e) rozšiřování násypové tělesa,
- f) velké UCH-0 díly

Na obrázcích níže přikládáme řezy železničního spodku, kde se některá konkrétní místa nachází.

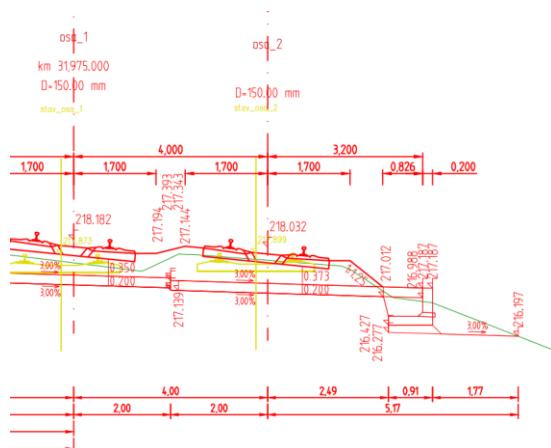
a) trativod - k.č.2, km 33,325



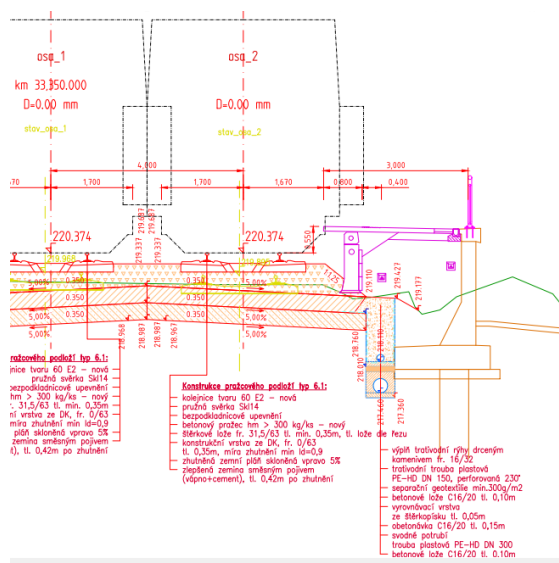
b) J-žlab - k.č. 1, km 31,825



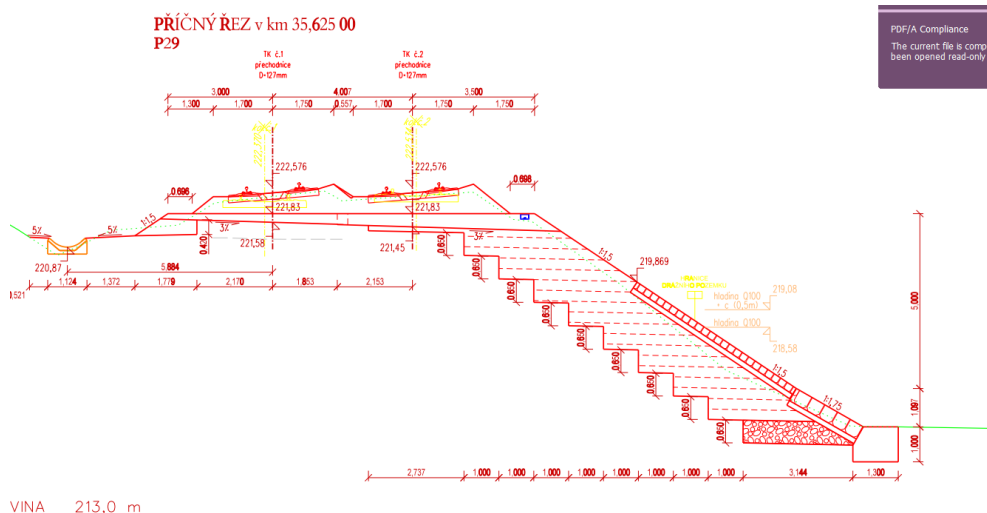
c) U3 díl - k.č.2, km 31,975



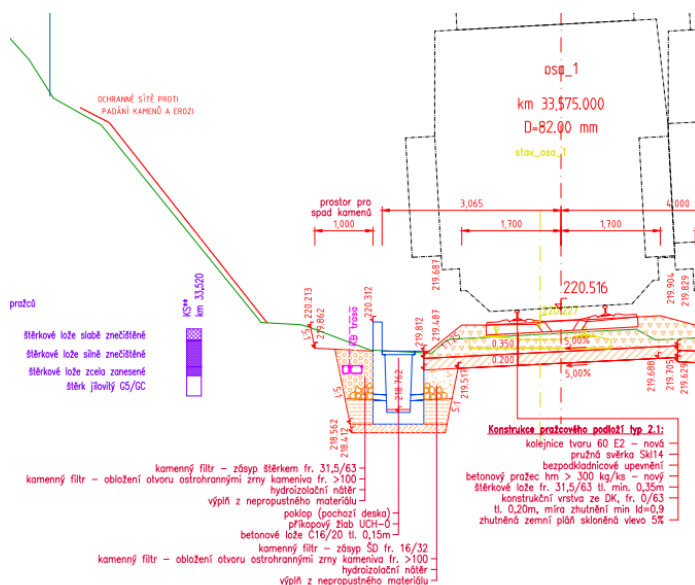
d) zlepšované vrstvy - k.č.2, km 33,350



e) rozšíření tělesa - k.č.2 km 35,625



f) UCH-0 - k.č.1, km 33,575



Žádáme zadavatele o prověření proveditelnosti navržené technologie.

**Odpověď č. 144:**

VTZ SO 12-33-01/02 je uvedeno, že v úsecích km cca 30,970 – 32,970 je navržena technologie bez snášení kolejového roštu, od km cca 32,970 – 33,480 je zvolena technologie se snášením kolejového roštu a od km cca 33,480 – 33,713 je opět zvolena technologie bez snášení kolejového roštu. Úseky platí pro kolej č.1 i kolej č.2. Zhotovitel si může sám určit přesný rozsah použití technologie se snášením/bez snášením kolejového roštu na základě jeho zkušeností a jeho technologie práce.

Rozsah uváděný v průzkumu má pouze formu doporučení.

Všeobecně v úsecích, kde jsou použity příkopové žlaby UCH nebo J-žlaby a jedná se o technologii bez snášení kolejového roštu, se toto odvodnění má budovat v předstihu před pracemi pomocí sanačního komplexu (strojní linky), toto bylo doporučeno technickým konzultantem. Stejný předpoklad platí i pro budování zídek z krabicových dílů U3.

V případě trativodů obr. a), d) se jedná o úsek se snášením kolejového roštu

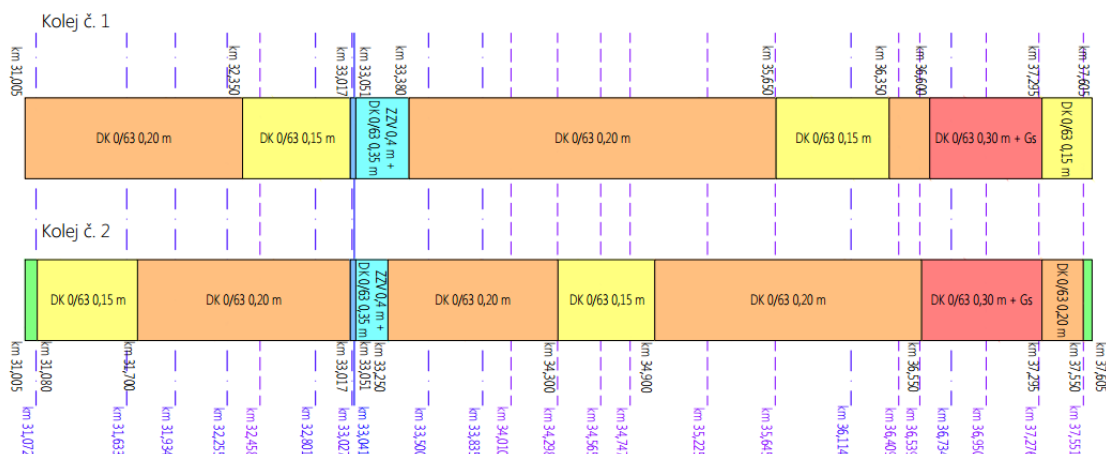
### **Dotaz č. 145:**

Uchazeč se domnívá, že tabulka z přílohy **posouzení návrhu pražcového podloží**, neodpovídá jednotlivým řezům žel. spodku.

#### Schéma návrhu pražcového podloží

Navržené druhy konstrukce pražcového podloží

	1) PP typ 2 - Drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,15 m, 70 MPa		1) Propustky trubní
	2) PP typ 2 - Drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,20 m, 90 MPa		2) Propustky a mosty s přechodovou oblastí
	3) PP typ 3 - Drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,20 m, 80 MPa + výztužná geotextilie		3) Přejezd
	4) PP typ 6 - Zlepšení zeminy vápnem tl. 0,40 m, 55 MPa + drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,35 m, 70 MPa		
	5) PP typ 6 - Zlepšení zeminy vápnem tl. 0,50 m, 55 MPa + drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,35 m, 70 MPa		
	6) PP typ 6 - Zlepšení zeminy vápnem tl. 0,50 m, 55 MPa + drcené kamenivo fr. 0/63 tl. 0,45 m, 90 MPa		



Žádáme zadavatele o prověření.

### **Odpověď č. 145:**

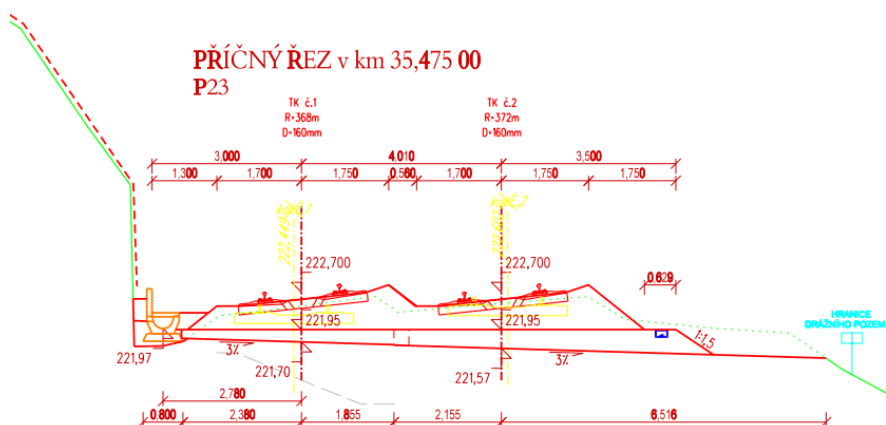
V rámci provedeného průzkumu pražcového podloží byla zhotovitelem tohoto průzkumu doporučena i skladba konstrukcí pražcového podloží (KPP). U návrhu skladeb KPP se však jedná pouze o doporučení. Zpracovatel projektu z těchto dat vycházel, ale provedl úpravy. Např. sjednotil tloušťky vrstev, upravil rozhraní jednotlivých typů KPP v návaznosti na místní podmínky. Projektová dokumentace jednotlivých řezů železničního spodku je tak v pořádku.

### **Dotaz č. 146:**

V některých místech je příčný sklon zemní pláně 3 %. V předpisu SŽ - S4 je předpokládáno 5 % v odůvodněných případech 4%.

#### **Článek 20 Zemní pláň**

- (1) Zemní pláň se provádí v příčném sklonu 5 %, v odůvodněných případech může být zemní pláň v příčném sklonu 4 %. Na horninách podléhajících účinkům zvětrávání, které jsou chráněny vrstvou asfaltového betonu, lze zřídit příčný sklon zemní pláně 3 %. Na tratích úzkého rozchodu postačuje příčný sklon zemní pláně 3 %. Základní šířky a tvary zemní pláně určuje vzorový list železničního spodku Ž 1.



#### **Odpověď č. 146:**

Příčný sklon 3,0 % byl navržen v odůvodněných úsecích, kde bylo nutné zřídit jednostranný sklon pláň pod oběma kolejemi. Zpracovatel projektu vycházel z několika kritérií, která zohledňoval.

Bylo nutné dodržet max. tl. kolejového lože a zároveň i zohlednit, na základě doporučení odborného konzultanta, tloušťku konstrukční vrstvy, kterou je schopná sanační (strojní) linka zřídit a místní terénní podmínky.

Navržené řešení se sklonem PTŽS i zemní pláň s hodnotou 3,0% bylo představeno a odsouhlaseno na základě konaných porad a připomínkového řízení k projektové dokumentaci zástupci SŽ, s.o. Projektová dokumentace tak zůstává beze změny.

#### **Dotaz č. 147:**

Jsou kabelové žlaby, které jsou navrženy v drážní stezce pochozí?

#### **Odpověď č. 147:**

Žlaby budou pochozí.

#### **Dotaz č. 148:**

Dle přílohy B\_6\_2\_Hluková studie (str.13) a dále dle přílohy F\_2 Zápisy z projednání (str.48) je uvažováno použití kolejnicových absorbérů ve vyznačených úsecích tratě.

Zadané soupisy prací však neobsahují položky na kolejnicové absorbéry.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda jsou kolejnicové absorbéry součástí zadání a případně doplnění položek do soupisu prací.

#### **Odpověď č. 148:**

Na základě hlukové studie byla vytvořena tabulka, která je součástí TZ a ve které jsou uvedeny úseky, ve kterých se doporučuje použití absorbérů.

Hluková studie uvažuje s útlumem cca 3 dB.

Dle metodického pokynu SŽ S3/MP04 budou na kolejnicích použity absorbéry do mezipražcového prostoru (masivnější typ), aby byl splněn požadavek na průměrný útlum 3 dB. Kolejnicové absorbéry budou v koleji osazeny na obou kolejnicích oboustranně. Způsob upevnění absorbérů bude pomocí ocelových spon bez aplikace lepidla (či jiné upevňovací látky).

Pro SO 12-33-02 – **oboustranný kolejnicový absorbér do mezipražcového prostoru**

Výkaz je uvažován na délku kolejnice.

(Celková délka úseků)\*(počet kolejí)\*(počet kolejnic v koleji)= délka v [m]

(80+90+220+60+60)\*2\*2= **2040 m**

**Dotaz č. 149:**

SO 12-38-15 – pol. č. 1 má ve specifikaci soupisu prací uvedenu poznámku „*dočasné pažení výkopu počas výstavby*“. Chápeme správně, že se jedná o dozor geodeta při provádění pažení stavby a proč se tato položka nevyskytuje ve všech objektech, kde se předpokládá pažení?

**Odpověď č. 149:**

V objektu SO 12-38-15 je daná položka zbytečná a může se vyjmout. Položka se vyskytuje v objektech, které obsahují pramencové kotvy. Položka je určena pro jejich sledování z důvodu bezpečnosti při výstavbě. U objektu SO 12-38-15 se pramencové kotvy nevyskytují a položka "Ostatní požadavky - geotechnický monitoring na povrchu" je nadbytečná. V rámci změny 06 soupisu prací byla odstraněna.

**Dotaz č. 150:**

SO12-31.01.01: prosíme o vysvětlení a případnou opravu výměry pol.č.41 soupisu prací. Dle výkresu „Půdorys“ by měla být:

- 1.nástupiště –  $(9,5+0,5+14,5)=24,5\text{m}$
- 2.nástupiště –  $(7+20+20+7)+(18,5+0,5+5,5)+(14,5)=93\text{m}$
- Celkem 117,5m

**Odpověď č. 150:**

Výměra má být opravdu 117,5 m, výměra položky č. 41 a výpočet byly opraveny.

**Dotaz č. 151:**

SO14-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): pol.č.6 a 24 zahrnují zpracování šterkového lože sanačním komplexem a též klasickou technologií s odtěžením, odvozem a zpětným návozem. Z hlediska praktického provedení a tím i nákladů se jedná o zcela jinou činnost, kterou nelze bez zásadního zkreslení ocenit jednou jednotkovou cenou. Proto prosíme o rozdělení těchto položek do dvou – zvlášť pro objem realizovaný sanační linkou a zvlášť pro objem realizovaný klasicky.

**Odpověď č. 151:**

V rámci Změny 03 soupisu prací již byly položky č. 6 a 24 rozděleny. Výměra technologií se snášením byla zvlášť vykázána v nových položkách č. 29 a 30.

**Dotaz č. 152:**

SO12-33-02.1 a SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): v úseku km 33,483-33,722 mají být použity kolejnice R350HT jen ve vnějším pasu. V soupisu prací SO12-33-02.1 je tato kolej zahrnuta do výměry pol.č.30 s popisem „...pasy tepelně opracované...“. V SO13-33-02.1 je však zahrnuta do výměry pol.č.8, která reprezentuje kolej z kolejnic R260. Prosíme o sjednocení: v soupisu prací SO13-33-02.1 je potřeba ponížít výměru pol.č.8 a navýšit výměru pol.č.9 obojí o 18m.

**Odpověď č. 152:**

V rámci Změny 03 soupisu prací již byla část výměry z položky č. 8 přesunuta do položky č. 9. (SO 13-33-02.1: kol.č.1 km 33,713317-33,722703 – 9,386m a kol.č.2 km 33,713317-33,721961 – 8,644m).

**Dotaz č. 153:**

SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): vzhledem k zaslání zcela nového soupisu prací pro tento objekt pokládáme znovu dotaz: pol.č.24 soupisu prací reprezentuje odpočet klasických pražců, místo kterých budou použity výhybkové pražce. Měla by mít tedy rozměr „-“ (mínus). Prosíme o opravu.



**Odpověď č. 153:**

Položka č. 24 byla zrušena v rámci Změny 04 Soupisu prací. Odpočet zahrnou uchazeči do ceny položky výhybkových pražců.

**Dotaz č. 154:**

SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): v příloze „Výkaz výměr – svršek“ je uvedeno, že mají být nad sanovanými mosty snesena kolejová pole o délce 25m a je specifikováno 7 takových míst. Výměry pol.č.10 a 42 by proto měly být  $7 \times 25 = 175\text{m}$ , což by též odpovídalo předpokládanému objemu těžení štěrku  $382\text{m}^3$ . Nyní jsou však výměry pol.č.10 a 42  $525\text{m}$ . Prosíme o vysvětlení, případně o opravu.

**Odpověď č. 154:**

Do výměry je započítáno i 350 m v koleji č. 2 pro dobudování rozšíření svahu náspu v km 33,711 až 34,050.

**Dotaz č. 155:**

SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): po prostudování přílohy „Výkaz výměr – svršek“ a Soupisu prací nám nejsou jasné uvažované objemy a hospodaření s vytěženým štěrkem. Proto prosíme o doplnění/potvrzení následujících hodnot:

- a) Uvažované množství štěrku na vstupu sanační linky:  $? \text{m}^3$
- b) Uvažované množství zrecyklovaného štěrku ze sanační linky:  $(4064 \text{m}^3?)$
- c) Uvažované množství odpadu ze sanační linky:  $(a-b)$
- d) Uvažované množství klasicky odtěženého štěrku nad mosty:  $(382 \text{m}^3?)$
- e) Uvažované množství klasicky odtěženého štěrku – oblast vkládání výhybek (cca  $450\text{bm}$ ):  $? \text{m}^3$
- f) Podíl recyklátu z klasického těžení  $(d+e)$ :  $(100\%?)$

Pro soupis prací by z výše uvedených hodnot mělo vyplynout:

- Výměra pol.č.40:  $a+d+e$
- Výměra pol.č.6:  $b+(d+e)*f$
- Výměra pol.č.1:  $2,1*(c+(1-f)*(d+e))$
- Výměra po.č.41:  $(d+e)*15$

**Odpověď č. 155:**

Hodnoty pro SO 13-33-02.1 jsou následující:

- a) Uvažované množství štěrku na vstupu sanační linky:  $5774 \text{m}^3$
- b) Uvažované množství zrecyklovaného štěrku ze sanační linky:  $3464 \text{m}^3$
- c) Uvažované množství odpadu ze sanační linky:  $2310 \text{m}^3$
- d) Uvažované množství klasicky odtěženého štěrku nad mosty:  $382 \text{m}^3$
- e) Uvažované množství klasicky odtěženého štěrku – oblast vkládání výhybek (cca  $450\text{bm}$ ):  $1347 \text{m}^3$
- f) Podíl recyklátu z klasického těžení  $(d+e)$ :  $40 \%$

**Dotaz č. 156:**

SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): výpočet výměry pol.č.41 soupisu prací je metodicky zásadně odlišný od výpočtu výměry stejné pol.č.25 SO14-33-02.1. Prosíme o sjednocení. Do pol.č.41 (SO13-...) je zahrnutý odvoz a zpětný návoz štěrku při snesení koleje nad mosty  $(382*15*2)$  a dále odvoz celého množství štěrku z koleje při rekonstrukci - tedy i toho, který jen „projde“ sanační linkou a nikam se odvážet nebude  $(7121*15)$ . Oproti tomu pol.č.25 (SO14-...) zahrnuje jen odvoz štěrku, který bude skutečně klasicky odtěžen (oblast mostů a zedí). Domníváme se, že správně je postupováno v pol.č.25 (SO14-...). Pol.č.41 (SO13-...) by tedy měla být vypočtena: odvoz štěrku z oblasti mostu (pouze doprava tam) –  $382 \text{m}^3 * 15 \text{km}$  + odvoz odtěženého štěrku z oblastí bez nasazení sanační linky (množství viz předchozí dotaz).

**Odpověď č. 156:**

Výpočet položky č. 41 upraven.

**Dotaz č. 157:**

SO13-33-02.1 (dle nového soupisu prací – změna 2): pol.č.6 a 40 zahrnují zpracování šterkového lože sanačním komplexem a též klasickou technologií s odtěžením, odvozem a zpětným návozem. Z hlediska praktického provedení a tím i nákladů se jedná o zcela jinou činnost, kterou nelze bez zásadního zkreslení ocenit jednou jednotkovou cenou. Proto prosíme o rozdělení těchto položek do dvou – zvlášť pro objem realizovaný sanační linkou a zvlášť pro objem realizovaný klasicky.

**Odpověď č. 157:**

Položky č. 6 a 40 byly rozděleny na technologii bez snášením a se snášením. Byly pro to vytvořeny nové položky č. 46 a 47.

**Dotaz č. 158:**

**PS 12-22-22 ( Zastávka Srbsko, informační zařízení ) :**

Dle dostupných informací nejsou na trhu tabule podle směrnice č. 118 kompatibilní se stávajícím systémem HIS VOICE. Žádáme zadavatele o sdělení, zda by neměl být systém v rámci zakázky vyměněn za systém, který bude kompatibilní s tabulemi dle směrnice č. 118.

**Odpověď č. 158:**

Není zřejmé, z čeho uchazeč usuzuje, že nový informační systém musí být kompatibilní se stávajícím systémem, neboť stávající systém bude nahrazen novými systémy informačního a rozhlasového zařízení v souladu se směrnicí č. 118.

**Dotaz č. 159:**

**PS 11-21-01 ( Žst. Karlštejn, provizorní staniční zabezpečovací zařízení ) :** V technické zprávě je uvedeno „V obvodu lichého zhlaví zůstanou na výhybkách stávající přestavníky“. Potvrdí zadavatel, že jsou tyto stávající přestavníky třífázového typu?

**Odpověď č. 159:**

Stávající přestavníky na lichém zhlaví jsou třífázové. Potvrzeno správcem zařízení.

**Dotaz č. 160:**

**PS 13-21-01 ( Odbočka Lom, staniční zabezpečovací zařízení ) :** V situačním schéma jsou u všech přestavníků vyznačeny také snímače polohy jazyků, tedy celkem 8ks. V soupisu prací pro tyto snímače postrádáme položku dodávky a montáže. Prosíme zadavatele o doplnění.

**Odpověď č. 160:**

Položky byly doplněny do soupisu prací pod pořadovým číslem 94 a 95.

**Dotaz č. 161:**

**PS 14-21-01 ( Odb. Lom, traťové zab. Zař. ) :** V rámci tohoto PS dojde k úpravě/doplnění návěstidel žst. Beroun a také k napojení nově ovládané Odb. Lom, čímž dojde k doplnění/úpravě HW SZZ žst. Beroun a následné úpravě ASW SZZ žst. Beroun. Chápeme správně, že veškeré náklady na úpravy ASW žst. Beroun vzniklé úpravami kolejiště žst Beroun a napojením Odb. Lom jsou obsaženy v položce PS 13-21-01 č. 39 „INDIVIDUÁLNÍ SW ELEKTRONICKÉHO STAVĚDLA S ELEKTRONICKÝM ROZHRANÍM – ÚPRAVA“? Prosíme zadavatele o prověření.

**Odpověď č. 161:**

Úpravy ASW Beroun jsou obsaženy v uvedené položce.

**Dotaz č. 162:**

**PS 13-21-01 ( Odbočka Lom, staniční zabezpečovací zařízení ) :** Součástí soupisu prací je pol. č. 52 „ZÁMEK VÝMĚNOVÝ NEBO ODTLAČNÝ (JEDNODUCHÝ, KONTROLNÍ) – DODÁVKA“ v množství 8ks. V soupisu prací postrádáme položku pro montáž těchto zámků. Prosíme zadavatele o doplnění.

**Odpověď č. 162:**

Položka byla doplněna do soupisu prací pod pořadovým číslem 96.

**Dotaz č. 163:**

Postrádáme položku „Vyhotovení kabelové knihy“ v těchto souborech :

**PS 90-22-01 ( Karlštejn – Beroun, DOK a TK )**

**PS 90-22-03 ( Karlštejn – Beroun, přeložky a úpravy stávajícího DK )**

**PS 90-22-04 ( Karlštejn – Beroun, úprava ZOK ČD-Telematika a.s ).**

Žádáme zadavatele o doplnění.

**Odpověď č. 163:**

Položky „Vyhotovení kabelové knihy“ se oceňují dle Směrnice SŽDC č. 20 v položce A.2.5.2 (Dokumentace skutečného provedení v listinné formě) ve Všeobecném objektu (SO 98-98). Položky proto nebyly doplněny a uchazeč si je ocenění v SO 98-98.

**Dotaz č. 164:**

**PS 12-22-21 ( Zastávka Srbsko rozhlasové zařízení )**

- a) V TZ je uvedeno: „Do zastávky Srbsko je navrženo rozhlasové zařízení pro informování cestujících. V průběhu projektování, v krátké době před odevzdáním dokumentace k připomínkám jsme získali informaci, že v zastávce Srbsko bylo instalováno rozhlasové zařízení do klimatizované skříně. Z tohoto důvodu bude klimatizovaná skříň a zesilovač použit právě instalovaný“.

Položky č. 57 „Skříň klimatizovaná, vytápěná, dvouplášťová s ochranou klecí vč. Montáže“, č. 58 „VYTYČENÍ UMÍSTĚNÍ VENKOVNÍ SKŘÍŇE“ a č. 59 „Demontáž venkovní temperované skříně vč.klece“ jsou ve výkazu výměr v rozporu s TZ. Žádáme zadavatele o sdělení, zda má být klimatizovaná skříň součástí dodávky a montáže či nikoliv.

- b) Žádáme zadavatele o sdělení, zda je v zastávce Srbsko IP rozhlasová ústředna či nikoliv. Ve VV není položka na dodávku IP rozhlasové ústředny, ale v blokovém schématu č. 2.001 je dodávka zakreslena.

**Odpověď č. 164:**

V zastávce je dle technické zprávy relativně nová rozhlasová ústředna, která bude použita a správně není v soupisu prací. Klimatizovaná skříň je v zastávce rovněž. Prostor v rozvaděči je ovšem nedostatečný pro všechna nová zařízení, proto bude dodána nová skříň, nově tedy budou dvě skříně vedle sebe. Protože je pravděpodobné, že pro montáž nové skříně bude nutná manipulace se stávající skříní, byla dodána položka demontáž skříně, která by měla pokrýt úplnou nebo alespoň částečnou manipulaci se stávajícími zařízeními.

**Dotaz č. 165:**

**PS 12-22-22 ( Zastávka Srbsko, informační zařízení ) :** Žádáme zadavatele o sdělení, z jakého důvodu je u položky č. 47 „INFORMAČNÍ PRVEK, - MONTÁŽ“ celkem 6 kusů. Dle našeho názoru má být správně 3 kusy.

**Odpověď č. 165:**

Výměra položky č. 47 „INFORMAČNÍ PRVEK, - MONTÁŽ byla opravena dle dotazu na celkem 3 kusy.

**Dotaz č. 166:**

U provozních souborů části D.1. „Železniční zabezpečovací zařízení“ je pro zemní práce použita položka „HLOUBENÍ RÝH ŠÍŘ DO 2M PAŽ I NEPAŽ TŘ. III“ s třídou zeminy III, což jsou těžce těžitelné zeminy až skalnaté podloží rozpojitelné trhavinami. Domníváme se, že byla zaměněna třída těžitelnosti a ve skutečnosti byla zamýšlena třída těžitelnosti 3, která spadá do třídy těžitelnosti dle nové normy ČSN 73 3055 v římském označení I. Prosíme zadavatele o prověření a případnou opravu soupisu prací.

**Odpověď č. 166:**

Položky 13293 v rámci PS 11-21-01, PS 12-21-01, PS 13-21-01 a PS 14-21-01 byly změněny na 13273 HLOUBENÍ RÝH ŠÍŘ DO 2M PAŽ I NEPAŽ TŘ. I.

**Dotaz č. 167:**

Dle zadavatelem postoupené dokumentace – technické zprávy ke **SO 12-31-01.01 Zastávka Srbsko, nástupiště** je specifikováno použití betonové dlažby 200x200 bez zkosených hran tl. 60mm. Dle aktuální úpravy problematiky betonové dlažby dle vzorového listu ŽL8 10.1 „povrchy nástupišť – dlažba betonová“ je pro rozhodnutí, zda má být použita dlažba třídy A (tj. s požadavkem Povrchová úprava odolná na UV záření aplikovaná během výroby dle ČSN EN 1504-2) nebo B (bez tohoto požadavku) nutné znát kategorii nástupiště A – E dle Ž 8 10 kapitola 3 (v ustanovení SŽ PO-25/2020-GŘ bylo řešeno obdobně).

***Žádáme zadavatele o stanovení kategorie nástupiště, a především z ní vyplývající požadované třídy dlažby (s povrchovou úpravou odolnou UV záření / bez), neboť stanovení třídy dlažby má podstatný vliv na cenu dodávky.***

**Odpověď č. 167:**

Dle kategorie zastávky bude použita dlažba třídy kvality B.

**Dotaz č. 168:**

Dle zadavatelem postoupené dokumentace v soupise prací je ve **SO 12-33-02.1 Karlštejn—odb.Lom, žel.svršek** zřizována nová kolej 60 E2 z tepelně opracovaných kolejnic. Není zde ale definován druh pražce s typem upevnění. V ostatních objektech je u tepelně opracovaných kolejnic požadováno upevnění typ W 30 HH se svěrkami Skl 30 a u normálních kolejnic typ W14 se svěrkami SKL 14.

***Doplňí zadavatel do specifikace položek zřízení kolejí v tomto objektu požadovaný typ upevnění?***

**Odpověď č. 168:**

Dotaz je podobný již zodpovězenému dotazu č. 85.

Dle vyjádření správce trati bude použito upevnění W 30HH ve všech úsecích s kolejnicemi R350HT. Dle tohoto požadavku bude v objektu SO 12-33-02 uvažováno v úsecích s kolejnicemi R350HT s použitím upevnění W 30HH místo navrženého upevnění W14.

Doplňující informace, v km 33,482 703 – km 33,722 703 je kolejnice R350HT použita pouze ve vnějším kolejnicovém pásu, ale upevnění W 30HH bude použito na obou kolejnicových pásích.

Jedná se o úseky:

Kolej č.1

- Km 31,812 538 – km 32,412 538; dl. úseku 600,00 m

- Km 32,552 103 – km 32,272 103; dl. úseku 720,00 m
- Km 32,490 703 – km 33,722 703; dl. úseku 240,00 m (přesah do SO 13-33-02 9,356 m)

Kolej č.2

- Km 31,812 737 – km 33,415 233; dl. úseku 600,00 m
- Km 32,552 393 – km 33,276 798; dl. úseku 720,00 m
- Km 33,482 609 – km 33,721 961; dl. úseku 240,00 m (přesah do SO 13-33-02 8,644 m)

Pražce jsou definovány dle předchozího dotazu č. 140.

Uvažovaný rozchod koleje je 1435 mm.

V TZ je pak uvedeno, že pražce budou „nové betonové pražce s pružným bezpodkladnicovým pružným upevněním a s hmotností přes 300 kg“

Výkaz výměr byl již k dotazu č. 85 upraven.

#### **Dotaz č. 169:**

Během výstavby – rekonstrukce silničního urovňového přejezd v km 33,041, bude možno ho celkově uzavřít jak pro silniční tak i pro pěší dopravu? Má Objednatel vydané platné povolení o uzavření tohoto přejezdu, včetně objízdných tras?

#### **Odpověď č. 169:**

Úplná uzavírka železničního přejezdu P277 je předpokládána v trvání 5+2 dny, 5+2 dny a 2x1 den. Po tuto dobu bude předmětná komunikace v místě železničního přejezdu úplně uzavřena, objízdná trasa je navržena ze Srbska po silnicích III/11614, III/11530, III/11533 přes Tetín do Berouna a po silnicích II/605, II/116 zpět do obce Srbsko. Povolení pro uzavření přejezdu si zajisti zhotovitel v rámci inženýringu realizace stavby.

#### **Dotaz č. 170:**

Má Objednatel na kácení stromů a mýcení křovin tak velkého rozsahu vydané platné povolení? Včetně souhlasu chráněné oblasti?

#### **Odpověď č. 170:**

Kácení je povoleno v rámci ÚR, rozsah byl aktualizován. Celá stavba je zvláště sledována AOPK, s níž bylo kácení samozřejmě projednáváno také.

#### **Dotaz č. 171:**

Z hlediska možnosti přístupu k 2TK ( a tím pádem i k 1TK) podél celé její délky, je možný přístup z zelených ploch nacházejících se mezi tratí a tokem Berounka. Má Objednatel vyřízené vstupy na tyto pozemky s jejími vlastníky?

#### **Odpověď č. 171:**

Všechny přístupové trasy jsou popsány v B.7 a v SO 13-34-02 Všeobecný objekt. Obecně se dá říct, že drtivá většina prací probíhá z vyloučené koleje (s výjimkou zast. Srbsko), v úseku Srbsko – Beroun je projednána staveništní komunikace podél trati, a to zejména pro rozšíření tělesa žel. spodku a realizaci odb. Lom.

#### **Dotaz č. 172:**

Během výstavby silničního mostu v km 35,438 dojde k jeho celkové demolici. Má Objednatel vydané platné povolení včetně objízdných tras o uzavření této komunikace, která vede k tomuto mostu? Jsou s tímto rozhodnutím obeznámeni vlastníci pozemků kterým bude znemožněno se dostat k svým nemovitostem v průběhu realizace tohoto mostu?

**Odpověď č. 172:**

K pozemkům bude přístup po staveništní komunikaci, viz SO 13-34-02 Všeobecný objekt. Vlastníkem komunikace je obec Tetín, její vyjádření je součástí dokumentace.

**Dotaz č. 173:**

Během realizace prací na všech objektech souvisejících s zastávkou SRBSKO budu tato zastávka v provozu, nedojde k její uzavření?

**Odpověď č. 173:**

Provizorní nástupiště nebylo z důvodu nedostatku prostoru uvažováno. Se zavřením zastávky bylo uvažováno jen v nejnutnějších případech, tedy v okamžiku rekonstrukce samotného nástupiště (vždy jen u jedné koleje, stavební postupy 3 a 5) a v okamžiku rekonstrukce podchodu (týká se pouze koleje č.1). NAD je popsána v B.7.

**Dotaz č. 174:**

SO12-31.01.01 (dle nového soupisu prací – změna 3): pol.č.24 soupisu prací reprezentuje odvoz klasicky odtěženého štěrku (dle pol.č.33) k recyklaci do Berouna. Pro výpočet výměry je uvažována vzdálenost 5km. Výměry obdobných položek v SO13-31.01.01 (pol.č.41) i SO14-31.01.01 (pol.č.25) však počítají se vzdáleností 15km, která více odpovídá realitě. Prosíme proto o sjednocení a přepočítání výměry pol.č.24 na vzdálenost 15km. Pol.č.24 soupisu prací má v názvu „...odvoz na recyklaci...“. Zmíněné obdobné položky mají v názvu „...odvoz na mezideponii...“. Pro přehlednost prosíme o sjednocení názvu.

**Odpověď č. 174:**

Patrně měl tazatel na mysli SO 12-33-02.1. Výměra položky odvozu štěrku do lože k recyklaci byla přesunuta do položky č. 23, a to z výše popsaného důvodu sjednocení použití položek napříč SO. Výměra položky byla upravena na celý objem sneseného lože, vzdálenost byla upravena na 15 km. Položka č. 24 byla zrušena.

**Dotaz č. 175:**

SO12-31.01.01 (dle nového soupisu prací – změna 3): není nám jasné, co reprezentuje pol.č.23 soupisu prací. Výměra je vypočítána z celkového množství štěrku. Odvoz klasicky těženého štěrku je však již zahrnut v pol.č.24 (viz předchozí dotaz) a ostatní štěrk bude zrecyklován v sanační lince a nebude se tedy nikam odvážet. Domníváme se proto, že položka je nadbytečná a prosíme o její zrušení.

**Odpověď č. 175:**

Patrně měl tazatel na mysli SO 12-33-02.1. Odpověď dle odpovědi na dotaz č. 174.

**Dotaz č. 176:**

SO 13-34-01 - Odbočka Lom, přístupová komunikace:

Položka poř. č. 2, kód položky **12573.1 – vykopávky ze zemníku 720 m3**

Domníváme se, že v termínu výstavby tohoto objektu SO 13-34-01 (s ohledem na harmonogram) nebude ještě na meziskládce žádný vhodný materiál do hutněného zásypu. Pokud by byl náš předpoklad správný, kde se vezme vhodný materiál do hutněného zásypu?

**Odpověď č. 176:**

Po aktualizaci ZOV je získání materiálu ze zemníků opravdu nejisté, do soupisu prací So 13-34-01 byla doplněna položka na násypy z nakupovaných materiálů pro pokrytí nedostatku materiálu pro násypy na tomto SO.

**Dotaz č. 177:**

SO 13-34-01 - Odbočka Lom, přístupová komunikace:

Neměl by být hutněný zásyp za opěrnou zdí, tedy spíše v objektu SO 13-38-52 - Opěrná zeď km 34,145-34,260?

**Odpověď č. 177:**

S hutněným zásypem je u SO 13-34-01 uvažováno v rozsahu překrytí úseků opěrných zdí SO 13-38-51 a SO 13-38-52, mimo tento úsek je zásyp pod komunikací součástí SO 13-38-52.

**Dotaz č. 178:**

SO 12-34-01.1.1: Součástí dodávky vstupních dveří D02 je mincovní automat dveřního zámku pro ovládání elektromagnetického zámku. Žádáme o bližší specifikaci mincovního automatu, bude-li vestavený do obvodové zdi nebo kotvený na fasádu? Pokud se jedná o vystavěný automat, žádáme o doplnění příslušných položek do výkazu výměr např. vysekání niky, úprava zárubní pro protažení kabelů apod.

**Odpověď č. 178:**

Mincovní automat bude kotvený na fasádu, uchazeči do nabídkové ceny dveří navrhnu kompletní technické řešení dle návrhu uchazeče. Nepředpokládá se velké množství uživatelů.

**Dotaz č. 179:**

Dle našeho názoru chybí projektová dokumentace včetně specifikace materiálů pro kabelové rozvody elektroinstalace přístřešku SO 12-34-01.01. Žádáme o doplnění.

**Odpověď č. 179:**

Osvětlení je jak projekčně tak výkazově zahrnuto v SO 12-36-01. V SO 12-34-01.01 je na tento SO odkazováno.

**Dotaz č. 180:**

V PD – SO 90-38-50 chybí vzorový výkres těžkého plotu pro nadzemní výšku 3m. Žádáme o doplnění.

**Odpověď č. 180:**

V projektové dokumentaci stavby\_zm01, jež byla přílohou Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2, je již požadovaný výkres zahrnut.

**Dotaz č. 181:**

V rozpočtu není vykázan materiál z akumulčního prostoru v patě skal, není skládkovné, odvozy a vykázané množství. Žádáme o kontrolu a doplnění.

**Odpověď č. 181:**

V zadávací dokumentaci je tento materiál odtěžen a zapracován v rámci objektů železničního spodku (SO 12-33-01, SO 13-33-01 a SO 14-33-01), proto se další nakládání s tímto materiálem v rámci SO 90-38-50 neuvažuje. Při kontrole soupisu prací bylo zjištěno, že je u SO 12-33-01 potřeba navýšit výměru odkopů. Byla upravena výměra položek 1 a 9.

**Dotaz č. 182:**

V HMG se uvažuje s kácením vegetace v 09/24, to je mimo vegetační klid – existuje povolení?

**Odpověď č. 182:**

V HMG je toto uvedeno mimo jiné u „Sanace lokalit 17 a 18“, ale s poznámkou „provádět v období listopad-březen“. Kácení by tedy probíhalo na začátku SP1, tedy ve stejném stavebním postupu, ve kterém jen zmíněná sanace lokalit 17 a 18.

**Dotaz č. 183:**

V PD se uvažuje s odvozy dřevní hmoty do stanice a následné zeštěpkování. Lze štěpkování provádět na místě a štěpku následně odvést?

**Odpověď č. 183:**

V projektu je na základě požadavku AOPK uvažováno se štěpkováním mimo oblast CHKO Český Kras. Většina stavby se nachází v I. a II. zóně CHKO, štěpkování ve III. zóně by mohlo být proveditelné po dohodě zhotovitele s AOPK, nicméně projektant bude nadále uvažovat jen s odvozem dřevin a se štěpkováním mimo oblast CHKO.



**Dotaz č. 184:**

Podrobná situace a TZ je uvedena „Zajištění svahu pevnou zábranou z užitých betonových pražců typu SB5 vsazených do ocelových profilů HEB, ale v soupisu prací tato zábrana není: SO 90-38-50.2, SO 90-38-50.3, SO 90-38-50.6, SO 90-38-50.10, SO 90-38-50.13, SO 90-38-50.15, SO 90-38-50.16

**Odpověď č. 184:**

Projektové dokumentaci stavby\_zm01, jež byla přílohou Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2, je v souladu se soupisem prací. Bariéra z užitých pražců již není v aktualizované PD uvažována.

**Dotaz č. 185:**

Dodavatel se seznámil se zadávací dokumentací a vznáší následující žádost o objasnění.

**Stav zadávací dokumentace**

V Čl 8.5 (Technická kvalifikace – seznam stavebních prací) Pokynů si Zadavatel k prokázání technické kvalifikace vyžádal následující:

*"Zadavatel dále požaduje, aby dodavatel kromě informací uvedených v seznamu stavebních prací předložil **osvědčení objednatelů** o řádném poskytnutí a dokončení nejvýznamnějších stavebních prací tak, aby prokázal, že dodavatel v posledních 8 letech před zahájením zadávacího řízení řádně poskytl a dokončil alespoň následující nejvýznamnější stavební práce, u nichž hodnota (tj. hodnota zakázky jako celku) **každé jednotlivé nejvýznamnější stavební práce**, včetně případných poddodávek, musí dosahovat alespoň **194 mil Kč** bez DPH (dále jen jako „**nejvýznamnější stavební práce**“).*

*Za nejvýznamnější stavební práce považuje zadavatel níže uvedené stavební práce s hodnotou zakázky ve výši stanovené v předchozím odstavci, v rámci nichž musí dodavatel doložit rovněž následující požadavky:*

- nejmeně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejné nebo vícekolejné elektrifikované trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejmeně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejmeně **63 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního svršku, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);*

*(...)*

- nejmeně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejné nebo vícekolejné trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejmeně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejmeně **51 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);"*

V čl. 9.3 (Poddodavatelské omezení) Pokynů si Zadavatel vyhradil požadavek, že určité významné činnosti při plnění veřejné zakázky musí být plněny přímo vybraným dodavatelem vlastními prostředky, tedy nikoli poddodavatelem.

Dále v uvedeném čl. 9.3 (Poddodavatelské omezení) Pokynů Zadavatel označil požadavky na prokázání kvalifikace, které svým obsahem odpovídají rozsahu, v němž je plnění veřejné zakázky postupem vyhrazeno, a uvedl dále, že:

*"Splnění těchto požadavků na prokázání kvalifikace tedy nesmí být postupem dle § 83 ZZVZ prokazováno prostřednictvím poddodavatele:*

*(...)*



- požadavek kritéria technické kvalifikace na doložení seznamem a osvědčením alespoň ve vztahu k následujícím nejvýznamnějším stavebním pracím dle čl. 8.5 Pokynů:

- *nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH;*

*tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokázat prostřednictvím poddodavatele, pouze pokud se jedná o část odpovídající hodnotě **14 mil. Kč** bez DPH a délce traťového úseku **0,5 km**.*

- *nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH;*

*tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele.*

*Z předloženého seznamu nebo osvědčení musí vyplývat, že tyto výše uvedené části předmětu plnění nejvýznamnějších stavebních prací, které nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele (s výjimkou speciálních činností a zařízení, jsou-li takové uvedeny v Příloze k nabídce), prováděl v referenční zakázce dodavatel či osoba tvořící s dodavatelem koncern vlastními prostředky, tj. prostředky dodavatele nebo s využitím prostředků osob tvořících s dodavatelem koncern (identifikační údaje takových případných koncernových osob budou rovněž uvedeny v seznamu nebo osvědčení)."*

### **Žádost o objasnění**

Dodavatel vznáší žádost o objasnění požadavku vzneseného v čl. 8.5 a 9.3 ve vztahu ke stavebním pracím, ohledně nichž požaduje Zadavatel osvědčení objednatelů o realizaci. Jde o stavební práce, které musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu:

- **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH ("**Referenční zakázka I**");
- **trakčního vedení** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku) ("**Referenční zakázka II**")

V první řadě žádáme o objasnění požadavku omezujícího možnost prokázat technickou kvalifikaci prostřednictvím poddodavatele u Referenční zakázky I, resp. míru tohoto omezení. Podle Čl 9.3 Pokynů *"tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokázat prostřednictvím poddodavatele, pouze pokud se jedná o část odpovídající hodnotě 14 mil. Kč bez DPH a délce traťového úseku 0,5 km"*.

Tím, že tento požadavek je v systematice čl. 9.3 dvakrát záporně podmíněn, není dodavateli jasný jazykový smysl ani záměr Zadavatele.

Postačí, pokud dodavatel - uchazeč prokáže, že realizoval Referenční zakázku I a na té se **dodavatel přímo (tj. nikoli poddodavatelsky) podílel v části odpovídající hodnotě 14 mil. Kč bez DPH** a délce traťového úseku 0,5 km?

Nebo je význam opačný, tj. postačí, pokud dodavatel - uchazeč prokáže, že realizoval Referenční zakázku I, na které **se poddodavatel dodavatele podílel v části odpovídající hodnotě 14 mil. Kč bez DPH** a délce traťového úseku 0,5 km?

Dále, je hodnota 14 mil. Kč bez DPH a délce traťového úseku 0,5 km skutečně pevnou hodnotou, jak naznačuje znění čl. 9.3 Pokynů? Nemělo by se jednat spíše o minimální, případně maximálně hodnotu?

V druhé řadě žádáme o objasnění požadavku na Referenční zakázku II.

Předně nám za zadávací dokumentace není zřejmé, co Zadavatele vedlo a jaké důvody Zadavatele vedly k tomu, že u Referenční zakázky II vyloučil možnost jejího prokázání prostřednictvím poddodavatele.

Dle znalosti trhu, kterou dodavatel disponuje, existuje maximálně pět subjektů na trhu, kteří tuto podmínku splňují. Dva hlavní subjekty jsou přitom dle informací dodavatele dlouhodobě zahlceni a většinu svých zakázek realizují poddodavatelsky. Tj. ti, kteří mají největší portfolio referenčních zakázek z oblasti trakčního vedení zároveň nedisponují dostatečnými kapacitami. Těmito reálně disponují také poddodavatelé těchto subjektů.

V tomto smyslu pak požadavek na Referenční zakázku II s nemožností tuto technickou kvalifikaci prokazovat alespoň částečně prostřednictvím poddodavatele nedává v kontextu reálné situace na trhu daných služeb žádný racionální smysl, nesvědčí mu žádný přiměřený důvod.

Dodavatel poukazuje na to, že k realizaci prací na trakčním vedení je třeba jak specifické materiální, tak i lidské vybavení. Dále jsou třeba příslušná povolení a certifikace.

Z věcného hlediska pak s ohledem na specifika trakčního vedení máme za to, že stejná požadovaná výše objemu Referenční zakázky II u traťového úseku a u železniční stanici na trati nemá žádné racionální odůvodnění v kontextu toho, co by měla Referenční zakázka II prokazovat. Tedy **skutečnou technickou schopnost dodavatele řádně provést předmět zakázky**. Jde o to, že novostavba, rekonstrukce nebo oprava trakčního vedení v železniční stanici, je organizačně a především technicky, s ohledem na napájení a větší počet sekcí, překryvy vedení atd., významně náročnější než na samotném traťovém úseku. Proti tomu novostavba, rekonstrukce nebo oprava trakčního vedení na dvukolejné nebo vícekolejné trati v podstatě obsahuje snížený objem technické náročnosti (rozuměj prvků), pouze dochází k jejich opakování v délce úseku příslušné trati. Proto by měl být požadavek na objem prací spočívajících v novostavbě, rekonstrukci nebo opravě trakčního vedení nižší u železniční stanice na trati (dle zkušenosti dodavatele cca o min. 20 %) než u dvukolejné nebo vícekolejné trati.

Dále se dodavateli jeví požadavek na hodnotu Referenční zakázky II ve výši **51 mil. Kč bez DPH** s povinností prokazovat tuto hodnotu v plné výši pracemi prováděné vlastními kapacitami jako postrádající jakoukoli logiku, důvod či přiměřenost, a to v kontextu hodnoty Referenční zakázky I, která je ve výši **63 mil. Kč bez DPH** a lze hodnotu její části prokazovat prostřednictvím prací plněných poddodavatelem.

### Úvahy a návrhy dodavatele

Dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů ("**ZZVZ**"), konkrétně dle ustanovení § 6 odst. 1 ZZVZ platí, že zadavatel při postupu podle uvedeného zákona musí mj. dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti. Dále je Zadavatel povinen dodržovat zásadu zákazu diskriminace dle ustanovení § 6 odst. 2 ZZVZ.

Z ustanovení § 6 odst. 1 ZZVZ pak také vyplývá požadavek na jednoznačnost, konkrétnost a přesnost zadávací dokumentace. Je přitom stěžejní povinností Zadavatele vymezit podmínky účasti (zejména v části vymezující předmět veřejné zakázky) v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, tedy přesně a s potřebnou určitostí. K tomu srov.

rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Č. j.: ÚOHS-S0497/2018 ze dne 20. února 2019.

Dodavatel má za to, že v částech, které jsou předmětem této žádosti o objasnění, jsou zadávací podmínky, konkrétně Pokyny, nejasné, obsahují nepřiměřené požadavky a tyto vedou k celkové netransparentnosti a omezení soutěže – diskriminaci.

Žádáme zadavatele, aby zvážil a přehodnotil nastavení technických kvalifikačních požadavků v parametrech Referenční zakázky II a provedl odpovídající úpravu zadávací dokumentace, a to především s ohledem na předmět veřejné zakázky, jeho složitost a omezující charakter takového požadavku ve vztahu k okruhu potenciálních dodavatelů schopných realizovat předmět plnění veřejné zakázky.

Podotýkáme, že: *"Účelem technické kvalifikace je zejména ověření, zda dodavatel či osoby, které se mají podílet na plnění veřejné zakázky, disponují ve vztahu k předmětu zakázky dostatečnými zkušenostmi, zda má dodavatel k dispozici adekvátní personální a materiální základnu."* Viz KRUTÁK, Tomáš. Zákon o zadávání veřejných zakázek s komentářem k 1.9.2020. 2. aktualizované vydání. Olomouc: ANAG, 2020. Právo (ANAG), str. 289. Účelem nastavení kvalifikace nesmí být zvýhodnění či znevýhodnění některých dodavatelů, nýbrž otevření hospodářské soutěže dodavatelům způsobilým poskytnout požadované plnění předmětu veřejné zakázky ve stejné kvalitě.

Aby se shora uvedeným negativním aspektům zadavatel vyhnul, dodavatel si dovoluje navrhnout zadavateli ke zvážení:

- vyjasnění rozsahu možnosti prokázání technické kvalifikace prostřednictvím Referenční zakázky I poddodavatelem;
- snížení požadavku na finanční objem plnění Referenční zakázky II, je-li jejím předmětem novostavba, rekonstrukce nebo oprava trakčního vedení v železniční stanici;
- připuštění možnosti prokázání technické kvalifikace u Referenční zakázky II poddodavatelem, a to v rozsahu odpovídajícím Referenční zakázce I.

#### **Odpověď č. 185:**

Pro pochopení požadavků zadavatele stanovených v čl. 9.3 Pokynů pro dodavatele je třeba ze strany dodavatele prostudovat i ostatní části zadávacích podmínek, zejména čl. 8.5 Pokynů pro dodavatele. Zadávací podmínky byly zadavatelem dostatečně konkretizovány a zpracovány do podrobných detailů nad míru obvyklou při stanovení obdobných požadavků zadávacích podmínek jinými zadavateli, jak dosvědčuje níže uvedený text obsažený v čl. 8.5 Pokynů pro dodavatele, jež se vztahuje k položenému dotazu.

„Zadavatel dále výslovně upozorňuje, že požadované minimální hodnoty (tj. hodnoty zakázky jako celku, jakož i hodnoty dílčích částí plnění) nejvýznamnějších stavebních prací nelze, kromě dále uvedených výjimek, za účelem prokázání technické kvalifikace sčítat z více stavebních prací. Sčítání je přípustné pouze za předpokladu, že zadavatel v čl. 9.3 těchto Pokynů stanovil poddodavatelské omezení a požadovaná hodnota dílčí části plnění věcně odpovídající nejvýznamnější stavební práce rozsah poddodavatelského omezení přesahuje, přičemž přípustnost sčítání je v čl. 9.3 těchto Pokynů výslovně uvedena. V takovém případě lze rozdíl mezi rozsahem poddodavatelského omezení a minimálně požadovanou hodnotou dílčí části plnění nejvýznamnější stavební práce doložit další „referencí.“

Zadavatel v čl. 9.3 Pokynů pro dodavatele stanovil ohledně předmětu plnění týkajícího se železničního svršku, že pouze jeho dílčí část, a to SO 13- 33-02.1 Odbočka Lom, železniční svršek má být plněn vlastní kapacitou dodavatele. Referenční zakázka

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trať se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH;

byla ovšem zadavatelem stanovena za účelem prokázání schopnosti a zkušenosti pro plnění železničního svršku v rámci celé zakázky, nikoli jen dílčí části, a to SO 13- 33-02.1 Odbočka Lom, železniční svršek. Proto je v této situaci prolomen jinak obecný přístup, že sčítání hodnot z více referenčních zakázek při jejich prokazování není přípustné, a dodavatel může za účelem prokázání požadavku stanoveného v předchozí odrážce v případě potřeby, tj. pokud nedisponuje svojí referenční zakázkou, ve které budou kompletně splněny požadované hodnoty a věcné parametry, doložit dvě referenční zakázky. Jednu referenční zakázku ohledně hodnot, které se vztahují k SO 13- 33-02.1, tj. ve které budou splněny hodnoty 14 mil. Kč bez DPH a délka traťového úseku 0,5 km, přičemž obě hodnoty představují minimální výši, nelze prokázat prostřednictvím poddodavatele. Druhou referenční zakázku, ve které budou splněny hodnoty ve výši zbývajících do naplnění hodnot délky 5 km a hodnoty 63 mil. Kč bez DPH, již může dodavatel prokázat prostřednictvím poddodavatele.

Pro odstranění nejasností zadavatel i výslovně odpovídá na položený dotaz – ano, postačí, pokud dodavatel - uchazeč prokáže, že realizoval Referenční zakázku I a na té se dodavatel přímo (tj. nikoli poddodavately) podílel v části odpovídající hodnotě alespoň 14 mil. Kč bez DPH a délce traťového úseku alespoň 0,5 km.

U Referenční zakázky II zadavatel vyloučil možnost jejího prokázání prostřednictvím poddodavatele, protože zadavatel omezil poddodavatelské plnění ve vztahu k realizaci trakčního vedení v plném rozsahu plnění dané zakázky a požadovaná hodnota dílčí části plnění nejvýznamnější stavební práce týkající se trakčního vedení tedy rozsah poddodavatelského omezení nepřesahuje. Ve smyslu § 83 ZZVZ platí, že prokazuje-li dodavatel určitou část kvalifikace, resp. v tomto případě seznam a osvědčení o provedení nejvýznamnější stavební práce týkající se trakčního vedení, prostřednictvím jiných osob, je povinen předložit mimo jiné písemný závazek, že jiná osoba bude vykonávat stavební práce, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje. Protože však předmětné SO 12- 35-01 Karlštejn-Odb. Lom, trakční vedení, SO 13- 35-01 Odbočka Lom, trakční vedení a SO 14- 35-01 Odb. Lom - Beroun, trakční vedení musí být plněny přímo vybraným dodavatelem vlastními prostředky, resp. nesmí být plněny poddodavatelem, nemůže zadavatel dovolit ani částečně, aby tuto nejvýznamnější stavební práci dodavatel prokazoval prostřednictvím poddodavatele.

Dodavatel není oprávněn prokazovat splnění kvalifikace prostřednictvím poddodavatele u těch částí veřejné zakázky, u kterých si zadavatel vyhradil ve smyslu § 105 odst. 2 ZZVZ, že musí být plněny vlastními prostředky dodavatele. Tyto části jsou podrobně specifikovány v odst. 9.3 Pokynů pro dodavatele. Toto omezení se však nevztahuje na osoby, které s dodavatelem tvoří koncern. Jejich prostřednictvím dodavatel může za splnění ostatních podmínek dle § 83 ZZVZ prokazovat i tyto části kvalifikace.

Zadavatel provádí následující úpravy zadávací dokumentace:

## **Díl 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky**

### **Část 2 – Pokyny pro dodavatele**

#### **Článek 8.5 Technická kvalifikace – seznam stavebních prací**

ruší se text prvního bodu:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trať se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy

železničního svršku, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejně nebo vícekolejně elektrifikované trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního svršku, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);

ruší se text čtvrtého bodu:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejně nebo vícekolejně trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejně nebo vícekolejně trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **40 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku);

ruší se text pátého bodu:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **zabezpečovacího zařízení** na trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati s minimálním počtem **8 ks výhybek**, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy zabezpečovacího zařízení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku).

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **zabezpečovacího zařízení** na trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na trati s minimálním počtem **8 ks výhybek**, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (uvedená částka se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy zabezpečovacího zařízení, nikoli k hodnotě nejvýznamnější stavební práce, tj. zakázky jako celku).

## **Díl 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky**

### **Část 2 – Pokyny pro dodavatele**

#### **Článek 8.6 Technická kvalifikace – seznam odborného personálu**

ruší se text písm. c):

#### **c) specialista (vedoucí prací) na železniční svršek**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (železniční svršek) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu železničního svršku na dvoukolejné nebo vícekolejné elektrifikované trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního svršku, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;
- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) autorizačního zákona, tedy v oboru dopravní stavby;

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

**c) specialista (vedoucí prací) na železniční svršek**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (železniční svršek) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu železničního svršku na dvoukolejné nebo vícekolejné elektrifikované trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy železničního svršku, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;
- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) autorizačního zákona, tedy v oboru dopravní stavby;

ruší se text písm. g):

**g) specialista (vedoucí prací) na zabezpečovací zařízení**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (zabezpečovací zařízení) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu zabezpečovacího zařízení železničních drah na trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati s minimálním počtem **8 ks** výhybek, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy zabezpečovacího zařízení železničních drah, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;
- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. e) autorizačního zákona, tedy v oboru technologická zařízení staveb;

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

**g) specialista (vedoucí prací) na zabezpečovací zařízení**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (zabezpečovací zařízení) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu zabezpečovacího zařízení železničních drah na trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na trati s minimálním počtem **8 ks** výhybek, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy zabezpečovacího zařízení železničních drah,



nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;

- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. e) autorizačního zákona, tedy v oboru technologická zařízení staveb;

ruší se text písm. i):

#### **i) specialista (vedoucí prací) na trakční vedení**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (trakční vedení) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu trakčního vedení na dvoukolejné nebo vícekolejné trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;
- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. e) autorizačního zákona, tedy v oboru technologická zařízení staveb;

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

#### **i) specialista (vedoucí prací) na trakční vedení**

- nejméně 5 let praxe v oboru své specializace (trakční vedení) při provádění staveb;
- zkušenost s realizací alespoň jedné zakázky - stavby železničních drah, jež zahrnovala novostavbu, rekonstrukci nebo opravu trakčního vedení na dvoukolejné nebo vícekolejné trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **40 mil. Kč** bez DPH (částka Kč se vztahuje k hodnotě novostavby, rekonstrukce nebo opravy trakčního vedení, nikoli k hodnotě zakázky jako celku), a to v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení;
- musí předložit doklad o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. e) autorizačního zákona, tedy v oboru technologická zařízení staveb;

### **Díl 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky**

#### **Část 2 – Pokyny pro dodavatele**

##### **Článek 9.3 Poddodavatelské omezení**

ruší se text čtvrtého bodu:

- Výše uvedené vyhrazené stavební objekty představují svou finanční hodnotou celkem cca 20 % z předmětu plnění veřejné zakázky. Zadavatel v souladu se ZZVZ a s účelem provedené výhrady uvedené výše v tomto čl. 9.3, označuje níže ty požadavky na prokázání kvalifikace, které svým obsahem odpovídají rozsahu, v němž je plnění veřejné zakázky postupem dle § 105 odst. 2 ZZVZ vyhrazeno. Splnění těchto požadavků na prokázání kvalifikace tedy nesmí být postupem dle § 83 ZZVZ prokazováno prostřednictvím poddodavatele:
  - profesní způsobilost týkající se oprávnění k podnikání v rozsahu živnosti: provádění staveb, jejich změn a odstraňování, revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu
  - profesní způsobilost týkající se předložení dokladu o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) a e) autorizačního zákona;
  - požadavek kritéria technické kvalifikace na doložení seznamem a osvědčením alespoň ve vztahu k následujícím nejvýznamnějším stavebním pracím dle čl. 8.5 Pokynů:

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trať se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH;

tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokázat prostřednictvím poddodavatele, pouze pokud se jedná o část odpovídající hodnotě **14 mil. Kč** bez DPH a délce traťového úseku **0,5 km**.

- nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou trať se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **51 mil. Kč** bez DPH;

tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele.

Z předloženého seznamu nebo osvědčení musí vyplývat, že tyto výše uvedené části předmětu plnění nejvýznamnějších stavebních prací, které nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele (s výjimkou speciálních činností a zařízení, jsou-li takové uvedeny v Příloze k nabídce), prováděl v referenční zakázce dodavatel či osoba tvořící s dodavatelem koncern vlastními prostředky, tj. prostředky dodavatele nebo s využitím prostředků osob tvořících s dodavatelem koncern (identifikační údaje takových případných koncernových osob budou rovněž uvedeny v seznamu nebo osvědčení).

- požadavek kritéria technické kvalifikace na předložení seznamu odborného personálu dodavatele v rozsahu funkce:  
specialisty (vedoucího prací) na železniční svršek,  
specialisty (vedoucího prací) na trakční vedení.

a nahrazuje se novým textem v tomto znění:

- Výše uvedené vyhrazené stavební objekty představují svou finanční hodnotou celkem cca 20 % z předmětu plnění veřejné zakázky. Zadavatel v souladu se ZZVZ a s účelem provedené výhrady uvedené výše v tomto čl. 9.3, označuje níže ty požadavky na prokázání kvalifikace, které svým obsahem odpovídají rozsahu, v němž je plnění veřejné zakázky postupem dle § 105 odst. 2 ZZVZ vyhrazeno. Splnění těchto požadavků na prokázání kvalifikace tedy nesmí být postupem dle § 83 ZZVZ prokazováno prostřednictvím poddodavatele:
  - profesní způsobilost týkající se oprávnění k podnikání v rozsahu živnosti: provádění staveb, jejich změn a odstraňování, revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu
  - profesní způsobilost týkající se předložení dokladu o autorizaci v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. b) a e) autorizačního zákona;
  - požadavek kritéria technické kvalifikace na doložení seznamem a osvědčením alespoň ve vztahu k následujícím nejvýznamnějším stavebním pracím dle čl. 8.5 Pokynů:
    - nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **železničního svršku** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou elektrifikovanou trať se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na elektrifikované trati, a to v hodnotě nejméně **63 mil. Kč** bez DPH;  
u této nejvýznamnější stavební práce je dovoleno sčítání požadovaných hodnot z více stavebních prací (referenčních zakázek) ve smyslu čl. 8.5 těchto Pokynů, takže tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokázat prostřednictvím poddodavatele, pouze pokud se jedná o část odpovídající hodnotě **14 mil. Kč** bez DPH a délce traťového úseku **0,5 km**.
    - nejméně jedna nejvýznamnější stavební práce musí zahrnovat novostavbu, rekonstrukci nebo opravu **trakčního vedení** na dvoukolejnou nebo vícekolejnou



trati se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně **3,5 km**, nebo v železniční stanici na trati, a to v hodnotě nejméně **40 mil. Kč** bez DPH;

tuto nejvýznamnější stavební práci nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele.

Z předloženého seznamu nebo osvědčení musí vyplývat, že tyto výše uvedené části předmětu plnění nejvýznamnějších stavebních prací, které nelze prokazovat prostřednictvím poddodavatele (s výjimkou speciálních činností a zařízení, jsou-li takové uvedeny v Příloze k nabídce), prováděl v referenční zakázce dodavatel či osoba tvořící s dodavatelem koncern vlastními prostředky, tj. prostředky dodavatele nebo s využitím prostředků osob tvořících s dodavatelem koncern (identifikační údaje takových případných koncernových osob budou rovněž uvedeny v seznamu nebo osvědčení).

- požadavek kritéria technické kvalifikace na předložení seznamu odborného personálu dodavatele v rozsahu funkce:  
specialisty (vedoucího prací) na železniční svršek,  
specialisty (vedoucího prací) na trakční vedení.

#### **Dotaz č. 186:**

**PS 14-21-01 (Odb. Lom, traťové zab. Zař.)** : Součástí soupisu prací je pol. č. 42 „STYKOVÝ TRANSFORMÁTOR, SYMETRIZAČNÍ A UKOLEJŇOVACÍ TLUMIVKA – MONTÁŽ“. V soupisu prací postrádáme položku pro dodávku stykových transformátorů. Prosíme zadavatele o doplnění.

#### **Odpověď č. 186:**

Jedná se o stykové transformátory, které budou přemístěny od vjezdových návěstidel 1L, 2L k novým odjezdovým návěstidlům S1a, S2a, tedy bez dodávky. Položka pro dodávku tak nebude do soupisu prací doplněna.

#### **Dotaz č. 187:**

**PS 13-21-01 ( Odbočka Lom, staniční zabezpečovací zařízení )** : Zadávací dokumentace požaduje dle TZ PS 14-21-01 „Traťový úsek Karlštejn – odb. Lom bude vybaven novým obousměrným TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s oddílovými návěstidly s permissivní návěstí stůj, kontrolou volnosti traťových oddílů a kontrolou průjezdu drážních vozidel (blokovou podmínkou).“ Zadávací dokumentace dále umožňuje v TZZ Odb. Lom – žst. Beroun použití integrovaného AB. V tomto PS 13-21-01 Odbočky Lom jsou položky č. 36 a č. 37 dodávka a montáž „SKŘÍŇ ELEKTRONICKÉHO AUTOMATICKÉHO BLOKU“ v množství 2ks (1ks pro TZZ žst. Karlštejn – odb. Lom a 1ks pro TZZ Odb. Lom – žst. Beroun) a s tím související položky č. 40 a č. 41 dodávky a montáže „SW PRO ELEKTRONICKÝ AUTOMATICKÝ BLOK“ v množství 4ks (2ks pro TZZ žst. Karlštejn – odb. Lom a 2ks pro TZZ Odb. Lom – žst. Beroun) pro 2ks skříní AB.

- a) Z důvodu použití integrovaného AB TZZ Odb. Lom – žst. Beroun s předpokladem integrace do vnitřních částí SZZ žst. Beroun (včetně nákladového promítnutí v/do jiné položky v rámci SZZ žst. Beroun), žádáme zadavatele o rozdělení položek č. 36 a č. 37 dodávka a montáž „SKŘÍŇ ELEKTRONICKÉHO AUTOMATICKÉHO BLOKU“ 2ks na dvě položky po 1ks, kde 1ks je pro TZZ žst. Karlštejn – Odb. Lom a 1ks pro TZZ Odb. Lom – žst. Beroun a souvisejících položek č. 40 a č. 41 dodávka a montáž „SW PRO ELEKTRONICKÝ AUTOMATICKÝ BLOK“ 4ks na dvě položky po 2ks, kde 2ks jsou pro TZZ žst. Karlštejn – Odb. Lom a 2ks pro TZZ Odb. Lom – žst. Beroun.
- b) V případě, že zadavatel dle bodu a) nerozdělí položky, žádáme zadavatele o potvrzení, že lze jeden kus skříně AB a 2ks SW AB chápat nikoliv jako dodávku skříně AB a SW AB, ale jako náklady určené pro zřízení integrovaného AB v rámci SZZ žst. Beroun.

#### **Odpověď č. 187:**

Soupis prací upraven dle varianty „a)“. Byly vloženy nové položky č. 97, 98, 99 ,100. Byla upravena výměra položek č. 36, 37, 40, 41.

**Dotaz č. 188:**

Technické zprávy provozních souborů PS 12-21-01, PS 13-21-01 a PS 14-21-01 uvádí „Provizorní zabezpečovací zařízení se v úseku Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo) nezřizuje, v průběhu stavby bude využito definitivní zabezpečovací zařízení s provizorní kabelizací.“ Ve vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatku č. 4 v odpovědích č. 114, č. 115 a č. 120 nebylo osvětleno, dle jakých podkladů má uchazeč ocenit část soupisu prací 750.7 „Provizorní zab. zař.“ v nichž se nachází položky dodávky, montáže a demontáže kabelizace; dodávky a montáže vnitřních elmag. zámků; montáže a demontáže návěstidel, vzdálenostních upozorňovadel, snímačů počítačů náprav a kabelových skříní. Pro správné ocenění části 750.7 „Provizorní zab. zař.“ prosíme zadavatele o doplnění dokumentace o situační schéma, kabelové tabulky, schéma kabelů jednotlivých stavebních postupů a jejich popis.

**Odpověď č. 188:**

Podrobný popis stavebních postupů je uváděn v části Zásady organizace výstavby. Pro ocenění prací a dodávek v průběhu stavebních postupů použije uchazeč situační schéma, kabelové schéma a tabulky kabelů definitivního stavu zařízení s tím, že kabelizace bude provedena pouze kabely nearmovanými. Pro jednotlivé technologické objekty dále platí informace uvedené v tomto bodu dále.

Před zahájením stavebních prací bude prověřena nutnost ochrany kabelových tras, v případě nutnosti bude realizována přeložka kabelu. V průběhu stavebních prací budou z prostoru stavební činnosti odstraňovány kolidující prvky nového SZZ a TZZ, po ukončení stavebních prací budou vráceny zpět a postupně podle postupu dokončování definitivních kabelových tras připojeny na kabelizaci definitivní.

Pro jednotlivé technologické objekty doplňujeme pro stavební postupy kromě výše uvedeného:

PS 12-21-01:

- Předpokládá se přeložení trasy kabelu k návěstidlu PŘSo – v soupisu prací jsou navýšeny položky výkopových prací a 1240 m 3P kabelu.
- Po vložení výhybek odbočky Lom se zřídí závislost oddílového návěstidla Lo hradla Korno pomocí EMZ.

PS 13-21-01:

- Předpokládá se přeložení trasy hradlového kabelu – v soupisu prací navýšeny položky kabelů.
- Po vložení výhybek odbočky budou výhybky do aktivace SZZ odbočky uzamčeny výměnovými a čelistovými zámky, které zůstanou na výhybkách namontovány i v definitivním stavu.

PS 14-21-01:

- Předpokládá se přeložení trasy kabelu k návěstidlu PŘLo a k izolované kolejnici v 1TK – v soupisu prací navýšeny položky kabelů.
- Po vložení výhybek odbočky Lom se zřídí závislost oddílového návěstidla So hradla Tetín pomocí EMZ.

Související položky v soupisech prací byly upraveny:

V PS 12-21-01 byla upravena výměra položek č. 9, 13, 71, 72, 73, 75, 76 a vložena nová položka č. 93.

V PS 13-21-01 byla upravena výměra položek č. 52, 96, 71, 72, 73, 74, 75, 76, vložena nová položka č. 101 a 102. Dále byly zrušeny položky č. 81 a 82.

V PS 14-21-01 byla upravena výměra položek č. 69, 71, 72, 75 a vložena nová položka č. 89.

**Dotaz č. 189:**

V souvislosti se zabezpečovacím zařízením na přejezdech se ptáme, zda zadavatel požaduje výstražníky s LED či s žárovkovými svítilnami.

**Odpověď č. 189:**

Podle vyjádření správce zařízení požaduje zadavatel výstražníky s LED svítilnami.

**Sdělení zadavatele:**

V souvislosti s výše uvedenými změnami v tomto Vysvětlení zadávací dokumentace postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek, tedy prodlužuje lhůtu na den **09. 03. 2023**.

Provedenou změnu lze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných účastníků zadávacího řízení.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu [www.vestnikverejnychzakazek.cz](http://www.vestnikverejnychzakazek.cz) (Evidenční číslo zakázky Z2022-053202).

Změny se týkají těchto ustanovení původního Oznámení o zahájení zadávacího řízení:

Oddíl IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 08. 02. 2023      nahrazeno: 09. 03. 2023      Čas: 9:00

Oddíl IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 08. 02. 2023      nahrazeno: 09. 03. 2023      Čas: 9:00

Zadavatel je přesvědčen, že tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

**Přílohy:**

- soupis prací\_Optim\_trati\_Karlstejn\_Beroun\_20230110\_zm05
- Pokyny pro dodavatele\_nadlimitní\_R\_Opt.Karlštejn-Beroun\_zm01

.....

**Ing. Karel Švejda, MBA**

ředitel odboru investičního

na základě Pověření č. 2449

ze dne 11.5.2018

Správa železnic, státní organizace