

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 3069/2023-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. 8

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. 203:**

V příloze B.8.3. v odd. C - stavební postupy, je v rozsahu prací zmíněno **pažení mezi TK1 a TK2** pro mostní objekty (celkem 21 x SO, mimo v odpovědích, již zmíněného, SO 13-38-01), dále pro rozšíření násypového tělesa SO 14-33-01 v úsecích km 36,10-36,40 a km 35,60-35,66 příp. pro SO 12-33-01 v km 32,970-33,500 (dle odpovědi v délkách 530m + výběhy 2 x 100m). Pro zřízení zápor k výše uvedeným objektům, v příloze B.8.3. odd. A – harmonogram výluk, nejsou uvedeny výluky TK1 +TV a **současně** TK2 + TV (jediný souběh výluk TK1+TK2 vč. TV je během 35 denní „N“ výluky TK 1 a 15 krátkodobých denních 7h výluk TK 2 určených primárně pro sanaci skal lokalit 17, 18. Žádáme zadavatele o doplnění adekvátního počtu výluk (TK1 + TV v souběhu s TK2 + TV), které umožní realizaci výše popsaného pažení v ose os kolejí.

#### **Odpověď č. 203:**

Pro rozšíření tělesa v úseku 35,60-35,66 není pažení uvažováno. Na ostatních úsecích bylo uvažováno s tím, že pro zřízení pažení v ose os pro účely opravy propustků a mostů bude možné využít noční výluky pro zásobování stavby (tedy nic kolejně výluky), které běží souběžně s výlukou pro realizaci mostů a propustků.

#### **Dotaz č. 204:**

V rámci stavebního postupu SP 4 (rekonstrukce TK č. 1 úseku odb. Lom – Beroun) bude rekonstruováno 11 mostních objektů (propustků), u nichž realizace představuje demolici stávající konstrukce, výkop stavební jámy a výstavbu konstrukce nové (z rámových prefabrikátů). K TK č. 1 není ve zmíněném úseku žádný přístup automobilovou dopravou, proto nelze výstavbu těchto objektů provádět jinak než postupně, tedy až po osazení prefabrikovaných rámců prvního propustku, provedení izolací a alespoň částečném přesypání NK se lze dostat k propustku následujícímu a zahájit na něm práce (toto je také uvedeno v rámci ZOV v dokumentu Časový postup prací). I kdyby Zhotovitel uvažoval realizaci zmíněných objektů z obou stran (problematický a diskutabilní nájezd techniky také ze strany provozované odbočky Lom), tak pouhým nasčítáním minimálních potřebných časů na realizaci propustků (24h směny atd.) kde navíc u 3 z nich se mají realizovat vrtané pramencové kotvy záporového pažení v několika etážích, výrazně překročíme délku výluky určené pro kompletní rekonstrukci tohoto úseku (tedy 109 dní viz. Harmonogram výluk). a dostaneme se asi na dvojnásobek doby, kterou uvažuje pro tyto práce Projektant (tedy 84 dní viz. Harmonogram výluk, řádek č. 104). Uvažovaný čas na realizaci nelze, vzhledem k minimálnímu přístupu na staveniště a

zejména dodržováním všech technologických časů) významně zkrátit nasazením větších kapacit (lidských i strojních).

Obdobná situace je i u stavebního postupu SP 5, kde je situace zdánlivě snadnější vzhledem k přítomnosti železničního přejezdu P 277, ke kterému je, bohužel, fakticky přístup pouze po staveništní komunikaci až z Berouna, přístup na přejezd P 277 po komunikaci II/11614 z Tetína je zamítnut (viz TZ ZOV) a přístup z obce Srbsko (od sil II/116) je přes most (lávku) se zákazem vjezdu vozidel nad 5 tun.

Obdobná situace je i u stavebního postupu SP 3, kde od výše zmíněného přejezdu P 277 není přístup ani k TK č. 2 a opět zde tedy bude nutné realizovat mostní objekty postupně viz text výše.

Žádáme tedy o navýšení časů výluk tak, aby bylo reálné provést výše nastíněné práce včetně jejich následnosti.

**Odpověď č. 204:**

Práce budou probíhat na několika propustcích zároveň. Technika potřebná pro práce na propustcích bude dopředu rozvezena po řešené TK do míst propustků a bude na místě ponechána do konce realizace konkrétních propustků.

**Dotaz č. 205:**

Pro efektivní využití nasazení sanační linky (pro rekonstrukci spodku i svršku) je nutný téměř kontinuální přísun nového, popř. odvoz vyzískaného materiálu. Vzhledem k vytíženosti tratě a na druhé straně minimalizaci doby výluk toto vidíme jako velký problém. Proběhla nějaká jednání Zadavatele ohledně přednostního (do jaké míry to jen bude možné) uvolňování provozovaných kolejí pro odbavení staveništní dopravy, která ve svém důsledku umožní zkrácení výlukových časů?

**Odpověď č. 205:**

Pokud je tímto dotazem myšlena provozovaná (nevyloučená) traťová kolej, tak při jednání s objednavateli dopravy vyplynulo, že musí být zaručeno provedení dohodnutého rozsahu vlaků s přepravou cestujících.

Z toho vyplývá, že další dodatečné výluky sousední traťové koleje v denní době není možné přidělovat.

**Dotaz č. 206:**

Při zahajování i při dokončování prací sanační linky (jak pro rekonstrukci spodku, tak i svršku) bude v navazujících úsecích potřeba výluka staničních popř. traťových kolejí vzhledem k délce sanačního stroje zasahujícího do sousedního (pojízdného) úseku. Tyto krátkodobé výluky jsme v projektové dokumentaci nenalezli. Doplní Projektant tyto výluky do ZOV, nebo může Zhotovitel počítat a kladným vyřízením výluk až v rámci realizace, kdy již bude znám Zhotovitel (resp. použité sanační linky) a bude tedy možné přesněji určit termín, počet, a délku jednotlivých krátkodobých výluk pro výše uvedené práce?

**Odpověď č. 206:**

Při práci sanační linky na rozhraní kolejových úseků (traťová kolej/zhlaví stanice) budou krátkodobé výluky přiděleny po upřesnění termínu těchto prací Zhotovitelem.

**Dotaz č. 207:**

**SO 12-33-01**

V technické zprávě SO chybí přílohy 1-8, na které jsou odkazy v textu TZ (např. na str. 18). Přílohy TZ ostatních objektů železničního spodku jsou nedílnou součástí technické zprávy. Na tuto skutečnost již jednou uchazeč upozorňoval (viz dotaz č. 97 dodatek 3). V odpovědi bylo uvedeno: „Aktuální projektová dokumentace v rámci zadání, která byla v rámci dodatečných

informací doplněna, již tyto přílohy obsahuje." Bohužel příslušná technická zpráva poskytnutá v rámci dodatku je identická s původním zadáním a tyto přílohy neobsahuje.

**Odpověď č. 207:**

Všechny zmíněné přílohy se týkaly výpočtu konstrukce pražcového podloží. Jedná se doložení postupu projektanta při návrhu pražcového podloží, tato příloha nemá vliv na ocenění nabídky. Konstrukce pražcového podloží je patrná z výkresů č. 301 a 302. Při kontrole dokumentace bylo zjištěno, že bylo třeba upravit typ ZKPP (změna ZZVC na štěrkodrt stabilizovanou cementem). Proto zadavatel v rámci SO 12-33-01 upravuje přílohy 202, 204, 301, 302, 402 a 403. Tyto přílohy jsou přílohou tohoto vysvětlení. V souvislosti se změnou byla v soupisu prací upravena výměra položek 46 a 47.

**Dotaz č. 208:**

SO 12-36-01

V technické zprávě, v technických specifikacích se píše o stožárech na přírubu délky 12m, oproti tomu jsou v soupisu prací uvedeny stožáry sklopné, délky 6m.

Jaká je tedy správná délka stožárů a mají být vetknuté nebo přírubové?

Pokud budou přírubové, chybí v soupisu prací položka základový rám pro stožár.

**Odpověď č. 208:**

V technické specifikaci není podrobně vyspecifikován stožár délky 4 m a 6 m. Konkrétní použité délky jsou specifikovány v příloze č. 3.002. Soupis prací vychází z ceníku OTSKP, kde jsou 4 m a 6 m zahrnuty pod jednu položku, proto je nutné při oceňování pracovat s celou dokumentací. Projekt pracuje se stožáry sklopnými a montovanými na přírubu (viz. příloha č. 2.012). Základový rám je součástí stožáru, kde je uvedeno, že položka stožáru obsahuje (mimo jiné) „základovou konstrukci a veškeré příslušenství“.

**Dotaz č. 209:**

SO 12-36-01

Svítlidla jsou v tomto SO určena pouze všeobecně (LED a příkon ve W). Cenové rozpětí je však potom poměrně veliké (7 000,-Kč – 24 000,-Kč).

Je možné blíže určit specifikaci nebo typ svítidel, které zákazník požaduje?

**Odpověď č. 209:**

Je potřeba použít svítidla schválená pro použití na dráze a s odpovídajícími světelně technickými parametry.

**Dotaz č. 210:**

SO 12-36-01

V soupisu prací se píše o výložníku dvouramenném pol. č. 50. V soupisu a umístění svítidel (příloha SO 12-36-01) jsou ovšem všude pouze výložníky jednoramenné.

Na jakém stožáru má být (pokud má být) umístěn výložník dvouramenný a jaký má být příkon ve W svítidel na něm umístěných?

**Odpověď č. 210:**

V příloze č. 3.002 je u svítidla OS 3 uvedeno, že bude obsahovat dvě svítidla (OS 3-S1 a OS 3-S3). Zde je tedy nutné použít dvojvýložník.

**Dotaz č. 211:**

SO 12-36-01

V soupisu prací je uvedeno celkem 36ks svítidel na stožáry, v pol. č. 54 montáž je však pouze 35ks.

**Odpověď č. 211:**

Položka montáže odpovídá počtu stožárů, kterých je 35. Jeden stožár má dvouvýložník. Položka a ceník neobsahuje montáž „dvojsvítidla“. Položka montáže č. 54 byla upravena na 36 ks.

**Dotaz č. 212:**

SO 12-36-06.1

V soupisu prací není uvedena položka materiálová ani montážní – spojka kabelová (na 1-AYKY-J 4x70) + počet spojek.

**Odpověď č. 212:**

Celý stavební objekt SO 12-36-06 není předmětem této veřejné zakázky. Realizaci tohoto SO si zajistí přímo správce zařízení, tedy ČEZ. Stavební objekt byl v rámci změny soupisu prací odstraněn.

**Dotaz č. 213:**

SO 12-36-09

V soupisu prací, pol. č. 23 se píše o 2ks pojistkových skříní. V technické zprávě na str.10 se píše o jedné skříní KS01. PS01 má být součástí PS 11-21-01.

Počet kusů u pol. č. 23 má být tedy 2ks nebo 1ks?

**Odpověď č. 213:**

PS01 je součástí PS 11-21-01, výměra položky č. 23 byla upravena na 1 ks.

**Dotaz č. 214:**

SO 13-36-04

V soupisu a umístění svítidel, příloha 3.002 se píše o výložníku dvouramenném na str. 7. V soupisu prací se však píše pouze o 9ks výložníku jednoramenném, pol. č. 39.

Nechybí zde náhodou položka pro výložník dvouramenný a položka pro stožárovou svorkovnici dvouokruhovou 1ks?

**Odpověď č. 214:**

Správně má být jen 8 ks jednoramenných a 1 ks dvouramenného. Soupis prací byl upraven. Položka č. 39 byla upravena na 8 kusů a byla vložena nová položka č. 56.

**Dotaz č. 215:**

SO 13-64-01

V soupisu prací pol. č. 32 se píše o rozvaděči EOVS. V SO 13-36-02 se v soupisu píše v pol. č. 63 též o rozvaděči EOVS (REOV). Jedná se o dva rozdílné rozvaděče nebo se jedná o ten samý?

**Odpověď č. 215:**

Jedná se o tentýž rozvaděč, s tím že platí následující upřesnění:

U objektu SO 13-64-01 se jedná pouze o dodávku a montáž výstroje rozvaděče EOVS - vybavení viz příloha 2.004 – technická specifikace položky č. R743911 byla v tomto smyslu upravena.

U objektu 13-36-02 se jedná pouze o skříň bez výstroje, a to z důvodu jednotnosti skříní v rozvodně nn.

**Dotaz č. 216:**

Ve vydaném Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatku č. 3, v odpovědi na dotaz č. 26 k položkám č. 24 až 28 u SO **13-34-02 Všeobecný objekt**, zadavatel m.j. k položce č. 24 VÝMĚNA OKEN PLASTOVÝCH uvedl, že je popsána v Technické zprávě, kapitola 2.2.

Kontrolou zadavatelem postoupené projektové dokumentace bylo zjištěno, že Technická zpráva ke SO 13-34-02 Všeobecný objekt uvádí v příslušné části 2. následující text:

*„V městysi Karlštejn přes železniční přejezd P276 a přes další železniční přejezdy P8381 a P8382 do prostoru ŽST Karlštejn.*

*Navržené opatření: v délce 150 m a šířce 3 m bude stávající asfaltový povrch vyspraven (předpoklad v míře 10% plochy), v délce 120 a šířce 4 m bude přístupová cesta zpevněna vrstvou 150 mm šterku a vrstvou 50 mm ze zavibrovaného recyklátu. Po ukončení stavby bude předmětná komunikace uvedena do původního nebo předem sjednaného stavu.“*

Je zřejmé, že uvedený text nemá žádnou souvislost s položkou č. 24.

***Žádáme zadavatele o vysvětlení, resp. uvedení soupisu prací do souladu s ostatními částmi projektové dokumentace.***

**Odpověď č. 216:**

Tazatel cituje kapitolu 2.1.1.1.2 Komunikace č.2, položky jsou popsány v kapitole 2.2.

**Dotaz č. 217:**

Všeobecně pro záporové pažení v dané geologii, poloze na násypu a pažení kolem popř. přes stávající mostní konstrukce a existenci trakčního vedení je nereálné provádět záporové pažení pro HEB větší jak HEB 160, protože je nutno používat velkopřůměrové vrtačky bez příklepu a takových rozměrů vrtaček, které není možno na násypové těleso přes železniční svršek + existenci trakčního vedení umístit. Jedná se velkopřůměrové vrtačky o hmotnosti cca 30 až 40 tun, které při pohybu přes železniční svršek zničí geometrickou polohu koleje a poničí kolejnice a pražce. Prosíme zadavatele o zvážení použitých technologií pro tuto stavbu.

**Odpověď č. 217:**

Profil HEB 200 v pažení SO 14-33-01 pro rozšíření tělesa v úseku km 36,150 – 36,400 byl v soupisu prací nahrazen profilem HEB 160, technické řešení je obdobné jako v SO 13-33-01, rozteč je 1,0 m, hloubka vrtů 2 m, délka zápor 3 m. V soupisu prací SO 14-33-01 byly provedeny změny u položek 32 a 34. Byly vloženy nové položky 67 a 68. V souvislosti se změnou byla nalezena nesrovnalost ve výměře položky č. 31 v SO 13-33-01, kde nebylo množství převážek vynásobeno 2x. Profil HEB 240 v pažení opěrné zdi SO 13-38-51 bude ponechán, neboť se předpokládá, že bude navrtáván z polohy u paty drážního tělesa.

**Dotaz č. 218:**

V jaké fázi výstavby je uvažováno s provedením záporového pažení v ose os? Provádění při provozu z jedné nebo druhé koleji je z hlediska BOZP naprosto nepřipustné (vrtačka vždy zasahuje do průjezdného průřezu sousední koleje...) je nutno mít zajištěné nickolejné výluky v potřebném množství o min. hodnotě 8 hodin (nutno započítat čas pro vypnutí a zapnutí trakce, předání a odevzdání pracoviště atd.). Pro zajímavost na jiné stavbě obdobného typu pro zapážení 2 km zápor HEB 160 bylo nutno cca 60 nočních výluk v min. délce 8 hodin, na této stavbě je 3 km zápor.

**Odpověď č. 218:**

Pro zřízení pažení v ose os pro účely opravy propustků a mostů bude nutné v maximální míře využít naplánované výluky pro sanaci skalních masívů (v aktuálním RPV = 15x 7 hodin zastaveného provozu v denní době od 25. 9. do 9. 10. 2024). Případně lze využít noční zastavené provozy pro zásobování stavby, které jsou plánovány v roce 2025.

**Dotaz č. 219:**

Dle TZ pro jednotlivé mostní SO a propustky se hovoří o návozu a osazení rámových prefabrikátů v nočních hodinách. Pro tyto činnosti je nutné zajistit dostatek času. V jakých časech zadavatele předpokládal zajištění těchto činností. Zajistil zadavatel alokaci času pro tyto činnosti? Dle zkušeností z obdobných staveb upozorňujeme, že čas výluk je nutné krátit o činnosti zahrnující zajištění bezpečnosti prací (zahájení výluky, zazkratování. atd.), z tohoto

důvodu je nutné uvažovat během 4 hodinové noční výluky pouze s 2 hodinami pro vlastní práce.

**Odpověď č. 219:**

Projektant uvažoval s nočními výlukami se zastaveným provozem pro zásobování stavby o délce 3 hodin. Tento rozsah výluk je zaveden a projednán v aktuálním RPV pro roky 2024 a 2025. Každá další změna HMG je třeba projednat s GŘ O12 a zástupci dopravců. Na předmětné trati nesmí SŽ znemožnit nákladním dopravcům průvoz nákladních vlaků, který je možné realizovat převážně v nočních hodinách před zahájením provozu osobní dopravy.

**Dotaz č. 220:**

Dle TZ pro jednotlivé mostní SO a propustky je uvedeno, že jeřáb bude umístěn na pláni železničního spodku. Dle zkušenosti uchazeče a technických možností jeřábů je tento předpoklad nereálný. Fyzicky není možné jeřáb pro osazení prvků zajistit pro bezpečné používání (není kam zaparkovat jeřáb z důvodu malé šířky pláně).

**Odpověď č. 220:**

Zhotovitel může navrhnout vlastní postupy, například použití dvoucestných bagrů. Kolejový rošt v těsné blízkosti řešeného propustku má být zachován.

**Dotaz č. 221:**

V projektové dokumentaci jsme nenalezli zřízení a zajištění přístupových komunikací k jednotlivým mostním objektům a propustkům. Prosíme zadavatele o doplnění.

**Odpověď č. 221:**

Komunikace k většině mostních objektů nebudou zřizovány, většina propustků bude realizována z koleje.

**Dotaz č. 222:**

V projektové dokumentaci jsme nenalezli zápisy o projednání a zajištění nutných pozemků, nájmu a souhlasů s používáním.

**Odpověď č. 222:**

Souhlasy s používáním jsou součástí ÚR, smlouvy řeší přímo zadavatel.

**Dotaz č. 223:**

V jaké části soupisu prací jsou uvedeny položky pro zřízení přístupových komunikací?

**Odpověď č. 223:**

V SO 13-34-02 Všeobecný objekt.

**Dotaz č. 224:**

Pro zřízení pažení je nutné z přístupové komunikace provést najížděcí klíny pro přístup vrtaček atd., ve kterých položkách soupisu prací jsou tyto práce zahrnuty? Bez takovýchto položek budou jednotkové ceny položek stavebních prací uměle zkresleny nutností rozpustit neuvedené činnosti do jejich ceny.

**Odpověď č. 224:**

Pažení (až na opěrnou zeď odb. Lom) má být zřizováno z koleje.

**Dotaz č. 225:**

Jak jsou zajištěny přístupy pro stavební práce v koleji č. 1, když je prostor omezen provozovanou kolejí č. 2 a z druhé strany skalními stěnami?

**Odpověď č. 225:**

Stavební práce v koleji č.1 musí, ve většině případů, probíhat z koleje.

**Dotaz č. 226:**

Jakým způsobem má být obsluhována výstavba ve stanici Srbsko a přilehlém okolí, když není souhlas s používáním veřejných komunikací pro výstavbu?

**Odpověď č. 226:**

Pomocí staveništní komunikace, jež je součástí SO 13-34-02 Všeobecný objekt.

**Dotaz č. 227:**

Dotaz na odpověď č. 79 :

Projektant si v rámci konzultací může u specializovaných firem sám ověřit realizovatelnost svého návrhu a zjistit podmínky, které tato technologie potřebuje pro realizaci a reálný výkon. Jistě dojde k závěru, že navržené opatření je v těchto podmínkách nerealizovatelné a to s minimálním požadavkem na snesení svršku v 2. TK, snesenou trakcí a zastaveným provozem při realizaci pažení. **Změnové řízení by mělo tak velký dopad pro objednatele v rámci změny vámi navržených výluk, že dle našeho názoru by tato problematika měla být již vyřešena v soutěži.** Pro tuto činnost musí být navržen reálný počet zastavených provozů ve fázi výstavby s okrajovými podmínkami tak, aby se stihla v daném SP i realizace rozšíření náspu a následné práce. Dále bychom rádi upozornili, že ZOV a HMG je úplně stejnou součástí projektu, jako každá jeho jiná část.

**Odpověď č. 227:**

Projektant uvažoval s nočními výlukami se zastaveným provozem pro zásobování stavby o délce 3 hodin. Tento rozsah výluk je zaveden a projednán v aktuálním RPV pro roky 2024 a 2025. Každá další změna HMG je třeba projednat s GŘ O12 a zástupci dopravců. Na předmětné trati nesmí SŽ znemožnit nákladním dopravcům průvoz nákladních vlaků, který je možné realizovat převážně v nočních hodinách před zahájením provozu osobní dopravy.

**Dotaz č. 228:**

V SO 12-34-01.01: V předloženém výkazu výměr se nachází 14 ks zářivek osvětlení viz pol.č.16. V technické zprávě je uvedeno, že „Nově vybudované přístřešky na nástupišti č.1 a č.2 budou vybaveny LED světly umístěnými na konstrukci přístřešku, které budou dodávkou v rámci SO 12-36-01“. Žádáme o uvedení do souladu výkazu výměr a projektové dokumentace.

**Odpověď č. 228:**

Položka č. 16 v SO 12-34-01.01 je duplicitní a byla ve změně soupisu prací odstraněna.

**Dotaz č. 229:**

Ve všeobecném objektu SO 98-98 je položka:

Poř. číslo	Kód položky	Název položky	MJ	Množství	
10	R-VSEOB010	Biologický dozor Položka obsahuje veškeré náklady vyplývající z části příslušné dokumentace	DEN	180,000	1 350 000,000

kdy dodavatel nám nacenil cenu za Biologický dozor (180 KD), ale současně nás upozornil, že v projektové dokumentaci jsou činnosti, viz níže, které nespádají do činnosti naceňovaného Biologického dozoru, ale jsou schválené a stanovené projektovou dokumentací?

**Sběr semen ZCHD - 10 KD**

**Přesazení lomikamene trstnatého - 2 KD**

**Dozor při pracích na skalách - 66 KD**

**Výstavba a údržba dočasných migračních zábran**

**Denní monitoring, odchyt a transfer u odchytových bariér. Denní dozor při pracích na migračních objektech v období migrací- 236 KD**

**Chiropterologický průzkum před kácením - 1 KD.**



Tyto činnosti tedy nebudou, s ohledem na aktuální soupis prací realizovány?

**Odpověď č. 229:**

V dotazu uvedené položky bude provádět zhotovitel. Dle odpovědi na dotaz č. 194 měli uchazeči tyto náklady zahrnout do položky Biologický dozor. Nicméně pro přehlednost ocenění a čerpání vložil zadavatel do soupisu prací pro tyto činnosti novou položku č. 14. Rozsah výstavby a údržby dočasných migračních zábran závisí na zhotovitelem zvoleném způsobu provádění a jeho konkrétním harmonogramu. Tyto náklady rozpustí zhotovitel do ceny stavby a nebudou vykázaný zvlášť.

**Sdělení zadavatele:**

***Zadavatel doplňuje odpověď na dotaz č. 195 uvedený ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 takto:***

Před zprovozněním informačního systému IS INISS v ŽST Beroun proběhne sw. úprava TZ v ŽST Beroun. Dále bude nutné přenést ovládání rozhlasu do IS INISS v ŽST Beroun. Pro tyto úpravy byla do soupisu prací PS 12-22-21 doplněna nová položka č. 64. Následně budou jak rozhlas, tak informační tabule i kamery ovládané z jednoho místa. Technická zpráva byla v tomto smyslu upravena a je přílohou tohoto vysvětlení (příloha D.1.2.2.1.1.1. Technická zpráva.pdf).

***Zadavatel nad rámec dotazů dodavatelů uvádí:***

V rámci zapracování odpovědí na dotazy dodavatelů bylo zjištěno, že v nejsou v objektech demolice v soupisech prací zapracovány informace o odpadech z technických zpráv.

V SO 12-34-02 byly upraveny výměry položek č. 1 a 2 a vloženy nové položky č. 9, 10, 11 a 12.

V SO 12-34-04 byly upraveny výměry položek č. 1 a 2 a vloženy nové položky č. 9, 10, 11 a 12.

V SO 14-34-02 byly upraveny výměry položek č. 1 a 2 a vloženy nové položky č. 10, 11, 12 a 13.

**Další 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 **21. 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: 21. 03. 2023 Čas: 9:00

Oddíl IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 08. 02. 2023 nahrazeno: 21. 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:

- D.1.2.2.1.1.1.Technická zpráva.pdf
- 2\_202\_PODELNY\_PROFIL\_KC1\_32200-33714\_Z01
- 2\_204\_PODELNY\_PROFIL\_KC2\_32200-33714\_Z01
- 2\_301\_PGP-KC1\_Z01
- 2\_302\_PGP-KC2\_Z01
- 2\_402\_VZOROVE\_PRICNE\_REZY\_2DIL\_Z01
- 2\_403\_VZOROVE\_PRICNE\_REZY\_3DIL\_Z01
- soupis prací\_Optim\_trati\_Karlstejn\_Beroun\_20230207\_zm06

---

**Štěpán Hošna**

vedoucí odd. zadávání investic, odbor investiční  
na základě „Pověření“ č. 7-NM ze dne 24. 10. 2022  
Správa železnic, státní organizace  
(elektronicky podepsáno)