|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Uveřejněno na profilu zadavatele** |  |  |  |
|  |  |  |  |
| Naše zn. | 5351/2023-SŽ-SSV-Ú3 |  |
| Listů/příloh | 5/5 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Radomíra Rečková |  |
|  |  |  |
| Mobil | +420 725 744 197 |  |
| E-mail | [Reckova@spravazeleznic.cz](mailto:Reckova@spravazeleznic.cz) |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 22. května 2023 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Věc: **Lipník n. B. – Drahotuše, BC**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 7

ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

**Dotaz č. 48:**

D.2.1.01 Železniční svršek a spodek, sanace žel. spodku Technologie provádějící práce na vrtání a zřizování PILOT Z KAMENIVA DRCENÉHO je v kolizi s nově realizovaným trakčním vedením, respektive nově zřizovanými bránami TV. Tento stav nastává po rekonstrukci a uvedení do provozu jedné z obou TK, kdy je již tato kolej včetně TV (tzv. brány) v definitivním stavu a zahajuje se v tomto místě rekonstrukce sousední TK. Jedná se o def. brány TV v km 202,785, dále pak v úseku km 204,067 - 205,400 (k.ú. Slavíč – Drahotuše).

**Odpověď:**

Podpěry TV v uvedených staničeních se musí provádět až v nepřetržitých výlukách a v uvažovaných tříhodinových ZP. Podrobněji v SO TV.

V úsecích se štěrkovými pilotami v km 204,067 – 205,400 se základy trakčního vedení zřizují až po realizaci pilot u dotčené koleje, zavěšení TV je na konzole na stožáru. Brána se montuje až v rámci dokončovacích prací po realizaci obou kolejí. Podrobněji je to popsáno v TZ SO Trakčního vedení, část 5.5 Návrh stavebních postupů. V km 202,785 už štěrkové piloty nejsou navrženy, končí před stávající bránou v km 202,783.

**Dotaz č. 49:**

SO 65-19-06, Pol.č.38, 93118 – VÝPLŇ DILATAČNÍCH SPAR Z POLYSTYRENU

V soupisu prací je u položky uvedeno množství 1,000 M3, které je počítáno jako 20,0\*0,05, ale položka se odkazuje na přílohu 2.8, XPS tl. 5 mm. Z toho vyvozujeme, že by výpočet měl být 20,0\*0,005 a celkové množství 0,100 M3.

Žádáme zadavatele o kontrolu a případnou opravu výměry.

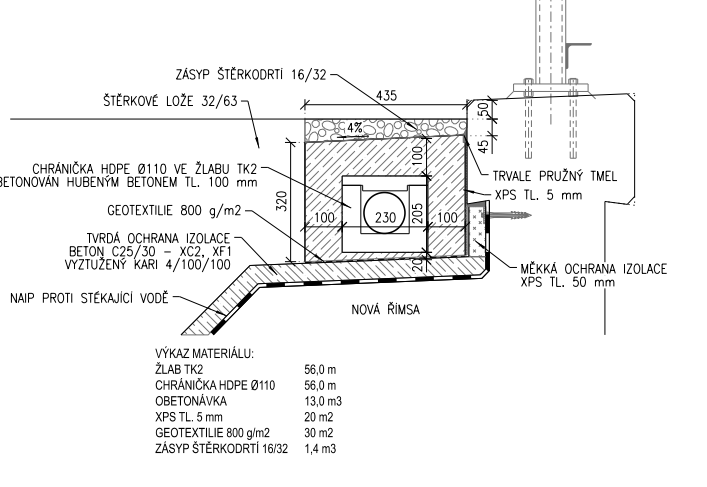
**Odpověď:**

Jedná se o separační vložku mezi římsou a obetonováním kabelů. Výška 0,32m x délka 52 m= 16,6 m2. Navrhujeme nahradit geotextilií 800g/m2, která je umístěná pod žlabem a protáhne se i na svislou plochu. Bylo upraveno v soupisu prací.

Výplň dilatačních spar z XPS byla nahrazena výplní z geotextilie 800g/m2 z důvodu neexistence sortimentu XPS v tl. 5mm. Změna byla zohledněna v soupisu prací.

Výměra položky č.32 711509 OCHRANA IZOLACE NA POVRCHU TEXTILIÍ byla upravena na hodnotu 724 m2.

Položka č.38 93118 VÝPLŇ DILATAČNÍCH SPAR Z POLYSTYRENU byla zrušena.



GEOTEXT 800 g/m2

**Dotaz č. 50:**

Jak jsou vyřízené vstupy na okolní pozemky, které nejsou v majetku či správě Investora? **Odpověď:**

Na pozemky dotčené stavbou, jsou uzavřeny smlouvy, které umožnují vstup na pozemek. Originály smluv má investor stavby. Kopie smluv se nacházejí ve složce E. 4.2.

**Dotaz č. 51:**

Během realizace všech mostních objektů má již objednatel dohodnuté objízdné trasy nebo uzavírky komunikací?

**Odpověď:**

Přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích jsou předjednány, náklady na přechodné DZ jsou zahrnuty v SO.

**Dotaz č. 52:**

Má Objednatel na veškeré práce pravomocní stavební povolení?

**Odpověď:**

Na stavbu jsou vydaná všechna potřebná stavební povolení. Stavební povolení byla přiložena. O prodloužení stavebního povolení u drážního úřadu bylo požádáno a je před vydáním jeho prodloužení.

**Dotaz č. 53:**

Má Objednatel vyřízené pravomocné povolení ke kácení stromů?

**Odpověď:**

Potřebná povolení jsou vyřízena, jednotlivá povolení se nacházejí ve složce E. 1.

**Dotaz č. 54:**

Má Objednatel platné vyjádření všech správců sítí dotčených danou zakázkou?

**Odpověď:**

Vyjádření všech správců platná nejsou. Dle čl. 5.1.4 písm. d) VTP, které budou součástí Smlouvy o dílo, je povinností zhotovitele zajistit jejich obnovení pro zhotovení stavby.

**Dotaz č. 55:**

Má Objednatel ověřený výskyt materiálů obsahující azbest na této zakázce?

**Odpověď:**

Dle tabulky odpadů, které zpracovatel projektu odpadového hospodářství obdržel, nebyl zaznamenán odpad obsahující azbest. Konkrétní ověření místním šetřením proto neproběhlo.

**Dotaz č. 56:**

Nová propust v km 202,762 má být provedena pomocí protlaku z definitívních železobetonových protlakových trub na vzdálenost 56 m a spádem 1,5%. Z naších zkušeností vyplývá, že není možné na tak velkou vzdálenost provést protlak s přesností na několik mm, jak ve výškovém, tak i směrovém provedení z definitivního ostění – protlakových trub.

Z naších zkušeností vyplývá, že pro zaručení tak minimálního definitivního spádu je potřeba provést protlačení pomocí ocel. chráničky DN 1600 a následně vložit – usadit definitívní potrubí do správné výšky a směru a mezikruží vyplnit cemento – popílkovou suspenzí, souhlasí s tímto řešením Objednatel?

**Odpověď:**

Předpokládá se, že zhotovitel použije adekvátní technologické vybavení, které zajistí provedení objektu dle projektové dokumentace.

Navrhované řešení v projektu bylo konzultováno s odbornou firmou - řešení je proveditelné. Co se týče přesnosti směrové - úchylka cca 0,5 m i více je možná. Co se týče přesnosti výškové - postačí, aby nevznikl protispád a byl pokud možno zachován spád 0,5%, terén na vtoku se následně upraví. Předpokládá se řízení protlaku předštítkem.

**Dotaz č. 57:**

Má Objednatel k dispozici geologický profil násypu v místě protlaku km 202,762, přímo pod kolejištěm 1 a 2 TK, až pod úroveň budoucího protlaku (od úrovně 255,000 až po 240,000 m.n.m.)? Našli jsme pouze krajní GP, které o materiálu z kterého je vybudován nasyp nic neříkají.

**Odpověď:**

Materiál násypu předpokládáme homogenní, lze využít IGP provedeného v jeho horní části pro potřeby návrhu pražcového podloží.

**Dotaz č. 58:**

SO 65-19-08  
položky 15-16: toto je jediný objekt, kde jsou štětovnice vykázány v m2, u ostatních objektů jsou vykázány v t. Žádáme o sjednocení vykázání štětovnic v rámci celé stavby do položky v t (tedy úpravu položek štětovnic u tohoto objektu do t).

**Odpověď:**

Vyřešeno již v odpovědi na dotaz č.45.

**Dotaz č. 59:**

SO 65-19-50  
položka 15: ve VV je uveden beton pilot C30/37 XA1 XF1, v PD je uveden C25/30 XC2 XA1 (D\_02\_01\_04\_SO651950.1\_02\_03\_02.pdf, D\_02\_01\_04\_SO651950.1\_01.pdf), C30/37 XC2 XA1 (D\_02\_01\_04\_SO651950.1\_02\_04\_02.pdf).  
Prosíme o sjednocení, uvedení, co je správně.

**Odpověď:**

Beton byl upraven ve všech částech dokumentace na beton C30/37 XC2/XA1.

**Dotaz č. 60:**

SO 65-19-50  
položka 51: ve VV se jedná se o položku pro zkoušky pilot nesystémových. Na předmětném objektu to budou dozajista zkoušky na pilotách systémových. Prosíme o opravu položky.

**Odpověď:**

Výkaz výměr buyl upraven na zkoušku pilot systémových.

Položka 933433 ZKOUŠKA INTEGRITY ULTRAZVUKEM ODRAZ METOD PIT PILOT NESYSTÉMOVÝCH 41 ks byla zrušena a nahrazena položkou 933333 ZKOUŠKA INTEGRITY ULTRAZVUKEM ODRAZ METOD PIT PILOT SYSTÉMOVÝCH 41 ks.

**Dotaz č. 61:**

Od 1. 3. 2023 platí aktualizovaný předpis Bp1, který v článku 11 upravuje způsob zabezpečení pracovního místa. V odstavci 11, čl. 11 je uvedeno 5 možností, jak lze toto provádět. Článek 12 odst. 3 říká, že musí být použit vždy ten způsob, který je v pořadí nejvýše, v tomto případě se jedná o signalizaci TWS typu ATWS nebo SCWS. Jak má dodavatel tento požadavek splnit, když v současné době není u Správy železnic certifikovaná firma, která je toto v ČR schopna zabezpečit? Může dodavatel použít systém bezpečnostních hlídek, který je v tomto předpisu uveden až na čtvrtém místě?

**Odpověď:**

Většina prací bude probíhat za výluk tedy v režimu Práce na zařízení v provozované vyloučené dopravní cestě  a uplatní se článek 18 Směrnice SŽ Bp1 ve znění změny č. 1. Pokud  bude i přesto  potřeba  uplatnit ustanovení pro práci na zařízení v provozované nevyloučené dopravní cestě (mimo jiné je nutno sjednat a evidovat podmínky práce na zařízení pro pracovní místo v nevyloučené koleji)  použije se prioritně vždy ten způsob zabezpečení pracovního místa, který je v pořadí V odstavci 11, čl. 11 nejvýše. Zároveň s Odvoláním na článek 12 odst. (3)  se pro zajištění bezpečnosti pracovního místa se použije vždy ten způsob, u kterého jsou splněny veškeré podmínky požadované tímto předpisem, a je v pořadí čl. 11 odst. 11 umístěn nejvýše. Pokud veškeré podmínky nebrání tomu, aby byla tato priorita porušena, musí být dodržena. Zároveň článek 12 ods.t (5) stanovuje  že TWS typu ATWS a SCWS musí být schváleno pro použití na provozované dopravní cestě SŽ. Pokud tedy není v současné době schválen signalizace TWS typu ATWS a SCWS, nevyplývá dodavateli dle výše uvedeného tento požadavek (prioritu) plnit.   Postupuje se pro konkrétní případ   dle priorit  a posloupnosti uvedené odstavci 11, čl. 11. Z toho vyplývá, že zajištění pracovního místa prostřednictvím bezpečnostních hlídek (předsunutých bezpečnostních hlídek) není vyloučeno. Vždy je potřeba  vyhodnotit všechny aspekty, možnosti a konkrétní podmínky, které brání, popřípadě nebrání, použití určitého způsobu zajištění pracovního místa.

**Dotaz č. 62:**

Ve VTP bod 3.2.2. je požadavek na recyklaci kolejového lože přednostně na frakci 32/63 v případě, že na stavbě bude odtěženo více jak 5 tis. tun kameniva. Ve výkazech výměr v objektech železničního svršku se však položky na zřízení štěrkového lože z recyklovaného kameniva nevyskytují. Doplní zadavatel výkazy výměr?

**Odpověď:**

S ohledem na zastižení nevhodných zrn (fragmenty vápence nebo kalcitu) v kolejovém loži (viz příloha B. 13.4 Posouzení kontaminace štěrku kolejového lože) bylo uvažováno s odtěžením stávajícího štěrkového lože čističkou a jeho následné předrcení na štěrkodrť 0-63mm do konstrukce žel spodku.

Alternativně lze uvažovat s využitím recyklovaného ŠL pro zřízení ŠL, to ale může být použito pouze ve spodní vrstvě kolejového lože, nejvýše do úrovně 50 mm pod ložnou plochou pražce (v souladu s čl. 30 přílohy X předpisu SŽDC S3 Železniční svršek). Zbývající nadbytečná část stávajícího ŠL by byla opět předrcena do štěrkodrti.

**Dotaz č. 63:**

Vydané vysvětlení/doplnění dokumentace č.6 ze dne 19.5. upravuje VV, respektive vydává na základě dotazů změnu rozpočtu stavby zm05. Výkaz výměr je ovšem chybný, některé doplněné/sloučené SO ve svém součtu ceny objektu nesčítají všechny položky.

Např. u SO svršku (65-17-01,02,03) sloučené/doplněné položky pro 3.podbití do VV po vyplnění jednotkové ceny nesčítají částku za položku do celkové sumy za SO.

Žádáme o kontrolu VV stavby.

**Odpověď:**

VV byl opraven a přiložen k tomuto vysvětlení/doplnění.

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 31. 5. 2023 na den 2. 6. 2023.

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   
č. VZ Z2023-015671). Změny se týkají těchto ustanovení:

**Oddíl IV. 2.2):**

rušíme datum 19. 5. 2023 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 2. 6. 2023 v 10:00 hod.,

**Oddíl IV. 2.7):**

rušíme datum 19. 5. 2023 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 2. 6. 2023 v 10:00 hod.

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu [https://zakazky.spravazeleznic.cz/](https://zakazky.szdc.cz/).

**Příloha:**

XDC\_Lipnik\_Drahotuse\_zm06.xdc

XLS\_Lipnik\_Drahotuse\_zm06.xls

Stavební povolení drážní úřad.pdf

Stavební povolení silniční úřad.pdf

Stavební povolení vodoprávní úřad.pdf

**Ing. Karel Švejda, MBA**

ředitel odboru investičního

na základě „Pověření“ č. 2449

ze dne 11. 5. 2018

Správa železnic, státní organizace