

Naše zn. 25185/2023-SŽ-OŘ UNL-OVZ  
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Bc. Marie Lepešková  
Telefon +420 972 424 467  
Mobil x  
E-mail Lepeskova@spravazeleznic.cz

Datum 09. 08. 2023

## Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1

V souladu s čl. 7 Výzvy k podání nabídky vydané pod č.j. 24017/2023-SŽ-OŘ UNL-OVZ (dále jen „Výzva“)

Ve výběrovém řízení na veřejnou zakázku s názvem:

### „Oprava mostních objektů v úseku Benešov nad Ploučnicí – Horní Police“

#### Identifikace zadávacího řízení:

Podlimitní sektorová veřejná zakázka na stavební práce zadávaná mimo zadávací řízení podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Evidenční číslo zadavatele: 65023062

(dále jen „**Veřejná zakázka**“ a „**Výběrové řízení**“)

#### Zadavatel

Název: **Správa železnic, státní organizace**  
Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00  
IČO: 70994234  
DIČ: CZ70994234  
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddílu A, vložce 48384

Zakázku zadává organizační jednotka zadavatele:

Název: Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
Sídlo: Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, PSČ 400 03  
Zastoupená: Ing. Martinem Kašparem, ředitelem Oblastního ředitelství,  
na základě pověření č. 2652 ze dne 22. 02. 2019.

(dále jen „**Zadavatel**“)

## I.

Zadavatel v nadepsaném Výběrovém řízení vydává **vysvětlení** zadávací dokumentace na základě obdržené žádosti ze strany dodavatelů:

- **ze dne 04.08.2023 (dotaz č. 1)**

**Dotaz č. 1**

V zadavatelem postoupené dokumentaci objektu „Projekt stavby na opravu propustku v km 8,968 traťového úseku č. 0871 Benešov n. Pl. – Česká Lípa hl. n.“ je navrženo pažení pomocí ocelových HEB profilů v kombinaci s výdřevou, doplněné o 4 kusy dočasných pramencových zemních kotev.

Žádáme zadavatele:

- a) především z hlediska úspory výlukových časů a dodržení technologické kázně o prověření možnosti řešit zřízení zemních kotev v období před výlukou (např. nočními výlukami)?
- b) o informaci, zda zadavatel zajistí v předstihu cca 1 týden před nepřetržitou výlukou alespoň dvě noční výluky v délce minimálně 6 hodin či zastavení železničního provozu pro zřízení zemních kotev?

**Odpověď zadavatele na dotaz č. 1**

Pokud zhotovitel dodrží technologii pažení dle PD je možné provést zemní kotvy před výlukou v nočním dopravním klidu, který je od 23:30 do 4:15 ráno a to vždy od neděle až do čtvrtka.

**Dotaz č. 2**

V zadavatelem postoupené dokumentaci - technické zprávě objektu „Projekt stavby na opravu propustku v km 7,134 traťového úseku č. 0871 Benešov n. Pl. – Česká Lípa hl. n.“ je v kapitole 7.10 „Úpravy železničního svršku“ popsáno a navrženo řešení pro demontáž a následnou zpětnou montáž kolejového roštu v km 7,119 456 – 7,450 603 z důvodu zpřístupnění objektu kolové mechanizaci.

Žádáme zadavatele o doplnění výkresové části k výše uvedeným činnostem na železničním svršku.

**Odpověď zadavatele na dotaz č. 2**

Návrh úprav železničního svršku je patrný z výkresu situace, č. přílohy 2.001. Jsou zde uvedeny směrové i výškové parametry koleje včetně seznamu souřadnic.

**Dotaz č. 3**

Dle zadavatelem postoupené dokumentace má stavební objekt „Projekt stavby na opravu propustku v km 7,134 traťového úseku č. 0871 Benešov n. Pl. – Česká Lípa hl. n.“ dle navrhovaného technického řešení velkou časovou náročnost. Tato náročnost je sice spojena s poměrně malými rozměry, ovšem s velkým množstvím pracovních a technologických procesů. Tyto činnosti nelze z hlediska řádného dodržování technologických pravidel a přestávek při provádění především tzv. mokrých procesů, betonáž podkladního betonu, železobetonové desky, říms, izolace či provádění hutněných zpětných zásepů nikterak urychlit ani při nasazení většího množství pracovních kapacit či nasazení vícesměnného provozu. Navíc dle ZTP jsou výlukové práce situovány do období říjen–listopad, kdy je pravděpodobnost vyšších srážek a nižších teplot vysoce pravděpodobná.

Po provedení místního šetření a obhlídky staveniště jsme doznali názoru, že jediný možný přístup ke stavebnímu objektu je opravdu pouze z prostoru kolejiště. Ovšem po ukončení výluky již nebude možné se k objektu dostat s potřebnou technikou na dokončení prací na objektu a jeho okolí jako jsou především dlažby. Vlastní dlažbu lze deponovat v okolí objektu během výluky, ovšem předepsanou betonovou směs už nikoliv. Provedení kompletního stavebního objektu včetně dlažby pouze ve výlukových časech tak není zcela reálné a možné.

Žádáme zadavatele vzhledem k termínu realizace (podzimní měsíce), řádnému dodržení technologických pravidel a nepřístupnosti stavebního objektu o prodloužení nepřetržité výluky alespoň na 30 N.

### **Odpověď zadavatele na dotaz č. 3**

Zhotovitel musí zvolit technologii výstavby tak, aby byl schopen dodržet předpokládanou výluku po dobu 25 N. Při nevhodném počasí, které může nastat v tomto období, je nutné se o beton základové desky starat formou jeho zakrytí a při nízkých teplotách i topením. Všechny tyto náležitosti budou popsány v TePř.

## **II.**

**Na základě povahy této dodatečné informace zadavatel přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídky uvedenou u této zakázky na profilu zadavatele <https://zakazky.spravazeleznic.cz>.**

V Ústí nad Labem dne *dle data odeslání prostřednictvím elektronického nástroje E-ZAK*

.....

**Bc. Marie Lepešková**

Odbor veřejných zakázek

Správa železnic, státní organizace