

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 3197/2024-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Helena Baštářová  
Mobil +420 724 129 033  
E-mail [bastarova@spravazeleznic.cz](mailto:bastarova@spravazeleznic.cz)

zveřejněno na profilu zadavatele

## Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov

### Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatek č. 26

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. 545:**

##### **DOTAZ NA SO 14-01**

#### **V odpovědi na dotaz 446 je uvedeno:**

- Přístupové komunikace v rámci zařízení staveniště ke spodní stavbě jsou součástí ocenění položky č.11- 03100 ZARÍZENÍ STAVENIŠTE - ZŘÍZENÍ, PROVOZ, DEMONTÁŽ.
- Boční konzoly, jejich montáž a další pomocné konstrukce zajišťuje podle konkrétních technologických možností zhotovitel. Je předmětem realizační dokumentace a technologického postupu stavby. Součástí ocenění položky č.116 – 94817 DOCASNÉ KONSTRUKCE Z OCEL NOSNÍKU VCET ODSTRAN.

V odpovědi č. 428 je uvedeno:

*b) Se zřízením násypu do vodní nádrže zadavatel nesouhlasí. Hlavním důvodem jsou velmi složité geologické podmínky v oblasti zatopené vyuhlené části mostecké uhelné pánve.*

Domníváme se, že zpevněné plochy na nezbytném náspu pod mostem nejsou přístupové komunikace.

Bylo řečeno, že boční konzoly, jejich montáž a další pomocné konstrukce zajišťuje zhotovitel. Jejich schéma je uvedeno v dokumentaci. Není nám ale jasné, jakým způsobem by se měly tyto těžké konstrukce montovat shora pod nosnou konstrukcí. Montáž konzol by mohla proběhnout díky dalším pomocným konstrukcím, nebo je sestavit z dílů na místě. Nicméně si myslíme, že tyto postupy jsou náročné na dobu montáže a v rámci transparentnosti zadávacího řízení by ocenění montáže u všech účastníků zadávacího řízení mělo s ohledem na zvolený smluvní standard (Red FIDIC obsahující detailní výkaz výměr) vycházet ze stejného řešení.

**Žádáme o doplnění, jakým konkrétním způsobem má vyřešenou montáž podpůrných konzol projektant a zda uvažuje o dalších pomocných konstrukcích pro jejich montáž?**

#### **Odpověď č. 545:**

Zadavatel opětovně upozorňuje, že veškeré technologické postupy jsou předmětem zpracování realizační dokumentace stavby vítězným uchazečem a jeho know-how. Nesdílíme názor tazatele a nepovažujeme za vhodné detailně rozepisovat pomocné konstrukce ve výkazu výměr. Každý uchazeč si je musí nacenit dle jím zvoleného postupu výstavby, vzhledem k odlišnému vybavení a technologickým možnostem jednotlivých uchazečů.

Pro zodpovězení dotazu - projektant uvažoval s instalací „shora“ s použitím jeřábů a manipulací s konzolami pomocí lan. Nicméně je na každém z uchazečů, jaký stavební postup si zvolí. Zadavatel nebude tento stavební postup napevno předepisovat.

#### **Dotaz č. 546:**

#### **DOTAZ NA SO 14-01**

Ztotožňujeme se s dotazem č.427 „ ... *Jsme toho názoru, že to není možné a zrealizování pevných přístupů k pilířům ze země je nutnost.*

*Časová náročnost navrženého řešení rekonstrukce spodní stavby a nosné konstrukce mostu převyšuje parametry kolejové a napěťové výluky.*

V odpovědi je uvedeno: Odpověď č. 427:

a) Provizorní přemostění mezi jednotlivými pilíři a opěrami spodní stavby je dočasná zatímní mostní konstrukce po dobu výstavby a slouží pro staveništní dopravu, přepravu a je obsahem položky č.5 - 02741 PROVIZORNÍ MOSTY. Provizorní přemostění zajišťuje zhotovitel. Pontonové mosty lze počítat za předpokladu, že budou splněny požadavky na bezpečnost, příčnou a podélnou stabilitu dvou a vícedílného pontonu a soulodí.

b) Doložen harmonogram realizace stavby, SO 14-01, varianta 2

Byl doložen harmonogram SO 14-01, varianta 2, který je dle logiky postaven na přístupu zdola, jinak harmonogram nedává smysl. Práce v harmonogramu postupují od opěry O1 k opěře O2, v 5.týdnu se však demontáží desek MZD 16-12 a následnou prací na opěrách zneprístupní NK pro jeřáby a čerpadla až do 14.týdne, kdy by se na most dalo najet po spuštění PSKT pole 1, přičemž už do této doby probíhají v harmonogramu betonáže příčníků pole 3 a 4, kam pumpy nedosáhnou, pokud nebudou stát na zpevněné ploše pod mostem. Vjezd na most se posune nejdříve na 15.týden. Realizace příčníků a spřažené desky v harmonogramu po dvou polích je vyloučená mobilními čerpadly, která nemají dosah 60 m. Při betonáži příčníků se čerpadla nezaparkují, ani při betonáži jednoho pole, protože jim to neumožní šířka NK bez odbouraných říms. Při betonáži spřažených desek mobilními čerpadly se pak musí zaparkovat na týden starém betonu na konzolách. Použití stacionárních čerpadel je pro čerpání vysokopevnostního betonu (UHPFRC) nevhodné díky čerpání dlouhým potrubím, problematické ukládce směsi pod nosníky PSKT a nadměrné spotřebě směsi s vlivem na logistiku (dovoz přes 80 km). Betonáž desek stacionárními čerpadly spřažených desek je komplikovaná díky neustálému přestavování, nastavování příp. zkracování potrubí a diskutabilní na betonáž příčníků z vysokopevnostního betonu. Všechny tyto skutečnosti pak mají přímý vliv na postup prací a prodlužují dobu výstavby. Tři týdny za betonáží spřažených desek následuje v doloženém harmonogramu bednění a výztuž říms. Nevíme, s jakým systémem bednění říms ani desek projektant počítal, ale při nemožnosti zavěšení podpůrných konzol na nosníky PSKT (nelze do nich vrtat kvůli kabelům), ani podepření konzol a říms skruží ze země, se nabízejí pouze betonářské vozíky na desky i římsy, které zase na nich znemožňují současnou práci na deskách a na římsách. S římsami pak lze začít až po dokončení poslední spřažené desky, jinak by se k nim nedostala potřebná mechanizace včetně pump. Z tohoto důvodu vnímáme předložený harmonogram jako **neralizovatelný**. Reálně odhadujeme délku výluky pro jednu kolej a most pro provádění prací tímto způsobem (shora) na dobu 13 měsíců.

**Žádáme zadavatele o doložení aktualizovaného a reálného harmonogramu SO 14-01, který by zohlednil uvedené skutečnosti a zároveň aby zadavatel zvážil přehodnocení omezujících podmínek (přístup zdola a délku výluky), neboť navržený HMG SO 14-01, varianta 2 odporuje podmínkám ostatních částí ZD.**

#### **Odpověď č. 546:**

Zadavatel trvá na dodržení termínů harmonogramu stavby uvedeném v zadávací dokumentaci a považuje ho za reálný. Zvládnutí tohoto harmonogramu zhotovitelem závisí na použitých postupech a technických prostředcích.

**Dotaz č. 547:**

**DOTAZ NA SO 14-01**

V DI22 ve výkrese 38b projektant doplnil tvar provizorního přemostění, které umožní přístup k pilířům spodní stavby. Jeden provizorní most délky 29,5m šířky 2,5m a váhy 21,5t se má dle projektu vložit mezi pilíře.

**Jakým způsobem proběhne osazení provizorních mostů bez zpevněných ploch pro těžký jeřáb, který by je osadil?**

**Odpověď č. 547:**

Položka č.02741 Provizorní mosty obsahuje veškeré náklady spojené s objednatelem požadovanými zařízeními včetně úpravy podloží pro osazení. Mostní provizorium je předmětem technologického postupu v rámci zpracování realizační dokumentace stavby.

**Dotaz č. 548:**

**DOTAZ NA SO 14-01**

V DI22 přibyly pol. 127 až 130, které rozšiřují rozsah prací na objektu SO 14-01 o obetonování základových bloků pilířů, kde paty základů P2 až P8 jsou za běžné hladiny 282,28 pod hladinou.

Stávající stav hladiny je odhadem 1m pod běžnou hladinou. Dá se tedy předpokládat, že za současné hladiny by se daly nabetonovat horní plochy základů a částečně boky. Na řadu dotazů reagujete, že není dohoda s Povodím Ohře o udržení stávající hladiny vodní nádrže Újezdu, která by mimochodem umožnila vybudování zpevněných ploch pod mostem při „násypu vč. zpevněné plochy“ do 1,5m.

**Jakým způsobem se potom bude provádět obetonování základů (vodorovná a zvláště svislá část) při běžné hladině? Může zadavatel při provádění navrženým způsobem garantovat udržení stávající hladiny cca 281,28 m.n.m.?**

**Odpověď č. 548:**

Podle vyjádření správce toku prakticky každý rok je po nějakou dobu hladina snížena z hydrologických důvodů natolik, že základy mostu se ocitnou na suchu. Tato skutečnost vyplývá i z pravděpodobnostní křivky, kterou jsme od správce nádrže získali a která byla zveřejněna.

V nabídce tedy předpokládejte, že během doby realizace mostu dojde ke snížení hladiny vody natolik, že bude možno obetonování základů provést a že hladina bude udržena na potřebné úrovni po dobu potřebnou k provedení těchto prací.

**Dotaz č. 549:**

**DOTAZ NA SO 14-01**

**V odpovědi na dotaz 506 uvádíte:**

**Odpověď č. 506:**

*V příloze technické zprávy je zápis z projednání se správcem nádrže – Povodím Ohře z 25.10.2023, kde se uvádí, že není možné uvažovat o snížení hladiny v nádrži z důvodu rekonstrukce mostu (hladina v nádrži však kolísá z důvodu přírodních vlivů). Z tohoto důvodu nemá význam realizovat staveništní komunikaci, která by se nacházela na dně naplněné vodní nádrže. Zřízení násypu mezi pilíři by bylo v daných geotechnických podmínkách nevhodné a nebezpečné. Projektant již informoval, že by dle nových informací bylo možné o úpravě hladiny uvažovat, a to na základě projednání s Povodím Ohře a firmou Unipetrol RPA. Této firmě by v takovém případě bylo zřejmě nutno uhradit kompenzace za zvýšené náklady na získávání vody z jiných zdrojů. Tato informace byla zveřejněna v rámci reakcí na předchozí žádosti, jednání se bohužel nepodařilo na konci roku zorganizovat. Platí zadávací dokumentace zpracovaná za předpokladu, že hladina v nádrži po dobu stavebních prací snížena nebude.*

Po prostudování dokumentace, předložených harmonogramů verze 2 i vypracování vlastního postupu jsme přesvědčeni, že pro nepřekročení výluk je nezbytné zajistit u Povodí Ohře stávající

hladinu ve vodní nádrži (cca 281,20 m.n.m) a vybudovat pod mostem zpevněné plochy, tak aby se mohlo pracovat na několika místech současně. Dle uveřejněných dotazů má obdobný názor více účastníků zadávacího řízení. Kompenzace v současné době z důvodů chybějících informací a odhadu výsledku jednání nelze relevantně vyčíslit. Tyto nejasnosti, na které je v dotazech ze strany účastníků zadávacího řízení opakovaně upozorňováno a chybějící informace z jednání (která měl vést projektant nebo investor) s Povodím Ohře resp. správou nádrže Újezd mohou zapříčinit neporovnatelnost podaných nabídek vedoucí k netransparentnosti zadávacího řízení.

**V té souvislosti a v zájmu transparentnosti zadávacího řízení žádáme zadavatele o doplnění položek týkajících se „kompenzace za zvýšené náklady na získávání vody z jiných zdrojů“ všech dotčených organizací za předem jednotně stanovenou cenu, shodnou pro všechny účastníky.**

**Odpověď č. 549:**

Informace o jednání s Povodím Ohře a firmou Unipetrol byla v rámci odpovědi na dotazy zaslána uchazečům pouze pro informaci.

Pro zpracování nabídky předpokládejte, že projekt bude nutné zhotovit dle zadávací dokumentace, bez možnosti řízeného snížení hladiny v přehradě.

Pokud nastane během realizace změna této skutečnosti, bude postupováno standardním způsobem, dle smluvních podmínek a změna bude řešena změnovým řízením.

**Sdělení zadavatele:**

V souvislosti s výše uvedenými odpověďmi v tomto Vysvětlení zadávací dokumentace postupuje zadavatel v souladu s ust. § 98 odst. 4 a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek o 2 dny, tedy prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 11. 03. 2024 na den **13. 03. 2024**.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 ZZVZ, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „F17 – Oznámení o zahájení zadávacího řízení – sektorová veřejná zakázka“ bude uveřejněn na webovém portálu <https://vvz.nipez.cz> (Evidenční číslo zakázky Z2023-040778).

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

Oddíl IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast  
Datum: 13. 10. 2023 nahrazeno: 13.03.2024 Čas: 9:00

Oddíl IV.2.7) Podmínky pro otevírání nabídek  
Datum: 13. 10. 2023 nahrazeno: 13.03.2024 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.

.....  
**Ing. Ondřej Göpfert**  
ředitel odboru investičního  
na základě Pověření č. 14-NM  
ze dne 13. 11. 2023  
Správa železnic, státní organizace