

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 21666/2024-SŽ-SSZ-OVZ

**Zveřejněno na profilu zadavatele**

Vyřizuje Lenka Pluhařová  
Mobil +420 601 084 416  
E-mail [Pluharova@spravazeleznic.cz](mailto:Pluharova@spravazeleznic.cz)

## **„Rekonstrukce mostu v km 1,279 na trati Tábor - Bechyně“**

### **Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 3**

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvolání 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 10)**

V bodě „8.6.1 Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)“ v dokumentu „B. Souhrnná technická zpráva“ výše uvedené stavby se uvádí, že jsou navrženy krátkodobé výluky v rozsahu 10 dnů pro kácení mimolesní zelené podél trati a pro výstavbu základu podpěry TV 12N od 4.3.2025 do 13.3.2025 v délce trvání 9 h. Náš dotaz zní, zda se v této konkrétní výluce může zrealizovat výstavba všech základů podpěr TV? Pokud ne, žádáme zadavatele o přesné pracovní postupy vč. termínu na výstavbu základů podpěr TV.

#### **8.6.1 Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)**

Pro kácení mimolesní zeleně podél trati a výstavbu základu podpěry TV 12N jsou navrženy krátkodobé výluky v rozsahu **10 dnů**.

Pro tyto práce jsou naplánované krátkodobé výluky výluk **od 4.3. do 13.3.2025** v délce trvání **9 h**.

Pro výměnu nosné konstrukce mostu je uvažováno s nepřetržitou výlukou železničního provozu v délce trvání 140 dní (**140N**) v termínu **12.4.2025 - 29.8.2025**. Termín je takto zanesen v aktuálním výlukovém plánu.

#### **Odpověď na dotaz č. 10**

*Projektovým předpokladem byla výstavba základu TV 12N na tábořské straně (podmínka pro převěšení prvního úseku) tak, aby bylo možné převést první kotevní úsek a tím uvolnit druhý kotevní úsek k demontáži v rámci hlavní výluky.*

*Základy dalších podpěr TV pro druhý kotevní úsek jsou dle projektového harmonogramu plánované na začátek srpna 2025 (14 dní) viz str. 50 přílohy B – Souhrnná technická zpráva.*

*Organizace postupu výstavby je na zhotoviteli, který musí při změně projektového předpokladu uvážit všechna navazující rizika např. vazbu na PS 01-02-51, kde stávající trasa se přibližuje k nové poloze základu TV. Z toho vyplývá nutná ochrana sítě, lokální posun nebo souběžná předstihová realizace provizorní přeložky PS 01-02-51. Dále by výstavba probíhala pod stávajícím trakčním vedením. Realizace základů v předstihu patrně ztíží následně úpravu železničního spodku, ale zase záleží na možnostech a způsobu provádění konkrétním zhotovitelem.*

**Odpověď na dotaz zda lze zrealizovat základy všech podpěr TV:**

**Kapacitně a organizačně si zhotovitel zajistí odpovídající podmínky, aby se to v rámci dané délky výluky vše stihlo zrealizovat.**

Objednatel považuje uvedené množství a délky výluk za maximální. Konkrétní termín výluky je závislý na výsledném termínu výběru zhotovitele.

#### **Dotaz 11)**

##### **SO 01-00-01 Železniční svršek a spodek:**

Položka č. 26-965125-1 - DEMONTÁŽ KOLEJE NA DŘ. - ODVOZ ROZEBRANÝCH SOUČÁSTÍ NA MONTÁŽNÍ ZÁKLADNU s výměrou 711,340 TKM. Ve specifikace položky je uvedeno „odvod dřevěné části kolejí včetně části z mostu“. Dle výpočtu výměry "předkategorizace dle výkazu celkem 71.134t materiálu\*10km" a dle Přílohy č. 1 v Technické zprávě se jedná o odpad (vyřazené) z betonových pražců, kolejnic a drobného kolejiva. Žádáme zadavatele o vysvětlení položky č. 26, vzhledem k tomu, že likvidace odpadů včetně dopravy je řešeno v SO 90-90.

##### Odpověď na dotaz č. 11

Likvidace příslušných odpadů je souhrnně řešena v rámci SO 90-90 za celou stavbu. V rámci SO 01-00-01 je řešeno pouze přemístění demontovaného materiálu kolejového svršku na demontážní plochu do 10 km.

#### **Dotaz 12)**

##### **2SO 01-00-01 Železniční svršek a spodek nebo SO 01-14-01 Výstroj trati:**

V soupisu prací chybí položka/y pro ocenění zajištění prostorové polohy koleje, na elektrizované trati.

##### Odpověď na dotaz č. 12

Doplněna položka č.11-923931 ZAJIŠŤOVACÍ ZNAČKA KONZOLOVÁ (K) NA SLOUPU TRAKČNÍHO STOŽÁRU

#### **Dotaz 13)**

##### **SO 01-13-01 Železniční přejezd P6296 a SO 01-13-02 Železniční přejezd P6297:**

Dle TZ na str. 5 (P6296) a na str. 4 (P6297) je vozovka navržena jako stmelená (z důvodu sklonových poměrů PK, které neumožňují použití nestmelené vozovky) dle vzorových listů Ž11.1.6. Dle vzorového listu Ž11.1.6 je vrchní vrstva vozovky z asfaltového koberce MASTIXOVÉHO SMA 8 TL. 40MM. Poptávaný dodavatel asfaltových konstrukcí nám doporučil pro vrchní vrstvu vozovky asfaltový beton ACO11, případně modifikovaný ACO11, z důvodu, že vrchní vrstva vozovky z mastixu nelze v zadaném rozsahu provést. Ptáme se zadavatele, jestli umožní použití pro vrchní vrstvu vozovky z asfaltového betonu ACO11, případně z modifikovaného ACO11 a nebude trvat na vrchní vrstvě z mastixu – dle Ž11.1.6?

##### Odpověď na dotaz č. 13

Navržená skladba vozovky je navržena dle vzorových listů, projednaná a odsouhlasená v rámci projektové přípravy. Objednatel trvá na dodržení konstrukce vozovky.

#### **Dotaz 14)**

##### **SO 01-00-01 Železniční svršek a spodek:**

V Dodatku č. 2 v odpovědi na dotaz č. 3 zadavatel uvádí: „Následné směrové a výškové vyrovnaní je uvažováno po dokončení instalace svršku na mostě a před instalací přejezdů, i s ohledem na to, že jsou navrženy jako vně nerozebíratelné. Nicméně i v případě, že by došlo k opačné časové souslednosti, je položka 542312 OTSKP plně postačující, neb její popis mimo jiné obsahuje „pomocné a dokončovací práce, kterými mohou být dle místních podmínek např. rozebrání a montáž přejezdových konstrukcí...“...“.

**Dotaz a)** V návaznosti na úvahu zadavatele realizovat Následné podbití před instalací přejezdů se ptáme, jestli půjdou přejezdy do provozu nebo bude uzavírka přejezdů do konce výluky a konce zkušební provozu stavby a přejezdy půjdou do provozu až po realizaci Následného podbití?

**Dotaz b)** V případě instalace přejezdů před realizaci Následného podbití se ptáme, kolik cm od kolejnice bude spára (řezání) asfaltu pro realizaci Následného podbití?

Odpověď na dotaz č. 14

- a) *V předpokladech DIO viz příloha B.8.3 je délka uzavírky přejezdu pro vozidla do 28 dní. Po dobu rekonstrukce železničních přejezdu bude umožněn pouze pěší přechod přes trať. Jedná se o dostupnost objektů na ul. Za Železničním mostem a zahrádkářkou osadu. Dopravní značení je uvedeno v Příloze 6 přílohy B.8.3.*
- b) *V případě instalace přejezdů před realizací následného podbití je minimální vzdálenost pro standardní podbíječku 200 mm za hlavou pražce, spáru pro řezání volit ve vzdálenosti min. 900 mm od vnější hrany kolejnice.*

**Přílohy:**

Výkaz výměr - Rek\_mostu\_1\_279\_Tabor\_Bechyne\_zm03\_241121

V Praze

.....  
**Ing. Petr Hofhanzl**

ředitel OJ Stavební správa západ  
na základě Pověření č. 18-NM ze dne 30.09.2024  
Správa železnic, státní organizace  
(podepsáno elektronicky)