

Naše zn. 12606/2025-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 5/0
Vyřizuje Renáta Majerová
Mobil +420 724 932 325
E-mail Majerova@spravazeleznic.cz
Datum 10. prosince 2025

Uveřejněno na Profilu zadavatele

Věc: Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 3
„**Rekonstrukce úseku tratě Opava Východ – Kravaře ve Slezsku**“

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

Dotaz č. 11:

Uchazeč žádá o informaci, zda čela dřáků pod polem překračujícím řeku Opavu i podpěr v inundačních polích musí mít obloukový (nebo jiný proudnicový) tvar. A zda má tento být uvažován, jak na návodní, tak na povodní straně dřáků, se zadání není jasné, zda to bude požadováno ať už správcem toku, popřípadě zadavatelem samotným.

Odpověď:

S ohledem na celkový charakter stavby je potřeba uvažovat s obloukovým tvarem návodní i povodní strany VŠECH pilířů.

Dotaz č. 12:

V případě, že zadavatel odpoví na přechozí dotaz kladně a bude požadovat provedení čel pilířů budoucí estakády ve tvaru oblouku nebo jiného proudnicového tvaru, uchazeč žádá o sdělení navazující informace, tj. zda bude požadován obklad čel pilířů žulovým kamenorezem.

Odpověď:

Kamenorez není požadován.

Dotaz č. 13:

Odkop stávajícího náspu drážního tělesa a demolice žel. svršku v prostoru budoucí estakády má být nákladově uvažován do objektů žel. svršku a žel. spodku, nebo do ceny budoucí estakády?

Odpověď:

Náklady na odstranění žel. svršku jsou uvažovány v ceně demolice svršku, náklady na odstranění železničního náspu jsou uvažovány v ceně estakády.

Dotaz č. 14:

Uchazeč vznáší dotaz ohledně toho, jaký typ konstrukce z hlediska statiky bude u všech inundačních polí preferován (požadován), tj. zda má uchazeč v prostoru polí 1až 5 a 7 až 12 uvažovat s návrhem NK jako spojitě desky NK, nebo budou preferována samostatná prostá pole?

Odpověď:

Jak je popsáno v Požadavcích na výkon a funkci: *Konstrukce mostu bude navržena s důrazem na snadnou údržbu a dlouhodobou spolehlivost, minimalizaci počtu ložisek a dalších údržbových prvků.* Zadavatel ponechává statický typ NK na návrhu zhotovitele, kritéria návrhu, na která je třeba klást důraz, jsou uvedena v předchozí větě (kurzívou).

Dotaz č. 15:

Jaký typ uložení NK na pilířích zadavatel preferuje? Předpokládáme, že v poli nad vodotečí musí být oblouková NK uložena klasicky na kalotových ložiskách (zde zřejmě do 10 MN), dotaz směřuje především k tomu, jaký typ ložisek bude preferován ve zbývajících polích (zde samozřejmě záleží na tom, zda tyto části estakády budou požadovány jako spojitá, nebo prostě uložená mostní pole- viz. dle předchozího dotazu).

Odpověď:

Jak je popsáno v Požadavcích na výkon a funkci: Konstrukce mostu bude navržena s důrazem na snadnou údržbu a dlouhodobou spolehlivost, minimalizaci počtu ložisek a dalších údržbových prvků.

U polí estakády mimo hlavní pole tedy předpokládáme co nejmenší počet ložisek, technické řešení ponecháváme na návrhu zhotovitele.

Dotaz č. 16:

K demolicí tří stávajících mostních objektů máme dotaz ohledně toho, zda stávající NOK budou odevzdány jako obvykle smluvní organizaci SŽ (např. fy Trojek...) k dalšímu nakládání. A ohledně dělení všech demolovaných NOK má zhotovitel dotaz zda uvažovat jen se základním dělením polí na prvky s nosností umožňující jejich odsun do předpolí nebo do místa následného tj. např. na příčné dělení na segmenty NOK dlouhé max. 3 m, kdy následné konečné dělení provádí smluvní organizace SŽ a to na rozměry požadované organizací přejímající šrot, nebo zda má provést kompletní rozpálení NOK uchazeč a smluvní organizace provede jen její převzetí, odvoz a následné nakládání s rozpálenou NOK v souladu s jeho smlouvou se zadavatelem? Toto uchazeč nezbytně potřebuje pro návrh způsobu demolice (např. jiné náklady na rozpálení a způsob provizorního podepření NOK při demolicí).

Odpověď:

Správce předpokládá, že stávající ocelové konstrukce předmětných mostů (celkem 5 ks OK) budou předány smluvnímu odběrateli kovového odpadu – pro rok 2026 f. TROJEK.

Zhotovitel stavby zajistí:

- Nosné konstrukce budou rozřezány pouze příčně (kolmo na osu mostu) na části, které budou mít délku max. 6,0 m
- Budou uloženy zhotovitelem na vhodném místě (v obvodu staveniště) kde budou předány smluvnímu odběrateli.

Následné zpracování, naložení kovového materiálu a jeho odvoz z místa předání je již záležitostí smluvního odběratele.

Dotaz č. 17:

Jaký typ zábradlí zadavatel požaduje v polích estakády mimo pole s obloukovou NOK, má uchazeč uvažovat klasické třímadlové s L profilů dle VZ listů SŽ?

Odpověď:

Ano

Dotaz č. 18:

Kam mají být odvedeny srážkové vody z inundačních polí estakády (u pole nad vodotečí bude samozřejmě provedeno odvedení pomocí porubí), může být u zbývajících polí navrženo svedení vody do prostoru pod mostem (např. pomocí vsakovacích jam), nebo má být odvedení vody řešeno komplexně svodným potrubím?

Odpověď:

S odvedením srážkových vod svodným potrubním není uvažováno. Varianta se vsakovacími jámami je možná.

Dotaz č. 19:

Uchazeč po prostudování zadávací dokumentace není schopen zjistit, zdav blízkosti budoucí estakády, musí na základě změny geometrických parametrů železniční trati a estakády v místě stavby oproti jejich stávajícímu stavu, být provedena přeložka VN?

V technicko-ekonomickém zhodnocení v zadání není u žádné z variant s tímto objektem ve finančním zhodnocení variant uvažováno, totéž platí i pro zabezpečovací zařízení, které bude určitě třeba rekonstruovat. Máme předmětné objekty do nabídky uvažovat, nebo ne?

Odpověď:

Vzhledem k tomu, že v této fázi přípravy stavby není ze strany vlastníka vedení (ČEZ Distribuce, a. s.) dosud jednoznačně stanoveno, zda bude nutné přeložení stávajícího vedení VN, je třeba v rámci nabídky s přeložkou uvažovat jako s potenciálně nutnou součástí plnění.

Tato potřeba může vyplynout zejména ze změny výškového uspořádání tratě a realizace estakády, včetně nároků na bezpečný odstup a montážní/manipulační prostory při výstavbě. Případná realizace přeložky bude následně upřesněna a vypořádána ve spolupráci s vlastníkem sítě (ČEZ Distribuce, a. s.) v rámci zpracování projektové dokumentace. Vítězný uchazeč bude mít povinnost přeložku projednat s vlastníkem a zohlednit ji v návrhu technického řešení, včetně souvisejících konstrukčních, provozních a bezpečnostních požadavků.

Přeložka VN je rovněž uvedena v popisu požadavků na výkon a funkci stavby jako objekt S0191.11.02, a je tedy považována za součást zadání. Zadavatel doporučuje uchazečům do nabídky zahrnout odpovídající položku i s ohledem na možná rizika a nejistoty vyplývající ze současné fáze přípravy.

Dotaz č. 20:

Podle § 6 odst. 5 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, je zadavatel oprávněn stanovit lhůty potřebné k průběhu zadávacího řízení, avšak jejich délka musí být stanovena tak, aby byla zajištěna přiměřená doba pro vyžadované úkony dodavatelů. Zadavatel je povinen zohlednit náročnost a okolnosti požadovaných úkonů, a stanovit lhůtu tak, aby dodavatelé měli dostatek času k jejich řádnému splnění.

V tomto řízení jsou součástí zadávací dokumentace Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu elektro- a strojně-technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem (FIDIC 1999) – Obecné podmínky („Obecné podmínky“) a Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu elektro- a strojně-technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem – Zvláštní podmínky pro stavby Správy železniční dopravní cesty, státní organizace („Zvláštní podmínky“). Obecné podmínky a Zvláštní podmínky společně jako „Smluvní podmínky“, které ukládají dodavateli povinnost:

- zpracovat projektovou dokumentaci v požadovaném rozsahu,
- navrhnout technické řešení technologických zařízení, elektro a strojně-technologických částí,
- provést vlastní technické výpočty, návrhy, dimenzování a modely,
- provést detailní technické konzultace s projektanty a odbornými specialisty,
- sestavit nabídkový rozpočet na základě vlastního návrhu řešení (design & build),
- zajistit soulad návrhu s předpisy, normami a požadavky zadavatele.

Charakter zakázky typu Design & Build (FIDIC Yellow Book) zpravidla vyžaduje lhůtu pro podání nabídky min. 60–90 dní, neboť dodavatel musí nejprve vytvořit návrh technologického a stavebního řešení a až poté nacenit nabídku. Minimální zákonná lhůta tuto potřebu neodráží a je zjevně nepřiměřená náročnosti požadovaných úkonů.

S ohledem na výše uvedené žádáme o prodloužení lhůty pro podání nabídky alespoň o 30 dní.

Prodloužení je nezbytné k tomu, aby bylo možné zpracovat nabídku v kvalitě odpovídající požadavkům zadavatele a pravidlům ZZVZ, zejména zásadě přiměřenosti dle § 6 odst. 1 a 5 ZZVZ.

Odpověď:

Zadavatel lhůtu pro podání nabídek prodloužovat nebude, neboť ji považuje za přiměřenou a odpovídající povaze a rozsahu veřejné zakázky.

Veřejná zakázka je zadávána v režimu Design & Build (FIDIC Yellow Book), což je skutečnost, která byla při stanovení lhůty zohledněna. Zadavatel se neztotožňuje s tvrzením, že by stanovená lhůta odpovídala zakázkám realizovaným dle tzv. „Red Book“, kde je zadavatelem předloženo detailní projektové řešení včetně soupisu prací. Naopak – v rámci této zakázky je zadávací dokumentace zpracována ve stupni „Záměr projektu / studie“, což je obvyklý rozsah podkladů pro zahájení D+B zakázek.

Technické řešení v této fázi je koncipováno jako ideové, jehož cílem je definovat základní požadavky na stavbu a poskytnout uchazečům dostatečný rámec pro zpracování nabídky. Uchazeči nejsou vyzýváni v rámci podání nabídek k vyhotovení a předložení projektové dokumentace, ale k prokázání odborné způsobilosti a schopnosti navrhnout a realizovat stavbu dle požadavků zadavatele, a zároveň k zohlednění rizik a finančních nákladů v rámci nabídky.

Zadavatel rovněž uvádí, že se sice jedná o komplexní stavbu, ale její charakter je převážně bodový – nosným objektem je mostní estakáda, doplněná o navazující úpravy železničního spodku, svršku a kabelizace. Nejde tedy o rozsáhlou liniovou stavbu, jejíž příprava by vyžadovala výrazně delší časový rámec.

Navíc uchazeči mají po celou dobu zadávací lhůty možnost podávat dotazy a žádosti o upřesnění, a zadavatel poskytuje veškeré podklady k zakázce v přiměřeném rozsahu dle fáze přípravy. Při tvorbě nabídky se tedy předpokládá využití profesní zkušenosti uchazeče, jeho technických kapacit a schopnosti zpracovat nabídku odpovídající zadání.

S ohledem na výše uvedené, a především s ohledem na celkový harmonogram přípravy a realizace stavby v návaznosti na potřebné obnovení železničního provozu v dotčeném úseku, zadavatel považuje stanovenou lhůtu pro podání nabídek za dostatečnou. Obnovení provozu je plánováno s novým jízdním řádem v prosinci 2027 a je nezbytné, aby probíhající zadávací řízení nebylo prodlužováno, což by mohlo ohrozit navazující kroky projektu.

Z těchto důvodů nebude lhůta pro podání nabídek prodlužována.

Dotaz č. 21:

Postoupená zadávací dokumentace k této veřejné zakázce uvádí, že rozsah úprav je stanoven od km 26,650 do km 27,150. V části požadavků na výkon však zaznamenáváme zahrnutí úseků, které leží mimo tento vymezený rozsah. Evidujeme tento požadavek u železničního svršku, kde výškové vedení trati má být upraveno, přičemž mezi přejezdem P7870 a silničním nadjezdem I/11 dojde ke zdvihu nivelety, který v místě přemostění řeky Opavy dosáhne přibližně +1,0 m. Přejezd P7870 se přitom nachází v km 26,450, tzn. zvětšení rozsahu požadavku na výkon o min 200 m. S vazbou na tento stav souvisí i požadavek na výkon na železniční spodek. Součástí stavby je rekonstrukce železničního spodku v celém rozsahu nově navrženého železničního svršku, mimo délku mostních objektů. Konstruktivní řešení spodku bude navrženo na základě podrobného geotechnického průzkumu, jehož rozsah a hloubka budou přizpůsobeny charakteru násypového tělesa a požadované únosnosti pláně.

Pro správné nacenění a zpracování nabídky žádáme zadavatele o kontrolu a upřesnění rozsahu stavby a vyřešení rozporu mezi částmi zadávací dokumentace včetně zahrnutí přejezdu P7870, kde v rámci požadavku na GPK bude nutno přejezdovou konstrukci rozebrat a opětovně zřídit.

Odpověď:

Zadavatel potvrzuje, že při zveřejnění veřejné zakázky byl v oznámení o zahájení zadávacího řízení orientačně uveden rozsah stavby v km 26,650–27,150. Tento rozsah byl vnímán jako přibližné vymezení hlavního prostoru realizace a sloužil primárně pro rámcové zařazení stavby.

Závazný a technicky přesný rozsah stavebních prací je uveden v zadávací dokumentaci, především ve výkresové dokumentaci (situační výkresy, podélný profil) a v textových požadavcích na výkon a funkci stavebních objektů. Tento rozsah je od km 26,420 do km 27,200 a odpovídá skutečnému územnímu záběru stavby i plánovanému vedení trasy.

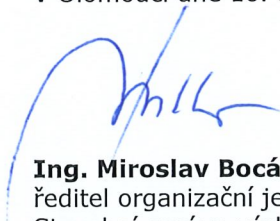
Zadavatel zdůrazňuje, že výkresová dokumentace a věcný popis požadavků jsou rozhodující pro určení rozsahu stavby i pro účely nacenění, technického návrhu a dalšího zpracování nabídky. Veškeré související stavební zásahy – včetně úprav železničního svršku a spodku, kabelizace nebo úpravy přejezdů – jsou popsány právě v těchto závazných částech zadávací dokumentace.

Z uvedeného vyplývá, že zadávací dokumentace a její jednotlivé přílohy neobsahují vnitřní rozpory. Uchazeči se doporučuje řídit se komplexním obsahem dokumentace, zejména jejími výkresovými částmi, které jednoznačně definují rozsah a charakter požadovaného plnění.

Vzhledem ke skutečnosti, že bylo provedeno pouze **vysvětlení zadávací dokumentace** dle § 98 a §99 ZZVZ, neprodlužuje zadavatel lhůtu pro podání nabídek.

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.spravazeleznic.cz/>.

V Olomouci dne 10. 12.2025



Ing. Miroslav Bocák
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ
Správa železnic, státní organizace

