

Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 3870/2026-SŽ-OR PHA-OVZ
Listů/příloh 3/4

Vyřizuje Bc. Dominik Uhlík
Telefon +420 972 226 451
E-mail ORPHAVZ@spravazeleznic.cz

Datum 29. ledna 2026

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2

V souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, s odvoláním na znění čl. 7 Díl 1, část 2 Pokyny pro dodavatele pod č. j. 45805/2025-SŽ-OR PHA-OVZ ze dne 30.12.2025, na základě písemné žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, tímto zveřejňujeme, vysvětlení zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku:

„Oprava trakčního vedení v úseku Dřísy (mimo) - Všetaty (mimo)“

Identifikace zadávacího řízení:

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na stavební práce zadávaná v otevřeném řízení dle § 56 ZZVZ.

Evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: Z2025-072222

Číslo oznámení v Úředním věstníku Evropské unie: 868456-2025

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

Zadavatel

Název: **Správa železnic, státní organizace**

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČO: 70994234

DIČ: CZ70994234

zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddílu A, vložce 48384

Zastoupen: Ing. Vladimírem Filipem, ředitelem Oblastního ředitelství Praha na základě pověření č. 3814 ze dne 10.12.2025

(dále jen „**Zadavatel**“)

Dotaz č. 1:

V průvodní zprávě, Souhrnné technické zprávě a Technické zprávě projektové dokumentace je uvedena řada odkazů na přílohy a části, které poskytnutá projektová dokumentace **neobsahuje**.

Zejména se jedná o:

Dokladová část E nekompletní (chybějící vyjádření Správy Železnic, Městys Všetaty, Ministerstvo Obrany, Obec Nedomice, Povodí Labe, požadavky investora)

Projektová dokumentace část P

Projektová dokumentace část H

Plán organizace výstavby – POV

Příloha 2.3. – příčné řezy TV

Příloha č. 3.5. – tabulka souřadnic

Příloha č. 3.2. – montážní tabulka TV

Příloha č. 3.3 – montážní tabulka ZV

Příloha č. 3.4. – soupis sestavení

Příloha č. 3.1. – stavební tabulka

Dokumentace nové přípojky pro nový odpojovač č. 33B

Průvodní zpráva

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

„Během realizace stavby bude kromě obecných zákonných požadavků nutno splnit požadavky správců technické infrastruktury, viz dokladová část...”

Dokladová část nekompletní – nejsou jednoznačné požadavky nad rámec obecných zákonných požadavků.

Souhrnná technická zpráva

B.1.3 Ochranná pásma

„...V několika případech dojde ke kolizi s drážní kabelizací stavebníka (kabely napájení zabezpečovacího zařízení, sdělovací kabely). Před započítím výkopových prací musí zhotovitel zajistit provedení přesného zaměření a ručně kopaných sond, případně další opatření dle požadavků správců sítí...”

Dokladová část nekompletní – nejsou jednoznačné požadavky nad rámec obecných zákonných požadavků. Mimo jiné chybí vyjádření stavebníka.

Technická zpráva

1.4 Požadavky investora

„Požadavky investora jsou sepsány v zápisech z jednání. Jsou uloženy v dokladové části stavby.”

„Všechny údaje pro nové stožáry jsou uvedeny ve Stavební tabulce (příl. č. 3.1). Podrobný soupis nových stožárů je součástí přílohy č.3.4 – Soupis sestavení.”

„Veškeré údaje pro stavbu základů jsou uvedeny ve Stavební tabulce (příl. č.3.1).”

Vzhledem k výše uvedenému nejsme schopni při zpracování nabídky zohlednit neznámé požadavky (jak z pohledu nákladových, tak časových), ani zkontrolovat projektovou dokumentaci nutnou pro realizaci projektu. Z tohoto důvodu není možné zpracovat bezchybnou nabídku.

Odpověď:

Zadavatel doplnil dokladovou část projektové dokumentace o chybějící části. Dále v projektové dokumentaci doplnil část D o přílohy 2.3.; 3.1.; 3.2.; 3.3.; 3.4.; 3.5. SO 01-81-01 Oprava TV v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty (mimo).

Doplněný Díl 3 Zadávací dokumentace *Projektová dokumentace* je Přílohou č. 1 tohoto Vysvětlení zadávací dokumentace.

Zadavatel napříč dokumentací vymazal zmínky a odkazy na POV. POV nebylo pro tuto zakázku zpracováno.

Dotaz č. 2

Průvodní zpráva

Bod č. A.1.6

„...opravu stávajícího trakčního vedení bez změny směrového vedení tratě, byly předpokládány shodné geologické a hydrologické podmínky jako při prvotní elektrifikaci tratě v letech 1978 – 1980. V souladu s TKP kap. 31 byly tedy použity archivní podklady a bylo upuštěno od geologických, hydrogeologických a jiných průzkumů.

Bylo zpracováno technické posouzení z hlediska geotechniky, viz. část P."

Bod A.1.1.1

„1. Výkopové a betonářské práce – výkopy z koleje a betonáže kolejovou betonárkou a případné zatloukání pilot."

Souhrnná technická zpráva

Bod B.1.2

„Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávajícího trakčního vedení bez změny směrového vedení tratě, byly předpokládány shodné geologické a hydrologické podmínky jako při prvotní elektrifikaci tratě v letech 1978-1980. V souladu s TKP kap. 31 byly tedy použity archivní podklady a bylo upuštěno od geologických, hydrogeologických a jiných průzkumů.

Bylo zpracováno technické posouzení z hlediska geotechniky, viz. část P."

Bod B.1.4.2

„Nový stav:

Objem betonáže – 831 m³

Počet pilot – 86 ks

Počet stožárů TS – 134 ks

Počet stožárů BP – 66 ks

Počet bran – 3 ks, počet krakorců - 4 ks

Počet kotevních úseků – 8 úseků

Rozvinutá délka TV – 11 944 m

Počet odpojovačů vč. pohonů – 4 ks

Ukolejnění – 224 ks"

Bod B.2

„1. Výkopové a betonářské práce – výkopy z koleje a betonáže kolejovou betonárkou a případné zatloukání pilot."

Technická zpráva

Bod 2.4

„...V rámci zpracování projektu stavby proběhlo technické posouzení geotechnických parametrů terénu, na jehož základě bude ještě upřesněn rozsah použití pilot nebo nosných základů."

Díl 4_2 Rekapitulace ceny a Soupis prací členěný dle SO

Položka č. 8

Základy trakčního vedení Základ TV s mikropilotami do délky 8m (do 5ks) – materiál 86ks

Z výše uvedeného vyplývá, že v zadávací dokumentaci není přiložena část P, ze které by bylo zřejmé, jaká technologie bude u jednotlivých základů použita.

Není ani jasné, jestli je to v části P vyřešeno, protože Technická zpráva uvádí: *„proběhlo technické posouzení geotechnických parametrů terénů, na jehož základě bude ještě upřesněn rozsah použití pilot nebo nosných základů."*

Dále není jasné jaká technologie základů je myšlena pilotami – v dokumentaci je uvedeno případné zatloukání pilot, použití pilot nebo nosných základů. V soupisu prací je ale uvedena položka č. 8 – Základ TV s mikropilotami. Dle našeho názoru je to klasický základ TV s vrtanými přídavnými mikropilotami kvůli zvýšené stabilitě. Zatlučený pilotový základ je zcela jiná technologie.

Prosíme o jednoznačné vysvětlení tohoto rozporu a dodání dokumentace části P, aby bylo možné blíže určit rozsah prací na základech TV.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že součástí *Projektové dokumentace* poskytnuté jako Příloha č. 1 tohoto Vysvětlení zadávací dokumentace je i Příloha P.

Základem pilot je myšlen zatloukaný pilotový základ. Zatloukaný pilotový základ je v dokumentaci použit na základě závěru přílohy P (P1_Průzkumy pro technický návrh) a na základě projednání rozsahu výluk s O12 (kde dochází ke značné úspoře výluk v rámci betonáže základů).

Zadavatel upravil text Položky č. 8, správný popis položky je „Základy trakčního vedení Základ TV zatloukaný pilotovaný do délky 6m – zhotovení“. Platí počet zatloukaných pilotových základů 86 ks.

Zadavatel upravil text Položky č. 9, správný popis položky má být „Základy trakčního vedení Svorník kotevní kovaný pro základ TV zatloukaný pilotový vč. povrch. úpravy dle TKP“. Platí počet 344 ks.

Dotaz č. 3

Souhrnná technická zpráva

Bod B.1.4.2

„Pro nový odpojovač č. 33B bude provedena z TTS 6kV (u st. č. 197) nová přípojka kabelem CYKY-J 5x4mm² uloženým v plastovém žlabu a V TTS 6kV bude doplněn nový napájecí vývod NN pro DOÚO.“

V projektové dokumentaci chybí jakýkoliv podklad pro zřízení této přípojky. Bude realizována? Pokud ano, prosíme o doplnění dokumentace.

Odpověď:

Zadavatel doplnil Projektovou dokumentaci o novou přípojku nn z TS 6kV pro nový odpojovač 33B včetně výkopu.

Doplněný Díl 3 Zadávací dokumentace *Projektová dokumentace* je Přílohou č. 1 tohoto Vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 4

Souhrnná technická zpráva

Bod B.7

„Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně dopravní technologie ani traťové rychlosti (realizace projektu neumožní zvýšení traťové rychlosti), graf průběhu rychlosti není řešen.“

Díl 4_2 Rekapitulace ceny a Soupis prací členěný dle SO

Položka č. 170

Měření parametrů trakčního vedení dle ČSN měřícím vozem – obsahuje cenu měření a kontrolu parametrů trolejových vedení a trakčních zařízení 3dny

S ohledem na bod B.7 souhrnné technické zprávy, rozumíme správně, že bude uplatněna položka č. 170 ze soupisu prací? Jedná se o nezanedbatelnou položku s dopadem do celkové ceny.

Odpověď:

Zadavatel potvrzuje, že položka č. 170 bude uplatněna v uvedeném rozsahu.

Dotaz č. 5

Technická zpráva

Bod 4.8

„Zemina z výkopů nových základů, betonová suť ze starých základů a nepotřebný materiál demontovaného TV se odveze k recyklaci nebo na skládky určené v POV stavby.“

POV, na které odkazuje technická zpráva zcela chybí, což způsobuje nemožnost kalkulace z důvodu neznalosti určených skládek.

Chybějící POV znemožňuje řádné zpracování nabídky a vytváří riziko, že zadavatel obdrží neporovnatelné nabídky. Pro zadavatele uvedený rozpor znamená taktéž riziko vzniku sporu, resp. požadavku na vícepráce.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že POV v rámci dokumentace není zpracováno a v nově poskytnuté *Projektové dokumentaci* již nefiguruje. Problematika odpadů, recyklace a skládek je řešena v STZ v bodu B1.6. Příprava pro výstavbu, kde na straně 7 jsou uvedena předpokládaná místa skládky.

Následující tabulka udává skládky v blízkosti stavby, jejich umístění a vzdálenost od stavby.

Skládka	Adresa	vzdál.
Sběrný dvůr Všetaty	Všetaty	10 km
FCC BEC, s.r.o.	Mělník	20 km

Dotaz č. 6

Díl 4_2 Rekapitulace ceny a Soupis prací členěný dle SO

Položka č. 171

Výkon organizačních jednotek správce – 16h

Souhrnná technická zpráva

Bod B.2

„Etapizace výstavby

Výstavba je plánována v následující etapizaci:

1. Výkopové a betonářské práce – výkopy z koleje a betonáže kolejovou betonárkou a případné zatlučování pilot.

Navrženy jsou **8 – 10hodinové denní kolejové i napětové výluky** 1. a následně 2. traťové koleje v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty (mimo) – celkově po dobu **47 dní**.

2. Stavění stožárů a bran – stavění stožárů a bran jeřábem z pracovního vlaku, montáž armatur akonzol TV.

Navrženy jsou **8 – 10hodinové denní kolejové i napětové výluky** 1. a následně 2. traťové koleje v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty (mimo) po dobu **10 dní**. Pro montáž bran budou třeba **současné výluky** dotčených kolejí č.1 a 2 **vždy na 4 hodiny** v období od 0:10 do 5:00 – celkem **4 výluky**.

3. Demontáž starých vodičů TV, demontáž starých armatur a konzol TV, rozvinování nových vodičů, regulace trolejového drátu a kotvení, montáž věšáků.

Navrženy jsou **nepřetržité napětové výluky** 1. a následně 2. traťové koleje v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty (mimo) **vždy po dobu 42 dní. Po dobu nepřetržitých napětových výluk bude možno mimo pracovní dobu (cca 17:00 – 6:00) dotčenou kolej využívat pouze pro provoz nezávislé trakce.** Pro práce v elektrickém dělení žst. Dřísy jsou **po 11 dnech** navrženy **souběžné napětové výluky** příslušné kolejové skupiny stanice po dobu **10 hodin denně**. Pro práce v elektrickém dělení žst. Všetaty jsou **po 11 dnech** navrženy **souběžné napětové výluky** příslušné kolejové skupiny stanice po dobu **10 hodin denně**."

Vzhledem k tomu, že výluky nejsou navrženy jako nepřetržité, bude každý den výluk docházet k zajištění / odjištění pracoviště, zajištění / odjištění přejezdů.

I v případě nepřetržitých napětových výluk je kolejová výluka uvažována jen jako denní a opět bude nutné minimálně zajišťovat / odjišťovat přejezdy. Z tohoto důvodu se nám jeví položka č. 171 v rozsahu 16h jako silně poddimenzovaná až nereálná. Zadavatel tím nepřiměřeně přenáší riziko na dodavatele.

Odpověď:

Výluky jsou naplánovány následovně:

- 1) denní (9 hodinové jak na klasické hloubené betonáže základů, tak i na zatlučované pilotové základy),
- 2) kombinované denní a noční (pro práce v obou kolejích jako je např. demontáž bran),
- 3) nepřetržité pro 1. TK a 2. TK samostatně (např. pro tažení vodičů atd.),
- 4) denní, případně kombinované denní a noční výluky na závěrečné práce.

Položka č. 171 – v rozpočtu uvedených 16 hod. je pouze na zabezpečení přejezdů po dohodě s kolegy SSZT. Jedná se o zabezpečení přejezdů P2783 a P2784. Přejezd P2785 – Depo je pro silniční dopravu vyloučený.

Závěr

V souladu s § 99 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, Zadavatel rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek o celou původní délku, tj. **do 10.03.2026 do 08:00 hodin.**

S ohledem na prodloužení lhůty pro podání nabídek Zadavatel upravuje dobu pro dokončení jednotlivých sekcí a předpokládaný termín zahájení prací. Dále upravuje termíny jednotlivých výluk. S přihlédnutím k těmto změnám Zadavatel poskytuje jako Přílohu č. 2 a 3 tohoto Vysvětlení zadávací dokumentace nový Díl 2_3 *Příloha k nabídce* a Díl 2_8 *Zvláštní technické podmínky*.

Dále Zadavatel poskytuje jako Přílohu č. 4 tohoto Vysvětlení zadávací dokumentace nový Díl 4_2 *Rekapitulace ceny a Soupis prací členěný dle SO* s upraveným popisem dotčených položek.

Přílohy:

- | | |
|--------------|--|
| Příloha č. 1 | Díl 3 Projektová dokumentace ze dne 29.1.2026 |
| Příloha č. 2 | Díl 2_3 Příloha k nabídce ze dne 29.1.2026 |
| Příloha č. 3 | Díl 2_8 Zvláštní technické podmínky ze dne 29.1.2026 |
| Příloha č. 4 | Díl 4_2 Rekapitulace ceny a Soupis prací členěný dle SO ze dne 29.1.2026 |

Ing. Pavel Stejskal, v.r.

vedoucí odboru veřejných zakázek
Oblastní ředitelství Praha
Správa železnic, státní organizace
na základě pověření

Za správnost: