

Naše zn. 155630/2026-SŽ-GR-07
Listů/příloh 16/6

Vyřizuje Ing. Radomíra Rečková

Mobil +420 725 744 197
E-mail Reckova@spravazeleznic.cz

Datum 21. září 2026

Uveřejněno na Profilu zadavatele

„Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 3. část“, II. etapa – INFRASTRUKTURA

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 8

V souladu s ust. § 98 a 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále též „ZZVZ“) 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:

Dotazy č. 131 - 132 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+ 19 pracovních dnů), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 131:

Dotaz na harmonogram dle projektu ZOV

SP 11N+23 je plánován od 12. 9. do 21. 10. 2027. Předložený harmonogram uvnitř tohoto postupu současně předpokládá přibližně 30 dnů prací INFRA na železničním spodku a svršku a 32denní činnost označenou „Aktivace PSZZ“, obojí s dokončením dne 13. 10. 2027.

Činnost ZABZAŘ tak podle harmonogramu probíhá prakticky po celou dobu souběžně s hlavními pracemi INFRA. Dokumentace však jednoznačně neurčuje:

- které části kolejiště musí být pro ZABZAŘ stavebně dokončeny a kdy;
- zda a za jakých podmínek může ZABZAŘ pracovat souběžně s pokládkou kolejí, pracemi na výhybkách, podbíjením a směrovou a výškovou úpravou koleje;
- zda budou koleje a výhybky předávány postupně, nebo jako celek;
- kdy začne vlastní přepojení ze stávajícího zařízení na provizorní SZZ;
- zda bude potřebný nickolejný nebo zcela bezprovozní čas;
- jak dlouho potrvají vazební zkoušky, přezkoušení vlakových cest, komisionální řízení a vlastní uvedení provizorního SZZ do provozu;
- jaká rezerva je stanovena pro odstranění závad;
- zda a kdy budou pracoviště vrácena INFRA pro dokončení postupu.

Žádáme pro SP 11N+23 o jednoznačné stanovení:

- termínu stavebního dokončení a předání jednotlivých kolejí, výhybek a dalších prací zhotoviteli ZABZAŘ;
- časového rozsahu vlastního přepojení a aktivace provizorního SZZ;
- doby potřebné pro zkoušky, komisionální řízení a odstranění závad;
- požadovaného bezprovozního režimu;
- termínu případného zpětného předání pracovišť INFRA;

závažného data aktivace provizorního SZZ a vysvětlení rozdílu mezi datem 13. 10. 2027 a ukončením SP dne 21. 10. 2027.

Odpověď na dotaz č. 131:

Stavebnímu postupu SP 11N+23 předchází postup SP11N + SP22, ve kterém probíhá příprava zabezpečovacího zařízení na další stavební postupy takto:

- dokončení montáže vnitřní výstroje provizorního SZZ
- přezkoušení PSZZ na maketách
- připraveno nové PZS na přejezdu P4023
- připravena nová vjezdová návěstidla na návěstní lávce S a BS včetně jejich předvěstí PŘ S a PŘ BS v nových polohách
- příprava montáže reléové skříně přejezdu P4024 v nové poloze.

V rámci SP 11N + SP23 budou do provizorního SZZ zapojeny následující výhybky:

- a) Na choceňském zhlaví budou do provizorního SZZ zapojeny stávající výhybky: 9XA, 5,6, 7, 8,9,10, 13, 15ab, 16,17, 18,19,20,21,22,23.
- b) Na třebechovickém zhlaví budou do provizorního SZZ zapojeny stávající výhybky: 34XS, 39XS,41,42,44XS a 46.
- c) Na třebechovickém zhlaví budou do provizorního SZZ zapojeny nové definitivní výhybky: 25,26,34,38,39,40,43, 45ab,48,49,50, 51,52,53,54,55.

Výhybky pod body ad a) a b) jsou stávající a zhotovitel ZABZAŘ je má k dispozici v termínu 12.09.2027 a provádí jejich zapojování v rámci aktivace PSZZ v délce 32 dní v termínu 12.09.2027 až 13.10.2027.

Výhybky pod bodem c) byly realizovány v předchozích postupech a zhotovitel ZABZAŘ je má k dispozici v termínu 12.09.2027 a provádí jejich zapojování v rámci aktivace PSZZ v délce 32 dní v termínu 12.09.2027 až 13.10.2027.

V rámci SP 11N + SP23 provádí zhotovitel INFRA stavební činnost:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
demontáž původního zhlaví do kolejí 10, 12, 14, 16 (nové číslování)	2 dny	12.09.2027	13.09.2027
propojení kolejí č. 10, 12, 14, 16, svršek spodek v kolejích č. 10, 12 v celé délce	30 dnů	14.09.2027	13.10.2027

Tyto práce neomezují zpracovatele ZABZAŘ a jsou realizovány ve výluce:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Vyloučení kolejí na hradeckém zhlaví č. 8, 10, 12 a 14 stávající číslování	40 dnů	12.09.2027	21.10.2027

Doby potřebné pro zkoušky, komisionální řízení a odstranění závad jsou předpokládány v termínu od 13. 10. 2027. do 21. 10. 2027.

Součástí zadávací dokumentace nejsou podrobné závazné realizační harmonogramy budoucích zhotovitelů částí Infrastruktura (INFRA), Energetika (ENE) a Zabezpečovací a sdělovací zařízení (ZABZAŘ), které by stanovovaly detailní vnitřní časové rozdělení jednotlivých činností těchto zhotovitelů v rámci společných stavebních postupů.

Tyto harmonogramy budou zpracovány až vybranými zhotoviteli jednotlivých částí investiční akce v návaznosti na jejich technologické postupy, organizaci výstavby, kapacity a zvolený způsob provádění díla. Stanovení podrobných realizačních harmonogramů jednotlivých zhotovitelů předem by bylo v rozporu s jejich odpovědností za zvolený způsob provádění příslušné části díla.

Zadávací dokumentace však stanovuje společné časové mantinely, zejména stavební postupy, výluky, sekce a smluvní milníky, které jsou pro zhotovitele závazné.

Dotaz č. 132:

Nejasnosti u aktivace definitivního SZZ – SP 16N

V SP 16N podle harmonogramu:

- končí pokládka kolejí č. 4, 6 a 8 dne 23. 10. 2028;
- končí vložení výhybek č. 12 a 17 a napojení výhybky č. 19 dne 4. 11. 2028;
- výluky kolejí č. 4, 6 a 8 trvají do 6. 11. 2028;
- nickolejný provoz směrem na Častolovice končí dne 8. 11. 2028;

- aktivace definitivního SZZ je stanovena na 8. 11. 2028 jako milník s nulovou dobou trvání;
- část ENE má od 5. do 12. 11. 2028 osm šestihodinových výluk celé stanice;
- celý SP 16N končí až 12. 11. 2028.

Z dokumentace proto není zřejmé, zda má INFRA předat rozhodující části kolejiště ZABZAŘ již 4. 11., 6. 11., nebo v jiném termínu. Samotný milník dne 8. 11. 2028 nemá v harmonogramu doložený úplný technologický řetězec zahrnující zejména dokončení venkovních prvků, připojení výhybek, návěstidel a počítačů náprav, vazební zkoušky, celkové přezkoušení vlakových cest, revize, doklady UTZ, komisionální řízení a odstranění případných závad.

Projekt ZABZAŘ současně popisuje definitivní SZZ jako provozní stav po dokončení SP 16N, zatímco aktivace je stanovena již čtyři dny před jeho skončením. Není rovněž doloženo, které práce ENE musí být dokončeny před aktivací a které mohou pokračovat po ní.

Žádáme pro SP 16N o předložení časově-logického postupu vedoucího k aktivaci definitivního SZZ dne 8. 11. 2028, včetně:

- termínů dokončení a předání stavební připravenosti INFRA;
- časů montáží a přepojení ZABZAŘ;
- individuálních, vazebních a celkových zkoušek;
- revizí, dokladů UTZ a komisionálního řízení;
- návaznosti na práce a výluky ENE od 5. do 12. 11. 2028;

rezervy na odstranění závad a případné opakování zkoušek;

Odpověď na dotaz č. 132:

Stavebnímu postupu SP 16N předchází příprava definitivního zabezpečovacího zařízení, které realizuje zhotovitel ZABZAŘ a není závislá na činnosti zhotovitele INFRA:

- dokončení montáže vnitřní výstroje definitivního SZZ
- přezkoušení definitivního SZZ na maketách.

V rámci SP 16N budou do definitivního SZZ zapojeny následující výhybky:

- a) Na třebechovickém zhlaví budou do provizorního SZZ zapojeny všechny výhybky realizované v předchozích SP (jedná o přepnutí z PSZZ do def. SZZ).
- b) Na choceňském zhlaví budou do definitivního SZZ zapojeny všechny výhybky realizované v předchozích SP (jedná o přepnutí z PSZZ do def. SZZ).
- c) Na choceňském zhlaví budou do definitivního SZZ zapojeny nově vložené výhybky 5, 12, 17, dojde k napojení i výhybky č. 19.

Výhybky pod body ad a) a b) byly realizovány v předchozích SP a zhotovitel ZABZAŘ je má k dispozici v termínu 30.09.2028 a provádí jejich zapojování v rámci aktivace SZZ v délce 36 dní v termínu 30.09.2028 až 4.11.2028.

Výhybky pod bodem c) předá zhotovitel INFRA v termínu 4.11.2028 a následně je zhotovitel ZABZAŘ zapojí do definitivního SZZ.

V rámci SP 16N provádí zhotovitel INFRA stavební činnost:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Pokládka kolejí 4, 6 a 8.	14 dnů	10.10.2028	23.10.2028
vložení výhybek č. 5, 12, 17, napojení výh. č. 19	12 dnů	24.10.2028	04.11.2028

Tyto práce neomezují zpracovatele ZABZAŘ a jsou realizovány ve výluce:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení	Předchůdci
výluka kolejí 4,6,8 (nové číslování), kolej jsou kusé, jízdy možné od Třebechovic a Bolehoště	26 dnů	10.10.2028	04.11.2028	420SS

Doby potřebné pro zkoušky, komisionální řízení a odstranění závad jsou předpokládány v termínu od 5.11.2028. do 8.11.2028.

V rámci SP 16N je předpokládána jeho délka 44 dní.

Délka výluky je následující:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Nickolejný provoz směr Častolovice	40 dnů	30.09.2028	08.11.2028
Mezi Týniště n.O a Častolovicemi je zavedena NAD	40 dnů	30.09.2028	08.11.2028

Práce na dokončení TV v rámci činností zhotovitele ENE jsou realizovány v tomto termínu:

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Vodiče - Výluka TV sekce – celá žst – 8 x 6hod, provoz v nezávislé trakci, možný nutné zachovat 2 nástupištní hrany	8 dnů	05.11.2028	12.11.2028

Práce pokračují v denních výlukách i po skončení výluky 40N.

Součástí zadávací dokumentace nejsou podrobné závazné realizační harmonogramy budoucích zhotovitelů částí Infrastruktura (INFRA), Energetika (ENE) a Zabezpečovací a sdělovací zařízení (ZABZAŘ), které by stanovovaly detailní vnitřní časové rozdělení jednotlivých činností těchto zhotovitelů v rámci společných stavebních postupů.

Tyto harmonogramy budou zpracovány až vybranými zhotoviteli jednotlivých částí investiční akce v návaznosti na jejich technologické postupy, organizaci výstavby, kapacity a zvolený způsob provádění díla. Stanovení podrobných realizačních harmonogramů jednotlivých zhotovitelů předem by bylo v rozporu s jejich odpovědností za zvolený způsob provádění příslušné části díla.

Zadávací dokumentace však stanovuje společné časové mantinely, zejména stavební postupy, výluky, sekce a smluvní milníky, které jsou pro zhotovitele závazné.

Dotaz č. 134 je zodpovězen v náhradním termínu (+ 19 pracovních dnů), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 134:

Navazující žádost o vysvětlení zadávací dokumentace – vymezení přístupových komunikací, jejich užívání ostatními zhotoviteli a rozdělení souvisejících nákladů

V odpovědi na dotaz č. 23 zadavatel uvedl, že nebude doplňovat samostatné položky pro údržbu, opravy a uvedení přístupových komunikací do původního stavu a že zhotovitel INFRA neodpovídá za poškození, které bude prokazatelně způsobeno jiným zhotovitelem.

Uchazeč upozorňuje, že předmětná nejasnost se netýká pouze následného rozdělení nákladů na opravy poškozených komunikací. Zásadní otázkou je již samotný rozsah povinnosti zhotovitele INFRA přístupové komunikace zajistit, právně zpřístupnit, případně pronajmout, upravit, udržovat a následně uvést do původního stavu také pro potřeby samostatně vybraných zhotovitelů částí ENE a ZABZAŘ.

V běžném případě, kdy má zhotovitel zahrnout náklady na přístupové komunikace do své nabídkové ceny bez samostatných položek soupisu prací, vychází zhotovitel z vlastní koncepce realizace. Sám si určuje zejména:

- které komunikace bude pro provedení svého díla potřebovat;
- jak dlouho a s jakou intenzitou je bude využívat;
- jaké druhy vozidel a mechanizace po nich povedou;
- zda využije stávající veřejné komunikace, sjedná užívání soukromých pozemků, nebo zvolí jinou trasu;
- v jakém rozsahu bude nutné komunikace upravit, udržovat a následně opravit;
- zda a za jakých podmínek je ochoten akceptovat požadavky vlastníků komunikací a pozemků.

Takové riziko je spojeno s realizační koncepcí zhotovitele, kterou může při přípravě nabídky ovlivnit, optimalizovat a alespoň přibližně ocenit.

V nyní řešeném případě má však zhotovitel INFRA podle dosavadního výkladu zadávací dokumentace zřejmě zahrnout do své ceny rovněž přístupové komunikace potřebné pro zhotovitele ENE a ZABZAŘ. INFRA přitom nemůže při přípravě nabídky určit ani ovlivnit:

- které komunikace budou tito zhotovitelé požadovat;
- od kdy a po jakou dobu je budou potřebovat;
- zda půjde o souvislé nebo opakované krátkodobé užívání;
- jaký bude počet jízd, hmotnost a charakter používané techniky;
- zda budou komunikace využívány souběžně více zhotoviteli;
- zda jejich využití vyvolá potřebu rozšíření, zesílení, úpravy povrchu nebo jiných stavebních opatření;

- jaké podmínky stanoví vlastníci komunikací nebo dotčených pozemků;
- zda vlastník bude požadovat nájemné, úplatu za věcné nebo jiné užívací právo, kauci, pojištění, pasportizaci nebo jiné zajištění;
- zda bude vlastník ochoten umožnit užívání po celou požadovanou dobu;
- jaký rozsah údržby a konečné obnovy bude v důsledku provozu těchto zhotovitelů požadován.

Jde o kvalitativně odlišné riziko. INFRA nemá oceňovat pouze komunikace potřebné pro vlastní plnění, jejichž volbu a způsob využití má pod kontrolou, ale také dosud neurčené potřeby dvou dalších samostatných zhotovitelů. Rozsah nákladů tak nebude výsledkem realizačního rozhodnutí INFRA, ale budoucích požadavků třetích osob, vůči nimž INFRA nemá smluvní ani sankční pravomoc.

Náklady spojené s užíváním přístupových komunikací přitom nezahrnují pouze opravy prokazatelně způsobeného poškození. Mohou zahrnovat zejména:

- nájemné a jiné úplaty vlastníkům komunikací a pozemků;
- náklady na zřízení dočasných užívacích práv;
- kauce, pojistné a jiné smluvní zajištění;
- vstupní, průběžné a závěrečné pasportizace;
- projednání a získání souhlasů a povolení;
- dočasné úpravy, rozšíření nebo zesílení komunikací;
- úpravy sjezdů, propustků, odvodnění a dopravního značení;
- běžnou, zimní a mimořádnou údržbu;
- čištění komunikací a odstraňování znečištění;
- opravy poruch vzniklých postupným nebo společným provozem;
- uvedení komunikací a dotčených pozemků do původního nebo dohodnutého stavu.

Bez určení konkrétních komunikací, doby užívání a alespoň předpokládaného rozsahu provozu ENE a ZABZAŘ nelze tyto náklady kvalifikovaně zjistit ani získat závazné nabídky vlastníků. Vlastník komunikace může výši nájemného a další podmínky odvozovat právě od délky užívání, intenzity dopravy, druhu techniky a rozsahu odpovědnosti za případné škody.

Standardní rozdělení rizik podle čl. 4.13 a 4.15 FIDIC Red Book spojuje odpovědnost zhotovitele s právy cesty a přístupovými trasami, které zhotovitel sám potřebuje pro provedení svého díla, a s údržbou vyvolanou jeho vlastním užíváním těchto tras.

Obecná povinnost spolupráce s jinými zhotoviteli podle čl. 4.6 FIDIC Red Book nemůže být bez dalšího vykládána jako neomezená povinnost jednoho zhotovitele na vlastní náklady obstarávat a financovat komunikace, nájemní vztahy, údržbu a obnovu pro potřeby samostatných zhotovitelů. Rozsah požadované spolupráce musí být stanoven ve smlouvě nebo konkrétně určen pokynem. Standardní úprava FIDIC současně předpokládá změnový režim, jestliže dodatečně uložená spolupráce vyvolá nepředvídatelné náklady.

Pokud Zvláštní podmínky této zakázky rozšiřují standardní riziko INFRA také na přístupy potřebné pro ENE a ZABZAŘ, musí být takové rozšíření výslovně, jednoznačně a ocenitelně vymezeno. Obecný požadavek na koordinaci nebo spolupráci nemůže sám určit konkrétní rozsah komunikací, dobu jejich užívání ani náklady požadované jejich vlastníky.

Popsaný stav nepředstavuje pouze běžnou nejistotu ohledně skutečného rozsahu vlastního provozu zhotovitele. Zadávací dokumentace podle dosavadního výkladu ukládá INFRA ocenit rovněž plnění ve prospěch samostatných zhotovitelů ENE a ZABZAŘ, jehož konkrétní rozsah, dobu, intenzitu ani technické parametry INFRA nezná, nemůže je sama určit a nemá smluvní pravomoc jejich dodržování vynutit. Každý uchazeč může předpokládat jiné komunikace, jinou dobu užívání ENE a ZABZAŘ, jinou intenzitu dopravy, jiné nájemné a jiný rozsah údržby a obnovy.. Neomezené přenesení tohoto rizika může současně představovat bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže, zejména pokud zvýhodňuje dodavatele, kteří mají podrobnější informace o předpokládaných potřebách ENE nebo ZABZAŘ, nebo nutí ostatní uchazeče zahrnout do nabídky obtížně stanovitelnou rizikovou rezervu.

Uchazeč proto žádá zadavatele o jednoznačnou odpověď na následující otázky:

- A. Žádáme o označení všech konkrétních přístupových komunikací, u nichž má zhotovitel INFRA zajistit právo užívání, údržbu, opravy nebo uvedení do původního stavu, včetně jejich zakreslení, identifikace vlastníků a popisu výchozího technického a právního stavu.
- B. Žádáme o rozlišení komunikací:
 - a. potřebných pro vlastní práce INFRA;
 - b. předpokládaných pro společné užívání;
 - c. potřebných výhradně nebo převážně pro práce ENE;
 - d. potřebných výhradně nebo převážně pro práce ZABZAŘ.
- C. Žádáme pro každou komunikaci využívanou ENE nebo ZABZAŘ o stanovení předpokládaného:
 - a. termínu zahájení a ukončení užívání;
 - b. rozsahu souvislého nebo opakovaného užívání;
 - c. počtu a četnosti jízd;
 - d. druhu, rozměrů a hmotnosti vozidel a mechanizace;
 - e. požadovaného provozního režimu;
 - f. souběhu s provozem INFRA nebo dalších subjektů;
 - g. požadovaného rozsahu úprav, údržby a konečné obnovy.
- D. Potvrzuje zadavatel, že zhotovitel INFRA nese riziko zajištění a nákladů přístupových komunikací pouze v rozsahu jejich užívání pro vlastní potřeby INFRA, zatímco náklady vyvolané výhradně nebo dodatečně požadavky ENE a ZABZAŘ ponese příslušní zhotovitelé, případně zadavatel?
- E. Pokud má INFRA zajistit přístupové komunikace také pro ENE a ZABZAŘ, žádá uchazeč o vysvětlení, kdo bude jednat s vlastníky komunikací a pozemků a kdo ponese:
 - a. nájemné a jiné úplaty;
 - b. kauce a pojistné;
 - c. náklady na zřízení užívacích práv;
 - d. náklady na úpravy vyvolané technikou ENE nebo ZABZAŘ;
 - e. náklady na prodloužení doby nájmu v důsledku prodloužení jiného zhotovitele;
 - f. náklady vzniklé změnou budoucích požadavků ENE nebo ZABZAŘ.
- F. Jak bude postupováno, pokud vlastníky komunikace:
 - a. užívání pro některého z dalších zhotovitelů odmítne;
 - b. omezí dobu nebo způsob užívání;
 - c. bude požadovat vyšší nájemné v důsledku delšího nebo intenzivnějšího provozu;
 - d. podmíní souhlas stavební úpravou, kaucí, pojištěním nebo jiným dodatečným plněním?
- G. Pokud zadavatel požaduje, aby INFRA uvedené náklady zahrnula do nabídkové ceny, žádá uchazeč o stanovení jednotného závazného kalkulačního scénáře pro všechny uchazeče, který bude obsahovat alespoň konkrétní komunikace, dobu užívání, předpokládanou intenzitu dopravy a maximální rozsah povinností INFRA.
- H. Potvrzuje zadavatel, že požadavek ENE nebo ZABZAŘ na použití jiné komunikace, delší dobu užívání, vyšší intenzitu provozu nebo dodatečnou technickou úpravu oproti závaznému kalkulačnímu scénáři bude představovat změnu zakládající odpovídající časový a finanční nárok INFRA?
- I. Žádáme o označení konkrétních ustanovení Zvláštních podmínek FIDIC, z nichž vyplývá případná povinnost INFRA zajišťovat a financovat přístupové komunikace také pro

potřeby samostatných zhotovitelů ENE a ZABZAŘ, a o vysvětlení jejich vztahu k čl. 4.6, 4.13 a 4.15 obecných podmínek FIDIC Red Book.

- J. Potvrzuje zadavatel, že obecná povinnost spolupráce podle čl. 4.6 FIDIC nebude vykládána jako povinnost INFRA bez další úhrady poskytovat jiným zhotovitelům přístupová práva, pronajaté komunikace, jejich údržbu nebo jiné služby, jejichž konkrétní rozsah nebyl v zadávací dokumentaci stanoven?
- K. Kdo bude v případě společně způsobeného poškození nebo poškození s neurčeným původcem opravu objednávat, provádět a předfinancovat a podle jakého závazného klíče budou výsledné náklady rozděleny?
- L. Potvrzuje zadavatel, že pokud Správce stavby uloží INFRA provést opravu nebo jiné opatření, za které INFRA podle výsledku šetření neodpovídá nebo které bylo vyvoláno potřebami jiného zhotovitele, bude takový pokyn zakládat odpovídající časový a finanční nárok INFRA?
- M. Potvrzuje zadavatel, že před zahájením společného užívání komunikací bude provedena vstupní pasportizace za účasti objednatele, Správce stavby a všech dotčených zhotovitelů a že během realizace budou prováděny společné průběžné a závěrečné kontrolní prohlídky?

Potvrzuje zadavatel, že pravidla užívání komunikací, úhrady nájemného, údržby, evidence provozu, pasportizace, odpovědnosti za poškození a úhrady oprav budou závazné a shodně promítnuta také do smluvních podmínek zhotovitelů ENE a ZABZAŘ?

Odpověď na dotaz č. 134:

Zadavatel sděluje, že do SO 98-98 Všeobecný objekt byly doplněny měřené položky č. 17, 18, 19, 20, které vymezují předpokládaný rozsah a skladbu oprav stavbou dotčených pozemních komunikací. Uchazeči ocení tyto položky v množství uvedeném v aktuálním soupisu prací. Výsledné finanční plnění bude stanoveno podle skutečně provedeného rozsahu oprav v souladu s pravidly měřeného kontraktu.

Zhotovitel části Infrastruktura odpovídá za zajištění, údržbu a opravy přístupových tras využívaných pro provádění jeho části Díla a za poškození způsobené jeho činností nebo osobami, za které odpovídá. Nenese odpovědnost za poškození, které bude prokazatelně způsobeno zhotovitelem části Energetika nebo Zabezpečovací a sdělovací zařízení. Každý zhotovitel odpovídá za škody a náklady vyvolané svou vlastní činností.

Před zahájením užívání dotčených komunikací bude provedena společná vstupní pasportizace za účasti objednatele, Správce stavby, dotčených zhotovitelů a podle okolností také vlastníků nebo správců komunikací. Pasportizace, evidence provozu a následné kontrolní prohlídky budou sloužit jako podklad pro určení příčiny a rozsahu případného poškození.

Podrobnosti společného užívání komunikací, jejich průběžného čištění a údržby budou řešeny v rámci koordinace jednotlivých zhotovitelů a Pravidel přístupu. Požadavek jiného zhotovitele, který překročí rozsah stanovený zadávací dokumentací nebo vyvolá dodatečné náklady zhotovitele části Infrastruktura, bude posouzen Správcem stavby podle konkrétních okolností a příslušných ustanovení smlouvy.

Zadavatel proto nepovažuje další stanovení samostatného kalkulačního scénáře ani detailní rozdělení komunikací podle jednotlivých zhotovitelů za potřebné. Pro ocenění jsou závazné aktuální soupisy prací, projektová dokumentace, ZTP a dosud poskytnutá vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotazy č. 160 - 168 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+ 18 pracovních dnů), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 160:

Žádáme zadavatele o sdělení požadovaných délek kolejnic 60E2, 60E2 R3520HT, 49 E1.

Odpověď na dotaz č. 160:

V dokumentaci bylo uvažováno s kolejnicovými pásy délky minimálně 74 m.

Dotaz č. 161:

K odpovědi na dotaz č. 82 uvádíme následující

Add1) Zadavatel ve své odpovědi odkazuje na budoucí koordinační dohodu mezi samostatnými zhotoviteli, současně však nestanovuje její obsah, práva, povinnosti ani mechanismy rozdělení odpovědnosti a nákladů. Dle § 36 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek,

je však zadavatel povinen stanovit zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky a nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Pokud zadavatel požaduje ocenění rizik vyplývajících z činnosti dalších zhotovitelů, aniž by stanovil pravidla jejich vzájemného vypořádání, není zhotovitel schopen tato rizika objektivně ocenit a může dojít k porušení zásady transparentnosti zadávacího řízení.

Bez existence smluvního vztahu není možné předem stanovit podmínky, požadavky a mechanismy dohody, zejména kritéria rozdělení nákladů, limity odpovědnosti, způsob prokazování poškození komunikací, postup při odstraňování závad, sankční mechanismy ani jejich vymahatelnost.

Zadavatel tak fakticky přenáší na zhotovitele stavby Infrastruktura rizika vyplývající z činností dalších samostatných zhotovitelů, aniž by byly předem definovány podmínky jejich vzájemného vypořádání. Zhotovitel stavby Infrastruktura proto není schopen tato rizika objektivně ocenit v nabídce.

Žádáme proto zadavatele o doplnění zadávací dokumentace o pravidla a mechanismy pro rozdělení odpovědnosti za čištění, údržbu a opravy komunikací mezi jednotlivými zhotoviteli.

Add2) Zadavatel uvádí, že doplněná R-položka bude vyúčtována dle skutečného rozsahu poškození a reálně provedených oprav v souladu s principy měřeného kontraktu. Současně však byla položka do soupisu prací doplněna v množství 1 KPL, přestože její technický popis zahrnuje více samostatných činností a předpokládaných rozsahů oprav na různých komunikacích.

Uchazeč se domnívá, že takto definovaná položka neumožňuje transparentní měření skutečně provedeného plnění, neboť v případě, že některé předpokládané opravy nebudou vůbec realizovány nebo budou realizovány pouze v omezeném rozsahu, není zřejmé, jak bude provedeno jejich věcné a finanční vypořádání.

Položka navíc zahrnuje nejen vlastní opravy komunikací, ale rovněž související činnosti, jako jsou pasportizace, projednání, dopravně-inženýrská opatření, údržba komunikací a další související náklady, které nejsou samostatně měřitelné a jejichž skutečný rozsah se může významně lišit od předpokladu.

Žádáme proto zadavatele o rozdělení položky na dílčí měřené položky s konkrétními výměrami a samostatným popisem jednotlivých druhů plnění, zejména:

- pasportizace komunikací,
- dopravně-inženýrská opatření (DIO) na jednotlivé etapy, místa, jež si budou provizorní DIO vyžadovat,
- průběžná údržba komunikací,
- opravy jednotlivých komunikací dle konkrétních úseků a výměr a typu způsobu konkrétních oprav.

Pouze takto lze zajistit skutečné měření provedených prací a jejich finanční vypořádání dle skutečnosti, jak zadavatel uvádí ve své odpovědi. V opačném případě není zřejmé, jak bude u položky oceněné jako 1 KPL stanovena skutečně uznatelná část plnění a jak bude aplikován princip měřeného kontraktu.

Add2 Povinná pasportizace

Zadavatel odůvodňuje způsob stanovení odpovědnosti za poškození komunikací povinnou pasportizací. Uchazeč však upozorňuje, že pasportizace představuje pouze záznam stavu komunikací před zahájením a po dokončení realizace a sama o sobě není způsobilá určit konkrétního původce poškození ani rozsah odpovědnosti jednotlivých zhotovitelů. Pasportizace může prokázat existenci poškození, nikoliv však jednoznačně určit, který z více současně působících zhotovitelů toto poškození způsobil. Obzvláště to platí u postupných deformací konstrukčních vrstev, sedání krajnic, únavových poruch, lokálních výtluků či jiných poškození vznikajících dlouhodobým a kumulativním zatěžováním.

Zadavatel současně předpokládá souběžnou činnost více samostatných zhotovitelů. V takovém případě není reálně možné na základě běžné pasportizace veřejného prostoru odborně a objektivně přiřadit konkrétní rozsah poškození jednotlivým zhotovitelům.

Uchazeč se proto domnívá, že samotná pasportizace nemůže nahradit jasné smluvní vymezení odpovědnosti jednotlivých zhotovitelů za konkrétní komunikace a konkrétní rozsahy oprav.

Dále upozorňujeme, že dle § 36 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, je zadavatel povinen stanovit zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky a nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Současně musí být dodrženy zásady transparentnosti a rovného zacházení dle § 6 ZZVZ.

Za situace, kdy není jednoznačně stanoveno, za které konkrétní komunikace, v jakém rozsahu a za jaká poškození odpovídá zhotovitel Infrastruktura a za které ostatní zhotovitelé, není uchazeč schopen objektivně ocenit rizika vyvolaná činnostmi třetích osob.

Žádáme proto zadavatele o jednoznačné vymezení konkrétních komunikací a rozsahu odpovědnosti jednotlivých zhotovitelů, případně o rozdělení povinností údržby a oprav po

jednotlivých komunikacích tak, aby bylo již v zadávací dokumentaci zřejmé, který zhotovitel odpovídá za jejich údržbu, opravy a uvedení do původního stavu. V opačném případě zůstává odpovědnost za škody způsobené více zhotoviteli neurčitá a dochází k přenosu obtížně ocenitelných rizik na zhotovitele stavby Infrastruktura, který není ve smluvním vztahu s ostatními zhotoviteli a nemůže ovlivnit jejich činnost ani rozsah jimi způsobeného poškození. Takto nastavené zadávací podmínky považujeme za neurčité a nemožňující jednoznačné a srovnatelné nacenění předmětu plnění.

Odpověď na dotaz č. 161:

Ad 1)

Zadavatel uvádí, že odkaz na možnost uzavření koordinační dohody mezi jednotlivými zhotoviteli nepředstavuje zadávací podmínku ani předpoklad pro zpracování nabídky. Účelem uvedeného odkazu bylo pouze poukázat na možný nástroj vzájemné koordinace činností jednotlivých zhotovitelů při realizaci souběžně probíhajících staveb. Zadavatel proto nepovažuje za nezbytné stanovovat její konkrétní obsah, práva a povinnosti smluvních stran či podrobné mechanismy jejich vzájemného vypořádání.

Zadavatel současně nesouhlasí s tvrzením tazatele, že by na zhotovitele stavby Infrastruktura přenášel odpovědnost za škody způsobené činností jiných zhotovitelů. Odpovědnost za škodu vzniklou v souvislosti s realizací stavebních prací nese subjekt, jehož činností byla taková škoda způsobena. Zadávací dokumentace nestanoví, že by zhotovitel stavby Infrastruktura odpovídal za škody způsobené zhotoviteli ostatních souběžně realizovaných staveb.

Zadavatel dále uvádí, že smluvní podmínky založené na Červené knize FIDIC již obsahují standardní úpravu odpovědnosti zhotovitele za užívání přístupových tras a za škody vzniklé v souvislosti s jeho činností. Případné nároky vzniklé mezi jednotlivými zhotoviteli v souvislosti s realizací stavby představují soukromoprávní vztahy mezi dotčenými subjekty a jejich existence sama o sobě nezakládá potřebu podrobně upravovat veškeré budoucí mechanismy jejich vzájemného vypořádání v zadávací dokumentaci.

Zadavatel proto neshledává důvod pro doplnění zadávací dokumentace v rozsahu požadovaném tazatelem a nadále je přesvědčen, že zadávací podmínky poskytují dostatečný podklad pro zpracování porovnatelných nabídek a jsou stanoveny v souladu s § 36 odst. 3 ZZVZ i se zásadami uvedenými v § 6 ZZVZ.

Ad 2)

Zadavatel doplnil do všeobecného objektu SO 98-98.1 měřené R-položky č. 17, 18, 19, 20 , které obsahují pro stavbu Infrastruktury předpokládané výměry oprav komunikací a specifikace položek, a to výhradně pro pozemní komunikace, u kterých se na základě projektové dokumentace předpokládá přímý dotyk staveništní dopravy a nejvyšší míra zatížení v oblasti Staveniště ŽST Týniště nad Orlicí (netýká se úseku kde jsou realizovány pouze objekty Zabezpečovacího zařízení a Energetiky).

U těchto pozemních komunikací budou uchazeči oceňovat stanovené jednotkové množství. Výsledné finanční plnění pak bude zúčtováno podle skutečného rozsahu poškození a reálně provedených oprav po ukončení stavebních prací v souladu s principy měřeného kontraktu.

U všech ostatních pozemních komunikací, které nejsou výslovně uvedeny výše, zůstává v platnosti původní smluvní ujednání. Zhotovitel je plně odpovědný za zajištění, údržbu a opravy svých přístupových tras (pozemních komunikací). Je povinen uvést tyto pozemní komunikace na vlastní náklad do původního stavu v plném souladu s požadavky a povinnostmi definovanými ve Zvláštních podmínkách pro stavby Správy železnic (6. vydání / Červená kniha FIDIC), což je standardní součást smluvních podmínek užívaných na liniových stavbách. Tuto informaci musí promítnout do ocenění svých VON/VRN či do rizikové přírážky v rámci své obchodní strategie.

Povinná pasportizace

Zadavatel stanovuje povinnost provést před zahájením realizace stavebních prací a předáním staveniště podrobnou pasportizaci dotčených pozemních komunikací. Tato pasportizace proběhne formou detailního videozáznamu a fotodokumentace každého metru přístupových pozemních komunikací (případně přilehlých pozemních objektů) za účasti zástupců Zadavatele, Zhotovitele „Infrastruktura“, Zhotovitele Energetika a zhotovitele Zabezpečovací a sdělovací zařízení a vlastníků či správců pozemních komunikací. Pasportizace bude sloužit jako závazný podklad pro vyhodnocení stavu komunikací „před“ a „po“ skončení výstavby.

Dotaz č. 162:

Zadávací dokumentace neobsahuje pro jednotlivé objekty, jejichž realizace bude mít vliv na provoz na pozemních komunikacích (např. přejezdy, podchody, mostní objekty a objekty pozemních komunikací), návrh provizorních dopravně-inženýrských opatření po dobu výstavby ani jiný podklad stanovující předpokládaný způsob vedení silniční dopravy během realizace stavby.

Uchazeč žádá zadavatele o doplnění předpokládaného režimu organizace dopravy po dobu výstavby pro jednotlivé objekty, a to ve vazbě na požadavky správců komunikací, dotčených orgánů a dopravců.

Současně uchazeč žádá o doplnění odpovídajících položek provizorních dopravně-inženýrských opatření do soupisu prací, případně o jednoznačné stanovení rozsahu a výchozích předpokladů, ze kterých mají uchazeči při ocenění těchto opatření vycházet. Bez těchto podkladů nelze jednoznačně stanovit rozsah ani náklady související se zajištěním dopravních opatření a zpracovat vzájemně porovnatelné nabídky.

Odpověď na dotaz č. 162:

Byly vypracovány situační výkresy DIO, položka DIO vložena do SO 98-98.1. viz – příloha E.05.08_4.

Dotaz č. 163:

V dokumentu Zvláštní technické požadavky je v bodě 5.4.4 uvedeno cit: „Zhotovitel má k dispozici 70 % plochy následujících (hlavních) zařízení stavenišť, které jsou uvedeny v projektové dokumentaci: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Zbýlých 30 % plochy je vyhrazeno pro stavby Energetika a Zabezpečovacího zřízení.“

Z výše uvedeného chápeme, že všechna vymezená zařízení stavenišť jsou zároveň hlavní. Žádáme zadavatele, zda v případě, kdy některé z uvedených stavenišť nebude využíváno stavbou Infrastruktura, musí stavba Infrastruktura zajišťovat toto zařízení staveniště v souladu se Zvláštními technickými podmínkami, tedy např. bod 4.1.12 - zajistit efektivní stálou ostrahu?

Odpověď na dotaz č. 163:

Zadavatel k dotazu uvádí, že povinnost zhotovitele části Infrastruktura zajistit ostrahu se vztahuje pouze na ty plochy zařízení stavenišť, které má zhotovitel části Infrastruktura k dispozici a které skutečně využívá pro plnění svého díla.

Pokud některá z hlavních ploch zařízení stavenišť uvedených v čl. 5.4.4 ZTP nebude zhotovitelem části Infrastruktura využívána, nevzniká mu povinnost na této nevyužívané ploše zajišťovat samostatně ostrahu či plnit další povinnosti správce zařízení stavenišť, které se váží k jejímu faktickému užívání. Současně však platí, že zhotovitel části Infrastruktura je povinen zajistit koordinaci využívání ploch zařízení stavenišť a postupovat v souladu s pravidly organizace výstavby a koordinace jednotlivých částí investiční akce.

Povinnost zajistit ostrahu ploch zařízení stavenišť jednotlivých částí stavby nese vždy ten zhotovitel, který danou plochu zařízení stavenišť využívá. Tato zásada je v ZTP výslovně uvedena jak pro část Infrastruktura, tak obdobně i pro část Energetika a Zabezpečovací zařízení.

Dotaz č. 164:

V dokumentu Zvláštní technické požadavky pro stavbu Infrastruktura je v bodě 5.4.4 uvedeno cit: „Zhotovitel má k dispozici 70 % plochy následujících (hlavních) zařízení stavenišť, které jsou uvedeny v projektové dokumentaci: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10...“ V dokumentu Zvláštní technické požadavky pro stavbu Energetika je v bodě 5.4.3 uvedeno cit: „Zhotovitel má k dispozici 20 % plochy následujících (hlavních) zařízení stavenišť, které jsou uvedeny v projektové dokumentaci: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9...“

Spatřujeme rozpor ve výčtu hlavních zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby Infrastruktura a Energetika. Žádáme zadavatele o uvedení do souladu.

Odpověď na dotaz č. 164:

Zařízení staveniště č. 10 je určeno výhradně pro potřeby části Infrastruktura a nepodléhá procentnímu rozdělení ploch mezi jednotlivé části investiční akce. V textu odst. 5.4.4 ZTP je plocha zařízení staveniště č. 10. odstraněna.

Dotaz č. 165:

V dokumentu E.05.08 Zásady organizace výstavby – Časový postup prací je uvedena lhůta pro stavební povolení v termínu 01. 10. 2025 – 09. 06. 2026. V poskytnuté dokumentaci jsme stavební povolení nenalezli.

Žádáme zadavatele o jeho doplnění.

Odpověď na dotaz č. 165:

V současné době nebylo vydáno pravomocné povolení záměru. Povolení záměru bude doplněno bezodkladně po nabytí právní moci, nejpozději bude předáno vítěznému uchazeči před podpisem Smlouvy o dílo.

Dotaz č. 166:

Součástí doplňujících informací ze dne 19.8.2026 byla i příloha Rozhodnutí č.j.: KUKHK-21774/ZP/20214 ze dne 11.06.2021 udělující výjimku v souladu s ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Platnost této výjimky je stanovena do 31.12.2026.

Ptáme se zadavatele, zda při zahájení stavby bude disponovat platným zněním této výjimky.

Odpověď na dotaz č. 166:

Ano, zadavatel zajistí prodloužení Rozhodnutí č.j. KUKHK-21774/ZP/20214.

Dotaz č. 167:

Součástí poskytnuté dokumentace jsou i stanoviska, vyjádření a jiné doklady, jejichž platnost již vypršela nebo vyprší v průběhu zadávacího řízení. Jedná se o:

- **Stanovisko SUDOP PRAHA a.s., Zn.: 24/000520/208 ze dne 27.08.2025** – souhlas je udělen na výluky manipulačních kolejí v termínech 5.5.2026 – 13.6.2026 a 22.10.2026 – 19.11.2026;
- **Vyjádření Povodí Labe, státní podnik, č.j.: PLa/2024/011513 ze dne 17.6.2024** – platnost 2 roky.

Vzhledem k tomu, že tato stanoviska jsou nezbytná pro řádnou realizaci díla, žádáme zadavatele o informaci, zda bude v době zahájení stavby disponovat platnými zněními výše uvedených dokumentů.

Odpověď na dotaz č. 167:

Ano, zadavatel zajistí prodloužení těchto stanovisek, kterým vyprší platnost před podpisem SoD se zhotovitelem.

Dotaz č. 168:

Stavba a přístupové cesty budou využívat stávající komunikaci podél chatové/zahrádkářské kolonie směřující k nově budovanému přejezdu v km 48,850 a ZS č. 3 v km 48,750.

Intenzivní stavební provoz a stavební činnost na této jediné přístupové cestě výrazně omezí a na určitou dobu zcela znemožní běžný provoz.

Žádáme zadavatele o informaci, zda je zajištěn jiný (alternativní) dopravní přístup pro uživatele této chatové/zahrádkářské kolonie po dobu realizace stavby.

Pokud alternativní přístup zajištěn není, jakým způsobem má zhotovitel koordinovat stavební dopravu s pohybem rezidentů, a kdo nese odpovědnost za případné spory či prostoje na stavbě způsobené nutností zachovat průjezdnost pro uživatele chat?

Odpověď na dotaz č. 168:

Zhotovitel je povinen organizovat stavební činnost a dopravu tak, aby byly respektovány podmínky vlastníka komunikace a požadavky dotčených subjektů. Pokud bude zhotovitel potřebovat další nebo alternativní přístupy, zajistí si je na vlastní náklady. Zadavatel si je vědom ztížených podmínek výstavby a předpokládá, že zhotovitel zvýšené náklady zohlední v nabídkové ceně.

Dotazy č. 169 - 172 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+ 17 pracovních dnů), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 169:

SO03132047.2_2_101_Vykres vykopu a pažení_REV1

S ohledem na dvojení položek bychom rádi upozornili na fakt, že po revizi na základě podnětu zhotovitele stále zůstává ve výkresu technologie pažení štětovnicemi. Ve výkazu výměr je nově uvažováno pažení pomocí zápor. Požadujeme odůvodnění, proč bylo ponecháno pažení ze štětovnic? Dáváme ale ke zvážení vykazování štětovnic na čerpací jímky. Zápor HEB jsou bez příslušné položky pro injektáž kořene. Zároveň by mohlo být doplněné řezání HEB profilů (projektant v rámci revize uvažuje použití záporového pažení trvalého). Bude pravděpodobně nutné uříznutí zápor pod úroveň terénu. Tomuto technologickému kroku přísluší další položka z třídníku OTSKP.

Odpověď na dotaz č. 169:

Zadavatel upřesňuje, že v rámci předchozí revize došlo k chybnému uvedení technologie pažení. Platným řešením je záporové pažení dle původního výkresu PDPS, v souladu s aktuálně upraveným soupisem prací.

U zápor HEB se injektáž kořene neuvažuje. Zápor budou osazeny do připravených vrtů a jejich paty budou zabetonovány. Tento technologický postup je zahrnut v položce ZÁPOROVÉ PAŽENÍ Z KOVU TRVALÉ, která zahrnuje dodávku ocelových zápor a jejich osazení do připravených vrtů včetně zabetonování konců a obsypu, případně jejich zaberanění. Samostatná položka pro injektáž kořene proto není požadována.

Pro odřezání zápor v požadované úrovni byla do soupisu prací doplněna položka 228172 – ODŘEZÁNÍ PILOT Z KOVOVÝCH DÍLCŮ.

Použití štětovnic pro čerpací jímky se nepředpokládá.

Dotaz č. 170:

SO03132047.2

V návaznosti na odpověď k dotazu číslo 31, dále s ohledem na stupeň projektové dokumentace, požadujeme následující; Zpřesnění technologie výstavby nad provozovanými kolejemi, a to ve středovém poli silničního nadjezdu. Domníváme se, že stupeň projektové dokumentace by měl vyžadovat poněkud obšírněji technologii postupu výstavby, a to především v tomto poli. S ohledem na průběh veřejné soutěže a na termíny dle technologických postupů (realizace nadjezdu od března 2027), by mohla být tato technologie blíže definována.

Odpověď na dotaz č. 170:

Zadavatel v rámci projektové dokumentace nestanovuje konkrétní technologii výstavby nosné konstrukce. Volba konkrétního technologického postupu závisí zejména na technickém a technologickém vybavení zhotovitele, které není zadavateli ani zpracovateli projektové dokumentace v této fázi známo.

Projektová dokumentace předpokládá provedení nosné konstrukce mimo její definitivní polohu a její následné přemístění, resp. spuštění do projektované polohy. Jedná se o běžně používaný a technicky realizovatelný postup výstavby mostních konstrukcí, pro který jsou v současnosti dostupné různé technologické systémy a postupy.

Je na zhotoviteli, aby v rámci své nabídky zohlednil a ocenil takové technologické řešení, kterým disponuje nebo které je schopen pro realizaci zajistit a které současně umožní provedení a spuštění konstrukce středního pole v časových intervalech stanovených pro omezení či vyloučení provozu na dotčených kolejích.

Konkrétní technologický postup, včetně návrhu potřebných pomocných konstrukcí, zařízení, způsobu manipulace s nosnou konstrukcí a organizace jednotlivých pracovních kroků, bude

předmětem realizační dokumentace zhotovitele (RDS) a příslušných technologických postupů při respektování požadavků zadávací dokumentace a podmínek provozovatele železniční infrastruktury.

Dotaz č. 171:

Dotaz na odpověď na dotaz č. 82:

V návaznosti na Odpověď č. 82 a doplnění položky **VSEOB14 – Opravy stavbou poškozených komunikací** do soupisu prací SO 98-98.1 poukazujeme na to, že v popisu položky je rozsah prací stanoven pouze v běžných metrech délek jednotlivých ulic (celkem 3 250 m). Vzhledem k tomu, že se jedná o plošné stavební práce, předpokládáme, že rozsah oprav má být definován v m². Bez stanovení šířky vozovky či rozsahu v m² nelze plošný rozsah oprav přesně určit. Upraví Zadavatel popis položky VSEOB14 a doplní předpokládanou **plošnou výměru v m² pro jednotlivé dotčené ulice?**

Odpověď na dotaz č. 171:

Do obj. SO 98-98.1 byly doplněny plošné výměry. Upravený SO98-98.1 je v příloze.

Dotaz č. 172:

Dotaz na odpověď na dotaz č. 55:

V rámci Odpovědi č. 55, bylo přílohou i rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje o povolení výjimky, ze zákazu škodlivého zasahování do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů. Platnost výjimky končí 31.12.2026. Z důvodu prodlení a s ohledem na neznámý termín ukončení soutěže neuvažuje zadavatel o prodloužení platnosti toho rozhodnutí?

Odpověď na dotaz č. 172:

Ano, zadavatel zajistí prodloužení Rozhodnutí č.j. KUKHK-21774/ZP/20214.

Dotazy č. 173 - 177 jsou zodpovězeny v náhradním termínu (+ 16 pracovních dnů), přičemž byla adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.

Dotaz č. 173:

Silniční nadjezd SO03132047

V dokumentaci chybí výkres předpínací výztuže (303) a měkké výztuže (304). Prosíme o doplnění.

Odpověď na dotaz č. 173:

Zadavatel upřesňuje, že příloha 2.303 – Schéma předpětí byla doplněna do zadávací dokumentace v rámci vysvětlení zadávací dokumentace k dotazu č. 64. V této příloze je definováno množství a základní uspořádání předpínací výztuže potřebné pro její ocenění.

Podrobný výkres betonářské („měkké“) výztuže, původně označený jako příloha 2.304, nebude v rámci tohoto stupně projektové dokumentace zpracován. Podrobné řešení betonářské výztuže bude součástí realizační dokumentace stavby (RDS).

Pro účely zpracování nabídkové ceny zhotovitel ocení předpínací i betonářskou výztuž dle množství a rozsahu uvedeného v aktuálním soupisu prací.

Dotaz č. 174:

Silniční nadjezd SO03132047

U položky mostní pilíře v soupisu prací je uveden beton C40/50, v popisu položky je uveden beton C35/45 a v TZ beton C30/37. Prosím o upřesnění, jaký beton bude použit?

OPĚRY, PILÍŘE, KŘÍDLA, ZÁVĚRNÉ ZÍDKY, LOŽISKOVÉ BLOKY: C30/37 - XF2/XD1/XC4 (CZ-TKP18PK) - CI0.40-Dmax22-S4-provdušněný - max.průsak 20mm podle ČSN EN 12 390-8				
54	334326	0	MOSTNÍ PILÍŘE A STATIVA ZE ŽELEZOVÉHO BETONU DO C40/50 (B50) ze ŽB C35/45 betony dřívku, křídla a ložiskového bloku vč.bednění,úpravy prac. a dilat.spár,úpravy povrchu, nátěrů dle TZ "134,30 = 134,300 [A]"134.300000 = 134,300 [A]	M3 134,300
			- dodání čerstvého betonu (betonové směsi) požadované kvality, jeho uložení do požadovaného tvaru při jakékoliv hustotě výztuže, konzistenci čerstvého betonu a způsobu hutnění, ošetření a ochranu betonu, - zhotovení nepropustného, mrazuvzdorného betonu a betonu požadované trvanlivosti a vlastností, užití potřebných přísad a technologií výroby betonu, - zřízení pracovních a dilatačních spar, včetně potřebných úprav, výplně, vložek, opracování, očištění a ošetření, - bednění požadovaných konstr. (i ztracené) s úpravou dle požadované kvality povrchu betonu, včetně odbedňovacích a odsukřovacích prostředků, nátěrů zabraňujících soudržnosti betonu a bednění, - podpěrné konstr. (skruže) a lešení všech druhů pro bednění, vč. ochranných a bezpečnostních opatření a základů těchto konstrukcí a lešení.	

Odpověď na dotaz č. 174:

Zadavatel upřesňuje, že pro konstrukci mostních pilířů bude použit beton třídy C35/45. Příslušné části zadávací dokumentace byly v tomto smyslu sjednoceny. V příloze je opravená technická zpráva Viz příloha - SO03132047.2_1_001_Technicka zprava_rev3.

Dotaz č. 175:

Silniční nadjezd SO03132047

U položky mostní nosné trámové konstrukce z předpjatého betonu je uváděn beton C40/50, ale ve výkresu i TZ je uveden beton C35/45. Prosím o upřesnění, jaký beton bude použit?

58	422336	0	MOSTNÍ NOSNÉ TRÁM KONSTR Z PŘEDPJ BET DO C40/50 vč.zámečnických výrobků,úpravy spár,podskružení,nátěrů dle TZ "1400,00 = 1400,000 [A]"1400.000000 = 1400,000 [A]	M3 1 400,000
			- dodání čerstvého betonu (betonové směsi) požadované kvality, jeho uložení do požadovaného tvaru při jakékoliv hustotě výztuže, konzistenci čerstvého betonu a způsobu hutnění, ošetření a ochranu betonu, - zhotovení nepropustného, mrazuvzdorného betonu a betonu požadované trvanlivosti a vlastností, užití potřebných přísad a technologií výroby betonu, - zřízení pracovních a dilatačních spar, včetně potřebných úprav, výplně,	

NOSNÁ KONSTRUKCE:

C35/45 - XF2/XD1/XC4 (CZ-TKP18PK) - CI0.20-Dmax22-S4-provdušněný
- max.průsak 35mm podle ČSN EN 12 390-8

MATERIÁLY:

BETON

- NOSNÁ KONSTRUKCE

C35/45 - XF2/XD1/XC4 (CZ-TKP18PK)-C10.20-D_{max}22-S4-provdusněný
-max.průsak 35mm podle ČSN EN 12 390-8

OCEL

- VÝZTUŽ

B500b

KUBATURY:

DESKA	KS	PLOCHA [m ²]	DÉLKA [m]	OBJEM BETONU [m ³]
	1	7,690	173,9	1337,3

Odpověď na dotaz č. 175:

Zadavatel upřesňuje, že pro mostní nosnou trémovou konstrukci z předpjatého betonu bude použit beton třídy C35/45. Viz příloha SO03132047.2_1_001_Technická zpráva_rev3.

Dotaz č. 176:

(Silniční nadjezd SO03132047)

V soupisu prací jsou uvedeny dvě položky jako zatěžovací zkoušky. Jedná se o 1 zatěžovací zkoušku symetrickou a 1 nesymetrickou? V dokumentaci je uváděno 5 polí, nemělo by být tedy uvažováno 5 zatěžovacích zkoušek symetrických a 1 nesymetrická? Prosíme o kontrolu.

			provedení obdobné průběhy, je-li požadováno		
			Položka nezahrnuje:		
92	93311	0	ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA MOSTU STATICKÁ 1. POLE DO 300M2	KUS	1,000
			"1 = 1,000 [A]"1.000000 = 1,000 [A]		
			Položka zahrnuje: - podklady a dokumentaci zkoušky - výrobní dokumentace potřebných zařízení - stavební práce spojené s přípravou a provedením zkoušky (zřízení a odstranění) - veškerá zkušební zařízení vč. opotřebení a nájmu - výpomoc při vlastní zkoušce - dodání zatěžovacích prostředků a hmot, manipulaci s nimi a jejich opotřebení a nájem - přeprava zatěžovacích prostředků a hmot na stavbu a zpět, včetně zájízdky k váze a vážních poplatků - provedení vlastní zkoušky a její vyhodnocení, včetně všech měření a dalších potřebných činností Položka nezahrnuje: - x		
93	93315	0	ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA MOSTU STATICKÁ 2. A DALŠÍ POLE DO 300M2	KUS	1,000
			"1 = 1,000 [A]"1.000000 = 1,000 [A]		
			Položka zahrnuje: - podklady a dokumentaci zkoušky - výrobní dokumentace potřebných zařízení - stavební práce spojené s přípravou a provedením zkoušky (zřízení a odstranění) - veškerá zkušební zařízení vč. opotřebení a nájmu - výpomoc při vlastní zkoušce - dodání zatěžovacích prostředků a hmot, manipulaci s nimi a jejich		

Odpověď na dotaz č. 176:

Zadavatel upřesnil v technické zprávě (kap. 4.10.4) počet zatěžovacích zkoušek a rozmístění zkušebního zatížení při jejich provádění. V návaznosti na toto upřesnění byl odpovídajícím způsobem upraven rovněž Soupis prací – Viz příloha SO03132047.2_1_001_Technická zprava_rev3.

Dotaz č. 177:

SO 03212011_1: Dle projektu je předepsaná ŽB buňka UKL3119L, ale tento typ neumožňuje variabilitu vnitřních příček, tzn. nejde dispozice dle PD. Proto dodavatel nahradil jiným typem UK2230, ale trochu se liší rozměry.

Prosím o upřesnění. Máme dodat jen kiosek bez technologie (bez trafo a VN rozvaděče)?

7	R300-01	0	Skelet TTS (viz výkres SO03212011_1_06)	KUS	1,000
---	---------	---	---	-----	-------

Odpověď na dotaz č. 177:

Provedení ŽB buňky musí umožňovat potřebnou variabilitu (UKL3119L lze nahradit), typ použité buňky musí umožňovat instalaci potřebné technologie. V příloze je opravený popis R-položky v SO03212011.1. Dodávka buňky je bez vnitřní technologie, dodává část ENERGETIKA.

Sdělení zadavatele:

Zadavatel při stanovení nového konce lhůty pro podání nabídek zohlednil jednak minimální prodloužení vyžadované podle § 98 odst. 4 ZZVZ z důvodu opožděného poskytnutí vysvětlení zadávací dokumentace, jednak povahu provedené změny/doplnění zadávací dokumentace podle § 99 odst. 2 ZZVZ. Zadavatel stanovil nový konec lhůty podle pozdějšího z obou relevantních časových požadavků tak, aby nebylo zkráceno zákonné minimum podle § 98 odst. 4 ZZVZ a současně aby dodavatelé měli přiměřený časový prostor pro zohlednění provedené změny zadávací dokumentace v nabídkách.

Zadavatel tedy celkově prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 2. 11. 2026 na den 30. 11. 2026.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Opravný formulář Oznámení o zahájení zadávacího řízení bude uveřejněn na webovém portálu <https://vvz.nipez.cz/> (evidenční č. VZ: Z2026-038618). Změny se týkají těchto ustanovení:

Část INFORMACE O PODÁNÍ**Oddíl Lhůta pro podání nabídek – den (BT-131(d)-Lot)**

rušíme datum 02.11.2026 a nahrazujeme datem **30.11.2026**.

Přílohy:

1. E.05.08_4
2. ZTP_TYCASO3-IIet_INFRA_ve znění Vysvětlení č. 8
3. SO03132047.2_1_001_Technická zprava_rev3
4. SO03132047.2_2_203_Vykres tvaru piliru_rev1
5. XDC_TYCASO3-2E_IN_ZM05_20260915
6. XLS_TYCASO3-2E_IN_ZM05_20260915

Ing. Ondřej Göpfert

ředitel odboru investičního
na základě pověření č. 25-NM ze dne 3. 6. 2026
Správa železnic, státní organizace

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 7510985

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: a9db844d-8f5d-412b-ae9-788ef55b7714

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Radomíra REČKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 21.09.2026 10:02:49

Hash komponenty: c74ee070997b9f47a4304e62ffaa5d42475dfb4477c7497b75bdbfa6b505ea7f

Hashovací funkce: sha256Hex



a230892f-e08c-4364-880f-d3d186a491ba