

Naše zn.: 22357/2019-SŽDC-SSZ-OVZ  
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál  
Telefon: 972 244 865  
Mobil: 602 741 737  
E-mail: kosmal@szdc.cz

**„Velim – Poříčany, BC“**

**Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 11**

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 č.86:**

SO 14-11-01 a SO 12-11-01

Projektant na jednu stranu předepisuje pro trativody užití geotextilie 300 g/m<sup>2</sup>, na druhou stranu odkazuje na „Požadavky na geotextilie pro trativody“. Uchazeč nezná „Požadavky pro textilie pro trativody“, ale zná požadavky pro geotextilie plnící funkci filtrační pro použití v zemním tělese dle tabulky 8 OTP Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku, resp. geotextilie plnící funkci filtrační a oddělovací pro použití dle tabulky č. 7 těchto OTP. Žádný z požadavků však nepředepisuje min. plošnou hmotnost.

Doplní objednatel specifikaci geotextilie pro trativody, aby se vyloučila nejednoznačnost zadání?

**Odpověď č.86:**

„Požadavky na geotextilie pro trativody“ je myšleno současně platné „OTP Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku“. Zhotovitel zvolí geotextilii splňující požadavky tab. 7 a s minimální předepsanou hmotností 300 g/m<sup>2</sup>. Opravena TZ SO 14-11-01 a SO 12-11-01.

**Dotaz č.87:**

SO 14-11-01

Žádáme objednatele, aby upřesnil, co je míněno „frézováním“ trativodů dle technické zprávy v článku 7.4.2.

**Odpověď č.87:**

Frézováním trativodů je myšleno jejich čištění vodní vysokorychlostní frézou, kdy se z profilu trativodu frézují/odstraňují prorostlé kořeny.

**Dotaz č.88:**

SO 12-11-01

Žádáme objednatele, aby upřesnil, z jakého důvodu uvažuje zapanelování štěrkového lože v km 361,150 až 361,700, pokud má být tento úsek zároveň sanován (nové štěrkové lože + nová štěrkodrt 0/32 mm tl. 25 mm)?

**Odpověď č.88:**

Původně tento úsek byl navržen bez sanace se zapanelováním. Zapanelování v tomto úseku bylo odstraněno, vydána nová TZ, VK a opraven SP pro SO 12-11-01.

**Dotaz č.89:**

SO 12-11-01

Žádáme objednatele, aby upřesnil, z jakého důvodu uvažuje zapanelování štěrkového lože v km 359,242 až 359,625? Domníváme se, že přístup k podchodu v Cerhenicích nebude po vložení výhybek č. 1, 2, 3 a 4 ze směru od odbočky Cerhenice možný.

**Odpověď č.89:**

Důvodem je přístup k zastávce Cerhenice, kde v této oblasti je navrženo pouze čištění a výměna kolejového roštu. Zapanelování je navrženo od sanace železničního spodku v km 359,242 po původní přejezd v km 359,715.

**Dotaz č.90:**

ZOV

Žádáme objednatele o upřesnění, jakou přístupovou cestu uvažuje projekt ZOV pro přístup k sanaci železničního spodku v úseku 369,450 až 369,660. Dle našeho názoru tento úsek není přístupný po žádné komunikaci uvedené v ZOV.

**Odpověď č.90:**

Přístup bude zajištěn od přejezdu v km 368,619 po km 369,450 po zapanelovaném železničním svršku. Vydána nová TZ, VK a opraven SP pro SO 14-01-01.

**Dotaz č.91:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

K projektové dokumentaci tohoto SO zadavatel přiřadil 2 položky s množstevní jednotkou KPL:  
POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY - 1kpl  
ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ - KOMUNIKACE A ZPEV PLOCHY - 1 kpl

a) jakým způsobem bude probíhat měření a fakturace těchto položek? Např. ze situace objízdných tras a příslušného výpisu dopravního značení je zřejmé, že náklady na každou z uzavírek se budou lišit.

b) jakým způsobem se bude postupovat v případě změn během výstavby (např. dodatečné požadavky orgánů státní správy na značení uzavírek a tedy vyvolaná změna nákladové ceny nezávislá na vůli zhotovitele)

Žádáme zadavatele o upřesnění.

**Odpověď č.91:**

a) Položka POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY vychází z výkresové části 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 kde jsou jednotlivé objízdné trasy a podrobný rozpis použitých značek k těmto objízdným trasám je v příloze č. 3 projektové dokumentace toho objektu. Možností jak fakturovat je dle těchto rozdělení na 5 objízdných tras.

b) Pokud se vyskytnou změny během výstavby, které jsou vyvolané požadavky státní správy, tak budou projednány individuálně.

**Dotaz č.92:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

Ze zadání projektové dokumentace není zřejmé, jaký podklad uvažuje projektant pod panelové staveništní komunikace. Žádáme zadavatele o upřesnění, jestli projektant uvažuje panelovou konstrukci pro zpevnění/ochranu stávajících cest (tj. postačí vyrovnávací vrstva) nebo jako typizovanou konstrukci pro



úseky, kde se nyní žádné stávající cesty nenacházejí (tj. je nutné nejprve provést skývku, zpevnění podkladu a teprve pak osadit panely).

Žádáme zadavatele o upřesnění.

**Odpověď č.92:**

*Předpokládaný rozsah úprav stávajících komunikací a rozsah nových staveništních komunikací je uveden v části dokumentace Zásady organizace výstavby, příloha TZ B.8.1. str. 28.*

*Situačně jsou trasy vyznačeny v přílohách B.8.2.1 – 8.*

*Dále projektant upozorňuje na články 5.1.11 a 12, které jsou uvedeny ve Zvláštních technických podmínkách - Zhotovení stavby, které jsou součástí Zadávací dokumentace.*

*Doporučené rozměry panelů 3000x1500x150 mm, případný podsyp 15 cm ŠD, výkop pro uložení podsypu 15 cm.*

**Dotaz č.93:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

Projektant v technické zprávě uvádí, že: "... další staveništní komunikace budou ze ŠD šířky 3,0 m a délky 14810 m". Z dokumentace však není zřejmé, v jaké mocnosti má být vrstva provedena, resp. jaké má být celkové množství dodaného materiálu.

Žádáme zadavatele o upřesnění.

**Odpověď č.93:**

*Předpokládaný rozsah úprav stávajících komunikací a rozsah nových staveništních komunikací je uveden v části dokumentace Zásady organizace výstavby, příloha TZ B.8.1. str. 28.*

*Situačně jsou trasy vyznačeny v přílohách B.8.2.1 – 8.*

*Dále projektant upozorňuje na články 5.1.11 a 12, které jsou uvedeny ve Zvláštních technických podmínkách - Zhotovení stavby, které jsou součástí Zadávací dokumentace.*

*Štěrkodrt lze klást na stávající povrch v tl. 15-20 cm, ŠD tř. A fr. 16/32 mm.*

**Dotaz č.94:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

Technická zpráva uvádí k úpravě stávajících komunikací: "...a opravy stávajících zpevněných komunikací dvoupruhových budou opraveny v délce 6000 m (výtluky apod.)". Žádné jiné informace z projektové dokumentace nevyplývají.

Žádáme zadavatele o upřesnění předpokládaného rozsahu oprav a předpokládaného typu dodávaného materiálu, neboť na základě výše uvedené specifikace nelze požadované práce ocenit, zadání je příliš obecné a může zahrnovat jak opravu několika výtluků v rozsahu desítek metrů čtverečních tak souvislou opravu dvoupruhové komunikace délky 6000 m.

**Odpověď č.94:**

*Předpokládaný rozsah úprav stávajících komunikací a rozsah nových staveništních komunikací je uveden v části dokumentace Zásady organizace výstavby, příloha TZ B.8.1. str. 28.*

*Situačně jsou trasy vyznačeny v přílohách B.8.2.1 – 8.*

*Dále projektant upozorňuje na články 5.1.11 a 12, které jsou uvedeny ve Zvláštních technických podmínkách - Zhotovení stavby, které jsou součástí Zadávací dokumentace.*

*Přednostně by se měl udělat pasport stávajících komunikací před zahájením stavby a po realizaci provede jejich oprava dle poškození stavbou.*

**Dotaz č.95:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

Ve výkazu výměr jsme nenalezly položky pro:

- a) zřízení staveništních komunikací ze štěrkodrtě
- b) opravu stávajících komunikací

Žádáme zadavatele o doplnění.

**Odpověď č.95:**

- a) doplnilo se do výkazu výměr
- b) doplnilo se do výkazu výměr

**Dotaz č.96:**

SO 10-32-01 Velim – Poříčany, dopravní opatření

Z projektové dokumentace nevyplývá, jak má být se staveništními komunikacemi naloženo po skončení stavby.

Žádáme zadavatele o upřesnění a doplnění příslušných položek do soupisu prací (není např. zřejmé, zda-li po skončení prací mají být panelové cesty rozebrány a odstraněny nebo zda-li mají zůstat k dispozici jednotlivým obcím a dalším vlastníkům, příp. zda-li má být použitelný materiál předán do výzisku zadavatele atd. Obdobně se staveništními vozovkami ze štěrkodrtě.).

**Odpověď č.96:**

*Panelové cesty a rovněž i vozovky ze štěrkodrtě mohou zůstat na místě realizace, pokud si je obce nebo vlastníci budou chtít ponechat. V opačném případě se odstraní.*

**Dotaz č.97:**

SO 10-82-01 Velim-Poříčany, rekultivace ploch dočasného dlouhodobého záboru

Žádáme zadavatele o informaci, jakým způsobem zajistí realizaci stavebních prací uvedených v tomto stavebním objektu, pokud ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 uvedl, že SO 10-82-01 není předmětem zakázky (tj. jak bude probíhat časová a věcná koordinace s realizací stavby „Velim – Poříčany, BC“).

**Odpověď č.97:**

Zadavatel předpokládá, že bude samostatně soutěžit Zhotovitele rekultivačních prací v poslední třetině stavby. Vlastní rekultivace budou probíhat po ukončení stavební činnosti na všech těchto dotčených plochách.

**Dotaz č.98:**

Přílohy k formuláři pro ocenění nabídky pro SO 12-10-01 a SO 14-11-01

obsahují položky: Ostatní požadavky - průběžné měření a vyhodnocení nivelety během hloubkové sanace a Pohotovost automatické podbíječky během provádění hloubkové sanace, včetně strojníků.

Tyto položky se vztahují k předpokladu, který je uveden v rámci technických zpráv pro výše uvedené SO :  
" Během realizace štěrkových pilířů musí mít zhotovitel v záloze podbíječku, aby mohl případně upravit směrové a výškové poškození koleje. Během zřizování štěrkových pilířů je nutno realizovat sledování nivelety referenčních bodů v provozované koleji v okolí zlepšovaného podloží tak, aby bylo možno identifikovat případné změny GPK v této koleji a účinně je korigovat."

V případě že bude nutné korigovat změny GPK z důvodu provádění hloubkové sanace zemního tělesa dle předpokladu projektanta, jakým způsobem bude řešeno a finančně vypořádáno?

- a) organizační zajištění potřebné výluky traťové koleje?



- b) související náklady spojené se zajištěním výluky?
- c) případné náklady na náhradní dopravu v úseku?
- d) případné náklady na zpoždění vlaků?
- e) Jakým způsobem bude uhrazen zhotoviteli odvedený výkon úpravy GPK? Položka R116010011500 výslovně obsahuje jen náklady spojené s pohotovostí stroje, nikoli vlastní výkon podbíječky ve výluce.
- f) Jakým způsobem budou provedeny a financovány ostatní práce, pokud budou nutné ke korekci změny GPK? Například, ale nejen, se může jednat o:
  - f.1) náklady na regulaci trakčního vedení?
  - f.2) náklady úpravu, případně doplnění štěrku po provedení nezbytné úpravy GPK?
- g) Jakou časovou lhůtu považuje zadavatel za přiměřenou pro uvedení podbíječky z pohotovostního stavu do plného provozního stavu od okamžiku rozhodnutí zadavatele "korigovat změnu GPK" (např. v noci mimo šestnáctihodinovou provozní dobu stavby)?
- h) Kdo rozhodne o případné nutnosti korigovat změnu GPK a kdo bude oprávněn vydat zhotoviteli závazné pokyny k provedení prací? Bude ze strany tohoto zaměstnance rovněž držena pohotovost obdobně jako v případě podbíječky zhotovitele?

#### **Odpověď č.98:**

Zadavatel je přesvědčen, že hloubkové sanace zemního tělesa lze provádět takovým způsobem, který nevyvolá deformaci sousední provozované koleje v takovém rozsahu, který by vyžadoval úpravu geometrických parametrů koleje. Zároveň zadavatel si je vědom, že při ne zcela bezchybném provádění sanací zhotovitelem by k takové deformaci mohlo dojít, přičemž by vyvolala nutnost okamžitého zastavení provozu sousední koleje a tím fatální dopad do provozování dráhy na velmi zatížené trati. Z tohoto důvodu zadavatel vyžaduje, aby zhotovitel měl v záloze podbíječku a další nezbytnou techniku včetně personálního zajištění, aby mohl deformace bezodkladně odstranit. Tato pohotovost tak bude zhotovitelem držena nikoliv z důvodu „předpokladu projektanta“, ale z důvodu nutnosti snížit na minimum škody způsobené případným vadným plněním zhotovitele. K jednotlivým bodům:

Ad g+h): kritériem pro nutnost zásahu je dosažení odchylky libovolné veličiny podle ČSN 73 6360-2, mez IL nebo IAL pro příslušné rychlostní pásmo RP3 ( $V=120-160\text{km/h}$ ). Překročení těchto odchylek je zhotovitel sám povinen sledovat a v případě zjištění bezodkladně informoval Zadavatele a místně příslušnou Správu tratí, alespoň jeden pracovník těchto složek SŽDC bude v pohotovosti po celou dobu provádění hloubkových sanací (tj. nikoliv v té části noční doby, kdy se hloubkové sanace nebudou provádět). Překročení odchylek může nezávisle zjistit také Správa tratí nebo Zadavatel, v tom případě vyzve zhotovitele k zásahu Zadavatel. Při překročení odchylek IAL (a v případě, že odchylky ještě nedosáhnou úrovně IAL, ale budou růst směrem k IAL) musí být v souladu s normou závada odstraněna „bezodkladně“, tedy ihned bude vyloučen provoz a zhotovitel musí závadu odstranit do 60 minut od zjištění. Při překročení odchylek IL musí být práce provedeny podle normy tak, aby „před příští kontrolou nedošlo k překročení mezní provozní odchylky“, tzn. pokud nebude odchylka dále růst, zhotovitel odstraní odchylku do 24 hodin v noční výluce.

Ad a): protože důvodem pro výluky bude překročení provozních odchylek, půjde o nepředpokládanou výluky podle platných dokumentů a předpisů provozovatele dráhy.

Ad b+c+d+e+f): deformace a překročení odchylek je vadou plnění díla, proto veškeré náklady jdou k tíži zhotovitele, včetně hrazení NAD a plateb za výluky podle zadávací dokumentace. Totéž se týká i odstraňování případných problémů s pohyby trakčního vedení a jeho základů, vyvolaných realizací šterkových pilot.

Zadavatel v této souvislosti pro jednoznačnost chápání upřesňuje, že ustanovení ZTP čl. 4.1.15, 5.1.8 a 5.1.9 ve vztahu k sanacím šterkovými pilotami připouští výhradně „změnu technologie“ provádění (např. více vrtných souprav) nebo jiný průměr vrtáku, ale vždy musí být dodrženo vlastní technické řešení se šterkovými pilotami, jejich rozměry (chápany jako minimální), materiály a tloušťka podkladní vrstvy.

#### **Dotaz č.99:**

SO 12-11-01 Velim – Pečky, železniční spodek

Po prostudování projektové dokumentace jsme našli rozpor mezi soupisem prací a výkazem výměr, konkrétně v soupise prací položkou č. 63 „BOURÁNÍ KONSTRUKCÍ KOVOVÝCH - BEZ DOPRAVY -90tun“ a výkazem výměr položkou VK/89 – Demolice ocelových konstrukcí - 0,5 tuny na kterou se soupis prací odkazuje, která hodnota je správně?

Opraví zadavatel soupis prací nebo výkaz výměr?

**Odpověď č.99:**

SP 63 odpovídá VK 95, obojí 0,5 t. Bude ponecháno.

Chybně zadaná hodnota v aspe, Platí VK/89=0,5 t, soupis prací opraven.

**Dotaz č.100:**

SO 12-12-01 Velim – Zast. Cerhenice, nástupiště

Po prostudování projektové dokumentace jsme našli rozpor mezi soupisem prací a výkazem výměr, konkrétně v soupise prací položkou č. 22 „VÝZTUŽ ZDÍ OPĚRNÝCH, ZÁRUBNÍCH, NÁBŘEŽNÍCH Z OCELI 10505, B500B – 49,92 tun“ a výkazem výměr položkou VK/31 – Monolitické zídky - tyčová výztuž – 49,92 kg na kterou se soupis prací odkazuje, která hodnota je správně?

Opraví zadavatel soupis prací nebo výkaz výměr?

**Odpověď č.100:**

Platí VK/31= 49,92 kg, soupis prací opraven.

**Dotaz č.101:**

SO 12-12-01 Velim – Zast. Cerhenice, nástupiště

Po prostudování projektové dokumentace jsme našli rozpor mezi soupisem prací a výkazem výměr, konkrétně v soupise prací položkou č. 23 „VÝZTUŽ ZDÍ OPĚRNÝCH, ZÁRUBNÍCH, NÁBŘEŽNÍCH Z OCELI 10505, B500B – 99,66 tun“ a výkazem výměr položkou VK/30 – Monolitické zídky – výztuž z kari sítí – 99,66 kg na kterou se soupis prací odkazuje, která hodnota je správně?

Opraví zadavatel soupis prací nebo výkaz výměr?

**Odpověď č.101:**

Platí VK/30= 99,66 kg, soupis prací opraven.

**Dotaz č.102:**

Projektant uvažuje v místech šterkových pilot s rozřezáním koleje a zřízením stykované koleje v případě nebezpečí vybočení provozované koleje.

Žádáme objednatele, aby doplnil výluky na zřízení stykované koleje pro k.č.2 SO 12-10-01 a SO 14-10-01.. Obdobný příklad je ukončení etapy koleje. Zřízení koleje na novém šterku, nových pražcích a užitých kolejnicích. Žádáme objednatele o doplnění výluk na výměnu kolejnicových pasů a zřízení BK koleje č. 1 SO 12-10-01 a 14-10-01.

**Odpověď č.102:**

Zřízení stykované koleje je navrženo v úsecích Cerhenice – Pečky a Tatce – Poříčany v místě sanace šterkopískovými pilotami. Zrušení BK bude provedeno vždy v TK č.2 ve zmíněných úsecích v nočních výlukách před zahájením hlavní výluky v TK č.1.

Obnova BK v úseku Tatce-Poříčany v TK č. 1 bude provedena v nočních výlukách na začátku SP č. 11.

Obnova BK v úseku Cerhenice – Pečky v TK č.1 bude provedena v N výluce v délce 5 dní v dokončovacích pracích.

Výluky byly doplněny do HMG výluk, HMG stavby a technické zprávy ZOV.



**Dotaz č.103:**

V rámci oddílu Pozemní objekty budov části PSV dodání - bezpečnostní dveře RC3 s panikovým kováním, není možné navrhnout s žaluzií a hliníkovým prahem. Certifikát na bezpečnostní dveře to neumožňuje. Požadavek projektanta nesplní žádný výrobce s platným certifikátem.

Žádáme o specifikaci co do nabídky nacenit.

**Odpověď č.103:**

Požadavek investora na standard ochrany je RC3.

Ve spolupráci s vybraným výrobcem dveřní výplně je tedy nutné se případně domluvit a certifikovat výrobek nový tak, aby byla splněna bezpečnostní třída dle požadavku zadavatele (jedná se o případ, kdy na českém trhu takový výrobek není), nacenit výrobu dveří, včetně procesu certifikace.

Případně lze zkusit u zadavatele vyjednat snížení bezpečnosti z výše uvedeného standartu, což si myslíme, že není díky umístění objektů reálné.

Citát ČSN EN 1627:

Dveřní výplň musí obecně splňovat tuto odolnost:

„Zloděj se pokouší získat přístup při použití páčidla a dalšího šroubováku, ručního nářadí jako malé kladivo, důlčiky a mechanickou ruční vrtačku. S použitím páčidla má zloděj příležitost aplikovat zvýšenou sílu. S mechanickou ruční vrtačkou je zloděj schopen napadnout zranitelné uzamykací zařízení. Při typickém pokusu o vloupání zloděj přijímá možné výhody, má nějaké znalosti o pravděpodobné úrovni odolnosti a znepokojuje se dobou a hlukem. Žádné zvláštní znalosti o pravděpodobném prospěchu nejsou předvídané a úroveň rizika, kterou je zloděj ochotný přijmout, je střední“.

Přílohy:

Soubory SO121001\_01\_1\_TZ\_oprava1.pdf, SO141001\_01\_1\_TZ\_oprava1.pdf, SO121001\_09\_VV\_oprava3.pdf, SO141001\_09\_VV\_oprava2.pdf, B\_8\_1.pdf, B\_8\_3\_1.mpp.pdf, B\_8\_3\_2.mpp.pdf, soupisy prací.

V Praze dne 16. 12. 2019

  
**Ing. Ondřej Gópfert**  
náměstek pro techniku ředitele Stavební správy západ  
na základě Pověření č. 8/2018 ze dne 06. 08 2018