

**Uveřejněno na profilu zadavatele**

Naše zn. 7266/2020-SŽ-SSV-Ú3  
Listů/příloh 5/11  
  
Vyřizuje Renáta Majerová  
  
Mobil +420 724 932 325  
E-mail Majerova@spravazeleznic.cz  
  
Datum 17. srpna 2020

**Věc: Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 15  
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění  
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

**Dotaz č. 178:**

SO 05-20-01 ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje, železniční most v ev. km 265,536

Při kontrole navrhovaného stavebního postupu objektu v Technické zprávě jsme zjistili závažné rozpory v dobách provádění jednotlivých technologií. Např. pro aktivace zemních kotev je v PD (Technická zpráva - kapitola 6.1 Způsob a postup výstavby) uvažováno 10 dní. Dle našich zkušeností a technologických předpisů, které vychází z realizace obdobných staveb je tato doba nedostatečná. Dle PD se zemní kotvy budou provádět ve třech etážích (výkres č. 2.5.3), při kterých je potřeba dodržet technologickou pauzu pro aktivaci jedné etáže cca 7 dní, což je celkem 21 dní, a to je o 11 dní více než bylo uvažováno v PD (Technická zpráva - kapitola 6.1 Způsob a postup výstavby).

Na základě tohoto zjištění docházíme k závěru, že navrhovaná délka výluky dle HMG v PD 90 dní na realizaci mostního objektu je nereálná.

**Odpověď:**

*V kapitole 6.1 Způsob a postup výstavby jsou uvedeny pouze orientační časy prováděných prací na objektu a jejich součet neudává nutnou délku výluky koleje. Některé úkony mohou být například prováděny současně a práce na spodní stavbě mostu mohou být prováděny na obou opěrách současně.*

*V technické zprávě byl upraven čas provádění pažení koleje na 21 dní.*

**Dotaz č. 179:**

SO 05-20-01 ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje, železniční most v ev. km 265,536

Jak projektant předpokládal řešit zajištění nosné části stávajících opěr po odřezání a odbourání části opěry v 1. etapě výstavby? Jak bude zadavatel postupovat při zjištění, že stávající zdivo opěry není ze staticky soudržného materiálu a je ohrožena statika stávající opěry pod provozovanou kolejí?

**Odpověď:**

*Do dokumentace bylo doplněno zajištění obnaženého líce stávající spodní stavby po odbourání její části stříkaným betonem. Byl doplněn popis do technické zprávy odstavce 5.10 Bourací práce a do soupisu prací položka č. 289313 (pořadové číslo 41) a 289366 (pořadové číslo 42).*

**Dotaz č. 180:**

SO 05-20-01 ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje, železniční most v ev. km 265,536

Při kontrole projektové dokumentace SO 05-20-01 (výkresy č. 2.5.2 a 2.5.4) jsme zjistili, že při zřizování pažení štětovnicových stěn z larsen během obou etap stavebních postupů uvedených v PD, dojde při beranění u části štětovnicové stěny přiléhající k provozované koleji k nedodržení bezpečného odstupu od troleje provozované koleje pod napětím. Z pohledu Bezpečnosti práce a předepsaných ochranných vzdáleností je tento stavební postup nerealizovatelný, resp. porušující bezpečnostní předpisy. Žádáme zadavatele o vysvětlení uvedeného postupu a upřesnění jak má zhotovitel postupovat.

**Odpověď:**

*V technické zprávě objektu v kapitole 6.1 Způsob a postup výstavby je uvedeno „Při manipulaci s břemenem s možností výkyvu do provozované koleje je nutná napěťová výluk a v provozované koleji. Zejména se jedná o snesení ocelových nosníků stávající nosné konstrukce, pilotáže řady pilot nejbližší k provozované koleji a osazování ocelových nosníků nové nosné konstrukce.“*

*K tomuto odstavci bylo doplněno beranění pažení podél provozované koleje.*

**Dotaz č. 181:**

SO 05-20-01 ŽST Brandýs nad Orlicí předjízdne koleje, železniční most v ev. km 265,536

Dle našich odborných zkušeností nelze u objektu SO 05-20-01 (výkresy č. 2.5.2 a 2.5.4) zabranit vzhledem k rozměrům beranícího mechanismu štětovnicovou stěnu v těsné blízkosti u odbouraného líce stávající opěry, jak vyplývá z výše uvedených výkresů. Žádáme zadavatele o upřesnění technologie zřízení této štětovnicové stěny.

**Odpověď:**

*Délka štětovnic beraněných podél líce stávající opěry ve stavebním postupu 01 byla upravena na 13 m tak, aby beranící mechanismus byl při zaražení štětovnice nad úrovní kolejového lože. Následně bude uříznuta na úroveň navazujících štětovnic. Byla upravena příloha 2.5.1 Stavební postup 01 – půdorys, 2.5.2 Stavební postup 01 – řezy a 7 Soupis prací položka č. 23117 (pořadové číslo 28) a položka č. 237172 (pořadové číslo 30).*

**Dotaz č. 182:**

V odpovědi na dotaz č. 138 ve „Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 11“ byla zodpovězena odpověď pouze pro objekt SO 02-21-01. U ostatních dotazovaných objektů nebyla odpověď uvedena. Proto žádáme opětovně o kompletní odpověď na dotaz č. 138:

„SO 02-21-01

V příloze "B\_08\_03.pdf" (B.8 - Zásady organizace výstavby - Harmonogram) je uveden jiný termín provádění pažení (etapa 0) než v technické zprávě. Prosíme o ověření termínu provádění pažení, popřípadě o úpravu termínů v projektové dokumentaci. Prosíme o ověření i u ostatních SO (SO 04-20-02; SO 04-21-01; SO 05-20-01; SO 05-20-03; SO 05-20-04; SO 05-20-05; SO 05-21-01).“

**Odpověď:**

SO 04-20-02:

*Datum provádění pažení v 0 etapě uvedený v technické zprávě objektu byl upraven dle přílohy „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“*

SO 04-21-01:

*Datum provádění pažení v 0 etapě uvedený v technické zprávě objektu byl upraven dle přílohy „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“*

SO 05-20-01:

*Datum provádění pažení v 0 etapě uvedený v technické zprávě objektu byl upraven dle přílohy „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“*

SO 05-20-03:

*V TZ je uvedeno provádění pažení v etapě 0 - 6x6 hodin, což odpovídá dokumentaci „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“ kde je uvedeno provádění pažení v 6 hodinových nočních výlukách 2x za víkend po dobu 3 víkendů.*

SO 05-20-04:

V TZ je uvedeno provádění pažení v etapě 0 - 6x6 hodin, což odpovídá dokumentaci „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“ kde je uvedeno provádění pažení v 6 hodinových nočních výlukách 2x za víkend po dobu 3 víkendů.

Dále po skončení první poloviny mostu je v TZ uvedeno převážání pažení v etapě 2c – 3dny, což odpovídá dokumentaci „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“.

SO 05-20-05:

Datum provádění pažení v 0 etapě uvedený v technické zprávě objektu byl upraven dle přílohy „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“

SO 05-21-01:

V TZ je uvedeno provádění pažení v etapě 0 - 6x6 hodin, což odpovídá dokumentaci „B.8 - Zásady organizace výstavby – Harmonogram“ kde je uvedeno provádění pažení v 6 hodinových nočních výlukách 2x za víkend po dobu 3 víkendů.

**Dotaz č. 183:**

V technické zprávě u plastových šachet je uvedeno „Šachta je uložena na podkladní beton C12/15 tl. 0,15m rozšířený o 150 mm na každou stranu půdorysu šachty a bude obetonována stejným druhem betonu do 1/3 její výšky (+ Kari síť 8/ 150x150 mm při vnějším povrchu).“ Ve výkazu výměr je uvedeno: „Podkladní a výplňové vrstvy z prostého betonu C 25/30; podkladní beton plastových šachet, tl. 100 mm;  $11 \cdot (1,7 \cdot 1,0 \cdot 0,1) + 4 \cdot (1,0 \cdot 1,0 \cdot 0,1) = 2,27$ “. Výkaz výměr tedy není v souladu s technickou zprávou. Prosíme o upřesnění.

**Odpověď:**

SO 05-40-01: Platí text v TZ. Položka v Soupisu prací je upřesněna včetně výpočtu.

**Dotaz č. 184:**

V příloze 1 jsou uvedeny rozměry plastových šachet 100 x 100 cm (4x s víkem pro zadláždění a 1x s betonovým víkem) a 100 x 160 cm (10x s betonovým víkem). Ve výkazu výměr jsou uvedeny plastové komory o rozměrech 1,1 x 1,1 m (4 ks) a 1,1 x 1,7 m (11 ks). Příloha 1 tedy není v souladu s výkazem výměr. Prosíme o upřesnění.

**Odpověď:**

SO 05-40-01: V příloze 1 je u K22 překlep, jedná se správně o šachtu 100x160. Takto je to zakresleno i v situaci, schéma a vytyčovací výkresu. Pak je příloha v souladu i s výkazem výměr.

Přesnější rozměry šachet, které projektant navrhoval, jsou v příloze 1. Šachty různých výrobců se rozměrově liší a je možné dodat šachty od libovolného výrobce obdobných rozměrů.

**Dotaz č. 185:**

V technické zprávě je uvedeno, že v zelené ploše bude použito víko polymer beton, v příloze jedna je uveden pouze beton. Je možné použít pro plastové komory víko litina/beton?

**Odpověď:**

SO 05-40-01: Do zelené plochy je možné použít i víko betonové nebo litinové.

**Dotaz č. 186:**

Dále je v technické zprávě uvedeno, že pro šachtu situovanou do zpevněné plochy je navrženo víko se zatížením třídy D, v příloze 1 jsou pro plastové šachty uvedeny pouze víka pro zádlazbu a betonová pro třídu zatížení B. Příloha 1 tedy není v souladu s technickou zprávou. Prosíme o upřesnění.

**Odpověď:**

SO 05-40-01: Uváděná třída zatížení se vztahuje spíše k charakteru komunikace. Jedná se o komunikaci, na kterou mohou vjet občas i menší nákladní auta. Při velikosti poklopu /šachty/

na něm může být situováno pouze jedno kolo. Víko třídy B125 je pro občasné přejetí takovým vozidlem dostatečné

**Dotaz č. 187:**

V SO 02-10-01, SO 03-10-01 a SO 04-10-01 jsou navrženy profily po 25m, ale souřadnice bodů osy koleje v profilech jsou po cca 100-400m  
Doplní zadavatel seznam souřadnic příčných profilů?

**Odpověď:**

Vytyčení koleje v SO 02-10-01, SO 03-10-01 a SO 04-10-01 je v projektu uvedeno v podstatných bodech železničního svršku (změny směrového a výškového řešení koleje) a železniční svršek je doplněn o doplňující body po cca max.150m. Podrobnější body (v profilech po 25m) nejsou z hlediska navržené GPK podstatné, a nejsou součástí projektové dokumentace.

**Dotaz č. 188:**

V SO 05-11-01 jsou navrženy chráničky pod kolejemi. V SO 02-11-01, SO 03-11-01 a SO 04-11-01 však nejsou navrženy žádné chráničky pod kolejemi?  
Doplní zadavatel informaci, že případné překopy v úsecích 02, 03 a 04 budou realizovány jako součást jiných SO/PS?

**Odpověď:**

V Technické zprávě SO 05-11-01 je uvedeno, že výkopy rýh a chráničky kabelových tras jsou součástí příslušných kabelových SO/PS. Příloha F Tabulka chráničků slouží pouze k celkové koordinaci kabelových příčných přechodů pod kolejemi. Totéž platí i pro úseky 02, 03 a 04  
V souvislosti s výše uvedeným bylo v soupisu prací PS 05-01-11 navýšeno množství u položek 14173 (pořadové č.3) a 702212 (pořadové č.8).

**Dotaz č. 189:**

Počet zajišťovacích značek dle výkazu výměr SO 00-14-01 neodpovídá celkovému počtu sloupů TV, na které se bude zajišťovat (dle VV 380, počet sloupů cca 440). Na elektrifikovaných tratích se zajišťovací značky obvykle na základě požadavků osazují na sloupy TV.  
Osazení probíhá na základě projektu osazení ZZ, který zpracuje zhotovitel a odsouhlasí SPPK a ST až v průběhu realizace stavby. Proto se počty kusů mohou lišit od ZD.  
Z tohoto důvodu ZD (obvykle technická zpráva) obsahuje informaci např. "Definitivní počet jednotlivých typů bude stanoven v projektu, který zajistí zhotovitel stavby v závislosti na skutečných poměrech před uvedením stavby do trvalého provozu. Definitivní počty jednotlivých typů tudíž mohou být odlišné od počtů jednotlivých typů, udaném v SO xx-xx-xx a budou fakturovány dle skutečnosti."  
Upraví zadavatel počet ZZ v VV dle počtu sloupů TV na 440? Nebo doplní zadavatel informaci o fakturaci ZZ dle skutečnosti?

**Odpověď:**

Počet zajišťovacích značek ve výkazu SO 00-14-01 upraven, formulace o fakturaci dle skutečnosti v dokumentaci doplněna. Upraveno množství položky 923931 (pořadové č.13) na hodnotu 440ks.

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne **3. 9. 2020** na den **4. 9. 2020**.

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu [www.vestnikverejnychzakazek.cz](http://www.vestnikverejnychzakazek.cz) (evidenční č. VZ Z2020-024049). Změny se týkají těchto ustanovení:

**Oddíl IV. 2.2):**

rušíme datum 13. 8. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem **4. 9. 2020** v 10:00 hod.,

**Oddíl IV. 2.7):**

rušíme datum 13. 8. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem **4. 9. 2020** v 10:00 hod.



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

**Příloha:**

D\_02\_01\_01\_001401\_01\_Technická zpráva\_Upr1.pdf  
D\_02\_01\_04\_00\_042002\_1\_Technická zpráva\_upr02.pdf  
D\_02\_01\_04\_00\_052001\_1\_Technická zpráva\_upr01.pdf  
D\_02\_01\_04\_00\_052001\_2\_5\_2\_Stavební postup 01 - půdorys\_upr01.pdf  
D\_02\_01\_04\_00\_052001\_2\_5\_3\_Stavební postup 01 - řezy\_upr01.pdf  
D\_02\_01\_04\_00\_052005\_1\_Technická zpráva\_upr02.pdf  
D\_02\_01\_04\_01\_042101\_1\_Technická zpráva\_upr1.pdf  
D\_02\_01\_09\_054000\_1\_kabelovod TZ\_upr01.pdf  
PS050111\_upr05.xlsm  
SO001401\_upr01.xlsm  
SO052001\_upr02.xlsm

V Praze dne 17. 8. 2020

**Ing. Libor Kuta**

vedoucí oddělení zadávání investic  
odboru investičního  
na základě „Pověření“ č. 1937  
ze dne 02.07.2015  
Správa železnic, státní organizace