|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Prostřednictvím EZAK** |  |  |  |
|  |  |  |  |
| Naše zn. | 10824/2020-SŽ-SSV-Ú3 |  |  |
| Listů/příloh | 1/0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Radomíra Rečková |  |  |
|  |  |  |  |
| Mobil | +420 725 744 197 |  |  |
| E-mail | Reckova@spravazeleznic.cz |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 14. října 2020 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Věc: **Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice n/L.**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 2

**Dotaz č. 1:**

V projektu SO 01 je vyžadováno provedení dynamické zatěžovací zkoušky na bázi modální analýzy konstrukce, při které bude sledována odezva konstrukce na dynamické buzení (TZ, čl. 6.6). Tato specifikace nepostačuje pro určení rozsahu dynamické zatěžovací zkoušky ani nákladů na ni. U konstrukcí tohoto typu není dynamická zatěžovací zkouška standardem. Lze proto upřesnit její požadovaný rozsah (alespoň orientační počet a poloha sledovaných bodů), předmět (měřené veličiny) a cílová kritéria (kdy konstrukce vyhovuje a kdy již nikoli)?

**Odpověď:**

Dynamická zatěžovací zkouška u tohoto mostu je dána zákonem §6 e) 177/1995 sb. Zkouška probíhá dle ČSN 73 6209 – Zatěžovací zkoušky mostů. Budou měřeny vlastní tvary konstrukce a to uprostřed rozpětí a ve čtvrtinách rozpětí. Bude měřeno svislé a vodorovné kmitání konstrukce.

**Dotaz č. 2:**

V projektu SO 01 je předpokládáno vytažení dřevěných pilot z podloží opěr (TZ, čl. 6.2). To nepovažujeme za technicky proveditelné. Lze specifikovat uvažovanou technologii, případně možná náhradní opatření?

**Odpověď:**

Předpoklad pilot (není ověřený) vznikl na základě průzkumného vrtu, kdy v základové spáře byl zjištěn dřevěný rošt a je zde tedy určitá pravděpodobnost výskytu pilot (i vzhledem ke geotechnickému průzkumu a umístění stavby). Tudíž je možné, že toto nebude třeba řešit. Nicméně vytahování dřevěných pilot patří mezi běžně prováděné práce (např. most přes řeku Moravu na ulici Komenského v Olomouci nebo téměř všechny objekty areálu Vlněna v Brně). Technologie bývá buď uvázání hlav pilot a vytažení pomocí bagru nebo pomocí dalších běžných mechanizací obsahujících nějaké „kleště“, „nůžky“ apod.

**Dotaz č. 3:**

Pro správné ocenění demoličních prací stávajících opěr včetně vytažení dřevěných pilot potřebuje zhotovitel podrobnější informace. Může klient poskytnout zhotoviteli archivní dokumentaci, ze které budou zřejmé přesnější informace?

**Odpověď:**

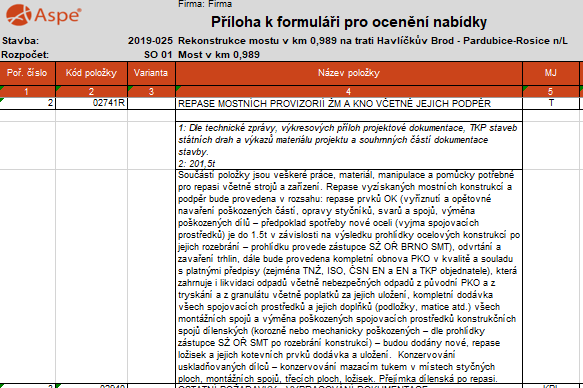
V archivní dokumentaci se zmínka o dřevěných pilotách nevyskytuje. Veškeré informace ohledně této problematiky jsou uvedeny v projektu. Předpoklad pilot (není ověřený) vznikl na základě průzkumného vrtu, kdy v základové spáře byl zjištěn dřevěný rošt a je zde tedy určitá pravděpodobnost výskytu pilot (i vzhledem ke geotechnickému průzkumu a umístění stavby).

**Dotaz č. 4:**

V projektu SO 01 je stanoveno předání provizorních konstrukcí ŽM 60, KNO 155 a PIŽMO příslušným správcům. Provizoria jsou ve stavu po 36 letech provozu. Zhotovitel stavby není jejich nájemcem. Jaký je požadovaný rozsah údržby či oprav provizorií před předáním? Počítá se s vyřazením znehodnocených dílců (zejména spojovacího materiálu)?

**Odpověď:**

V soupisu prací u objektu SO 01, je hned ve 2. položce velice podrobný popis prací spojených s provizorními konstrukcemi. Na základě tohoto dotazu zadavatel upozorňuje dodavatele na nutnost prostudování zadávacích podmínek komplexně, předejde se tak dotazům, jejichž vysvětlení je již obsahem zadávací dokumentace.



**Dotaz č. 5:**

**SO 02 - Železniční svršek a spodek**

Výměry uvedené u položek č. 34 (965114), 36 (965124), 39 (965222) a 46 (R965154) **Demontáže kolejí**, neodpovídají výměrám uvedeným v TZ, kde je popisován stávající železniční svršek. Dle zde zmíněného popisu by měly mít tyto položky jinou výměru.

Prosíme zadavatele o prověření výše uvedeného.

**Odpověď:**

Výměry u položek č. 34, 36, 39 a 46 jsou správné a odpovídají informativním hodnotám uvedeným v TZ, kap. 6.4. Drobné odlišnosti jsou způsobeny zaokrouhlením staničení v TZ na celé metry a rovněž zaokrouhlení výměr na celé metry „nahoru“. Zadavatel upozorňuje, že délka demontáže výhybky je měřena v obou větvích a demontáž koleje na dřevěných pražcích je navržena i na koleji vlečky a odvratné koleji, což kap. 6.4 nezohledňuje.

Zadavatel tímto podává vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace k výše uvedené veřejné zakázce bez předchozí žádosti.

1) Ze zadávací dokumentace na žádost vlastníka Zadavatel vyřazuje objekt „**SO 04 Ochrana sítí ČD-Telematika a.s.**“. Realizaci této přeložky si zařídí ČD – Telematika a.s. sama dle vlastních podmínek. Objekt nebude součástí podané nabídky.

2) Na základě požadavku ČD RSM z 9. 10. 2020 Zadavatel nově doplňuje do ZTP bod 4.1.5:

4.1.5 U pronájmu pozemku 2459/20 (389 m2) a 2459/22 (911 m2) v k.ú. Havlíčkův Brod požaduje vlastník, tedy České dráhy, a.s., uzavření nájemní smlouvy přímo se Zhotovitelem stavby. Zhotovitel v dostatečném předstihu (minimálně 1 měsíc) podá žádost o pronájem. Adresa k podání žádosti: České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno.

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny/doplnění zadávací dokumentace**, prodlužuje zadavatel lhůtu pro podání nabídek ze dne   
27. 10. 2020 na den 29. 10. 2020.

V souvislosti s touto změnou lhůty pro podání nabídek se mění rovněž:

čl. 12.1 odst. 2 Výzvy k podání nabídky takto:

„Nabídky musí být zadavateli doručeny nejpozději do ***29. 10. 2020 do 9:00 hodin***“

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace, včetně příloh, zadavatel uveřejní stejným způsobem, jakým uveřejnil výzvu k podání nabídek, tedy na profilu zadavatele: [https://zakazky.spravazeleznic.cz/](https://zakazky.szdc.cz/). Vysvětlení/ změna/ doplnění je považováno za doručené okamžikem uveřejnění.

**Příloha:**

ZTP\_Rekonstrukce mostu v km 0,989 - Vysvětlení č.2 2020\_10\_12

V Olomouci dne

**Ing. Miroslav Bocák**

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace