

Naše zn.: 32071/2020-SŽ-SSZ-OVZ  
Vyřizuje: Ing. Martin Kosmál  
Mobil: 602 741 737  
E-mail: kosmal@szdc.cz

**„Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí – zvýšení rychlosti nad 160 km/hod. do max. 200 km/hod.“**

**Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 3**

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:

Následující dotazy č. 45 – 50 se týkají SO 52-11-01 Soběslav – Doubí, žel. spodek:

**Dotaz č. 45:**

Technická zpráva na str. 13 uvádí, že *monolitické příkopové žlaby v hlubokých zářezech jsou osazeny vtokovými trubičkami o průměru 100mm, které budou vkládány do bednění po dvou metrech. Výška vtoku od dna žlabu je přesně stanovena v příložené tabulce. Jelikož se celá konstrukce nachází vždy v zářezu, bude výkop zapažen záporovým pažením vysokým od 2m do 2,5m, podobně je odvodňovací žlab specifikován včetně jeho kladu v příloze č.581.*

Po prověření nebyla zjištěna v projektové dokumentaci žádná tabulka, která by obsahovala zmíněné hodnoty vtoků a výtoků odvodňovacích trubiček.

Rovněž nebyla v projektové dokumentaci nalezena příloha č.581 obsahující klad odvodňovacích žlabů.

Žádáme zadavatele:

- o informaci, kde se v dokumentaci nalézá výše uvedená tabulka, případně o doplnění této tabulky do projektové dokumentace
- o informaci, kde se v dokumentaci nalézá výše uvedená příloha č.581, případně o doplnění této tabulky do projektové dokumentace.

**Odpověď č. 45:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Dotaz č. 46:**

Technická zpráva na str. 13 dále uvádí, že se jedná o monolitické příkopové žlaby železobetonové, průřez U vyztužený ocelářskou výztuží a sítěmi KARI. Žlab tvoří dva základní typy a to o hloubce 1050 mm a 1350 mm. Dále jsou pak navrženy 4 atypické tvary, které jsou navrženy v místech trakčních stožárů – žlab je monoliticky spojen se základem trakce a tvoří tak samostatný dilatační celek dlouhý dva metry.

Jako uchazeč se znalostí problematiky ještě konstatujeme, že v původní dokumentaci zadané jako součást probíhající stavby Modernizace trati Soběslav – Doubí jsou uvažovány dva typy monolitických žlabů, a to hloubky 1350mm a 1050mm o celkové délce 4100m (2490m a 1610m) a základy trakčních stožárů nebyly součástí těchto žlabů. V zadávací dokumentaci na stavbu Modernizace trati Soběslav – Doubí – zvýšení rychlosti nad 160 km/hod do 200 km/hod došlo k zásadní změně rozměrů železobetonových žlabů, tak i v jejich množstvích a to: na hloubku 1350mm (délka 1310m), hloubku 1050 (délka 1802m), hloubku 1450mm (délka 824m) a hloubku 1700mm (délka 1148m).

Došlo tedy ke změně typů železobetonových žlabů, změně rozměrů daných typů žlabů a k zabudování opěr trakčních stožárů do těchto žlabů. Navýšení délky žlabů je o 1002m. V položce č.56 příloženého výkazu výměr, který je koncipován jako rozdílový k výkazu výměr v současné

době probíhající stavbě, jsou uvedeny pouze rozdíly (navýšení) množství oproti dokumentaci v současné době probíhající stavby Modernizace trati Soběslav – Doubí.

Z výše popsaných skutečností nesouhlasíme s tím, aby bylo v pol. č. 56 přiloženém výkazu výměr uvedeno pouze rozdílové množství betonu, protože se mění celkové specifikace monolitických žlabů a z tohoto důvodu žádáme o její navýšení z uvedených 1040,600 M3 betonu na celkové množství potřebné k zhotovení monolitických žlabů, tedy na množství 5161,000 M3.

To samé žádáme i u položek č. 57 a 58 týkajících se výztuže z KARI sítí a oceli potřebných k realizaci monolitických žlabů.

Tedy, aby nebyl v těchto případech výkaz výměr koncipován jako rozdílový, ale aby obsahoval u těchto položek vždy jejich celková množství.

Důvodem jsou změny v tvarech, hloubkách a připojování patek trakčních stožárů ke žlabům. Tyto změny nemohly být předvídaný v soutěži na v současné době již realizovanou stavbu Modernizace trati Soběslav – Doubí, a proto nemohly být ani zohledněny v jednotkových cenách právě realizované stavby zalkulovaných na projektovou dokumentaci v současné době realizované stavby.

Na základě výše uvedených skutečností žádáme zadavatele o provedení změn v množstvích uvedených v položkách č. 56, 57 a 58.

**Odpověď č. 46:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Dotaz č. 47:**

Technická zpráva na str. 33 uvádí, že: Žebro bude vyplněno lomovým kamenem fr. 63/125mm. Pro zabránění vlivu promrznání zemin a jejich následné degradaci a sesouvání mimo žebra je navržena ochrana líce svahu 0,7m mocným pohozem, tvořeným drceným nevětravým kamenivem frakce fr.0-63mm. Sklon svahu 1:2,5

Tato část TZ není v souladu se vzorovými řezy a s výkazem výměr, kde se všude uvádí pohoz z frakce 0-125mm.

Žádáme zadavatele o úpravu textace TZ nebo úpravu vzorových řezů a přiloženého výkazu výměr.

**Odpověď č. 47:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Dotaz č. 48:**

Kontrolou dokumentace bylo zjištěno, že TZ neobsahuje tabulku chrániček upravenou s ohledem na výškové uspořádání konstrukcí žel. spodku, včetně úprav v kilometrické poloze daných chrániček, či jejich doplnění.

Žádáme zadavatele o doplnění dokumentace o opravenou tabulku potřebných chrániček s ohledem na jejich umístění.

**Odpověď č. 48:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Dotaz č. 49:**

Kontrolou dokumentace byl zjištěn ve výkresech 101-106 nesoulad mezi těmito situacemi a příkládanými příčnými řezy a detaily monolitických žlabů v místech patek trakčních stožárů.

Žádáme zadavatele o odstranění nesouladu mezi výkresy a rovněž doplnění výkresů, které se týkají detailů napojení patek na monolitické žlaby včetně vyznačení umístění průřezů pro ukolejnění.

**Odpověď č. 49:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Dotaz č. 50:**

Kontrolou výkresové dokumentace byl zjištěn následující nesoulad mezi výkresy nebo i chybějící výkresy a to:

- a) zjištěn nesoulad v úseku 70,725 – 70,825 mezi výkresy č.415 (VzŘ), výkres 343 (PřŘ), výkres 606 (Situace) v km 70,725 – 70,825
  - b) v úsecích se skalnatým podložím zjištěn nesoulad v uvedených tloušťkách vyrovnávacích vrstev pod asfaltovým povrchem mezi vzorovými řezy ve výkresech 401–416
  - c) v km 66,120 – 66,190 a 70,955 – 71,320 je dle zadávací dokumentace navržena záporová stěna z IPN 300 délky 7m, nicméně ve výkresové části je uvedena délka IPN 300 6m
  - d) není řešen výkresy detail skluzu ve svahovaném zářezu do monolitických žlabů (km68,955; 69,750; 69,860; 69,971) a zaústění horských vpustí do monolitických žlabů (km 2 x 69,537 a 2 x 69,623)
  - e) žádáme o upřesnění, kterých základů trakčních stožárů se týká řešení uvedené ve výkresu č.518
  - f) dále zjištěn nesoulad mezi výkresy č. 501 a č. 519
  - g) nejsou k dispozici výkresy záporového pažení, vytyčovací výkresy a chybí výkres E.1.1.3\_12\_SO 52\_10\_11\_01\_zel\_svršek\_spodek\_417\_vzor\_rezy\_stozar\_TV
- Žádáme zadavatele o kontrolu a odstranění výše uvedených nesouladů dokumentace a doplnění chybějící výkresové dokumentace.

**Odpověď č. 50:**

*Odpověď bude zveřejněna v náhradním termínu a zároveň bude adekvátně posunuta lhůta pro podání nabídek.*

**Ing. Petr Hofhanzl**

ředitel Stavební správy západ  
na základě Pověření č. 2446 ze dne 10. 05. 2018