

## Vysvětlení zadávací dokumentace č. 9

podle §§ 98, 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění (dále jen „Zákon“)

|                                                        |                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zadavatel</b>                                       | <b>Pardubický kraj</b>                                                                                             |
| sídlo:                                                 | Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice                                                                           |
| zastoupený:                                            | JUDr. Martinem Netolickým, Ph.D., hejtnanem                                                                        |
| IČO/ DIČ:                                              | 70892822/ CZ70892822                                                                                               |
| profil:                                                | <a href="https://zakazky.pardubickykraj.cz">https://zakazky.pardubickykraj.cz</a>                                  |
| <b>Zástupce pověřený organizací zadávacího řízení:</b> | <b>Mgr. Ing. Robert Hebký, advokátní kancelář</b><br><b><a href="mailto:advokat@hebky.cz">advokat@hebky.cz</a></b> |
| IČO:                                                   | 64010082                                                                                                           |
| sídlo:                                                 | Václava Řezáče 315, PSČ 434 01 Most                                                                                |
| <b>Název veřejné zakázky:</b>                          | <b>Modernizace silnice II/322 Kojice</b>                                                                           |
| <b>Druh zakázky / řízení:</b>                          | <b>stavební práce / nadlimitní zakázka / otevřené nadlimitní</b>                                                   |
| <b>Zahájení řízení:</b>                                | <b>dne 1.10.2020 odesláním oznámení do VVZ</b>                                                                     |

V Mostě, dne 9.11. 2020

**1) Zadavatel obdržel prostřednictvím profilu zadavatele dne 2.11.2020 v 07:08:07 hod. následující žádost, na kterou podává ve lhůtě uvedené vysvětlení.**

Dotaz: „Součástí zadávací dokumentace jsou požadavky vlastníků pozemků. Jsou skutečně všechny tyto požadavky poté přeneseny na zhotovitele? V mnoha případech jsou uvedeny požadavky, jenž by měl spíše zajišťovat zadavatel a dále je zde několikrát odkaz na ještě neuzavřenou smlouvu.“

Odpověď: Zadavatel uveřejňuje přílohu v přeformulovaném znění. Příslušné smlouvy budou uzavřeny do doby realizace zakázky.

„U položek dopravního značení je odkaz na koordinační situace. V koordinační situaci jsou zakresleny značky IS9b Návěst před okružní křižovatkou. V soupisu prací u dopravního značení však tyto velkoplošné značky chybí. Nemají být součástí soupisu prací?“

Odpověď: Do soupisu prací byla doplněna položka č. 914511 „DOPRAV ZNAČ VELKOPLOŠ OCEL LAMELY FOLIE TR 1 – DOD A MONT“.

„Stavba se bude provádět částečně v prostoru SŽDC. Předpokládá projektant případné výluky, případně pomalé jízdy, jak je uvedeno v bodě 25 Stavebního povolení ze dne 4.6.2020?“

Odpověď: Práce v blízkosti trati budou probíhat za zpomalení provozu a v hodinách, kdy je provoz minimální. Technologie prací bude zvolena tak, aby práce trvaly minimální možnou dobu. Výluky v provozu nejsou navrženy.

„V dodatečně uveřejněném výkazu výměr SO 401 a 402 jsou k ocenění položky, které by měly být v gescii Objednatele - věcná břemena realizace. Objasni zadavatel tuto položku?“

Odpověď: Věcná břemena zajišťuje objednatel, ze soupisu prací jsou vypuštěna. Zároveň je ze soupisu vypuštěn SO402 (bude realizován na základě smlouvy objednatele a správce sítě). Upravený soupis prací včetně upravené dokumentace SO 401 je uveřejněn současně s tímto vysvětlením.

„v SO A101.3.1 Propustek je uvedena položka 9183G5 Propusty z trub DN 1200 mm z vlnitého plechu. V popisu položky je ale uvedena ocelová roura. Upráší Objednatel materiál a parametry?“

Odpověď: Položka byla nahrazena položkou 918372 „PROPUSTKY Z TRUB DN 1200MM“ – tato položka umožňuje zvolit materiál libovolně a ten je určen dle PD jako OC Roura, DN 1200; délky 26,7 m.

## Další dotazy a odpovědi na ně:

### **Obecně mostní objekty**

- 1 *Elektrická energie – v TZ je uvedeno, že přívod elektriny bude zajištěn pomocí dieselových generátorů – bylo zajištěno závažné stanoviště (vyjádření = odsouhlasení) s patřičným orgánem ochrany ovzduší? Jedná se o stacionární zdroj bluku.*

**Odpověď:** Zajištění přívodu elektrické energie bude dodavatelem stavby dle jeho možností a potřeb.

### **SO 201 – zárubní zeď**

- 1 *V průtížení rubu zdi od dopravy je ve statickém výpočtu uvažována vzdálenost od rubu zdi 1,0 m – jak je toto zajištěno konstrukčně? Např. obrubník? – ve vzorovém řezu nic takového není, vozidlo může najet až k rubu zdi. V místě výškového odskoku gabionu je povrch gabionu v úrovni terénu = nájezd až do zábradlí.*

**Odpověď:** Uvažované zatížení dopravou je mimořádné, běžná doprava tam vůbec nebude, terén za zdí bude upraven tak, aby byla hrana zdi min. 0,20 m nad terénem.

- 2 *Výškový odskok 0,5 m na horní hraně gabionu – ve vztahu k účelové komunikaci za zdí je to velký rozdíl (viz. úprava za zdí) zvláště na začátku zdi. Úprava výškových odskoků má vliv na soupis prací (místy zvýšení konstrukce). Místy je v pohledech terén za zdí výše než vlastní zeď.*

**Odpověď:** viz výše

- 3 *Rozpor v dokumentaci – minimální tloušťka drátu 2,0 mm je uvedena pro gabionovou matraci (výška do 0,5 m), ale v řezech jsou vykresleny koše výšky 1,0 m, pak je tloušťka drátu min. 2,7 mm.*

**Odpověď:** Platí přísnější kritérium pro tloušťku drátu.

- 4 *Jak jsou řešeny plochy za zdí? V řezech je obumsování, v situaci komunikace asfaltové plochy – kde je rozhraní úprav? Jak je rozdělení stavebních prací (zdi x silnice)?*

**Odpověď:** Viz situace komunikace (obnova komunikace s ab krytem v levé části zdi, v pravé pak ozelenění). SO 201 končí zásypem, ohumsování a zatravnění SO801, obnova komunikace SO řady 100)

- 5 *Drenáž zdi – je v úrovni 1.koše nad ŠDA polštářem, voda může prosáknout i do polštáře. Není zakreslena drenáž silnice a výkop silnice.*

**Odpověď:** Drenáž silnice a výkop silnice – viz. Příčné řezy SO řady 100. Voda do polštáře může prosáknout a stejně tak zase odtéct, polštář je pro zlepšení únosnosti podloží a pro zamezení namrzavosti.

- 6 *Na zdi se má osadit mostní zábradlí s vodorovnými madly dle TP 258. Tato TP uvádí pouze mostní zábradlí se svislou výplní, vodorovnou výplň nepřipouští. Z rubu zdi je účelová komunikace až k rubu zdi (cca 70-80 m délky zdi), je zde přístup k motorestu, zde by mělo být osazeno mostní zábradlí se svislou výplní, na zbytku pak může být silniční (dopravně bezpečnostní) zábradlí dle TP 186. Z vizuálního hlediska toto není vhodné. Jak bude zabráněno pěším (chodcům) v přístupu k zábradlí u motorestu? Bude osazeno mostní zábradlí se svislou výplní po celé délce? Vliv na změnu rozpočtu.*

**Odpověď:** Zábradlí bude se svislou výplní po celé délce opěrné zdi.

- 7 *Svodidlo před zdí není v PD vůbec zakresleno – je součástí SO 101 – není uvedena požadovaná úroveň zadržení svodidla + uvažovaná pracovní šířka = vzdálenost od pevné překážky. Svodidlo v SO 101 je uvedeno pouze délkou 140 m = délka zdi. Ale co zajištění nebezpečného místa = začátek a konec zdi? Zde je nutný přesah svodidla a tím i krajnice (z toho pak šířka zářezu a výkopy)! Nedostatečná délka svodidla – změna soupisu prací.*

**Odpověď:** Svodidlo je zakresleno ve vzorových řezech SO100, úroveň zadržení H2 u zdi dle TZ a soupisu prací.

- 8 *V PD je pouze obecně odkaz na inženýrské síť v situaci – vůbec není patrná přeložka vodovodu, natož pak způsob křížení se zdí (chránička, změna výškové úrovně = zalomení)? V popisu souvisejících objektů chybí vodovod, kabel NN k meteoranici – nic není v dokumentaci zakresleno – není zřejmá koordinace dílčích částí. Není zdůrazněn požadavek na přeložku vodovodu, plynovodu před výkopovými pracemi.*

**Odpověď:** Vše je zakresleno v koordinační situaci. Kabel NN bude projektovat ČEZ, detail křížení vodovodu bude řešen v rámci stavby dle zjištění skutečné hloubky vodovodu. Přeložky sítí budou realizovány před zemními pracemi na opěrné zdi.

- 9 Čerpání vody ze stavební jámy – opravdu nebude ?! V geotechnice jsou uvedeny pouze šterky, stavba je v rovině u Labe a výkop je cca až 5 m hluboký. Není uvedena koordinace a požadavek výkopu silnice a zdi pro odtok vody (má voda odtékat silničním příkopem? – tento je ale o něco výše).

**Odpověď:** Charakter stavební jámy zajišťuje přirozený odtok vniklé vody, pro případné náhlé zalití vodou bude doplněna položka čerpání.

- 10 V technické zprávě pro pažení je uvedeno svahování 2:1, nebo 1:1! Zhotovitel si může vybrat? Jaký je vztah výkopu a stávající budovy motorestu v nejbližším místě? Není ovlivněno založení budovy?

**Odpověď:** Svahování bude provedeno ve sklonu 2:1, budovy jsou dostatečně daleko od výkopu

- 11 Z PD není zřejmá požadovaná životnost PKO na zábradlí (případně její výměna) – stačí 30 let (sloupky zábradlí jsou zabetonované)? V PD je uvedeno žárové zinkování ponorem 100mm, dále je uveden nátěrový systém 3x 80mm. Je tedy celková požadovaná tloušťka 340mm?

**Odpověď:** Požadovaná min. životnost zábradlí je 25 let, PKO zábradlí bude dle PD.

## SO 202 – most

- 1 V mostě je navržena jedna řada pilot pod opěrou (rámovou stojkou) ale současně jsou provedena i vetknutá dlouhá křídla založená také na pilotách (každé na 2 ks). Vzhledem k tomu, že se jedná o integrovaný most, tímto se bobužel ztrácí vodorovná poddajnost konstrukce, není umožněn pohyb konce mostu – důsledek objemových změn a zatížení konstrukce.

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 2 V současném stavu, a i při dilatačním oddělení křídel od NK, je nevyhovující napojení piloty průměru 600 mm na dřík 500 mm – řez není vykreslen. Pilota přesahuje dřík o 50 mm na každou stranu, krytí piloty je uvedeno 35 mm !! => výztuž je umístěna v lici křídla mimo křídlo !! chybí základ jako přechod mezi pilotou a křídlem, nebo provést širší dřík křídla. Vzhledem k potřebě oddělení křídel od mostu je nutné doplnit křídlo základem jako úhlovou ŽB zeď podepřenou pilotami.

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 3 Posouzení pilot ve statickém výpočtu z našeho pohledu nevyhovuje. Pilota je posouzena pouze na osový tlak, bez vodorovné síly a ohybového momentu! V integrované konstrukci je to nepřijatelné!! Na základě čeho bylo navrženo vyztužení pilot?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 4 Minimální krytí pilot je v různých tabulkách uvedeno s různými hodnotami. Tyto jsou však nedostatečné. Pro provádění pilot platí TKP 16 Piloty a norma ČSN EN 1536 Provádění vrtaných pilot. V těchto je požadavek na minimální krytí 50 mm, v případě betonáže do ocelových pažnic je požadavek na krytí od vnitřního povrchu pažnice! Krytí od vnějšího povrchu vychází celkem cca 100mm!! = 50 (minimální krytí) + 10 (nepřesnost osazení výztuže = jmenovité krytí) + 40 (předpokládaná tloušťka pažnice).

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 5 Statický výpočet. Zatížení mostu je popsáno pouze obecnými schématy, regulační součinitele jsou chybně uvedeny – dílčí čísla k zatížení jsou částečně chybná. Zatížení zemním tlakem jsou uvedeny opět obecné vzorce bez konkrétních hodnot, zcela chybí (není uvedeno) zatížení teplotou a reologickými účinky betonu (smrštění a dotvarování). V nějakém výpisu vnitřních sil je teplota uvedena, ale není zřejmé zda rovnoměrná, nebo nerovnoměrná ?

**Odpověď:** Regulační součinitele jsou započítány správně, nicméně v obecném popisu nejsou správně. Konkrétní zatížení jsou uvedena v modelu scia.

- 6 Nerozumíme výpočtu zatížitelnosti – tato je počítána, vyhodnocena, ale ve výsledku je uvedena zatížitelnost minimální (32, 80, 196)!?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 7 Geotechnický průzkum – odkaz na předchozí stupeň PD, nic ovšem není doloženo – ani popis ani záznam v podélném řezu mostem.

- 8 Bludné proudy – jako ochrana jsou popsána běžná konstrukční opatření, ale dále je požadováno provaření ocelové výztuže v dilatačních celcích. Toto už reprezentuje stupeň ochranných opatření č.4 dle TP 124 (odpovídá minimálnímu požadavku)!! Ale průzkum patrně nebyl proveden, není zde žádná zmínka, přestože stavba je umístěna v ochranném

*pásmu elektrifikované železniční tratě a základní průzkum měl být proveden. Je potřeba ověřit, zda není nutné provádět ochranné opatření ve stupni č. 5 + měření hodnot.*

**Odpověď:** Nutnost opatření na stupni 5 bude prověřeno.

- 9 Hydrotechnické posouzení – není nic uvedeno? Z povahy toku se asi předpokládá, že tok se rozlije na polní cestu?

**Odpověď:** V případě přehlcení průtoku podélného příkopu se připouští zatopení polní cesty.

- 10 Podélný řez mostem – není zakreslen ani uveden požadavek na průjezdný profil polní cesty! Výška pod mostem? 3,6 - 3,7 m – vztah ke tvaru desky (v PD je se zalomením spodního povrchu).

**Odpověď:** Průjezdní profil bude doplněn.

- 11 Plošiny pro vrtání pilot pro pojištění mechanismů jsou dle TKP C 16/20 (ne C12/15). bude změněna specifikace?, je podkladní beton vyztužen KARI sítí?, bude doplněno?

**Odpověď:** Jakost betonu bude upravena včetně KARI sítí.

- 12 Přechodová oblast za mostem – neodpovídá ČSN ani VLA, přechodový klín je nedostatečný!! Jedná se o nový násyp silniční komunikace výšky cca 4-4,5m nad původním terénem, v blízkosti mostu jsou mokeřady?! není IGP!! Přechodový klín se provádí na výšce 1/3 výšky přechodové oblasti, délka pak na délku přechodové oblasti.

**Odpověď:** Přechodový klín bude upraven.

- 13 Měření sedání a průhyby konstrukce – je uvedeno, že budou sledovány v průběhu stavby i po jejím dokončení – chybí plán kontroly sedání včetně předpokládaných hodnot sedání.

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 14 Příčný řez – na levé rímse je svodidlo s úrovní zadržování H2 a je požadována výška 1,30 m – je tato výška nutná? Počítá se s výskytem cyklistické dopravy? Jinak stačí výška 1,10 m.

**Odpověď:** Pokud není cyklooprava zakázána, tak se s ní počítá.

- 15 Na pravé rímse je umístěna PHS a opět požadováno svodidlo výšky 1,30 m – zde dle platných TP 114 stačí svodidlo s úrovní zadržování H2 a výškou svodnice 0,75 m nad vozovkou. Je nutná uváděná výška 1,30 m?

**Odpověď:** Na pravé straně bude stačit mostní svodidlo 0,75m.

- 16 PHS na pravé rímse – nikde není podrobnější popis PHS?, v objektu SO 701 pro část 2 nejsou žádné podrobnější informace (viz. SO 701-2). Dle TP 114 je doporučeno osazení minimálně dvou podélných madel jako ochrana proti zničení (vykloněná korba vozidla). Tyto nejsou vykresleny, nejsou tedy požadovány? (nejsou ani v soupise)? V případě jejich osazení pak není dodržena minimální šířka revizního chodníku – římsa by se musela rozšířit.

**Odpověď:** Doporučení dle TP114 bude prověřeno.

- 17 V PD je uveden požadavek na osazení chrániček do obou řím – není uvedena jejich dimenze (v technické dokumentaci) nejsou zakresleny ani v detailech – detaily neodpovídají požadavkům. Dle VLA je šířka nosu římsy min. 265 mm pro chráničky DN 75, pro chráničky DN 110 je požadována min. šířka 300 mm (tyto se zpravidla používají). Tato šířka není na římsách dodržena! Jaká bude dimenze chrániček, bude upravena šířka nosu říms? Ano dimenze chrániček je uvedena až ve tvaru říms 110 mm, ale dotaz trvá – bude šířka rozšířena? Minimálně na pravé rímse s ohledem na kotvení PHS?

**Odpověď:** Šířka bude rozšířena na 300 mm.

- 18 Je požadován náliček na NK vpravo pod římsou? Současná VLA tento náliček nepožadují.

**Odpověď:** Investor tyto nálitky požaduje.

- 19 Vozovka na mostě? – všude je uvedena konstrukční skladba na tloušťku 135 mm, ve výkresech je zakótována tloušťka 140 mm? Bude dokumentace opravena?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 20 V detailech je výkres smršťovací spáry – je někde tento detail použit? z PD to není patrné.

**Odpověď:** Tento detail není použit.

- 21 Chybí úprava terénu za křídly včetně revizního schodiště. Je řešen přístup k reviznímu schodišti vpravo za mostem? – na mostě je PHS, bude zde zřízen revizní otvor (únikové schodiště zde není, takže jedná se o revizní otvor? – tento chybí v soupise?) Nebo stačí jedno schodiště vlevo a vpravo nemusí být zřízeno?

**Odpověď:** Úprava terénu nechybí. Schodiště na straně PHS bude zrušeno.

- 22 Pod mostem dole vlevo je nízká obruba z lomového kamene, ale před opěrou navazuje na gabionovou zídku výšky 0,90m = výškový skok a nebezpečná brana. Proč gabionová zídka nenavazuje na líc opěry?

**Odpověď:** Gabionová zídka bude půdorysně zalomena k hraně opěry.

- 23 Schéma výztuže – nejedná se o schéma ve smyslu tvar vyztužení, jsou zde pouze obrázky příčného řezu, vůbec není uvedena smyková výztuž, chybí informace jakým směrem je uložena podélná výztuž v příčli – zda rovnoběžně s osou silnice, kolmo na líc opěr?, jak je uložena příčná výztuž – kolmo na hlavní, nebo rovnoběžně s opěrami? Pokud má být uložena kolmo k podélné ose jak je řešena příčná výztuž v náběhu (konstrukčně složitě)?

**Odpověď:** Schema výztuže bude doplněno.

- 24 Chybně uveden průměr piloty 900 mm! Chybí reálné vykreslení vyztužení piloty. Při průměru 600 mm vyztužení 16x R16 a křytí 40 mm (+ spirála) je osová vzdálenost podélné výztuže 94 mm!! Dle provádění vrtaných pilot smí musí světlá vzdálenost mezi podélnými pruty min 100 mm (teď je 78 mm) !! Průřez je chybně vyztužen!! Při normovém křytí a započtení tloušťky výpažnice (křytí 100 mm viz. výše) je světlá vzdálenost ještě menší cca 55 mm !!

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 25 Dovolujeme si upozornit na nekoordinace s projektem komunikace – v situaci komunikace je zakreslena silniční vpust' včetně vývodu v místě křídla mostu – v křídle chybí otvor. Bude se posouvat vpust' (vhodnější řešení) nebo budeme dodatečně vrtat přes křídlo?

**Odpověď:** Vpust' bude upravena mimo mostní konstrukci.

- 26 V situaci komunikace je zakresleno VO před i za mostem, v popisu cizích zařízení na mostě nic není uvedeno, pouze rezervní chráničky – kde je vedení VO umístěno ?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 27 V dokumentaci mostu je uveden podélný spád komunikace ve výškovém oblouku s klesáním 1,1-0,9%, ovšem v podélném řezu komunikace je podélný sklon konstantní 1,2 % mimo zakružení? Je správně niveleta na mostě nebo silnici?

**Odpověď:** Nivelety jsou správně, osy větví a modelu komunikace a mostu jsou rozdílné, tudíž i sklony.

- 28 Přechod mostního svodidla na silniční – kde je uvažován přechod z úrovně zadržení H2 na N2?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

#### SO 701-2 – PHS část v km 1,33-1,65

- 1 Popis panelů z hlediska zvukové pohltivosti a neprůzvučnosti (A3 a B3) se již dle norem nepoužívá, je nutné definovat tyto parametry přímo hodnotou (číslo).

**Odpověď:** Návrh vychází z akustické studie z roku 2017 . Dodavatel bude vázán popisem uvedeným v této studii (pohltivost a neprůzvučnost dle TP 104 článek 6 vlastnosti PHC – kategorie A3 a B3.).

Hodnoty jsou definovány B3 (DLR > 24 dB), A3 (DL $\alpha$  > 8 dB).

- 2 Není vykreslen pohled na zeď – výšková dispozice, není vytyčení zdi.

**Odpověď:** Vzhledem ke konstantní výšce zdi, nebyl pohled (výšková dispozice) vykreslen. Vytyčení je zřejmé z pracovních příčných řezů komunikace - zeď je v konstantní vzdálenosti od komunikace (viz. vzorové řezy SO 700). Případné vyšší nároky na vytyčení se uplatní v RDS.

- 3 Výška zdi ?? uvedeno je 3,50 m, podle výkresů cca ,010 m od hlavy piloty, na mostě od římsy ! odbadem tímto vychází, že na mostě bude o cca 0,20 m vyšší než v trase. Jaká je požadovaná výška z hlukového posouzení (ve vztahu od přílehlé brany komunikace)?

**Odpověď:** Na mostě bude PHS vyšší z důvodu osazení na římsu mostu. Detailně bude rozkresleno v rámci RDS:

- 4 Není vykreslena výztuž piloty (vůbec nic ani obecný popis) a základu PHS, není uvedeno křytí. Bude dokumentace doplněna?

**Odpověď:** Doplněno do PD: Základ = hlava piloty - výztuž hlavy piloty je tvořena výztuží, která zasahuje z piloty - hlava piloty bude betonována až po osazení ocelových sloupků PHS - viz TP 104-11/2016 - ve které budou zahrnuty požadavky konkrétního dodavatele PHS - schema vyztužení piloty viz TP 104 str. 91.

- 5 Základ – na něm je ještě blava a pak nějaká vyrovnávka ještě výšky 0,10 m ?

**Odpověď:** Vyrovnávka bude řešena v RDS dle požadavku vybraného dodavatele PHS.

- 6 Beton pilot je C 16/20-XA1, používá se minimálně C 25/30-XA1, bude provedena oprava?

**Odpověď:** Je opraveno v PD

- 7 Jaké je PHS na mostě – materiál výplně, sokly, kotvení.

**Odpověď:** Je doplněno do TZ.

- 8 Bude na sloupcích PHS požadována krytka?

**Odpověď:** Sloupy budou vč. Krytky - doplněno do TZ.

- 9 V popisu TZ je uvedeno, že protihlukový panel se musí přizpůsobit vizuálním záměrům architekta nebo projektanta, včetně barevnosti. Kde jsou tyto požadavky uvedeny – chybí pohled na architektonické řešení, popis barevnosti dle RAL atd.

**Odpověď:** Požadavky jsou shrnuty v části 3.8 TZ. Jiné požadavky architektonického řešení nebudou uplatňovány.

- 10 Paradoxně je požadováno předložit architektonické řešení dotčeným osobám ke schválení – jaké osoby jsou tímto myšleny (investor, obec, majitelé dotčené nemovitosti, orgán ochrany přírody)? Je známo vhodné řešení, nebo jiné požadavky dotčených osob?

**Odpověď:** Tato poznámka byla z TZ vypuštěna.

- 11 V kapitole 3.8. je uvedeno konkrétní barevné provedení PHS – takže toto je závazné ?, budou se řešit pouze barevné vzory?

**Odpověď:** Ano

- 12 Únikové dveře – rozměr únikových dveří je 2,29x1,03, stavební otvor 1,2x2,5 m (viz. TZ). V TP 104 a ČSN EN 1794-2 je však na únikové dveře minimální požadavek 0,9x 2,1 m (šířka x výška). Předpokládáme, že platí požadavek normy?

**Odpověď:** Přesný rozměr únikových dveří bude vybrán dle typu konstrukce dodavatele PHS ( bude umožněna změna rozměru pokud bude vyhovovat uvedené TP).

- 13 Úniková schodiště – chybí výkresová část (podélný a příčný řez), je uveden pouze slovní popis. Bude dokumentace doplněna?

**Odpověď:** Ano, dokumentace je doplněna.

- 14 Jak je na koncích zdi řešen výškový náběh ? Neprovádí se, je přímo zed' výšky 3,50 ? Nebo Je uvažován nějaký výškový náběh ? Na jakou délku a s jakými tvarem (výšky)? Bylo toto zohledněno ve hlukové studii – ve stavebním povolení je pouze výška 3,5m na celou délku zdi.

**Odpověď:** Výškový náběh není navržen, zdi odpovídají požadavkům hlukové studie.

#### SO 203 – most

- 1 Obecně podobné připomínky jako u SO 202, nesoulad v jednotlivých částech PD a dalších SO.

- 2 Není uvedena požadovaná únosnost základové spáry!

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 3 V zásadách bezbariérového užívání staveb je příčný sklon chodníku 2%, v příčném řezu mostem je u chodníku sklon 5% !! (asi chybné číslo).

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

- 4 Za zídkou je cyklostezka (výška zábradlí 1,30m) – jak je řešen bezpečnostní odstup od zábradlí ? – příjezdní profil ?

**Odpověď:** průjezdní profil bude zakreslen, bezpečnostní odstup je dodržen

- 5 Pokud je v souběhu se silnicí cyklostezka, proč je požadována výška zábradleního svodidla 1,30 m? Stačí dle TP 1,10 m?

**Odpověď:** výšku zábrad.svodidla lze snížit na 1,1 m

6 Popsána tloušťka skladby vozovky 135 mm, zakótováno 140 mm ?

**Odpověď:** Na odpovědi se pracuje, bude ještě upřesněno.

7 Sklon spodní brany zavěšených křídel 1:2 – jak bude provedeno hutnění pod křídlem?

**Odpověď:** ze stran

8 Úpravy terénu – neodpovídají – délka křídel je na obou stranách mostu stejná, ale sklon je u železnice 1:1,5 a u cyklostezky 1:2 (spád příkopu do mostu). Není zřejmá úprava za křídly (výška obrubníku a sklon, asi není něco dobře).

**Odpověď:** sklony jsou 1:2 na obou stranách, viz půdorys a příčný řez výška obruby za římsou navazuje na římsu a poslední obruba je náběh se snížením převýšení na 20 mm

9 Jak je vedeno dočasné zatrubnění DN 800? Nejsou potřeba pomocné konstrukce?

**Odpověď:** Umístění dočasného zatrubnění a pomocné konstrukce budou řešeny v rámci RDS

10 V TZ části pažení je uvedeno, že stavební jámy budou zčásti svahované ve sklonu 1:1 – a co zbylá část? Bude pažena - kde ?

**Odpověď:** bude doplněno - případně pažené příložným pažením, dle potřeby

11 V prostoru mezi železnicí a silnicí je betonový žlab – bude nějak stavbou dotčen? Jedná se pouze o odvodnění ? Jak bude řešena ochrana žlabu? Nebo bude demolován a nově pak nahrazen? – jedná se o zásah do železnice, bylo projednáno ?!

**Odpověď:** Žlab je navržen k demolici a umístění nového (pouze v místech přisypání zemním tělesem), odvodnění z komunikace je navrženo do betonového rigolu - viz. SO řady 100.

12 Jak je ovlivněna konstrukce trakčního (a napínacího) stožáru cca 5 m za mostem? Není požadována nějaká ochrana? Jak je zajištěna ochrana železničního svršku při výkopových pracích? Nejsou nutné výluky, nebo omezení rychlosti?

**Odpověď:** Konstrukce stožáru nebude ovlivněna, práce v blízkosti trati budou probíhat za zpomalení provozu a v hodinách, kdy je provoz minimální. Technologie prací bude zvolena tak, aby práce trvaly minimální možnou dobu.

13 Inženýrské sítě nutné pro provoz železnice jsou na druhé straně trati? Určitě stojí za zmínku kde vlastně jsou!

**Odpověď:** Inženýrské sítě jsou na protější straně trati.

14 Stavba mostu probíhá v ochranném pásmu dráhy skoro přímo pod zesilovacím traťovým vedením!

**Odpověď:** Musí být zohledněno při provádění prací v blízkosti vedení.

#### SO 204 – most

Stejně jako u SO 203.

1 Navíc – dotaz zda je nutné provést most o světlosti 3,0 m, když pod železnicí je propustek cca 800-1000 mm ? – co hydrotechnické posouzení? Na druhé straně je propustek DN 800 !!, nebo DN 400 !! (nesoulad SO 101 a SO 204 = stejný propustek různé údaje) !! Světlost 3,0m se zdá nesmyslná ! co tam teče za vodu, když příkop vlastně není a voda z okolního terénu je zachycená cyklostezkou a převáděna propustkem DN 800 !?

**Odpověď:** Na vtoku k mostu je pod stezkou umístěn DN 800 (viz. SO řady 100). Most o světlosti 3m nahrazuje stávající most dle požadavku správce komunikace.

2 ŽB tížná zed' u železnice – jaké je tloušťka dřiku a šířka základu – v různých výkresech je jinak!?

**Odpověď:** bude sjednoceno

3 Jak je zabezpečena železnice při výkopu zídky (pažení ?) = demolice stávajícího křídla mostu (spíše propustku)!?

**Odpověď:** rýhu lze zabezpečit rozpěrným pažením

4 Vzdálenost krajní koleje železnice od výkopu ? – dojde k ovlivnění, nutnost výluk ?

**Odpověď:** Práce v blízkosti trati budou probíhat za zpomalení provozu a v hodinách, kdy je provoz minimální. Technologie prací bude zvolena tak, aby práce trvaly minimální možnou dobu.

5 Jak bude proveden zásyyp a hutnění v rubu zídky – uváděno ve výkrese je 0,20 m !?

**Odpověď:** Do vyhloubené rýhy se osadí prefabrikovaná zídka na podkladní beton a šterkový zásyyp se bude postupně hutnit. Šířka 0,2 m bude zvětšena na zásyyp.klín.

**SO 701-3 – PHS část v km 2,20-2,786**

Staničení, reálně 2,20-2,364; 2,630-2,730 a 2,742-2,786 – celkem 3 části

**Odpověď:** Jako u předchozího objektu PHS

**2) Zadavatel obdržel prostřednictvím profilu zadavatele dne 3.11.2020 v 12:24:15 hod. následující žádost, na kterou podává ve lhůtě uvedené vysvětlení.**

**Dotaz:** „Zadavatel ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 ze dne 27. 10. 2020 odpověděl na dotaz k SO 400, zde se píše: „Výkaz výměr k SO407 bude doplněn pouze do jedné stavby (B nebo C). V druhé stavbě zůstane tento objekt bez cen.“. TATO ODPOVĚĎ JE V ROZPORU S ČLÁNKEM 10.1 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE, KTERÝ ŘÍKÁ: „Dodavatel vyplní a ocení všechny položky soupisu prací s výkazem výměr ...“. Požadujeme odstranění rozporu mezi odpovědí na dotaz k SO 400 obsaženou ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 ze dne 27. 10. 2020 a článkem 10.1 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE.“.

**Odpověď:**

Objekt SO 407 je v soupisu prací stavby B vymazán a ocení se pouze ve stavbě C.

Zadavatel současně s tímto vysvětlením uveřejňuje upravený výkaz výměr, resp. tyto soubory:

Rozpocet - aktualizace bez cen2.xls; D7\_1 TECHNICKÁ ZPRÁVA.pdf; D7\_2 ŘEZY.pdf; D9\_1 TECHNICKÁ ZPRÁVA.pdf; D9\_2 ŘEZY.pdf; D6\_00 TECHNICKÁ ZPRÁVA.pdf; D6\_01 SITUACE PŘELOŽKY.pdf; D6\_02 SITUACE HDPE.pdf; D6\_03 ŘEZ ULOŽENÍ.pdf; D6\_04 SCHÉMA KABELŮ SŽ.pdf; NA DESKY.pdf; SO 401 D.6.00 Výkaz výměr.xls; Pozadavky\_vlastniku\_obchvat\_Kojice (002).docx

S ohledem na shora uvedené vysvětlení a prodloužení s odpovědí o dva pracovní dny (s výhledem dalšího prodloužení s ohledem na odpovědi na dotazy, které nebyly zodpovězeny v rámci tohoto vysvětlení) prodlužuje zatím lhůtu pro podání nabídek tak, že tato nově končí 27.11.2020 ve 12.00 hod.

Mgr. Ing. Robert Hebký, advokát

v z. Pardubického kraje