

PÍSEMNÁ ZPRÁVA ZADAVATELE

dle ust. § 85 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů,
(dále jen „zákon VZ“).

a) Identifikační údaje zadavatele, předmět veřejné zakázky a cena sjednaná ve smlouvě

Identifikační údaje zadavatele

název zadavatele:	Česká republika - Ministerstvo financí
právní forma:	325, organizační složka státu
sídlo (obec, adresa, PSČ):	Praha 1 - Malá Strana, Letenská 525/15, PSČ 118 10
identifikační číslo (IČ):	00006947
daňové identifikační číslo (DIČ):	CZ00006947
jehož jménem jedná:	Ing. Andrej Babiš, 1. místopředseda vlády a ministr financí

Název veřejné zakázky:

„Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“

Předmět veřejné zakázky

Předmětem této veřejné zakázky je provedení činností dle projektové dokumentace „Obnovení silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice“ zpracované společností Báňské projekty Teplice a.s., Kollárova 11, 415 36 Teplice, IČ: 46708456.

Předmětem plnění je obnova silničního spojení města Mostu s okolními obcemi ležícími severně od města Mostu, tj. obcemi Mariánské Radčice a Braňany.

Komunikace je navržena typu MO2k 7,5/7,5/30 a to v intravilánu (před stykovou křižovatkou SO 103) a v kategorii S 7,5/50 resp.70 v extravilánu. Návrh konstrukce vozovky odpovídá dopravnímu zatížení III. tř. – až 1200 TNV denně, povrch bude živičný z asfaltového betonu.

Z prostoru od budoucí stavby MiniMostu je vedena společně s komunikací po celé trase také cyklistická stezka v šíři 3 m.

Součástí stavby je přemostění kolejiště TRAM, ČD a řeky Bíliny a přemostění stávajících produktovodů UNIPETROL RPA.

Stavbou dojde k vynuceným přeložkám IS – vodovodu SČVK a Unipetrol RPA (SO 302-303), elektrických sítí Telefonica O2, Technických služeb města Mostu, Czech Coal Services a Unipetrol RPA (SO 401 – 405) a k přeložce návěštní lávky (SO 651).

Stavba je navržena z důvodu obnovy původní komunikace částečně na výsypce, částečně na poddolovaném území a z části na území se složitými základovými poměry, navíc se jedná o práci v prostoru kolejíště TRAM a ČD.

Navrhovaná trasa v podstatě kopíruje okraj bývalých hnědouhelných lomů Most – Kopisty a Ležáky a dále pokračuje při jižním okraji vnější výsypky Růžodol a po severním okraji popelové skládky CHEZA-Nové Pole (bývalý lom Venuše). Po částech bývalé silnice III. třídy pokračuje směrem na Mariánské Radčice, kde končí napojením na stávající komunikaci Mariánské Radčice – Braňany.

Trasa je situována v nemalém úseku do blízkosti horní hrany zbytkových jam hnědouhelných dolů nebo na plošiny vnitřních výsypek.

Území je v současné době ovlivňováno pouze sanačními pracemi spojenými s likvidací zbytkové jámy lomu Most – Kopisty. 200 let důlní činnosti a na ně navazujících průmyslových provozů se projevilo na inženýrsko-geologických poměrech oblasti. Kromě výše uvedené změny vrstevních sledů se dále uplatňují hlavně geodynamické jevy, zejména poklesy terénu vlivem hlubinné činnosti a sesuvné jevy na svazích povrchových dolů a jejich výsypek.

SO 101 – Okružní křižovatka – km 0,09035

Okružní křižovatka je navržena jako malá, o vnějším průměru okružního pásu $D=32$ m (TP 135: ČSN 73 6102) s šíří okružního pásu 5,5 m. Průměr středového prstence bude 10,00 m.

Nová konstrukce vozovky okružní křižovatky je navržen dle TP170 – katalogové číslo D 1-N-1-III-PIII pro III. třídu dopravního zatížení (tj. až 1 200 TNV/24h). Povrch jízdního pásu bude živičný z asfaltového betonu, celková tloušťka konstrukce je 570 mm. Částečně pojížděný okružní prstenec bude široký 1,50 m (ve sklonu 5 %) a 1,0 m (ve sklonu 1:3) s povrchem ze žulové dlažby a s konstrukcí o celkové tloušťce 620 mm. Obnova stávajícího povrchu bude provedena odfrézováním živičného krytu v tl. 100 mm a doplněním vrchní podkladní vrstvy ACL tl. 60 mm a obrusné vrstvy ACo tl. 40 mm.

Hrany zpevnění mimo odtokovou hranu budou lemovány silničními obrubami 1000x250x150/120 mm s převýšením 120 mm nad vozovkou.

Odvodnění povrchu vozovek je řešeno stávajícím způsobem příčným a podélným spádováním do stávajících odvodňovacích příkopů.

Vzhledem k umístění křižovatky na násypovém tělese stávajícího mostu musí být po okrajích osazena ocelová svodidla.

SO 102 – Styková křižovatka – km 0,19737

Křižovatka se nachází v intravilánu města Mostu, nejbližší křižovatka se nachází ve vzdálenosti cca 70 m. Stávající vozovka výjezdové větve MÚK bude bez směrových a příčných úprav, uvažuje se pouze s obnovou stávajícího povrchu a případné sanace poruch vozovky v prostoru křižovatky, obdobně jako u stavebního objektu SO 101. Nový paprsek bude připojen na vnější hraně směrového oblouku výjezdové větve, osa připojení bude s osou výjezdové větve svírat úhel 90°. Geometrické uspořádání křižovatky je dáno omezeným prostorem na stávajícím vysokém násypovém tělese a s ohledem na nový blízký most.

Přistavovaná konstrukce vozovky bude stavěna na vysokém násypovém tělese vyztuženém geosyntetiky. Stavba zemního tělesa je dle příslušné ČSN 73 6133 považována za náročnou, (vzhledem k výšce násypu až 6,0 m a blízké rychlodráze a trati SŽDC). Násypové těleso

bezprostředně navazuje na nový silniční most – SO 201, přechodová zóna je řešena stavebním objektem silničního mostu. Přistavované násypové těleso bude budováno do výšky cca 6,0 m dle ČSN 73 6133, zemina v podloží bude nahrazena do hloubky 0,50 m vhodnou zemínou s vyšší propustností, případně jinou vhodnou zemínou do násypového tělesa a vyztuženo tkaným geosyntetikem v celé jeho aktivní zóně.

Nová konstrukce vozovky stykové křižovatky je navržen dle TP170. – katalogové číslo D 1-N-1-III-PIII pro III. třídu dopravního zatížení (tj. až 1 200 TNV/24h). Povrch jízdního pásu bude živičný z asfaltového betonu, celková tloušťka konstrukce je 570 mm.

Nezpevněné krajnice budou upraveny ŠD 0-32 v šíři 1,50 m, do kterých budou usazena ocelová svodidla.

SO 103 – Styková křižovatka – km 0,53158

Křižovatka je navržena v souladu s ČSN 73 6102 jako styková, trojramenná, úrovňová bez usměrnění dopravních proudů, s úhlem napojení paprsku vedlejší komunikace 90°. Hlavní komunikací bude silnice III/2565.

Povrch komunikace je zde odvodněn podélným a příčným spádováním do souběžných tratí a rigolů. Plán komunikace pak do podélných drenáží (v oblasti zářezu) nebo do otevřených zpevněných příkopů. Příkopy a rigoly jsou zpevněny betonovými tvárnicemi s přídlažbovými deskami. Minimální podélný sklon dna příkopů a rigolů je 0,50 %.

SO 104 – Nová silniční komunikace – km 0,38800–1,75570

Návrh konstrukce vozovky odpovídá dopravnímu zatížení III. tř. – až 1200 TNV denně, povrch bude živičný z asfaltového betonu, celková její tloušťka bude 570 mm.

V km cca 1,350 bude vybudováno vysoké násypové těleso (výška až 6,0 m). Zdejší geotechnické poměry staveniště jsou hodnoceny jako složité, v místě je zemina značně podmáčená.

Odvodnění je zde řešeno do podélných rigolů a příkopů, které jsou svedeny v nejnižším místě skrz propustky s betonovými čely terénním průlehem do odvodňovacího příkopu stávající polní cesty. Příkopy a rigoly jsou v místech odtoku svedeny do vsakovacích jam hlubokých cca 1,0 m a vyplněných HDK 63-125. Rigol v konci tohoto úseku je zaústěn do prefabrikované horské vpusti, její odtokové potrubí DN200 PP je zaústěno do výústního objektu nad řeku Bílinu. Podmáčené území bude odvodněno pomocí hlubokých drenážních per směrem k budoucímu jezeru Most.

SO 104 – Nová silniční komunikace – propustek 2

Navrhovaný propustek převádí vody levostranného silničního příkopu podchodem pod novou silnicí a umožňuje tak odvodnění lokální terénní deprese uzavřené výstavbou násypového tělesa. Lokalizace propustku vyplývá z polohy nejnižší výškové úrovně zmíněné terénní deprese.

Bod křížení:	km 1,340 00 (SO 104)
Úhel křížení:	kolmý
Profil propustku:	trubní prefabrikát DN 1200 mm
Kolmá světlost propustku:	1,200 m
Délka propustku (v ose) vč. říms:	20,500 m
Délka propustku (v ose) bez říms:	20,200 m
Délky konstrukcí čel:	vtok – 7,200 m, výtok – 7,200 m

Výška nadloží propustku (v niveletě silnice): 3,81 m (k povrchu prefa trouby) resp.
3,64 m (k povrchu obetonávky)
Výška nivelety nad dnem propustku: 5,20 m
Zatížení propustku: zatěžovací třída A dle ČSN 736203

Jedná se o klasický přesýpaný kolmý propustek z trubních hrdlových prefabrikátů posílených monolitickou obetonávkou, s ŽLB monolitickými čely charakteru úhlových OZ (s křídly rovnoběžnými s osou komunikace); celkové řešení významně ovlivňují zejména výška násypu a nevhodné vlastnosti výsypkového podloží.

SO 105 – Obnova povrchu stávající komunikace – km 1,75570–2,32000

Komunikace je navržena v kategorii S7,5/50 se souběžnou cyklostezkou oddělenou zeleným pruhem šíře 1,50 m. V km 2,177 70 se na navrhovanou komunikaci napojuje stávající komunikace od Kopist. Nová křižovatka je řešena jako styková bez usměrnění dopravních proudů.

Vzhledem ke značnému poškození konstrukce stávající komunikace důlním provozem je navrženo její vybourání alespoň po spodní podkladní vrstvy a vybudování zcela nové konstrukce tl. 570 mm dle předchozích objektů.

Odvedení povrchových vod je řešeno pomocí příčného a podélného sklonu vozovky do podélných příkopů, které jsou zaústěny do prefabrikovaných horských vpustí, jenž jsou potrubím DN200 PP napojeny na vsakovací studnu hlubokou cca 4,5-5,0 m.

SO 106 – Nová silniční komunikace – km 2,32000–4,95874

V daném úseku bude vybudována nová silniční komunikace se stejnými parametry jako komunikace objektu SO 104 – kategoriijní šířka S 7,5/70, konstrukce bude totožná – povrch z asfaltového betonu, celková tloušťka konstrukce 570 mm.

Cyklistická stezka SO 108 je zde vedena souběžně po pravé straně úseku, je odsazená ve vzdálenosti 1,50 m za zatravněným dělicím pásem na společném zemním tělese.

Odvodnění komunikace je zde řešeno pomocí podélných vsakovacích příkopů, neboť terén je zde rovinatý bez možnosti zaústění do vodoteče. Dle GT průzkumu jsou zde zeminy vhodné pro zasakování povrchových vod.

SO 106 – Nová silniční komunikace – opěrná zeď

Opěrná zeď je navržena jako klasická tížná. Bude provedena z monolitického betonu, má kolmý líc, provedený do hladkého bednění, beton C25/30-XF2. Na koruně zdi bude provedena monolitická železobetonová římsa. Římsa zdi tvoří odrazný obrubník komunikace.

Za rubem zdi bude jako drenážní vrstva vyskládána kamenná rovinanina šířky cca 500 mm. V dolní části výkopu se provede těsnicí jílovitá vrstva a umístí podélná drenáž z perforované PVC trubky DN100. Ta se odvede po cca 5 m skrz zeď na terén.

Zásypy za rubem zdi budou provedeny tříděným vykopaným materiálem do úrovně stávajícího terénu. Budou po vrstvách hutněny. Nad úroveň stávajícího terénu budou provedeny v rámci stavby násypu komunikace. Většina násypu je tvořena "kufrem" komunikace.

Do římsy je osazeno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Sloupky budou kotveny po 2 m. Římsa bude vyztužena a bude přikotvena do dříku stěny opěrné zdi vytaženou výztuží. Římsa bude

provedena z betonu C30/37-XF4+XD3 a opatřena ochranným nátěrem proti mrazu a posypovým solím.

SO 107 – Obnova povrchu stávající komunikace – km 4,95874–5,77548

Kategorijní šířka komunikace je navržena S 7,5/60. Stávající niveleta vozovky zde zůstane povětšinou zachována, případně mírně nadvýšena (max. cca 20 cm). Stávající živičný povrch bude odfrézován, na odfrézovaném povrchu se provedou sanační práce nově objevených poruch stávající konstrukce a zpětně se doplní nové vrchní podkladní a obrusné vrstvy dle vzorového příčného řezu. Místně je stávající komunikace užší (cca o 0,70 m) než navrhovaná kategorie, proto se zde provede potřebné rozšíření. Způsob obnovy vozovky musí být prováděn za plného provozu na komunikaci, uvažuje se s řízeným kyvadlovým provozem po volné polovině komunikace.

V km 5,000 00 bude upravena stávající styková, trojramenná křižovatka. Na vedlejší komunikaci budou jízdní pruhy usměrněny středním dělicím ostrůvkem s povrchem ze žulové dlažby. Bude provedena optimalizace geometrického uspořádání křižovatky zúžením stávající komunikace a to v souladu s proěřením průjezdnosti návrhového vozidla a zajištěním rozhledových poměrů v křižovatce dle ČSN 73 6102. Úhel křižujících se paprsků je 75°. Budovaná komunikace bude silnice III. třídy.

Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno spádováním vozovky do podélných příkopů. Mezi násypovým tělesem komunikace a cyklostezky bude zřízen zpevněný odvodňovací příkop hloubky 0,50 m, který je zaústěn v nejnižším místě do prefabrikované horské vpusti, jejíž odtok je vyveden mimo násypové těleso do vsakovacího trativodu.

SO 108 – Cyklistická stezka

Uvažovaná návrhová rychlost je 20 - 30 km/h. Podélný sklon nepřekračuje hodnotu 4,0 %, což zajišťuje dostatečný jízdní komfort pro nesportovní jízdu. Celková délka cyklostezky je 7,859 34 km + 0.05350 (úsek, který byl připojen k této stavbě ze stavby „Obnovení silnice III/2538 Most – Braňany“), směrové řešení je pracovní rozděleno na 3 úseky.

První úsek je staničen od ZÚ do km 1,200, v tomto úseku je cyklostezka navržena jako obousměrná, dvoupruhová o šířce jednoho pruhu 1,50 m – celková šířka zpevnění je 3,0 m. Vozovka je lemována nezpevněnými zemními krajnicemi šíře 0,25 m. Výškově cyklostezka kopíruje stávající terén, niveleta je mírně nadvýšena (0,5 až 1,0 m).

Od km 1,200 do km 4,332 48 – 2.úsek – se cyklostezka přimyká k silniční komunikaci a je dále vedena v souběhu s ní, oddělena je pouze zatravněným pásem šíře 1,50 m, její vytyčení je tudíž dáno osou silniční komunikace. Cyklostezka od km 1,200 00 je plynule zúžena na 2,00 m a to z prostorových důvodů. Od km 1,575 je pak opět plynule rozšířena na celkovou šířku zpevnění 3,0 m. Od tohoto staničení je cyklostezka navržena jako obousměrná dvoupruhová o šířce jízdního pásu 3,0 m se zemními krajnicemi o šířce 0,25 m až 0,50 m. Její konstrukce je položena na společném zemním tělese se silniční komunikací. Poslední – 3.úsek- začíná ve staničení 4,332 48, odkud je cyklostezka opět vedena samostatnou vytyčovací osou nezávisle na silniční komunikaci. Její šíře zpevněné vozovky je už neměnná 3,00 m, lemována nezpevněnými krajnicemi šíře 0,25 – 0,50 m.

Příčný sklon cyklostezky je ve všech úsecích neměnný 2,0 % vpravo (ve smyslu staničení).

Konstrukce odpovídá danému provozu a zcela vylučuje automobilovou dopravu. Povrch bude živičný z jemnozrnného asfaltového betonu. V úseku km 6,456 25 – 7,297 17 je stezka vedena po stávající komunikaci, kde je uvažována pouze obnova stávajícího živičného povrchu odfrézováním vrstvy tl. 50 mm a opětovném doplnění jemnozrnného asfaltobetonu. V tomto úseku je uvažováno

s občasným provozem vozidel údržby popílkovodů, na tuto skutečnost bude upozorněno svislým dopravním značením.

SO 108 – Cyklistická stezka – propustek 3

Navrhovaný propustek převádí vody příkopů blízké silniční komunikace (SO 104, návaznost na propustek 2) a zajišťuje odvodnění prostoru s lokální terénní depresí uzavřenou mezi násypovými tělesy objektů SO 104 a SO 108.

Lokalizace propustku vyplývá z polohy nejnižší výškové úrovně zmíněné terénní deprese.

Bod křížení:	km 0,808 50 (SO 108)
Úhel křížení:	kolmý
Profil propustku:	trubní prefa DN 1000 mm
Kolmá světlost propustku:	1,000 m
Délka propustku (v ose) vč. říms:	16,800 m
Délka propustku (v ose) bez říms:	16,500 m
Délky konstrukcí čel:	vtok – 7,200 m, výtok – 8,200 m
Výška nadloží propustku (v niveletě silnice):	3,89 m (k hornímu povrchu prefa trouby)
Výška nivelety nad dnem propustku:	5,05 m
Zatížení propustku:	zatěžovací třída A dle ČSN 736203

Jedná se o klasický přesýpaný kolmý propustek z trubních hrdlových prefabrikátů uložených na betonovém loži, s ŽLB monolitickými čely charakteru úhlových OZ (s křídly rovnoběžnými s osou komunikace). Celkové řešení významně ovlivňují zejména výška násypu a nevhodné vlastnosti výsypkového podloží (úpravy výsypkového podloží vč. posilujících prvků, nadvýšení výškového vedení, atd.).

SO 109 – Nová silniční komunikace – km 5,77548–8,38519

Komunikace je projektována s návrhovými parametry vyhovujícími pro silnici III. třídy. Návrhová kategorie komunikace je S 7,5/50.

Projektovaná komunikace SO 109 má celkovou délku 2 609,71 m, začátek úpravy (ZÚ) je situován do km 5,575 48 – konec SO 107, konec úpravy (KÚ) je v km 8,385 19 – hrana křižovatkového napojení. Směrově je trasa složena z přímých úseků s vloženými směrovými oblouky. V trase je celkem 9 směrových oblouků s poloměry od 150,0 m do 700,0 m.

Na projektované komunikaci je celkem 6 stykových křižovatek.

Návrh nivelety projektovaného řešení vychází zejména z výšek navazujících komunikací (křižovatky označené jako K1 až K 7) a mostního objektu SO 203, přemostujícího produktovody společnosti Unipetrol RPA.

Vozovka komunikace je navržena v jednostranném příčném sklonu 2,5 %, který se s ohledem na požadované hodnoty dostředných sklonů ve směrových obloucích a dobré odvodnění v průběhu trasy několikrát překlápí. Na obou koncích úpravy se příčný sklon komunikace přizpůsobuje sklonovým poměrům navazujících komunikací.

Šířkové uspořádání odpovídá návrhové kategorii komunikace S 7,5/50, tzn. že ve volné trase je šířka zpevněné vozovky 7,0 m a šířka obou nezpevněných krajnic je 0,50 m.

Odvodnění vozovky a všech zpevněných ploch je zabezpečeno jejich podélnými a příčnými sklony. Povrchové vody jsou příčným sklonem svedeny k okraji vozovky a jsou obvykle sváděny do odvodňovacích příkopů, nebo výjimečně na okolní terén. Podpovrchové odvedení vody, která se dostane do konstrukce vozovky, je řešeno pomocí trativodu, vyústěného v km 7,870 do přilehlého příkopu.

SO 201 – Most přes kolejiště ČD a řeku Bílinu

Charakteristika mostu: trvalý silniční most pozemní komunikace přes tramvajovou a železniční trať a přes řeku, směrově v přímé a v přechodnici, výškově v přímé a ve vypuklém výškovém oblouku, se spojitou zavěšenou spráženou ocelobetonovou konstrukcí.

Délka přemostění:	166,800 m,
Délka mostu:	182,220 m,
Délka nosné konstrukce:	169,200 m,
Rozpětí polí:	51,0 + 27,0 + 26,0 + 23,0 + 23,0 + 18,0
Šikmost mostu:	uložení je kolmé,
Volná šířka mostu:	7,500 m (OP1) až 9,098 m (OP7),
Šířka průchozího prostoru nouzového chodníku:	2 x 0,75 m,
Šířka mostu:	10,500 m (OP1) až 12,198 m (OP7),
Výška mostu nad terénem:	cca 9,6 m,
Zatížení a zatížitelnost mostu:	zatížení pro Skupinu pozemních komunikací I podle ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravní.

Nosná konstrukce je sprážená ocelobetonová. Vzhledem k omezené konstrukční výšce má ocelová část konstrukce čtyři podélné hlavní nosníky v příčném řezu. Nosníky jsou svařované, mají průřez tvaru I výšky 0,80 m a šířka horní i dolní pásnice je 0,35 m. Nad koncovými opěrami je výška hlavních nosníků zmenšena na 0,425 m z důvodu vytvoření prostoru pro kapsy mostních dilatačních závěrů. Tloušťka stojiny i pásnic bude odstupňována podle namáhání nosníků v daném průřezu.

Vozovka na mostě a tím i celá nosná konstrukce má proměnnou šířku, rozdíl v šířce nosné konstrukce na opěře OP1 a opěře OP7 činí 1,698 m. Z výrobních důvodů je osová vzdálenost krajních dvojic hlavních nosníků konstantní po celé délce nosné konstrukce a činí 2,500 m. Ocelová konstrukce je dále opatřena příčníky – opěrovými, pilířovými a mezipodporovými běžnými a mezipodporovými v místě závěsů.

Ocelová část nosné konstrukce je navržena z oceli S355N podle ČSN EN 10 205-3.

Z důvodu zjednodušení realizace je sprážená deska navržena jako poloprefabrikovaná, která se skládá z prefabrikované spodní části a z monolitické horní vrstvy. Prefabrikovaná část desky je navržena ve formě tzv. filigránů a působí jako ztracené bednění pro monolitickou část, která zajišťuje spojitost konstrukce a dokonalý podklad pod vodotěsnou izolaci mostovky. Prefabrikovaná i monolitická část sprážené desky vzájemně spolupůsobí.

Z důvodu vylehčení nosné konstrukce je sprážená deska navržena z lehkého betonu třídy LC35/38 – D2,0. Z lehkého betonu je navržena prefabrikovaná i monolitická část sprážené desky. Betonářská výztuž je z oceli B500B.

Nosná konstrukce bude uložena na hrncová ložiska. Podélně pevné uložení bude na pylonu P2, na kterém bude osazeno jedno všesměrně pevné a jedno příčně posuvné ložisko. Na všech ostatních podpěrách bude osazeno vždy jedno podélně posuvné a jedno všesměrně posuvné ložisko. Z důvodu

ochrany nosné konstrukce proti účinkům bludných proudů bude pod ložisky vrstva elektricky izolující polymermalty tl. min. 10 mm.

Na koncových opěrách OP1 a OP7 budou osazeny mostní dilatační závěry. Závěry budou vrchové lamelové. Závěr na OP1 je navržen pro celkový posun 80 mm, závěr na OP7 je navržen pro celkový posun 160 mm. Tento závěr bude opatřen roštovým roznášecím mechanismem.

SO 202 – Stavební úpravy lávky pro cyklisty

SO řeší stavební úpravy na stávajícím mostním objektu. Most je umístěn na obslužné závodové komunikaci propojující komunikační a parkovací plochu provozních budov čerpací stanice Unipetrol RPA se stávající polní cestou situovanou za trasou struskovodů v katastru obce Libkovice. Předmětem přemostění je překážka, kterou reprezentuje trasa dvou struskovodů - 2 ocelová potrubí. Jedná se o 2 x TR. Ø 620 mm, vedené v zářezu/rýze (v lokalitě křížení se dnem rýhy cca 1,60 m pod úrovní terénu), cca 0,35 – 0,40 m nad dnem rýhy. Úhel křížení je cca kolmý.

Délka mostu:	5,120 m (ruby krajních opěr)
Délka NK:	4,04 m
Šikmost most/NK:	90°
Stavební/konstrukční výška NK:	konstantní 0,31/0,31 m
Šířka mostu/NK:	3,17/3,17 m
Šířka mezi zábradlím:	3,17 m
Volná šířka:	3,17 m
Plocha NK lávky:	4,04 x 3,17 = 12,8 m ²
Volná výška pod mostem:	cca 1,30 m (nad dnem rýhy pro struskovody)
Výška mostu nad terénem:	cca 1,60 m (nad dnem rýhy pro struskovody)
Zatížitelnost:	most na obslužné závodové komunikaci byl zřejmě navržen jako účelový - nejsou známe zatěžovací údaje, na které byl most navržen; (pozn.: NK mostu vykazuje vysokou zatížitelnost, cca více jak 20-krát vyšší než vyžadují potřeby funkce lávky pro cyklostezku).

ocelová konstrukce

- nosná ocelová konstrukce bude vyjmuta z polohy,
- aplikace nových trubkových příčníků vevářených mezi nosnými I-profilů v polohách sloupků zábradlí (kraje a střed),
- navaření bočních okapových plechů na stávající mostovkový plech,
- navaření koncových plechů uzavírajících novou betonovou spádovou a vyrovnávací vrstvu (mostovky),
- nové mostní (ochranné) zábradlí a jeho ukotvení k NK,
- protikorozní ochrana - provedení otryskání a příprava povrchu na stupeň čistoty Sa3 a aplikace kombinovaného povlaku PKO (metalizace Zn + organické nátěry) pro třídu korozního zatížení C3-C4, pro životnost 30 roků.

opěry

- stávající betonové opěry budou v horní úrovni odbourány,

- provedení betonáže nových ŽLB (C30/37 – XF4) úložných prahů a závěrných zdí (včetně úložných bloků pro nosné I-profilů) respektujících tvarově, konstrukčně a vyztužením současné kvalitativní požadavky (včetně odvodnění); nová ŽLB dobetonávka ÚP a ZZ bude kotvena do stávajících opěr pomocí kotev z betonářské výztuže lepením do vrtů; nové řešení reprezentuje zvýšení úrovně o 100 – 160 mm – ÚP a ZZ respektuje nově zavedený příčný sklon vozovky,
- stávající vizuálně přístupné povrchy opěr budou opatřeny ochranným a barevně sjednocujícím nátěrem, paropropustným.

mostovka

- provedení vyrovnávací a spádové ŽLB (C30/37 – XF4, výztuž KARI sítí) vrstvy sprážené se stávající plechovou mostovkou (kotvičky, přivaření). Vrstva bude zajišťovat příčný sklon – proměnná tloušťka 40 – 100 mm).

vozovka

- ve funkci vozovky je přímopojížděná mostovka. Bude aplikována přímopojížděná polymerní izolace se vsypem, provedená i v horních površích ZZ.

uložení NK, závěry

- válcované profily NK budou ukládány na nové úložné bloky (+ polymercementové vyrovnání) prostřednictvím elastomerických ložisek nevyztužených (10 mm); event. projevy deformace/nerovností nosných profilů budou vyrovnány navařením plechů na NK; jednoduché bezdilatační závěry (20 mm) budou těsněny voštinovou elastomerickou vložkou vlepenou mezi uzavírací plechy NK a závěrné zídky.

SO 203 – Přemostění produktovodů

Charakteristika mostu: trvalý silniční most přes produktovod, výškově částečně v přímé a částečně ve vypuklém oblouku, směrově v oblouku a částečně v přechodnici, monolitický z předpjatého betonu, o třech polích, s normovanou zatížitelností.

Délka přemostění:	88,500 m
Délka mostu:	1 01,200 m
Délka nosné konstrukce:	91,500 m
Rozpětí polí:	25,0 + 40,0 + 25,0 m
Šikmost mostu:	uložení kolmé
Volná šířka mostu:	7,500 m
Šířka průchozího prostoru:	2 x 0,750 m
Šířka mostu mezi zábradlími:	10,000 m
Šířka mostu:	10,600 m
Výška mostu nad terénem:	4,000 m
Stavební výška:	1,585 m
Plocha mostu:	885,0 m ²

Zatížení: skupina pozemních komunikací 1 podle ČSN EN 1991-2.

Nosnou konstrukci mostního objektu tvoří monolitický spojitý nosník o třech polích rozpětí 25,0 + 40,0 + 25,0 m z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí hlavního pole je dáno přemostěním produktovodů při malém úhlu křížení 12,6°. Rozpětí krajních polí je dáno statickými potřebami spojitě konstrukce a podmínkou, aby koncové opěry mostu byly již mimo produktovody.

Výška průřezu nad mezilehlými pilíři je 2,0 m. Vzhledem k malé výšce krajních polí nad terénem se výška průřezu zmenšuje přímkovým náběhem ke koncovým opěrám až na 1,0 m. Aby nedocházelo ke vzniku tahových reakcí na opěrách, je i střední pole vylehčeno přímkovými náběhy na výšku průřezu sníženou až na 1,5 m.

Příčný řez nosné konstrukce je jednotrámový. Šířka trámu je 3,4 m, boční konzoly mají vyložení 3,3 m. Celková šířka nosné konstrukce je 10,0 m. Tloušťka konzol ve vetknutí do trámu je 0,5 m, tloušťka konzol na volném konci je 0,25 m.

Horní povrch nosné konstrukce sleduje podélný sklon nivelety komunikace (proměnný ve vypuklém výškovém oblouku) i příčný sklon vozovky 2,5 %. Podél nižšího okraje nosné konstrukce je navržen pruh v protispádu 4,0 %. Ve vzniklém úžlabí jsou umístěny odvodňovače a trubičky pro odvodnění povrchu izolace.

Z důvodu maximálního odlehčení základů v území s velmi nepříznivými geotechnickými podmínkami je nosná konstrukce navržena z lehkého betonu LC35/38 – D2,0 – XF + XD1 + XC4.

K předpětí konstrukce se použije lanový předpínací systém se soudržností, kabely budou sestavené z 19 lan $\varnothing 15,7$ mm – 1570/1770 MPa s velmi nízkou relaxací. V konstrukci je navrženo 12 kabelů, z toho 6 kabelů se spojuje v pracovní spáře a 6 kabelů je průběžných, napnutých až po dokončení celé nosné konstrukce.

Betonářská výztuž nosné konstrukce je navržena z oceli B500B.

Nosná konstrukce je uložena na hrncová ložiska. Aby bylo možné při malém úhlu křížení zmenšit rozpětí hlavního pole na nezbytně nutnou délku, jsou mezilehlé pilíře navrženy jako úzké kruhové sloupky, na které je konstrukce uložena vždy prostřednictvím pouze jednoho ložiska. Účinky kroucení jsou zachyceny na koncových opěrách, kde je konstrukce uložena vždy na dvojici hrncových ložisek se zvětšenou osovou vzdáleností. Zvětšené osové vzdálenosti ložisek je dosaženo pomocí nadopěrového koncového železobetonového příčnicku.

Všesměrně pevné ložisko je navrženo na pilíři P2, na ostatních podpěrách je navrženo uložení podélně posuvné.

Nad koncovými opěrami jsou navrženy mostní závěry prstové, případně lamelové s roštovým roznášecím mechanismem. Mostní závěr na opěře OP1 musí vyhovovat pro posun 80 mm, závěr na opěře OP4 musí vyhovovat pro posun 160 mm.

Spodní stavba je monolitická železobetonová. Tvoří ji koncové opěry OP1 a OP4, mezilehlé pilíře P2 a P3 a opěrné zdi navazující na koncové opěry. Opěra OP1 má zúžený dřík i základový blok z důvodu blízkého vedení přemostňovaného produktovodu. Šířkové uspořádání na mostě je zde zajištěno pomocí konzoly vyložené z křídel i z navazující opěrné zdi.

SO 302 – Přeložka vodovodu SČVK

SO řeší přeložku vodovodního potrubí z ocelových trub DN500 v délce 270,79 m. Podél nově rekonstruované silnice a nově navržené cyklostezky jsou v oblasti bývalé čistírny důlních vod lomu Ležáky vedeny po obou stranách vodovodní řady DN500. Vodovodní řad z úpravny vody Meziboří ke komunikaci přiléhá z jižní strany. Řad bude zasažen výstavbou cyklostezky. Na tomto řadu je v betonové šachtě osazeno šoupě DN500. Betonová šachta bude do hloubky 1,0 m demolována a zasypána zeminou.

Přeložka potrubí bude provedena z ocelového potrubí PN 25 530/10 mm. Vnitřní ochrana potrubí je cementovou vystýlkou. Vnější ochrana potrubí je dvojnásobným nátěrem základní barvou a asfaltovou izolací – bitumen 25÷30 kV. Změna trasy a napojení na stávající potrubí je ze svařovaných segmentových oblouků.

Druhý stávající řad je ze severní strany komunikace a jeho trasa není rekonstrukcí komunikace ani výstavbou cyklostezky zasažena.

Stávající sekční šoupě DN500 osazené v šachtě před přeložkou bude vyměněno za nové včetně montážní vložky.

SO 303 - Přeložka vodovodu DN 100

SO řeší přeložku vodovodního potrubí z ocelových trub DN100 v délce 152,65 m.

Podél nově navržené silnice a cyklostezky je ve staničení silnice cca 7,0 – 7,150 navržena přeložka potrubí.

Trasa přeložky sleduje severní patu nově navrženého násypu silnice východním směrem a ve staničení silnice 7,131 podchází nové těleso silnice v ocelové chráničce 219/4 mm délky 20 m. Za podchodem silnice je trasa přeložky ukončena napojením na stávající potrubí.

Přeložka potrubí je z ocelového potrubí PN 10 109//4 mm. Vnitřní ochrana potrubí je cementovou vystýlkou. Vnější ochrana potrubí je dvojnásobným nátěrem základní barvou a asfaltovou izolací - bitumen 25÷30 kV.

Potrubí je uloženo v paženém výkopu šířky 900 mm mezi pažením na pískovém podsypu mocnosti 100 mm. Potrubí je zasypáno hutněným výkopkem. Do výše 150 mm nad vrchol potrubí prohozenou zeminou o maximálním zrně 20 mm.

Zemní práce jsou prováděny podle ČSN 73 3050 v zemině 3. třídy těžitelnosti s lepivostí 30 %. Celkový rozsah výkopových prací je 274 m³. Přebytný výkopek 55 m³ bude odvezen na skládku.

SO 304 – Odvodnění horských vpustí

HV ve staničení 6.992

Je navržena přípojka DN 250 délky 12,99 m. Potrubí je zaústěno do stávající betonové šachty do vyfrézovaného otvoru světlosti 300 mm. Utěsnění potrubí a stěny šachty je pěnou PUR.

HV ve staničení 8.061

Je navržena přípojka DN 250 délky 9,46 m. Napojení potrubí na HV je přes koleno DN 250 30°. Potrubí je zaústěno do stávající betonové šachty do vyfrézovaného otvoru světlosti 300 mm. Utěsnění potrubí a stěny šachty je pěnou PUR.

Přípojky HV do stávajících šachet jsou ze žebrovaného potrubí PP SN 8. Potrubí je uloženo v paženém výkopu šířky 900 mm mezi pažením na pískovém podsypu mocnosti 100 mm a je do výše 100 mm nad vrchol potrubí obsypáno štěrkodrtí. Zbytek výkopu je zasypán hutněným výkopkem.

Zemní práce jsou prováděny podle ČSN 73 3050 v zemině 3. třídy těžitelnosti s lepivostí 30 %. Celkový rozsah výkopových prací je 29 m³. Přebytný výkopek 10,2 m³ bude odvezen na skládku.

SO 401 – Přeložka kabelu Telefonica O2

Začátek přeložky telefonního kabelu bude cca na silničním km 1,83 a ukončení přeložky bude cca na silničním km 2,3.

SO 402 – Úprava kabelů Czech Coal Services a.s.

SO řeší přeložku 2 kabelů Czech Coal Services a.s. 6 kV AXEKVCE 1x240 mm².

Technické údaje

Napěťová soustava:	IT 3 stří. 6 kV, 50 Hz
Jmenovité proudové zatížení:	dle ČSN 33 0000-5-523
Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí:	polohou dle PNE 33 0000-1
neživých částí:	zemněním v síti IT dle PNE 33 0000

Prostředí

Typ prostoru:	VI
Prostor :	nebezpečný dle PNE 33 0000-2
Námrazová oblast:	lehká
Třída zeminy :	3, 4 Případná změna zeminy bude řešena při realizaci stavby.

Použitý materiál

Kabel:	6 kV 6-AYKCY 3x240 mm ²
Spojka VN přechodová:	6 kV SVCMTTP 240-AI

V místě těsného souběhu stávajících kabelů VN typ 6kV-ANKTOYPV 3x240 mm² s novou silnicí budou stávající kabely 6 kV vytýčeny, ve dvou místech přerušeny, a mezi místy přerušení budou položeny 2 nové kabely 6 kV typu AYKCY 3x240 mm² a následně budou naspojovány pomocí přechodových spojek 6 kV SVCMTTP 240-AI na stávající kabely 6 kV ANKTOYPV 3x240 mm².

Kabely budou uloženy částečně v původní trase (cca 100 m) a dále budou uloženy ve volném terénu do nové trasy ve výkopu 0,50 x 1,20 m a budou zakryty plastovými deskami. V místě přiblížení k monolitické opěrné zdi budou kabely uloženy v chráničkách KF 09160 160/136 mm ve výkopu 0,50 x 1,20 m ve vzdálenosti min. 1 m od zídky.

SO 403 – Úprava veřejného osvětlení

Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny dle standardů města Most kabely CYKY 4Bx16 mm². Ze stávajícího stožáru VO, který bude demontován bude odpojeno kabelové vedení AYKY 4x35 mm², a odpojený kabel se zakončí v nové rozpínací skříni. Z nové rozpínací skříně pak budou vyvedeny dva nové okruhy VO kabely CYKY 4x16 mm². Ukončení nových kabelů bude ve stávajících stožárech VO.

Napájecí kabely ke všem svítidlům budou spolu se zemničem ukončeny ve stožárové rozvodnici. Připojení svítidla ze stožárové svorkovnice bude provedeno kabelem CYKY 3C x 1,5 mm².

Osvětlení okružní křižovatky je navrženo venkovními svítidly SITECO SR 100/150 W se sodíkovým světelným zdrojem 150 W – výška svítidla nad terénem bude 10 m. Svítidla budou umístěna na

nových ocelových stožárech veřejného osvětlení typ SJ 10, oboustranně žárově zinkovaných. Svítidla budou umístěna na jednoramenných výložnicích pro silniční stožár typ výložníku V89200060-1,5°.

Přeložka kabelů 6 kV bude provedena v souladu s požadavky majitele kabelového vedení.

SO 404 – Úprava venkovního vedení Czech Coal Services a.s.

SO řeší úpravu venkovního vedení 6 kV ve správě Czech Coal Services a.s. Ke křížení dojde v km 4,9 nově budované komunikace, kdy v místě křížení dochází z důvodu cca 4 m násypu k nepřípustnému snížení výšky stávajícího vedení VN nad komunikací. Vedení bude upraveno zvýšením výšky podpěrných bodů náhradou stávajících stožárů stožáry vyššími. Nové stožáry budou provedeny jako ocelové příhradové svařované s konzolou VN ve vrcholu stožáru. Základy jsou monolitické, uvažované pro namáhání základové spáry v rozmezí 0,08-0,12 Mpa. Předpoklad geotechnických podmínek musí být ověřen geotechnikem.

SO 405 – Přeložka VN kabelu 6 kV UNIPETROL RPA

V místě střetu stávajících kabelů VN typ 6 kV- 3x240 mm² s novou mostní konstrukcí SO 203 budou stávající kabely 6 kV vytýčeny, ve dvou místech přerušeny, a mezi místy přerušení budou položeny dva nové kabely 6 kV typu AYKCY 3x240 mm² a následně budou naspojovány pomocí přechodových spojek 6 kV SVCMT 240-Al na stávající kabely 6 kV.

Kabely budou uloženy ve volném terénu. Při křížení nové silnice budou kabely uloženy v chráničkách KF 09160 160/136 mm ve výkopu 0,50x1,20 m.

SO 405A – Přeložka sdělovacího kabelu

Sdělovací kabel je ve správě společnosti UNIPETROL SERVICES, s.r.o. Přeložka je vedena v souběhu s přeložkou kabelů vn 6 kV, pro kterou je zpracována samostatná dokumentace označená SO 405 – Přeložka VN kabelu 6 kV UNIPETROL RPA. Součástí stavby je i dodávka a instalace dvou výstražných stojanů se světelným znamením pro řízení provozu na komunikaci v případě mimořádné situace.

Stávající sdělovací zemní kabelové vedení TCEKPFLE 10x2x0,8 bude na začátku a na konci přeložky přerušeno a do vedení bude vložen nový úsek, který bude propojen se stávajícím vedením pomocí spojek. Uložení kabelu bude provedeno v souladu se vzorovými příčnými řezy s uložením kabelu do podsypu se zásypem a mechanickým krytím kabelů. Trasa vedení bude označena výstražnou folií.

V kabelové trase bude dle požadavku provozovatele uložen v souběhu zemnicí pásek 30/4 FeZn, který bude propojen na stávající zemnicí pásek v trase.

Přechod komunikace bude proveden v plastové chráničce (korugovaná ohebná trubka 80mm).

SO 601 – Úprava důlního díla Venuše

Silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice prochází kolem jam bývalého hlubinného dolu Venuše. Jedná se úvodní důlní díla těžní jáma I, těžní jáma II a větrná jáma. Nová silnice bude procházet v těsném sousedství těžní jámy II.

Těžní jáma II – v roce 1988 bylo zjištěno, že došlo k zavalení jámy. Hladina závalu byla zjištěna HBZS v hloubce 26 m. Poklopy a výztuž do této hloubky zůstaly neporušeny. Na východní straně jámového stvolu se vytvořila propadlina o obsahu asi 1.500 m³. Dodatečná likvidace byla provedena zavezením propadliny a část zeminy z okolního terénu a suť z demolice povrchových objektů byla nakupena nad jámový terč. Jáma nebyla uzavřena poklopem. Hloubka jámy je 145,3 m, průměr jámy je 490 cm, výztuž je provedena cihelným zdívem. Síla cihlového zdiva není dle plánu likvidace jam

Venuše z 1/1989 známa. V hloubce 25,2 až 58,7 m je přidána dle příslušného výkresu i výztuž železnými kruhy (tybinky), protože jámový stvol v tomto horizontu prochází přes zvodnělé horizonty, resp. kuřavky.

Je navrhován následující postup:

1. ověřit souřadnice těžní jámy II (OBÚ Most, archiv Most Velebudice)
2. v nalezeném místě realizovat jádrový – průzkumný vrt
3. v případě zastižení dutiny se průzkumný (ověřovací) vrt změnit na vrt sanační; ochranná pažnicová kolona se využije jako dopravní komunikace sanační výplně
4. pro vlastní sanaci dutin a důlních děl bude použito směsi popílku a vody, případně s příměsí bentonitu nebo cementu; přitom se doporučuje, aby sanační směs byla do dutiny dopravována pod tlakem
5. po ukončení sanace či po ukončení negativního vrtu, bude vrt odpažen a řádně zatamponován
6. jámu uzavřít dle vyhlášky ČBÚ č. 52/1997 Sb. ze dne 25.02.1997, kterou se stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a bezpečnosti provozu při likvidaci hlavních důlních děl, ve znění pozdějších předpisů.

SO 651 – Přeložka návěstní lávky

SO 651.1 Přeložka návěstní lávky – úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Tento stavební objekt řeší vlastní přemístění zabezpečovacího zařízení, jako jsou návěstidla, kabely, tlumivky, izolované styky a telefonní zařízení. Objekt úzce navazuje na následující SO řešící přemístění vlastní konstrukce návěstní lávky.

SO 651.2 Přeložka návěstní lávky – přemístění návěstní lávky

Z důvodu výstavby silničního nadjezdu v místě, kde bude nový nadjezd zastíňovat stávající návěstní lávku, bude třeba tuto návěstní lávku přemístit. V rámci tohoto SO dojde k vybudování nových základů na místě určené situační komisí pro nové umístění návěstní lávky. Konstrukce stávající lávky po odstojení zabezpečovacího zařízení bude částečně rozebrána a přemístěna do nové polohy kde bude opětovně zkompletována.

SO 651.3 Přeložka návěstní lávky – úprava TV a ukolejnění

V rámci tohoto SO bude po dokončení výstavby mostu přes trať SŽDC realizována definitivní úprava TV a nahrazen tak provizorní stav TV řešený v rámci SO 651.4. Dojde k úpravě závěsů lan a trolejů, k demontáži jedné stávající bránové dvojice a provizorních kotevních bloků a k odstranění provizorního kabelového vedení.

SO 651.4 Přeložka návěstní lávky – provizorní úprava TV

Před zahájením výstavby silničního nadjezdu bude v rámci tohoto SO v místě křížení zřízena v TV beznapěťová část, umožňující bezpečnou výstavbu nadjezdu. Tato beznapěťová část bude překlenuta obcházecím kabelovým vedením. Dále budou upraveny závěsy lan a trolejí.

Bude třeba provést provizorní přikotvení dvou bránových dvojic.

SO 801 – Kácení a náhradní výsadba

SO 801 řeší kácení a mýcení dřevin vynucené stavbou silnice III/2565 a přilehlé cyklostezky a následné náhradní výsadby doprovodné zeleně.

V lokalitě se nacházejí jednak rekultivačně založené porosty dvojího stáří (do 10-12 let a 20-30 let), jednak samovolně vzniklé keřové porosty a porosty snadno se šířících dřevin, v menší míře pak ojedinělé zbytky ovocných výsadeb či záměrně založené krajinné zeleně (clonící pásy, osázené svahy u komunikací, okrasná zeleň parkové úpravy za Děkanským kostelem).

Celkově se předpokládá kácení 1.437 ks dřevin o průměrech 11-80 cm, z toho je většina do průměru 30 cm: 1.285 ks, a mýcení keřů a porostů do průměru 10 cm na ploše 33.522 m². Celková výměra přímo či nepřímo zasažené zeleně činí cca 7,06 ha.

V rámci náhradní výsadby se předpokládají úpravy zbylé stávající zeleně, založení doprovodných linií zejména ze stromových druhů, obnova břehového porostu v místě kontaktu s říčkou Bílinou a osázení větších násypových či zářezových svahů plošnou výsadbou keřů. K výsadbám budou použity stanovištně vhodné převážně domácí druhy listnatých dřevin.

Celkově bude vysazeno 920 stromků s balem do alejových linií, bude založeno 1.475 m² břehového porostu u Bíliny, 8.065 m² plošných keřových výsadeb na svazích komunikace a u kruhového objezdu a bude provedena úprava stávající zbylé zeleně na ploše 13.700 m².

Cílem prací je obnovit komunikační propojení města Most s okolními obcemi ležícími severně od města, tj. např. Mariánské Radčice nebo Braňany. Původní příjezdové komunikace k předmětným obcím ustoupily těžbě hnědého uhlí v dané lokalitě, přičemž byly likvidovány bez náhrady. Obnovení komunikačního propojení řeší nejen propojení města s okolními obcemi, ale také realizaci hlavní přístupové, resp. páteřní komunikace do prostoru napouštěného budoucího jezera Most (bývalého lomu Most).

Celková cena veřejné zakázky sjednaná ve smlouvě

306 950 000,-- Kč bez DPH

b) Zvolený druh zadávacího řízení

Otevřené řízení

Druh a limity veřejné zakázky:

Nadlimitní veřejná zakázka na stavební práce

- c) Identifikační údaje vybraného uchazeče, popřípadě uchazečů, je-li smlouva uzavírána s více osobami na straně uchazeče, odůvodnění výběru nejvhodnější nabídky a uvedení, jaká část veřejné zakázky má být plněna prostřednictvím subdodavatele

NABÍDKA č. 2

Název uchazeče: „Společnost pro Silnici Mariánské Radčice“

Vedoucí společník

Obchodní firma nebo název: SDS EXMOST spol. s r.o.

Sídlo: Údolní 413/66, 602 00 Brno
Právní forma: společnost s ručením omezeným
IČ/DIČ: 49454501/CZ49454501

Společník

Obchodní firma nebo název: **HERKUL a.s.**
Sídlo: Rybná 682/14, 110 01 Praha
Právní forma: akciová společnost
IČ/DIČ: 25004638/CZ25004638

Odůvodnění výběru nejvhodnější nabídky

Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky byla stanovena nejnižší nabídková cena.

Vybraná nabídka byla vyhodnocena jako nabídka s nejnižší nabídkovou cenou a splnila zákonné požadavky a požadavky zadavatele uvedené v zadávacích podmínkách v souladu se zákonem VZ.

Uvedení, jaká část veřejné zakázky má být plněna prostřednictvím subdodavatelů s uvedením jejich identifikačních údajů

Uchazeč v nabídce uvedl, že má v úmyslu zadat část veřejné zakázky níže uvedeným subdodavatelům:

1. Elektroline a.s., IČ: 45312338,
- věcný podíl na plnění zakázky: přeložky elektrokabelů a trolejových vedení, poskytnutí osoby s osvědčením F-09 1,39 %
2. Ing. Petr Mišun, IČ: 60778695,
- věcný podíl na plnění zakázky: specialista na železnici, osoba s osvědčením K-60 (dříve F-01) 1,05 %
3. Hutní montáže, a.s., IČ: 15504140,
- věcný podíl na plnění zakázky: subdodavatelská činnost: dodávka a montáž ocelových konstrukcí 9,42%
4. Zakládání staveb, a.s., IČ: 49241567,
- věcný podíl na plnění zakázky: pilotové založení mostů 11,02%
5. DTS Vrbenský, a.s., IČ: 63145251,
- věcný podíl na plnění zakázky: provedení komunikace na území se ztíženými geolog. a geotech. podmínkami 6,15%
6. Severní energetická a.s., IČ: 28677986,
- věcný podíl na plnění zakázky: likvidace starého důlního díla, poskytnutí osoby s oprávněním k výkonu funkce závodního dolu 0,98 %

d) Identifikační údaje všech uchazečů a jejich nabídková cena

číslo nabídky	Uchazeč/ vedoucí dodavatel/správce	Sídlo uchazeče / vedoucího dodavatele/správce	IČ/ vedoucího dodavatele/ správce	Nabídková cena bez DPH v Kč
1	„Společnost STRABAG + JHP + STRABAG Rail - III/2565“ Vedoucí společník: STRABAG a.s.	Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5	60838744	327 495 081,36

	Druhý společník: JHP spol. s r.o. Třetí společník: STRABAG Rail a.s.			
2	„Společnost pro Silnici Mariánské Radčice“ Vedoucí společník: SDS EXMOST spol. s r.o. Společník: HERKUL a.s.	Údolní 413/66, 602 00 Brno	49454501	306 950 000,--
3	„Společnost Most-Mariánské Radčice _EKOSTAVBY xEDIKTxRVM“ Vedoucí účastník společnosti: EKOSTAVBY Louny s.r.o. Účastník společnosti: EDIKT a.s. Účastník společnosti: REKULTIVAČNÍ VÝSTAVBA Most, a.s.	Václava Majera 573, 440 01 Louny	10442481	329 658 400,--
4	„Společnost Most-Mariánské Radčice“ Společník 1: EUROVIA CS, a.s. Společník 2: SMP CZ, a.s.	Národní 138/10, 110 00 Praha 1 - Nové Město	45274924	308 279 205,11
5	„Společnost MTS + KLEMENT, Most-Mariánské Radčice“ Vedoucí společník: Metrostav a.s. Společník: KLEMENT a.s.	Koželužská 2450/4, 180 00 Praha 8- Libeň	00014915	373 728 078,18
6	„Společnost Mariánské Radčice“ Vedoucí společník: SILNICE GROUP a.s. Společník: FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.	Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1 - Nové Město	62242105	310 726 778,39
7	„Společnost HT – VHS“ Vedoucí společník: HOCHTIEF CZ a. s. Druhý společník: Vodohospodářské stavby, společnost s ručením omezeným	Plzeňská 16/3217, 150 00 Praha 5	46678468	281 084 551,02
8	REKULTIVACE Ústí nad Labem, s.r.o.	Velká Hradební 3122/52, 400 01 Ústí nad Labem	25041738	329 838 870,92

e) Identifikační údaje uchazečů, jež byli vyloučeni z účasti v zadávacím řízení a odůvodnění jejich vyloučení

1. Seznam nabídek, které nebyly posuzovány a hodnoceny, neboť se uchazeči necítili vázání svou nabídkou v prodloužené zadávací lhůtě.

NABÍDKA č. 5

Název uchazeče: „Společnost MTS + KLEMENT, Most-Mariánské Radčice“

Vedoucí společník

Obchodní firma nebo název:

Metrostav a.s.

Sídlo:

Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8

Právní forma:

akciová společnost

IČ/DIČ:

00014915/CZ 00014915

Společník

Obchodní firma nebo název: **KLEMENT a.s.**
Sídlo: Hlňany 18, 400 02 Řehlovice
Právní forma: akciová společnost
IČ/DIČ: 25016695/CZ 25016695

2. Identifikační údaje uchazečů, jež byli vyloučeni z účasti v zadávacím řízení a odůvodnění jejich vyloučení

NABÍDKA č. 7

Název uchazeče: „Společnost HT – VHS“

Vedoucí společník

Obchodní firma nebo název: **HOCHTIEF CZ a. s.**
Sídlo: Plzeňská 16/3217, 150 00 Praha 5
Právní forma: akciová společnost
IČ/DIČ: 46678468/CZ46678468

Druhý společník

Obchodní firma nebo název: **Vodohospodářské stavby, společnost s ručením omezeným**
Sídlo: Křižíkova 2393, 415 01 Teplice
Právní forma: společnost s ručením omezeným
IČ/DIČ: 40233308/CZ 40233308

Odůvodnění:

Uchazeč neprokázal splnění technického kvalifikačního předpokladu dle článku 7.5.1 písm. a) zadávací dokumentace respektive dle § 56 odst. 3 písm. a) zákona VZ a to tím, že nedoložil:

- realizaci 1 stavební práce, která musí spočívat v **provedení komunikací na území se ztíženými geologickými a geotechnickými podmínkami** (např. mohou se podstatně měnit vlastnosti zemin díky jejich heterogenitě, blízkost hladiny podzemní vody, navážka v trase komunikace vystupující výrazně nad terénem, blízkost poddolování a sesuvného území) v délce **minimálně 4 km**.

Uchazeč prokazoval výše uvedenou stavbu subdodavatelem **HOCHTIEF Solution AG** a to osvědčením pro stavbu „Provozní model BAB A4 Hörselberge (projekt PPP) výstavba a dostavba 6proudé dálnice na 24,5 km provozní údržba a opravy na 45 km“. **HOCHTIEF Solution AG** realizoval tento projekt formou horizontálního sdružení s podílem 33%, u kterého, dle uchazeče, nelze specifikovat konkrétní činnosti, které uchazeč sám realizoval, protože veškeré práce byly prováděny všemi účastníky sdružení společně.

Komise požádala zadavatele o vypracování právního stanoviska ve věci vertikálních a horizontálních sdružení. Právní stanovisko se opírá o rozhodnutí předsedy ÚOHS č.j.:ÚOHS-R342/2012/VZ-6278 /2013/310/RBu ze dne 9.4.2013, ve kterém je mimo jiné uvedeno: „Pokud tedy zadavatel požaduje podle § 56 odst. 3 písm. a) zákona doložení referencí, musí dodavatel předložit osvědčení o tom, že tyto reference skutečně získal, tedy, že stavební práce provedl. Nepostačuje přitom osvědčení, že tyto práce provedl společně s jinými dodavateli. Uchazeč musí prokázat, že zrovna ta část, kterou v rámci sdružení dodavatelů plnil, splňuje požadavky zadavatele na minimální úroveň druhu, rozsahu a složitosti zakázky.“ (bod 29 Rozhodnutí).

Vzhledem k tomu, že uchazeč ani na konkrétní žádost komise nedoložil osvědčení ze kterého je zřejmá realizace požadované stavby subdodavatelem HOCHTIEF Solution AG (v rámci sdružení) neprokázal splnění tohoto kvalifikačního požadavku v požadovaném rozsahu.

a

- realizaci 1 stavební práce spočívající v **provedení likvidace starého důlního díla (jámy hlubinného dolu).**

Uchazeč prokazoval ve své nabídce stavbu spočívající v provedení likvidace starého důlního díla (jámy hlubinného dolu) referenčním listem „Silnice I/27 Třemošná – přeložka - sanace poddolovaného území pomocí rastru sanačních vrtů a injektáží“ realizovanou subdodavatelem, společností AZ SANACE a.s. v období 01/2010-10/2011, vystavený objednatelem BÖGL a KRÝSL, k.s., s technickým popisem: V důsledku zjištěných trhlin a poruch byl proveden geotechnický průzkum zahrnující jádrové vrtů průměru 156-195 mm, v celkovém počtu 1372 m. Následně se provedla sanace poddolování pomocí injektážních vrtů pt. 195-245 mm s cementovou injektáží v celkové délce 13 709 m, práce byly prováděny pod stálým geologickým dohledem, dohledem závodního lomu.

Dle komise touto referencí nebylo prokázáno splnění kvalifikačního požadavku na likvidaci jámy hlubinného dolu, a to zvláště s přihlédnutím ke skutečnosti, že předložená reference neobsahovala činnosti obvyklé při likvidaci jámy hlubinného dolu (např. „odstrojení“ jámového stvolu, jeho zasypání zpevněným zásypovým materiálem, kontroly výšky zásypu, zhotovení uzavíracího ohlubňového povalu).

Dne 3.4.2015 komise odeslala uchazeči žádost komise o objasnění předložených informací či dokladů, mimo jiné i doložení odpovídajícího osvědčení objednatele, ze kterého bude jasně vyplývat, že byly realizovány práce vztahující se k likvidaci jámy hlubinného dolu.

Dne 20.4.2015 bylo do datové schránky zadavatele uchazečem doručeno Předložení dalších dokladů prokazujících splnění kvalifikace, ve kterém byl předložen tentýž referenční list na akci „Silnice I/27 Třemošná – přeložka - sanace poddolovaného území pomocí rastru sanačních vrtů a injektáží“ realizovanou, společností AZ SANACE a.s. v období 01/2010-10/2011, vystavený objednatelem BÖGL a KRÝSL, k.s. Do tohoto referenčního listu bylo do věty doplněno „Následně se provedla sanace poddolování (jámy hlubinného dolu) pomocí injektážních vrtů pt. 195-245 mm s cementovou injektáží v celkové délce 13 709 m.“

Dne 24.6.2015 komise odeslala uchazeči další žádost komise o objasnění předložených informací či dokladů, ve kterém mimo jiné konstatovala, že **z předloženého osvědčení není zřejmá likvidace starého důlního díla (jámy hlubinného dolu).** Komise proto žádala o prokázání realizace likvidace starého důlního díla a jeho identifikaci. Připomněla uchazeči, že nelze osvědčení objednatelů nahradit pouhým čestným prohlášením dodavatele (uchazeče) o řádném plnění stavebních prací, ale lze doložit nové (jiné) osvědčení.

Dne 2.7.2015 bylo do datové schránky zadavatele uchazečem doručeno Objasnění předložených informací a dokladů prokazujících splnění kvalifikace, ve kterém uchazeč poukazuje na skutečnost, že zadavatel v rámci dodatečných informací k zadávacím podmínkám – X. vydaných dne 16.12.2014 (konkrétně se jedná o odpověď na dotaz č. 2 celé znění - „Otázka: Je možné tento kvalifikační předpoklad prokázat i stavbou spočívající v **sanaci starého důlního díla? Odpověď:** Ano, zadavatel uzná prokázání technického kvalifikačního předpokladu dle článku 7.5.1 písm. a) zadávací dokumentace předložením reference, ve které bude obsažena sanace starého důlního díla, které nemusí splňovat definici dle § 35 zákona č. 44/1988 Sb., (horní zákon). Vždy se však musí jednat o jámu hlubinného dolu“), připustil pro splnění kvalifikačního požadavku doložení reference na sanaci **starého důlního díla (jámy hlubinného dolu).**

Z výše uvedeného důvodu uchazeč jak ve své nabídce, tak ve svém následném podání zaslaném zadavateli dne 17. dubna 2015, doložil osvědčení o realizaci prací spočívajících mimo jiné v sanaci poddolování (jámy hlubinného dolu) pomocí injektážních vrtů, které byly realizovány prostřednictvím subdodavatele, společnosti AZ SANACE a.s.

Uchazeč dále identifikoval v souladu s vyjádřením Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského sanované staré důlní dílo jako poddolované území Třemošná Záluží, k.ú. Třemošná, okr. Plzeň sever, Plzeňský kraj. Uchazeč ani přes výzvu hodnotící komise nijak neidentifikoval jámu hlubinného dolu, a to ani přes možnost využít veřejně přístupné webové stránky České geologické služby, kde lze v oddílu Poddolování a důlní díla v mapových aplikacích tyto údaje nalézt.

Komise požádala zadavatele o ověření této reference u Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, který zadavateli sdělil, že v období 6/2009-10/2011 nevydal žádné rozhodnutí o povolení hornické činnosti-likvidaci popř. zajištění starého důlního díla společnosti AZ SANACE a.s.

Komise na základě získaných informací a svých odborných znalostí konstatovala, že předložením výše uvedené reference nebyl splněn kvalifikační požadavek na realizaci likvidace/sanace jámy hlubinného dolu. Dále k této referenci komise vyjádřila pochybnost o pravdivosti uvedených skutečností.

V návaznosti na doporučení komise se zadavatel v souladu s článkem 17.3 zadávací dokumentace, obrátil přímo na objednatele a investora předmětné stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR s žádostí o podání informace a ověření skutečného stavu. Zadavateli se dostalo vysvětlení, že v daném případě se jednalo pouze o sanaci poddolovaného území – tzv. selskou těžbou a termín jáma hlubinného dolu se v referenci objevil chybně jako nevhodně zvolený.

V souladu s § 60 odst. 1 zákona VZ zadavatel rozhodl o vyloučení uchazeče z další účasti v předmětném zadávacím řízení.

NABÍDKA č. 8

Obchodní firma nebo název:	REKULTIVACE Ústí nad Labem, s.r.o.
Sídlo:	Velká Hradební 3122/52, 400 01 Ústí nad Labem
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
IČ / DIČ:	25041738/CZ 25041738

Odůvodnění:

Uchazeč neprokázal splnění technického kvalifikačního předpokladu dle článku 7.5.1 písm. a) zadávací dokumentace respektive dle § 56 odst. 3 písm. a) zákona VZ a to tím, že nedoložil:

- **1 stavbu zavěšeného vícepolového mostu se spřaženou ocelobetonovou konstrukcí**
- a
- **1 stavbu mostu s monolitickou předpjatou vícepolovou konstrukcí**

Uchazečem doložené stavby nesplňují požadavky na požadované typy mostní konstrukce (zavěšená se spřaženou ocelovo – betonovou mostovkou a spojitá předpjatá vícepolová konstrukce). Mostovka v hlavním poli „Mostu u lesního zámečku v Drážďanech“ je sice zavěšena na obloukové konstrukci, ale nejedná se o zavěšenou konstrukci ve smyslu zavedených zvyklostí a normy „ČSN 736200 – Mostní názvosloví“. Vícepolová předpjatá betonová konstrukce nebyla předložena nebo není z předložených dokumentů zřejmé, že se o takovou konstrukci jedná;

- **1 stavbu spočívající v provedení likvidace starého důlního díla (jámy hlubinného dolu).**

Referenčním listem „I/27 Třemošná I, stabilizace poddolovaného území“ uchazeč neprokázal splnění požadavku na likvidaci starého důlního díla (jámy hlubinného dolu) a současně je tato reference mimo rozhodné časové období (stavba byla realizovaná v období 08/2009-10/2009);

- z referenčních listů k realizovaným stavbám s názvem: „REKO silnice III/01319 Mstišov“ a „Ústecký kraj, Chomutov, Most, Rekonstrukce v úseku I/13 Jirkov – Otvice – Havraň, silnice II/251“ není zřejmé, zda cena za provádění stavebních prací je uvedena bez nebo včetně DPH;

Uchazeč nereagoval na žádost komise, dle § 59 odst. 4 zákona VZ, o písemné objasnění předložené informace či dokladů nebo předložení další informace či dokladu prokazující splnění technických kvalifikačních předpokladů.

V souladu s § 60 odst. 1 zákona VZ zadavatel rozhodl o vyloučení uchazeče z další účasti v předmětném zadávacím řízení.

- f) **Odůvodnění vyloučení uchazeče, jehož nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu**

Žádný uchazeč nebyl vyloučen z důvodů, že jeho nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu.

- g) **Důvod použití soutěžního dialogu, jednacího řízení s uveřejněním či jednacího řízení bez uveřejnění**

Nebylo použito.

- h) **Důvod zrušení zadávacího řízení**

V průběhu zadávání předmětné veřejné zakázky se nevyskytly důvody, které by zadavatele vedly ke zrušení zadávacího řízení.

Za zadavatele – Ministerstvo financí:



Ing. Radmila Musilová

Digitálně podepsal Ing. Radmila Musilová
DN: c=CZ, cn=Ing. Radmila Musilová,
o=Česká republika - Ministerstvo financí,
ou=12692, ou=Letenská 15, 118 10 PRAHA
1, ou=Ministerstvo financí, title=vedoucí
oddělení; serialNumber=ICA - 10334438
Datum: 2016.01.28 14:29:25 +01'00'

Ing. Radmila Musilová
vedoucí oddělení 4501,
na základě pověření ministra financí