|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Prostřednictvím EZAK** |  |  |  |
|  |  |  |  |
| Naše zn. | 14152/2023-SŽ-SSV-Ú3 |  |  |
| Listů/příloh | 3/0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Radomíra Rečková |  |  |
|  |  |  |  |
| Mobil | +420 725 744 197 |  |  |
| E-mail | Reckova@spravazeleznic.cz |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 23. listopadu 2023 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Věc: **Rekonstrukce mostu v km 110,701 trati Krnov – Opava východ**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 4

**Dotaz č. 8:**

**SO 01 Most v km 110,701**

Položka:

1) – součástí plnění je dílenská zkouška svařování desky mostovky. Bude zadavatel nebo projektant stanovovat parametry vzorků? Zejména jeho velikost? Zhotovitel uvažuje se vzorkem v plné šířce mostovky a délce 1m. Do jaké položky v rozpočtu má zhotovitel náklady na zkoušku započíst? Bude mít zadavatel nebo projektant nějaké požadavky na průběh zkoušky a její vyhodnocení (např. tenzometrie).

2) – součástí plnění je dílenská zkouška svařování desky mostovky. Vzhledem k tomu, že uchazeči nejsou v této chvíli známé požadavky projektanta či zadavatele na zkoušku, je možnost, že po jejím provedení bude požadováno zadavatelem nebo projektantem vzhledem k výsledkům zkoušky (např. nedodržení odchylek po svařování) její opakování s jinými parametry, z jaké položky soupisu prací bude tento náklad hrazen. Bude mít projektant či objednatel právo vyžadovat provedení nové zkoušky?

3) – vzhledem k délce horní pásnice OK nelze zaručit její dodání z válcovny v celku. Lze povolit výrobu pásnice ze dvou dílů – dílenský styk?

4) – na základě zkušeností s výrobou obdobných konstrukcí se uchazeč domnívá, že vlivem svařování (zejm. u mostovkového plechu – v tomto případě plech tl. 110 mm) k úchylkám v příčném řezu. Projektant vyžaduje tř.2 dle ČSN EN 1090-2. V tomto případě +-2mm na 2 m. S ohledem na tloušťku plechů a omezené možnosti rovnání po svaření se uchazeč domnívá, že tyto hodnoty není možné ani po provedení zkoušky dodržet. Jaké hodnoty jsou pro zadavatele a projektanta zásadní ve vztahu k rozměrům konstrukce? Budou akceptovány větší odchylky než uvádí tř.2 s ohledem na typ konstrukce? Stanoví zadavatel nové požadavky na mezní úchylky NOK?

5) – požadované zhoblování mostovky v délce 3m v rozdílů 0-30 mm bude technologicky a finančně náročné a značně zvýší finanční náklady na výrobu NOK. Lze upustit od tohoto požadavku, případně udělat zkosení na kratším úseku mostovky např. 100 mm?

6) – na základě technologických zkušeností při výrobě podobných konstrukcí chce dodavatel v případě realizace této NOK navrhnout vlastní druhy svarů ve výrobě a při montáži, které budou optimalizované na jeho technologické možnosti. Mimo jiné jedná se o náhradu středového podélného svaru mostovky ze svaru X na V.

Umožní zadavatel výrobci změnu typu svarů oproti ZD?

7) – požadované zhoblování dolních hran mostovky v šířce 245 mm s výběhem na konci bude technologicky náročné a značně zvýší finanční náklady na výrobu NOK.

Umožní zadavatel výrobci dodat mostovku bez úkosu krajních dolních hran? Případně provést úkos po celé délce mostovky bez výběhu u příčníku?

8) – pro správné kalkulování ceny PKO NOK je vhodné mít zadán jeho rozsah.

Bude do výkazu materiálu (příloha 13) doplněn rozsah nátěrových ploch (Typ I a Typ II)?

9) – v Technické zprávě k PKO (příloha 7.8 str. 6 a 7) se uvádí požadavek základního nátěru pomocí nátěrových hmot s vysokým obsahem zinku, v dalších odstavcích je uváděn nátěr typ I ŽSP + ONS2 má jako základní vrstvu metalizaci a typ III má jako základní vrstvu zinkování ponorem. Uchazeč se domnívá, že není k dispozici schválený nátěrový systém této skladby (použití NH s vysokým obsahem zinku na metalizaci a zinkování ponorem)

Bude základní nátěru pomocí NH s vysokým obsahem zinku požadován pouze pro nátěr Typ IV a definitivní nátěr pod SVI a u ostatních typů nátěrů (Typ I, Typ III a Typ V) bude umožněno použití základní nátěru na bázi EP?

**Odpověď:**

1. Parametry zkoušky ani její průběh zadavatel nestanovuje. Zkouška bude provedena především pro účely zhotovitele NOK tak, aby mohl dosáhnout požadovaných tolerancí výroby NOK. Náklady na zkoušku jsou součástí položky R42194 – viz její specifikace. Tj. je součástí dodávky NOK.
2. Viz odpověď výše na dotaz č.1.
3. V rámci již proběhlé jiné stavby Správy železnic, byla realizována téměř shodná mostní konstrukce se shodným rozpětím HN, byly dodány plechy pro HP HN v celé jejich délce, tzn. dílenský styk nebyl potřebný. Pokud se však zhotoviteli OK mostu nepodaří dodat plechy HP HN vcelku, montážní styk je možný. V rámci tvorby VD OK pak bude zhotovitel konzultovat umístění případného dílenského styku s projektantem a zadavatelem. Projektant musí úpravu odsouhlasit.
4. Stejné požadavky z hlediska přesnosti výroby byly kladeny na již proběhlé stavbě SŽ s téměř shodnou mostní konstrukcí. Zadavatel nebude stanovovat nové požadavky na mezní úchylky.
5. Zhoblování mostovky je navrženo z důvodu zajištění odvodu srážkových vod mimo NOK. Pokud by nebylo zhoblování navrženo, srážková voda by se hromadila na mostovkovém plechu. Navržené řešení je již v praxi realizované na jiné stavbě SŽ. Zhoblování musí být realizováno v navrženém rozsahu.
6. V PD je uvedeno: „Svářečský inženýr výrobce navrhne v rámci přípravy stavby optimální tvar svaru s ohledem na deformace NK mostu a možnosti jeho realizace, který musí být finálně schválen projektantem a zástupcem investora.“ Změna je tedy možná, ale musí být konzultována a schválena projektantem, který zejména posoudí, zda změna nebude znamenat např. nevyhovující posouzení MS únavy daného svaru. Z hlediska statického je svar V a X rovnocenný. Svar navržený v PD (nesymetrický X-svar) vychází z již realizované obdobné NOK v rámci jiné stavby na SŽ, kde se na návrhu svaru podílel projektant se svářečským inženýrem zhotovitele. Při návrhu podélného svaru mostovkového plechu je potřeba zajistit vyhovující MS únavy a požadovaný tvar mostovkového plechu. Tvar tohoto svaru má primárně vycházet ze zkoušky svaření plechu P110 na dílně.
7. Toto řešení bylo navrženo s ohledem na okrajové podmínky ve vztahu k přemosťované komunikaci a chodníku. Je však možné po odsouhlasení projektantem upravit způsob přechodu tohoto zhoblování u příčníků v místě ložisek, např. bez postupného náběhu (kolmé ukončení části s náběhem), nebo provést náběh po celé délce most. plechu, atp.
8. Rozsah PKO je dán (jednoduchým) tvarem NOK, který je PD jasně určen. Položka v rozpočtu (třídník OTSKP) pro dodání NOK je kumulovaná a obsahuje i veškeré nátěrové systémy (viz specifikace položky).
9. Článek „Základní nátěr“ je obecný. V článku dále jsou poté specifikovány jednotlivé typy PKO, který uvádí konkrétní skladbu daného typu PKO. Tam, kde navržená skladba umožňuje použití NH s vysokým obsahem zinku (tj. typ protikorozních pigmentů) dle na Správě železnic schváleného nátěrového systému, budou tyto hmoty použity. Tam, kde navržená skladba neumožňuje použití NH s vysokým obsahem zinku dle na Správě železnic schváleného nátěrového systému, nebudou tyto hmoty použity. V čl. „Požadavky na pojiva ONS jednotlivých vrstev nátěrů“ je uvedeno „Pro základní nátěr budou použity nátěrové hmoty s vysokým obsahem zinku (protikorozní pigmenty)“ – protikorozní pigmenty jsou dle SŽDC S5/4 obecně vyžadovány pro všechny základní nátěry, tedy i pro podklad ze ŽSP nebo zinkování ponorem.

Zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 29. 11. 2023, 8:00 hod.   
na den **30. 11. 2023, 8:00 hod**.

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

V Olomouci dne 23. 11. 2023

**Ing. Miroslav Bocák**

ředitel organizační jednotky

Stavební správa východ

Správa železnic, státní organizace