

Naše zn. 14152/2023-SŽ-SSV-Ú3
Listů/příloh 3/0

Prostřednictvím EZAK

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:

52	R42194	MOSTNÍ NOSNÉ DESKOVÉ KONSTR Z KOVU VTD, dodání materiálu, výroba, dodávka na stavbu, PKO a montáž. PKO typ I: ŽSP + ONS 02 PKO typ II: dočasný ochranný nátěr a následně trvalý základní adhezivní nátěr s protikorozními účinky a adhezivní můstek (žlab kolejového lože). Vč. vyznačení zhotovitele PKO a rok provedení rekonstrukce mostního objektu na NOK nástřikem přes šablonu. Vč. pomocné konstrukce vně stojin HN pro uchycení dopravního značení. Vč. čelních plechů z korozivzdorné oceli (0,404 t)! Vč. navařovacích svorníků. Vč. ložiskových šroubů (dodávka v rámci NOK). Vč. všech montážních podpěrných konstrukcí a pomůcek. Vč. dílenských zkoušek svařování masivní desky mostovky. Hmotnost bez profezu. 1: Dle technické zprávy, výkresových příloh projektové dokumentace, TKP staveb státních drah a výkazů materiálu projektu a souhrnných částí dokumentace stavby. 2: 98,244+0.004+0.404t - dílenská dokumentace, včetně technologického předpisu spojování, - dodání materiálu v požadované kvalitě a výroba konstrukce (včetně pomůcek, přípravků a prostředků pro výrobu) bez ohledu na náročnost a její hmotnost, - dodání spojovacího materiálu, - zřízení montážních a dilatačních spojů, spar, včetně potřebných úprav, vložek, opracování, očištění a ošetření, - podpěr. konstr. a lešení všech druhů pro montáž konstrukcí i doplňkových, včetně požadovaných otvorů, ochranných a bezpečnostních opatření a základů pro tyto konstrukce a lešení, - montáž konstrukce na staveništi, včetně montážních prostředků a pomůcek a zednických výpomocí, - výplň, těsnění a tmelení spar a spojů, - všechny druhy ocelového kotvení, - dílenskou přejímku a montážní prohlídku, včetně požadovaných dokladů, - zřízení kotevních otvorů nebo jam, nejsou-li částí jiné konstrukce, - osazení kotvení nebo přímo částí konstrukce do podpůrné konstrukce nebo do zeminy, - výplň kotevních otvorů (příp. podlití patních desek) maltou, betonem nebo jinou speciální hmotou, vyplnění jam zeminou, - veškeré druhy protikorozní ochrany a nátěry konstrukcí, - zvláštní spojovací prostředky, rozebíratelnost	T	98,652	0,00	0,00
----	--------	--	---	--------	------	------

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 známy 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 úchytkám v příčném řezu. Projektant vyžaduje tř.2 dle ČSN EN 1090-2. V tomto případě ± 2 mm 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 úchytky NOK?

5) – požadované zhoblování mostovky v délce 3 m v rozdílu 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 výrobcí 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 výrobcí dodat mostovku bez úkosu krajních dolních hran? Případně provést úkos po celé délce mostovky bez výběhu u příčniku?

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 nátěr 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 v celku, 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) Stejně požadavky z hlediska přesnosti výroby byly kladeny na již proběhlé stavbě SŽ s téměř shodnou mostní konstrukcí. Zadavatel nebude stanovovat nové požadavky na mezní úchytky.
- 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

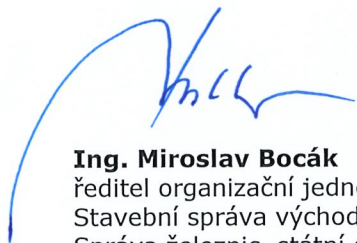
finálně schválen projektantem a zástupcem investora." Změna je tedy možná, ale musí být konzultována a schválena projektantem, který zejména posoudí, zda změna nebude znamenat např. nevyhovující posouzení MS únavy daného svaru. Z hlediska statického je svar V a X rovnocenný. Svar navržený v PD (nesymetrický 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 přemostované komunikaci a chodníku. Je však možné po odsouhlasení projektantem upravit způsob přechodu tohoto zhablování 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.

Zadavatelem 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/>. 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