

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 702/2023-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Ing. Jana Klomfarová  
Mobil +420 725 558 384  
E-mail Klomfarova@spravazeleznic.cz

**Zveřejněno na profilu zadavatele**

## **„Rekonstrukce mostu v km 3,040 Ústí nad Labem – Střekov – Ústí nad Labem západ“**

### **Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace – Dodatek č. 3**

Jakožto zadavatel výše uvedené zakázky, Vám poskytujeme dodatečné informace s odvoláním na znění bodu 7 Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace Výzvy k podání nabídky na veřejnou podlimitní zakázku a odpovídáme na zaslané dotazy dodavatele takto:

#### **Dotaz č. 3:**

Objekt: SO 01-20-01

- 1) Po prostudování dokumentace ložisek a statického výpočtu bylo zjištěno, že:
  - pro návrh ložisek potřebujeme znát minimální hodnoty svislého zatížení
  - kombinace sil pro návrh kotvení ložisek (min vertikální sílu při max horizontální síle)
  - pro návrh je naprosto nevhodné použití tahových táhel, které vyvolávají další neznámé reakce na jednotlivá ložiska
  - při tomto zadání ložisek (hodnot) nelze návrh ložisek provést a ani nelze garantovat jejich funkčnost (záruku atd...) v návaznosti na navržená táhla
  - pro tyto účely se používají tahová kalotová ložiska, pro která potřebujeme znát minimální svislé zatížení a kombinace sil – viz výše.Doplň a zodpoví zadavatel výše uvedené?
- 2) Prosíme o upřesnění materiálu potrubí odvodnění mostu.  
Ve výkazu výměr je uvedeno POTRUBÍ ODPADNÍ MOSTNÍCH OBJEKTŮ Z PLAST TRUB DN DO 200 MM  
Ve výkresu 2.041 je poznámka (vlevo dole).. PRO PODÉLNÉ A SVISLÉ SVODY SE UVAŽUJE BEZHRDLOVÉ POTRUBÍ Z ŠEDÉ LITINY. VNĚJŠÍ POVRCHOVÁ ÚPRAVA POTRUBÍ BUDE ČERVENOHNĚDÝM ZÁKLADNÍM NÁTĚREMN  
Na stejném výkresu jsou na pozicích popsány TRUBKA Z KOROZIVZDORNÉ OCELI DN150 (154x2) / DN100 (104x2)  
Upřesní zadavatel jak bude kompletně řešeno odvodnění mostní konstrukce?

### **Odpověď na dotaz č. 3:**

Ad 1) Tahové síly v ložiskách vznikají pouze v kombinacích při vykolejení vlaku, tj. táhla jsou navržena (za vyloučeného tahu v ložiskách) tak, aby v nich nevznikaly síly od přetvoření konstrukce v běžném provozním stavu. S ohledem na nejistoty v idealizaci uložení výpočetního modelu (při šikmém uložení mostu) a přemostění silnice evropského významu, lze v případě použití tahových kalotových ložisek táhla vypustit a ložiska navrhnout na následující návrhové hodnoty zatížení:

	<i>Delší pole</i>				<i>Kratší pole</i>				
	<i>pevné</i>	<i>pod.pev.</i>	<i>příč.pev.</i>	<i>všesměr.</i>	<i>pevné</i>	<i>pod.pev.</i>	<i>příč.pev.</i>	<i>všesměr.</i>	
<b>Maximální svislá síla</b>	5761	5775	5836	5830	3185	3265	3414	3408	kN (tlak)
<b>Minimální svislá síla</b>	-600	-600	-600	-600	-600	-600	-600	-600	kN (tah)
<b>Maximální podélná síla</b>	1853	2212	175	124	807	1074	102	72	kN
<b>Maximální příčná síla</b>	718	173	724	124	543	98	452	72	kN

Ad2) Prvky odvodnění mostu (odvodňovače, potrubí, závěsy apod.) a jejich kotvení budou provedeny z certifikovaných výrobků. Na výkrese uvedený příklad potrubí (pro tlakové použití – čištění potrubí) z šedé litiny není závazný, lze použít i další materiály jako polypropylen (PP), polyetylén (PE), nerez nebo sklolaminát (GRP). Podélný a svislý svod potrubí je DN 200, odvodňovače a napojení na podélný svod DN 150.

### **Dotaz č. 4:**

Objekt: SO 01-10-01

- 1) Jak je vyřešena dilatace s ohledem na zřizovanou bezстыkovou kolej? Je zapotřebí malé dilatační zařízení v koleji kvůli délce přemostění?
- 2) Přejít mezi kolejí R65/60E2 by měl být vyřešen přechodovou kolejnicí nebo je nutné doložit souhlas ST/O13 s přechodovým svarem (termitový svar).
- 3) Opravdu bude zpětně použit stávající IS u SE116?
- 4) V jakém stavu je kolej č. 134, která bude vyjmutá a položena zpět? Neměl by být rozpočet doplněn o vyřezání stávajících svarů s posunem kolejnic, případně i s výměnou gum pod kolejnicí?
- 5) Neměl by být doplněn zpevněný příkop dle VL Ž 3.13 pod zpevněným skluzem (vzorový příčný řez v km 2,893 643, aby nehrozilo riziko podemletí?

### **Odpověď na dotaz č. 4:**

Ad1) Bezстыková kolej na mostě je navržena bez dilatačního zařízení.

Ad2) Přejít soustavy žel. svršku R65 / 60E2 bude v koleji č. 134 v km 0,088 vyřešen přechodovým aluminotermickým svarem R65 / 60 E2. Tento návrh byl odevzdán již v konceptu k připomínkám a k návrhu nebylo připomínek. Navrhované řešení pomocí přechodového svaru bylo odsouhlaseno Správou tratí OR Ústí nad Labem.

Ad3) Ano, bylo uvažováno s takovým rozřezáním kolejnic, aby se IS u SE116 dal použít znovu. Z pohledu zab-zař je to v pořádku.

Ad4) Při přípravě stavby bylo uskutečněno místní šetření, dokumentace prošla připomínkovým řízením a uvažuje se, že žel. svršek (kolejnice) v koleji č. 134 je v dobrém stavu k dalšímu užití. Je tedy navrženo kolejnice rozřezat vhodně s ohledem na stávající svary a LIS a pak je v těchto místech svařit. Uzly upevnění budou v případě potřeby regenerovány do předpisového stavu.

Ad5) Při 15minutovém návrhovém dešti periodicity 0,2 poteče trativodem, potažmo skluzem 5 l/s. Stabilita skluzu je zajištěna dolním betonovým prahem. Stávající příkop, do kterého je skluz zaústěn, je nyní v předmětném místě i v okolí bez odláždění. Díky travnaté až křovité vegetaci ve stávajícím příkopu je dno tohoto příkopu dostatečně stabilní i pro novou vodu z trativodu.

#### **Dotaz č. 5:**

Přístup na staveniště – montážní základnu ZS1 dle situace ZOV (je navržen odbočením z ulice Žižkova, ulicí Drážní a dále panelovou komunikací (příloha B\_B.008\_1\_ZOV-situace).

1) Může zadavatel poskytnout údaje o zatížitelnosti mostu přes řeku Bílinu (betonová klenba, zřejmě 50. léta 20. století) a navazujícího mostku/propustu přes zatrubněný Klíšský potok (předpokládaný přístup pro stroje provádějící zemní práce, práce speciálního zakládání, doprava přebytku zeminy a nakupovaného materiálu, betonu etc.)

2) Podél rekonstruovaného mostu a trati vede napájecí vzdušné vedení trolejí, které během rekonstrukce zůstává nedotčeno. Ve vzdálenosti asi 35 m od opěry O2 jsou umístěny sloupy tohoto napájecího vedení 46A a 46B, z nichž je odbočka vzdušného vedení kolmo přes rekonstruovanou trať. Toto vedení po dobu rekonstrukce zůstává nebo bude demontováno?

#### **Odpověď na dotaz č. 5:**

Ad 1) Projektant nemá údaje o zatížitelnosti těchto klenbových mostů. Na mosty však není omezen vjezd a nejsou osazeny dopravním značením se sníženou zatížitelností. Mosty byly rovněž využívány při opravě sousedního podchodu (most v žkm 1,158) v roce 2014.

Ad 2) Vedení vč. sloupů zůstává nedotčeno, nachází se těsně mimo prostor pro manipulaci se stávající/novou nosnou konstrukcí mostu. V čase manipulace jeřábem se uvažují napěťové výluky pro snesení/osazení.

#### **Dotaz č. 6:**

Kde jsou vykázané maloprofilové vrty pro tryskovou injektáž opěry O2. Samotná injektáž je vykázána v položce č. 288341 ovšem bez samotných vrtů.

#### **Odpověď na dotaz č. 6:**

Položka „288341 TRYSK INJEKTÁŽ D SLOUPU DO 800MM DL VRTU DO 10M NA POVRCHU“ zahrnuje provedení tryskové injektáže včetně vrtů a dodání injekčních hmot.

#### **Dotaz č. 7:**

Kde je vykázána položka zřízení, materiál a odklizení pracovní plošiny u opěry O2 pro vrtací soupravu tryskové injektáže?

#### **Odpověď na dotaz č. 7:**

Výšková úroveň vrtné plošiny, resp. návržných bodů, bude volena s ohledem na použitou vrtnou soupravu a vodní stav v řece Bílina. Protože vrtnou soupravu je možné instalovat na vhodnou stavební mechanizaci a návržné body volit z úrovně stávající dlažby před opěrou O2, je možné práce provést bez nutnosti zhotovení další zpevněné plochy v řece Bílina. Pokud se zhotovením této plochy zhotovitel uvažuje, může to zohlednit v ceně provedení tryskové injektáže v položce „288341 TRYSK INJEKTÁŽ D SLOUPU DO 800MM DL VRTU DO 10M NA POVRCHU“

**Dotaz č. 8:**

V jaké položce je kalkulováno s odstraněním silničních panelů zpevněné staveništní panelové komunikace?

**Odpověď na dotaz č. 8:**

Prosíme zhotovitele o nacenění v položce „58301 KRYT ZE SINIČNÍCH DÍLCŮ (PANELŮ) TL 150MM“, tj. zřízení + odstranění.

**Dotaz č. 9:**

Pro nacenění položky č. 94390 (ochranná/pracovní skruž) - uchazeč žádá o stanovní doby, po kterou je nutné tuto konstrukci na stavbě ponechat.

**Odpověď na dotaz č. 9:**

Předpokládaná doba trvání ochranné skruže je uvedena v příloze „B.008 Zásady organizace výstavby – Zjednodušený harmonogram výstavby“ a uvažuje se 19 týdnů.

Vysvětlení/ změny/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.spravazeleznic.cz/>.

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením vysvětlením/upřesněním – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým účastníkům pro kvalitní zpracování nabídek.

**Ing. Petr Hofhanzl**

ředitel Stavební správy západ  
Správa železnic, státní organizace  
(podepsáno elektronicky)

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 3314698

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 82751b3f-6c3c-48b0-97ee-ddf1e1830544

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Jana KLOMFAROVÁ)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 13.01.2023 09:12:02



cbdeaa3e-6d79-44a7-843d-17f2fcbe4d66